



## Un système perfectible, pour peu qu'on lui donne les moyens

Quinze ans après la généralisation du cadencement du TER sur notre région, le constat est là : le nombre d'usagers quotidien s'est envolé. Ce véritable succès est l'illustration que le TER répond à une attente forte du public, en termes de déplacements efficaces, économiques et respectueux de l'environnement. La pandémie a mis un coup de frein à la progression de la fréquentation mais la demande est bien là.

Pour autant, le système TER aurhalpin n'est pas exempt de tout reproche. Régulièrement, ses usagers doivent subir des désagréments (retards, suppressions de trains, rames bondées, etc.). À mesure que les années passent, certaines problématiques deviennent récurrentes. Les différentes réformes du système ferroviaire français n'ont eu pour effet que :

- De complexifier le fonctionnement de l'entreprise SNCF en la déstructurant,
- D'amoindrir les moyens attribués pour son fonctionnement,
- En réduire significativement ses capacités d'investissement.

Aujourd'hui, il n'y a peu ou pas de mutualisation des moyens humains et techniques au sein de la SNCF. Les services se tournent le dos, ce qui génère des dysfonctionnements de plus en plus réguliers et de plus en plus importants. D'autre part, les infrastructures régionales sont largement saturées par endroits (abords de Lyon, Grenoble, Chambéry).

« À travers les conventions qui les lient, la Région impose à l'entreprise ferroviaire de faire PLUS AVEC MOINS. »

Il faudrait investir massivement dans les infrastructures mais SNCF-Réseau voit ses capacités financières largement amputées.

Pour « enfoncer le clou », la Région Auvergne-Rhône-Alpes rechigne à verser les montants (100M€) qu'elle doit à la SNCF pour le niveau de service contractualisé. Cette inextricable équation est aujourd'hui la source de bien des dysfonctionnements ou de la baisse du service offert observés par les usagers : ce sont de plus en plus de gares sans guichet, déshumanisées, des trains sans contrôleur, sans chauffage ou climatisation, des perturbations, des voyageurs livrés à eux-mêmes...

## Historique

### Des omnibus au TER ...

Longtemps délaissés, les trains omnibus ont retrouvé leurs lettres de noblesse dans le courant des années 90, quand ils ont été dénommés « TER », quand des moyens ont été donnés pour les moderniser. Pour autant, le chemin à parcourir était encore important et il a fallu attendre les années 2000 pour que les déplacements régionaux deviennent une préoccupation et une priorité pour les élus régionaux à qui incombaient leur financement.

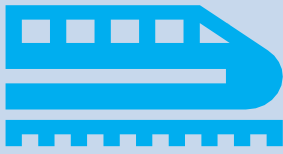
**POUR NOTRE REGION, LE CHANGEMENT DE PARADIGME A ETE OPERE AVEC LA GENERALISATION DU CADENCEMENT DU TER RHONALPIN EN 2007.**

La CGT a coutume de dire que « la fréquence engendre la fréquentation ». Le cadencement a fait la démonstration de ce dire : avec plus de trains – et donc plus de souplesse pour s'organiser –, bien des personnes ont laissé leur voiture au garage et ont fait le choix du TER.

Un tel changement d'échelle dans le trafic TER n'a été possible que parce la ligne politique était volontariste et que l'entreprise publique SNCF avait le savoir, les compétences techniques et humaines pour relever ce défi.

Cependant, un virage est opéré en 2015 dans les choix politiques. La nouvelle majorité en place délaisse certains aspects de la convention, notamment en ce qui concerne le réseau de vente, la présence des contrôleurs à bord de tous les trains, préférant privilégier la sureté à travers la vidéosurveillance et des équipes de Surveillance générale (police ferroviaire). La notion de service public a déserté le discours officiel des dirigeants de la région.

**CHIFFRES CLÉS**



**1500**  
TRAINS TER  
PAR JOUR

**600**  
AUTOCARS  
PAR JOUR

**200 000**  
USAGERS  
PAR JOUR DES  
**338** GARES

## Convention TER, KESACO ?

Depuis le milieu des années 1990, différentes lois ont transféré la gestion et le financement des transports aux régions. Depuis 1997, la région Rhône-Alpes puis AURA est ainsi devenue l'*autorité organisatrice*, c'est-à-dire que c'est à elle que revient l'essentiel des décisions quant au niveau de service des TER sur son périmètre.

Elle signe une convention avec la SNCF qui précise les volumes de dessertes (nombre d'allers-retours sur chaque ligne), le nombre d'arrêts dans les gares, les services à bord ou au sol, etc. avec un montant alloué pour la réalisation des objectifs fixés. C'est également à la région de financer l'acquisition ou la modernisation des trains. La durée de la convention peut varier de 5 à 10 ans.

