

AVIS

Avis sur l'avenant mobilités 2023-2027 au contrat de plan Etat-Région 2021-2027

Décembre 2025





AVIS
sur l'avenant mobilités 2023-2027
au contrat de plan Etat-Région 2021-2027

Assemblée plénière du 15 décembre 2025

Rapporteur : Philippe DESSERTINE
Président de la commission « Territoires, transport, infrastructure et numérique »

Résultats des votes :

166 votants

140 ont voté POUR

20 ont voté CONTRE

6 se sont abstenus

Numéro de l'avis : 2025-23

Sommaire

Introduction	4
Les caractéristiques principales de l'avenant mobilités du CPER	4
1.1 En préalable, un rappel : un engagement de principe sur des enveloppes de crédits d'un contrat non juridique	4
1.1.1 Les crédits contractualisés ou dits « inscrits »	4
1.1.2 Les crédits dits « valorisés »	5
1.2 La déclinaison opérationnelle du volet mobilités, dernière étape d'un long processus d'élaboration du contrat Etat-Région 2021-2027	5
1.3 L'économie générale de l'avenant mobilités	7
1.3.1 L'enveloppe de crédits contractualisés	7
1.3.2 Les crédits valorisés	9
2 Les observations du CESER	11
2.1 La présentation de l'avenant	11
2.2 La mobilisation des financements	12
Contributeurs	14
Remerciements	16
Déclarations des groupes	17
Résultats des votes individuels	27

Introduction

Conformément aux obligations légales, le CESER est saisi pour avis sur l'avenant mobilités 2023-2027 au contrat de plan Etat-Région 2021-2027 signé le 10 novembre 2022. Cet avenant vient préciser le protocole d'accord sur lequel le CESER s'est exprimé en octobre 2024.

Les caractéristiques principales de l'avenant mobilités du CPER

1.1 En préalable, un rappel : un engagement de principe sur des enveloppes de crédits d'un contrat non juridique

On distingue dans les contrats Etat-Région d'une part les crédits contractualisés et d'autre part les crédits « valorisés » hors contrat mais affichés dans le document.

1.1.1 Les crédits contractualisés ou dits « inscrits »

Ce sont ceux qui ne pourraient pas être mobilisables sans le contrat et sont à considérer comme une enveloppe plafond.

L'enveloppe du contrat stricto sensu est une déclaration d'intention non encore matérialisée en comptabilité et pas un contrat juridique. Comme le CESER l'a explicité en octobre 2022 (tableau ci-dessous), ces crédits ne trouvent une première traduction qu'avec l'ouverture au budget d'autorisations de programme pluriannuelles. Ce plafond de dépenses autorisées peut néanmoins toujours être remis en cause année après année en application du principe de l'annualité budgétaire inscrit dans la loi organique sur les lois de finances (LOLF) de 2001.

Les enveloppes contractualisées par l'Etat et la Région sont des intentions d'investissement sans aucune obligation d'engagement juridique ni comptable. Dans un second temps, lorsque les opérations sont identifiées et individualisées, elles font l'objet d'une décision juridique et comptable d'engagement ou affectation d'autorisations de programme. Ce sont des enveloppes plafond non équilibrées par des recettes, qui pourront être financées sur plusieurs années. Le stock d'autorisations de programme est ensuite décliné en crédits de paiements annuels mandatés dans le respect du principe de l'annualité budgétaire (loi de finances de l'Etat et budget régional). Les crédits de paiement d'une opération peuvent n'être mandatés que plusieurs années après l'engagement des autorisations de programme pluriannuelles, une fois l'opération prête à être exécutée, au terme des études, procédures et acquisitions foncières.

1.1.2 Les crédits dits « valorisés »

Ce sont des crédits relevant d'un choix propre à chaque partenaire et hébergés par le CPER pour les « sanctuariser » c'est-à-dire limiter le risque de reprise par les Ministères, ou pour leur permettre de déroger à la règle (loi NOTRe de 2015) enjoignant à la Région de ne plus intervenir hors compétence.

1.2 La déclinaison opérationnelle du volet mobilités, dernière étape d'un long processus d'élaboration du contrat Etat-Région 2021-2027

Initiée en septembre 2019, interrompue par la crise sanitaire, la négociation Etat-Région Auvergne-Rhône-Alpes a donné lieu successivement à la signature de plusieurs accords, après consultation du CESER.

Le CESER retient cinq séquences successives dont trois concernent les mobilités :

1.2.1.1 *En janvier 2021, l'accord de relance 2021-2022*

Une signature intervient pour la période 2021-2022, de la territorialisation en région d'un **accord national de relance** post covid sur des « projets prêts à démarrer ». Cet accord validé par une décision modificative budgétaire portait sur 2830 M€ Etat+ Région, dont environ **la moitié de l'enveloppe soit 1442 M€ concernaient les infrastructures de transport** (996 M€ Région dont 860 M€ ferroviaire, et 446 M€ Etat).

1.2.1.2 *10 novembre 2022, le CPER 2021-2027 incomplet*

A cette date, est signé le contrat de plan Etat-Région 2021-2027 pour une enveloppe de crédits incomplète, sans les crédits métropolitains **ni le volet mobilités**. Ce contrat représente 4,4 milliards d'euros dont une moitié de crédits contractualisés et une moitié de crédits valorisés.

1.2.1.3 *En 2023, les volets métropolitains et CPIER*

Après avis du CESER en mars, puis vote du Conseil régional, étaient signés les volets métropolitains pour LYON, GRENOBLE, SAINT ETIENNE et CLERMONT, toujours sans élément mobilité. La même année, était finalisé et signé le contrat de plan interrégional Etat-Régions (CPIER) Rhône Saône comportant un chapitre transport fluvial.

1.2.1.4 *Mai et octobre 2024, le protocole d'accord mobilités pour la période 2023-2027*

La négociation du volet mobilités n'a pu s'enclencher réellement qu'après réception en juin 2023 par la Préfète de Région de son mandat de négociation, puis vote par la Région en décembre 2023 de sa feuille de route « Mobilités

positives du quotidien, cap sur 2035 ». Après d'âpres discussions, des enveloppes réévaluées par les deux parties sur les études pour les accès français au LYON TURIN et sur les lignes ferroviaires de desserte fine (petites lignes) allaient permettre la signature le 16 mai 2024 d'un protocole d'accord validé en octobre 2024 par le Conseil régional après consultation du CESER. Il était alors acté un engagement de chaque partenaire Etat et Région à hauteur de 697 M€, soit pour les deux 1380 M€ en faveur de la mobilité multimodale.

Dans son avis d'octobre 2024, le CESER avait rappelé (dans le tableau ci-dessous) que les trois engagements Etat + Région pour ouvrir des crédits en faveur de la mobilité multimodale en 2015, 2021 et 2023, sont du même ordre de grandeur ; le CESER ayant souligné combien ces enveloppes qui relèvent de périmètres différents et comprennent des reports et des doubles comptes ne doivent en aucun cas être cumulées.

Mobilité multimodale
Crédits contractualisés entre Etat et Région

CPER 1 490 M€						Accord relance 1 442 M€	CPER 1 380 M€						
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	

Avec cette enveloppe contractualisée était déjà prévu l'ajout d'opérations dites « valorisées » hors CPER, portant souvent sur des opérations locales ou au contraire sur des opérations de grande envergure (ex-ligne PARIS CLERMONT, LYON ST ETIENNE, études CFAL ou accès français du LYON-TURIN).

1.2.1.5 *Décembre 2025, l'avenant mobilités pour la période 2023-2027*

C'est dans l'avenant, en dernière séquence, à l'issue d'une discussion de plusieurs mois que les Départements, agglomérations et autres partenaires sont appelés à préciser leur contribution à hauteur d'un effort de l'ordre de 700 M€, comparable aux apports respectifs de l'Etat et de la Région. Cet avenant affiche donc un montant global de l'ordre de 2 milliards d'euros en ajustant et détaillant les opérations préfigurées par le protocole.

Il fait aujourd'hui l'objet de la saisine du CESER, avant délibération du Conseil régional.

