CONVENTION TER

SNCF – Auvergne-Rhône-Alpes

État des lieux – Bilan - Perspectives

Les revendications de la CGT

Septembre 2022

Avant-propos

Ce recueil de propositions et revendications sur la future convention TER de la région Auvergne-Rhône-Alpes a pour objectif principal de s'adresser aux élus locaux, quelque soit l'échelon de la collectivité territoriale qu'ils représentent. Par leur connaissance fine des attentes des citoyens, il aurait été réducteur que cette étude soit uniquement destinée aux édiles régionaux. En effet, les enjeux de transports concernent l'ensemble de la population régionale, ainsi que celle des régions limitrophes. Avec une approche simple et volontairement peu technique, ces propositions peuvent également être reprises par des collectifs d'usagers ou autres associations du domaine des transports publics et naturellement par les cheminots.

Ce travail à l'échelle régionale a été mené conjointement par les secteurs fédéraux CGT des cheminots d'Auvergne-Nivernais, de la région de Lyon et Alpes ; ces secteurs sont la déclinaison régionale de la Fédération CGT des cheminots et regroupent en leur sein plusieurs syndicats locaux. Grâce à ce maillage territorial fin, ce travail reflète au mieux la situation actuelle et les attentes des usagers.

Une étude approfondie ligne par ligne a été menée pendant plusieurs semaines puis assemblée dans ce recueil pour constituer à la fois une approche globale et une déclinaison plus locale des améliorations à apporter, des investissements à mener, pour répondre aux attentes des usagers quotidiens du TER mais aussi pour se donner les moyens d'un report modal massif de la route vers le rail.

Afin d'atteindre cet objectif environnemental et vital pour tous, il faut un service public ferroviaire modernisé et étendu à une plus grande partie de la population. La CGT cheminots donne ainsi les clés pour offrir au TER SNCF Auvergne-Rhône-Alpes un nouveau souffle, qu'il réponde aux attentes de tous, qu'il soit un puissant outil de réduction des nuisances liées aux transports.

Avertissement

Ce document est articulé en deux principales parties : la première est dédiée aux thématiques générales qui peuvent se décliner sur l'ensemble du territoire régional ; la seconde balaye de manière exhaustive les lignes qui constituent le réseau TER Auvergne-Rhône-Alpes.

Ce « découpage » ligne par ligne n'a que pour vocation de clarifier et détailler le plus finement possible les revendications. En aucun cas cela ne doit être interprété comme une volonté de la CGT à segmenter le TER. Pour nous, pour des raisons techniques, économiques, fonctionnelles, organisationnelles, le TER doit être entièrement intégré dans l'entreprise intégrée SNCF. Vouloir allotir le « marché » du TER serait une erreur historique. En effet, multiplier des acteurs ayant des objectifs distincts voire opposés ne peut que conduire à des dysfonctionnements et à des surcoûts pour les finances publiques à cause de la dédicace des installations techniques (ateliers, voies de garages, etc.) et du personnel (perte de souplesse de gestion par la réduction des compétences). Cela entraînera immanquablement une répercussion sur les billets et abonnements pour les usagers du TER.

Pour la CGT, l'arrivée d'opérateurs privés n'est qu'un miroir aux alouettes. Le manque de qualité rencontré aujourd'hui sur le réseau TER Auvergne-Rhône-Alpes ne vient pas de l'entreprise SNCF ou de son personnel ; c'est bien le manque de moyens humains, techniques et financiers qui sont la source des dysfonctionnements au quotidien dans la circulation des trains. L'arrivée d'autres opérateurs ne résoudrait en aucun cas les problèmes décrits plus hauts, bien au contraire…

Sommaire général

- **Généralités – État des lieux** (page 7)
- **Niveau de service dans les gares** (page 8)
- **Niveau de service à bord des trains – Les cars TER** (page 9)
- **Le matériel roulant – attentes – flotte – maintenance** (page 11)
- **Les infrastructures** (page 15)
- **Les relations inter-régionales TER** (page 17)
- **La liaison ferroviaire transalpine** (page 18)
- **Liaisons Intercités jour et nuit** (page 19)
- **Financement** (page 21)
- **Démocratie – comités de lignes** (page 22)
- **Propositions d'ouverture des gares et du réseau de distribution en Auvergne** (page 23)
- **Billettique – Tarification (**page 25)
- **Connexion avec le TGV – gares desservies** (page 26)
- **Le fret ferroviaire** (page 27)
- **Création et réouvertures de lignes** (page 28)
- **Les réseaux express métropolitains (REM)** (page 30)

Sommaire par lignes

- **Ligne Lyon – Vienne – Valence – Montélimar – Pierrelatte – (Avignon) – (Marseille)** (page 36)
- **Lyon – Mâcon – (Dijon)** (page 38)
- **Lyon – Ambérieu** (page 39)
- **Lyon – Bourg-en-Bresse** (page 40)
- **Lyon – Saint-André-le-Gaz – Grenoble / Chambéry** (page 41)
- **Valence – Romans – Grenoble** (page 42)
- **Valence – Livron – Die – Gap** (page 43)
- **Lyon -Saint-Étienne – Firminy** (page 44)
- **(Saint-Étienne) – Firminy – Le Puy-en-Velay** (page 46)
- **Lyon – Tarare – Roanne – Vichy – Clermont-Ferrand** (page 47)
- **Saint-Étienne – Roanne** (page 48)
- **(Lyon) – Lozanne – Paray-le-Monial** (page 49)
- **Saint-Étienne – Montbrison – Thiers – Clermont-Ferrand** (page 50)
- **Clermont-Ferrand – Thiers** (page 51)
- **Lignes de l'Ouest-lyonnais** (page 52)
- **Clermont-Ferrand – Gannat – Montluçon** (page 53)
- **Clermont-Ferrand – Le Puy-en-Velay** (page 54)
- **Clermont-Ferrand – Vichy – St-Germain-des-Fossés – Moulins-sur-Allier – (Nevers)** (page 55)

- **Clermont-Ferrand – Vic-le-Comte – Issoire – Brioude** (page 56)
- **Clermont-Ferrand – Volvic** (page 57)
- **Clermont-Ferrand – Aurillac** (page 58)
- **Aurillac – Brive-la-Gaillarde** (page 59)
- **Aurillac – Capdenac – Toulouse** (page 60)
- **Clermont-Ferrand – Langogne – Alès – Nîmes – Marseille** (page 62)
- **Clermont-Ferrand – Le Mont-Dore et Clermont-Ferrand – Ussel – (Brive / Limoges)** (page 63)
- **Montluçon – Guéret – (Limoges)** (page 65)
- **Montluçon – Bourges / Vierzon** (page 66)
- **Clermont-Ferrand – Moulins – Dijon via Paray-le-Monial et Montchanin** (page 67)
- **Clermont-Ferrand – Béziers via Neussargues, Saint-Flour** (page 68)
- **Grenoble – Chambéry** (page 70)
- **Grenoble – Veynes – Gap** (page 71)
- **Chambéry – Albertville – Bourg-Saint-Maurice** (page 72)
- **Chambéry – Saint-Jean-de-Maurienne – Modane** (page 73)
- **Chambéry – Aix-les-Bains – Annecy** (page 74)
- **Chambéry – Aix-les-Bains – Culoz – Ambérieu** (page 75)
- **Culoz – Bellegarde – Genève** (page 76)
- **Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet – Chamonix – Vallorcine** (page 77)
- **Annecy – Aix-les-Bains – Culoz – Lyon** (page 78)
- **Ambérieu – Bourg-en-Bresse – Mâcon (**page 79)
- **Bourg-en-Bresse – Nantua – Bellegarde** (page 80)
- **Bourg-en-Bresse – Oyonnax – Saint-Claude** (page 81)
- **Léman Express** (page 82)

Carte du réseau ferroviaire d'Auvergne-Rhône-Alpes (page 83)

Glossaire (page 84)

Généralités – État des lieux

La régionalisation des transports en expérimentation depuis 1997 (dont la région Rhône-Alpes) avant sa généralisation a été un franc succès en termes de passagers transportés, de modernisation du matériel voire de certaines lignes, de refonte de l'offre transport, de la mise en place d'une politique tarifaire incitative. Si le tableau semble idyllique de prime abord, les choses ne sont pas aussi roses que l'on pourrait le penser. En effet, la période a été également propice aux diminutions de coûts tous azimuts et des coups de rabots ont touchés tous les volets du périmètre TER : suppressions de trains, de gares, réductions d'effectifs, circulations sans contrôleurs (EAS), etc.

Mais le coup de grâce pour le service public ferroviaire pourrait être porté par la mise en concurrence de la SNCF sur le marché du TER avec d'autres opérateurs privés ou avec une filiale de la SNCF créée à cet effet. Censés faire baisser les coûts pour la région, c'est finalement l'inverse qui se produira avec une segmentation des trafics qui engendrera dysfonctionnements, fonctionnement en vases clos sans aucune logique de maillage du réseau, mais surtout des coûts supplémentaires pour les finances publiques et que les usagers devront eux-aussi endosser à travers des augmentations des billets et abonnements.

La Fédération CGT des cheminots, à travers ses trois secteurs régionaux (Auvergne-Nivernais, Région de Lyon et Alpes) et le Comité régional ont une connaissance fine du dossier par ses relais locaux. C'est ainsi qu'elle est force de propositions pour que la future convention TER liant la région Auvergne-Rhône-Alpes à la SNCF soit d'un haut niveau, ambitieuse, répondant aux besoins des usagers quotidiens et ceux à venir, en garantissant un haut niveau de sécurité et de service, respectueuses des cheminots qui concourent à la production des trains régionaux.

Les dérèglements climatiques ne peuvent plus être niés. L'urgence est bien là et il faut y répondre à la hauteur des enjeux. Les transports sont un vecteur important de nuisances et d'émissions polluantes. Le rail tire son épingle du jeu en offrant à la fois efficacité, productivité et propreté. Ces atouts doivent être mis en avant mais il faut surtout donner au train tous les moyens techniques, humains et financiers pour qu'il puisse être une alternative convaincante à l'utilisation de la voiture.

Nous ne croyons pas à l'illusion présentée par l'automobile électrique, qui reste extrêmement polluante sur d'autres aspects sans résoudre la question des encombrements à l'approche des villes. Ce sont bel et bien les déplacements individuels par la route qu'il faut significativement réduire, quel que soit le type de motorisation.

Le réseau ferroviaire TER doit être consolidé, modernisé et étendu, c'est désormais vital. Et pour une cohérence globale, une exploitation optimale, l'unicité du réseau et de l'exploitant est une évidence industrielle et fonctionnelle. Tout cela est possible avec le service public ferroviaire de la SNCF, par son histoire, le savoir-faire de son personnel, sa capacité à s'adapter, à condition de lui en donner les moyens.

Niveau de service dans les gares

La présence humaine dans les gares est un élément déterminant pour bien préparer le voyage, se renseigner sur les différentes tarifications et leur évolution, faciliter l'accès au train et assurer une sécurité optimale lors de l'arrivée ou le passage sans arrêt des trains.

Malgré les politiques d'incitation à utiliser prioritairement ou uniquement les canaux de distribution digitaux ou automatiques, les usagers restent profondément attachés à bénéficier d'un service « humain » avec des cheminots en capacité de répondre à leurs attentes et de faciliter leur voyage.
La Région a signé le 27 juin 2019 un moratoire sur la fermeture des guichets en gare, après une longue série de fermetures notamment depuis 2016, et une situation de plus en plus tendue avec les usagers. La direction SNCF a répondu à cette exigence par une polyvalence entre les cheminots assurant la vente des billets et ceux occupés à des tâches d'Escale (composition de trains, départs de trains, manœuvres, …), avec à la clé une nouvelle suppression de personnels et des services dégradés pour les usagers : guichets fermés quand l'agent est occupé à d'autres tâches, diminution de l'amplitude d'ouverture des guichets, gares fermées pour le passage des premiers et des derniers trains de la journée obligeant certains voyageurs à attendre leur train sur le quai quel que soit la météo, etc.

La séparation des activités avec la création d'une société anonyme GARES & CONNEXIONS est une source supplémentaire d'inefficacité, avec un objectif de commercialisation et de rentabilité des surfaces des gares qui s'oppose directement à la proposition de services de qualité pour les voyageurs. Ainsi, dans les grandes ou moyennes gares, les services d'accueil, de vente de billets, laissent la place à des commerces au détriment du service public.

Afin d'améliorer l'accessibilité aux quais, des investissements sont à prévoir et à programmer en termes d'aménagements : avec la création de passerelles ou de souterrains, avec des systèmes d'alerte lumineux pour réduire les risques d'accident pour la traversée des voies, en adaptant les quais pour éviter des voitures hors quais et la descente de voyageurs dans une zone dangereuse, et en garantissant aux personnes à mobilité réduite un parcours sécurisé et accessible en tout point de la gare.

Il faut se doter d'ascenseurs dans toutes les gares et permettant d'accepter les vélos à plat afin de passer d'un quai à un autre sans être obligé de porter son vélo.

Faciliter l'accès au train, c'est aussi favoriser l'accès au train.

L'environnement des gares doit être conçu et aménagé pour permettre de garer sa voiture, de laisser son vélo dans un parking-relais (P+R) spécialisé et sécurisé avec une tarification réduite ou gratuite liée à l'utilisation du train.

Il faut également travailler avec les AOM locales pour que les transports collectifs desservent les gares du premier au dernier train, en recherchant la synchronisation des dessertes.

La CGT dénonce la position dogmatique de l'entreprise qui interdit désormais aux agents de SNCF-Réseau la vente de billets, cartes de réduction et abonnements. Bien qu'ils soient en poste dans certaines gares où ils constituent pourtant la seule présence humaine, le public se retrouve avec un guichet fermé. La séparation de la SNCF en plusieurs SA (sociétés anonymes) conduit à ce genre d'absurdités. La CGT revendique que les agents de SNCF-Réseau puissent assurer la vente et informer les voyageurs et le public.

Niveau de service à bord des trains – les Cars TER

Bien entendu, les services déjà en place, performants et efficaces, qui ont fait leurs preuves en répondant à la demande des usagers doivent être maintenus, plus particulièrement l'accompagnement en personnel des trains. Sous couvert de s'attaquer à la fraude, la SNCF a supprimé à bord de certains trains les contrôleurs en les remplaçant par des brigades volantes. Pour pallier l'absence de personnel à bord des circulations TER, elle a mis en place des plateformes téléphoniques pour les usagers en cas de problème (agressions, malaises, ...). Le conducteur est, de fait, seul pour gérer les problèmes, en plus d'assurer ses fonctions essentielles de sécurité.

Pour la CGT, il faut au minimum un contrôleur dans chaque train ! Si la sécurité a un coût, elle n'a pas de prix !

D'après les sondages, ¾ des usagers affirment que *« cela pose un problème de faire circuler des trains sans contrôleur ».* À bord de tous les trains, la présence de contrôleurs est indispensable pour assurer des missions de sécurité, sûreté, de service et à caractère commercial.

Il faut améliorer encore l'information voyageurs qui reste très perfectible surtout en cas de situation perturbée où les intervenants et décideurs se retrouvent fondus dans un système de production et d'information trop rigide et clairsemé. Les centres de décisions, trop éloignés du terrain doivent être plus réactifs dans la prise d'initiative afin de résorber dans les meilleurs délais les désagréments occasionnés aux voyageurs. Une demande particulière des usagers repose notamment sur la communication internet via smartphone (pratique pour le voyageur car, en cas de trafic perturbé, il lui permet d'avoir des données en temps réel et de solutionner ses problèmes de déplacement) mais qui souvent est erronée ou trop tardive.

Aujourd'hui, les usagers qui se déplacent dans nos gares et à bord de nos trains attendent une offre de services complète, sure et performante.
Toutes les gares ou points d'arrêt et leurs quais doivent être des lieux accessibles à tous les usagers, en prenant en compte leurs éventuelles difficultés de déplacement. Les accès aux quais par rampes ou ascenseurs doivent exister partout.

Les personnes avec un fauteuil roulant (utilisateur de fauteuil roulant - UFR) ou en situation de handicap (personnes à mobilité réduite - PMR) doivent pouvoir accéder aux quais, transiter dans les gares et pouvoir être assistés dans les trains notamment en cas d'incident nécessitant une évacuation. Les équipements des gares (guichets, toilettes, quais, distributeurs divers, etc.) doivent être en permanence accessibles à tous sur tout le réseau de notre région. La libre circulation de tous doit être possible partout, y compris dans les transports de substitution. Les voyageurs ne pouvant se déplacer seuls ou rencontrant des difficultés doivent pouvoir être aidés et accompagnés par du personnel SNCF. (Rappelons que le handicap a été classé grande cause nationale par le gouvernement et que l'inclusion des personnes en situation de handicap constituait une priorité du quinquennat précédent). Ce personnel formé à l'accueil du public doit être présent en gare du premier au dernier train afin de pouvoir assurer un service public de qualité.
Nous revendiquons la présence d'agents dans toutes nos gares, la possibilité pour les usagers de pouvoir y acheter des titres de transports et de disposer de renseignements à tout moment de la journée. En cas d'aléas de production, de retard ou de rupture de correspondance, la présence humaine dans les gares est indispensable pour les usagers. Aujourd'hui, trop d'usagers sont livrés à eux-mêmes dans des gares ou points d'arrêt fantômes.

Les voyages en train doivent à la fois offrir le confort de pouvoir se distraire mais encore aujourd'hui avoir la possibilité de travailler. Pour beaucoup d'usagers, les trajets sont devenus un lieu de travail où chaque minute compte et pour lesquels les temps de transport ou d'attente en gare sont dédiés à l'accomplissement de travail. Nos gares et nos trains doivent en ce sens disposer de connexion internet avec un débit suffisant pour pouvoir travailler de manière autonome et rapide. Ce qui est possible sur les TGV ou les trains Intercités doit pouvoir l'être sur les rames TER avec un accès à des réseaux WIFI sur tous les trains. Il en est de même dans toutes nos gares. Du mobilier adapté doit être mis à la disposition des usagers dans les gares et l'équipement des trains doit aussi permettre ces temps de travail.
Il en va de même pour l'alimentation en énergie des équipements de travail des usagers. Trop peu de gares offrent la possibilité de brancher un ordinateur ou autres appareils informatiques à une prise de courant ou une prise USB. Bien souvent, le parc de matériel roulant ne dispose pas de ces équipements.

Les cars TER

L'ensemble du territoire d'Auvergne-Rhône-Alpes est aussi sillonné de lignes TER routières. Initialement sensé constituer une desserte complémentaire aux circulations ferroviaires, ce mode de transport a rapidement été utilisé par l'autorité organisatrice comme un vecteur d'économies pour un service quasi équivalent. Or c'est bien loin d'être le cas. Les cars sont très difficilement accessibles aux PMR, aux voyageurs emportant un vélo. Les temps de trajets sont significativement augmentés et la sécurité est loin ce celle offerte par le train. Pour la CGT, c'est le train qu'il faut largement privilégier et l'utilisation du car doit être limitée à ces deux fonctions :

- Les cars TER qui desservent des zones où le train est absent, l'Ardèche par exemple. Et pour cela nous militons pour la réouverture de la rive droite du Rhône, par exemple ou plus largement à des réouvertures/création de lignes ferroviaires. En termes de capacités, pollution, etc. il n'y a pas photo.
- Les cars TER utilisés à la place de circulations ferroviaires par suite de travaux ou incidents par exemple.

Pour rappel, sur la durée de l'actuelle convention (2017/2023), les kilomètres cars sont les seuls qui ont augmenté sur les cinq dernières années, ce qui met en lumière la volonté politique de développement des cars au détriment des trains. Il est utile de rappeler ici que, bien que les niveaux de sécurité, de service et le confort soient moindres, le prix du billet est identique, que ce soit un train ou un car.

Dans tous les cas, ces dessertes font l'objet d'appels d'offres où le coût est le principal critère d'attribution. La CGT demande que cela ne soit plus le cas et que cela soit basé sur des critères sociaux et de qualité de service.

Le matériel roulant – attentes – flotte – maintenance

Le service public ferroviaire Voyageurs utilise un matériel roulant respectant trois impératifs : la sécurité des circulations et des voyageurs, la fiabilité et l'adaptation technologique pour répondre aux besoins et aux enjeux d'aménagement du territoire et de réduction de la consommation énergétique. Cette exigence nécessite des réponses en matière de développement, d'innovation et de maintenance du matériel roulant.

Contrairement à ce que défendent l'ARF (association des régions de France) et certains élus de notre Région avec leur projet de création d'association des régions pour l'achat de matériel TER pour se l'approprier, au risque de voir externaliser et privatiser la maintenance, pour la CGT, la propriété du matériel doit rester à la SNCF, avec un entretien qui s'effectue en proximité et mutualisé entre les activités.

Le matériel existant

Le matériel vieillissant doit être rénové et redéployé !
Cette question se pose en particulier sur les Corail. Nous considérons que ce matériel reste le plus confortable de tous les matériels et qu'il est fiable et capacitaire du moment qu'on y met les moyens en termes de maintenance et de rénovation le cas échéant. Son manque de souplesse compréhensible en opérationnel pour des gros nœuds /gares ferroviaire ne se pose pas de la même façon en Auvergne et dans les vallées alpines. De plus, c'est un matériel qui ne pose pas de problème quant à sa circulation sur tous types de lignes, en toutes saisons (pas de problèmes de « deshuntage »). Cela permettrait de redéployer suffisamment le matériel X73500 sur des portions sans circuit de voie afin de tenir 100% du plan de transport.
Enfin, concernant les TET et notamment les trains « Aubrac » (ligne Paris – Clermont-Ferrand – Saint-Flour – Millau – Béziers), « Cévenol » (ligne Paris – Clermont-Ferrand – Brioude – Langogne – Alès – Nîmes) et trains de nuit, le matériel Corail peut être le plus approprié pour répondre à des besoins spécifiques de trains par tranches. L'achat de voitures et de locomotives de nouvelle génération doit être envisagé pour répondre à ces besoins spécifiques et permettre le remplacement à terme des voitures de type Corail.

