



AVIS

**Avis sur le protocole d'accord
Etat-Région pour l'avenant mobilités
2023-2027 du CPER 2021-2027**

OCTOBRE 2024





AVIS
**Sur le protocole d'accord Etat-Région pour
l'avenant mobilités 2023-2027 du CPER
2021-2027**

Assemblée plénière du 7 octobre 2024

Rapporteur : Philippe DESSERTINE

Président de la commission « Territoires – Transport, infrastructures
et Numérique »

Résultats des votes :

162 votants

132 ont voté POUR

21 ont voté CONTRE

9 se sont abstenus

0 n'a pas pris part au vote

Numéro de l'avis : 2024-04

Sommaire

1.	Un processus engagé depuis des années	5
1.1	L'enchaînement avec deux précédents contrats Etat-Région Auvergne et Etat-Région Rhône-Alpes pour la période 2015-2020	5
1.2	Le lancement de l'élaboration du CPER 2021-2027	6
1.3	L'accord national de relance 2021-2022	7
1.4	Le contrat Etat-Région pour la période 2021-2027 document principal	8
1.5	La négociation de la première étape pour l'avenant mobilités 2023-2027	8
2.	L'économie générale de l'accord global Etat-Région acté le 16 mai 2024	9
2.1	La maquette financière prévisionnelle 2023-2027	9
2.2	Les composantes de l'accord	11
2.2.1	La composante transport multimodal pour les services express régionaux métropolitains (SERM) 322 M€ (23 % de l'enveloppe contractualisée par les deux partenaires)	11
2.2.2	La composante ferroviaire hors agglomérations 300 M€ (soit % de l'enveloppe contractualisée	23 12
2.2.3	La composante routière 494 M€ Etat et Région soit 36 % de l'enveloppe	13
2.2.4	La composante transports en commun 27 M€	13
2.2.5	La composante vélo routes 110 M€	14
3.	Les observations du CESER	15
3.1	Le compromis obtenu à l'issue de la négociation Etat-Région	15
3.1.1	Les attentes de la Région en décembre 2023 lors de la présentation de sa feuille de route	15
3.1.2	Le CESER prend acte que la discussion a permis de débloquer les deux dossiers Transalpine et CPER	15
3.2	Le volet mobilités du CPER est seulement un premier jalon pour mettre à niveau les infrastructures de transport	16
3.3	Le CESER souhaite que lui soient communiqués les bilans d'exécution des contrats précédents	16
3.4	Pour le CESER, l'avenant mobilités à venir début 2025 devra faire preuve de clarté	17
3.5	Le CESER est très attaché à la priorité du service à rendre à l'utilisateur des transports.	17

3.5.1	Concernant les SERM	17
3.5.2	Pour une approche pragmatique	17
	Annexes	20
	Contributeurs	21
	Remerciements	23
	Déclarations des groupes	24

Le CESER est saisi par l'Exécutif régional :

- Sur un protocole déjà signé par les représentants de l'Etat et de la Région qui engage une politique à contenu budgétaire important nécessitant une approbation par l'assemblée du Conseil régional, et de ce fait un avis du CESER.
- Sur les projets de services express régionaux métropolitains (SERM).

1. Un processus engagé depuis des années

1.1 L'enchaînement avec deux précédents contrats Etat-Région Auvergne et Etat-Région Rhône-Alpes pour la période 2015-2020

Lors de sa consultation d'octobre 2022 sur le contrat Etat-Région pour la période 2021-2027, le CESER a reçu un « bilan synthétique d'exécution » des contrats des deux ex-Régions pour la période précédente 2015-2020. Ce bilan synthétique cumulait deux enveloppes différentes de crédits, toutes deux ayant été actualisées par avenants en 2019 :

- Une enveloppe contractualisée stricto sensu c'est-à-dire non mobilisable sans le contrat (1 318 M€ Etat et 2 386 M€ après actualisation de 2019)
- Une enveloppe de crédits relevant d'un choix propre à chacun des partenaires, c'est-à-dire décidés hors contrat et « valorisés » dans le contrat pour différentes raisons, notamment pour les « sanctuariser » (2 113 M€ Etat) ou les sécuriser sur le plan juridique (2 386 M€ Région).

L'enveloppe du contrat stricto sensu constitue une intention de financement non encore matérialisée en comptabilité. Comme le résume le tableau ci-dessous élaboré par le CESER et présenté dans son avis d'octobre 2022, cette intention s'est déclinée au niveau comptable en engagements d'autorisations de programme pluriannuelles, avant d'être mandatées en crédits de paiement année après année, en tenant compte du décalage calendaire nécessaire.

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 ne peuvent 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.

En M€	Deux contrats Auvergne et Rhône-Alpes 2015-2020 crédits contractualisés seuls					
	Contractualisé 2019		Engagé 30/06/2021		Mandatements	
	Etat	Région	Etat	Région	Etat	Région
Hors mobilité multimodale	578	1636	615	1337	282	605
Mobilité multimodale	740	750	563	696	347	263
Total	1318	2386	1178	2033	629	868

Engagements comptables et mandatements des crédits contractualisés CPER 2015-2020
(Elaboration CESER sur la base du « bilan synthétique d'exécution »)

Le CESER regrettait dans son avis d'octobre 2022 le retard d'engagement de la part de l'Etat en matière de mobilité multimodale : le taux d'exécution était pour l'Etat de 76 % sur la base des montants révisés en 2019 ; la Région observant pour sa part un taux d'exécution de 93 %.