1.3 L'économie générale de l'avenant mobilités

L'avenant présente deux tableaux de synthèse :

- Des **crédits contractualisés**, annoncés globalement à hauteur de 2 milliards d'euros, dont 697 M€ Etat, 697 M € Région et 568 M€ autres financeurs et reste à financer
- Des **crédits valorisés**, représentant globalement 2, 1 milliards d'euros dont 508 M€ Etat, 132 M€ Région et 1466 M€ autres financeurs

1.3.1 L'enveloppe de crédits contractualisés

Bilan des montants inscrits

	Montant total du projet (M€) 2023-2027	Montant total prévisionnel CPER 2023 - 2027, tous cofinanceurs (M€)	Part prévisionnelle Etat 2023 - 2027 (M€)	Part prévisionnelle Région (M€)	Part prévisionnelle autres financeurs prévisionnelle	Montant restant non subventionné à date
Service express régional métropolitain	451,1	438,21	134,4	175,35	47,18	81,28
SERM Lyon	332,88	319,99	80,56	170,06	14,55	54,81
SERM Grenoble	62,28	62,28	27,82	3,56	30,9	0
SERM Clermont-Ferrand	2,04	2,04	1,02	0,51	0,51	0
SERM Chambéry	2,5	2,5	1,25	0,37	0,37	0,5
SERM Franco-suisse	1,57	1,57	0,78	0,39	0,39	0
SERM Saint-Étienne	1,79	1,79	0,9	0,45	0,45	0
Réseau structurant	284,2	279,61	118,2	53,74	58,83	48,83
Ligne de desserte fine du territoire	258,01	258,01	150,19	91,99	15,83	0
Accessibilité PMR	65,94	61,71	31,58	3	27,13	0
Fret ferroviaire	17,98	17,98	8,64	0	0	9,34
Route	515,68	515,68	204	298	13,68	0
Transports collectifs	98,45	98,45	10	5,1	83,35	0
Véloroutes	292,21	292,21	40	69,82	182,39	0
Total	1983,57	1961,86	697	697	428,39	139,45
montant valorisé à inclure pour le total :						21,71

Pour rappel, montants prévus au protocole :

	Montant total prévisionnel CPER 2023 - 2027, tous cofinanceurs (M€)	Part prévisionnelle Etat 2023 - 2027 (M€)	Part prévisionnelle Région (M€)
Service express régional métropolitain	322	147	175
Réseau structurant	168	110	58
Ligne de desserte fine du territoire	174	104	70
Accessibilité des gares	56	53	3
Fret ferroviaire	32	32	0
Route	494	194	300
Transports collectifs	24	10	14
Véloroutes	110	40	70
Total	1380	690	690

Source projet d'avenant mobilités du CPER annexe 4

L'effort conjoint de l'Etat et de la Région est confirmé par rapport au protocole d'accord à hauteur de 1400 M€

Pour le reste de l'enveloppe (568 M€), on constate :

- Qu'elle est plus faible que prévu dans le protocole de mai 2024 (- 130 M€),
- Qu'elle comporte encore 140 M€ de financements restant à définir.

L'annexe 4 de l'avenant montre que par rapport à la maquette prévisionnelle du protocole d'accord signé en mai 2014, la structure des engagements de l'Etat de la Région est globalement comparable.

On observe néanmoins un relèvement de 40 % de l'effort en faveur **des lignes ferroviaires de desserte fine** (passant de 174 à 242 M€) équilibré pour l'Etat par réduction d'enveloppe prévue en faveur de l'accessibilité des gares, du fret et des SERM, et pour la Région par réduction de l'investissement prévu sur les transports collectifs urbains ou le réseau ferroviaire structurant. Ces lignes de desserte fine (17 % de l'enveloppe contractualisée) comprennent la partie auvergnate où il est recherché le maintien du service existant, la ligne St Gervais-Vallorcine financée à 100 % Région, la ligne JARRIE-LUS LA CROIX HAUTE et le tram train de l'Ouest lyonnais. A noter le choix de ne pas appeler les collectivités locales au financement de telles lignes et par conséquent d'intégrer dans cette enveloppe des lignes appartenant à des périmètres SERM.

Les enveloppes consacrées par l'Etat et la Région aux autres opérations inscrites au contrat sont structurées comme suit pour les deux partenaires :

- **Routes**

200 M€ Etat et 300 M€ Région soit 36% de l'enveloppe Etat+ Région du CPER contractualisé. Les principales opérations concernent la RN88 (168 M€ à 100 % Région), la RN7 (137 M€ dont 65 M€ Etat et 72 M€ Région) les RN 102 (44 M€ à 100 % Etat) et 87(47M€ à 100 % Etat). Plusieurs opérations sont reportées du contrat précédent. D'un commun accord, les départements ne participent pas au CPER et la Région ne cofinance pas le réseau départemental. En application de la loi 3DS la Région a choisi de devenir maître d'ouvrage à titre expérimental sur les ¾ des routes nationales soit 750 km.

- **SERM**

134 M€ Etat et 175 M€ Région soit 22% de l'enveloppe. Le SERM lyonnais en représente 250 M€ soit plus de 80 %, avec notamment une opération majeure, le BHNS LYON-TREVOUX inscrit à hauteur de 154 M€ financé presque intégralement par la Région. D'autres collectivités abondent le CPER pour le SERM grenoblois (ex-travaux à BRIGNOUD) et des cofinancements demeurent à définir (de l'ordre de 90 M€) pour le SERM lyonnais. Des crédits d'étude sont prévus pour les autres SERM.

- **Réseau ferroviaire** structurant 118 M€ Etat et 54 M€ Région soit 12,3 % de l'enveloppe

Hormis quelques crédits d'étude (ex-accès français au LYON-TURIN) Il s'agit de la modernisation de la ligne de la Vallée de l'Arve, prévue en deux phases. Des apports d'autres financeurs sont définis à hauteur de 60 M€ et il manque encore environ 50 M€ ;

- Vélo routes 40M€ Etat et 70 M€ Région soit 8 % de l'enveloppe dont une large part (450 km) est sous maîtrise d'ouvrage Région, en application de sa délibération de mars 2023. Les cofinancements convenus avec d'autres financeurs sont déterminants.
- Autres volets des crédits Etat-Région prévus par l'avenant.
Il s'agit de l'accessibilité des gares notamment 3 gares nationales importantes pour les Jeux Olympiques. (2,5%), des ascenseurs valléens (1%) et de sommes modestes (8,6 M€ Etat) pour le réseau capillaire de desserte fret ferroviaire.

1.3.2 Les crédits valorisés

Objet	Montant total (M€)	Participations (M€)		
		Etat	Conseil régional	Autres financeurs
MobilYSE ferroviaire	169,15	52,27	45,21	1,28
MobilYSE routier	95,27	71,84	0,02	23,41
MobilYSE vélo	4,48	2,24	0	2,24
Accès alpins au tunnel transfontalier Lyon-Turin (ligne nouvelle) Etude avant-projet détaillée	164,00	59,10	33,00	71,90
CFAL nord Etude avant-projet détaillée	42,00	37,00	0	5,00
TET Paris Clermont-Ferrand	139,48	102,11	36,00	0
Lignes EMILI	80,2	5,48	0	0
LDFT hors CPER	51,30	47,65	0	3,66
Aménagement de sécurisation des PN		Enveloppe nationale	-	-
Résorption du bruit ferroviaire	30,64	7,66		22,98
AAP TCSP/PEM	1 467,95	122,98	8,99	1 335,98
Recyclage de subventions UE (Région)	12,65	0	3,16	0
Modernisation de la ligne ferroviaire de la vallée de l'Arve	14,94	-	4,59	-

Source projet d'avenant mobilités CPER

L'enveloppe de 2,1 milliards est considérable.

Elle concerne à raison de 70 % soit 1468 M€ l'appel à projets transport en commun en site propre /pôle d'échange multimodal pour lequel 21 porteurs de projet ont été lauréats au niveau régional. Ils apportent 1335 M€ de crédits, accompagnés par l'Etat à hauteur de 123 M€ et par la Région à hauteur de 9 M€.

Hormis cet appel à projets les crédits « valorisés » représentent donc environ 630 M€ dont 386 M€ Etat, 122 M€ Région et 130 M€ autres financeurs. 4 dossiers en bénéficient :

- Les mobilités LYON ST ETIENNE sur réseaux ferroviaire et routier existants 127 M€ Etat et 45 M€ Région
- La ligne ferroviaire PARIS CLERMONT 102 M€ Etat et 37 M€ Région
- Les études accès français LYON TURIN 59 M€ Etat et 33 M€ Région, et CFAL 37 M€ Etat.
- Des lignes de desserte fine du territoire (ex-ligne de l'Aubrac, ligne Tassin-Lozanne) 47 M€ Etat
- La ligne Montluçon Echassières pour desserte de la mine de lithium (5,5 M€ Etat)

Par ailleurs, en parallèle du CPER, comme annoncé dans le protocole d'accord, sont discutées des opérations pour les Jeux Olympiques 2030 qui doivent faire l'objet d'une contractualisation spécifique.