Les nouveaux matériels

La question du matériel impacte aussi les capacités sur les lignes, les rames commandées doivent impérativement être livrées dans les délais prévus. Il faut aussi anticiper les commandes futures, notamment en vue du remplacement des voitures Corail.
Afin de réduire les coûts de commande, nous préconisons la poursuite de commandes groupées des régions avec décision au niveau du conseil d'administration de la SNCF.
C'est la SNCF qui en assure la maintenance, dans ses ateliers placés sous sa responsabilité. L'achat des rames par crédit-bail est à proscrire, le coût étant exorbitant.
Un pôle public matériel pourrait être mis en place pour mutualiser les achats, avec toutes les régions.
Nous dénonçons la volonté du conseil régional de procéder par appel d'offre pour la rénovation du matériel ferroviaire ouvrant la porte à une privatisation de l'activité avec toutes les conséquences que l'on connait. D'autre part, cela augmente les coûts par rapport à une mutualisation avec d'autres régions dans un technicentre industriel de la SNCF où toute une série était auparavant révisée, quelle que soit sa région d'attache.
La CGT préconise que les futurs matériels soient adaptés aux types de trafics qu'ils assurent. Pour ceux affectés aux dessertes périurbaines (REM), ils doivent avoir de bonnes capacités d'accélération, un nombre de portes important pour faciliter et réduire les temps de montées/descentes des passagers.

Les matériels doivent être dans leur intégrité équipés de l'ensemble des derniers standards de sécurité pour la circulation sur le réseau ferroviaire.

L'entretien du matériel

Les lieux de maintenance doivent se trouver au plus près des lieux origine / destination et ainsi éviter de créer des sillons parasites d'acheminement de matériel voyageur vide vers les Technicentres ou les lieux de garage des rames voyageurs, engorgeant encore un peu plus le réseau au détriment d'autres circulations ferroviaires.
Il faut assurer l'avenir des Technicentres en leur permettant de se développer et de s'adapter à des nouveaux matériels.
La pérennité de certains Technicentres passe aussi par la possibilité de faire de la maintenance aussi bien sur du matériel TER que TET, et même Fret ou « Infra » pour les locomotives. C'est d'ailleurs le meilleur moyen d'optimiser l'utilisation les moyens humains et matériels disponibles dans le cadre d'une production intelligente et efficace au service de toute la production ferroviaire, à l'opposé de la gestion calamiteuse et coûteuse par activité.

Pour cela, nous préconisons une poursuite des investissements pour les centres de maintenance :

- Création d'un atelier de maintenance à Valence (site de Portes-lès-Valence)
- Pérennisation et modernisation du Technicentre (voies et ateliers) de Chambéry pour assurer la maintenance des automotrices du sillon Alpin Sud et des Savoie (Z2, Regio 2N, ...)
- Retour à un dépôt traction mixte Fret/Voyageurs en Maurienne.
- Maintenance de niveau 2 des automoteurs X-73500 au chantier de Grenoble
- Maintien des ateliers d'Oullins sur le long terme avec entretien matériel TER.
- Création d'un nouvel atelier multi-activité à Clermont-Ferrand apte à la maintenance des Régiolis et des futurs « Coradia Liner » envisagés dans le futur sur Paris-Clermont et point central des prolongements des trains de Paris vers Marseille et Béziers.

En aucun cas, les investissements des centres de maintenance ne doivent être liés à une stratégie d'allotissement en vue d'une privatisation de certaines lignes, mais dans le seul but de disposer à tout moment et partout sur le territoire des matériels nécessaires pour répondre aux besoins croissants de déplacements des populations. Dans ce sens, la CGT revendique des Technicentres capables d'entretenir tous les types de matériels roulants plutôt que des Technicentres dédiés à un type de matériel circulant sur une ou un groupe de lignes. Ce serait évidemment bien plus coûteux avec la construction de nouvelles installations ; la mutualisation des moyens techniques et humains est un vecteur d'efficacité opérationnelle en plus d'être plus économique.

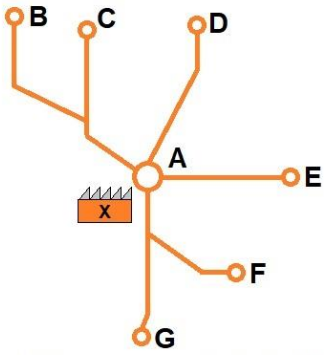


Schéma avec un seul opérateur X et un seul atelier

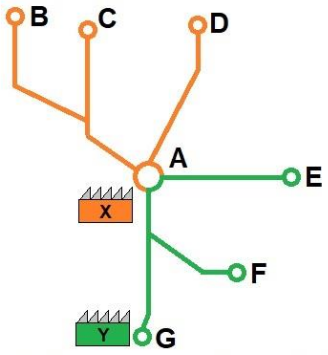


Schéma avec deux opérateurs X et Y utilisant respectivement leur atelier

A contrario d'une maintenance dédiée et ultraspécialisée, la CGT revendique une meilleure répartition des sites au plus près de la réalité du réseau régional, pour améliorer la qualité de production, pour augmenter significativement la fiabilité du matériel. Ainsi, il faut aussi des moyens humains pour un entretien réactif au plus près du terrain avec pérennisation des sites. La CGT est favorable à la présence d'agents

du matériel à Mâcon, Ambérieu, Bourg-en-Bresse, Roanne, Saint-Étienne, Valence, Saint-André-le-Gaz, Modane, Saint-Gervais, Bourg-Saint-Maurice, Chambéry, Annecy, Annemasse Aurillac, Montluçon, Moulins-sur-Allier et Brioude.

Cette stratégie est pertinente car elle permet de palier aux aléas de production (retards de train, pannes de matériel, maintenance et vidange des toilettes des automoteurs, autorails, rames Corail souvent inutilisables ou bouchés en particulier sur le matériel AGC Bi-mode), conditions climatiques difficiles notamment l'hiver en zone de montagne le matin pour préparer le matériel sensible au froid, ou le maintenir en service la nuit par très grand froid...) ; cela permet d'assurer un confort optimal pour les usagers, une meilleure régularité et suivi des circulations.
L'ensemble de ces sites doit être équipé de stations de vidanges des toilettes.
Nous proposons également de travailler sur toute la filière pour développer l'emploi, la recherche et l'investissement dans les entreprises de construction ferroviaire.

Le nettoyage à l'intérieur des rames est effectué par des entreprises privées qui font travailler leurs salariés dans des conditions déplorables sur certains sites. La SNCF ne peut se désintéresser de cette question, nous renvoyant vers les directions de ces entreprises pour faire évoluer positivement les situations, d'autant que ces salariés travaillent et se déplacent dans les emprises SNCF. Dans ce sens, des clauses sociales et des moyens de contrôle doivent être intégrés aux contrats passés avec les entreprises privées.

L'aménagement du matériel

La question de la gestion de l'espace et des déplacements à bord des trains doit être prise en compte de manière plus effective car elle pose de nombreux désagréments de confort notamment aux heures de pointe avec des voyageurs debout. La Région et la SNCF ont incité les usagers il y a quelques années à emprunter le train avec leur vélo, les trottinettes imposantes ont fait leur apparition, et la « cohabitation » est source de conflits entre voyageurs.
Les usagers qui empruntent le train sont aussi des voyageurs, touristes, scolaires avec des bagages imposants.
Les usagers reprennent le train et ils sont souvent confrontés à des problèmes d'emport et la question sanitaire est venue se rajouter.
Il est nécessaire de penser la construction des prochains matériels en intégrant cette évolution dans le cahier des charges et il est nécessaire d'ores et déjà de mettre du matériel nécessaire sur certaines destinations.

La CGT revendique, à titre d'exemple pour la conception d'un train *a minima :*

- Le wifi à bord
- Des espaces bagages
- Des prises de courant
- 8 places de vélos à plat comme cela se pratique sur la région Centre-Val de Loire
- Des espaces pour les bagages volumineux et une étagère supérieure digne de ce nom.

Dimensionnement du parc

Bien souvent les usagers sont confrontés à des trains bondés quand ceux-ci ne sont pas purement et simplement supprimés. Une partie des raisons qui conduisent à ces désagréments vient dans le dimensionnement du parc des rames TER. Par mesures purement économiques, par manque ce clairvoyance ou de courage politique, les trains sont achetés en nombre insuffisant ce qui permet aucune marge de manœuvre quand une partie plus importante que la normale de la flotte est à l'arrêt pour des réparations accidentelles.

Les surcharges chroniques des trains aux abords des métropoles dégradent significativement les conditions de transports des usagers des dernières gares desservies. Il n'est pas entendable que « pour les temps de trajet réduits, les personnes peuvent voyager debout » comme certains décideurs l'annoncent. Les compositions des trains doivent être en regard de la fréquentation observée à bord ; cette dernière doit être mesurée régulièrement pour coller au plus près de la réalité.

Une des vertus du maintien de l'opérateur historique sur l'ensemble du « marché » du TER est que le parc est *de facto* mutualisé à plusieurs lignes voire à l'ensemble du réseau. En cas d'allotissement et de segmentation du marché, la flotte sera découpée et affectée à divers acteurs qui se tourneront le dos les uns des autres. En plus de nécessiter des Technicentres supplémentaires (voir plus haut), il faudra également des rames en plus. En effet, pour exploiter une étoile ferroviaire, s'il faut aujourd'hui 12 trains circulant indifféremment sur toutes les lignes, ce seront peut-être 15 ou plus qui seront nécessaires puisqu'ils ne pourront plus passer d'une ligne à une autre. La libéralisation du marché du TER est aussi un non-sens économique.

Les fausses promesses de l'hydrogène

La Région Auvergne-Rhône-Alpes a fait le choix de l'acquisition de trois trains de type Régiolis à hydrogène. Si cette option retenue a pour vocation d'améliorer le bilan carbone du TER, la réalité est tout autre. La technologie de l'hydrogène déclinée aux transports n'en est qu'à ses balbutiements ce qui explique un développement encore lent mais aussi des prix d'acquisition très élevés (plus de 17 millions d'euros le train à hydrogène alors que l'équivalent revient de 5 à 6 millions d'euros l'unité). À cela il faut ajouter des dépenses élevées pour la construction de stations-service spécialisées dans ce type de carburant ainsi qu'un outillage et des installations spécifiques pour l'entretien de ces trains.
Sur le rendement énergétique de ce mode de traction, les promesses sont loin d'être idylliques. En effet, une des clés de l'équation à la fois écologique et économique vient de la production de ce nouveau carburant ainsi que son stockage à très haute pression. L'énergie nécessaire à produire, transporter et stocker l'hydrogène est très importante et les « excédents » de production électrique nocturne ne pourront pas suffire à générer de grandes quantités de ce nouveau carburant. Le recours à de l'électricité conventionnelle, de plus en plus rare et dispendieuse. À ce titre, il est mensonger de parler « d'hydrogène vert ». Enfin, le rendement énergétique est très faible. Selon l'ADEME, le rendement global d'une pile à combustible à hydrogène, de la production jusqu'au moteur, est d'environ 25%. Cela signifie que si l'on met une quantité 100 d'énergie au départ, on ne disposera que d'une quantité 25 d'énergie à la fin, pour faire avancer le véhicule. D'autres estimations tournent autour de 30 %.
Pour la CGT, l'hydrogène est une impasse économique et technologique pour de nombreuses années encore. Les investissements consentis seraient bien plus utiles sur d'autres postes budgétaires. D'autre part, ces choix ne concernent qu'un trafic en particulier alors qu'une électrification bénéficie à l'ensemble des trafics de la ligne équipée (trains de voyageurs et de fret), ce qui permet en outre de mieux répartir les investissements à prévoir.

Les infrastructures

C'est une des clés de la qualité, de la réussite, un vecteur incontournable pour accompagner le développement des trafics ferroviaires (et pas seulement TER). Car sans un réseau suffisamment équipé et entretenu, les circulations ferroviaires seront régulièrement perturbées et les usagers pénalisés par des retards ou des suppressions de trains.

Avant de rentrer dans le détail ligne par ligne, il est de bon ton de préciser que le réseau ferroviaire français est un des plus performants au niveau mondial mais que les politiques d'austérité, les orientations financières au profit notamment de la route et des mauvais choix stratégiques ont conduit à un vieillissement du réseau avec à la clé une baisse de ses performances voire même pour des raisons de sécurité des fermetures pures et simples de certaines lignes (Oyonnax – Saint-Claude, Boën – Thiers, Volvic – Ussel, etc.). D'autre part, le réseau principal a lui aussi été délaissé et manque cruellement d'investissements lourds pour gagner en fiabilité et accroître ses performances. Selon l'étude de Allianz pro Schiene (Alliance Pro-Rail), les dépenses dans les infrastructures ferroviaires sont en 2021 de 45 euros par habitant en France, quand elles représentent 607 euros au Luxembourg, 413 euros en Suisse, 124 euros en Allemagne et 103 euros en Italie.

L'efficacité du réseau passe aussi et bien entendu par sa maintenance. Or là aussi, les choix et orientations politiques du gouvernement et par déclinaison au sein de la SNCF ont conduit à une sévère cure d'amaigrissement des moyens humains, techniques et financiers pour l'entretien des lignes. Sans personnels suffisants, c'est aussi un manque de réactivité en cas d'aléas ou de dérangements des installations (passages à niveau, signalisation, etc.).

Le renouvellement complet et régulier de tous les éléments de la voie (ballast, rails, traverses), même s'il est coûteux, est la base d'un réseau hautement performant et sain dans la durée.

Si le réseau régional connait des lignes peu fréquentées, à l'inverse, certains tronçons connaissent un trafic soutenu avec des périodes de saturation. Cette situation engendre des ralentissements avec des retards péjorant à la fois voyageurs et chargeurs. Pour donner des capacités supplémentaires au réseau, cela passe par le développement des infrastructures (comme ajouter des voies supplémentaires ou des aiguillages) mais aussi par un volet « signalisation ». À travers le système ERTMS *(european rail traffic management system),* le débit des trains peut être à la fois fluidifié et augmenté. Or aujourd'hui, pas un seul kilomètre du réseau régional n'est pourvu de ce dispositif ; c'est pourtant un des leviers qui doit être actionné pour accompagner le développement de tous les trafics. En ce qui concerne la sécurité des circulations, et donc celle des usagers et cheminots, un certain nombre de lignes ou de tronçons de lignes ne sont pas équipés du système de contrôle KVB alors que le déploiement sur le réseau ferré national a débuté en 1990. Pour la CGT, cette situation n'est plus tolérable ! Il ne doit pas y avoir de hiérarchisation de la sécurité selon le type de ligne. Tous les usagers et cheminots méritent d'être protégés de la même manière.

Enfin, pour une cohésion, une interconnexion, une cohérence régionale, nationale et internationale, le réseau ferré français ne doit pas être fragmenté. Le transfert de certaines lignes à des collectivités locales (régions, métropoles) avec des règles différentes et des niveaux de financement pas forcément à la hauteur des enjeux conduirait à la perte de l'unicité du réseau, à son morcellement. La cohérence de l'aménagement du territoire doit impérativement se faire à une échelle globale, avec une vision transrégionale, c'est-à-dire nationale.

Une nouvelle impulsion, un vent nouveau, un virage radical doit être opéré au plus haut niveau de l'État dans ses choix stratégiques des transports. Le transport individuel par la route est une impasse et les véhicules électriques ne sont qu'un miroir aux alouettes. La seule véritable alternative en termes d'efficacité et de performance à l'utilisation des véhicules personnels, c'est bien le train. Et sans voie, pas de train. C'est en partant de cette évidence que l'ordre de mobilisation générale doit être déclaré dans les hautes sphères de l'État avec un véritable plan d'investissements massifs pour le réseau ferroviaire français.

Les relations inter-régionales TER

Ce volet évoque les relations inter-régionales sous « pavillon » TER. Pour les liaisons TGV ou Intercités, merci de vous reporter aux volets consacrés à ces sujets spécifiques.

Ces liaisons indispensables qui permettent de sortir des « frontières » régionales connaissent des disparités importantes selon les lignes. Ainsi, il est très aisé de relier Lyon à Mâcon et Dijon ou même Avignon. Il en est de même pour la relation Clermont-Ferrand – Nevers. Cependant, les choses se compliquent pour relier Aurillac à Toulouse ou vers Brive-la-Gaillarde où les trains sont bien plus rares. Rallier Béziers depuis le sud de l'Auvergne est une vraie gageure puisqu'il n'y a pratiquement plus aucune desserte ferroviaire. C'est à peine mieux de Montluçon vers le Limousin. Pour d'autres liaisons, c'est désormais le bus qui a remplacé le train, faute de volonté politique et de déclin du réseau, comme sur Oyonnax – Saint-Claude ou Volvic – Ussel ; sur ce dernier point, c'est l'itinéraire sud de la liaison Lyon – Clermont-Ferrand – Bordeaux qui a ainsi été condamné.

Pour la CGT, c'est un des effets pervers de la régionalisation des transports. Avec une vision centrée sur le « pré carré » régional, les autorités organisatrices se sont concentrées sur les dessertes internes en délaissant les zones périphériques. Cela s'explique également par la nécessité de s'accorder avec la région voisine sur les niveaux de dessertes, le financement de celles-ci, la mutualisation du matériel ainsi que les tarifications spécifiques à chaque région. En cas de divergences, c'est la liaison et les usagers qui en font les frais.

Autre menace majeure : l'arrivée d'opérateurs privés. Si une région décide de maintenir la SNCF et si sa voisine s'engage avec une autre entreprise, c'est presque à coup sûr la disparition de l'accord qui permettait aux trains de franchir la « frontière » régionale. L'unicité de la SNCF, prônée par la CGT, rentre également bien évidemment dans ce cadre.

Pour exemple, sur les liaisons existantes, certaines ont été largement rabotées. Les TER Lyon – Marseille, malgré leur indéniable succès ont été supprimés en grande partie par la volonté de la région PACA – Sud de France qui a souhaité redéployer son matériel sur d'autres axes, mais surtout dans le but de préparer la mise en place d'autres opérateurs en lieu et place de la SNCF. Les voyageurs sont donc victimes de ces choix qui ne font pas grandir le service public ferroviaire.

Sur la liaison TER Lyon – Tours, financée par les trois régions traversées (Auvergne- Rhône-Alpes, Bourgogne-Franche-Comté et Centre-Val de Loire), les orientations politiques qui diffèrent selon l'exécutif en place pourraient condamner à court terme cette relation.

On le voit bien : la dislocation de la SNCF et l'ouverture du marché du TER sont des menaces sérieuses sur des liaisons ferroviaires voire sur la pérennité d'une ligne à cheval sur deux régions.

Le seul rempart face à ces menaces, c'est celui de l'unicité de l'entreprise SNCF. Avec un seul et même opérateur quelle que soit la région, c'est l'assurance de garder et même de développer les trains interrégionaux.

Liaison ferroviaire transalpine

Cette liaison est indispensable pour l'économie, le social, l'écologie et l'environnement, elle représente une opportunité pour la Savoie, la métropole lyonnaise, la région Auvergne-Rhône-Alpes, la France et l'Europe.

Il s'agit là d'un projet global, à l'échelle européenne dans le cadre des liaisons est/ouest, reliant Lisbonne, Barcelone, Lyon, Milan, Budapest, Kiev), avec le contournement de Lyon. Cette liaison qui rentre dans la démarche de la convention alpine, est une nécessité reconnue et revendiquée comme telle par la majorité des acteurs (élus, organisations d'usagers, économiques, syndicales, patronales, etc.).

C'est une nécessité économique afin de faciliter les échanges et de répondre aux besoins futurs, car il faut 30 ans pour réfléchir sur du long terme, décider et réaliser une liaison ferroviaire de ce type et de cette importance. Cette liaison est une priorité pour le fret, mais elle permettra aussi de répondre aux besoins de transport des voyageurs – l'Italie est le seul pays voisin non connecté au réseau « grande vitesse ». Elle permettra également de libérer des sillons pour faire passer davantage de trains TER répondant ainsi aux besoins et demandes des usagers locaux. Cela permettra par exemple de mettre Lyon à moins d'une heure de Chambéry avec des TER GV.

Au regard de la pollution dans les vallées alpines, c'est une nécessité sociale et environnementale pour garantir un report modal massif de la route vers le rail ainsi qu'une relance du fret ferroviaire.

Pour rappel, les coûts externes supportés par la collectivité et le contribuable (pollution, nuisances, congestion, atteinte à l'environnement, accidentologie, non-paiement par les utilisateurs des infrastructures, etc.), sont chiffrés au niveau européen à 1000 milliards d'euros et environ 111 milliards d'euros par an rien que pour la France dont 98% générés par le mode routier.

D'après une étude récente coordonnée par l'Université d'Harvard, il y a chaque année en France près de 100 000 morts prématurées par an causées par la pollution et les particules fines comme l'usure des pneus et des freins. C'est la troisième cause de mortalité. Ces chiffres sont désormais mieux connus de tous. Une récente étude de Santé Publique France a chiffré à 4 300 décès par an attribuables aux particules fines pour la région Auvergne-Rhône-Alpes et il faut y rajouter 2 000 décès dus à une exposition au dioxyde d'azote. Pour la Métropole de Lyon, le coût de la mortalité due à la pollution de l'air a été évalué à 1200 € par habitant et par an, 800 euros pour la vallée de l'Arve. Santé Publique France a chiffré cela pour nombre de territoires. Ces chiffres sont effarants et démontrent, s'il le fallait, l'urgence de trouver des solutions et donc de développer le ferroviaire public.

Alors que nous avons à déplorer 140 décès dus à la pollution aux particules fines chaque année sur les vallées alpines, l'urgence n'est pas de laisser croire aux populations que le chantier peut être stoppé et que la modernisation de la ligne historique est suffisante. C'est ce que certains élus politiques s'évertuent à mettre « sur le devant de la scène » sans préciser que l'arrêt des chantiers coûteraient beaucoup plus cher que l'accomplissement du tunnel, et que le transport routier y verrait là une belle occasion de se développer encore plus au moment où le tunnel routier du Fréjus est doublé et que celui du Mont-Blanc va être fermé pour travaux lourds sur de grandes périodes.

L'urgence n'est pas de stopper les chantiers en cours, mais de réduire de manière drastique le flot de camions qui asphyxient la vallée de la Maurienne faute d'alternative ferroviaire.

L'urgence est d'engager les travaux pour les voies d'accès au futur tunnel ferroviaire et le CFAL (contournement fret de l'agglomération de Lyon).

Liaisons Intercités jour et nuit

Liaisons Intercités de jour.

La nouvelle convention d'exploitation des Trains d'Équilibre du Territoire (TET) pour la période 2022-2031 a été signée le 17 mars 2022. Elle définit les modalités d'exploitation et de financement du service public des TET, confié par l'État à SNCF Voyageurs.

Cependant, le contenu de cette nouvelle convention confirme la vision libérale du gouvernement pour le ferroviaire avec un calendrier prévisionnel d'ouverture à la concurrence de l'ensemble des relations entre fin 2026 et fin 2029.

