

**Présentation de René Souchon,  
Président du Conseil régional d'Auvergne  
Comité de ligne d'Aurillac – 11 mai 2009**

**PLAN RAIL AUVERGNE 2009 - 2013**

# État des lieux du réseau ferré auvergnat

- Un réseau très étendu et sous entretenu depuis longtemps :
  - ✓ 4% du réseau national,
  - ✓ 10% des « ralentissements » nationaux, c'est-à-dire des sections où les trains circulent à vitesse réduite,
  - ✓ 68% des lignes ont besoin de travaux,
- Environ 600M€ nécessaires à la pérennisation du réseau d'ici 2020 (diagnostic RFF – SNCF – Région),
- 2 lignes fermées en 2007 - 2008 pour cause de non entretien de la part de RFF et de l'État :
  - ✓ Clermont - Montluçon via Volvic – Les Ancizes – Saint-Eloy-les-Mines,
  - ✓ Montluçon – Ussel,

## Le Contrat de Projet État – Région 2007 - 2013 apportait une première réponse aux problèmes d'infrastructures.

- Le CPER n'a plus de volet routier (cf loi de décentralisation 13 août 2004 des Routes Nationales aux CG et recentrage de l'État sur son réseau dit « structurant » : les RN principales).
- Le CPER négocié entre État et Région fin 2006 – début 2007 et signé en février 2007 comprend un fort volet ferroviaire de 207M€ dont 196,5 pour la régénération des voies.
- La Région consacre déjà (hors compétences) 47,6 M€ à ce volet ferroviaire.

## Le détail du CPER 2007 – 2013 pour le Cantal. Un début de réponse mais encore en deçà des besoins..

### ■ Clermont – Aurillac,

- ✓ 40M€ de travaux dont 4M€ (hors compétence) de la part de la Région,
- ✓ Travaux de modernisation,
- ✓ Gain estimé : 5 à 10 mn de diminution du temps de trajet,
- ✓ Travaux réalisés en 2007 et en 2008 (été) sur différentes sections,

### ■ Aurillac – Figeac et Aurillac – Brive,

- ✓ Études d'amélioration inscrites au CPER. La perspective de ralentissements potentiels sur ces lignes, à l'instar d'autres en Auvergne est une des raisons qui a conduit la Région à se mobiliser fortement pour un programme supplémentaire.

## Été 2007 – octobre 2008 : face à l'augmentation des ralentissements, la Région mène un fort lobbying pour obtenir en + du CPER un **PLAN RAIL EXCEPTIONNEL**

- Été 2007 : la Région propose aux nouveaux ministres du « pack auvergnat », dont Mr Marleix, une réunion de travail sur l'état du ferroviaire. SANS REPONSES.

- Sept 2007 : info du **CRA** dans la presse « **L'Auvergne méprisée** ».

- Décembre 2007 : 1<sup>ère</sup> fermeture de ligne de la part de RFF et l'État (Montluçon – Clermont via Volvic).

- Janvier - février 2008 : Débat TV sur Clermont Première entre le Président de Région et Préfet de Région. **L'État estime qu'il n'y a pas de désengagement alors qu'une ligne vient de fermer ! Proposition de René Souchon d'un emprunt régional en contrepartie d'une baisse des péages.** Refus du Premier Ministre en avril.

- Mars 2008 : 2<sup>ème</sup> fermeture (Montluçon – Ussel).

- Juillet 2008 : Alerte sur une possible 3<sup>ème</sup> fermeture (Clermont – Nîmes).