Ce bilan très synthétique était accompagné de fiches thématiques dont le CESER a regretté qu'elles ne constituaient pas de réels bilans restituant contenu, déroulement et état d'avancement des projets ; ceci alors que la loi prévoit une consultation annuelle du CESER sur de tels bilans.

1.2 Le lancement de l'élaboration du CPER 2021-2027

La discussion sur le contrat Etat-Région 2021-2027 a été entamée en septembre 2019 puis interrompue par la crise sanitaire.

1.3 L'accord national de relance 2021-2022

Début 2021, est intervenue la territorialisation d'accords nationaux de relance post COVID, sur des projets « prêts à démarrer » pour relancer l'activité. Un accord a été signé le 16 janvier 2021 pour Auvergne-Rhône-Alpes, comprenant un important volet mobilités pour la période 2021-2022. Sur 2 830 M€ consacrés aux accords nationaux de relance territorialisés pour Auvergne-Rhône-Alpes en 2021-2022, la moitié était annoncée en faveur des mobilités. A l'accord principal étaient associés des accords spécifiques dont trois pour le ferroviaire (Auvergne ; Rhône Alpes ; projets Lyon-Saint-Etienne).

Un rapport sur un acte I de l'élaboration du CPER a été alors soumis au vote du Conseil régional, après consultation du CESER. Un tableau annexé dénommé « maquette » y figurait, affichant des enveloppes globalisant CPER 2021-2027 et relance 2021-2022. Le CESER a traduit dans son avis de février 2021 l'économie générale des crédits contractualisés dans leur articulation entre accord de relance et CPER. L'intégralité des crédits consacrés aux mobilités était inscrite dans l'accord de relance pour les deux premiers exercices 2021 et 2022.

Tableau articulation accord relance /CPER

En milliards d'euros	Etat	Région	Total
Accord de relance	1,300	1,530	2,830
CPER maquette 2021-2027 hors accord de relance	1,185	1,185	2,370
Total maquette 2021-2027 Crédits contractualisés	2,480	2,720	5,200
<i>Pm maquette 2015 du CPER 2015-2020</i> <i>Crédits contractualisés</i>	1,290	1,220	2,510

Elaboration CESER

Dans son avis de février 2021 sur la décision modificative budgétaire pour 2021, le CESER a pris acte de la répartition des crédits transports de l'accord de relance pour Auvergne-Rhône-Alpes.

- Pour l'enveloppe Région de 1 530 M€, les deux tiers soit 996 M€ étaient fléchés sur les infrastructures de transport, dont 860 M€ ferroviaire, 90,5 M€ routes et 46 M€ vélo et transports en commun (cette enveloppe comprenant 417 M€ ouverts en AP nouvelles par décision modificative budgétaire de février 2020 ; le solde étant déjà ouvert auparavant ou devant l'être plus tard).
- Pour l'enveloppe Etat, l'effort était moitié moindre que celui de la Région sur les infrastructures de transport relevant pourtant de sa compétence : 446 M€ de crédits Etat. Le CESER avait alors souhaité que la Région ne subisse pas un transfert de charges de la part de l'Etat.

Le CESER avait souligné par ailleurs dans son avis l'urgence de dénouer le nœud ferroviaire lyonnais et d'améliorer la liaison Clermont-Paris ou certaines voies capillaires pour le fret.

1.4 Le contrat Etat-Région pour la période 2021-2027 **document principal**

Après la reprise d'une élaboration longue et perturbée par les élections régionales, c'est en novembre 2022 que l'essentiel du contrat Etat Région 2021-2027 a été adopté.

4,4 milliards d'euros de crédits ont été validés par l'Etat et la Région dont une moitié seulement de crédits contractualisés et une autre moitié de crédits « valorisés ».

Ce document demeurait toutefois avec une enveloppe de crédits incomplète, sans les volets métropolitains ni le volet mobilités 2023-2027.

1.5 La négociation de la première étape pour l'avenant **mobilités 2023-2027**

En mars 2023, il restait à négocier un avenant mobilités pour la période 2023-2027 consécutive à celle de l'accord de relance 2021-2023. Ceci a pu s'engager lorsque la Préfète a reçu mandat de négociation en juin 2023. La Région a pour sa part adoptée en décembre 2023 sa feuille de route « mobilités positives du quotidien, cap sur 2035 » sur laquelle le CESER s'est prononcée. Un accord entre l'Etat et la Région sur l'avenant des mobilités du CPER n'était pas encore en vue.

C'est dans les premiers mois de 2024 qu'après d'âpres discussions un accord a pu être trouvé et fixé dans le protocole d'accord aujourd'hui soumis au CESER. Il s'agit d'un document intermédiaire de cadrage signé par le Président de la Région, le Ministre et la Préfète le 16 mai 2024 qui doit permettre d'engager la discussion avec les autres collectivités locales pour finaliser le détail des opérations dans l'avenant au CPER.

Ce protocole a été signé sous réserve d'une délibération du Conseil régional, délibération retardée par impact de la dissolution de l'Assemblée nationale en juin.

En attendant la finalisation avec les Collectivités territoriales du projet d'avenant d'ici début 2025, donnant lieu à un nouvel avis du CESER et à un nouveau vote du Conseil régional, le CESER est saisi sur ce protocole.

2. L'économie générale de l'accord global Etat-Région acté le 16 mai 2024

2.1 La maquette financière prévisionnelle 2023-2027

Protocole d'accord relatif à l'avenant mobilités 2023-2027 du CPER Auvergne-Rhône-Alpes 2021-2027

Maquette financière prévisionnelle

Mode		Part État (M€)	Part Conseil régional (M€)	Total
Service express régionaux métropolitains (SERM)		147	175	322
Ferroviaire	Modernisation du réseau structurant	110	58	278
	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
Vélo routes		40	70	110
Total		690	690	1 380

(*) Lignes pouvant faire l'objet de ventilation de la part État dans le cadre de l'établissement de l'avenant mobilités du CPER, tenant compte du niveau de financement régional sur la ligne « accessibilité PMR » et de l'absence de financement régional sur la ligne « fret ».