Pour notre région, ce sera fin 2026 pour la relation Lyon-Nantes et fin 2028 pour la ligne Clermont-Ferrand-Paris.

Là encore, la mise en concurrence n'est pas la solution pour développer le ferroviaire sur notre région. Tout comme le positionnement de filiales créées spécifiquement par la SNCF pour répondre aux appels d'offres.

Cette convention confirme également le désengagement de l'État avec la volonté de transférer aux conseils régionaux plusieurs lignes, dont Clermont-Ferrand-Béziers et Clermont-Ferrand-Lyon.

Calendrier prévisionnel :

Lot	Lignes du lot	Calendrier prévisionnel du début d'exploitation des lot
1	Nantes Bordeaux / Nantes Lyon (BONALY)	SA 2027 (fin 2026)
2	Paris Limoges Toulouse (PALITO) / Paris Clermont Ferrand	SA 2029 (fin 2028)
3	Trains de nuit Paris Briançon Nice / Trains de nuit Sud Ouest (Occitan et Pyrénéen)	SA 2028 (fin 2027)
4	Bordeaux Marseille	SA 2030 (fin 2029)
5	Toulouse Hendaye, Clermont Ferrand Béziers, Clermont Ferrand Saint Martin	Lot non concerné par l'ouverture à la concurrence. L'Etat a exprimé la volonté d'étudier un transfert potentiel aux Régions.

La convention prévoit aussi la possibilité d'intégrer par avenant d'éventuelles nouvelles offres de jour et de nuit au plus tard au service annuel 2024 (mi-décembre 2023).

Ainsi, la Fédération CGT des cheminots a interpellé l'État et la SNCF afin que la relation Bordeaux-Lyon soit intégrée à cette nouvelle convention et revienne ainsi dans le giron des TET.

Les relations Clermont-Ferrand-Nîmes et Clermont-Ferrand-Béziers ne doivent pas être transférées aux conseils régionaux. Ces dernières doivent même répondre aux besoins des usagers et retrouver leur desserte initiale, à savoir Paris-Marseille *via* Clermont-Ferrand et Nîmes par la ligne des Cévennes, et Paris – Béziers *via* Clermont-Ferrand, Saint-Flour et Millau par la ligne des Causses.

Liaisons Intercités de nuit.

La CGT a été force de proposition pour relancer les trains de nuit sur notre région, notamment sur la relation Nîmes-Paris via Aurillac et Clermont-Ferrand.

Les trains de nuit sont un véritable vecteur de mobilité, mais encore faut-il qu'ils répondent aux besoins des usagers.

Le projet porté par l'État et la SNCF pour la relation Aurillac-Paris n'a pas cet objectif.

La CGT a présenté au ministère des transports un projet réalisable sans délai car ne demandant aucun moyen humain supplémentaire, seul l'achat du matériel roulant est nécessaire.

Cela permettrait un retour dans le Massif central de cette relation abandonnée depuis 2013 afin de prendre à la hauteur nécessaire les enjeux écologiques, économiques et sociétaux.

L'organisation du travail actuelle de la SNCF permet la réalisation rapide et robuste du projet. Ce dernier créera une solution de report pérenne à l'aérien ainsi que l'aménagement et le désenclavement de nos territoires grâce à des relations directes entre nos villes et Paris.

Pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes, la CGT revendique le maintien et le développement du train de nuit sur l'axe Paris – Valence – Gap – Briançon. En outre, elle revendique le retour des relations nocturnes sur les axes suivants :

- Paris – Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet
- Paris – Modane
- Paris – Bourg-Saint-Maurice
- Paris – Évian-les-Bains
- Genève – Lyon – Nantes – Quimper
- Lyon – Bordeaux
- Genève – Lyon – Toulouse – Tarbes – Bayonne – Irún
- Paris – Clermont-Ferrand – Nîmes
- Paris – Clermont-Ferrand – Saint-Flour – Millau
- Paris – Clermont-Ferrand - Aurillac

Financement

Le système Ferroviaire ne peut s'autofinancer. C'est l'insuffisance des subventions publiques qui est à l'origine de la dette et des difficultés financières que la SNCF doit toujours affronter malgré une reprise partielle de la dette qui n'a rien réglé. L'État doit donc prendre ses responsabilités en transformant la totalité de la dette du système ferroviaire en dette publique et dégager de nouveaux financements.

Pour la CGT, se déplacer doit demeurer un droit pour tous, c'est pourquoi nous proposons plusieurs pistes de financement :

- Création d'une Caisse d'Amortissement de la Dette Ferroviaire de l'État (CADEFE) pour constituer une structure de défaisance de la dette qui permettra de libérer le fonctionnement du système ferroviaire du poids de la dette et de mobiliser les énergies pour la reconquête d'un service public ferroviaire efficace

- Création d'un pôle public financier placé sous contrôle public et social avec mise en réseau d'institutions financières de statut public et semi public exerçant des missions de service public et d'intérêt général (Caisse des dépôts et consignations, Crédit foncier, Banque postale, etc.).

- Mobilisation de l'épargne populaire en vue de créer une source de financement pérenne avec la création d'un livret d'épargne défiscalisé (modèle livret A), pour des prêts à très long terme :
  - Pour le financement de projets de transports collectifs.
  - Pour permettre aux collectivités d'investir dans l'amélioration des réseaux.

- Réforme de la fiscalité :
  - Création d'un Versement Transport additionnel régional à hauteur de 0,5 % de la masse salariale pour subventionner le développement des TER.
  - Harmonisation, généralisation et doublement du taux maximum du VM.

- Affectation de l'intégralité de la Taxe Intérieure de la Consommation sur les Produits Energétiques (TICPE) au financement des infrastructures de transport dont 6 milliards d'euros directement au financement du Réseau Ferré National et suppression des exonérations et au remboursement partiel de la TICPE pour les transports routiers, aériens, etc. L'ensemble des infrastructures de transport doivent être financées par l'État.

- Renationalisation des sociétés d'autoroute qui se sont bâties une véritable situation de rente et dont les bénéfices dépassent chaque année le niveau d'investissements ferroviaires nécessaires pour notre pays. Nous proposons que cette nouvelle ressource soit affectée à la CADEFE et à l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France (AFITF).
- Stopper les Partenariats Publics-Privé (PPP) qui ne servent que les intérêts des grands groupes du BTP.

Aller vers la gratuité d'accès nécessite aussi une réflexion d'ensemble sur la capacité, les dessertes, sur l'accompagnement, sur la prévisibilité du trafic. La gratuité dans le ferroviaire doit se réfléchir avec d'autres prismes que celui des transports urbains.

Démocratie – comités de lignes

Pour la CGT, favoriser la démocratie est un élément essentiel et incontournable pour faire émerger les besoins des usagers et y apporter des réponses adaptées.

La CGT avait obtenu lors de la première convention TER (en 1997) la création de comités de ligne qui avaient permis aux usagers et à leurs associations de s'exprimer en proximité, et aux représentants des cheminots (les organisations syndicales étaient invitées à y participer) d'apporter leur expertise.
La création de comités de mobilité excluant les organisations syndicales dans un premier temps et abordant le transport ferroviaire et le transport routier dans un temps restreint lors des réunions n'est pas un gage d'efficacité, ce que de nombreux participants ont dénoncé.

Il faut développer la démocratie participative en créant des comités de la mobilité proches des territoires, autour des AOM, d'une vallée ou d'un département, et en lien étroit avec :

- Les autres autorités organisatrices de la mobilité,
- Les associations d'usagers (et des parents d'élèves pour les transports scolaires),
- Les organisations syndicales.

Les participants au comité doivent être régulièrement destinataires de toutes les informations nécessaires à l'exercice de leur responsabilité.

Ils doivent être consultés notamment sur la remontée des besoins des usagers, l'offre de transport et son évolution, les stratégies tarifaires, le développement du ferroviaire, le maillage avec la multimodalité, l'information multimodale à l'intention des usagers.

Les réunions doivent être annoncées suffisamment tôt, en fournissant à tous les documents utiles ainsi que ceux qui seront diffusés et débattus lors des réunions. Cet esprit de transparence sera le meilleur garant d'une démocratie participative, effective et bénéfique pour l'intérêt général.

Cette instance doit être élargie aux usagers sous une forme à prévoir.

Propositions d'ouverture des gares et du réseau de distribution en Auvergne

Face à l'inquiétant recul des services publics en milieu rural, la CGT propose de développer une offre adaptée à nos territoires ruraux où la population rencontre, un peu plus chaque jour, des difficultés dans ses démarches. Les dernières élections ont encore démontré que ce sentiment d'abandon de l'État favorise le vote d'extrême droite. Face à ce constat, la SNCF doit assumer sa part en permettant le retour de la proximité avec l'usager et l'égalité d'accès aux services qui doivent être la règle.

Pour cela, il est nécessaire de stopper l'hémorragie de fermeture des gares équipées pour la vente de billets. Le moratoire accordé par le Conseil régional a été beaucoup trop tardif, il ne reste que très peu de points de vente dans les quatre départements auvergnats :

- Trois dans le Cantal (Maurs, Aurillac et Vic-sur-Cère) privant ainsi tous les habitants du nord Cantal (et donc les gares du Lioran, Murat, Neussargues, Saint-Flour et Massiac.) d'un point de vente. Cette aberration est d'autant plus absurde que des agents de SNCF-Réseau sont toujours présents dans ces gares et dédiés à la circulation des trains alors qu'il y a peu ils faisaient ces opérations de vente. Nous voyons dans ce cas la limite de la séparation par activités des services de la SNCF.

- Sept en Haute-Loire : Arvant, Brioude, Langeac, Le Puy-en-Velay, Retournac, Bas-Monistrol et Aurec-sur-Loire.

- Six dans le Puy-de-Dôme. Les habitants du bassins thiernois n'ont plus accès à une billetterie en gare de Thiers alors que là aussi, l'agent de SNCF-Réseau, qui vendait auparavant, est présent du 1er au dernier train. La gare de Brassac-les-Mines-Sainte-Florine doit être rouverte à la vente pour permettre aux usagers de ce bassin de vie de pouvoir acheter leur titre de transport et de pouvoir bénéficier des installations de la gare (chauffage, abris) pour attendre leurs trains. La gare de Clermont-Ferrand doit avoir un guichet ouvert avant le premier train pour Paris et jusqu'au dernier du soir et ainsi permettre un achat par les usagers avec un vendeur. Les gares d'Issoire et Riom doivent avoir leur amplitude de vente revue à la hausse.

- Trois dans l'Allier (Moulins, Montluçon et Vichy). Seules les 3 principales villes du département ont la chance de voir un guichet SNCF. Cet enclavement du territoire dégrade le service public que les usagers sont en droit d'attendre.

Le tout numérique n'est pas adapté et ne répond pas aux besoins des territoires ruraux. 20% des Français sont victimes d'illectronisme, et beaucoup en demande de contacts humains. L'isolement des territoires ne doit pas entrainer l'isolement humain que subissent les habitants des territoires enclavés. Pour cela, il faut :

- Étendre les horaires d'ouvertures pour répondre aux pointes du matin et du soir.
- Réouverture des boutiques de l'agglomération clermontoise et étude d'ouvertures nouvelles dans le centre des villes moyennes comme Moulins-sur-Allier, Montluçon, Vichy, Aurillac, Le Puy-en-Velay, Saint-Flour Ville Haute.

- Maintien et développement de la contractualisation avec l'EIC pour la vente des titres de transport. Cela ne coûte rien car les agents sont déjà en poste !
- Étude d'ouverture ou de réouverture à la vente de nouvelles gares comme :
    - **Dans l'Allier** : Varennes-sur-Allier, Lapeyrouse, Bellenaves, Commentry, Lapalisse-Saint-Prix, Villeneuve-sur-Allier et Gannat.
    - **Dans le Puy-de-Dôme** : le Mont-Dore, Brassac-les-Mines-Sainte-Florine, Royat-Chamalières, Thiers, Pont-de-Dore, Laqueuille et La Bourboule.
    - **Dans le Cantal :** Mauriac, Saint-Flour, Murat, Neussargues, Le Lioran, Massiac et Laroquebrou.
    - **En Haute-Loire :** Monistrol-d'Allier et Chapeauroux.

- Retour d'un Bureau Comptable à Clermont-Ferrand et renforcement du centre d'appel « Allô TER » pour une meilleure prise en charge des usagers.

À noter qu'en Auvergne-Rhône-Alpes, 39% du chiffre d'affaires (CA) billettique et 23% du CA total sont réalisés par les canaux humanisés malgré la marche forcée vers le tout numérique.
En Auvergne, ces chiffres sont bien supérieurs : en 2017 la vente physique représentait 67% du CA alors que plus largement, à l'échelle d'Auvergne-Rhône-Alpes, il n'était que de 43%.
Éliminer ce canal de vente, c'est se priver de recettes et inciter à la fraude. On voit là aussi toute l'inefficacité des différents projets Équipement à Agent Seul des TER…

Billettique – Tarification

La question du coût des déplacements prend une place encore plus grande dans la vie quotidienne des Français, avec un allongement des distances domicile / travail, une augmentation des loyers et de l'immobilier au cœur des villes et dans un contexte de forte inflation et de hausse des prix des carburants. Les déplacements représentent aujourd'hui la deuxième ligne de dépense dans le budget des ménages, juste après le logement et devant l'alimentation.
Sur les dépenses consacrées par les ménages aux transports, près de 80% sont liées à l'achat et à l'utilisation d'un véhicule particulier, avec un montant en euros qui a progressé de 27% depuis 2000 alors que les TER ont été généralisés en 2002. Dès lors, il est avéré que le coût complet d'utilisation d'une voiture diesel, en conducteur seul (ce qui est le cas le plus fréquent pour les déplacements domicile-travail), est 78% plus onéreux que le TER.
Le coût d'un abonnement TER représente 6 centimes d'euros par kilomètre contre 30 centimes pour l'utilisation d'un véhicule diesel.
Il est donc urgent de s'attaquer aux problèmes qui incitent toujours les usagers à privilégier l'utilisation d'un véhicule personnel : dysfonctionnements de la circulation des trains, desserte ne répondant pas toujours aux besoins, mais également concernant la tarification et les possibilités d'achat des billets.
Le prix des billets de train, particulièrement celui des TGV, a connu ces dernières années une hausse pénalisante comparativement aux tarifs pratiqués dans les autres modes de transport.
La Région peut décider des tarifications sur le service de sa compétence, les charges supplémentaires sont à sa charge.

Des principes doivent être retenus :

- L'abandon de la tarification de marché pour revenir à une tarification au kilomètre
- Le train doit être accessible à tous avec des tarifications adaptées aux revenus des usagers.
- L'amélioration des tarifs sociaux pour permettre l'accès au train à tous.
- Les frais de transport pour les trajets domicile / travail et pour les demandeurs d'emploi doivent être financés intégralement par les employeurs et les collectivités.
- Les trajets domicile / études doivent aussi être financés par les collectivités et l'État sans aucune disparité d'une région à l'autre.
- La mise en place d'un réseau de distribution permettant à tous les usagers de pouvoir bénéficier de toute la gamme tarifaire quel que soit le canal de distribution utilisé (guichet, internet, borne de libre-service, ligne directe, à bord des trains). À titre d'exemple, la tarification 50% week-end n'est accessible que sur l'application SNCF Connect.
- Retour du tarif guichet à bord des trains si la gare est fermée afin d'éviter une double sanction pour les usagers
- Réduire à 5,5% le taux de TVA applicable aux transports publics (actuellement 10%)

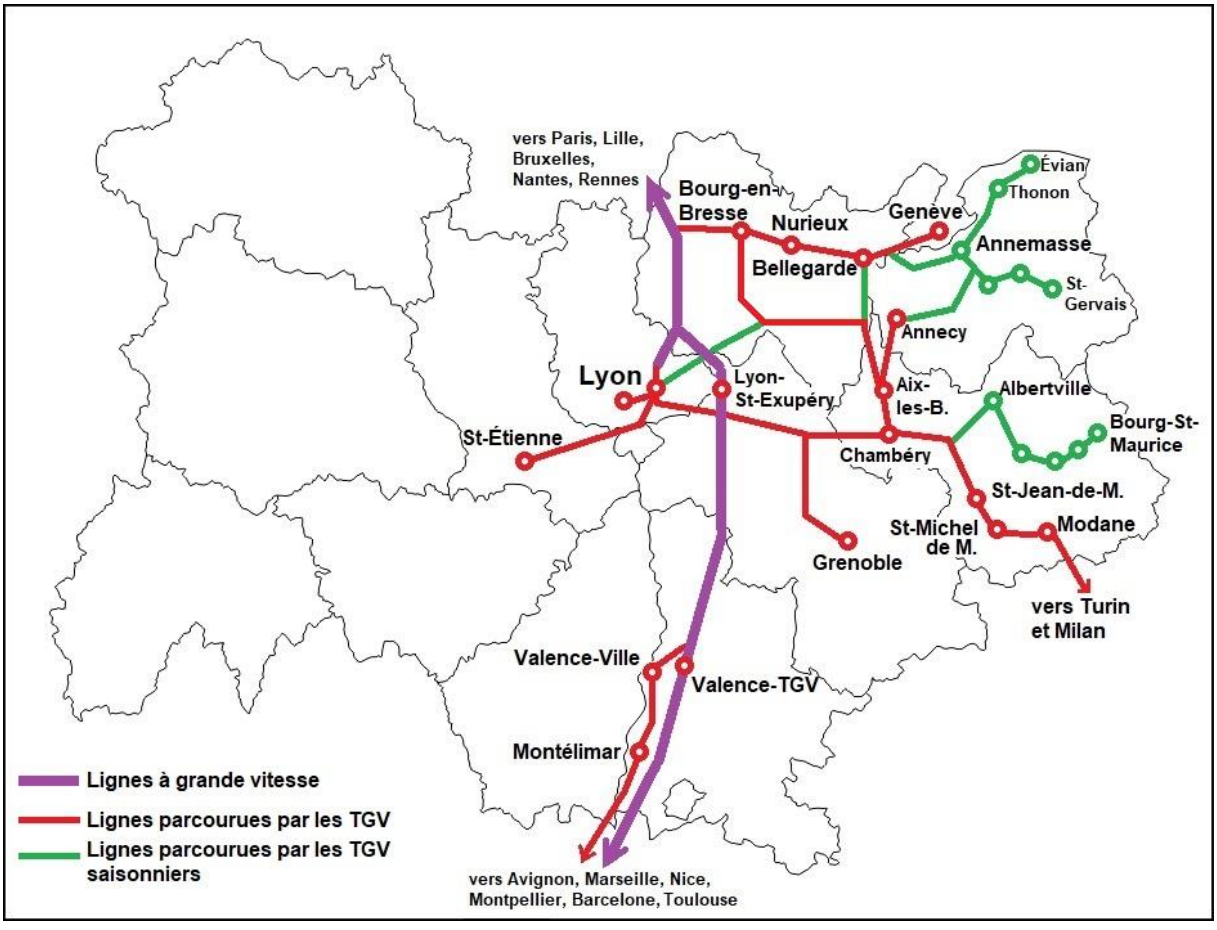
Afin d'améliorer l'utilisation des transports collectifs, l'intermodalité tarifaire de tous les modes de transport doit être effective. Son utilisation doit être simple. La tarification doit s'inspirer des exemples des cartes parisiennes comme le Passe Navigo.

Connexion avec le TGV – gares desservies

Le réseau TGV sur notre région présente plusieurs caractéristiques : il est connecté à la ligne la plus fréquentée de France (Paris – Lyon). La LGV (ligne à grande vitesse) Paris – Marseille traverse une bonne partie de la région. La partie alpine est bien irriguée mais comporte des dessertes saisonnières liées à l'activité touristique. Ainsi, Albertville, Moutiers, Bourg-Saint-Maurice, Annemasse, Cluses, Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet, Thonon, Évian-les-Bains ne sont reliés par TGV qu'une partie de l'année.

Cependant, toute la partie auvergnate est exclue du réseau TGV (voir carte ci-dessous) malgré le poids de certaines agglomérations (Clermont-Ferrand, Vichy, Montluçon, Moulins-sur-Allier). Cette absence de connexion directe ou indirecte aux LGV est un handicap qui allonge sensiblement les temps de trajets vers Paris et bien d'autres métropoles. Ce déséquilibre dans l'aménagement du territoire pèse sur le développement économique et le rayonnement de l'ex-région Auvergne. Un projet de LGV serait un formidable vecteur de développement en connectant l'ex-région Auvergne au réseau grande vitesse et notamment la capitale auvergnate qui pourrait être reliée à Paris en moins de deux heures (3h18 au mieux aujourd'hui).

Grâce au jeu des correspondances, c'est bien l'ensemble des quatre départements auvergnats qui serait gagnant. Enfin, avec l'effet réseau offert par création de cette LGV, les temps de trajet seraient significativement rabotés vers l'ouest (Tours, Nantes, etc.) mais aussi vers Lyon et le quart sud-est de la France, connectant ainsi nos territoires à l'ensemble de la France et contribuant donc à son désenclavement et à son développement économique.



Le fret ferroviaire

Si le trafic des marchandises ne rentre pas directement en ligne de compte dans la convention TER, cette nature de marché ferroviaire ne doit être évincée du cadre de la réflexion. En effet, sur bon nombre de lignes du réseau régional, des convois aussi bien voyageurs que fret cohabitent sur les mêmes rails. Et si une modernisation d'un axe est envisagée, les retombées sont positives pour l'ensemble des trains.

Le fret ferroviaire en France est au plus mal après plusieurs décennies d'abandon par différentes orientations gouvernementales. La concurrence, apparue en 2005 sur les rails de notre pays, était sensée doper les trafics, relancer cette activité moribonde. C'est exactement l'effet inverse qui s'est produit, avec un net affaiblissement de la division fret de la SNCF. La part modale du transport sur rail des marchandises s'est considérablement contractée, faisant la part belle aux poids-lourds. Face à ce constat d'échec, alors que tout le monde s'accorde à dire qu'il faut réduire le trafic routier à cause des nuisances environnementales qu'il génère, aucune décision forte n'est prise pour relancer le fret ferroviaire. S'il y a une légère embellie sur les tonnages transportés, il n'en reste pas moins qu'on est très loin du potentiel offert par le réseau national mais surtout qu'on est à mille lieux des objectifs affichés de réduction des gaz à effet de serre.

