

PROJET DE REMISE EN MARCHÉ DES TRAINS DE NUIT DANS LE MASSIF CENTRAL

INTRODUCTION

1. BESOINS
EN PERSONNEL
2. MATERIEL ROULANT
3. HORAIRES DES TRAINS
4. CONTACTS



Depuis août 2003, comme vous le savez, les liaisons ferroviaires de nuit entre Paris et Aurillac, et Paris et Nîmes, via Clermont-Ferrand n'existent plus.

Pire encore, depuis 2008, les liaisons directes et sans changement sur ces relations pour gagner Paris n'existent plus, et les voyageurs doivent changer de trains à Clermont-Ferrand. Ces changements de trains entraînent des complications pour certains usagers (changement de quais, port des valises, stress inhérent aux correspondances, ...) notamment sur des relations comme celles-ci où une population vieillissante empruntait justement ces trains pour la commodité de monter à un endroit et rejoindre Paris sans changer de train.

Le Massif Central, grand oublié des investissements TGV et qui fait souvent parler de lui pour sa ligne Clermont-Ferrand- Paris, mérite autre chose en termes de dessertes ferroviaires.

Comme le souhaite le gouvernement via son ministre délégué aux transports, la vitalité de nos territoires et son désenclavement passent par la relance de certaines liaisons ferroviaires de nuit.

La CGT Cheminots et ses secteurs fédéraux de Clermont-Ferrand et de Montpellier, par ce document, s'engagent dans cette relance aux côtés des différents acteurs locaux et des populations. Nous vous démontrons ici, de façon factuelle, que cette relance est possible « tout de suite » avec l'organisation actuelle de la SNCF. Nous nous attachons à vous donner des informations exactes et vérifiées avec des documents réels et internes nous servant de base de travail.

Pour aller d'Aurillac et de Nîmes à Paris avec un train de nuit assuré par des voitures SNCF type corail, la situation serait la suivante :

- ✓ *Départ de Nîmes et Aurillac avec deux trains différents devant arriver en gare de Clermont-Ferrand avec des locomotives diesel car ces lignes au sud de Clermont-Ferrand ne sont pas électrifiées.*
- ✓ *A Clermont-Ferrand, l'équipe de manœuvre « prend en charge » ces deux trains pour n'en former qu'un seul avec une locomotive électrique.*
- ✓ *Dans l'autre sens, au départ de Paris, un seul train avec des voitures identifiées par destinations.*
- ✓ *Une fois arrivée à Clermont-Ferrand, la locomotive électrique est écartée. Une locomotive diesel est mise en place, les voitures corail sont dételées suivant leur destination, et un premier train part. Une seconde locomotive est attelée après que le premier train soit parti avec les voitures restantes pour la seconde destination, et un second train part de Clermont-Ferrand. Dans ce sens, nous n'avons pas besoin de locotracteur pour assembler un train comme dans l'autre sens, mais juste d'un agent de manœuvre pour former ces trains.*



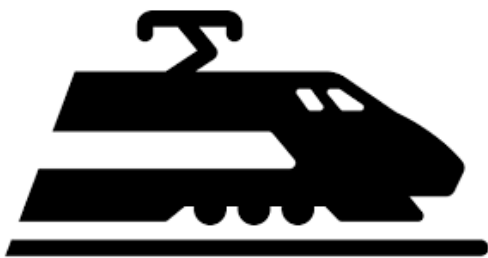
1 - BESOINS EN PERSONNEL

Afin de garantir un service efficace rendu aux usagers pour la circulation de ces deux trains, du personnel cheminot formé est nécessaire. Des postes d'aiguillage, aux besoins en contrôleurs et conducteurs, l'organisation actuelle de la SNCF le permet.