2 Les observations du CESER

Le CESER formule le présent avis sur l'avenant au regard des évolutions et précisions apportées par rapport à son expression sur le protocole d'accord de 2024.

Il avait alors exprimé sa satisfaction sur l'issue d'une longue négociation qui avait débloqué les études sur les accès français du Lyon Turin et qui entraîne un effort accru de l'Etat sur les infrastructures ferroviaires. Il avait souligné son attachement à la priorité à accorder au service à rendre à l'utilisateur des transports et avait appelé à la plus grande clarté de l'avenant, en montrant notamment l'enchaînement avec un bilan détaillé des plans précédents.

2.1 La présentation de l'avenant

Le CESER apprécie la disponibilité de l'Exécutif régional et des services de la Région et de l'Etat pour présenter le document avec l'anticipation nécessaire. Il note avec intérêt le rappel en commission des modalités d'inscription de l'outil CPER mobilités parmi les différents vecteurs déclinant la feuille de route mobilités 2035 adoptée par la Région en décembre 2023.

Il regrette néanmoins que l'audition qui comportait aussi la présentation de la saisine demandée sur la liaison LYON-CREMIEU n'ait pas permis une séquence de commentaire des tableaux chiffrés sur les crédits contractualisés et les crédits valorisés.

Il relève plusieurs marges de progrès qui demeurent pour satisfaire son souhait de clarté exprimé en 2024 :

- La communication des bilans d'exécution des crédits du CPER 2015-2020 et de l'accord de relance 2021-2022 n'est pas au rendez-vous. Seul a été mentionné oralement l'achèvement de certaines opérations routières engagées (RN 87 Rondeau à GRENOBLE, déviation de Livron Lorient sur RN7, liaison A75-Brioude et contournement du Teil sur RN 102). La présentation des évolutions sous forme de « plan glissant » aurait été utile pour la bonne compréhension du dossier, Il est rappelé en outre l'obligation légale de consultation du CESER sur des bilans annuels d'exécution des CPER, traduite d'ailleurs par un engagement inscrit dans le CPER document principal signé en novembre 2022.
- Le souhait d'une vision d'ensemble des différentes briques et de l'architecture des leviers de financement des infrastructures de transport en Auvergne-Rhône-Alpes. Il importe en effet de situer l'enjeu du CPER -opérations contractualisées et opérations valorisées- dont il a été rappelé à juste titre en commission qu'il s'agit d'un outil parmi beaucoup d'autres. Pour le CESER, ce n'est pas un atlas des financements publics qui est nécessaire mais un schéma aussi synthétique et pédagogique que possible présentant les enjeux et les

grandes masses budgétaires apportées par les principaux financeurs des petits et grands projets, avec le positionnement de l'outil CPER et les responsabilités des uns et des autres. Il est essentiel de rendre lisible un domaine par nature assez complexe. La production d'un tel schéma serait judicieuse en introduction de l'avenant.

- Le CESER note que conformément à sa demande des tableaux détaillent bien les opérations contractualisées d'une part et les opérations valorisées d'autre part. Il estime néanmoins que les raisons de certains choix demeurent à expliciter. A titre d'exemple, pourquoi certaines lignes de desserte ferroviaire fine sont-elles contractualisées et d'autres valorisées ? Pourquoi des opérations financées à 100% par l'Etat (ex-fret ferroviaire, RN 87 au Rondeau, RN 102) ou à 100 % par la Région (ex-ligne St Gervais-Vallorcine) sont-elles contractualisées ? Pourquoi l'appel à projets transport en commun en site propre relevant des transports urbains est-il valorisé dans le CPER alors que la Région intervient très peu (9 M€ sur près d'1,5 milliard) ?

2.2 La mobilisation des financements

Si le CESER est bien conscient qu'un CPER n'a aucune valeur juridique au regard du principe de l'annualité budgétaire, il n'en demeure pas moins très attaché à cet outil de financement pluriannuel qui permet de prioriser des opérations et de fixer un engagement politique de mise en œuvre.

C'est un outil qui permet un très fort effet de levier de financement compte tenu des apports d'autres financeurs. Le CESER s'interroge néanmoins sur la finalisation des bouclages de financement par ces derniers pour nombre de projets listés dans l'avenant.

Il approuve pleinement le choix d'inscrire des opérations prêtes à démarrer si les budgets sont au rendez-vous. Cette démarche est à saluer pour permettre d'optimiser l'avancement de projets, de les « programmer », dans un contexte de forte incertitude budgétaire, particulièrement pour l'Etat.

Il note avec satisfaction que malgré le délai tardif de finalisation de l'avenant plusieurs années après le début de la période contractuelle pluriannuelle l'Etat et la Région ont rassemblé les moyens pour assurer la continuité des études et travaux dans leurs process budgétaires classiques.

Le CESER appelle désormais de ses vœux la signature de l'avenant très rapidement d'ici fin 2025 et la mise en place des crédits sans retard ; certaines opérations telles que celles nécessaires pour les jeux olympiques ne pouvant pas être différées (ex-Vallée de l'Arve, gares, ...). Il s'interroge sur les capacités de l'Etat à satisfaire ses engagements dans le contexte difficile du vote de la loi de finances, et par voie de conséquence sur la position de la Région. Les opérations seraient-elles suspendues ? financées par des avances de la Région ?

Quoi qu'il en soit, le CESER sera très attentif au suivi du volet mobilités du CPER, au nom de la satisfaction des besoins des usagers et en application des obligations légales de consultation de l'assemblée.

Position du CESER sur un dossier complémentaire

Le CESER découvre dans le rapport qui lui est adressé avec la lettre de saisine un document traitant d'un autre dossier que l'avenant au CPER : un document relatif à l'harmonisation tarifaire et à la hiérarchisation du réseau des cars régionaux. S'étonnant d'être saisi sur ce sujet, le CESER prend acte de ce projet visant à favoriser la lisibilité d'un foisonnement de 360 tarifs d'autocars gérés par la Région. Il s'étonne aussi de cette sollicitation impromptue, l'Exécutif n'ayant pas annoncé la production d'un tel document lors de l'audition en commission.



CONTRIBUTEURS

Contributeurs

► Philippe DESSERTINE

Président de la commission « Territoires, transport, infrastructure et numérique »

► Patricia MERENDET

3ème vice-présidente déléguée, référente de la commission

► Jocelyne ROCHE

Vice-présidente déléguée, Présidente de la Conférence des Présidents

Collège 1*

- BOISSELON Alain (UNICEM)
- BORDES Claude (UIMM)
- CABUT Bruno (U2P-UNAPL)
- COMBRONDE Cécile (Transports)
- GIROD Pierre (CMA)
- IMBERTON Emmanuel (CPME)

Collège 2*

- BARRAT Jean (CFDT)
- CARDINAUX Lionel (CGT)
- DEVY Eric (FO)
- GRANDJEAN François (CFTC)
- GUILHOT Jean-Marc (CFDT)
- HERAUD Marta (UNSA)
- JACQUIER Claudine (CFDT)

Collèges 3*-4*

- AUBRY Marc (MUTUALITE)
- BENOIT Jean-Marie (PARENTS ELEVES)
- COLLONGE Martine (Personnalité qualifiée)
- de MONTGOLFIER Annick (FNAUT)
- MANET Louis (Personnalité qualifiée)

• **Collège 1** : Représentants des entreprises et des activités professionnelles non salariées / **Collège 2** : Représentants des organisations syndicales de salariés les plus représentatives / **Collège 3** : Représentants des organismes et associations qui participent à la vie collective de la région et représentants des associations et fondations agissant dans le domaine de la protection de l'environnement et personnalités qualifiées, choisies en raison de leur compétence en matière d'environnement et de développement durable / **Collège 4** : Personnalités qualifiées



CONTRIBUTEURS

Collège 1*

- LAMIRAND Georges (COORD RURALE)
- MARCAGGI Christophe (U2P-UNAPL)
- MEUNIER Patrick (Travaux publics)
- NIGAY Henri (ARIA)
- OLEKSIK Bernadette (CMA)
- PANSERI Anne Sophie (CCI)
- RENIE Stanislas (CCI)
- SIQUIER Marie-Amandine (CCI)
- VIVIN Françoise (EDF)

Collège 2*

- LEYRE Michèle (FO)
- MARGERIT Laurence (CGT)
- MEQUIGNON Christine (CGT)
- MILANETTI Nathalie (CFE-CGC)
- NINNI Agnès (CFDT)
- PELLORCE Pascal (CGT)
- PUECH Marilyne (CFDT)
- SEGAULT Hélène (FO)
- TRINCA Christiane (SOLIDAIRES)

Collèges 3*-4*

- MERCIER Chantal (Personnalité qualifiée)
- NODIN Alain (CONSOMMATEURS)
- RIGOLLET Johann (TOURISME)
- SAUMUREAU Marc (FRANE)
- VIALLOIN Christian (HANDICAP)

* **Collège 1** : Représentants des entreprises et des activités professionnelles non salariées / **Collège 2** : Représentants des organisations syndicales de salariés les plus représentatives / **Collège 3** : Représentants des organismes et associations qui participent à la vie collective de la région et représentants des associations et fondations agissant dans le domaine de la protection de l'environnement et personnalités qualifiées, choisies en raison de leur compétence en matière d'environnement et de développement durable / **Collège 4** : Personnalités qualifiées

Remerciements

Remerciements

Le CESER Auvergne-Rhône-Alpes remercie les personnes auditionnées dans le cadre de l'élaboration de cet avis.