Pour la Fédération CGT des cheminots, il faut un plan majeur d'investissements pour relancer le fret ferroviaire et l'inscrire dans une logique de service public. Ce vaste chantier doit passer par un volet infrastructures pour remettre à niveau entre autres les gares de triage abandonnées, remettre en service les ITE (installations terminales embranchées), c'est-à-dire les voies qui desservent directement les entreprises, carrières, entrepôts, zones industrielles. Cela passe également par l'achat de locomotives et wagons et bien sûr par le recrutement d'agents pour assurer la production.

Le développement des trafics fret sont plein de vertus. En premier lieu, il permet de délester les chaussées de norias de poids-lourds qui sont une source de nuisances importantes pour les usagers et les riverains des axes routiers. En augmentant le nombre de circulations ferroviaires sur les lignes, cela permet d'améliorer la performance économique de l'équation financière. En outre, le passage régulier de trains lourds améliore le fonctionnement de certaines installations fixes, particulièrement à l'automne ou à l'hiver, où les problèmes de circuits de voies (« déshuntages ») disparaîtraient. Enfin, par son efficacité et sa fiabilité, le trafic fret SNCF serait un formidable atout pour le développement et le rayonnement de l'économie régionale.

Création et réouverture de lignes

Le réseau régional, étant donné son histoire, était pourvu d'un maillage important et l'ensemble du territoire était globalement bien irrigué par le rail. Malheureusement, les politiques d'abandon du rail ont conduit à un déclin certain du chemin de fer ce qui a eu pour conséquence la plus visible une contraction du réseau ferroviaire. La région Auvergne-Rhône-Alpes a même le triste privilège de compter le seul département de France métropolitaine entièrement dépourvu de trains de voyageurs, l'Ardèche. Plus généralement, certaines zones sont désormais abandonnées par le service public ferroviaire, comme la partie ouest de la région. Cet inquiétant repli du réseau ferré va à l'encontre du rééquilibrage des transports, en n'offrant pas d'alternatives crédibles et efficaces à l'utilisation de l'automobile. Pour autant, la situation n'est pas irréversible. Si certaines lignes sont fermées, elles restent encore la propriété de la SNCF et après régénération, elles pourraient accueillir à nouveau des trains pour offrir un retour du service public ferroviaire dans ces contrées délaissées.

Au regard de l'actualité climatique et environnementale, le besoin impérieux d'une alternative à la route doit guider les choix politiques. À cet effet, plus aucune ligne fermée ne doit être déclassée, notamment pour céder la plateforme à des fins de promotion immobilière ou touristique comme les voies vertes. Ce genre de projet interdit quasi définitivement un retour du rail ; il est donc indispensable que le réseau reste la propriété de l'État et qu'aucune session ne soit envisagée. Les infrastructures ferroviaires sont une grande richesse et un vecteur d'avenir.

Sur notre région, la CGT promeut la création et la réouverture de plusieurs lignes, pour améliorer le maillage du réseau, desservir d'autres bassins de population, de zones d'activités économiques, des sites touristiques, des complexes scolaires, etc. Voici ci-dessous le détail de ces lignes malheureusement fermées qui pourtant rendraient de précieux services aux populations ainsi que de permettre de transporter des marchandises.

- Brignais – Givors (prolongement des services de trams-trains)
- Sathonay – Trévoux
- Sain-Bel – Sainte-Foy-l'Argentière (prolongement des services de trams-trains)
- Boën – Noirétable – Thiers
- Givors – Tournon – Saint-Péray - La Voulte – Le Teil – Pont-Saint-Esprit (rive droite du Rhône)
- Saint-Rambert-d'Albon – Annonay
- Le Pouzin – Privas
- Le Teil – Vogüé – Aubenas
- Vogüé – Ruoms – Alès
- Saint-Rambert-d'Albon – Beaurepaire – Rives
- Oyonnax – Saint-Claude
- Annecy – Ugine – Albertville
- Jarrie – Vizille
- Évian – Saint-Gingolph (dans le cadre du réseau « Léman-Express ») avec connexion au réseau suisse (CFF) et italien (FS).
- Bellegarde – Gex – Divonne-les-Bains
- Brion-Montréal-La Cluse – Bellegarde (ligne actuellement ouverte aux seuls TGV)
- Virieu-le-Grand – Belley
- PIPA (Parc industriel de la Plaine de l'Ain), d'Ambérieu à Saint-Vulbas
- Firminy – Dunières

- Moulins-sur-Allier – Souvigny – Commentry
- Montluçon – Évaux-les-Bains – Eygurande-Merlines
- Lapeyrouse – Saint-Éloy-les-Mines – Volvic
- (Clermont-Ferrand) – Volvic – Eygurande-Merlines – Ussel
- (Clermont-Ferrand – Volvic) – Laqueuille – Le Mont-Dore
- Vertaizon – Billom

Les lignes à créer :

- Annecy – Saint-Julien-en-Genevois – Genève
- CFAL
- Traversée souterraine de l'agglomération lyonnaise

Les réseaux express métropolitains

À l'exception de Paris où le RER draine la région Île-de-France depuis la fin des années 60, il n'existe pas formellement de réseaux express métropolitains [(1)] dans les métropoles et autres grandes agglomérations de province. Si autour de Lyon et Grenoble se dessinent les contours d'un tel dispositif avec des lignes cadencées, la fréquence des services offerts n'est pas encore à la hauteur des enjeux. En effet, c'est par une nette augmentation des fréquences offertes aux usagers (toutes les 20 minutes voire toutes les 15 minutes en heures de pointe) que ceux-ci laisseront la voiture au garage. La plage de service doit être la plus large possible pour les travailleurs postés entre autres. Une amélioration des connexions avec les réseaux de transports urbains est indispensable pour améliorer le maillage des agglomérations visées. Des matériels roulants adaptés (capacitifs et ayant de bons coefficients d'accélération) doivent constituer les parcs dédiés aux REM.

Un modèle d'exploitation à (ré-)inventer

Pour ce genre de services ferroviaires et pour éviter une saturation des voies, la solution étudiée et souvent retenue est la « diamétralisation », c'est-à-dire mettre bout à bout deux trains circulant sur deux lignes pour n'en faire qu'un. Exemple : un train Ambérieu – Lyon, fusionné avec un train Lyon – Saint-Étienne pour ne former qu'un seul reliant Ambérieu à Saint-Étienne. Cela permet de n'occuper les voies de Lyon-Part-Dieu que 5 minutes. Néanmoins, en cas de perturbations entre Lyon et Ambérieu, celles-ci se reportent sur Lyon – Saint-Étienne, et inversement. La « diamétralisation » n'est donc pas un modèle robuste d'exploitation. À l'inverse, des solutions existent pour donner des capacités supplémentaires sans pour autant toujours ajouter des voies. En ajoutant des signaux dans l'axe de la gare, c'est-à-dire en permettant de sectoriser une même voie en deux tronçons, deux trains de sens opposés peuvent être réceptionnés sur la même voie et repartir dans le sens inverse après. C'est le principe du 2TMV, deux trains même voie.

Des dispositifs pour fluidifier le trafic

Pour donner des capacités supplémentaires au réseau, cela passe par le développement des infrastructures (comme ajouter des voies supplémentaires ou des aiguillages) mais aussi par un volet « signalisation ». À travers le système ERTMS *(european rail traffic management system),* le débit des trains peut être à la fois fluidifié et augmenté. Or aujourd'hui, pas un seul kilomètre du réseau régional n'est pourvu de ce dispositif ; c'est pourtant un des leviers qui doit être actionné pour accompagner le développement de tous les trafics.

De même, dans bien des gares, la circulation sur les aiguillages ne peut pas dépasser 30 km/h (Saint-Étienne, Lyon-Perrache). En plus d'allonger les temps de parcours, cela encombre les entrées des gares. En modifiant le plan des voies avec des aiguillages à 60 km/h (voire 90 km/h), les circulations sont plus fluides et les temps de trajets rabotés de quelques minutes.

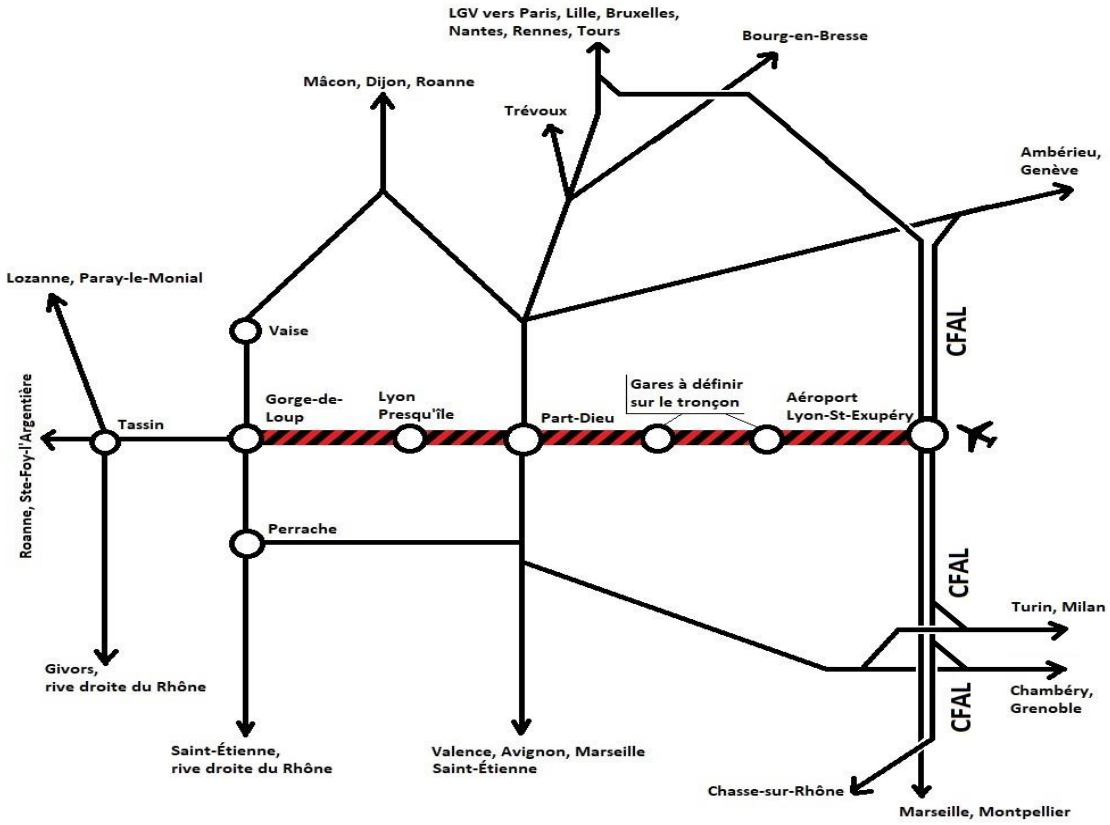
(1) Ce concept de dessertes cadencées autour des agglomérations est désigné par plusieurs vocables : réseaux express métropolitains (REM), services express métropolitains (SEM), réseau express régional (RER). Dans ce document, quelle que soit l'agglomération ou le nom de projet, nous retiendrons l'abréviation REM.

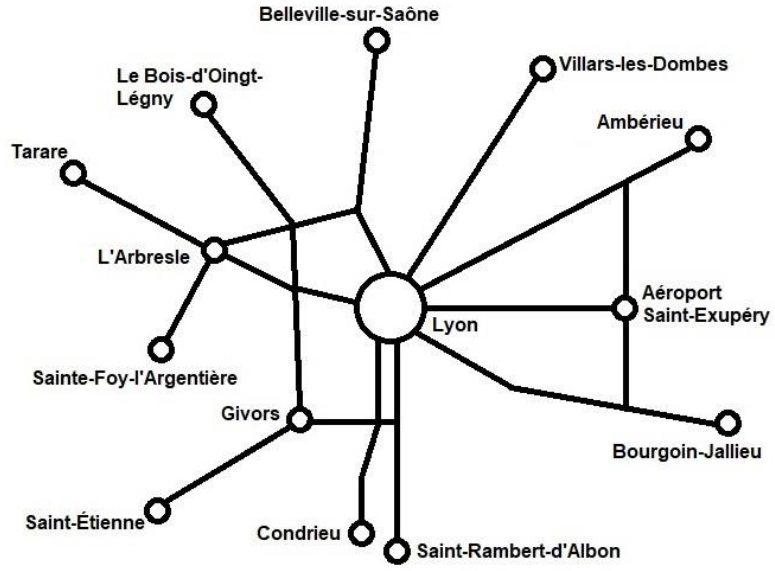
Métropoles et agglomérations éligibles à un réseau express métropolitain

- Lyon
- Saint-Étienne
- Grenoble
- Clermont-Ferrand
- Chambéry
- Annecy (intégré au réseau Léman-Express)
- Valence

REM Lyon

Bien que des métropoles européennes de taille plus modeste que Paris aient été dotées de traversées ferroviaires souterraines (Munich, Bruxelles, Milan, Anvers, Turin, etc.), à aucun moment les pouvoirs publics français n'ont pris cette question à bras-le-corps. Un retard considérable a été pris et il est aujourd'hui urgent d'agir. La CGT des cheminots fait la proposition d'une traversée souterraine est-ouest pour l'agglomération lyonnaise connectant à terme le CFAL (contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise) au niveau de l'aéroport de Saint-Exupéry au réseau de l'Ouest-lyonnais. En plus de soulager grandement le réseau de surface, il offrirait de nouvelles liaisons, en redessinant l'étoile ferroviaire. En outre, cela permettrait de desservir de nouvelles zones de l'est de la métropole ainsi que la Presqu'île.

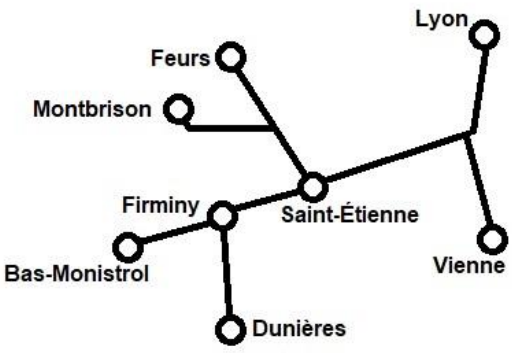




En ce qui concerne les aménagements à apporter, ceux-ci concernent essentiellement l'infrastructure qui doit voir ses capacités augmenter. La « pièce maitresse » de ce dispositif est la création de la liaison est-ouest en partie souterraine. D'autres leviers doivent être actionnés pour offrir un débit supplémentaire aux lignes concernées et par voie de conséquence un service public qui offre à la fois une grande souplesse aux usagers par les fréquences proposées ainsi qu'un haut niveau de fiabilité. Le déploiement de l'ERTMS sur le complexe ferroviaire lyonnais est un préalable. Certaines lignes doivent voir leurs infrastructures redimensionnées. Merci de se reporter plus bas au descriptif ligne par ligne pour consulter le détail des revendications et propositions dans ce sens-là.

Une des clés de la réussite du REM lyonnais sera la connexion avec les autres réseaux de transports urbains (TCL, STAS, Libellule, TAM, L'Va, Ruban) ainsi que les bus départementaux. Enfin, des parkings relais (P+R) doivent compléter le dispositif pour offrir l'intermodalité la plus large possible.

REM Saint-Étienne



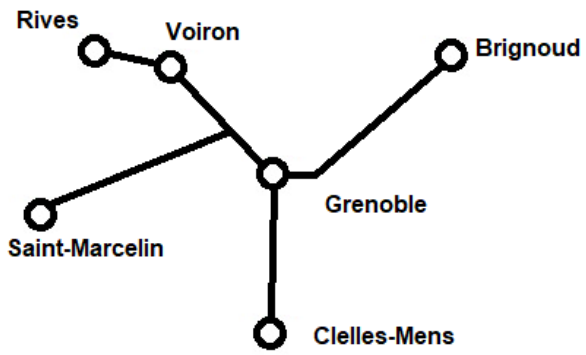
L'agglomération stéphanoise est quotidiennement asphyxiée aux heures de pointe ce qui rend urgent la constitution d'un REM sur l'étoile ferroviaire. Les propositions de la CGT visent à instaurer un réseau partout où le rail dessert des bassins de population. C'est d'autant plus vrai vers la Haute-Loire avec la réouverture de la ligne Firminy – Dunières qui s'est vue privée de ses trains de voyageurs en 1991 alors que la population augmente d'année en année dans ce territoire. Grâce au raccordement de Chasse-sur-Rhône, des trains directs Saint-Étienne – Vienne permettraient de connecter le bassin stéphanois avec la Vallée du Rhône, sans changement. Les connexions avec le réseau de transports urbains (bus et tram) de la STAS doivent être améliorées.

REM de Grenoble

La modernisation du sillon alpin sud réalisée entre 2007 et 2013 a généré des circulations supplémentaires que le nœud ferroviaire grenoblois n'a pas pu absorber sans conséquences sur la réalisation de l'offre : trains supprimés, retards, sous capacité du matériel.

Les études prospectives menées sur la même période avaient pointé les aménagements à effectuer en lien avec les besoins de transports identifiés.

La désaturation de l'étoile ferroviaire grenobloise et l'augmentation de l'offre de dessertes deviennent donc une nécessité absolue pour gagner un report modal de la route (essentiellement la voiture) vers le train et lutter efficacement contre la pollution dans le bassin grenoblois impacté fortement par le réchauffement climatique.



3 lignes sont concernées avec un phasage pour la mise en service entre 2025 et 2035 : Rives – Brignoud, Clelles-Mens – Grenoble et Saint-Marcellin – Gières avec en première phase Grenoble – Brignoud.

La réalisation de ce REM ne doit pas se faire au détriment des relations ferroviaires intrarégionales vers Chambéry, Lyon et Valence.

Axes de progrès, les revendications de la CGT

Infra

- Création d'une voie supplémentaire à Grenoble
- Création d'une 3e voie jusqu'à Brignoud
- Création d'une 3e voie banalisée entre Grenoble et Moirans
- Amélioration de la bifurcation Chambéry – Veynes à la sortie de Grenoble

Gares à rouvrir

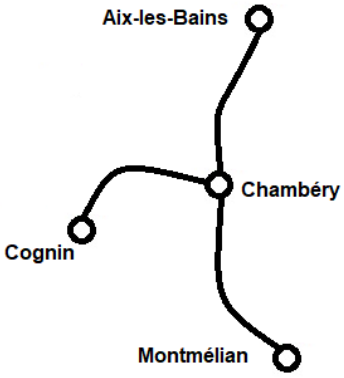
- Brignoud
- Création d'une halte à Crolles, Saint-Martin-d'Hères, Eybens, au niveau de la presqu'ile scientifique.

Niveaux de desserte

- Création de dessertes supplémentaires sur l'ensemble des 4 branches de l'étoile ferroviaire avec un cadencement à 15 minutes.

REM de Chambéry

Ce projet plus récent que le REM grenoblois n'en est qu'à ses balbutiements, avec des collectivités qui se sont prononcées en sa faveur pour désengorger le bassin chambérien et le lancement d'une étude pour créer à l'automne 2022 un syndicat mixte des mobilités. Il s'agit de mettre en place une desserte interurbaine entre Aix-les-Bains et Montmélian utilisant la ligne ferroviaire existante avec la création de nouvelles gares ou haltes.



La disponibilité de sillons sur ce tronçon est donc primordiale pour réaliser des dessertes fortement cadencées aux heures de pointe. La réalisation de ce projet est donc incompatible, malgré ce qu'affirment quelques « personnalités », avec l'arrêt de la liaison ferroviaire Transalpine et le transfert massif du Fret routier sur la ligne ferroviaire historique Dijon – Ambérieu – Modane.

Les résultats de l'enquête de déplacements des habitants sur le territoire Métropole Savoie et l'Avant-Pays Savoyard apporteront sans doute des arguments supplémentaires à la nécessité de poursuivre le chantier du Lyon – Turin mais également de permettre aux populations concernées de délaisser la voiture au profit du transport en commun par le rail.

Axes de progrès, les revendications de la CGT

Infra

- Doublement de la voie jusqu'à Cognin

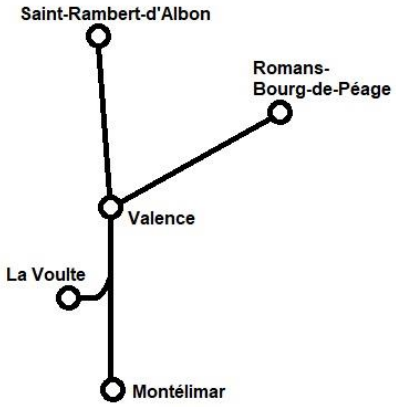
Gares à rouvrir

- Création de haltes ouvertes aux voyageurs sur l'ensemble des branches de l'étoile ferroviaire chambérienne (Chignin, Voglans, Vivier-du-Lac, Cognin).

Niveaux de desserte

Cadencement à 15 minutes et correspondance avec les dessertes de bus.

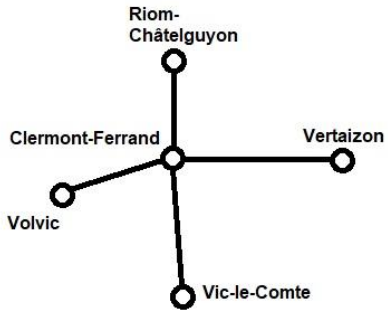
REM Valence



Par sa situation de plaque tournante routière et autoroutière, la circulation automobile a toujours été délicate aux abords de l'agglomération valentinoise. Le rail n'apporte aujourd'hui qu'une alternative partielle. Avec la mise en place d'un réseau express métropolitain, bien connecté avec les bus Citéa, l'offre ferroviaire pourra inciter bien des habitants de l'aire urbaine à délaisser la voiture.

REM Clermont-Ferrand

Le réseau en étoile autour de la capitale auvergnate se prête bien à la création d'un réseau express métropolitain. Des terminus périurbains existent déjà à Volvic et à Vic-le-Comte. Les aménagements à réaliser seraient d'électrifier tous les axes (à l'exception de Riom, déjà pourvu de la traction électrique) ainsi qu'augmenter la capacité et le débit de la ligne de Vertaizon (avec équipement en BAL et mise à double voie partielle permettant des croisements dynamiques).



Une amélioration des connexions avec les réseaux des transports urbains T2C (Clermont-Ferrand) et RLV (Riom) est à travailler avec les autorités concernées.

REM Annecy

Celui-ci est entièrement intégré au réseau Léman Express. Cependant, le sous-dimensionnement des infrastructures du bassin annécien limite le nombre de fréquences horaires. La CGT revendique la mise à double voie de la ligne vers La Roche-sur-Foron et Annemasse, ainsi que vers Aix-les-Bains. Les services Léman Express doivent voir leurs origine / destination reportées à Rumilly.

