

**Présentation de René Souchon,
Président du Conseil régional d'Auvergne
Comité de ligne du Puy en Velay
11 juin 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 600 millions d'€ 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 apporte une première réponse aux problèmes d'infrastructures.

- Le CPER n'a plus de volet routier (cf décentralisation des RN aux CG et recentrage de l'État sur le réseau dit « structurant » avec les PDMI).
- **Le CPER négocié entre État et Région comprend un volet ferroviaire de 207 millions € dont 196,5 pour la régénération des voies.**
- **La Région consacre déjà (hors compétence) 47,6 millions d'€ à ce volet ferroviaire.**

Le détail du CPER 2007 – 2013 pour les lignes de Haute - Loire

- **Clermont – Le Puy en Velay**
 - ✓ 40 millions d'€ de travaux dont 11 millions de la part de la Région,
 - ✓ Travaux de modernisation,
 - ✓ Gain estimé : 12 minutes de diminution du temps de trajet,

- **Le Puy en Velay - Saint Etienne**
 - ✓ Étude de 200.000 € lancée en septembre 2008 pour déterminer les pistes d'amélioration de performance de l'axe.

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 » (4) une réunion de travail sur l'état du ferroviaire. **SANS REPONSES.**
- Septembre 2007 : **publicité du CRA dans la PQR « L'Auvergne méprisée ».**
- Décembre 2007 : 1^{ère} fermeture (Montluçon – Clermont)
- Janvier - février 2008 : Débat TV Président de Région et Préfet de Région. **L'État estime qu'il n'y a pas de désengagement mais que la Région pourrait intervenir sur la régénération (= contradiction dans les termes). Proposition d'un emprunt régional en contrepartie d'une baisse des péages. Refus du Premier Ministre en avril.**
- Mars 2008 : 2^{de} fermeture (Montluçon – Ussel)
- Juillet 2008 : Alerte sur une possible 3^{ème} fermeture (Clermont – Nîmes)
- **Septembre 2008 : ULTIMATUM DU CRA POUR UN PLAN RAIL**

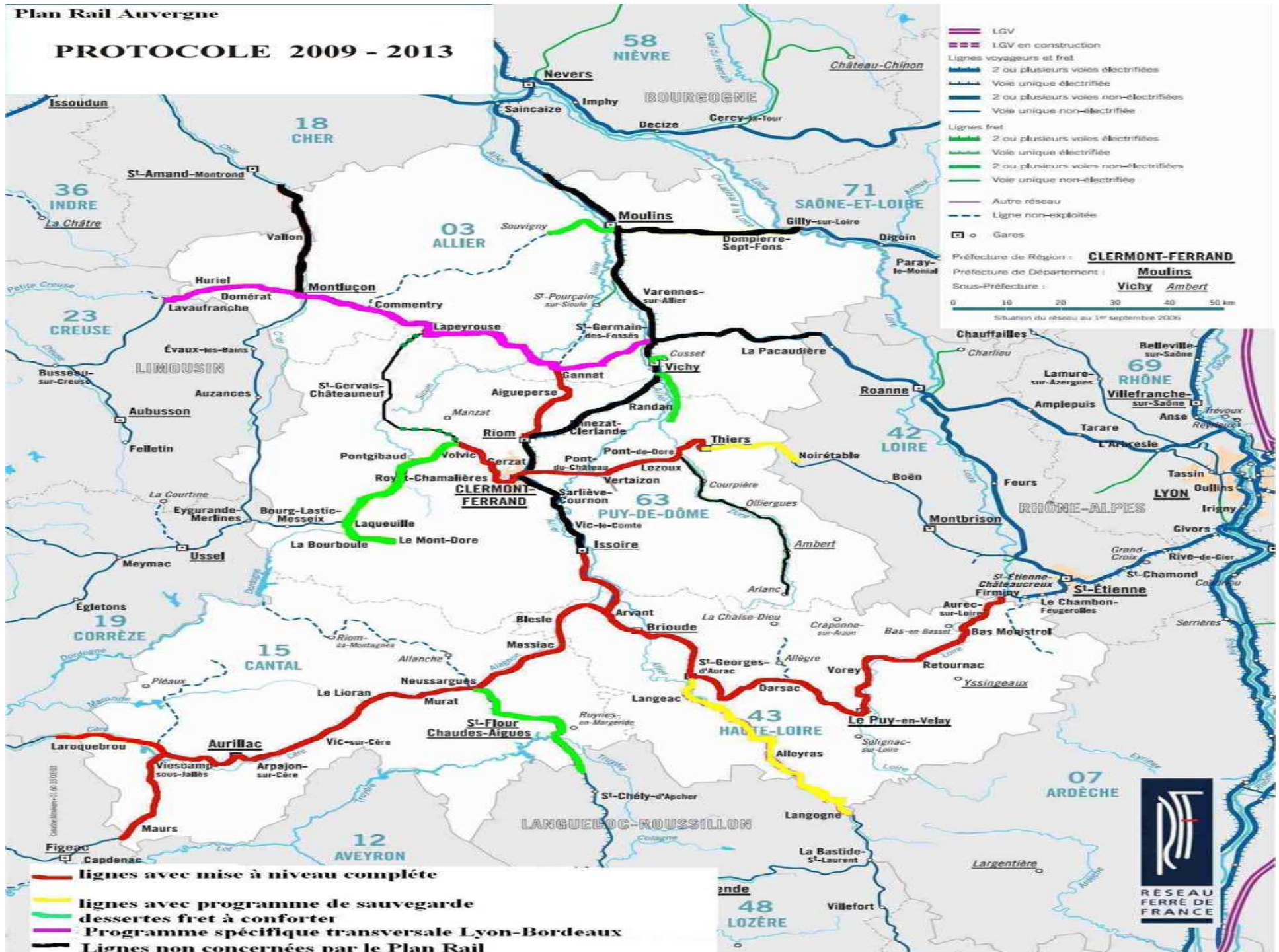
Octobre - décembre 2008 : Négociations et aboutissement du **PLAN RAIL 2009 - 2013**.