### FAIRE BOUGER LES LIGNES !

La CGT a travaillé depuis 2016 sur la question de la convention TER. Nous avons rédigé un cahier des charges complet reprenant l'ensemble de nos propositions !

Cette convention AURA signée en 2017 n'a pas été à la hauteur des enjeux de mobilités, de services rendus aux usagers et de transition écologique.

### ECRIRE UNE NOUVELLE CONVENTION DE HAUT NIVEAU AVEC LA SNCF

L'État et la Région, chacun en ce qui les concerne, doivent répondre véritablement aux besoins et au défi environnemental !



L'élément central d'une convention TER, ce sont les cheminots. Quel que soit son grade, sa fonction, chacun a sa place et a son rôle, nous sommes le cœur du système ! Le travail c'est **EUX** ! Le Service Public ferroviaire, c'est encore **EUX** !

## Déni de démocratie participative

### Les usagers doivent pouvoir s'exprimer !

Alors que la CGT avait obtenu la mise en place de Comités de Lignes dans lesquels usagers, associations d'usagers et syndicats de cheminots participaient de plein droit, la Région a préféré les remplacer par des comités mobilités, avec une participation restreinte et sans réelle discussions sur les besoins exprimés !

Dans la prochaine convention, ces comités de lignes doivent évoluer pour permettre à l'ensemble des acteurs de s'exprimer au plus près des usagers.



## FOCUS

### Un réseau contracté !

L'état du réseau a de fortes conséquences sur la qualité, la ponctualité et la pertinence de l'offre ferroviaire.

Le modèle économique imposé par les réformes ferroviaires successives, ayant pour objectif de préparer le lit de la concurrence, ne fonctionne pas ! Les stratégies du business ferroviaire font aller le système dans le mur. SNCF Réseau, dont la boussole libérale est l'équilibre financier et la productivité actionne deux leviers, au détriment des usagers du rail :

- La baisse de l'investissement,
- L'augmentation des péages versés par les transporteurs utilisateurs du Réseau (qui ne manqueront pas de répercuter la hausse des péages sur le prix du billet à payer par l'utilisateur du train) ;

La maintenance et la régénération du réseau souffrent donc d'un sous-investissement chronique : l'État se désengage, et cela entraîne limitations de vitesse, incidents et retards en cascade, voire, in fine des fermetures de lignes !

Sur les dix dernières années, cela a entraîné des fermetures de lignes en AURA :

- Volvic-Ussel (2014)
- Laqueuille-Le-Mont-Dore (2015)
- Boen-Thiers (2016)
- Oyonnax-St-Claude (2017)

**QUEL GACHIS !**



## Le spectre de la concurrence en Auvergne-Rhône-Alpes

### Une fausse réponse à de vraies PROBLÉMATIQUES qui tendent à s'accroître !

Face aux dysfonctionnements, la solution régulièrement avancée par certains édiles régionaux passerait par la mise en concurrence des services TER. Cette option serait à leurs yeux l'unique « recette miracle » pour améliorer la situation en plus d'une promesse d'abaisser les coûts de fonctionnement.

C'est la même ligne directrice qui guide les élus d'autres conseils régionaux ayant décidé de briser le « monopole » de la SNCF.

S'il est vrai qu'en Europe bien des services régionaux ont été ouverts à la concurrence, c'est le mouvement inverse qui se dessine. Ainsi, la Norvège, l'Allemagne, le Royaume-Uni, la Suisse font machine arrière. Les promesses de la libéralisation des services ferroviaires n'ont jamais été atteintes ; au contraire, elles ont produit des difficultés dans la production sans être à la hauteur des espoirs portés par les acteurs des entreprises privées. Pourquoi la France ferait exception ?

**Qu'on en juge : la région Provence-**

**Alpes-Côte-d'Azur a décidé très dogmatiquement d'attribuer la ligne Marseille – Nice (l'axe phare de son périmètre) à l'opérateur Transdev. Celui-ci a remporté le marché en imposant à la région (et donc aux contribuables) ses conditions : rames neuves, atelier de maintenance dédié. Il en résultera des coûts de fonctionnement plus élevés que ceux présentés par la SNCF aujourd'hui.**

Ouvrir le TER à d'autres acteurs suppose bien des adaptations de l'existant. Pour des raisons financières, légales, opérationnelles, il faut tout séparer. Ce scindement des services TER (appelé aussi allotissement) est le passage préalable avant une vente à la découpe du marché TER. Mais cela a des

conséquences d'une part sur le fonctionnement, d'autre part sur les frais de fonctionnement. Par exemple, s'il faut aujourd'hui 8 rames pour faire fonctionner une étoile ferroviaire, si celle-ci est répartie entre deux opérateurs distincts, il en faudra peut-être dix après puisqu'il n'y a plus de mutualisation possible. Il en va de même pour certaines installations techniques. Cela génèrera nécessairement des coûts supplémentaires et des situations inextricables en cas d'incident ou d'arbitrage entre entreprises.