Ligne Lyon – Vienne – Valence – Montélimar – Pierrelatte – (Avignon) – (Marseille)

C'est un axe majeur de la région mais aussi national. L'ancienne artère majeure Paris – Marseille, aujourd'hui essentiellement parcourue par des TER, dessert un nombre de villes moyennes et importantes sur la rive gauche du Rhône. L'axe est doublé par la rive droite, cependant, cette ligne est dédiée au seul trafic des marchandises. Alors que la population située sur la rive droite est également importante, les usagers habitant de ce côté doivent franchir le fleuve pour accéder aux trains. Cette ligne en excellent état pourrait être facilement réouverte (voir section « Réouvertures de lignes »).

Axes de progrès, les revendications de la CGT

Infra

- Mise en IPCS de la ligne
- Utilisation des sections à 200 km/h pour les circulations TER avec du matériel apte à cette vitesse
- Création d'un terminus périurbain à Saint-Rambert-d'Albon.
- Allongement des quais pour pouvoir renforcer les compositions des trains.

Arrêts à rétablir

- **Rhône :** Ternay
- **Isère :** Reventin-Vaugris, Salaise-sur-Sanne
- **Drôme :** Andancette, La Roche-de-Glun, Portes-lès-Valence, Saulce-sur-Rhône.

Gare à ouvrir

Lyon-Moulin-à-Vent (correspondance avec le tram).

Niveaux de desserte

- Prolongement de la desserte périurbaine (REM) jusqu'à Saint-Rambert-d'Albon.
- Création d'un REM autour de l'agglomération valentinoise.
- Retour des TER express de Lyon à Marseille sans changement (aujourd'hui réduits à un niveau trop faible).

La rive droite du Rhône

Cette ligne, fermée en 1973, traverse des bassins de population importants sans qu'ils ne puissent bénéficier d'une desserte voyageurs. Les voyageurs sont obligés de traverser le Rhône pour pouvoir accéder aux trains. Avec la réouverture de la rive droite, réclamée par la CGT depuis 1973, ce sont de nouvelles perspectives de déplacements plus aisés pour les riverains de cette ligne. La remise en service de la rive droite ne doit pas se faire en siphonnant des trains de l'autre rive. Les deux lignes doivent être complémentaires. C'est l'ensemble du linéaire qui doit retrouver ses trains, c'est-à-dire de Givors à Pont-Saint-Esprit (la partie sud de la ligne, sur le territoire de la région Occitanie, a repris du service le 29 août 2022).

Arrêts à rétablir :

- **Rhône :** Loire-sur-Rhône, Sainte-Colombe-lès-Vienne, Ampuis, Condrieu.
- **Loire :** Chavanay, Saint-Pierre-de-Bœuf
- **Ardèche :** Serrières, Peyraud, Andance, Sarras, Tournon, Saint-Péray, Charmes – Saint-Georges-les-Bains, Beauchastel, La Voulte-sur-Rhône, Le Pouzin, Baix, Cruas, Meysse, Le Teil, Viviers, Bourg-Saint-Andéol.

Lyon - Mâcon

Tronçon de la ligne majeure Paris – Lyon – Marseille, l'axe TER Lyon – Mâcon traverse dans la proche couronne de la capitale régionale une zone urbaine dense. Il dessert également Villefranche-sur-Saône, dont la population de l'agglomération dépasse les 60 000 habitants. Il s'agit d'une des lignes TER parmi les plus chargées du réseau, qui voit passer également des relations régionales vers Dijon et Paris, ainsi que des TGV reliant l'Alsace, la Lorraine, le Luxembourg à l'arc méditerranéen. Enfin, un transit de trains de marchandises assez soutenu dans les échanges économiques entre le nord et le sud de l'Europe circule sur cet axe. Cette diversité et cette densité des circulations pose parfois des problèmes de qualité de la production, avec notamment des retards à la clé.

Axes de progrès, les revendications de la CGT

Infra

- Mise en IPCS de la ligne.
- Mise à 200 km/h de la ligne.
- Installations de dépassement (voies de garage).
- Suppression des PN.
- Création d'un terminus intermédiaire à Belleville-sur-Saône.
- Allongement des quais pour pouvoir renforcer les compositions des trains.

Arrêt à rétablir : Quincieux-Trévoux

Niveaux de desserte

- Prolongement des trains périurbains de Villefranche-sur-Saône à Belleville-sur-Saône.
- Création de trains « rapides », semi-directs de Lyon à Villefranche et omnibus au-delà pour diminuer les temps de parcours des voyageurs du nord de la ligne.

Lyon - Ambérieu

Il s'agit d'une ligne très chargée, tronc commun de plusieurs flux vers Bourg-en-Bresse, Besançon, Genève, Chambéry, Annecy, etc. Elle traverse une zone particulièrement urbanisée à la population importante mais aussi des bassins d'emplois significatifs. Étant donné l'hétérogénéité des trafics y transitant, son exploitation est délicate et les retards fréquents. Elle est également appelée à remplir un rôle de premier plan dans le cadre du projet du « Lyon – Turin » avec la construction du CFAL (contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise). Cette superposition des trafics ne doit pas constituer une gêne dans les transports de tous les jours. Aussi, des aménagements doivent être pensés pour permettre le développement de tous les types de trafics, sans en évincer une nature au profit d'une autre.

Axes de progrès, les revendications de la CGT

Infra

- Équipement en IPCS de la ligne
- Mise à 200 km/h de la ligne
- Installations de dépassement (voies de garage)
- Suppression des PN
- Création d'un terminus intermédiaire à Montluel.
- Renforcement des installations de traction électrique (sous-stations)
- Allongement des quais pour pouvoir renforcer les compositions des trains.

Arrêts à rétablir :

- Neyron
- La Boisse
- Villieu-Loyes
- Leyment

Création de gare : Dagnieux.

Niveaux de desserte

Trains périurbains au quart d'heure entre Lyon et Montluel dans le cadre du REM ; toutes les demi-heures sur le reste de la ligne.

Le CFAL

Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise doit permettre en premier lieu de soulager le complexe lyonnais des circulations de trains de fret en transit. C'était d'ailleurs son concept initial, excluant *de facto* les trains de voyageurs. À la CGT, nous avons toujours plaidé que cette infrastructure soit mixte, c'est-à-dire qu'elle puisse accueillir également des TER pour desservir de nouvelles zones du territoire et offrir des liaisons entre lignes jusque-là impossibles. La plateforme aéroportuaire internationale de Lyon-Saint-Exupéry serait alors connectée au réseau TER.

Lyon – Bourg-en-Bresse

Ligne à l'histoire mouvementée, un temps menacé de fermeture, cet axe ferroviaire a su retrouver de la vigueur avec notamment le développement de l'urbanisation sur le plateau de la Dombes. Bien que modernisée en 2008, avec remise partielle à double voie, cette ligne souffre de difficultés d'exploitation dues à l'inachèvement total du projet de sa remise à niveau décidé à l'orée des années 2000.

Axes de progrès, les revendications de la CGT

Infra

- Mise à double voie de Sathonay-Rillieux aux Échets et de Villars-les-Dombes à Bourg-en-Bresse.
- Réaménagement de la bifurcation de Sathonay-Rillieux avec construction d'un saut de mouton pour supprimer les cisaillements des circulations Lyon - Bourg-en-Bresse avec les TGV dans le sens nord-sud.
- Électrification de l'ensemble du linéaire.
- Équipement en KVB des tronçons non-pourvus.

Niveaux de desserte

Trains périurbains au quart d'heure entre Lyon et Villars-les-Dombes dans le cadre du REM ; toutes les demi-heures sur le reste de la ligne.

Lyon - Saint-André-le-Gaz - Grenoble / Chambéry

Cette ligne en fourche qui voit transiter de nombreuses circulations ferroviaires (TER, TGV et dans une moindre mesure fret) est souvent sujette à des dysfonctionnements importants. Cela est dû entre autres à des infrastructures inadaptées aux niveaux de trafics supportés tous les jours.

Axes de progrès, les revendications de la CGT

Infra

- Mise à quatre voies de Vénissieux à Grenay puis à trois voies de Grenay à Bourgoin-Jallieu.
- Suppression de l'ensemble des passages à niveau.
- À plus long terme, création d'une ligne nouvelle de Bourgoin-Jallieu à Rives pour délester l'axe historique et raccourcir significativement les temps de trajet entre les deux principales métropoles de la région.
- Redécoupage du BAL pour permettre plus de fluidité et d'augmenter les niveaux de trafics.
- Allongement des quais pour pouvoir renforcer les compositions des trains.
- Construction de la ligne à grande vitesse (LGV) Lyon – Chambéry dans le cadre du projet « Lyon – Turin » qui permettra de délester la ligne historique tout en permettant à des TER GV (TER à grande vitesse) de desservir plus rapidement et plus efficacement l'arc alpin depuis Lyon.

Arrêts à rétablir :

- **Rhône :** Chandieu-Toussieu
- **Isère :** Heyrieux, Vaulx-Milieu

Niveaux de desserte

Trains périurbains au quart d'heure entre Lyon et Bourgoin-Jallieu dans le cadre du REM ; toutes les demi-heures sur le reste de la ligne.

Ligne Valence - Romans – Moirans – Grenoble

Cette transversale a connu une histoire assez mouvementée. Mise à double voie en 1910, elle est remise à voie unique en 1917 de Romans à Moirans ; en 1922, elle retrouve sa seconde voie. En 1959, le même tronçon est dépossédé à nouveau de sa seconde voie. À partir des années 1990, l'exploitation devient de plus en plus délicate et les retards nombreux. L'idée d'une remise à double voie germe ainsi que d'une modernisation profonde complétée de l'électrification. C'est chose faite entre 2007 et 2013. Cette régénération complète a apporté un net plus en termes de dessertes même s'il est dommage que le projet n'ait pas été mené à son terme. En effet, les sections de Romans-Bourg-de-Péage à Saint-Hilaire et de La Sône à Saint-Marcellin sont restées à voie unique ce qui limite le débit de la ligne et peut engendrer des retards en cascade. Du fait des trafics importants générés par le Sillon alpin (Genève / Annecy / Aix-les-Bains – Chambéry – Grenoble – Valence), cette ligne mérite encore des investissements.

Axes de progrès, les revendications de la CGT

Infra

- Mise à double voie de Romans-Bourg-de-Péage à Saint-Hilaire et de La Sône à Saint-Marcellin.
- Équipement en IPCS des tronçons non-pourvus.
- Remplacement du BAPR par du BAL sur les tronçons équipés de ce système.

Arrêts à rétablir :

Saint-Marcel-lès-Valence, Saint-Paul-lès-Romans.

Niveaux de desserte

Trains périurbains au quart d'heure entre Valence et Romans et entre Saint-Marcellin et Grenoble dans le cadre du REM ; toutes les demi-heures sur le reste de la ligne.

Valence - Livron - Die – (Gap)

Cette ligne prend naissance dans la Vallée du Rhône avant d'affronter le Massif alpin. En remontant la Vallée de la Drôme, elle dessert quelques bourgs importants. C'est l'axe le plus direct pour relier la capitale aux Alpes du sud. En plus d'une maigre desserte TER ferroviaire – doublée d'une offre routière, cette ligne voit passer le train de nuit Paris – Gap – Briançon.

Axes de progrès, les revendications de la CGT

Infra

- Automatisation de la signalisation de la voie unique (avec du BAPR de Crest à Aspres-sur-Buëch), dans le but d'augmenter à la fois la sécurité et le nombre de circulations.
- Rectification du tracé pour augmenter les performances en termes de vitesse.
- Renouvellement complet des constituants de la voie

Arrêts à rétablir :

Aouste-sur-Sye, Pontaix.

Niveaux de desserte

Un train par heure de Die à Valence ; toutes les deux heures au-delà.

Lyon – Saint-Étienne – Firminy

Cet axe est la première ligne de TER en France en termes de trafic. Il relie deux importantes métropoles tout en irriguant une zone fortement urbanisée. Malgré ses résultats et son potentiel, depuis fort longtemps la ligne n'a pas subi d'investissements lourds. Ses performances sont modestes étant donné la géographie des lieux mais aussi par des infrastructures ferroviaires dépassées et inadaptées.

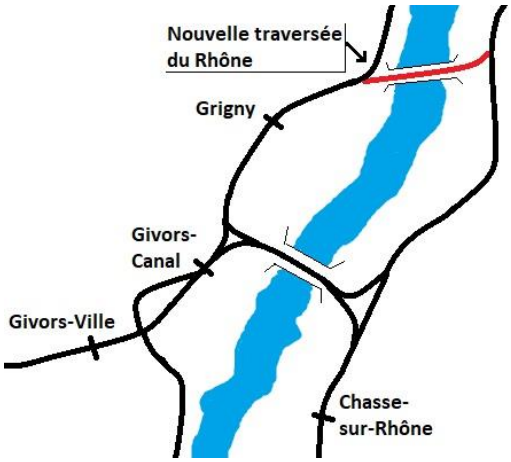
Dans les faits, il « n'existe pas » véritablement de ligne Lyon – Saint-Étienne. On a une ligne Lyon – Valence d'une part et une ligne Saint-Étienne – Givors-Ville. Entre les deux, ce n'est qu'un « plat de spaghettis » où les voies serpentent, se croisent, où la vitesse des trains n'excède pas 60 / 70 km/h. Ce goulet d'étranglement est un frein au débit et au niveau de performance de la ligne. Les temps de trajets s'en ressentent et sont peu compétitifs.

Ce qui caractérise également cette ligne, c'est sa vulnérabilité vis-à-vis des éléments extérieurs. Ainsi, lors d'épisodes pluvieux intenses, il n'est pas rare que la circulation des trains soit stoppée pour cause d'interception des voies par suite des crues du Gier. Pendant de longues semaines, les usagers de ligne doivent composer avec des bus ou des retards conséquents. Aucune amélioration significative n'a été menée pour protéger la ligne des intempéries.

Axes de progrès – revendications de la CGT

Infra

- Construction d'un lien direct entre la rive gauche (Ternay) et la rive droite (Grigny) pour souder les deux bouts de lignes.



- Refonte du plan des voies de Saint-Étienne-Châteaucreux pour permettre des entrées / sorties à 60 km/h / 90 km/h.
- Confortement de la ligne dans la vallée du Gier pour en finir avec sa vulnérabilité lors des épisodes climatiques. À plus long terme, étude et réalisation d'une ligne nouvelle entre Givors et Rive-de-Gier pour augmenter les vitesses et la fiabilité.
- Remise à double voie du tunnel de la Croix-de-l'Orme entre Saint-Étienne-Bellevue et le Chambon-Feugerolles pour augmenter les fréquences dans la vallée de l'Ondaine.

Arrêts à rétablir :

Saint-Étienne-Terrenoire ; Grand-Croix ; Saint-Romain-en-Gier

Niveaux de desserte

- Axe très chargé : trains toutes les 20 min en heures de pointe, 30 minutes le reste de la journée.
- Mise en place d'un réseau REM sur l'étoile stéphanoise avec notamment la création de trains vers Vienne.

(St-Étienne) – Firminy – Le Puy-en-Velay

La section de Saint-Étienne au Puy-en-Velay a été ouverte à la circulation en trois temps :

- *Le 30 mai 1859 entre Saint-Étienne et Firminy ;*
- *Le 9 novembre 1863 entre Firminy et Pont-de-Lignon ;*
- *Le 14 mai 1866 entre Pont-de-Lignon et le Puy-en-Velay.*

La gare du Puy-en-Velay devient le terminus provisoire de la ligne venant de Saint-Étienne jusqu'à la mise en service de la dernière section vers Saint-Georges-d'Aurac le 18 mai 1874, ce dernier tronçon étant réalisé après la ligne Clermont – Nîmes sur laquelle il se raccorde.

Cette relation a été privilégiée par les élus, avec un investissement de plus de 48 millions d'euros entre le Puy-en-Velay et Firminy, laissant croire à la mise en place du cadencement, mais rien n'a bougé. Se profile aujourd'hui une restriction avec la fermeture à la sécurité de la gare de Retournac annoncée pour 2023. Ce recul serait très handicapant les jours où il faudra réaliser des changements de croisement en cas de situations perturbées, de retards ou de travaux. De plus, cela obère les éventuels futurs développements.

Le nombre de trains est insuffisant et quand il y en a, c'est souvent avec une rupture de charge à St-Étienne pour continuer vers Lyon et Paris.

Axes de progrès – Revendications de la CGT

- Rétablissement des correspondances à St-Étienne pour Paris pour tous les trains.
- Maintien de la gare de Retournac en 2x8 7 jours sur 7.
- Réouverture de gare Vorey à la vente.
- Travaux de reprise du tracé pour réduire le temps de trajet trop long (1h26).
- Automatisation de la signalisation de la voie unique dans le but d'augmenter à la fois la sécurité et le nombre de circulations.

Niveaux de desserte

- **Le Puy-en-Velay – Saint-Étienne :** le train de 16h13 au départ du Puy-en-Velay est trop tôt, tous les usagers se reportent sur le train de 17h36 qui est bondé. Les usagers se plaignent de cet horaire qui les fait attendre en gare et rentrer plus tard chez eux avec pour conséquence un report sur la voiture.
- Au Puy-en-Velay de 7h00 à 8h30 et de 16h30 à 18h environ, les bouchons sont quotidiens pour entrer et sortir de la ville. Une offre de train plus adaptée permettrait sans aucun doute un report de la voiture sur le train. Les usagers se reportent sur la gare de Firminy pour aller à Lyon ou à Paris car le parking y est gratuit et que les horaires répondent mieux à leurs attentes.
- **Mise en circulation le samedi du train 889965 (Le Puy 19h40- St Etienne 21h11)**.
- **Le retour des relations Le Puy – Lyon (et vice-versa) en train sans changement** (avec une correspondance de et vers Paris) apporterait un plus pour les usagers en évitant un changement.
- Nécessité de combler les creux du matin et de l'après-midi.

Lyon – Tarare – Roanne – Vichy – Clermont-Ferrand

Cette ligne est très hétérogène quant à ses niveaux d'équipement. Elle n'est que partiellement électrifiée. Bien que reliant deux métropoles majeures de la région, l'axe n'est pas suffisamment performant, notamment vis-à-vis de la route. Pourtant, cette artère est le tronc commun de plusieurs relations ferroviaires reliant Lyon à Tours, Nantes, anciennement Bordeaux, etc. Malgré cet aspect stratégique, elle a depuis trop longtemps été délaissée par les pouvoirs publics. La fusion des deux régions aurait pu être l'occasion d'un retour en grâce ; ce n'est toujours pas le cas. Les usagers doivent composer avec des trains peu performants et peu nombreux de Lyon à Clermont-Ferrand. Sur la partie Lyon – Roanne, la ligne est vulnérable et est en conséquence souvent victime des aléas climatiques ou d'incidents de signalisation.

Axes de progrès – les revendications de la CGT

Infra

- Mise en BAL de l'Arbresle au Coteau
- Création d'un terminus périurbain à Tarare
- Électrification de la ligne de Saint-Germain-au-Mont-d'Or à Saint-Germain-des-Fossés
- Relèvements de vitesse par reprises de courbes.
- Remodelage de la bifurcation de Saint-Germain-au-Mont-d'Or pour éviter les conflits de circulation de et vers Lyon-Part-Dieu.
- Équipement en KVB des tronçons non-pourvus.

Arrêts à rétablir :

- **Rhône :** Les Chères - Chasselay
- **Loire :** L'Hôpital ; La Pacaudière ; Saint-Martin – Sail-les-Bains
- **Allier :** La Palisse-Saint-Prix

Niveaux de desserte

Trains périurbains toutes les demi-heures en pointe de Lyon à Tarare. Trains toutes les heures de Lyon à Roanne semi-directs. Trains toutes les heures de Lyon à Clermont-Ferrand.

Saint-Étienne – Roanne

Cette ligne fait partie de l'axe historique Paris – Lyon par Saint-Étienne. Par ailleurs, dans sa partie sud, il s'agit du premier chemin de fer construit en France, pour l'évacuation du charbon stéphanois vers les bords de la Loire. Malgré un trafic d'un niveau assez important, cette ligne n'a jamais été profondément modernisée dans le cadre d'une électrification. Il en résulte des performances modestes qui pourtant pourraient être améliorées.

Axes de progrès – les revendications de la CGT

Infra

- Mise en BAL de Saint-Étienne à Feurs
- Création d'un terminus périurbain à Feurs
- Électrification de la ligne de Saint-Étienne au Coteau
- Relèvements de vitesse par reprises de courbes
- Suppressions de passages à niveau
- Amélioration de la connexion au réseau urbain STAS (tram T1 et T3) en gare de Saint-Étienne-La Terrasse
- Équipement en KVB des tronçons non-pourvus.

Arrêts à rétablir :

Villars, Saint-Just-sur-Loire, Vendranges-Saint-Priest.

Niveaux de desserte

Un train par heure. Dans le cadre du REM stéphanois, un train toutes les vingt minutes entre Saint-Étienne et Feurs.

(Lyon) – Lozanne – Paray-le-Monial

Jadis axe important reliant Paris à Lyon via *Nevers, Moulins-sur-Allier, cette ligne est peu à peu tombée en désuétude depuis les années 1950 lorsque la ligne par Dijon a entièrement été électrifiée. En 1995, elle a été mise à voie unique ce qui a considérablement réduit ses capacités de débit. Alors qu'elle pourrait soulager les lignes principales en laissant passer quelques trains de fret, elle est également sous-utilisée en ce qui concerne les circulations voyageurs. Ses performances ont été significativement rabotées puisqu'entre Paray-le-Monial et Lozanne (95 kilomètres), il n'existe plus qu'un seul point de croisement, pas toujours en service, ce qui autorise un nombre de trains par jour ridicule. Alors que la partie sud de la ligne fait partie de la zone d'influence de l'agglomération lyonnaise avec une population de plus en plus dense et une circulation routière très importante, il n'est pas possible aujourd'hui de lancer des services périurbains sur cette ligne.*

Axes de progrès, les revendications de la CGT

Infra

- Remise à double voie de Lozanne au Bois-d'Oingt-Légny.
- Création d'un terminus périurbain au Bois-d'Oingt-Légny.
- Mise en place de voies d'évitement à Chamelet, Poule-les-Écharmeaux.
- Automatisation de la signalisation de la voie unique (avec du BAPR de Bois-d'Oingt-Légny à Paray-le-Monial), dans le but d'augmenter à la fois la sécurité et le nombre de circulation.
- Mise en place de BAL de Lozanne au Bois-d'Oingt-Légny.