Il est acté un engagement des partenaires Etat et Région à hauteur de 690 M€ sur cinq ans. L'enveloppe de crédits contractualisés est portée par l'Etat et la Région à hauteur de près de 1 400 M€ pour 2023-2027. Elle est similaire à l'enveloppe de 1490 M€ inscrite en faveur des mobilités pour le CPER sur 7 ans 2015-2020 (740 M€ Etat ; 750 M€ Région) et à celle de 1 446 M€ de l'accord de relance sur deux ans 2021-2022 (996 M€ Région dont 860 M€ ferroviaire ; 446 M€ Etat).

– 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	

A noter toutefois que les périmètres sont difficilement comparables d’une séquence sur l’autre dans la mesure où :

- Seul le ferroviaire était contractualisé avant 2020.
- Les enveloppes affichées ne correspondent pas à des données comptables de manière analytique et peuvent comprendre des reports partiels ou totaux d’opérations et donc des doubles comptes.

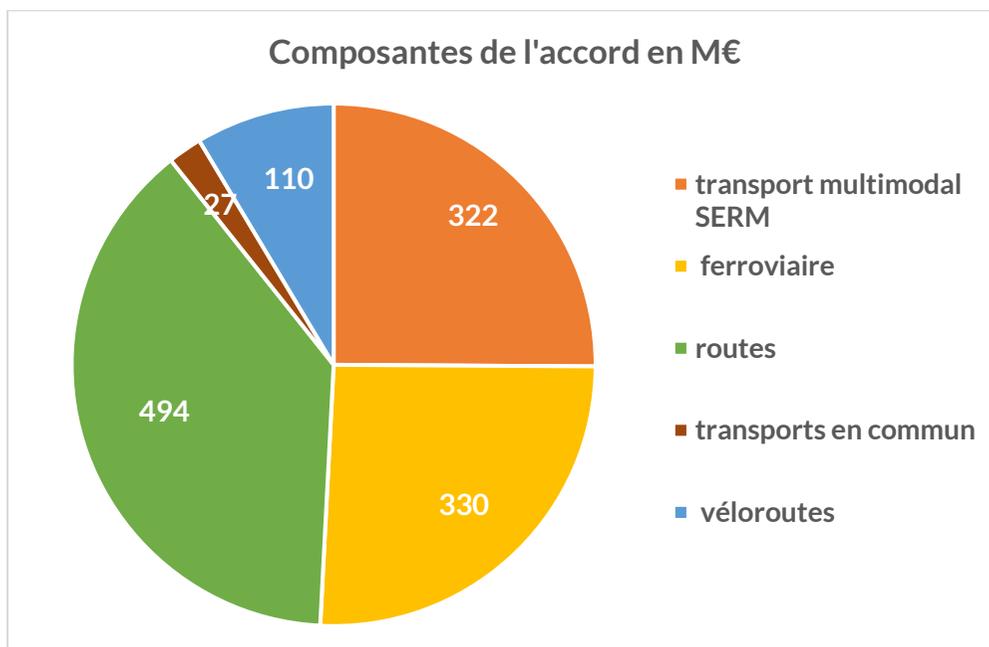
Les enveloppes présentées dans le tableau précédent ne doivent en aucun cas être cumulées.

Les autres collectivités territoriales seront sollicitées pour apporter une part globale de 690 M€ pour la période 2023-2027, identique à celles de l’Etat et de la Région. L’enveloppe globale toutes collectivités publiques serait ainsi portée à 2 070 M€ de crédits contractualisés au titre du CPER.

Il s’y ajoutera en complément au CPER stricto sensu des opérations dites « valorisées » :

- Opérations d’envergure suprarégionale (ligne TET (transport équilibre du territoire Paris Clermont, Lyon Saint Etienne, études CFAL Nord, études APD accès français au Lyon Turin)
- Passages à niveau et résorption du bruit ferroviaire
- Transports collectifs en site propre et pôles d’échanges multimodaux
- Aménagements cyclables du fonds d’Etat mobilités actives

2.2 Les composantes de l'accord



Le protocole décline cinq composantes :

- Les SERM
- Le ferroviaire hors agglomérations
- Les routes
- Les transports en commun
- Les véloroutes

2.2.1 La composante transport multimodal pour les services express régionaux métropolitains (SERM) 322 M€ (23 % de l'enveloppe contractualisée par les deux partenaires)

Il s'agit d'une offre multimodale de services de transports qui s'inscrit dans le cadre de la loi SERM du 27 décembre 2023. Cette dernière, déclinant l'esprit de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, stipule qu'une telle offre multimodale est très large : elle « s'appuie prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire » et « intègre également les services de transport routier à haut niveau de service, de réseaux cyclables, et, le cas échéant, de transport fluvial, covoiturage, autopartage, ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou pôles d'échanges multimodaux ».

Ceci permet, dans les agglomérations retenues, aux collectivités publiques et aux gestionnaires d'être labellisés avant de postuler au statut de SERM sur la base d'un dossier de préfiguration. Ce dossier doit comprendre un schéma des services, une estimation des coûts d'investissement et d'exploitation, un plan de financement, une structure de gouvernance par métropole.