Avec les horaires que nous envisageons :

- *Aucun besoin en personnel supplémentaire dans les différentes gares au sud de Clermont-Ferrand, que ce soit le matin ou le soir, pour assurer la circulation et le cantonnement des circulations. En effet, dans nos horaires de circulation, toutes les gares sont actuellement ouvertes. Au pire, quelques ajustement horaires à la marge seraient nécessaires.*
- *Les postes d'aiguillage de la gare de Clermont-Ferrand et ceux au-delà étant ouverts 24 heures sur 24, il n'y a pas de sujet pour assurer la circulation des trains.*

- La gare de Clermont-Ferrand, où des opérations de manœuvre sont nécessaires pour raccorder les deux trains venant de Nîmes et d'Aurillac, ou assurer leur coupe depuis Paris, est ouverte entre 04h00 et 00h00. Les équipes de manœuvre et le locotracteur de manœuvre sont également présents dans cette plage horaire. Nous avons donc prévu les opérations de manœuvre en gare de Clermont-Ferrand entre 23h00 et 23h45 et entre 04h00 et 04h45. Des ajustements à la marge seront également utiles suivant le scénario envisagé.
- Des dépôts de conducteurs sont présents sur le parcours des trains pour assurer la conduite de ceux-ci (Paris, Nevers, Clermont-Ferrand, Aurillac, Alès, Nîmes). Certains conducteurs sont formés à la conduite des locomotives utilisées pour tracter les rames de nuit. D'autres seront à former avec 3 jours de formation par conducteur, ce qui ne posera pas de problème en termes d'organisation.
- Des résidences de contrôleurs existent également sur tout le parcours. Au-delà de leur rôle de contrôle à bord, les contrôleurs ont des missions de sécurité et de sûreté à bord pour s'assurer de la tranquillité des voyageurs. Des résidences existent également à Paris, Nevers, Clermont-Ferrand, Aurillac ou Nîmes.
- La gare de Clermont-Ferrand, pour son côté « escale » est ouverte également entre 04h00 et 00h00. L'accueil des voyageurs en gare de Clermont-Ferrand sera donc assuré.
- En gare de Paris, de Nîmes ou d'Aurillac, du personnel SNCF est actuellement en poste pour assurer la manœuvre de ces trains à l'arrivée ou au départ.
- En gare d'Aurillac, de Paris ou de Nîmes des équipes de nettoyages sont également présentes. Une prestation supplémentaire sera à demander pour assurer le nettoyage des rames.



2 – MATÉRIEL ROULANT

Deux scénarios se dessinent pour les trains de nuit dans le Massif Central.

Un « classique » avec locomotives + voitures corail couchette. Le parc SNCF existant et en cours de rénovation devrait permettre d'absorber cette charge supplémentaire. 22 voitures, au maximum, suffisent pour assurer ces deux relations. Des locomotives diesels (pour le trajet au sud de Clermont-Ferrand) et électriques (entre Clermont-Ferrand et Paris) sont disponibles à Clermont-Ferrand (les électriques sont déjà utilisées pour le Clermont-Paris, et des diesels sont disponibles en réserve au dépôt) et à Nîmes. Les diverses manœuvres afférentes à ce type de matériel seraient effectuées par des agents SNCF déjà présents dans les gares de Clermont-Ferrand, Nîmes et Aurillac.

Néanmoins, nous pouvons aussi envisager l'acquisition de rames type Coradia Liner de chez Alstom en version nuit. L'avantage de ce type de rames, en plus de la modernité, serait que les opérations de manœuvre seraient bien plus rapides car nous sommes sur du matériel type « TER » où les

attelages sont automatiques et gérés par le conducteur. Les manœuvres pour changer de locomotive n'existeraient donc plus dans les gares de Clermont-Ferrand, Aurillac et Nîmes, et les interventions des équipes manœuvres n'auraient plus lieu d'être.

Avec ce type de matériel, nous pouvons également envisager qu'une « tranche » directe puisse également être mise en service depuis Millau (ou Béziers) avec attelage et dételage en gare de Neussargues (opération qui prend environs 5 minutes).

Au départ de Nîmes, un TER à destination de Mendes pourrait être couplé au train de nuit (nécessité que celui-ci soit assuré avec du matériel Coradia en version de jour donc « régionalis ») et dételé en gare de La Bastide pour continuer vers Mende (comme cela se fait déjà sur certains TGV par exemple).

3 - HORAIRES DES TRAINS



Les horaires des trains ci-dessous ont été réalisés en tenant compte des horaires d'ouverture actuels de TOUTES les gares. Nous avons analysé tous les horaires de tous les jours de la semaine afin que ces circulations s'intègrent dans le plan de transport actuel, et donc que les croisements avec les autres trains en circulation se fassent sans poser le moindre souci. Néanmoins, des adaptations horaires, à la marge pour prolonger les horaires d'ouvertures de certaines gares, sont à prévoir sans pour autant revoir l'organisation actuelle en personnel des secteurs circulations.