- Début octobre : suite à l'ultimatum du CRA, le Préfet de Région reçoit une lettre de négociation de JL Borloo.
- L'État pose des conditions drastiques et tout comme RFF, ne souhaite pas intervenir sur toutes les lignes,
- **La Région demande 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 213 millions d'€**

La répartition financière

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

PROTOCOLE 2009 - 2013



ANNEXE

Programme financier par section et co-financeurs

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

1) Programme de mise à niveau								
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 ⁽¹⁾	Engagement de trafic nb TER ⁽¹⁾
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
TOTAL		149,5	45,3	54,4	49,8			
2) Programme de sauvegarde								
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 ⁽¹⁾	
Saint-Georges d'Aurac/Langogne	74	13	3,9	4,7	4,4	2,5	4	
Thiers/Noirétable	17	Provision de 2,5 M€ ⁽²⁾	0,8	0,9	0,8	2	10	
TOTAL		15,5	4,7	5,6	5,2			
3) Dessertes Fret								
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			
TOTAL		15	10		5			
TOTAL PLAN RAIL		180	60	60	60			

TOTAL AVENANT (Plan rail + Prog. spécifique)	60	60	93
---	-----------	-----------	-----------

⁽¹⁾ Nombre moyen de trains en jour ouvrable de base (au service 2008 pour le niveau de référence).
⁽²⁾ couvrant en particulier la levée des ralentissements existants.

Conclusions, d'ici 2013, grâce au CPER et au PLAN RAIL pour les lignes de la Haute-Loire :

- **Ligne Clermont – Le Puy-en-Velay traitée**
 - CPER, financements croisés à hauteur de 40 M€, dont 11M€ de la Région,
- **Ligne Le Puy – en – Velay - Saint Etienne traitée**
 - PLAN RAIL, financements croisés à hauteur de 35M€ dont 12,7M€ de la Région, qui est le premier financeur
- **Ligne du Cévenol (section Langeac – Langogne) sauvegardée**
 - PLAN RAIL, financements croisés à hauteur de 13M€ dont 4,7 M€ de la Région, qui est le premier financeur.

Après 2013 ?

- **Un effort à poursuivre d'ici 2020. Par qui ?**
 - ✓ RFF(propriétaire) et État (actionnaire unique de RFF) ?
Engagements incertains..
 - ✓ 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 213 millions d€ supplémentaires aux 196,5 millions du CPER.**

- **Comme toutes les Régions, elle demande à l'État d'une part d'assumer ses compétences (Université, Rail, etc..) et dans le cadre de la réforme territoriale annoncée :**
 - ✓ des compétences claires,
 - ✓ et une autonomie financière réelle,
 - ✓ => seuls moyens d'optimiser les moyens et investissements publics !