Les conseillers approfondissent leurs connaissances en prenant appui notamment sur les auditions, les enquêtes, les débats menés dans le cadre de la commission ou du groupe de travail. De nombreuses personnalités sont entendues chaque année par l'assemblée, ces spécialistes délivrent ainsi leur savoir et leur expérience, ces échanges sont une grande richesse pour le CESER.

AGUILERA Frédéric, Vice-président délégué aux transports, Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes

AVOCAT Delphine, Directrice Coordination des grands projets et mobilités, Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes

DAVID Nicolas, Chargé de mission « Infrastructure et mobilité », SGAR

DURAND Renaud, Directeur régional délégué, DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

GOUPIL Antoine, Chef de service, DREAL

LANGLET Julien, Directeur Général Adjoint « Mobilité », Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes

LAURENT Olivier, Directeur, Direction ferroviaire et aérien, Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes

MERCURIO Julien, Chargé de mission, Direction coordination des grands projets, Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes

RAZE Florian, Chef de service « Mobilités Aménagement paysage », DREAL

Déclarations des groupes

Intervention d'Alain BOISSELON, au nom du Collège 1

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs les conseillers,

Mon intervention est faite au nom du collège « Entreprises et Activités non salariées », dit collège 1, et sera brève.

Car que dire qui n'a pas déjà été dit dans cet hémicycle à propos du Contrat de Plan État Région, CPER ?

Je ne reprendrai donc pas les sujets récurrents de la nécessaire évaluation des CPER passés, des délais toujours trop courts ou des informations budgétaires insuffisantes.

Alors, je vais simplement profiter de ce moment pour vous inciter fortement à lire, non pas l'avenant de ce jour, mais l'avis que la commission 4 vous soumet. Car si, comme moi, vous pensiez que le Contrat de Plan État Région était un contrat, vous apprendrez que ce n'est pas le cas. Si vous rencontriez des difficultés à faire la différence entre crédits valorisés et crédits contractualisés, vous aurez l'esprit plus clair dorénavant.

Deux exemples qui, je l'espère, vous pousseront à lire l'avis de notre commission dans son intégralité mais qui m'amènent également à souligner rapidement trois points :

Tout d'abord, remarquer que si nous, membres éclairés représentant la société civile organisée avons besoin d'une explication de texte pour comprendre le vocabulaire d'un sujet aussi clé dans les relations entre la Région et l'État que le CPER, nul doute que le citoyen un peu moins éclairé n'y comprendra pas grand-chose. Aussi, ne serait-il pas temps que celles et ceux qui ont la charge d'élaborer ces documents changent leur façon de s'exprimer, plutôt qu'attendre que le citoyen en question apprenne à parler leur langue ?

Ensuite, vous ne trouverez rien dans notre texte sur la saisine reçue vendredi 5 à 22 heures, sans information préalable, sur l'évolution de tarification des transports BUS, dans un souci de simplification et de cohérence avec les transports TER. Nous ne pouvons que vous dire que, pour cette raison, nous avons peu goûté cette saisine alors que nous avons apprécié les efforts de concertation préalable qui permettent un travail précis de la commission.

Dernier point, un rappel de notre attachement très ferme à la position prise en 2025 par la région de ne pas rajouter aux entreprises, une nouvelle taxe à celles déjà existantes sous le masque du versement mobilité VM. Les arguments développés en 2025 nous semblent toujours pertinents et ne doivent pas être oubliés en 2026 !

Enfin, vous aurez deviné que la commission a beaucoup travaillé.

Certes ! Mais qu'elle a aussi beaucoup profité de celui de notre chargé d'études, Michel RXXX, dont le souci de transmettre, expliquer, synthétiser n'a jamais autant été à l'œuvre que dans ce texte qui est un des derniers auxquels il aura apporté sa touche. Alors, au nom de l'ensemble des membres du collège 1, je tiens à le remercier pour son

professionnalisme, son engagement, son écoute toujours attentive aux points de vue divergents que nous exprimons et dont il sait extraire l'essentiel, toujours dans un état d'esprit constructif et bienveillant.

Il va nous manquer. Pas sûr que nous lui manquions autant.

En conclusion, et vous n'en serez pas surpris, les membres du collège 1 voteront positivement l'adoption de cet avis.

Je vous remercie.

Intervention de Marilyne PUECH, au nom de la CFDT - UNSA

Monsieur le Président Mesdames et Messieurs les conseillers, chers collègues,

J'interviens au nom de la CFDT et UNSA

L'avenant mobilités du Contrat de Plan État-Région (CPER) Auvergne-Rhône-Alpes s'inscrit dans les orientations de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), visant la réduction des inégalités territoriales, l'amélioration des infrastructures de transport et l'accélération de la transition énergétique.

Cet avenant peut se résumer en quelques points.

D'abord, nous soulignons **le renforcement** de l'investissement en faveur du **ferroviaire**, de la modernisation du réseau structurant, avec en particulier la poursuite des travaux sur la ligne Lyon-St Etienne, la plus fréquentée au niveau national, et du développement des **SERM**. Cela constitue un levier majeur pour les mobilités du quotidien et la fluidité des déplacements dans les grands bassins de vie.

Il intègre également des actions sur l'**accessibilité PMR**, l'intermodalité, la préparation des infrastructures en vue des JO / **JOP 2030** et aux dessertes fines du territoire contribuant ainsi au maillage territorial attendu.

Il est à espérer que cette volonté d'affiner les dessertes ferroviaires du territoire ne soit pas que des promesses. L'éboulement en Maurienne provoque une cicatrice béante dans la continuité du cheminement des marchandises par fer. L'entretien et le suivi des voies sont essentiels.

Il en va du service public mais aussi de l'image de la Région AuRA. La fluidité des transports peut être une vitrine régionale forte lors des prochains JO JOP.

Mais cet avenant présente certaines limites et manquements essentiels à son suivi et application :

- Premièrement : La part encore très significative dédiée au réseau **routier** interroge avec les objectifs de transition écologique. Ce choix peut représenter un frein au report modal et la cohérence globale de la stratégie climat.
- En second lieu : Le document reste un **protocole**, sans calendrier détaillé ni phasage clair, ce qui rend difficile l'évaluation de sa mise en œuvre réelle.

- Enfin, plusieurs volets reposent sur des **cofinancements futurs** non finalisés, notamment pour le fret et les lignes de desserte fine, ou sont conditionnés aux JO JOP sans garantie d'étude des besoins durables du quotidien post événement.

Nous ne reviendrons pas sur le dernier courrier reçu concernant la tarification des bus régionaux, ce point n'ayant pas été développé par la Région, ni discuté en commission.

Au regard des différents éléments discutés et du travail rendu par la commission les délégations CFDT et UNSA voteront POUR l'avis proposé, mais assorti de **réserves fortes**.

Nous appelons à :

- Un calendrier opérationnel précis,
- Un rééquilibrage renforcé en faveur des mobilités décarbonées,
- Une vigilance particulière sur la sécurisation des financements.
- La recommandation d'amplifier les efforts pour la desserte fine du territoire et les mobilités actives.

C'est à ces conditions que l'avenant pourra réellement améliorer les mobilités pour l'ensemble des habitants de la région. »

Les bonnes intentions apparaissent dans ce document. Toutefois, les CPER se suivent depuis quelques années, mais avancent trop peu.

Le manque de synchronisation entre les projets freine la dynamique nécessaire de développement.