Arrêts à rétablir :

Ternand, Poule-les-Écharmeaux, Belleroche-Belmont.

Niveaux de desserte

- Prolongement des trams-trains de Tassin vers Lozanne et le Bois-d'Oingt-Légny (voir aussi fiche « Ouest-lyonnais).
- Un train toutes les heures de Lamure-sur-Azergues vers Lyon ; un train toutes les deux heures vers Paray-le-Monial, Moulins-sur-Allier, Nevers.

Saint-Étienne – Montbrison – Thiers – Clermont-Ferrand

Pour la section Thiers – Clermont-Ferrand, merci de se reporter au volet spécifique plus bas.

La ligne Saint-Étienne – Clermont-Ferrand relie les troisième et quatrième plus importantes métropoles régionales (respectivement 405 000 et 275 000 habitants). Malgré cet atout de poids, la ligne a été fermée sur son tronçon central, de Montbrison à Thiers le 1er juin 2016. Depuis, seule la section de Montbrison à Boën-sur-Lignon a été rouverte, en décembre 2018. Sur un aspect ferroviaire, les deux métropoles « se tourne le dos » et pour relier les deux extrémités de la ligne, c'est soit par bus, soit au prix d'un détour par Roanne et Vichy. Cette situation ubuesque laisse à quai toute la population, les étudiants, les touristes jadis en nombre dans les trains. Le retour des circulations ferroviaires des TER est d'une impérieuse nécessité, particulièrement dans une contrée où les hivers sont très marqués.

Axes de progrès, les revendications de la CGT

Infra

- Renouvellement complet de la ligne (rails, traverses, ballast), des ouvrages d'art.
- Modernisation de la signalisation avec équipement en BAPR du tronçon de Bonson à Thiers.
- Suppression de passages à niveau.

Gares à rouvrir

- La Monnerie-Saint-Rémy
- Celles-sur-Durolle
- Noirétable
- Sail-sous-Couzan

Niveaux de desserte

- 5 A/R de Clermont-Ferrand à Saint-Étienne
- Desserte renforcée de Thiers à Clermont-Ferrand dans le cadre du REM de Clermont-Ferrand.
- Desserte renforcée de Montbrison à Saint-Étienne dans le cadre du REM de Saint-Étienne.

Clermont-Ferrand – Thiers

Pour la section Thiers – Saint-Étienne, merci de se reporter au volet spécifique plus haut.

Cette relation est l'une des plus fréquentée du versant auvergnat et dessert le bassin de Thiers, qui regroupe sept communes et un peu plus de 17 000 habitants, Pont-de-Dore, Lezoux, Vertaizon, Pont-du-Château et Aulnat qui représentent 40 000 habitants. Aujourd'hui, il n'y a plus qu'un seul point de vente situé à Vertaizon et le dimanche il y a 3 trains (1 Clermont-Thiers et 2 Thiers-Clermont). La gare de Lezoux a fermé en 2021. Il y a un besoin et le service doit être amélioré pour amener un grand nombre d'usagers vers le train. Les embouteillages quotidiens sur la route le démontrent et les coûts des carburants obligerons à revoir l'offre, l'enjeu sociétal et climatique doit être pris en compte.

Axes de progrès – revendications de la CGT

- Le cadencement a tout son sens sur cette ligne.
- Réouverture de Lezoux.
- Investissement pour fiabiliser la ligne dans le temps et prévoir la réouverture la liaison vers Saint-Étienne.
- La réouverture des guichets de Lezoux, Pont-de-Dore et Thiers.
- Des liaisons directes jusqu'à Volvic sont pertinentes.
- La réouverture de la ligne vers Billom serait un axe de progrès pertinent et permettrait de renforcer l'offre entre Vertaizon et Clermont- Ferrand.
- De même avec la réouverture vers Ambert et Saint-Étienne

Niveaux de desserte

- Pour information : Volvic/Clermont/Thiers/Boën : 249 330 trains km en 2013.
- Mise en place du cadencement entre Thiers et Clermont-Ferrand avec quelques dessertes directes vers Volvic.
- Remplacement des bus par des trains. Les bus n'attirent pas les usagers, ils veulent du train. La saturation de cet axe routier mérite à lui seul un retour des trains, même aux heures creuses.

Lignes de l'Ouest-lyonnais

Ce petit réseau de lignes au départ de la gare de Lyon-Saint-Paul a toujours eu une place à part. Mise à part l'ancien axe de transit Paris – Nevers – Paray-le-Monial – Lozanne – Tassin – Givors – Nîmes qui servait aux trains de marchandises à contourner Lyon, le trafic sur l'ouest-lyonnais concentrait pour l'essentiel à des trains de banlieue. Modernisé partiellement entre 2008 et 2012, les lignes de l'ouest-lyonnais nécessitent une poursuite des investissements pour poursuivre leur développement et proposer une véritable alternative à l'automobile.

Axes de progrès, les revendications de la CGT

Infra

- Mise à double voie du tunnel des Deux-Amants.
- Mise à double voie de Tassin à Charbonnières-les-Bains.
- Modernisation profonde de la ligne Tassin – Lozanne avec réfection de la voie, électrification et installation d'une signalisation automatique.
- Réouverture et modernisation profonde de la ligne Sain-Bel – Sainte-Foy-l'Argentière avec réfection de la voie, électrification et installation d'une signalisation automatique (voir volet « réouvertures de lignes »).
- Réouverture et modernisation profonde de la ligne Brignais – Givors avec réfection de la voie, électrification et installation d'une signalisation automatique (voir volet « réouvertures de lignes »).
- Interconnexion avec le réseau TCL en attendant la création d'une liaison « lourde » souterraine est-ouest ; les trams-trains pourraient ainsi « dépasser » la gare de Lyon-Saint-Paul et desservir l'Hôtel de Ville, le Cours Lafayette, le quartier de la Part-Dieu.

Arrêts à rétablir :

Bessenay, Brévenne, Courzieu-Brussieu, Sainte-Foy-l'Argentière, Vourles-Charly, Millery-Montagny,

Niveaux de desserte

- Desserte au ¼ d'heure de l'axe Lyon – Charbonnières en heure de pointe ; ½ en heure creuse
- Desserte toutes les ½ heure sur les lignes vers Brignais – Givors, Tassin – Lozanne, L'Arbresle – Sain-Bel – Courzieu – Sainte-Foy-l'Argentière, toutes les heures vers le Bois-d'Oingt.

Clermont-Ferrand – Riom – Gannat – Montluçon

Comme souvent, la SNCF a trouvé la solution aux suppressions de train en mettant en place des ruptures de charge, les usagers doivent emprunter des autocars pour terminer leur trajet. La ligne de Clermont Ferrand – Montluçon subit cette politique, le nombre de passager décroit, le temps de trajet s'allonge. Le nombre de trains sans rupture de charge est insuffisant pour attirer les usagers et le temps de trajet n'est plus compétitif. Sur tout ou partie du trajet, les liaisons se font trop souvent par autocar, ce qui augmente la durée du trajet, voire décourage. Le remplacement d'un train par un autocar s'accompagne d'une baisse du trafic de près de 80% lorsque le temps de trajet s'allonge. Le bilan écologique n'est pas non plus favorable à l'autocar car au total, la consommation globale de carburant, autocar + les voyageurs qui prennent leurs voitures surpasse celle d'un train.

En quelques chiffres, le bassin de Montluçon c'est plus de 53 000 habitants. La ligne dessert des bassins de population de 80 000 habitants. Le linéaire total s'établit à 108 km.

Axes de progrès – revendications de la CGT

- Ajout de trajets directs par trains.
- Mise a niveau de la voie pour réduire le temps de parcours.
- Remplacement des autocars par des trains.
- Réouverture des guichets de Commentry et Gannat.
- Augmentation de l'amplitude d'ouverture des guichets de la gare de Montluçon.

Niveaux de desserte

- L'autocar au départ de Montluçon à 8h44 qui remplace du mardi au vendredi le train de 8h28 met 1h et 2 minutes de plus pour arriver à Clermont-Ferrand. Cet autocar doit être remplacé par un train. Dans l'autre sens, l'autocar au départ de Riom à 6h30 du mardi au vendredi voit sa durée de trajet équivalente au train qui part de Clermont à 6h35 uniquement car il dessert 4 arrêts de moins et ne part pas de Clermont.
- Nécessité de combler les creux du matin et de l'après-midi par des liaisons directes, en train. Ex : pas de liaison Clermont-Montluçon entre 7h33 et 12h16.

Clermont-Ferrand – Le Puy-en-Velay

Pour la section Clermont-Ferrand – Langogne – Alès – Nîmes – Marseille (ligne des Cévennes), merci de vous reporter au volet spécifique plus bas.

Le nombre de trains est insuffisant et le peu qui existent souffrent souvent d'une rupture de charge à Brioude pour prendre un autocar. Les liaisons se font trop souvent par autocar sur tout ou partie du trajet, ce qui n'est pas attractif. Le remplacement d'un train par un autocar s'accompagne de fait par une baisse de trafic de 30% minimum. Et si le temps de transport s'allonge, la baisse du trafic s'aggrave encore pour atteindre près de 80%. Le bilan écologique n'est pas non plus favorable à l'autocar car au total, la consommation globale de carburant, autocar + les voyageurs qui prennent leurs voitures surpasse celle d'un train.

Cet axe au-delà de Brioude souffre de l'état des voies et de manque de possibilités de croisement alors qu'il est possible d'ouvrir un point de croisement à Paulhaguet et les multiplier en gare de Darsac, trop peu souvent utilisée. Cela permettrait d'augmenter le nombre de relations.

Axes de progrès – Revendications de la CGT

- Ajout de liaisons directes.
- Revoir la grille horaire et faire circuler le train du lundi matin, tous les jours de la semaine.
- Arrêt des relations en autocar et remplacement par des trains.
- Mettre un point de vente à la gare de Saint-Georges-d'Aurac.
- Réouverture de la gare de Paulhaguet et Darsac pour multiplier les dessertes par deux et réduire les temps de parcours de 15 à 20 minutes entre Clermont-Ferrand et Le Puy-en-Velay.

Niveaux de desserte

- Remplacement des autocars par des trains entre Clermont – Brioude – Le Puy-en-Velay. À titre d'exemple, le bus de 19h01 départ de Clermont-Ferrand met 55 mn de plus que le train qui part à 18h58 qui ne circule que le vendredi. Cet autocar doit être remplacé par un train.
- Nécessité de combler les creux du matin et de l'après-midi.

Clermont-Ferrand – Vichy – St-Germain – Moulins-sur-Allier – (Nevers)

L'axe nord de l'Auvergne est l'une des trois lignes structurantes auvergnates, c'est une partie de la liaison Clermont-Ferrand – Paris. 90 kilomètres séparent Clermont-Ferrand de Moulins-sur-Allier par le rail. Son potentiel de développement est significatif et le cadencement en semaine est la meilleure réponse à apporter rapidement. Un renforcement le week-end est nécessaire. Plus de 500 000 Auvergnats changent quotidiennement de commune pour travailler ou étudier. Sur le trajet de cette ligne, nous pouvons estimer que plus de 300 000 de personnes vivent dans les différentes agglomérations et bassins de vie, potentiellement usagers ou futurs usagers.

La réouverture de la ligne Lyon – Bordeaux via *Clermont et Ussel engendrerait un afflux supplémentaire de voyageurs sur cette ligne qu'elle emprunte en grande partie et permettrait des correspondances, tout comme la remise à niveau de la ligne Moulins-sur-Allier – Montchanin – Dijon.*

Le week-end, la ligne est délaissée, notamment le dimanche où le premier TER part de Clermont-Ferrand à 17h41 sans que les usagers du TER ne puissent se reporter sur les Intercités.

Axes de progrès – revendications de la CGT

- Cadencement.
- Il est nécessaire d'ajouter des liaisons de Moulins vers Issoire/Brioude sans rupture de charge.
- Augmenter l'amplitude horaire des gares de Riom, Vichy et Moulins.
- Réouverture des guichets de Saint-Germain-des-Fossés et Varennes-sur-Allier.
- Travaux de maintenance réguliers à prévoir.
- Augmenter les pas d'IPCS pour fluidifier le trafic.
- L'accès pour tous doit être autorisé sans restriction sur les trains Intercités.
- Développement du Fret pour désengorger la ligne Paris – Lyon – Marseille en remettant à niveau les voies Clermont-Ferrand vers Nîmes et Béziers.
- Mise en place de TER 200 pour abaisser les temps de trajet.

Niveaux de desserte

- Augmentation du nombre de circulations aux heures de pointe mais également le soir concernant les retours et en périodes creuses notamment le week-end.
- Desserte de Saint-Germain-des-Fossés à renforcer.
- À défaut de cadencement immédiat, il est possible rapidement d'ajouter :
  - En semaine, la création d'un horaire 10h11 départ Moulins, Arrivée : 11h10 à Clermont. Cette rame pourrait effectuer un retour sur Moulins, départ 11h30, Arrivée Moulins 12h37.
  - Départ 14h15 de Clermont, arrivée Moulins 15h25 avec un retour à 15h45, arrivée Clermont à 16h54
  - Le dimanche : actuellement le premier TER pour Moulins part de Clermont-Ferrand à 17h41 ! Plusieurs Aller-Retour sont nécessaires en matinée et après-midi.

  Ces nouvelles circulations n'entravent pas celles existantes, elles peuvent aussi desservir les arrêts de Gerzat, Riom, Vichy, Saint-Germain-des-Fossés, Varennes-sur-Allier et Bessay.

Clermont-Ferrand – Vic-le-Comte – Issoire – Brioude

Pour la section Clermont-Ferrand – Langogne – Alès – Nîmes – Marseille (ligne des Cévennes), merci de vous reporter au volet spécifique plus bas. Pour la section Clermont-Ferrand – Le Puy-en-Velay, merci de vous reporter au volet spécifique plus haut.

L'axe nord / sud de l'Auvergne, ligne structurante, doit être renforcée et il est nécessaire d'augmenter les relations directes avec Moulins. Le temps de trajet en train est de 53 min à 1h08 en desservant toutes les gares, ce qui est très compétitif avec les autres modes de transport. De Brioude à Vic-le-Comte, la ligne parcourt un bassin de plus de 130 000 habitants (bassin de Brioude, com-com d'Auzon, bassin de Saint-Germain-Lembron, bassin d'Issoire et bassin de Vic-le-Comte). Aujourd'hui les horaires ne sont pas adaptés au départ de Brioude, le premier train doit permettre aux travailleurs postés d'arriver sur l'agglomération clermontoise avant 5h00 et ne pas avoir un trou de 2 h entre 7h26 et 9h20 le matin en semaine. Les week-ends, il y a un manque de trains, surtout le samedi soir avec un dernier train au départ de Clermont-Ferrand à 19h50, pas de correspondance avec le dernier train en provenance de Paris comme les vendredis et dimanches.

Il n'y a plus de fret ferroviaire sur cette ligne alors qu'en 2003 il y avait 240 000 t/an soit plus l'équivalent de 8 000 camions.

Axes de progrès – revendications de la CGT

- Revoir l'ensemble de la grille horaire pour répondre aux besoins des 130 000 habitants
- Ouverture des guichets du premier train au dernier.
- Réouverture du guichet de Brassac-les-Mines-Sainte-Florine
- Mise en double voie entre Arvant et Brioude
- Travaux de maintenance réguliers à prévoir avec retour d'une brigade à Brioude.
- Dessertes fret à mettre en place avec les entreprises situées à Lempdes sur Alagnon et Issoire.
- Les correspondances avec les trains IC (Clermont-Paris) sont à prioriser et sont primordiales.

Niveaux de desserte

- Le cadencement sur cette ligne est nécessaire.
- Augmentation du nombre de circulations aux heures de pointe mais aussi en périodes creuses notamment le week-end.
- Renforcement des liaisons directes vers Moulins sans rupture de charge à Clermont-Ferrand.
- Il est nécessaire d'être plus attentif aux correspondances avec les trains IC. À titre d'exemple le TER 874221 part de Clermont à 19h31. L'Intercités 5971 arrive à Clermont à 19h33…

Clermont-Ferrand – Volvic

Cette ligne de 12 kilomètres a été délaissée bien qu'elle puisse drainer un nombre important d'usagers proches de Clermont-Ferrand (Royat, Chamalières, Durtol, Volvic, Pontgibaud et au-delà vers les Combrailles et le Sancy). Les horaires inadaptés, le remplacement par des cars vers Mont Dore et les Combrailles, la suppression des circulations directes vers Ussel, Brive et Limoges ont insidieusement écarté les usagers qui se sont reportés vers la route. L'absence de correspondance avec les trains Intercités a achevé le travail. Pourtant sur cette ligne, le potentiel existe, à la seule condition d'une volonté politique rendue nécessaire par le réchauffement climatique. Cet axe est une partie du tracé le plus court entre Lyon et Bordeaux par le sud ; la fermeture de la partie Laqueuille – Ussel a aussi éloigné bon nombre de voyageurs.

Un très fort potentiel voyageurs et fret existerait avec la réouverture des lignes vers Mont-Dore où du fret existe encore, Ussel – Brive – Limoges (transeuropéenne), Lapeyrouse, ligne où se trouve le viaduc des Fades construit par Eiffel, où le fret existait (Rockwool, Aubert et Duval). Le transport de bois, de déchets sont aussi possibles, libérant des petites routes de montagne de la pollution et du danger des camions. Dans ces conditions, le nombre de voyageurs auvergnats pourrait y être très important, avec plus de 80 000 habitants sans compter ceux de Clermont-Ferrand et d'Ussel. La complémentarité fret + voyageurs assurerait la pérennité, encore plus si les correspondances à Clermont-Ferrand vers Paris, Lyon, le sud et l'est étaient assurées.

En cas de réouverture vers la Bourboule et Mont-Dore, les possibilités de transport de curistes seraient aussi un atout et contrairement à un autocar, le train peut transporter des cyclistes et leurs vélos, des skieurs et leur matériel et tous les touristes friands de plein air.

Axes de progrès – revendications de la CGT

- Créations de liaisons directes entre Thiers et Volvic
- Création d'un arrêt à l'école hôtelière de Chamalières
- Correspondances avec les trains Intercités à l'aller comme au retour.
- Réouverture des guichets de Royat-Chamalières, Durtol, Volvic.
- Développement du fret et voyageurs, tourisme et curistes.

Niveaux de desserte

- Renforcer les circulations aux heures de pointe en étant attentif aux correspondances en gare de Clermont-Ferrand
- Renforcer le plan de transports existant actuellement les week-ends.
- Développer l'offre train + ski avec la gare et la station du Mont-Dore.
- Création de liaisons avec Thiers.

Clermont-Ferrand – Aurillac

Une ligne de 165 kilomètres qui mérite elle aussi un peu plus d'attention et qui doit être renforcée ; elle permet de rejoindre Toulouse et Brive / Limoges au-delà d'Aurillac. Elle participe largement au désenclavement du Cantal, aucune autoroute ne parcourant ce département dans le sens est-ouest. En excluant Clermont-Ferrand, plus de 50 000 habitants vivent dans les villes desservies par le train.

Cette ligne est la seule de France à desservir directement une station de ski, en gare du Lioran où il est possible de chausser les skis sur le quai. En revanche, il y est impossible d'acheter un billet de train. Il est envisageable d'amener du tourisme loisirs en créant des allers-retours sur la journée au départ de Clermont-Ferrand (existe l'hiver mais pas l'été) mais aussi de Brive, voire Limoges.

La SNCF a fait le choix de suppression de certains horaires ce qui est néfaste en termes de fréquentation ; par conséquent certains Cantaliens doivent se rabattre vers la gare d'Arvant (43) en voiture pour pallier ce non-sens. Aurillac n'est pas desservie par une 2x2 voies ou une autoroute, ce qui rend plus encore pertinent le ferroviaire voyageurs et fret sans oublier les enjeux sociétaux.

Axes de progrès – revendications de la CGT

- Retour des trains directs Aurillac – Paris *via* Clermont-Ferrand.
- Ajout de dessertes de la gare du Lioran.
- Travaux de maintenance réguliers à prévoir sans fermeture de 4 à 9 mois comme c'est le cas depuis plusieurs années avec retour des brigades de maintenance tout au long du parcours.
- Le retour d'un train de nuit vers Paris desservant l'Auvergne avec connexion à Arvant de la partie Nîmes – Clermont-Ferrand et à Neussargues de la partie Béziers

Niveaux de desserte

- Le dimanche, le train qui partait d'Aurillac à 18h39 permettait aux étudiants d'arriver à Clermont-Ferrand à un horaire raisonnable ; il doit être rétabli.
- En semaine, une arrivée à Aurillac avant 8h30 est nécessaire, le train existait jusqu'en 2016
- Le train au départ d'Aurillac à 7h55, doit aussi être rétabli ; il donnait une correspondance pour Paris pour les usagers du Cantal et du sud du Puy-de-Dôme pour une arrivée dans la capitale à 14 h 00.
- Il est aussi nécessaire de combler les creux du matin et de l'après-midi.
- Un train arrivant au Lioran avant 9h en provenance de Clermont-Ferrand permettrait aux touristes de pratiquer leurs loisirs, il existe l'hiver. Un autre arrivait de Brive et pourrait même être amorcé à Limoges.

Aurillac – Brive-la-Gaillarde

Cette relation répond à un enjeu politique et environnemental d'ouverture de la région Auvergne-Rhône-Alpes vers celles de Nouvelle-Aquitaine et Occitanie tout en irriguant des territoires ruraux isolés des grands réseaux routiers. En effet, cette ligne dessert les territoires du sud-ouest cantalien, du Lot et de la Corrèze, ouvrant des possibilités de déplacement à des bassins de populations regroupant plusieurs dizaines de milliers d'habitants.

Cette relation a été retenue par le gouvernement pour remettre le train de nuit à l'honneur dans le Cantal ; les premières circulations sont envisagées à l'horizon 2024 entre Paris et Aurillac via *Brive.*

Pour réatteindre des performances nominales, cette ligne nécessite des investissements ; avec ces travaux, Aurillac et Brive pourraient être reliés en moins de 1h40 (comme c'était le cas en 2005 contre 1h50 aujourd'hui). Ces temps de parcours couplés à une desserte fine font de cette ligne une alternative plus que crédible à la desserte routière. Avec ce temps de parcours et des correspondances optimisées (un peu plus courtes) en gare de Brive pour Paris, il est possible d'obtenir pour les Aurillacois le temps de parcours le plus court via *le rail pour relier Aurillac et Paris.*

Le bassin de vie des différentes agglomérations est de plus de 120 000 habitants.