- **Septembre 2008 : ULTIMATUM de la Région POUR UN PLAN RAIL.**

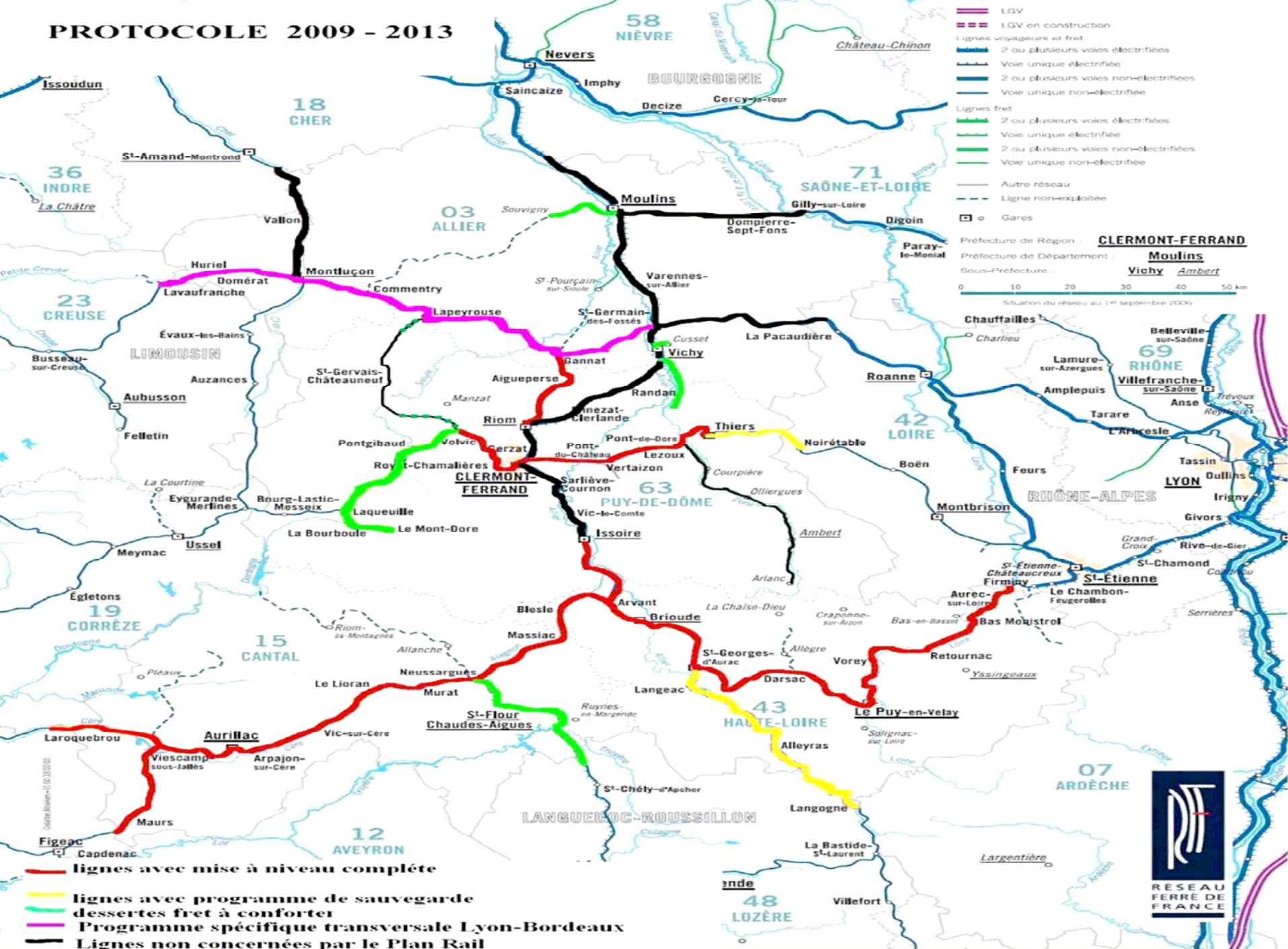
## Octobre - décembre 2008 : négociations et aboutissement du **PLAN RAIL 2009 - 2013**.

- Début octobre : suite à l'ultimatum de la Région, le Préfet de Région reçoit une lettre de négociation de JL Borloo.
- L'État pose des conditions drastiques et ne souhaite pas intervenir sur toutes les lignes. Au début de la négociation, l'État voulait fermer les relations Aurillac – Figeac et Aurillac – Brive !
- **La Région exige des interventions sur toutes les lignes en fonctionnement.**
- **La revendication régionale d'une baisse de péages est accordée.**
- Un accord est trouvé mi-décembre pour un **PLAN RAIL de 213M€**

# La répartition financière

- PLAN RAIL 2009 – 2013 = 213M€ (qui s'ajoutent au 196,5M€ du CPER) :
  - ✓ 60M€ de la Région,
  - ✓ 60M€ de l'État,
  - ✓ 93M€ de RFF,
- Total CPER + PLAN RAIL : 409,5M€ investis d'ici 2013 pour rénover quasiment toutes les lignes en fonctionnement,
- La Région contribue à ce programme à hauteur de 107,6M€, soit plus du quart. Cet effort se fait hors compétences, la Région consacre déjà 100M€ annuels aux TER (323.000 € par jour !) et depuis 2004, 108M€ pour acheter des trains neufs.
- La collectivité régionale subventionne l'État et RFF et sa participation a servi de levier.