Ceci pourra ensuite autoriser le recours à un maître d'ouvrage institué par la loi : la SGP société des grands projets (héritière de la société du grand Paris), dotée de la capacité à contracter des emprunts de long terme adossés à des recettes dédiées.

En Auvergne-Rhône-Alpes ce sont six aires urbaines (Annemasse-Genève, Chambéry, Clermont Ferrand, Grenoble, Lyon, Saint Etienne) qui sont désormais labellisées et la Région doit délibérer pour lancer les démarches de préfiguration tenant compte de l'avancement des travaux à des stades différents selon les agglomérations.

Concernant l'engagement financier sur ce volet des SERM on relève :

- Un apport de la Région de 175 M€ sur deux projets en maîtrise d'ouvrage, le bus à haut niveau de service Lyon-Trévoux et le tram-train Lyon-Meyzieu-Crémieu sur l'emprise du chemin de fer de l'Est lyonnais (dont les études de faisabilité démarrent et dont l'objectif de mise en service est à l'horizon 2030).
- Un accord de l'Etat pour engager un plancher de 147 M€ en vue d'amorcer seulement des projets, d'accélérer des procédures (ex-prolongement de la ligne Lyon-Brignais).

Il est à noter que plusieurs milliards seraient nécessaires pour les six agglomérations si on devait concrétiser les annonces faites par l'Etat à la presse de RER métropolitains.

2.2.2 La composante ferroviaire hors agglomérations 300 M€ (soit 23 % de l'enveloppe contractualisée

On recense 4 éléments pour le volet ferroviaire :

- Moderniser le réseau structurant 168 M€

La moitié de l'enveloppe du ferroviaire est consacrée surtout au renforcement de capacité de desserte de deux territoires :

- Haute Savoie (vallée de l'Arve et Aix-Annecy),
- Clermont-Ferrand, à travers des travaux sur la ligne actuelle Paris-Clermont très perturbée (dans l'attente de la réalisation du projet de ligne TE T) et des études sur la liaison Lyon Clermont.

Les études les plus urgentes pour les accès français du Lyon Turin seront financées aussi dans ce chapitre.

- Lignes de desserte fine du territoire 174 M€

L'enveloppe est destinée à préserver l'ouverture au service de toutes ces lignes souvent à faible trafic.

- Accessibilité PMR 56 M€

Il s'agit essentiellement d'une intervention relevant de l'Etat (53 M€) pour mettre en accessibilité trois gares nationales de Savoie qui seront très sollicitées lors des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2030.

- Fret 32 M€

La Région, compte tenu d'un engagement fort dans ses compétences sur les services de mobilité voyageurs, ne souhaite plus cofinancer le fret qui relève de la compétence Etat. Ce dernier inscrit une enveloppe modeste de 32 M€ qui pourra être consacrée à des études pour développer le fret ferroviaire et le transport combiné.

Il est à noter qu'en complément du CPER est annoncé le projet de régénération de la ligne Montluçon-Gannat nécessaire au transport de matériaux dans le cadre du projet EMILI (carrière de lithium à Beauvoir-Echassières).

2.2.3 La composante routière 494 M€ Etat et Région soit 36 % de l'enveloppe

Au titre du CPER précédent, la Région intervient depuis plusieurs années sur la RN 88 en maîtrise d'ouvrage déléguée de l'Etat. C'est la principale opération qu'elle inscrit au futur CPER à hauteur de 198 M€ pour 2023-2027, au titre de l'achèvement d'une opération engagée.

Comme le permet la loi 3DS, la Région a choisi la formule d'une mise à disposition par l'Etat de 760 km de routes nationales durant huit ans. A ce titre l'Etat et la Région ont acté le principe d'inscrire chacun une centaine de millions d'euros dans le CPER.

Enfin, l'Etat inscrit des crédits pour achever des opérations en cours de travaux et réévaluées par suite de l'inflation, en Ardèche (Le Teil), en Haute Loire (RN102) et à Grenoble (Rondeau).

2.2.4 La composante transports en commun 27 M€

Dans le contrat stricto sensu, sont inscrits des crédits en faveur :

- D'ascenseurs valléens tels que ceux utiles pour les jeux olympiques et paralympiques de 2030, permettant un transfert direct du fond de vallée à la station en allégeant le trafic routier
- De l'intermodalité à l'aide des gares routières, des consignes à vélos, des abris bus

L'Etat accompagnera par ailleurs par des crédits « valorisés » et non pas contractualisés des pôles d'échanges et des projets en site propre.

2.2.5 La composante vélo routes 110 M€

Les vélo routes ont un double objectif de transports du quotidien et d'attractivité touristique.

3. Les observations du CESER

3.1 Le compromis obtenu à l'issue de la négociation Etat-Région

3.1.1 Les attentes de la Région en décembre 2023 lors de la présentation de sa feuille de route

L'Exécutif avait souligné :

- L'effort qu'il entend porter en faveur de sa responsabilité sur le matériel roulant (260 M€ en moyenne annuelle d'ici 2035 contre 130 M€ annuels pour la période 2016-2023)
- Le versement par la Région de 180 M€ de péages en moyenne annuelle soit 2,2 milliards d'euros pour l'entretien des voies d'ici 2035
- Le fait que les infrastructures ferroviaires ne relèvent pas de la responsabilité régionale mais de celle de l'Etat ; SNCF Réseau étant maître d'ouvrage.

Concernant les infrastructures qui relèvent du CPER, il a souligné combien, au nom de l'équilibre des territoires, il attendait de la part de l'Etat un engagement accru pour que ne soit fermée aucune des lignes de desserte fine du territoire ; l'engagement proposé alors par l'Etat à hauteur de 54 M€ ne pouvant pas préserver cette existence et la Région ouvrant la possibilité d'accompagner l'Etat sur ce type de dessertes hors compétences.