Les délégations CFDT et UNSA rappellent également leurs attentes concernant le suivi des CPER successifs et des mises en place des projets et chantiers. Il est important de s'appuyer sur les bilans d'exécution des crédits des CPER précédents et de l'accord de relance 2021-2022 pour appréhender les actions à poursuivre ou à mener.

Merci de votre attention.

Intervention de Christine MEQUIGNON, au nom de la CGT, FSU et Solidaires

Pour rappel, le CESER est saisi pour avis sur l'avenant mobilités 2023-2027 au contrat de plan État-Région 2021-2027 signé le 10 novembre 2022.

Comme nous l'avons dit l'année dernière, le volet Mobilités du CPER 2023/2027 est, tout comme la convention TER, de faible niveau de services et peu ambitieux au niveau ferroviaire. Nous pourrions dresser une liste à la Prévert des manques de ce volet Mobilités. Le sujet du désenclavement des territoires, doit être au cœur de notre réflexion. En commençant par le financement car même si les intentions avaient été là, les volontés financières elles, ne le sont pas du tout. Le CPER ne consacre qu'un budget global de 430 M € au ferroviaire.

Fléchage financier octobre 2024

Mode		Part État (M€)	Part conseil régional (M€)	Total M€
Services express régionaux métropolitains (SERM)		147	175	322
Ferroviaire	Modernisation du réseau structurant	110	58	168
	Lignes de desserte fine du territoire	104	70	174
	Accessibilité PMR	53	3	56
	Fret	32	0	32
	Sous-total ferroviaire	299	131	430
Routier		194	300	494
Transports collectifs		10	14	24
Véloroutes		40	70	110
Total		690	690	1 380

Sur ces 430 M€, la Région ne verse que 131 M€. Idem pour les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), seule une faible partie est consacrée au ferroviaire.

Dans le volet présenté ce jour, il y a distinction entre « crédit contractualisé » et « crédit valorisé ».

L'avenant présente deux tableaux de synthèse :

- Des crédits contractualisés, annoncés globalement à hauteur de 2 milliards d'euros, dont 697 M€ État, 697 M € Région et 568 M€ autres financeurs et reste à financer.
- Des crédits valorisés, représentant globalement 2, 1 milliards d'euros dont 508 M€ État, 132 M€ Région et 1.466 M€ autres financeurs.

L'enveloppe de crédits contractualisés

Bilan des montants inscrits

	Montant total du projet (M€) 2023-2027	Montant total prévisionnel CPER 2023 - 2027, tous cofinanceurs (M€)	Part prévisionnelle État 2023 - 2027 (M€)	Part prévisionnelle Région (M€)	Part prévisionnelle autres financeurs prévisionnelle	Montant restant non subventionné à date
Service express régional métropolitain	451,1	438,21	134,4	175,35	47,18	81,28
SERM Lyon	332,88	319,99	80,56	170,06	14,55	54,81
SERM Grenoble	62,28	62,28	27,82	3,56	30,9	0
SERM Clermont-Ferrand	2,04	2,04	1,02	0,51	0,51	0
SERM Chambéry	2,5	2,5	1,25	0,37	0,37	0,5
SERM Franco-suisse	1,57	1,57	0,78	0,39	0,39	0
SERM Saint-Étienne	1,79	1,79	0,9	0,45	0,45	0
Réseau structurant	284,2	279,61	118,2	53,74	58,83	48,83
Ligne de desserte fine du territoire	258,01	258,01	150,19	91,99	15,83	0
Accessibilité PMR	65,94	61,71	31,58	3	27,13	0
Fret ferroviaire	17,98	17,98	8,64	0	0	9,34
Route	515,68	515,68	204	298	13,68	0
Transports collectifs	98,45	98,45	10	5,1	83,35	0
Véloroutes	292,21	292,21	40	69,82	182,39	0
Total	1983,57	1961,86	697	697	428,39	139,45
montant valorisé à inclure pour le total :					21,71	

Pour rappel, montants prévus au protocole :

	Montant total prévisionnel CPER 2023 - 2027, tous cofinanceurs (M€)	Part prévisionnelle État 2023 - 2027 (M€)	Part prévisionnelle Région (M€)
Service express régional métropolitain	322	147	175
Réseau structurant	168	110	58
Ligne de desserte fine du territoire	174	104	70
Accessibilité des gares	56	53	3
Fret ferroviaire	32	32	0
Route	494	194	300
Transports collectifs	24	10	14
Véloroutes	110	40	70
Total	1380	690	690

Sur l'enveloppe des crédits contractualisés, le fléchage budgétaire évolue avec des baisses de montants pour les SERM, le réseau structurant et les transports collectifs par exemple. Ceci au profit des lignes de dessertes fines des territoires (LDFT) essentiellement (+ 40 %). Nous pourrions nous en réjouir bien évidemment car notre réseau ferroviaire ne peut être uniquement constitué que de mass transit et haute performance. La région AuRA est constituée de grandes disparités de Montluçon jusqu'à la vallée de la Maurienne. Cet élément important est à prendre en compte dans nos réflexions. Qui dit LDFT dit fret ferroviaire et là encore la Région a toute sa place à prendre dans une période où la transition écologique est mise en avant par nos Politiques. Il y a, là encore, un delta très important entre les paroles et les actes. Car le volet consacré à la route a la part belle avec une part régionale (298 M€) bien supérieure à celle de l'État (204 M€). Le sujet n'est pas d'opposer les modes de transport entre eux mais bien de les combiner. Mais il serait également juste que chacun paye le juste coût, ce qui n'est pas le cas à ce jour.

Dans cet avenant, se greffent en fond les JOP de 2030 et l'accessibilité aux sites, qui est un aspect fondamental pour un événement de cette ampleur et le nombre d'usagers des modes de transports qui sera exponentiel VS le quotidien même si cela est sur une courte durée. Mais cela exige une anticipation des engagements politiques et financiers.

Concernant les crédits valorisés :

Les crédits valorisés

Objet	Montant total (M€)	Participations (M€)		
		État	Conseil régional	Autres financeurs
MobilYSE ferroviaire	169,15	52,27	45,21	1,28
MobilYSE routier	95,27	71,84	0,02	23,41
MobilYSE vélo	4,48	2,24	0	2,24
Accès alpins au tunnel transfrontalier Lyon – Turin (ligne nouvelle) Étude avant-projet détaillée	164	59,1	33	71,9
CFAL nord Étude avant-projet détaillée	42	37	0	5
TET Paris Clermont-Ferrand	139,48	102,11	36,7	0
Lignes EMILI	80,2	5,48	0	0
LDFT hors CPER	51,3	47,65	0	3,66
Aménagements de sécurisation des PN		Enveloppe nationale		
Résorption du bruit ferroviaire	30,64	7,66		22,98
AAP TCSP/PEM	1467,95	122,98	8,99	1335,98
Recyclage de subventions UE (Région)	12,65	0	3,16	0
Modernisation de la ligne ferroviaire de la vallée de l'Arve	14,94	-	4,59	-

Grâce à ces 2 tableaux, nous constatons que certains items tels que les LDFT se trouvent dans la séquence de crédits valorisés mais aussi en crédits contractualisés. Nous n'avons pas d'explication sur ces 2 fléchages, ce qui manque à une compréhension complète et fine.

Dans ce volet mobilités, se pose le sujet de la reprise des routes par la région qui n'est pas un acte anodin même s'il est autorisé par la loi 3DS.

En conclusion, cet avenant acte un certain nombre de fléchages financiers précis sur l'ensemble des mobilités et nous constatons des évolutions par rapport au document de 2024. Il manque néanmoins des éléments sur les bilans d'exécution des crédits du CPER 2015-2020 et de l'accord de relance 2021-2022. Nous avons uniquement des éléments sur l'achèvement de certaines opérations routières engagées.

La présentation des évolutions sous forme de « plan glissant » aurait été utile pour la bonne compréhension du dossier. Il est rappelé en outre l'obligation légale de consultation du CESER sur des bilans annuels d'exécution des CPER, traduite d'ailleurs par un engagement inscrit dans le CPER document principal signé en novembre 2022.

Il est primordial d'avoir une vision pluriannuelle sur les fléchages et affectations financières des mobilités sur notre région, en lien avec les différents financeurs, car des incertitudes perdurent sur bon nombre de projets.

