

Collectif AuRail

22 organisations d'usagers d'Auvergne Rhône Alpes pour la défense du train

<https://aurail.eu>

voeuferroviairecper23aura@gmail.com

Compte – rendu de la réunion du 10 avril 2025 à Lyon entre AuRAil et SNCF Réseau

En présentiel ou en visio :

- Mme Leloup Béatrice, directrice territoriale SNCF Réseau AuRA,
- Mme Lardellier Séverine, directrice Communication et Dialogue Territorial, SNCF Réseau AuRA,
- M. Robredo Muga Gabriel, chargé des relations institutionnelles et de la concertation, SNCF Réseau AuRA,
- M. David Nicolas, chargé de mission infrastructure et mobilité SGAR,
- M. Antoine Goupil, Chef de service DREAL AuRA.
- Richard ORTIZ (2RATL)
- Thierry Manceau (Collectif Brevenne)
- Roland Gorgeret (Collectif Brevenne)
- Christian Roy (RTV - Fédération agir pour la ligne Clermont Ferrand Ussel Tulle)
- Marc Gouttebroze (Usagers Transports haut Allier)
- Jean-Bernard Lemoine (ALPRAIL - ADT 74)
- JF Cullaafroz (VR)
- Brigitte Vitry (CUTPSA07)
- Kevin MERCIER (Adelifpaly)
- Isabelle TREFF (Adelifpaly)
- Karine Legrand (LeTrain634269)

Nous avons remercié Madame B. Leloup de nous avoir accueilli.

Voici les réflexions puis les questions que nous avons posées, dans le détail.

A. En préambule, notre long constat :

Nous avons la forte conviction après observation de plus d'une dizaine d'années de la façon de faire de SNCF Réseau que

*** tout est fait pour ne pas moderniser les LDFT et les maintenir dans un état proche de la fermeture** ce qui permet cette menace auprès des régions auxquelles on demande des financements.

Les usagers en sont les grands perdants avec des ralentissements qui ne sont pas résolus, des temps de trajet allongés et une dégradation sciemment calculée.

*** tout est fait pour dégrader le réseau ferroviaire qui vous a été légué** et empêcher l'amélioration des fréquences de circulation, par exemple en supprimant les voies d'évitement dans les gares et les postes d'aiguillages.

Nous en demandons le rétablissement, de quelque manière que ce soit y compris par des automatismes, pour améliorer la fluidité et la sécurisation des circulations de nos trains du quotidien.

** **qu'il y a inégalité de traitement du citoyen dans la réponse donnée** aux incidents s'il est desservi par une ligne historique monovoie, ou par une ligne électrifiée à deux voies. Et nous trouvons ça inadmissible. SNCF Réseau rajoute des aléas à la fragilité de ces axes.*

** **que vous refusez de mettre les moyens techniques sur ces lignes LDFT** qui composent 80% du réseau auvergnat par exemple.
*Vous condamnez le réseau de cette ancienne région.**

** **que les travaux "de routine" avec coupure totale s'installent très durablement** et de plus en plus sur ces lignes fragiles alors que tout devrait être fait pour y maintenir les quelquefois -rares- circulations.*

** **que vous poussez les pions**, case après case, année après année, **vers les fermetures que vous avez décidées** et que vous avez conseillées aux régions, afin de ne conserver qu'un réseau grandes lignes voire TGV beaucoup plus facile à entretenir.
*Nous nous y opposons et demandons que vous mettiez les moyens pour entretenir ET MODERNISER les LDFT avec les crédits que l'on vous donne.**

Nous constatons que SNCF réseau a tout pouvoir en ce qui concerne le ferroviaire français alors que vous n'êtes que le prestataire technique, monopolistique certes, des voies et installations :

- En se présentant à la fois comme **EXPERT, en agissant comme CONSEILLER FINAL donc DÉCIDEUR DE FAIT** auprès des AOT.

- En **présentant des coûts d'opération DISSUASIFS** aux élus, toujours multipliés par deux, jusqu'à six fois ou plus, lorsque le projet ne vous convient pas.

- En étant d'une **OPACITÉ à toute épreuve en ce qui concerne les réelles affectations des budgets aux travaux**, ainsi que dans l'attribution des marchés de sous traitance.

- En ne **recourant que très rarement aux solutions de RÉEMPLOI** sur nos "petites lignes" qui permettent pourtant de diminuer les coûts de moitié.

- En **n'engageant pas de plan de modernisation du réseau ENTIER mais en préférant procéder par petites touches**. Ce qui induit des surcoûts de petite échelle.

- En **refusant de mettre les moyens techniques suffisants pour la modernisation de certaines lignes** pourtant axes principaux de certains projets comme les JO d'hiver 2030.

- et n'évoquons pas **les normes que vous avez bâties bien souvent inadaptées ou obsolètes** / aux circonstances. Incompatibles avec les normes au minimum européennes. Le tout afin "fermer" le système normatif national. Et nous isoler.