La discussion était également âpre sur un dossier d'infrastructure de transport ne relevant pas du CPER : le financement du solde de l'enveloppe d'études d'avant-projet détaillé des accès français du Lyon Turin. En effet, son bouclage devait intervenir avant la date limite du 30 janvier, sous peine de voir l'Union européenne retirer l'éligibilité de son cofinancement à hauteur de 40 % de l'enveloppe requise de 170 M€ de crédits publics.

3.1.2 Le CESER prend acte que la discussion a permis de débloquer les deux dossiers Transalpine et CPER

- Hors CPER

Sur les études d'avant-projet détaillé en faveur de la Transalpine, l'Etat et la Région ont proposé d'accroître leur effort de 20 M € chacun, ce qui a permis de trouver un accord la veille de la date limite. Désormais ces études sont cofinancées à hauteur de 64,6 M€ par l'Union européenne, 59 M€ par l'Etat, 33 M€ par la Région et 7,2 M€ par les autres collectivités territoriales.

- Sur le CPER

Concernant le volet lignes de desserte fine, l'Etat a accru son effort pour le porter de 54 à 104 M€ et la Région l'a accompagné à hauteur de 70 M€.

Concernant les routes, l'Etat a accepté de relever de 25 M€ son engagement en faveur des routes nationales mises à disposition de la Région à partir de 2025.

Le CESER exprime sa satisfaction sur l'issue de la négociation :

- **Qui devrait engager plus de 2 milliards d'euros de crédits sur 5 ans**
- **Qui entraîne un effort accru de l'Etat sur son champ de responsabilité, les infrastructures ferroviaires, avec un accompagnement significatif de la Région,**
- **Qui doit permettre (hors CPER) d'engager les études sur les accès français du Lyon Turin avec le concours de l'Union européenne.**

3.2 Le volet mobilités du CPER est seulement un premier jalon pour mettre à niveau les infrastructures de transport

Si le volume de crédits en jeu est significatif, à hauteur d'environ 2 milliards d'euros sur 5 ans, cette enveloppe ne peut pas financer les grands projets dont un seul d'entre eux peut représenter plusieurs milliards d'euros.

Compte tenu de la saturation du nœud ferroviaire lyonnais, le CESER a eu l'occasion de souligner -notamment lors du débat public de 2019- combien sans un engagement très important et rapide sur le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, c'est l'ensemble du système ferroviaire qui ne pourra pas être mis à niveau, et combien toute expression d'une ambition en faveur du ferroviaire demeurera à l'état de déclaration d'intention.

3.3 Le CESER souhaite que lui soient communiqués les bilans d'exécution des contrats précédents

Le présent protocole pour 2023-2027 souligne (p3) que les investissements donneront une priorité à l'achèvement des opérations engagées.

Pour le CESER, il importe de connaître les bilans d'exécution des crédits des deux CPER 2015-2020 et de l'accord de relance 2021-2022, et leur articulation précise avec le futur CPER.

Ceci est essentiel pour la bonne compréhension des représentants de la société civile et plus globalement pour celle des citoyens. Ceci répond en outre à une obligation légale de consultation annuelle du CESER.

Il a bien pris acte en novembre 2022 que le CPER document principal annonçait alors clairement la présentation d'un bilan annuel de la mise en œuvre du nouveau CPER.

En particulier, il attend un bilan détaillé des deux plans précédents sur les mobilités avant la présentation du futur avenant.

3.4 Pour le CESER, l'avenant mobilités à venir début 2025 devra faire preuve de clarté

La bonne articulation de l'outil d'intervention publique CPER avec les dispositifs antérieurs ou liés est essentielle. Le CESER demande donc une présentation dans l'avenant de tableaux de bord distinguant dans le détail les opérations contractualisées et celles « valorisées ».

A titre d'exemple, les engagements financiers de l'Etat et de la Région d'ici 2027 doivent être explicités sur la Transalpine, le CFAL, la ligne TET Paris-Clermont, les liaisons Lyon-St Etienne.

3.5 Le CESER est très attaché à la priorité du service à rendre à l'utilisateur des transports.

3.5.1 Concernant les SERM

La nouvelle formule des services express régionaux métropolitains (SERM) axés sur la multimodalité part d'un bon principe. Néanmoins, le CESER s'interroge sur la complexité d'une procédure assez technocratique qui risque d'être contreproductive en termes de réactivité et d'efficacité. Il souhaite vivement que l'Etat apporte les conditions nécessaires à un débouché sur des solutions de financement adaptées aux enjeux et aux attentes des acteurs de terrain. Il sera attentif à la qualité de la gouvernance à l'échelle de chaque aire urbaine pour assurer cohérence et efficacité de l'ensemble.

Il incite dès la mise en place de chacun des SERM, à l'élaboration d'outils de mesure qualitative du service rendu, avec une transmission régulière notamment au CESER.

3.5.2 Pour une approche pragmatique

Il renouvelle son attachement à une approche pragmatique capable d'apporter à l'utilisateur le service qu'il attend en termes de fréquence, de souplesse, de facilité d'usage. Le développement des différents modes de transport doit constituer un moyen d'y parvenir et non pas une fin en soi.

S'agissant du mode ferroviaire, qui appelle une certaine massification, le développement du train TER, relevant de la compétence régionale, est essentiel pour assurer des liaisons structurantes et la desserte des bassins d'emploi au quotidien. Le CESER a eu l'occasion dans son avis sur la convention TER de saluer l'effort de la Région en faveur ;

- De prévisions d'achat et modernisation du matériel roulant
- De la qualité du service rendu.