Axes de progrès – Revendications de la CGT – Niveaux de desserte.

- Circulation du train de nuit permettant un accès à celui-ci au plus grand nombre.
- Investissement pour fiabiliser la ligne dans le temps.
- Dessertes des usines de Bretenoux en fret Ferroviaire et non en camion. Les usines Andros et de traverses de la SNCF sont embranchées au réseau et les trains de fret doivent de nouveau circuler.
- Amélioration de la desserte Aurillac – Brive par un plan de transport plus important et des correspondances en gare de Brive pour Paris avec des temps d'attente courts.
- Trains directs entre Aurillac et Brive sur l'intégralité du parcours.
- Maintien et développement de l'offre « train + ski » sur la relation Brive – Le Lioran. Pour élargir cette offre les trains pourraient, comme ce fût le cas par le passé, desservir la gare de Limoges.
- Mise en place de trains supplémentaires les vendredis soir, dimanches soir et lundi matin pour les étudiants (au départ d'Aurillac et de Toulouse). Certains trains doivent partir dans des horaires plus tardifs ou plus tôt le lundi matin pour permettre aux étudiants de pouvoir s'acheminer le plus tard possible et ainsi finir leur cours ou leurs loisirs du week-end.
- Réouverture de la gare de Laroquebrou.
- Développement d'une offre de navettes ferroviaire le matin et le soir pour permettre un acheminement des travailleurs et étudiants entre Laroquebrou et Aurillac (et jusqu'à Vic sur Cère) avec des arrêts dans toutes les gares.

Aurillac – Capdenac – Toulouse

Cette relation vers l'Occitanie doit pouvoir répondre à une demande forte sachant qu'il n'y a pas d'axe autoroutier dans l'ouest du Cantal et le nord du Lot. De nombreux étudiants auvergnats, notamment les Aurillacois et plus largement les Cantaliens, sont amenés à se rendre pour leurs études à Toulouse.
Depuis l'incendie de la gare de Figeac en 2018, la relation directe au départ de Aurillac (et même Clermont-Ferrand pour certains trains) à destination de Toulouse n'est plus possible. Les usagers doivent emprunter des cars en gare de Figeac (ou au départ de Aurillac) avec des temps de parcours considérablement augmentés. Les relations directes depuis Clermont-Ferrand n'existent plus depuis cet incendie.
Au départ de Clermont-Ferrand le temps trajet jusqu'à Toulouse était de moins de 7 heures et permettait la desserte de 26 villes et donc de bassin de populations importants. Cette ligne, en plus de desservir de manière directe la métropole Clermontoise et Toulousaine doit voir sa grille horaire s'inscrire dans celle de ligne Clermont-Ferrand – Aurillac et permettre, suivant les horaires, des correspondances en gare de Clermont-Ferrand pour les trains en provenance ou à destination de Paris.
Le bassin de vie des différentes agglomérations est de plus de 2 millions d'habitants.

Axes de progrès – Revendications de la CGT – Niveaux de desserte.

- Réouvertures de la relation en train direct entre Clermont-Ferrand et Toulouse (avec 2 A/R par jour *a minima)* après la remise en service de la gare de Figeac avec une offre s'inscrivant dans la grille horaire de la ligne Aurillac – Clermont-Ferrand.
- Développement d'une offre Aurillac – Toulouse en complément de l'offre Clermont-Ferrand – Toulouse pour couvrir de manière acceptable les demandes des usagers en semaine et le week-end.
- Mise en place de trains supplémentaires les vendredis soir, dimanches soir et lundis matin pour les étudiants (au départ de Aurillac et de Toulouse). Certains trains doivent partir dans des horaires plus tardifs le dimanche et plus tôt le lundi matin pour permettre aux étudiants de pouvoir s'acheminer le plus tard possible et ainsi finir leur cours ou leurs loisirs du week-end.
- Mise en place de navettes le matin et le soir (du lundi au vendredi) pour permettre la desserte de la périphérie aurillacoise et l'acheminement des travailleurs et étudiants sur Aurillac. Cette demande concerne ici la mise en place de relation Aurillac – Maurs avec possibilité de desserte jusqu'à Vic-sur-Cère.
- Augmentation de la plage d'ouverture du guichet de la gare d'Aurillac.
- Mise en place de relations entre Capdenac et Le Lioran pour la saison hivernale et ainsi acheminer les skieurs à l'ouverture et la fermeture des pistes.
- Développement des offres commerciales « trains + ski » permettant des forfaits ski et des billets de trains à prix réduits et ainsi développer l'offre.

- Investissements pour réduire le temps de trajet et augmenter les performances de la ligne notamment, pour la partie auvergnate, la levée des limitations des vitesse entre Viescamp-sous-Jallès et Maurs.

Clermont-Ferrand – Langogne – Alès – Nîmes – Marseille (ligne des Cévennes)

Cet axe historique dans l'histoire ferroviaire dessert irrigue cœur du Massif central au sud des Cévennes. Les départements de la Haute-Loire, de la Lozère et du Gard sont desservis. Cette ligne est une alternative au tout TGV et participe au désenclavement des territoires. Elle parcourt plus de 303 km et comporte 100 ouvrages d'arts et 100 ouvrages en terre. Le transport de marchandises existe sur cette ligne notamment au départ de Langeac et des potentiels chargeurs sont également présents et prêts à transporter leurs marchandises sur le rail.

Des travaux ont été réalisés depuis 2007 mais seulement pour maintenir cette ligne en activité. 10,3 millions d'euros sont prévus sur la tranche 2020/2023 financé à 100% par la Région et ne permettent pas la pérennisation de cette ligne dans la durée. La rénovation et l'entretien du réseau est primordial pour continuer l'exploitation de cette ligne et pour avoir une vision dans l'avenir et ainsi permettre son développement.

Le bassin de vie des différentes agglomérations est de plus de 2,5 millions d'habitants.

Axes de progrès – Revendications de la CGT – Niveaux de desserte.

- Réouvertures des points de vente de Langeac, Monistrol et Chapeauroux avec présence de l'agent tout au long de la journée pour assurer la circulation des trains.
- Développement de l'activité fret sur la ligne Arvant – Langeac – Nîmes et ainsi permettre l'acheminement des marchandises de et vers la façade méditerranéenne.
- Améliorer la grille horaire avec, comme cet été 2022, avec un demi-tour supplémentaire afin d'augmenter la fréquence des circulations. Mais, plutôt que des trains Nîmes – Langogne et Clermont-Ferrand – Langogne, nous demandons que ces deux trains continuent leur trajet vers Clermont-Ferrand et Nîmes pour éviter aux usagers un changement de trains en gare de Langogne.
- Création de relations touristiques saisonnières au départ de Mende pour le Lioran et sa station de ski *(via* La Bastide-Saint-Laurent-les-Bains et Arvant).
- Remise sur les rails de la relation directe Clermont-Ferrand – Mende *via* cette ligne.
- Reprise par la convention TER des trains touristiques des gorges de l'Allier pendant la période estivale et augmentation de leurs cadences.
- Retour *a minima* d'un aller-retour quotidien entre Clermont-Ferrand et Marseille et retour de ce train dans la convention TET.
- Retour du train de nuit Paris – Clermont-Ferrand – Nîmes.

Clermont-Ferrand – le Mont-Dore et Clermont-Ferrand – Ussel (Limoges / Brive)

Pour la section Clermont-Ferrand – Volvic, merci de vous reporter à la section spécifique plus haut.

Cet axe et les possibilités de dessertes offertes sont centraux pour le désenclavement du Massif central et l'ouverture vers la région Nouvelle-Aquitaine. La ligne Clermont-Ferrand – Volvic – Laqueuille – Ussel, fermée aux trains de voyageurs après la gare de Volvic est la relation la plus courte pour desservir l'axe Bordeaux – Lyon dont l'utilité comme alternative au tout TGV et de la desserte des territoires n'est plus à prouver. Côté fret, cette ligne ferroviaire est vitale et des trains circulent toujours pour desservir l'usine des eaux minérales du Mont-Dore à la Bourboule. À ce jour, les trains circulent plusieurs fois par semaine et d'autres trafics sont envisageables (eaux de Laqueuille, trafic de bois et de pouzzolane depuis Volvic par exemple, etc.). Malgré ce constat et des besoins tant voyageurs que fret, les investissements et les volontés ne sont pas à la hauteur des besoins. Une étude du CSE SNCF-Réseau zone de production sud-est montre que les montants à investir pour revoir rouler des trains de voyageurs sont faibles et que des sources de financement existent (3 millions d'euros seulement sont nécessaires pour remettre les infrastructures à niveau pour que des trains de voyageurs circulent à nouveau entre Volvic et le Mont-Dore).

Le trafic d'eau représente 90 000 tonnes/an soit 123 camions par semaine. De ce point de vue, le fret ferroviaire démontre toute sa pertinence et toute l'utilité de cette ligne. La volonté politique doit maintenant permettre le retour des trains de voyageurs et avoir une complémentarité sur cette ligne diminuant donc les frais d'entretien de celle-ci.

La ligne Clermont-Ferrand – Ussel – Brive-la-Gaillarde fait 198 km. Celle qui va de Clermont-Ferrand à Limoges via Ussel fait elle 209 km. La ligne Clermont-Ferrand et le Mont-Dore compte 79 km.

Le bassin de vie des différentes agglomérations est de plus de 600 000 habitants.

Axes de progrès – revendications de la CGT – Niveaux de desserte.

- Réouvertures des gares fermées : Laqueuille, Eygurande-Merlines, la Bourboule et le Mont-Dore et ainsi permettre la circulation des trains de voyageurs.
- Réhabilitation et réouverture des lignes suspendues au trafic voyageurs Volvic – Laqueuille – Le Mont-Dore et Volvic – Laqueuille – Ussel. La section de ligne de Clermont-Ferrand à Volvic a bénéficié du plan de sauvegarde des petites lignes voyageurs. Pourquoi pas le reste de la ligne dans le cadre de l'aménagement du territoire et de l'accès au service public ?
- En 2013 Clermont-Ferrand - le Mont-Dore – Ussel représentait 83 587 trains km.
- Trafic fret routier très important. Sans le fret ferroviaire circulant actuellement, 123 poids lourds par semaine seraient sur des routes de montagnes.
- Si les autres trafics fret venaient à se développer, ce seraient 19 000 poids lourds en moins sur les routes auvergnates et limousines.
- Le développement du tourisme « vert » l'été, le tourisme « blanc » l'hiver et du thermalisme sont une opportunité avec pas moins de 14 000 curistes/an par exemple. Des trains et une desserte saisonnière doivent donc être mis en place, que ce soit depuis Clermont-Ferrand ou depuis la région Nouvelle-Aquitaine. En ce sens, les offres « train + ski » existantes sur la station du Lioran doivent aussi être mises en place pour la station du Mont-Dore.
- Le flux domicile/travail et domicile/études serait un axe de progrès important pour les habitants de ces bassins de vie (estimation de 500 voyageurs/jour, source : étude CSE SNCF

Réseau). La desserte de la périphérie clermontoise sur cette ligne et des horaires adaptés à ces flux son un enjeu de développement.

- Les questions environnementales sont centrales au fil des crises climatiques successives. Le trafic ferroviaire est un contributeur structurant du développement économique.
- De plus, le coût des carburants entraînant des répercussions directes sur les déplacements en voiture, l'atout du ferroviaire n'est plus à démontrer. Tous ces éléments n'ont de pertinence que si la volonté politique est réelle.

Montluçon – Guéret – (Limoges)

Cette ligne à voie unique de 156 km traverse la Creuse. De magnifiques viaducs ferroviaires se trouvent le long de cette ligne la rendant atypique. Cette liaison est constituante de l'axe « nord » Bordeaux - Lyon. La ligne a bénéficié du Plan Rail avec réfection de la voie et modernisation de la signalisation pour un montant de 25 millions d'euros. Elle fait partie de la transversale est – ouest, la rendant vitale en évitant le passage obligé par Paris. Malgré ce constat, et les besoins tant voyageurs que fret, les investissements et les volontés ne sont pas à la hauteur bien que certaines entreprises ferroviaires laissent espérer une réouverture prochaine de l'axe Bordeaux – Lyon en comptant sur de l'argent public.

En outre, connecter directement le bassin montluçonnais au nœud ferroviaire limougeaud est incontournable, tant ce dernier offre des possibilités de correspondances dans toutes les directions.

Le bassin de vie des différentes agglomérations est de plus de 300 000 personnes.

Axes de progrès – revendications de la CGT – Niveaux de desserte.

- Réouvertures des gares fermées avec relance du trafic.
- Automatisation de la signalisation pour accroître sa sécurité et son débit.
- Mise en œuvre des travaux nécessaires : PN ; mise en conformité de la voie.
- Élargissement de la plage horaire des guichets de la gare de Montluçon.
- Avoir des horaires permettant des correspondances en gare de Limoges vers la façade atlantique et vers l'axe Paris – Orléans – Limoges – Toulouse.
- Des dessertes domicile/travail et domicile/étude dans 2 territoires enclavés serait un axe de progrès important pour l'ensemble de la population.
- Remise en circulation des trains Bordeaux – Lyon, sous convention TET, sur cet axe.
- Création de nouvelles dessertes vers Brive répondant à une demande des usagers.
- Les questions environnementales sont centrales au fil des crises climatiques se succédant. Le trafic ferroviaire est un contributeur structurant du développement économique.
- De plus, le coût croissant des carburants entraîne des répercussions directes sur les déplacements en voiture, l'atout du ferroviaire n'est plus à démontrer.

Tous ces progrès, pourtant nécessaires vu les enjeux climatiques, ne peuvent devenir réalité que par une volonté politique forte.

Montluçon – Bourges / Vierzon

La ligne Montluçon - Bourges fait partie des lignes centrales du réseau avec des besoins dans ces deux bassins de vie et d'emplois. Cette liaison ferroviaire est une jonction entre la région Centre-Val de Loire et la région Auvergne-Rhône-Alpes. Cette relation est la plus courte entre Montluçon et Paris via *Vierzon. Ces 2 territoires ont subi une forte désindustrialisation de leurs territoires respectifs entrainant de fait une désertification du transport public ferroviaire.*

Le bassin de vie des différentes agglomérations est de plus de 150 000 habitants.

Axes de progrès – revendications de la CGT – Niveaux de desserte.

- Intégration dans le réseau structurant d'ici 2024. Malgré cela, les investissements à hauteur de 114 millions d'euros sont largement insuffisants.
- Besoin d'investissements massifs et durables dans l'infrastructure (rénovation de la ligne pour revenir à la vitesse nominale de 120km/h).
- Automatisation de la signalisation pour accroître sa sécurité et son débit.
- Nécessité d'assurer des correspondances avec les trains en provenance et à destination de Paris et les trains TER.
- Retour des liaisons directes entre Montluçon et Paris.
- Élargissement de la plage horaire des guichets de la gare de Montluçon.
- À ce jour, Montluçon – Bourges fait partie des dessertes fines du territoire et doit permettre la desserte des bassins de vie avec des horaires adaptés (domicile/travail ; domicile/étude).
- Besoin de réduire le temps de parcours qui est de plus de 2 heures avec des retours des vitesses nominale de la ligne.
- Les questions environnementales sont centrales au fil des crises climatiques. Le trafic ferroviaire est un contributeur structurant du développement économique.
- De plus, le coût des carburants entraînant des répercussions directes sur les déplacements en voiture, l'atout du ferroviaire n'est plus à démontrer.

Tous ces progrès, pourtant nécessaires vu les enjeux climatiques, ne peuvent devenir réalité que par une volonté politique forte.

Clermont-Ferrand – Moulins – Dijon via Paray-le-Monial et Montchanin

La ligne de Moulins à Dijon via Paray-le-Monial et Montchanin, permettait historiquement, un maillage du territoire reliant l'axe Paris - Clermont-Ferrand à l'axe Paris - Marseille. Plus généralement, cette ligne drainait aussi des trafics en provenance de l'est de la France (Alsace, Lorraine, Franche-Comté) vers l'Auvergne.

L'alternative routière se situe sur la RCEA tristement connue pour son accidentologie. Cette liaison routière va, de plus, voir certains tronçons devenir payants et entrainer des frais supplémentaires, sans parler du coût exponentiel des carburants. Le transport ferré a donc beaucoup d'atouts et toute sa pertinence s'il propose un service à la hauteur.

Le bassin de vie des différentes agglomérations est de plus de 850 000 habitants.

Axes de progrès – revendications de la CGT – Niveaux de desserte.

- Réouvertures des gares fermées (Montbeugny, Theil-sur-Acolin) et mettre en correspondance les trains Intercités et TER.
- Développement de l'activité marchandise pour délester la RCEA.
- Travaux de modernisation nécessaires pour relever la vitesse et supprimer les ralentissements qui péjore l'attractivité de la relation.
- Double voie entre Moulins et Gilly-sur-Loire et électrification vers Paray-le-Monial et Montchanin.
- Réouverture du guichet de la gare de Dompierre-Sept-Fons.
- Augmentation de l'amplitude horaires des guichets de Moulins, Vichy, Riom et Clermont-Ferrand.
- Mise en place de trains supplémentaires les vendredis soir, dimanches soir et lundi matin pour les étudiants (au départ de Moulins et de Dijon).

Clermont-Ferrand – Béziers via Neussargues, Saint-Flour (ligne des Causses)

Cet axe est primordial pour la desserte du Massif central et plus particulièrement les départements du Cantal, de la Lozère et de l'Aveyron. À ce jour, un seul train de fret circule quotidiennement sur le tronçon Neussargues – Saint-Chély-d'Apcher et un seul TET (Clermont-Ferrand-Béziers). La partie de voie entre ces deux villes a été complétement abandonnée des plans de travaux car elle est à cheval entre deux régions administratives (AURA et Occitanie) qui ne veulent investir sur ce tronçon. Le développement du fret ferroviaire et des trains de voyageurs est pourtant primordial sur cette ligne. Entre 2022 et 2024, les régions Occitanie et AURA ont cofinancé pour 11.47 millions d'euros de travaux pour permettre son maintien en vie. Cela va permettre au seul train de fret ferroviaire circulant sur cet axe entre Neussargues et Saint-Chély-d'Apcher de continuer à circuler et ainsi permettre la desserte de l'usine Arcelor Mittal.

54 millions d'euros sont nécessaires côté AURA pour le maintien en exploitation de la ligne. A ce jour, ces travaux ne sont pas financés. Coté Fret, cette ligne ferroviaire est vitale au vu du transport effectué et des contraintes que cela engendrerait par la route. Là encore, les enjeux environnementaux devraient avoir une place prépondérante. De plus, cette ligne peut également être utilisée pour les trains de nuit comme dans les années 2000.

Le bassin de vie des différentes agglomérations est de plus de 500 000 personnes.

Axes de progrès – revendications de la CGT – Niveaux de desserte.

- Réouverture des points de vente de Massiac, Neussargues et Saint-Flour pour permettre l'achat de titre de transport et le développement de cette ligne.

- Engagement de travaux permettant une pérennisation de la ligne sur plusieurs années et l'augmentation de la vitesse entre Neussargues et Béziers.

- Développement du fret où des opportunités sont possibles. Désengorgement de l'autoroute A75 voisine et des routes départementales par des camions transportant du fret (schéma européen du fret).

- Développement et mise en circulation de trains TER sur l'axe Clermont-Ferrand – Millau – Béziers.

- Maintien de la relation Clermont-Ferrand – Béziers en TET.

- Retour d'un train direct entre Clermont-Ferrand et Béziers sans que les voyageurs ne soient obligés de changer de train en gare de Neussargues et ainsi avoir une rupture de charge.

- Création de trains Aurillac – Saint-Flour – Saint-Chély-d'Apcher les vendredis et dimanches soir à destination des élèves de toutes ces villes pour permettre leur retour (et départ) à leur domicile avec des correspondances en gare de Neussargues pour Clermont-Ferrand.

- Création de dessertes saisonnières pour les touristes sur l'axe Millau – Le Lioran *via* Neussargues.

- Création de relations touristiques saisonnières au départ de Mende pour le Lioran et sa station de ski *(via* Marvejols et Neussargues).

- Retour du train de nuit sur l'axe Paris – Clermont-Ferrand – Béziers.

Grenoble – Chambéry

Cette ligne électrifiée tardivement a longtemps été écartée des investissements en matière de développement ferroviaire. Des travaux ont été réalisés dans le cadre du Sillon Alpin Nord, mais ils restent insuffisants pour permettre des améliorations significatives de la circulation.
Elle est pourtant un maillon important de l'axe Genève – Valence, avec les prolongements sur le sud de la France, comme cela était le cas dans le passé avec des liaisons Annecy – Marseille.
Dans le cadre de la 1ère phase du REM grenoblois, des travaux sont prévus avec notamment la création d'une 3e voie terminus à Brignoud pour assurer les dessertes origine – terminus.

Axes de progrès, les revendications de la CGT

Infra

- Création d'une troisième voie de Grenoble à Brignoud.

Arrêt à rétablir :

Tencin-Theys

Création de haltes à Domène, Crolles, Saint-Martin-d'Hères, Eybens dans le cadre du REM

Niveaux de desserte

Création d'un train plus tardif en soirée au départ de Grenoble et à destination de Genève pour assurer les correspondances internationales ferroviaires (Allemagne, Suisse, Autriche, Italie).

Grenoble – Veynes – (Gap)

Cette ligne à voie unique relie deux régions (Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte-d'Azur), du département de l'Isère à celui des Hautes-Alpes, en desservant les territoires Alpes Sud Isère, Diois, Gapençais, et plus loin Briançon, Marseille ou Nice. Elle relie ainsi l'étoile de Grenoble à l'étoile de Veynes. C'est donc un maillon essentiel en termes d'aménagement du territoire et pour assurer un transport collectif de masse en lien avec les exigences environnementales.
Sous la pression du lobby routier, elle est menacée de fermeture depuis de nombreuses années par le manque d'investissements en termes d'infrastructure conduisant à une forte dégradation des conditions de circulation pour les usagers (ralentissements pour assurer la sécurité).
Cette ligne faisait partie du plan de sauvetage des « petites lignes » AURA mais sous condition de participation financière des collectivités.
Face à la détermination des usagers et des populations à sauver « la ligne des Alpes », des travaux de modernisation ont été engagés, la ligne rouvrira fin 2022, mais d'autres investissements sont nécessaires pour pérenniser la ligne.