Les conséquences sont dramatiques pour les décideurs qui sont obligés de faire des choix de matériels souvent moins performants et plus chers car répondants à vos restrictions Franco françaises. Quand ils existent.

De même pour les installations de signalisation alors que leur modernisation est essentielle à l'augmentation de trafic imposée par la demande.

Enfin la plupart du temps toutes vos façons de faire mettent l'Etat et les citoyens devant le fait accompli.

QUESTIONS :

Concernant la modernisation et centralisation des aiguillages : peut-on disposer de la carte des modernisations ? Quid de ceux laissés en manuel ? Les lignes les intégrant vont elles être fermées (ou « suspendues »)?

Il a été répondu que cette carte des modernisations envisagées était disponible.

> > Merci de nous la faire parvenir.

Concernant le système de modernisation nommé NEXT REGIO spécifique aux LDFT chez SNCF : peut-on en espérer l'application sur nos lignes et quand ?

Réponse très évasive.

Il a ensuite été fait un tour de table des questions locales de nos organisations :

B. Ligne Clermont Roanne Lyon

Pas de réponse satisfaisante aux questions posées.

C. Lignes de la Vallée du Rhône (Rive gauche et droite)

1/ Concernant la rive droite :

Au Nord : dans un premier temps, dans le cadre de la réouverture de la ligne Lyon-Nîmes, AuterVR demande la remise en service de la liaison St-Rambert-d'Albon- Lyon Perrache, via Peyraud, avec des arrêts à St-Pierre-de-Bœuf-Condrieu-Givors Canal, (avec une connexion avec la ligne Lyon-Saint-Etienne), comme cela existait jusqu'en 1973,

La saturation du trafic en rive gauche, le renforcement du trafic automobile sur l'ancienne RN 86 (20 000 véhicules jour à Condrieu), couplé à la fermeture annoncée du Pont de Condrieu (empêchant de gagner la gare des Roches-Saint-Clair), qui nuira aux habitants des bassins de Condrieu-Pélussin et Annonay (Rhône-Loire-Ardèche), et l'appétence croissante des populations pour le train, sont autant d'éléments qui justifient largement cette demande. Cette attente forte est appuyée par les élus locaux, départementaux et nationaux.

Au Sud : la gare du Teil va rouvrir fin 2026 pour pouvoir emprunter les trains vers Nîmes : c'est une très bonne nouvelle, mais les habitants de Viviers et Bourg-Saint-Andéol vont continuer à les regarder passer. Il est donc impératif de rouvrir ces deux gares.

De plus, le projet de liaison entre Le Teil et Romans, annoncée par Laurent Wauquiez, est au point mort depuis la restitution de l'étude Avant Projet en 2021, alors même que la situation est très compliquée sur la RD 86. Par exemple, on compte 16 000 véhicules dans chaque sens par jour à Rochemaure. Dans le même temps, la centrale de Cruas commence son grand carénage, avec des milliers de salariés en plus sur les routes.

Les trains de voyageurs, fortement attendus par les Ardéchoises et les Ardéchois devraient y circuler, et cette attente est là-aussi relayée par les élu.e.s de la vallée de toutes sensibilités politiques, comme en attestent plusieurs réunions tenues depuis le début 2025.

C'est pour manifester cette attente, que le 16 novembre 2025, nous entendons faire circuler un convoi de voyageurs préfiguratif entre Lyon-Perrache et Bourg-Saint-Andéol.

2/ Concernant la rive gauche :

Une réunion de travail tenue ce mercredi 9 avril à la Région Aura a laissé entendre que les travaux prévus jusqu'à fin 2026 déborderaient sur 2027, voire 2028. Ceci handicape gravement les voyageurs, en journée où ils sont obligés de prendre des autocars, comme pour les trains de 21h20 (et 22h20 d'ici 2026). Nous aimerions connaître avec clarté les délais de ces travaux afin que les usagers retrouvent des conditions normales de déplacement.

D. Ligne Lyon Paray le Monial

Pas de réponse satisfaisante aux questions posées.

E. Lignes de la vallée de la Brévenne

1/ La question de la coexistence d'un réseau avec plusieurs écartements et normes est-elle envisageable ?

Réponse : On l'étudiera si on nous le demande.

F. Ligne Tulle - Ussel – Le MontDore – Clermont Ferrand

1/ Il est demandé les démarches nécessaires à la réouverture de la ligne.

Aucune réponse.

G. Lignes des Alpes

1/ Rénovation de l'axe Grenoble Veynes pour les JO d'hiver 2030

Réponse : confirmation la participation de SNCF Réseau pour la rénovation totale (on le savait depuis plusieurs mois).

2/ Rénovation de l'axe La Roche Sur Foron - Saint Gervais - Le Fayet qui devait fermer fin 2025 pour 18 mois,

Réponse : il ne fermera pas... mais on attendra 2031 après les JO.