Il a également souligné combien il revient d'abord à l'Etat d'assumer la responsabilité des infrastructures ferroviaires.

Il note que l'accessibilité des personnes à mobilité réduite est abordée dans le CPER. Il souhaite que ce sujet soit traité dans une vision globale multimodale du processus.

Le CESER avait pris bonne note de la reprise des biens affectés au service TER (matériel roulant et ateliers). Il constate que cela se concrétise par la création d'une structure dédiée (sous forme de SPL).

S'agissant du mode routier, les zones peu denses voire très peu denses représentent une large part du territoire régional et la voiture ou l'autocar sont alors irremplaçables.

Le CESER formule ainsi plusieurs observations :

- Sur l'optimisation de l'usage du train et de l'autocar.

Certains trains présents sur des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire peuvent avoir un taux de remplissage suffisant sur le plan économique. D'autres insuffisamment remplis ou ne répondant pas aux besoins des usagers en termes d'horaire ou de fréquence pourraient, après étude au cas par cas, trouver un mode de substitution (autocar, minibus, ...). Leur flexibilité est plus grande et leurs émissions de CO2 et de polluants vont être plus limitées, ne serait-ce que par la réglementation.

Dans le souci du service rendu à l'utilisateur, le CESER se demande donc si les services par autocar, bien identifiés dans la feuille de route de la Région, trouvent assez de place dans les opérations d'investissement prévues au contrat Etat-Région, notamment en matière d'infrastructures routières et de services dédiés (ex aires de covoiturage).

- L'intérêt de dégager une valeur ajoutée pour l'intervention de la Région sur les routes nationales.

Pour le CESER, une mise à disposition des 756 km de routes nationales à la Région a un intérêt si mieux que ne le fait l'Etat, la Région permet une progression :

- Dans la vision prospective pour maintenir le réseau et le développer
- Dans l'ingénierie pour anticiper et optimiser les travaux, limitant ainsi la « dette grise » liée aux surcoûts consécutifs aux retards pris dans les interventions
- Dans la décarbonation des énergies, des moteurs et de l'infrastructure

- Dans l'évolution des usages
- Dans l'appui pouvant être apporté aux départements

Le CESER étudie actuellement ce sujet dans le cadre d'une saisine en vue de formuler des recommandations début 2025.

Annexes

Annexe 1

Lettre de saisine

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E



Le Président

Monsieur Antoine QUADRINI
Président
Conseil économique, social et environnemental
régional
8 rue Montrochet
CS 90051
69285 LYON Cedex 02

Le Conseil régional, le 27 septembre 2024

Monsieur le Président,

En référence aux articles L 4241-1 et L 4241-2 du code général des collectivités territoriales, j'ai l'honneur, par la présente, de saisir le Conseil économique, social et environnemental régional pour avis sur les rapports suivants :

- Réinventer l'offre et les services des mobilités du quotidien en Auvergne-Rhône-Alpes
- La Région maintient et renforce son cap budgétaire 2024
- Un nouveau budget responsable et ambitieux face à un contexte budgétaire national grave

Ils seront examinés lors de l'Assemblée plénière des 10 et 11 octobre prochains. Les horaires de passage vous seront communiqués par la Direction des Assemblées et relations aux élus.

Dans cette attente, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération distinguée.

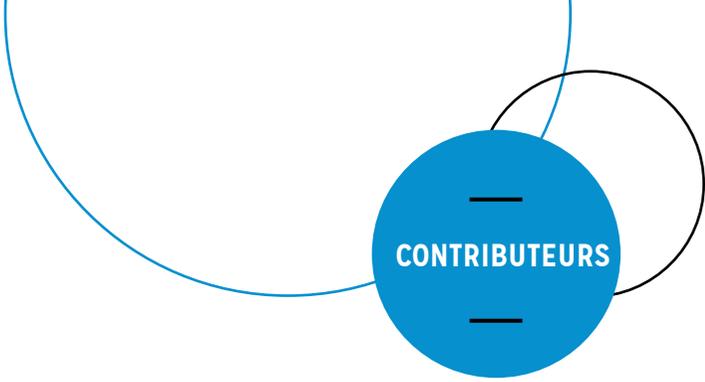
Fabrice PANNEKOUCKE



Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes
Lyon
101 cours Charlemagne
CS 20033 – 69269 Lyon Cedex 02
Tél. 04 26 73 40 00

Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes
Clermont-Ferrand
59 boulevard Léon Jouhaux - CS 90706
63050 Clermont-Ferrand Cedex 2
Tél. 04 73 31 95 95

auvergnerhonealpes.fr



CONTRIBUTEURS

Contributeurs

Philippe DESSERTINE

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

Patricia MERENDET

3^{ème} vice-présidente, 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)
- LAMIRAND Georges (COORD RURALE)

Collège

2*

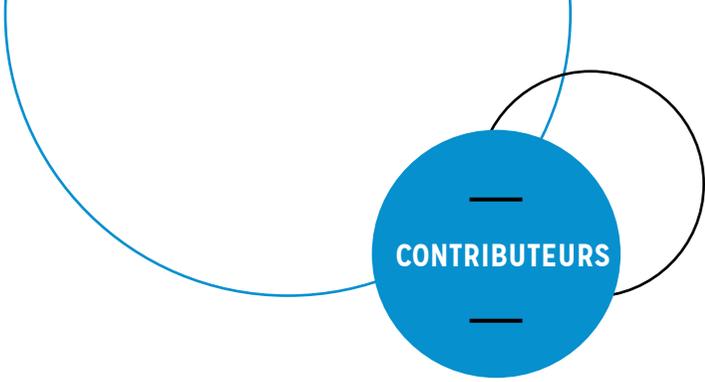
- BARRAT Jean (CFDT)
- CARDINAUX Lionel (CGT)
- DEVY Eric (FO)
- GRANDJEAN François (CFTC)
- GUILHOT Jean-Marc (CFDT)
- HERAUD Marta (UNSA)
- JACQUIER Claudine (CFDT)
- LEYRE Michèle (FO)