Axes de progrès, les revendications de la CGT

Infra

- Modernisation de la bifurcation de Veynes (installation pour aller vers Veynes ou Chambéry)
- Électrification de la ligne de Grenoble à Clelles-Mens dans le cadre du REM

Arrêts à rétablir :

Saint-Michel-les-Portes, Saint-Maurice-en-Trièves

Niveaux de desserte

- Augmentation de la fréquence des dessertes
- Réouverture de la ligne sans Plan de Transport Adapté

Chambéry – Albertville – Bourg-Saint-Maurice

Après la bifurcation de Montmélian et de Saint-Pierre-d'Albigny, les trains au départ de Chambéry desservent la vallée jusqu'à Bourg-Saint-Maurice sur la ligne dite « de la Tarentaise ».
Modernisée en 1988 en prévision des jeux olympiques de 1992, la ligne dessert de nombreuses stations de ski avec des dessertes TGV supplémentaires en hiver, et jusqu'en 2005, par le train de nuit Paris – Bourg-Saint-Maurice.
Cette ligne n'a pourtant pas vocation à transporter des voyageurs à des seules fins de tourisme.
La réouverture de la ligne Albertville – Ugine – Annecy (fermée en 1938) permettrait de relier les deux Savoie sans rupture de charge à Chambéry et de rejoindre plus rapidement le bassin annécien en desservant un territoire de plus en plus urbanisé et touristique.

Axes de progrès, les revendications de la CGT

Infra

- Modernisation avec un doublement au moins partiel de la ligne

Arrêts à rétablir :

- Chignin, La Bâthie, Petit-Cœur-la Léchère, Aigueblanche, Pomblière, Centron.

Niveaux de desserte

- Augmentation de la fréquence de cadencement
- Niveau de desserte suffisant et identique toute l'année (hors trains supplémentaires)
- Retour du train de nuit Paris - Chambéry – Bourg-Saint-Maurice.

Chambéry – Saint-Jean-de-Maurienne – Modane

Situé sur l'axe Dijon – Ambérieu – Modane, cette ligne historique à forte pente à partir de Saint-Jean-de-Maurienne est un maillon essentiel dans la circulation de trains de fret en provenance et à destination de l'Italie par le tunnel du Fréjus.
Mais elle comporte aussi un fort potentiel en termes de transport de voyageurs, dès lors qu'elle ne se concentre pas uniquement sur la desserte des stations de ski en hiver, mais que la coordination entre les trains et les autres modes de transport est effective et pertinente.

Axes de progrès, les revendications de la CGT

Infra

Arrêts à rétablir :

Aiton-Bourgneuf, Épierre, Saint-Julien-Montricher, Orelle.

Niveaux de desserte

- Augmentation de la fréquence de cadencement
- Niveau de desserte suffisant et identique toute l'année (hors trains supplémentaires)
- Retour du train de nuit Paris – Chambéry – Modane
- Création de trains Modane – Turin en correspondance avec les TER Chambéry – Modane voire à l'avenir des TER Chambéry – Modane sans rupture de charge à la frontière.
- Maintien du niveau de desserte pendant les travaux de la Transalpine par TELT

Chambéry – Aix-les-Bains – Annecy

Alors qu'une hausse de la fréquentation de la ligne est prévisible d'ici 2030, la partie entre Aix-les-Bains et Annecy à voie unique électrifiée ne permet pas de faire circuler plus de trains dans de bonnes conditions pour les voyageurs entre les communes du Grand Annecy et les communes du bassin d'Aix-les-Bains.
C'est un axe important pour rejoindre la Suisse par le Léman Express et la Vallée de l'Arve d'un côté, et la Savoie et le Sud de l'autre.
Des travaux sont inscrits au Contrat de Plan État Région (CPER), mais le doublement de la ligne sur tout le parcours n'est pas à l'ordre du jour, péjorant de fait l'amélioration de la desserte tant en termes de capacité que de régularité.

Axes de progrès, les revendications de la CGT

Infra

- Doublement total de la voie entre Aix-les-Bains et Annecy
- Triplement des voies entre Aix-les-Bains et Chambéry
- Maintien de l'ouverture de la ligne pendant les travaux de modernisation

Arrêts à rétablir :

- Lovagny : réouverture au service voyageur en période estivale. (Pour dessertes périurbaines)
- Marcellaz
- Bloye
- Voglans

Niveaux de desserte

- Remise en place des trains Annecy – Valence à 9h42, 20h42 et 21h42 (au moins jusqu'à Grenoble pour les trains du soir)
- Remise en place du train Valence – Annecy à 7h15
- Remise en place du train Chambéry – Valence à 5h22

Chambéry – Aix-les-Bains – Culoz – Ambérieu

Cet axe important permet, au-delà de constituer un deuxième parcours pour rejoindre la métropole lyonnaise, de desservir la Haute-Savoie, le Léman Express, Bellegarde et Bourg-en-Bresse. Plusieurs flux y transitent d'Ambérieu à Culoz avec des courants Lyon – Genève, Lyon – Haute-Savoie, des TGV Paris – Savoie, des trains de fret de et vers l'Italie, etc. Cette diversité des circulations complique son exploitation. Cette ligne nécessite une attention particulière par sa position centrale et stratégique.

Axes de progrès, les revendications de la CGT

Infra

- Reprise de certaines courbes de la ligne pour augmenter la vitesse

Arrêts à rétablir :

- Brison-Saint-Innocent
- Torcieu
- Rossillon

Niveaux de desserte

- Arrêt de tous les trains à Culoz

Culoz – Bellegarde – Genève

Cette ligne a la particularité d'être commune à deux axes importants : Lyon-Genève et Chambéry – Genève.
Le prolongement de la ligne 6 du Léman Express Genève - Bellegarde jusqu'à Culoz est à l'étude.
Sur le territoire suisse, le trafic est particulièrement soutenu. C'est un axe stratégique, un des rares points de connexion entre les réseaux ferroviaires français et helvétique. Malgré cet aspect central, cette ligne n'a pas connu de grands investissements, sur le tronçon Culoz – Bellegarde. Sur la deuxième partie de la ligne, jusqu'à la frontière, la ré-électrification et la mise en place du BAL a apporté un indéniable plus mais le tracé tortueux de l'infrastructure impose des temps de trajets assez longs.

Axes de progrès, les revendications de la CGT

Infra

- Mise en place du BAL (à la place du BAPR) de Culoz à Bellegarde
- Reprise de courbes pour augmenter la vitesse de fond de la ligne.

Arrêts à rétablir :

- Anglefort
- Collonges-Fort-L'Écluse

Niveaux de desserte

- Arrêt de tous les trains à Culoz
- Prolongement rapide de la ligne 6 du réseau Léman-Express jusqu'à Culoz.

Saint-Gervais-les-Bains-Le-Fayet – Chamonix – Vallorcine

La ligne de Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet à Vallorcine, construite au début du 20e siècle, est une ligne de chemin de fer électrifiée de 36,9 km, à voie unique et à écartement métrique (seulement un mètre entre les deux rails) avec des pentes allant jusqu'à 90 pour mille (soit 9%, ce qui est exceptionnel dans le domaine ferroviaire). Elle présente de nombreuses similitudes techniques avec la ligne de Cerdagne (Train jaune). À partir de la frontière, elle relie Martigny, dans le Canton du Valais.
Dédiée exclusivement au transport de voyageurs, elle pourrait être aussi utilisée pour le transport de marchandises (ordures ménagères, colis, etc.), ce que peut permettre la modernisation de la ligne (voie et signalisation) qui a été réalisée, avec l'objectif de développer le recours au transport collectif sur le haut de la vallée et sécuriser l'exploitation du tunnel des Montets.
Si la ligne connaît une grande variation de fréquentation entre les périodes creuses, les périodes estivales et la période des sports d'hiver, elle nécessite une continuité dans les besoins d'emplois pour une sécurité optimale toute l'année.

Axes de progrès, les revendications de la CGT

Infra

- Retour de la ligne dans le Réseau Ferré National (RFN)
- Classement de la ligne en forte pente
- Électrification par caténaire dans les zones urbaines pour raisons de sécurité

Niveaux de desserte

- Augmentation des trains directs Martigny – Saint Gervais
- Création d'un véritable cadencement autour de Chamonix pour proposer une véritable alternative aux déplacements quotidiens.

Niveaux de service

- Equiper tous les trains d'un contrôleur (suppression de l'EAS)
- Retour d'un agent d'Escale à Chamonix

Annecy – Aix-les-Bains – Culoz – Lyon

Cette liaison ferroviaire n'a jamais été à la hauteur des enjeux bien qu'elle permette de relier deux agglomérations importantes. Cela s'explique notamment par le sous-équipement ferroviaire du département de Haute-Savoie qui, bien qu'il soit fortement peuplé avec 826 000 hab., n'est traversé que par des voies uniques ce qui limite considérablement le débit ferroviaire. Ce frein au développement des trafics ralentit toutes les volontés d'un report massif de la route vers le rail. Tant que des investissements significatifs dans le rail haut-savoyard ne seront pas lancés, les liaisons ferroviaires seront peu performantes et limitées en nombre d'allers-retours comme c'est le cas sur la ligne Annecy – Aix-les-Bains – Lyon.

Axes de progrès, les revendications de la CGT

Infra

- Doublement intégral de la ligne Annecy – Aix-les-Bains.

Arrêts à rétablir :

Lovagny-Gorges-du-Fier, Marcellaz-Hauteville, Bloye.

Niveaux de desserte

- 8 allers-retours par jour en train direct

Ambérieu – Bourg-en-Bresse – Mâcon

Cette ligne relie Mâcon-Ville à Ambérieu en desservant la gare de Bourg-en-Bresse constitue un lien entre la région Auvergne-Rhône-Alpes et la région Bourgogne-Franche-Comté et un axe essentiel pour la circulation de trains fret. De nombreux TGV y circulent de Paris à Genève, Annecy, ou vers Bourg-Saint-Maurice pour les trains d'hiver, mais également des Eurostar et des Thalys saisonniers.
La partie Bourg-en-Bresse – Ambérieu, en double voie, électrifiée et équipée d'installation de contre sens (IPCS) est sous-exploitée pour la desserte des TER.

Axes de progrès, les revendications de la CGT

Infra

- Mise à 200 km/h de la section Pont-de-Veyle à Bourg-en-Bresse, avec équipement en BAL et suppression des PN.

Arrêt à rétablir :

- La Vavrette-Tossiat

Niveaux de desserte

- Maintien des circulations TER ferroviaire pendant les vacances scolaires.
- Un aller-retour supplémentaire en milieu de matinée et en milieu d'après-midi.
- Mettre en place un aller-retour le matin et le soir sur les week-ends
- Création de trains Chambéry – Mâcon-Ville avec correspondance pour Dijon.

Bourg-en-Bresse – Nantua – Bellegarde

Appelée aussi « ligne du Haut-Bugey » ou « ligne des Carpates », cet axe modernisé en 2010 permet de de se raccorder en direction de Dijon, Besançon et Mâcon, et rejoint la ligne Lyon – Genève à Bellegarde-sur-Valserine.
Les investissements importants ont permis de gagner 20 minutes entre Genève et Paris, mais cela s'est fait au détriment du TER qui pourrait aussi circuler à un rythme plus soutenu sur la ligne. Des TER circulent déjà de Bourg-en-Bresse à Oyonnax, il s'agirait donc d'ouvrir le tronçon entre Brion-Montréal-La Cluse et Bellegarde sur une cinquantaine de kilomètres.
Ce territoire a un potentiel de développement touristique, avec de nombreux travailleurs frontaliers qui habitent le Haut-Bugey, la région d'Oyonnax et Bourg-en-Bresse ; il constitue aussi une des pistes d'élargissement du Léman Express.

Axes de progrès, les revendications de la CGT

Infra

- Réaménagement de voies et de quais
- Création d'évitements longs permettant les croisements dynamiques

Arrêts à rétablir :

- Nantua
- Les Neyrolles
- Charix-Lalleyriat
- Saint-Germain-de-Joux
- Châtillon-en-Michaille

Niveaux de desserte

- Augmentation de la fréquence des dessertes.
- Création de trains Bourg-en-Bresse – Nantua – Bellegarde – Genève dans le cadre du Léman Express.

Bourg-en-Bresse – Oyonnax – Saint-Claude

Le développement et la pérennisation de cette ligne sont nécessaires afin de désenclaver la région du Haut-Bugey, en privilégiant le train plutôt que le car extrêmement dangereux en hiver et sur ces routes de moyenne montagne. C'est tout l'enjeu de la réouverture de la ligne Oyonnax – Saint-Claude qui permet de relier le Jura par un moyen de transport plus sécuritaire et plus adapté aux besoins des populations. Cela redonnerait également la logique de réseau intégré avec des connexions avec la Région Bourgogne-Franche-Comté.
La desserte actuellement peu étoffée ne constitue pas une alternative suffisante pour transférer des usagers de la voiture vers le train.

Axes de progrès, les revendications de la CGT

Infra

- Électrification de la ligne de Brion-Montréal-La Cluse à Oyonnax.
- Réouverture de la ligne Oyonnax – Saint-Claude.
- Automatisation de la signalisation de la voie unique avec du BAPR, dans le but d'augmenter à la fois la sécurité et le nombre de circulations

Arrêts à rétablir :

- Martignat
- Dortan-Lavancia

Niveaux de desserte

- Deux allers-retours supplémentaires en journée.
- Création de trains Oyonnax – Genève via Nantua.

Léman Express

Avec près d'un million d'habitants sur le territoire du « Grand Genève » et une population en hausse constante depuis 25 ans, les déplacements entre la Suisse et les villes françaises frontalières se sont multipliés. C'est dans ce contexte que la CGT a été à l'origine du projet avec d'autres défenseurs du développement ferroviaire plutôt que routier.

Avec plus de 60 000 voyageurs par jour, le succès de cette liaison entre les deux pays ne se dément pas, mais depuis la mise en service de cette nouvelle infrastructure et de cette nouvelle offre ferroviaire le 15 décembre 2019, les usagers subissent de nombreux désagréments et dysfonctionnements avec de nombreux retards ou suppressions de trains par manque de conducteurs et de matériel d'une part, par le sous-dimensionnement des infrastructures sur le territoire français d'autre part

Avant l'extension du Léman Express qui est en débat de chaque côté de la frontière (des études sont menées par la SNCF et les CFF en lien avec les autorités organisatrices), il est donc impératif de régler les difficultés de circulation subies par les usagers.

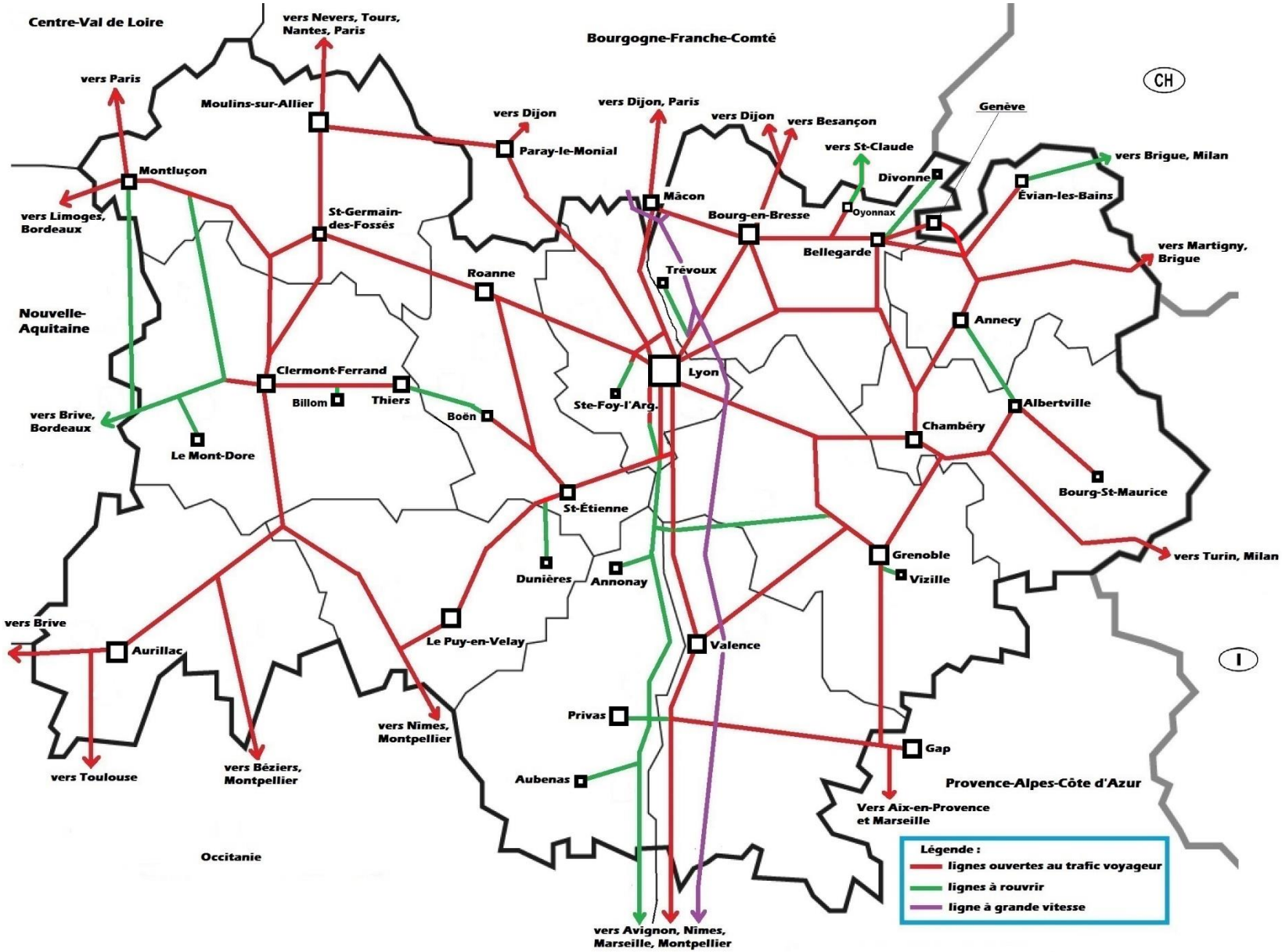
Axes de progrès, les revendications de la CGT

Infra

- Doublement du tronc commun d'Annemasse à La Roche-sur-Foron
- Doublement Annecy – La Roche-sur-Foron
- Doublement de la ligne La Roche sur Foron – Saint Gervais partout où c'est possible et maintien de l'ouverture de la ligne pendant les travaux
- Création d'un raccordement à Étrembières
- À plus long terme, construction d'une ligne directe Annecy – Saint-Julien-en-Genevois – Genève connectée au Léman-Express permettant de raccourcir les temps de trajet tout en desservant d'autres parties du territoire haut-savoyard.

Niveaux de desserte

- Remise en place des trains directs Saint-Gervais – Lyon
- Annecy – Coppet : ajouter un train à 13h44 et 20h44
- Coppet – Annecy : ajouter deux trains avec arrivée à Annecy
- Offre du samedi identique au dimanche
- Création de trains avec départs et arrivée plus tardifs à Annecy (spectacles)
- Création de trains plus tôt le matin et plus tard le soir pour aller et revenir de Genève (complémentarité avec la desserte aérienne de et vers l'aéroport de Genève-Cointrin)
- Prolongement des services LEX d'Annecy à Rumilly.


Centre-Val de Loire
vers Nevers, Tours, Nantes, Paris
Bourgogne-Franche-Comté
vers Paris
Moulins-sur-Allier
vers Dijon
vers Dijon, Paris
vers Dijon
vers Besançon
Genève
CH
Paray-le-Monial
vers St-Claude
Montluçon
Mâcon
Divonne
vers Brigue, Milan
Évian-les-Bains
vers Limoges, Bordeaux
St-Germain-des-Fossés
Bourg-en-Bresse
Oyonnax
Bellegarde
vers Martigny, Brigue
Roanne
Trévoux
Nouvelle-Aquitaine
Annecy
Clermont-Ferrand
Lyon
Billom
Thiers
Ste-Foy-l'Arg.
Albertville
vers Brive, Bordeaux
Boën
Chambéry
Le Mont-Dore
Bourg-St-Maurice
St-Étienne
Grenoble
vers Turin, Milan
Dunières
Annonay
Vizille
vers Brive
Aurillac
Le Puy-en-Velay
Valence
I
Privas
vers Nîmes, Montpellier
Gap
Aubenas
vers Toulouse
vers Béziers, Montpellier
Provence-Alpes-Côte d'Azur
Vers Aix-en-Provence et Marseille
Occitanie
Légende :
lignes ouvertes au trafic voyageur
lignes à rouvrir
ligne à grande vitesse
vers Avignon, Nîmes, Marseille, Montpellier

Glossaire

AOM : Autorité organisatrice des mobilités ; ensemble des collectivités territoriales ayant en charge l'organisation des transports sur leur territoire.

BAL : Block automatique lumineux. Système de signalisation permettant l'espacement automatique des trains avec un très haut niveau de sécurité, de fluidité et de fiabilité.

BAPR : Block automatique à permissivité restreinte. Système de signalisation permettant l'espacement automatique des trains avec un très haut niveau de sécurité mais avec un débit limité.

EAS : équipement à agent seul. Dispositif technique et réglementaire permettant la circulation de trains avec voyageurs sans contrôleur (c'est-à-dire avec le seul conducteur). Les usagers se retrouvent livrés à eux-mêmes, sans information concrète et précise, sans encadrement en cas d'incident.

ERTMS : *european rail traffic management system.* Système de signalisation européen permettant une liaison continue et en temps réel des informations transmises aux conducteurs ce qui permet à la fois de fluidifier et d'augmenter le trafic.

IPCS : installations permanentes de contre-sens, permettant aux trains de circuler sur l'autre voie, notamment en cas de travaux, de détresse d'un autre train.

KVB : contrôle de vitesse par balises. Système permettant de palier des erreurs de conduite tels des dépassements de vitesse ou des franchissements de signaux d'arrêt.

LGV : ligne à grande vitesse.

PEM : pôle d'échange multimodal. Aménagements facilitant les échanges pour les voyageurs entre différents modes de transports, généralement trains, bus, cars, tramways, métros, voitures particulières.

PN : passage à niveau.

REM : réseau express métropolitain.

Technicentre : atelier d'entretien du matériel roulant permettant sa maintenance régulière ou accidentelle ainsi que le nettoyage intérieur et extérieur.

TELT : Tunnel euralpin Lyon – Turin

TET : train d'équilibre du territoire – service conventionné entre l'État et la SNCF.