



Contrat de plan État-Région UN CHOC FERROVIAIRE ?

État et Région se sont entendus pour mobiliser 1,38 milliard d'euros en faveur des mobilités sur la période 2023/2027. Plus de la moitié est consacrée aux trains. Est-ce suffisant ? Par Fabien Fournier

On l'attendait courant 2023. En début d'année, il était annoncé imminent. Il aura fallu attendre le 16 mai pour que Christophe Béchu, ministre de la Cohésion des territoires, et Laurent Wauquiez signent

le protocole mobilité du contrat de plan État-Région (CPER) 2023/2027. De ce long bras de fer, le président de la Région peut se targuer d'avoir arraché à l'État un engagement supérieur, passé de 620 à 690 millions d'euros. La collectivité territoriale mobilisant la même somme, le plan totalise 1,38 milliard.

De ce global, 54 % seront affectés aux infrastructures ferroviaires : 430 millions pour les lignes régionales, 322 millions spécifiquement pour les services express régionaux métropolitains (SERM, sorte de RER), soit ceux de Lyon, Grenoble, Saint-Étienne, Clermont-Ferrand, Chambéry et Annemasse-Genève, soit des TER et bus à haut niveau de service. C'est plus qu'en PACA (644 millions), mais moins que dans les Hauts-de-France (977) ; 110 millions sont aussi affectés aux véloroutes et encore 494 millions pour des projets routiers, soit 36 % du total. Parmi ces derniers, l'achèvement de la déviation de

la RN88 à Saint-Hostien/ Le Pertuis en Haute-Loire, l'échangeur du Rondeau à Grenoble, le contournement du Teil en Ardèche... Un jeu de rôle ? L'État souligne la diminution de sa contribution à ces projets automobiles, passée de 463 millions sur six ans (précédents CPER) à 194 millions sur quatre ans, tandis qu'Auvergne-Rhône-Alpes assume ses 300 millions. *"Nous sommes une région très rurale, avec un département, l'Ardèche, qui n'a pas de gare. Mais nous allons encourager la décarbonation, par plus de bornes électriques et de covoiturage"*, promet Frédéric Aguilera, vice-président régional aux transports. La collectivité ne manquant pas de souligner que les infrastructures ferroviaires ne relèvent pas de sa compétence, à la différence du matériel roulant... Quid de ces 752 millions affectés au transport ferroviaire ou assimilé ? Le détail ne sera connu qu'en fin d'année. En juillet, Frédéric Aguilera ira à la rencontre des départements et des intercommunalités. Ces discussions pourront donner lieu à des surprises comme l'engagement d'autres collectivités - par exemple la Métropole de Lyon - à des financements additionnels permettant plus de projets. Parmi les programmes

annoncés, la modernisation de la ligne de la vallée de l'Arve, la phase 2 du Léman Express dans le Genevois français, le doublement partiel des voies entre Aix et Annecy... On notera que les petites lignes ferroviaires, comme Grenoble/Gap, sont sauvées : Auvergne-Rhône-Alpes a débloqué 70 millions, tandis que l'État a accru sa contribution de 50 millions à 104 millions à cette fin.

Concernant le nœud ferroviaire lyonnais, impossible de connaître les projets à venir. *"Nous allons mettre de l'argent sur l'étoile ferroviaire lyonnaise"*, promet la Préfète, Fabienne Buccio. Parmi les sujets identifiés par la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut), le passage à quatre voies entre Saint-Fons et Grigny (même s'il n'aboutira pas avant 2035, voir page 33), "un saut de mouton" à Sathonay, une amélioration de la signalétique en gare Part-Dieu... Une nouvelle voie à Perrache, à moyen terme, est aussi parfois mentionnée. Comme le souligne l'association, peu de grosses opérations sont dans les cartons, prêtes à démarrer. Sur le réseau de l'Ouest lyonnais, la Région s'est engagée à passer au quart d'heure en

heures de pointe la ligne Saint-Paul/Brignais (via Francheville). Elle pilote par ailleurs deux projets partiellement inscrits dans le CPER : le bus à haut niveau de service Lyon/Trévoux (qui fonctionnera finalement à l'électrique) attendu fin 2027 et qui mobilise la plupart de son engagement dans les SERM et le tram-train vers Crémieux qui pourrait prendre la forme d'un prolongement de T3. Celui-ci pourrait entrer en phase travaux début 2027. Les uns et les autres rappellent que tous les investissements ne sont pas gravés dans le CPER, comme les 240 millions alloués à la liaison Lyon/Saint-Etienne (voir page 32).