# PROTOCOLE 2009 - 2013



**ANNEXE**

**Programme financier par section et co-financeurs**

<b>Programme spécifique</b>						
Sections retenues	Long-ligne		Montant global d'investissement	Part Etat	Part Région	Part RFF
Section Laveaufranche – Montluçon - St Germain	115		33	0	0	33

<b>1) Programme de mise à niveau</b>									
Sections retenues	Long ligne	Montant global d'investissement	Part Etat	Part Région	Part RFF	Niveau de réf. hors TER	Niveau de réf. TER fer/jour <sup>(1)</sup>	Engagement de trafic nb TER fer/jour <sup>(1)</sup>	
Volvic / Clermont-Fd	20	13	4,0	4,7	4,3	3	14	14	
Clermont-Fd / Thiers	45	8	2,4	2,9	2,7	2	17	17	
Issoire / Arvant	23	9	2,7	3,3	3,0	6	30	30	
Arvant / Aurillac	104	28	8,5	10,2	9,3	1	12	12	
Arvant / Le Puy-en-Velay	88	9	2,7	3,3	3,0	2	6	8	
Le Puy / Firminy	64	35	10,6	12,7	11,7	0	18	18	
Aurillac / Figeac	50	32	9,7	11,6	10,7	0	9	10	
Viescamp / Lamativie	27	15,5	4,7	5,7	5,1	0	8	10	
<b>TOTAL</b>		<b>149,5</b>	<b>45,3</b>	<b>54,4</b>	<b>49,8</b>				
<b>2) Programme de sauvegarde</b>									
Sections retenues	Long-ligne	Montant d'investissement inscrit dans le plan-rail	Part Etat	Part Région	Part RFF	Niveau de réf. hors TER	Niveau de réf. TER fer/j <sup>(1)</sup>		
Saint-Georges d'Aurac/Langogne	74	13	3,9	4,7	4,4	2,5	4		
Thiers/Noirétable	17	Provision de 2,5 M€ <sup>(2)</sup>	0,8	0,9	0,8	2	10		
<b>TOTAL</b>		<b>15,5</b>	<b>4,7</b>	<b>5,6</b>	<b>5,2</b>				
<b>3) Dessertes Fret</b>									
Sections retenues	Long-ligne	Montant d'investissement inscrit dans le plan-rail	Part Etat %	Part Région %	Part RFF %				
Vichy / Cusset, Vichy / Puy Guillaume, Souvigny /Moulins, St Chély d'Apcher / Neussargues, Volvic / Les Ancizes, Volvic / Le Mont Dore ...	160	provision de 15 M€	10		5				
<b>TOTAL</b>		<b>15</b>	<b>10</b>		<b>5</b>				
<b>TOTAL PLAN RAIL</b>		<b>180</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>				

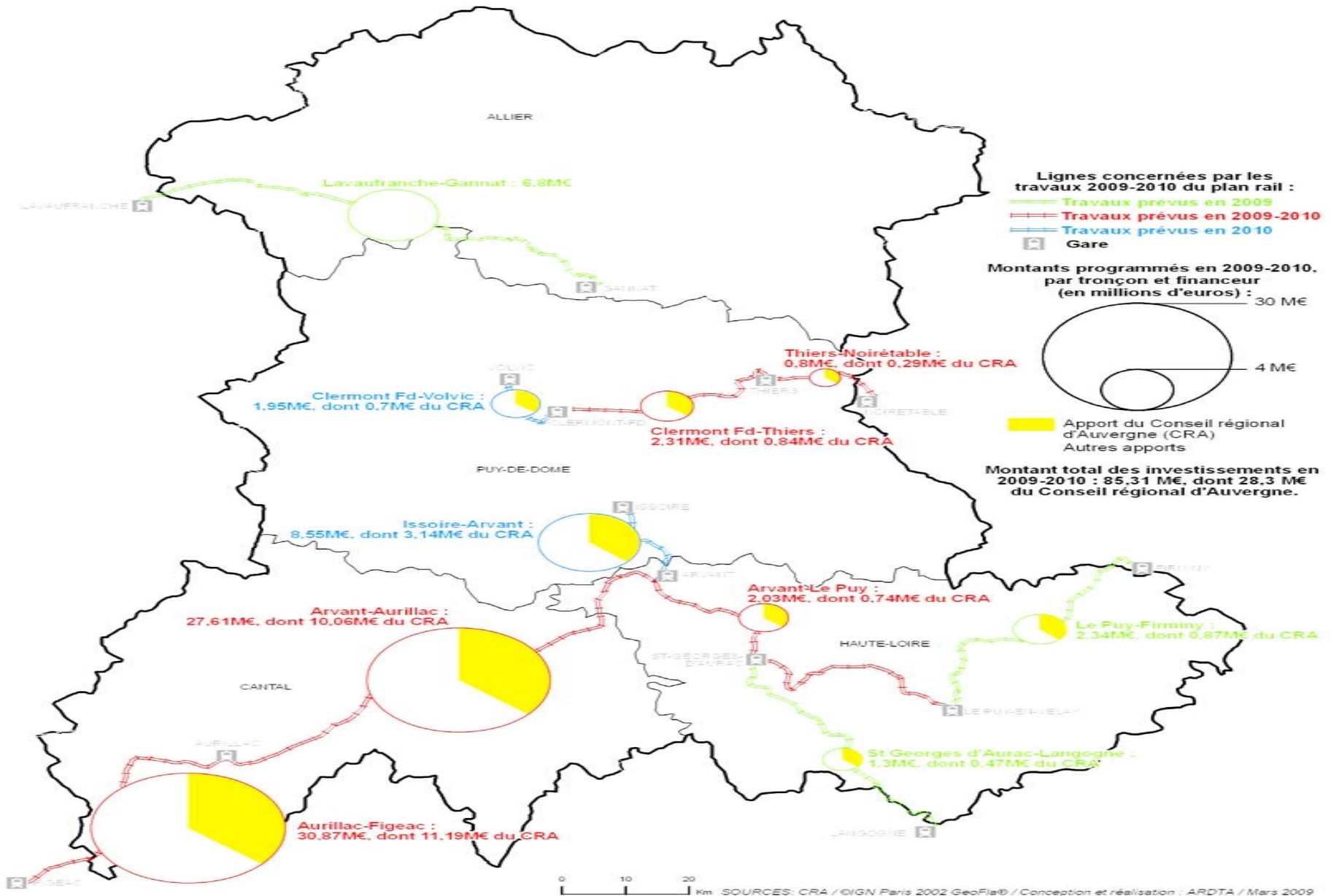
<b>TOTAL AVENANT (Plan rail + Prog. spécifique)</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>93</b>
---	-----------	-----------	-----------