En ce qui concerne « la sollicitation impromptue » du Conseil régional sur l'harmonisation tarifaire et la hiérarchisation du réseau des cars région, le fait de ne pas avoir été consulté et l'envoi de documents plus que tardivement posent un problème dans la façon de travailler en co-construction. Malgré cela une inquiétude apparaît à nos yeux en ce qui concerne la tarification, en effet les dernières délégations de service public ayant été soumises à un "engagement de recette" pour les opérateurs, va-t-il falloir que ce soient les entreprises de transport délégataire, et donc leurs salariés, qui supportent les modifications de tarif ?

Pour finir, avec les JOP en ligne de mire, il est primordial que notre région s'engage sur des volontés de mobilités fortes en se donnant les moyens politiques, financiers et humains. Nous le rappelons, les services publics doivent être au cœur des mobilités pour répondre aux besoins des usagers et des territoires.

Nous tenons à remercier Michel Rxxx pour le travail et les éléments apportés.

Pour la CGT, FSU et SOLIDAIRES, ce sera un vote contre, du fait que l'avis proposé n'émet pas de réserves suffisantes.

Intervention de Marc AUBRY, au nom des Collèges 3 et 4

Monsieur le président, Monsieur le président de la commission 4, Mesdames Messieurs les conseillers,

C'est au nom du collège 3/4 que je vous présente notre contribution concernant les travaux de la commission 4 sur l'avenant mobilité 2023/2024 du contrat de plan état région 2021/2027.

Il n'est pas question ici de reprendre ou de refaire le travail de la commission mais simplement noter quelques grands principes du volet mobilités de ce contrat.

Celui-ci consiste à :

- Améliorer les déplacements du quotidien.
- Soutenir les grands projets structurants.
- Réduire les inégalités territoriales.
- Accélérer transition écologique.
- Sécuriser et moderniser les infrastructures existantes dans le champ ferroviaire, routier, transport collectifs urbains, et mobilités actives.

Il a été élaboré en plusieurs étapes qui comprennent :

- Un diagnostic partagé.
- Des négociations financières.
- Une programmation pluriannuelle, et nous l'espérons une signature politique et une mise en œuvre.

Le collège 3-4 se retrouve pleinement dans les observations formulées par la commission qui décrit parfaitement les mécanismes des modalités d'inscription de l'outil CPER MOBILITÉ parmi les différents vecteurs déclinant la feuille de route « MOBILITÉS 2035 » adoptée par l'exécutif régional en décembre 2023.

Nous avons bien noté les explications concernant les crédits contractuels d'une part et les crédits valorisés hors contrat d'autre part mais qui s'affichent dans le document.

Le collège 3-4 tout comme la commission 4 est bien conscient qu'un CPER n'a aucune valeur juridique au regard de l'annualité budgétaire mais nous sommes tout de même très attachés à cet outil de financement pluriannuel.

Nous sommes aussi satisfaits de la finalisation de l'avenant que l'Etat et la Région ont ensemble mis en place qui permet de rassembler les moyens pour assurer la continuité des études et des travaux.

Tout comme la commission, notre souhait, est que la signature de l'avenant puisse être réalisée avant la fin 2025 afin de garantir la mise en place des crédits sans retard.

Nous sommes bien sûr favorables aux conclusions de la commission pour le suivi de ce CPER au-delà des obligations légales mais surtout par respect des utilisateurs journaliers afin que l'affirmation « La région vous transporte » se fasse dans les meilleures conditions.

Je conclus cette intervention par des remerciements que j'adresse tout d'abord à l'ensemble des conseillers participants à la commission 4 ainsi qu'à son président Philippe DESSERTINE, bien évidemment à notre chargé d'études Michel Rxxx, pour ce qui est peut-être sa dernière contribution.

Le collège 3-4 votera majoritairement ce rapport ou plus, mais la composition hétérogène de notre collège peut permettre des avis différents.

Intervention de François JACQUART, au nom des associations humanitaires (Secours Populaire Français, Secours Catholique, ATD Quart Monde) et les entreprises d'insertion

Mesdames, Messieurs, Cher(e)s Collègues, Monsieur le Président,

La région Auvergne-Rhône-Alpes regroupe des territoires d'une grande diversité, tant sur le plan géographique, avec ses reliefs variés, que sur le plan sociologique, économique et culturel.

Dans ce contexte, assurer une desserte fine et durable des territoires devient un défi primordial pour garantir une connectivité équitable entre ces différentes zones, tout en répondant aux besoins spécifiques de chaque territoire, qu'il soit urbain ou rural, montagneux ou vallonné.

Ce n'est pas moi qui le dis, c'est la Région qui l'écrit dans le document soumis à notre avis. Non seulement je le partage mais je l'appelle de mes vœux à l'approche de la nouvelle année.

Le CPER devrait donc, dans les actes, traduire cette déclaration d'intention et être l'outil équitable d'aménagement du territoire et de réduction des inégalités territoriales en termes de mobilité du quotidien notamment.

Est-ce le cas ? Non !

Depuis des années les associations humanitaires tirent la sonnette d'alarme sur les difficultés aggravées des personnes en situation de précarité lorsque la seule solution où presque pour se déplacer reste la voiture avec les coûts importants induits pour les familles.

Je rappelle que notre CESER, dans ses contributions notamment sur les familles monoparentales et les femmes en ruralité a pointé comme première cause centrale des difficultés vécues : la mobilité difficile et le coût de la voiture.

A cette question cruciale des transports du quotidien et notamment en zone rurale, la réponse est quasi uniquement dans l'amélioration du réseau routier, pour sécuriser mais avant tout faire gagner du temps de trajet.

Je note donc toujours, y compris dans l'avenant, une forte implication dans le réseau routier et un tassement certain des investissements sur le ferroviaire sans développement d'arrêts supplémentaires et de lignes. Ce que l'on appelle la déserte fine du territoire.

Et pourtant dans un contexte de plus en inquiétant de dérèglement climatique où les épisodes de pollution atmosphériques se multiplient, la mobilité décarbonée doit être priorisée et substituée aux développements d'infrastructures routières coûteuses, qui utilisent des espaces de biodiversité lorsque ce ne sont pas des terres agricoles.

Pour illustrer le manque de volonté ferroviaire de l'Etat et de la Région dans le CPER, je ne vous surprendrais pas qu'en tant que responsable régional du Secours Populaire mais aussi du Secours Populaire de l'Ardèche, d'insister sur une anomalie pour ne pas

dire une injustice territoriale, sociale et environnementale qui fait de ce département, le seul en France sans desserte voyageurs TER alors qu'au moins une ligne parmi les plus modernisées de notre pays existe le long de la rive droite du Rhône. La rive droite est équipée d'une ligne à double voie, électrifiée, utilisée tous les jours par des dizaines de trains de fret, et même fréquemment par des trains de voyageurs détournés en raison des travaux ou de perturbations sur la rive gauche. Elle est une des seules à être dotée d'un troisième rail dans les courbes pour éviter les déraillements.

Contrairement aux engagements signés par l'ancien président de la région, conseiller spécial actuel, ce dossier ferroviaire emblématique n'est toujours pas d'actualité dans le CPER initial, ni dans l'avenant proposé.

Heureusement que la Région Occitanie, de son côté, a fait le travail en réouvrant la partie sud de cette vallée du Rhône jusqu'à Nîmes.

C'est grâce à elle et pour des raisons techniques, liées aux besoins de retournement des TER occitans que la gare ardéchoise du Teil va pouvoir accueillir et prendre des voyageurs.

Et encore, le retard à l'allumage de la région. AuRA conduit, en attente de travaux de sécurisation des quais, les trains occitans à ne pas desservir la gare depuis 2 ans et demi.

Tous les acteurs politiques, économiques, sociaux et en premier lieu les associations humanitaires se désespèrent.

Le CPER était l'occasion d'aller chercher un soutien financier de l'Etat sur ce dossier.

Que la Région ne vienne pas dire maintenant que la remise en circulation de TER en rive droite est impossible financièrement, ce sera inentendable.

J'ajoute d'ailleurs et en conclusion que l'exécutif régional en faisant le choix de ne pas mettre en place le versement mobilité régional et rural (le VMRR) se prive chaque année de 70 à 100 millions en fonction du taux appliqué. Ce manque à gagner solidaire pour développer les déplacements du quotidien est préjudiciable notamment pour celles et ceux qui sont les plus en situation de précarité.

Le budget régional et le CPER étaient deux occasions majeures pour redynamiser l'offre de transport collectif, pour réduire les inégalités territoriales et enfin, pour que l'Ardèche sorte de l'injustice ferroviaire.

Ce sont encore deux rendez-vous manqués ! Dommage !

Merci de votre attention.