Pour Frédéric Aguilera, les investissements pourraient être plus massifs si l'impulsion nationale donnée par la loi en faveur des services express régionaux métropolitains de 2023 aboutissait réellement. Celle-ci a transformé la société du Grand Paris qui a piloté le Grand Paris Express en Société des grands projets. Elle dégagerait des financements nouveaux, comme possiblement une taxe nationale sur les autoroutes ou, au niveau local, une taxe sur les bureaux, une taxe d'aménagement ou une part du versement mobilité acquitté par les entreprises pour les transports en commun. Des ressources qui permettraient de contracter aussi plus d'emprunt.

“La Région n'est pas volontariste” Jean-Charles Kohlhaas Vice-président du Sytral



“Les Métropoles ont appris par hasard la signature de ce protocole. Il est décevant car la feuille de route du ministre du 30 juin 2023 évoquait un engagement de l'État de 182 millions pour les SERM et de 169 millions au maximum pour le routier. Ce sera finalement 147 et 194 millions.

Laurent Wauquiez a fait du lobbying pour abaisser l'enveloppe pour les RER et augmenter celle du routier. La Région n'est pas volontariste sur le ferroviaire.”

“On étudie très peu de nouveaux projets” François Lemaire Vice-président de la Fnaut



“La partie routière est importante (36 %), bien plus que dans d'autres régions comme les Hauts-de-France (17 %) ou PACA (23 %). Il y avait un engagement de diviser par deux les investissements pour la route par rapport au précédent CPER, ce ne sera pas respecté. L'autre remarque, c'est que ce CPER va engager beaucoup d'études et peu de réalisations. Depuis quelques années, on inaugure ce qui a été initié comme la voie L à la Part-Dieu, mais on étudie très peu de nouveaux projets. Toulouse vient de lancer les travaux de son RER et Bordeaux et Marseille commencent aussi. Le temps perdu ne se rattrapera pas.”

“Le ferroviaire reste notre priorité”

Fabienne Buccio
Préfète de Région



“Nous avons négocié en même temps le CPER mobilité et le Lyon-Turin pour obtenir des subventions européennes, et les deux dossiers se sont débloqués. Nous avons pu obtenir de l'État 70 millions de plus et je m'en réjouis. Notre priorité était le fer, on s'est engagé un peu plus que prévu sur les

routes, mais les chantiers engagés doivent bien être terminés. La Région, de son côté, s'est engagée sur les petites lignes. Nous pouvons dire que nous n'en fermerons aucune. Le ferroviaire reste notre priorité.”

“Changer de modèle” Frédéric Aguilera Vice-président régional aux transports



“La Région double son effort annuel sur le matériel roulant. Nous visons 60 000 places supplémentaires. Cela permettrait de passer de 220 000 à 300 000 voyageurs/jour. Dans les dix années qui précèdent, nous avons vu la fréquentation croître de 10 %. Mais pour un RER à la lyonnaise, il faudrait plus de 5 milliards sur Lyon, si l'on compte le contournement ferroviaire et le passage à quatre voies sur Saint-Fons-Grenay. Il faudra donc changer de modèle avec la Société des grands projets.” ■

ENCADRÉS DE L'ARTICLE

LA RÉGION ACHÈTE DES TRAINS

L'an dernier, Laurent Wauquiez a annoncé un plan ferroviaire de 5,7 milliards d'euros d'ici à 2035, dont 2,2 milliards versés à la SNCF pour l'entretien des voies (système dit de péage). À la différence du CPER, il est surtout question de matériel roulant. Selon Frédéric Aguilera,

133 nouvelles rames seront achetées. Vingt-six ont déjà été commandées ces dernières années et 32 correspondent au remplacement de vieux trains Corail – l'opposition juge ce chiffre sous-estimé. Il s'agirait donc de 75 rames réellement additionnelles, dont certaines

à étage, notamment pour les métropoles. “C'est assez colossal”, reconnaît-on du côté de l'État. Certains, à la Région, espèrent aussi des bénéfices de l'ouverture à la concurrence, qui va commencer en Auvergne. “Un gain de 30 % de service à matériel constant”, nous dit-on.