3/ Ligne Oyonnax - Saint Claude :

Réponse: elle est "suspendue".

4/ Retour de l'Alpazur, ligne Genève Digne Nice :

Réponse: pas au courant.

H. Ligne Clermont-Ferrand Thiers Boën Saint-Etienne :

Après avoir remercié Mme Leloup pour son courrier du 21 novembre 2024 une question complémentaire qui se trouvait dans notre courrier du 24/10/2024 :

L'association souhaite que les montants estimatifs communiqués lors de toute communication avec les élus ou autre organisme précisent que c'est "à dire d'expert".

1/ Comment expliquez-vous que le devis précis annoncé lors d'une commission transport avec la région et SNCF réseau en 2018 annonçait 50 millions d'euros voir 35 millions d'euros en cas d'utilisation d'un train travaux, soit 3 fois plus élevé en 2022, soit 4 ans plus tard ?

2/ Les collectivités de : Ambert – Arthun - Boën Sur Lignon – Champoly – Chateldon – Chausseterre – Courpière - La Chamba - La Monnerie Le-Montel – Lempty - Les Salles - La Tuilière – Lezoux – Noiretable – Peschadoires - Saint Didier Sur Rochefort - St Laurent Sur Rochefort - St Just En Chevalet - St Martin-La-Sauveté - St Priest La Vêtré – Thiers – Trelins - Vêtré Sur Anzon – Viscomtat - Vodable Montagne - Clermont-Métropole - Conseil Départemental De La Loire - Conseil Départemental Du Puy De Dôme - Entre Dore Et Allier - Pays D'urfe - Thiers Dore Et Montagne - La Région Auvergne Rhône-Alpes par un vœu ou par un amendement pour cette dernière, demande la préservation de l'emprise ferroviaire en procédant au débroussaillage afin de "ne pas insulter l'histoire" comme le dit Mr Aguilera, Vice-président aux transports de la région. Nous comprenons que vos équipes ne soient toujours pas disponibles depuis le 9 novembre 2024 afin de réaliser le débroussaillage. Pourquoi ne faites-vous pas appel aux entreprises locales compétentes utilisées par le syndicat mixte ferroviaire du Livradois Forez pour sous-traiter cette demande récurrente des communes et de la région ?

3/ Nous attendons toujours l'origine de la photo du passage à niveau afin de faire rectifier l'erreur auprès de l'ensemble des interlocuteurs qui ont reçu le courrier erroné du 30 mai 2024.

4/ Comme demandé dans notre courrier du 24 octobre 2024, pourriez-vous nous transmettre les rapports d'anomalies des passages à niveau : 74, 61, 35,36,54,59,69,70,73,77 ?

I. Ligne des Cévennes :

1/ Le renouvellement, la modernisation de la voie et de la signalisation sont demandés par toutes les communes, les élus et les usagers de la ligne depuis plusieurs années voire décennies.

2/ Nous avons consulté les interruptions de circulations depuis 14 ans *HORS GREVES* :

2011 - 2 mois (automne)

2012 - 5 mois (à partir de juillet)

2013 - 3 mois (automne)

2014 - 2 mois (automne)

2015 - 2 + 2 mois (hiver printemps) + 8 mois (mars à mi-décembre)

2016 - plus de 2 mois (travaux éparpillés toute l'année) + 3 mois à l'automne

2017 - 2 mois (printemps)

2018 - 3 mois (printemps)

2019 - 3 mois (printemps)

2020 - 2 à 4 mois (covid)

Notre lettre conjointe de 4 organisations au PDG SNCF concernant les coupures le 21 déc 2020

2021 - 3 mois et demi (printemps)

2022 - 2 mois et demi (printemps)

Jean-Luc Gibelin VP Occitanie annonce la fin des coupures totales pour travaux en 2024.

2023 - 4 mois

2024 - 3 mois et demi

2025 - 3 mois et demi ALORS que sur la partie Occitanie de la ligne, au sud de Langogne les circulations reprennent mi Avril de cette année.

C'est insupportable. Il est demandé que les travaux de maintenance soient faits en mi journée pour laisser au moins un train circuler. Ou que les travaux de modernisation, si un jour ils arrivent, soient effectués d'une traite avec éventuellement une longue coupure une fois pour toutes.

Réponse : ce n'est pas au programme.

3/ Depuis 10 ans la section de ligne entre Monistrol d'Allier et Chapeauroux est limitée à 40 km/h. Malgré les promesses cet état de fait reste inchangé.

Il est demandé une nouvelle fois le rétablissement des circulations aux vitesses nominales de la ligne soit 70 à 80 km/h.

Réponse : ce n'est pas au programme.

Conclusion :

Un bilan de notre première rencontre avec la direction de SNCF Réseau AuRA proche du néant.