<sup>(1)</sup> Nombre moyen de trains en jour ouvrable de base (au service 2008 pour le niveau de référence).

<sup>(2)</sup> couvrant en particulier la levée des ralentissements existants.

# Plan Rail Auvergne 2009-2013

## Zoom sur les travaux prévus en 2009-2010



## Conclusions, d'ici 2013, grâce au CPER et au PLAN RAIL pour les lignes du Cantal

- **Ligne Clermont – Issoire – Arvant - Aurillac traitée,**  
- CPER + Plan Rail, financements croisés à hauteur de 77 M€, dont 17,5 M€ de la Région,
- **Ligne Aurillac – Figeac traitée,**  
- Plan Rail, financements croisés à hauteur de 32M€ dont 11,6M€ de la Région, qui est le premier financeur,
- **Ligne Aurillac – Brive (section Viescamp – Lamativie) traitée,**  
- Plan Rail, financements croisés à hauteur de 15,5M€ dont 5,7 M€ de la Région, qui est le premier financeur.
- **Effort total pour les lignes du Cantal d'ici 2013 : 124,5M€ investis pour la pérennité du réseau dont 34,8M€ de la Région !**
- **C'est un nouvel engagement régional tenu : cf engagement n° 67 des Assises territoriales : « *La mise en place d'un plan quinquennal de désenclavement routier, ferroviaire et numérique de l'Auvergne, en partenariat avec les Conseils généraux et l'État. Il permettra à la Région de concentrer ses efforts pour faciliter les liaisons entre Clermont-Ferrand et les villes d'Aurillac, Le Puy, Montluçon, Moulins, et d'achever l'ouverture de l'Auvergne sur l'extérieur.* »**

# Après 2013 ?

- Un effort à poursuivre d'ici 2020. Par qui ?
  - ✓ RFF(propriétaire) et État (actionnaire unique de RFF) ?
  - ✓ CPER 2013 – 2020 ? Mais quelle configuration institutionnelle territoriale d'ici là ?  
Avenir des collectivités ? Compétences ? Financements ?
- L'intervention de la Région Auvergne a eu un effet de levier pour dégager 213M€ supplémentaires aux 196,5M€ du CPER.
- Grâce à la Région, les lignes du Cantal délaissées vont pouvoir bénéficier de travaux effectifs dès 2009. Cette politique de grands travaux ferroviaires illustre le rôle de « bouclier » que joue la Région et offre des perspectives aux entreprises locales de TP touchées par la crise.
- Comme toutes les Régions, l'Auvergne demande néanmoins à l'État, d'une part d'assumer ses compétences (Université, Rail, Routes, etc..) et dans le cadre de la réforme territoriale annoncée :
  - ✓ des compétences claires,
  - ✓ et une autonomie financière réelle, (quel remplacement pour la taxe pro ?),
  - ✓ => seuls moyens d'optimiser les moyens et investissements publics !