DÉCRYPTAGE

## L'ESCROQUERIE EN REGION PACA

En PACA, la région politique, identique à celle d'AURA, a fait le choix dogmatique d'attribuer des lignes ferroviaires à l'entreprise TRANSDEV.

### Dans les faits, sur PACA :

- Transdev va percevoir 10 millions de subventions avant même que le premier train roule (première circulation prévue en 2025) ;
- Ce contrat obtenu par Transdev lui rapportera 50 millions € par an pendant toute la durée de celui-ci (10 ans avec 2 années supplémentaires en option) ;

La Région PACA financera également :

- L'achat de matériels roulants (10 à 12 rames) ;
- La construction d'un atelier de maintenance alors que des ateliers SNCF existent déjà.

Cela représentera un investissement de 270 millions d'euros dont seulement 4 millions à la charge de Transdev

### Alerte info

▶ En PACA, le coût Km-train avec la SNCF est aujourd'hui de 15,80€.

**Il sera de 20 € en 2025 avec l'arrivée de Transdev**



# RECONSTRUIRE PLUTÔT QUE DÉTRUIRE

*D'autres orientations sont possibles,  
pour améliorer, moderniser et développer le TER sur notre région.*



Ainsi, les Secteurs fédéraux CGT des cheminots des régions Auvergne-Nivernais, Lyon et Alpes font les propositions suivantes :

- L'attribution de l'ensemble du marché TER à l'entreprise publique SNCF pour son savoir-faire, ses compétences, pour son personnel formé, pour l'unicité de l'offre et de l'exploitation ?
- Réouverture des guichets du premier au dernier train, pour l'information, la vente,
- Présence systématique à minima d'un contrôleur par train pour l'information, la sûreté, la sécurité,
- La modernisation profonde du réseau pour améliorer son efficacité et sa fluidité (électrification de certaines lignes, signalisation performante), etc ?
- Doublement de certains axes notamment en Savoie et Haute-Savoie,
- Augmentation de la fréquence (cadencement) pour répondre aux attentes des usagers et accompagner la hausse des trafics,
- Acquisition de nouvelles rames pour accompagner la croissance des trafics et éliminer les plus anciennes peu accessibles pour les personnes en situation de handicap,
- La construction d'installations pour la maintenance du matériel roulant judicieusement réparties sur le réseau régional,
- La réouverture rapide des lignes de Clermont-Fd-Montluçon via Les Ancizes et Lapeyrouse, Clermont-Fd-Volvic-Le Mont-Dore/Ussel, Vertaizon-Billom, Dunières-Firminy, Boën – Thiers, Oyonnax – Saint-Claude, Brion-Montréal-La Cluse – Bellegarde, Sathonay – Trévoux, la Rive droite du Rhône (Givors – Nîmes) et la ligne de la Brevienne, et la mise en place d'un cadencement en Auvergne,
- Développement des relations interrégionales avec la Bourgogne-Franche-Comté, Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Occitanie, Nouvelle-Aquitaine, Centre-Val-de-Loire,
- Mise en accessibilité de l'ensemble des gares et des trains pour les Personnes en Situation de Handicap, avec une prise en charge par agents SNCF formés,
- Un taux de TVA à 5,5% sur les billets de train,
- Pour une intermodalité des transports et de la tarification : Afin d'offrir une véritable alternative à l'automobile, la CGT revendique l'instauration d'un abonnement de type « Navigo » comme en Île-de-France

permettant l'accès à tous les réseaux à l'échelle de la région avec un abonnement unique. La carte Oûra ne répond pas aujourd'hui à ces critères. Enfin, le versement mobilités doit être élargi et augmenté pour financer les transports du quotidien.

## - Appel à contribution des usagers-

Nom : .....Prénom : .....

Ligne SNCF utilisée : De.....à.....

**Je soutiens les propositions CGT :**

- **Plus de trains et de services (dans les trains et dans les gares).**
- **Moderniser le réseau.**
- **Fiabiliser la maintenance du matériel.**
- **La concurrence n'est pas la solution.**



Bulletin à retourner à secteur fédéral CGT des cheminots de la Région de Lyon, 23, rue Pierre Semard, 69007 Lyon ou flasher le QR CODE puis signer sur [change.org](http://change.org).