Collège

3*

- AUBRY Marc (MUTUALITE)
- BENOIT Jean-Marie (PARENTS ELEVES)
- COLLONGE Martine (Personnalité qualifiée)
- de MONTGOLFIER Annick (FNAUT)
- EROME Georges (FNE)

* **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*

- MARCAGGI Christophe (U2P-UNAPL)
- MEUNIER Patrick (Travaux publics)
- NIGAY Henri (ARIA)
- OLEKSIK Bernadette (CMA)
- PANSERI Anne Sophie (CCI)
- PFISTER Françoise (UIMM)
- RENIE Stanislas (CCI)
- SIQUIER Marie-Amandine (CCI)

Collège

2*

- 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)

Collège

3*

- MANET Louis (Personnalité qualifiée)
- MERCIER Chantal (Personnalité qualifiée)
- NODIN Alain (CONSOMMATEURS)
- RIGOLLET Johann (TOURISME)
- SAUMUREAU Marc (FRANE)
- VIALON 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

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

DUBROMEL Anne, Responsable du service Grands Projets et Coordination du Pôle des Mobilités du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes

GAMON Philippe, Directeur général adjoint du pôle Mobilités du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes

LANVIN Sylvie, Directrice de projet ouverture à la concurrence du réseau TER de la Direction « Mobilités ferroviaires et aériennes » du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes

LAURENT Olivier, Directeur de la Direction « Mobilités ferroviaires et aériennes » du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes

MITANNE Eric, Chargé de mission de la direction des mobilités ferroviaires et aériennes du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes

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.

Déclarations des groupes

Intervention d'Alain BOISSELON, au nom du Collège 1

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers,

L'avis sur le protocole d'accord Etat-Région concernant l'avenant mobilités 2023-2027 du CPER 2021-27 se compose de trois volets distincts qui permettent une vue synthétique de « d'où venons-nous » à « Où allons-nous » sur le sujet. Le travail effectué par la commission, en particulier son chargé de mission Michel RAFFIN permet dans un premier chapitre de remettre ce protocole dans son contexte historique. Une seconde partie donne les idées directrices et les grandes masses de cet accord qui devra être décliné en 2025 par avenant.

Grâce à ces préalables, la commission a pu auditionner le Vice-Président AGUILERA en connaissance de cause et le remercie pour sa disponibilité. Malgré un temps contraint, la commission a pu cependant rédiger quelques observations que vous trouvez dans la troisième partie de cet avis. Ces observations sont les suivantes :

- Malgré un investissement de 2 mds d'euros sur 5 ans, les besoins de financement de projets structurants majeurs, comme, par exemple, le contournement ferroviaire de Lyon sont considérables et en attente de solutions.
- Les bilans d'exécution des contrats antérieurs, évoqués dans la première partie, sont indispensables pour éclairer les actions futures.
- L'accord cadre qui a été signé sera complété par un avenant mobilité début 2025. Cet avenant détaillera les projets et leur planning de mise en œuvre. Le Ceser demande que cet avenant soit clair et explicite sur l'ensemble des sujets et de la temporalité budgétaire.
- Dans un contexte administratif compliqué avec des interfaces nombreuses entre les différents intervenants, le Ceser rappelle que la priorité est le service à rendre au citoyen usager des transports et que cet objectif doit transcender les approches mono-solutions et les querelles entre les différentes strates de l'état.

Compte tenu de ces éléments, le collège 1 votera positivement pour adopter cet avis en rappelant avec insistance que le monde économique estime que sa contribution aux financements des projets via le Versement Mobilité actualisé en 2021 a déjà créé un handicap de compétitivité et qu'il s'oppose à toute augmentation de cette contribution.

Je vous remercie de votre attention

Intervention de Marilynne PUECH, au nom de la CFDT

CPER : Un protocole déjà signé, mais soumis à une saisine a posteriori. Que dire...

Les documents soumis révèlent des objectifs ambitieux en matière de décarbonation et de mobilité. Toutefois, ces intentions louables peinent à se transformer en actions concrètes. Les projets avancent trop lentement pour répondre aux défis contemporains, comme en témoigne celui du fret ferroviaire dans la région lyonnaise, encore au point mort malgré de nombreuses annonces. Ce retard appelle une question simple : ce projet se concrétisera-t-il un jour ou restera-t-il une promesse sans suite ?

Le problème dépasse le cas du fret. C'est l'ensemble de la politique régionale en matière de mobilité qui semble souffrir d'un manque de coordination et d'une insuffisance de priorisation budgétaire. Bien que les objectifs, notamment sur la décarbonation, soient clairs, les moyens mis en œuvre restent trop limités pour provoquer un réel changement.

Le manque de synchronisation entre les projets freine la dynamique globale. Les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), qui doivent renforcer la mobilité dans les principales zones urbaines, progressent à des rythmes inégaux selon les territoires. Les aires labellisées (Chambéry, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lyon, Saint-Étienne, Annemasse-Genève) avancent chacune à leur manière, révélant une absence de stratégie commune et une coordination défailante.