Intervention de Hubert CONSTANCIAS, au nom de FNE Auvergne-Rhône-Alpes

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs les conseillers,

La région Auvergne a été rattachée à la région Rhône-Alpes en 2015-2016.

Six mois plus tard la ligne SNCF de Thiers à Boën a été fermée. Quelques mois plus tard le guichet de la gare Thiers a lui aussi été fermé. Le guichet le plus proche est à Vichy (35 Kms).

Dans le Contrat de plan Etat-Région 2021-2027, il n'y a toujours aucun fléchage pour un projet de réouverture de cette ligne.

La région se doit de financer prioritairement les transports collectifs et non d'investir sur les routes, type RN 88 au pays de Mr Wauquiez.

Depuis la fermeture de cette ligne une association « Letrain 634269 » en demande la réouverture sans résultat.

Pour exemple : Pour venir à nos rencontres du CESER, je suis obligé de prendre ma voiture jusqu'à Tarare, soit près de 90 Kms et ensuite le train de Tarare à Lyon.

Résultats des votes individuels

Collège	Organisation	Nom	Pour	Contre	Abst.
1	Chambre de commerce et d'industrie de région Auvergne-Rhône-Alpes	CHEVALIER Véronique	P		
		DOLLEANS Jean-Luc			
		DUBOISSET Gilles			
		EHRSAM Olivier			
		MARGUIN Christophe			
		RENIE Stanislas	P		
		SIQUIER Marie-Amandine			
		THION Elisabeth			
		VEYRE DE SORAS Christine			
	Mouvement des entreprises de France (MEDEF) Auvergne-Rhône-Alpes	CELMA Patrick			
		CHARVERON Philippe			
		GLERAN Philippe			
		JAVELLE Valérie-Anne	P		
		PANSERI Anne-Sophie			
	Confédération des petites et moyennes entreprises (CPME) Auvergne-Rhône-Alpes	CADARIO Jacques	P		
		DOGNIN-DIT-CRUISSAT Sarah			
		GIRAUDET Alexandra	P		
		IMBERTON Emmanuel			
	Accord entre l'Union des entreprises de proximité (U2P) Auvergne-Rhône-Alpes et l'Union nationale des professions libérales (UNAPL) Auvergne-Rhône-Alpes	BRUNET Christian	P		
		CABUT Bruno			
		GINESTET Fabienne			
		LE ROUEIL Anne-Marie			
		MARCAGGI Christophe			
		ROBERT Anne-Marie			

P : procuration

1	Chambre régionale de métiers et de l'artisanat de région Auvergne-Rhône-Alpes	GIROD Pierre			
		GOUZE Dominique			
		GUILLAUD Isabelle	P		
		LATAPIE Didier			
		OLEKSIK Bernadette			
	Fédération régionale des Chambres des professions libérales Auvergne-Rhône-Alpes (CNPL)	BEZ Nicole			
	Centre des jeunes dirigeants Auvergne et Rhône-Alpes	BLANC Sylvie			
	Accord entre les pôles de compétitivité Lyon-Biopôle, Minalogic Partenaires, Vegopolys Valley et Cimes Auvergne-Rhône-Alpes	CHABBAL Jean	P		
		HOMETTE Marie-Odile			
	France Chimie Aura	LAFORET Jean-Pierre			
	Accord entre le Comité des banques Auvergne-Rhône-Alpes de la Fédération bancaire française et l'association Lyon place financière	VARICHON Béatrice			
	UIMM Auvergne-Rhône-Alpes	BORDES Claude			
		PFISTER Françoise			
	Fédération française du bâtiment de la région Auvergne-Rhône-Alpes	REYNIER Frédéric			
	Fédération régionale des travaux publics Auvergne-Rhône-Alpes	MEUNIER Patrick			
	Accord entre les syndicats de la Fédération nationale des transports routiers (FNTR) en Auvergne-Rhône-Alpes et l'Union des entreprises Transport de logistique de France (TLF) Auvergne-Rhône-Alpes et logistique de France	COMBRONDE Céline	P		
	Union inter-entreprises de Lyon et sa région	Non désigné(e)			
	Association régionale Auvergne-Rhône-Alpes des industries agro-alimentaires	NIGAY Henri			
	Accord entre la délégation territoriale Action logement Auvergne-Rhône-Alpes et les chambres régionales de la Fédération des promoteurs immobiliers de France en Auvergne-Rhône-Alpes de France	Non désigné(e)			
	SYNTEC Auvergne-Rhône-Alpes	DESSERTINE Philippe			
	Accord entre les directions régionales de la SNCF, d'EDF et de la Poste	VIVIN Françoise			
	Union nationale industries carrière Auvergne-Rhône-Alpes	BOISSELON Alain			
	L'Interprofession Forêt bois (FIBOIS) Auvergne-Rhône-Alpes	PERCHE Gaël	P		
	La délégation territoriale de la Fédération des particuliers employeurs de France (FEPEM) Auvergne-Rhône-Alpes	FAURE André	P		

P : procuration

1	Chambre régionale d'agriculture Auvergne-Rhône-Alpes	FLAUGERE Jean-Luc			
		FONT Maryse			
		GUIGNAND Gilbert			
	Fédération régionale des syndicats d'exploitants agricoles Auvergne-Rhône-Alpes	ROUSSIN Sandrine			
		CROZAT Jérôme	P		
	Les Jeunes agriculteurs Auvergne-Rhône-Alpes	DANANCHER Hugo			
		LAUZIER Léa			
	Confédération paysanne Auvergne-Rhône-Alpes	DOUILLON Isabelle	P		
		MAISON Pierre			
	Coordination rurale Auvergne-Rhône-Alpes	LAMIRAND Georges			
	Coopération agricole Auvergne-Rhône-Alpes	DUMONT Yannick			
2	Confédération régionale de la mutualité, de la coopération et du crédit agricole Auvergne-Rhône-Alpes	ANGELOT Eric	P		
	Union des employeurs de l'économie sociale et solidaire	DADON Charles			
	Comité régional de la Confédération générale du travail Auvergne-Rhône-Alpes	BARJON Brigitte			
		BLANCHARD Paul			
		CANET Fabrice			
		CARDINAUX Lionel		P	
		DALMAS Patrick		P	
		FAURE Philippe		P	
		GELDHOF Nathalie			
		GENSEL Virginie		P	
		GRANATA Eric			
		GUICHARD Karine			
		MARGERIT Laurence			
		MEQUIGNON Christine			
		PELLORCE Pascal			
		PLANCHE Laetitia			
		SALA Chantal			

P : procuration

2

Comité régional de la Confédération générale du travail Auvergne-Rhône-Alpes	SAUZEAT Sandrine		P	
	VIGOUROUX Eric		P	
Union régionale de la Confédération française démocratique du travail Auvergne-Rhône-Alpes	ALSAFRANA Colette	P		
	BADOR Laurent			
	BARRAT Jean	P		
	BAULAND Gisèle			
	CASALINO Françoise	P		
	CHENNAZ Cédric	P		
	GUILHOT Jean-Marc	P		
	JACQUIER Claudine	P		
	JUYAUX-BLIN Christian	P		
	LAMOTTE Bruno			
	LE GAC Elisabeth			
	NINNI Agnès			
	PUECH Marilyne			
	ROBERTO Sansoro			
	SAILLANT Elisabeth			
	SCHMITT Isabelle			
	SIVARDIÈRE Patrick			
Union régionale de la Confédération générale du travail Force ouvrière Auvergne-Rhône-Alpes	BLACHON Eric	P		
	BOCHARD Frédéric	P		
	DEVY Eric			
	GILQUIN Jean-Pierre			
	LEYRE Michelle			
	LORENTE Jérémie			
	MERENDET Patricia			
	RICARD Claude			

