



Pour le développement du train PUBLIC en Auvergne-Rhône-Alpes



Le 07 décembre 2023

Usagers-cheminots : Probablement que le pire est devant nous... !!!

TER AURA

La Région Auvergne Rhône Alpes s'apprête à céder le réseau TER à des entreprises privées. En effet, courant décembre, la nouvelle convention TER introduira un découpage des lignes et trains TER en « lots » et actera le recours à des appels d'offres.

C'est un coup dur pour les cheminots, un coup dur pour les usagers !!!

La vision Wauquiez du TER en AURA, une position idéologique, dangereuse et improductive !

► Comment peut-on croire, qu'avec plusieurs entreprises distinctes, les trains vont mieux rouler ?
Comment peut-on croire que le prix des billets va baisser ?

► Comment peut-on croire que les correspondances se feront de manière plus fluide avec plusieurs entreprises ferroviaires sur le territoire régionale ?

► Comment peut-on croire que les rames seront plus nombreuses ?

La réalité est tenace, le nombre de train n'augmentera pas, la capacité du réseau ferré ne va pas augmenter et au contraire, la maintenance de l'infrastructure subira les mêmes aléas que rencontrent quotidiennement les usagers aujourd'hui.

Il manque plus de 40 rames au niveau régional, le déficit en matériel roulant est abyssal. La faute à qui ?
Il suffit de voir les exemples des Région ou les pays qui ont suivis cette voie, les prix explosent !

En cas de retard de correspondance notamment, les prises en charge seront bien plus complexes, les interlocuteurs bien plus nombreux, le contrôleur à bord ne pourra renseigner les usagers que sur les trains de sa compagnie !



A L'ABRI DES REGARDS...

... LA Région AURA et la direction SNCF échafaudent un découpage en lots des lignes SNCF régionales depuis déjà plusieurs mois.

Quel intérêt pour la région AURA ?

Puisqu'il est acquis que la privatisation coûtera plus chère à la Région et donc aux contribuables, c'est donc l'enrichissement d'entreprises privées qui est visé et la création une situation de monopole privée, puisqu'une seule entreprise exploitera une ligne

Quel intérêt pour la SNCF ?

Placer une filiale SNCF lors des appels d'offres, ce qui entrainera le transfert des cheminots avec des droits collectifs rabetés !

Tout cela se passe, dans le dos des cheminots, des élus en territoire, des organisations syndicales et des usagers...

La CGT exige de vraies négociations afin de porter notre vision du ferroviaire PUBLIC, dégagée des considérations purement financières, basée sur la réponse aux besoins des populations, des salariés et de l'environnement.



FRET FERROVIAIRE SNCF : Silence, on coule !

Une des caractéristiques principales du réseau ferroviaire en AURA est qu'il s'agit d'un nœud majeur, à la jonction d'axes importants, notamment internationaux. Par sa position privilégiée, la Région devrait être une place forte du FRET ferroviaire. Pourtant, c'est tout l'inverse qui se produit.

Sous couvert de directive européenne, en janvier prochain, l'Etat s'apprête à liquider le FRET à la SNCF. C'est un bien mauvais coup porté aux cheminots, aux citoyens, à la planète plus généralement.

Pourtant, le transport de marchandises a des avantages écologiques incontestables !

- **Pour une tonne transportée, le train émet 9 x moins de CO2 que le transport par camion. Quand on sait que 130 000 camions traversent notre région par l'A7 chaque jour, 4 000 000 sur 1 an !**
- **La fermeture de la ligne de Courzieu induit 10000 camions dans la vallée de la Brévenne**

Nous avons donc de quoi progresser... Les cheminots savent faire, il faut juste leur donner les moyens de faire !

Pour la CGT, la relance du FRET n'est pas une option, mais une nécessité absolue. Cela est d'utilité publique.

Un train de propositions CGT

La relance du FRET SNCF passe par la sécurisation de l'emploi des cheminots et par des plans de développement en localité, cohérents et concrets.

La liaison ferroviaire LYON-TURIN

Un projet utile à la société, une nécessité pour l'environnement. Il s'agit de transférer vers le rail **environ 50 millions de tonnes/an** actuellement acheminées par des poids-lourds dans les vallées alpines. Ce tracé libérera la ligne historique (inadaptée à une augmentation du flux FRET) pour le trafic voyageurs et sera le seul tunnel de base orienté EST ↔ OUEST en lien avec l'Italie, le 3^{ème} partenaire commercial de l'Hexagone.



Les ports

La région compte 5 ports fluviaux (Portes-lès-Valence, Salaise, Lyon-Edouard-Herriot, Villefranche-sur-Saône et Loire-sur-Rhône). **Près de 15 millions de tonnes** y transitent à l'année.

Il sont tous interconnectés avec le rail ; pourtant, le transport routier se paie l'essentiel du volume global.

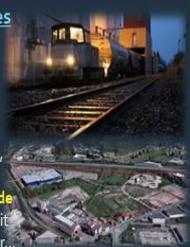
Un report vers le rail est nécessaire et possible, mode de transport qui **représente aujourd'hui moins de 10% du volume total.**



Zones commerciales, plateformes logistiques et entreprises

De nombreuses zones essaient la région de Lyon et sont proches d'une infrastructure ferroviaire. Mais là encore, le rail est délaissé :

- ✓ STEEL commercial à St-Étienne **avec 50 000 m² de stockage**
- ✓ L'est de l'agglomération lyonnaise, de nombreuses plateformes logistiques sont implantées, **sans raccordement au rail.**
- ✓ Le marché de gros de Lyon-Corbas : **300 000 t/an** transitent sur le site, uniquement en camion. Les rails ne sont pourtant qu'à moins d'un km.
- ✓ La plateforme de St-Quentin-Fallavier (38) avec **une surface de près de 2 500 000 m²** (classée parmi les 3 plus importantes d'Europe) permettrait un report massif vers le rail. Seule une entreprise utilise le train à ce jour...



Organes et matières premières ferroviaires :

Aujourd'hui, bogies, appareils de voie, supports caténaires, pièces mécaniques et ballast sont acheminés par camions sur les sites ferroviaires, raccordés par nature au rail (ex: Lyon - Mouche, Guillotière, Croix-Barret, etc.) ! **La CGT revendique la ré-internalisation de ces transports au sein de la SNCF.**

Les granulats – produits de carrière

Dans le cas précis de la fermeture de la ligne Sain-Bel - Courzieu (Rhône) en janvier 2020 reliant la carrière de la Patte, 10 000 camions/an se retrouvent jetés sur l'ex-RN 89.

Cinq carrières (Le Pouzin 07, Peyraud 07, Saint-Sixte 42, Parigny 42 et Courzieu (69) pourraient être embranchées au rail de manière très simple, avec un potentiel proche du 1 000 000 t/an. **1 000 000 T = 37 000 poids-lourds**



La CGT à l'offensive pour le train Public

Pour le développement du train PUBLIC en Auvergne-Rhône-Alpes



Scannez
Signez ici



Nous avons de nombreuses propositions pour développer le train public voyageurs et FRET en Auvergne Rhône Alpes. Elles sont crédibles, finançables et surtout nécessaires.

Pour la CGT, les décisions aussi importantes ne peuvent se prendre en catimini dans les salons feutrés de l'Hôtel de Région. Les usagers, les citoyens et les cheminots ont leur mot à dire, la CGT entend bien porter cette voix !