NIMES – CLERMONT FERRAND – PARIS

SENS PAIR	SENS IMPAIR
<u>Nîmes</u> : 18h15	<u>Paris</u> : 22h30
<u>Alès</u> : 18h45	<u>Clermont-Ferrand</u> : 04h05 / 04h25 (Avant fret Sarliève)
<u>Génohac</u> : 19h30 (croisement Fret)	<u>Issoire</u> : 04h50
<u>Villefort</u> : 19h55	<u>Arvant</u> : 05h10
<u>La Bastide</u> : 20h15 (croise 873995)	<u>Brioude</u> : 05h25
<u>Langogne</u> : 20h35	<u>Langeac</u> : 05h50
<u>Monistrol d'Allier</u> : 21h30	<u>Monistrol d'Allier</u> : 06h15
<u>Langeac</u> : 21h55	<u>Langogne</u> : 07h10
<u>Brioude</u> : 22h20 (croise 873681)	<u>La Bastide</u> : 07h30
<u>Arvant</u> : 22h30	<u>Villefort</u> : 07h50
<u>Issoire</u> : 23h00	<u>Génohac</u> : 08h05
<u>Clermont-Ferrand</u> : 23h30 / 23h55	<u>Alès</u> : 08h45
<u>Paris</u> : 07h00	<u>Nîmes</u> : 09h15

AURILLAC – CLERMONT FERRAND – PARIS

SENS PAIR	SENS IMPAIR
<u>Aurillac</u> : 20h00	<u>Paris</u> : 22h30
<u>Vic-sur-Cère</u> : 20h15 (croise 873817)	<u>Clermont-Ferrand</u> : 04h05 / 05h00 (Après fret Sarliève)
<u>Le Lioran</u> : 20h35 (croise 873821)	<u>Issoire</u> : 05h25
<u>Murat</u> : 20h50	<u>Brassac-les-Mines</u> : 05h45
<u>Neussargues</u> : 21h00	<u>Arvant</u> : 05h55
<u>Massiac</u> : 21h20 (croise 873825)	<u>Massiac</u> : 06h20
<u>Arvant</u> : 21h55	<u>Neussargues</u> : 06h45 (croise 873800)
<u>Brassac-les-Mines</u> : 22h10	<u>Murat</u> : 06h55
<u>Issoire</u> : 22h30	<u>Le Lioran</u> : 07h10
<u>Clermont-Ferrand</u> : 23h05 / 23h55	<u>Vic-sur-Cère</u> : 07h30
<u>Paris</u> : 07h00	<u>Aurillac</u> : 07h50

A noter qu'un scénario avec un départ d'Aurillac vers 20h40 est envisageable, avec un croisement du 873821 en gare de Vic-sur-Cère (prévoir un léger prolongement horaire de celle-ci), un croisement du 873825 en gare de Neussargues (agents présents), pour une arrivée en gare de Clermont-Ferrand vers 23h20. Ce scénario est bien-sûr à mettre en parallèle avec le train arrivant de Nîmes.

Une correspondance en train TER, en gare de Neussargues, depuis et vers Millau (ou Béziers) dans les horaires de passage du train Aurillac <-> Paris doit-être également envisagée. La gestion de la ligne entre Millau et Neussargues est majoritairement commandée depuis Millau, et le flux de circulation en soirée et tôt le matin permet aisément d'insérer un train TER permettant l'accès au train de nuit des Lozériens et Aveyronnais.



Comme vous le voyez, le sujet des trains de nuit dans le Massif Central est pris à la hauteur des enjeux écologiques, économiques et sociétaux par la CGT.

Nous vous démontrons ici que rien ne s'oppose à leur retour immédiat, et ainsi permettre l'aménagement et le désenclavement de nos territoires grâce à des relations directes entre nos villes et Paris.

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.

4 - CONTACTS

Secteur CGT Cheminots de Clermont-Ferrand

3 rue Guynemer

63000 CLERMONT-FERRAND

✉ cgt-cheminots@orange.fr

Anthony PRAT

☎ 06.81.28.86.65



Secteur CGT Cheminots de Montpellier

2 rue Desmazes

34000 MONTPELLIER

✉ cgtchem.secteurmpl@wanadoo.fr