P : procuration

2	Union régionale de la Confédération générale du travail Force ouvrière Auvergne-Rhône-Alpes	SEGAULT Hélène			
		TEMUR Hélène			
	Accord entre l'union régionale de la Confédération des travailleurs chrétien Auvergne et l'Union régionale de la Confédération française des travailleurs Rhône-Alpes	DEUDE Sylvie			
		GRANDJEAN François			
		VERNET Sandrine			
	Union régionale de la Confédération française de l'encadrement Confédération générale des cadre Auvergne-Rhône-Alpes	ASENSIO Luis			
		GUERROUI Nassira			
		MILANETTI Nathalie			
		ROCHE Jocelyne			
		ROUSTAND Philippe	P		
		SAVTCHENKO-BELSKY Cyril			
	Union régionale de l'Union nationale des syndicats autonomes Auvergne-Rhône-Alpes	HAMELIN Catherine			
		HERAUD Marta	P		
		LELUC Gilles			
		LOHEZ Valérie			
		MYC Michel			
	Fédération syndicale unitaire Auvergne-Rhône-Alpes	DI MARCO Anna			
	Union syndicale solidaires Auvergne-Rhône-Alpes	TRINCA Christiane		P	
		VELARD Patrick			
3	Union régionale des associations familiales Auvergne-Rhône-Alpes	NANTAS Dominique			
	Caisses d'allocations familiales de la région Auvergne-Rhône-Alpes	SERRE-CHAMARY René			
	Accord entre CARSAT Auvergne, CARSAT Rhône-Alpes et l'association régionale des caisses de MSA Auvergne-Rhône-Alpes	JOUBE Henry			
	GROUPAMA Auvergne-Rhône-Alpes	MOREL Nathalie			
	Union régional de la Mutualité française Auvergne-Rhône-Alpes	AUBRY Marc			
	Fédération hospitalière de France Auvergne-Rhône-Alpes	TOURAIN Jean-Louis			
	Accord entre la délégation Auvergne-Rhône-Alpes de l'Union française des retraités, l'Union régionale des Fédérations départementales Génération mouvement les aînés ruraux et la Fédération nationale des associations retraités Auvergne Rhône-Alpes	LUCCANTONI Evelyne	P		

P : procuration

3

CREAI Auvergne-Rhône-Alpes	HERMOUET Nicolas			
URIOPSS Auvergne-Rhône-Alpes	Non désigné(e)			
Union régionale SCOP et SCIC Auvergne-Rhône-Alpes	BABOLAT Guy			
Association pour le digital en région Auvergne-Rhône-Alpes	PROST Michel-Louis			
Conférence des établissements publics de recherche en Auvergne-Rhône-Alpes	PELLA Dominique	P		
Accord entre les présidents de l'Université de Lyon, de l'Université Grenoble-Alpes et l'Université Clermont Auvergne et associés	BERNARD Mathias			
	BERNARD Sébastien	P		
	DOMPNIER Nathalie			
	SURREL Hélène			
Section régionale FCPE, PEEP, UNAAPE, APEL Auvergne et Rhône-Alpes	BENOIT Jean-Marie			
	MESSIÉ Christine			
	MEUNIER Frédérique			
	ZAKAR Saïd	P		
Accord entre l'association Unis-Cité Auvergne-Rhône-Alpes et le Mouvement associatif Auvergne-Rhône-Alpes	GILLES Pascale			
CRAJEP Auvergne-Rhône-Alpes	MOLY Agathe			
	MONNET Alexis			
Fédération régionale des centres d'information sur les droits des femmes et des familles Auvergne-Rhône-Alpes	LEPINAY Reine			
Accord entre UNEF, AFEV et FAGE	BERTHON Soraya			
	HOSTETTLER Thomas			
Union régionale des fédérations laïques Auvergne-Rhône-Alpes	CALMETTE Alain	P		
Comité régional olympique et sportif Auvergne-Rhône-Alpes	PLASSE Marie-Christine			
Agence régionale du tourisme Auvergne-Rhône-Alpes	RIGOLLET Johann			
	ROSSI Sylvie			
Union fédérale des consommateurs « UFC que choisir » d'Auvergne-Rhône-Alpes	NODIN Alain	P		
Chambre régionale de l'économie sociale et solidaire Auvergne-Rhône-Alpes	PLANCHON Nicolas			
	POISSON Patricia			

P : procuration

3

Syndicat des entreprises artistiques et culturelles	LE ROUX Céline			
Accord entre l'Association Auvergne-Rhône-Alpes des conservateurs et des professionnels des musées de France (AARAC) et la Fondation du patrimoine	JACOMY Bruno			
Accord association sauve qui peut le court métrage, association Ardèche Images, EPCC, CITIA, association GRAC, association ACRIRA, association les Ecrans, association Plein champ et la Cinéfabrique	ROCHER François			
Accord entre les associations de bibliothécaires de France Auvergne et Rhône-Alpes, associations des libraires d'Auvergne-Rhône-Alpes	CRAMARD Odile			
Accord ARRAHLM, CNL, SOLIHA, EPL et UNPI	ARGENSON Jean-Jacques			
	BOCHATON Alice			
	GRATALOUP Sylvain			
	VENEL Anne-Laure			
	Non désigné(e)			
Fédération des acteurs de la solidarité Auvergne-Rhône-Alpes	LAI-PUIATTI Marisa			
Accord entre Agir tous pour la dignité (ATD) Quart-monde, la Fédération des entreprises d'insertion Auvergne-Rhône-Alpes, le conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes du Secours populaire français, et la coordination régionale Auvergne-Rhône-Alpes du Secours catholique	JACQUART François			
Mission régionale d'information sur l'exclusion	CONDAMIN Yvon			
Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) Auvergne-Rhône-Alpes	de MONTGOLFIER Annick			
Accord entre URAPEI Rhône-Alpes et Auvergne, direction régionale de l'APF Auvergne-Rhône-Alpes, Fondation Perce Neige, APAJH Auvergne-Rhône-Alpes	BERTRAND Jean-Jacques			
Association nationale des apprentis	MARTIN Baptiste			
Accord entre la Fondation OVE et Handi-Sup Auvergne	VIALLOON Christian			
Jeune chambre économique Auvergne-Rhône-Alpes	BELOT-DEVERT Marie-Charlotte			
	BONNEFOY Thomas			
Union des fédérations Auvergne-Rhône-Alpes de protection de la nature	CONSTANCIAS Hubert			
	RESCHÉ-RIGON Frédérique			
Fédération régionale Auvergne pour la protection de la nature et de l'environnement	SAUMUREAU Marc			
Ligue de coordination Auvergne-Rhône-Alpes de protection des oiseaux	VERILHAC Yves			

P : procuration

3	Conservatoire d'espace naturels d'Auvergne	AUBERGER Eliane			
	Fédération régionale des chasseurs d'Auvergne-Rhône-Alpes	CERNYS Rémy			
	Personnalités qualifiées en lien avec l'environnement et le développement durable	OUVRIER-BUFFET Gérard			
		PELLET Anne			
		RIALHE Anne			
		WALBAUM Ludovic			
4	Personnalités qualifiées	CARUANA Laurent	P		
		COLLONGE Martine			
		MANET Louis			
		MERCIER Chantal			
		PEYREFITTE Carole			
		QUADRINI Antoine			
		VERNEY-CARRON Florence			

P : procuration

Contacts

Délégué général

Grégory MOREL

gregory.morel@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 41 95

Déléguée générale adjointe

Ingrid RANCHIN

ingrid.ranchin@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 55 16

Déléguée générale adjointe

Corinne LEBRETON

corinne.lebreton@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 48 72

Chargé d'études

Michel RAFFIN

michel.raffin@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 41 45

Contact presse

Nancy PIEGAY

nancy.piegay@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 40 44

AVIS

Répondant à ses obligations légales, le CESER formule un avis sur le dernier volet d'un long processus démarré en 2019 pour l'élaboration du contrat Etat-Région 2021-2027. Engagement de principe et non pas contrat juridique, ce document comprend des crédits contractualisés, et d'autres relevant d'un choix propre à chaque partenaire mais « valorisés » dans le contrat. Ce sont 2 milliards d'euros qui sont contractualisés et 2,1 milliards d'euros qui sont valorisés.

Le CESER formule deux séries d'observations :

- Sur la présentation de l'avenant, concernant les bilans d'exécution des crédits, le positionnement du CPER au sein des enveloppes relatives aux infrastructures de transport, le choix d'inscrire des opérations réalisées sans apport de l'un des cosignataires.
- Sur la mobilisation des financements
Il exprime son attachement à cet outil de financement à signer sans délai pour le bon avancement des opérations. Il soulève la question des capacités de l'Etat à satisfaire ses engagements et par voie de conséquence une interrogation sur la position de la Région.

CONTRAT ETAT REGION | MOBILITE | ROUTES |
FERROVIAIRE | INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT |
VELO | REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES

Crédits photos : 123 rf

ceser.auvergnerhonealpes.fr



CESER AUVERGNE - RHONE-ALPES / LYON
125 rue Smith – CS 90051 – 69285 Lyon cedex 02
T. 04 26 73 49 73

CESER AUVERGNE - RHONE-ALPES / CLERMONT-FERRAND
59 Bd Léon Jouhaux – CS 90706 - 63050 Clermont-Ferrand
Cedex 2
T. 04.73.29.45.29