Cela soulève une question fondamentale : comment garantir une intermodalité efficace et une offre de services cohérente lorsque les projets progressent de manière si disparate ? Pour que les SERM puissent répondre aux attentes en matière de mobilité et de décarbonation, il est impératif d'adopter une approche plus intégrée. Les transports ferroviaires, routiers, cyclables et fluviaux doivent être pensés ensemble, dans une logique de complémentarité, et non comme des entités séparées. La réussite des SERM dépend de leur capacité à s'articuler avec les autres modes de transport pour offrir une véritable fluidité aux usagers. Il ne s'agit pas seulement de labelliser des projets, mais bien de les déployer efficacement, avec des ressources suffisantes et une coordination exemplaire entre les acteurs locaux, régionaux et nationaux.

Le rapport sur le protocole mobilités 2023-2027 du Contrat de Plan État-Région (CPER) met en lumière une autre faiblesse structurelle : le manque de moyens financiers. Bien que l'État et la Région se soient engagés à hauteur de 1,38 milliard d'euros pour financer les projets de mobilité entre 2023 et 2027, cette somme ne couvre qu'une petite partie des besoins réels. Pour rappel, le développement des SERM seuls nécessite des milliards d'euros pour être mis en œuvre à la hauteur des attentes. Pourtant, l'enveloppe actuelle de 322 millions d'euros ne permet que d'amorcer certains projets et d'accélérer les études de faisabilité, comme pour le bus à haut niveau de service entre Lyon et Trévoux ou le tram-train Lyon-Meyzieu-Crémieu.

La Région vise pourtant une hausse de 30 % de l'offre ferroviaire d'ici 2035, un objectif qui demandera environ 3 milliards d'euros d'investissements en matériel roulant. Mais même les fonds destinés à la modernisation du réseau sont insuffisants pour résoudre

les problèmes urgents, comme le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL). Ce projet crucial pour désengorger le réseau lyonnais reste sans financement adéquat, menaçant les objectifs de décarbonation.

L'ouverture à la concurrence du TER AURA, sujet polémique, coûteux et pour lequel la CFDT s'était opposée, ajoute une complexité supplémentaire. Si le premier lot, Auvergne, semble plus simple à lancer, il n'en demeure pas moins le point de départ de cette ouverture à la concurrence, voir un modèle test. Alors que le lot fonctionnel est encore au stade d'étude, le 1^{er} appel d'offre Auvergne est lancée. Nous nous interrogeons donc sur la cohérence du calcul budgétaire et son avancement au vu de l'ampleur des changements, ainsi que sur la mise en place de la SPL pour le matériel ferroviaire, sujet déjà bien abordé lors des échanges sur le budget de la commission 10. La Région doit anticiper les enjeux d'intégration entre les nouveaux opérateurs et les infrastructures en place, notamment les liens avec les SERM.

Le protocole actuel se concentre sur l'achèvement des projets en cours, mais laisse-en suspens la question des grands projets à venir. Avec un budget principalement alloué aux opérations déjà lancées, la vision à long terme pour les infrastructures de demain paraît floue, et les avancées, trop lentes.

La lenteur des travaux sur les infrastructures de transport est un problème récurrent. Le rapport du CESER a souligné le retard des projets majeurs, tels que le fret ferroviaire, le nœud ferroviaire lyonnais (NFL) ou le CFAL, qui sont essentiels pour répondre aux enjeux climatiques et réduire la dépendance à la voiture individuelle. La modernisation des lignes de desserte fine, nécessaires pour maintenir la cohésion territoriale, évolue également trop lentement malgré une augmentation de l'engagement de l'État.

Un autre enjeu clé de la transition vers des mobilités décarbonées réside dans la complémentarité entre les différents modes de transport. Le rapport régional et le protocole CPER insistent sur l'importance d'une offre multimodale intégrant toutes les infrastructures (cyclables, ferroviaires, routières et fluviales...). Les infrastructures cyclables, par exemple, doivent être pensées en complément et non en remplacement. Il est impératif de mieux coordonner ces différents projets pour garantir une intermodalité fluide.

Les pôles d'échanges multimodaux, essentiels à cette vision, doivent être soutenus par une meilleure coordination des financements et des acteurs impliqués.

Le manque de financements demeure l'un des enjeux majeurs. Les investissements actuels sont loin de suffire à répondre aux défis écologiques et sociaux. Il est crucial que l'État et la Région réévaluent la répartition des fonds pour prioriser les projets ayant le plus grand impact, notamment ceux liés aux infrastructures ferroviaires et à la mobilité multimodale.

Il est temps pour les acteurs locaux, régionaux et nationaux de collaborer de manière plus efficace, avec une transparence accrue sur l'utilisation des ressources et un suivi rigoureux des projets en cours. Sans cela, la Région risque de voir ses ambitions rester au stade des intentions.

Cette coordination est d'autant plus importante que sur notre région d'autres chantiers d'Envergure sont engagés, tel que

- Le Lyon TURIN, malgré ses retards récurrents,
- La réfection des lignes de la Maurienne, suite aux éboulements.
- Les ascenseurs Valléeens prévus avant les JO JOP 2030
- Les accessibilités PMR
- Le transfert de tutelle de 756 Km de routes nationales sur 8 ans
- Entre autres ...

En conclusion, bien que les objectifs de la Région et de l'État soient clairs, leur concrétisation nécessite une coordination plus étroite, une meilleure gestion budgétaire, et une accélération dans la mise en œuvre des infrastructures.

Les récents événements ont prouvé la capacité de la Région à réagir rapidement et à débloquer des financements sans délai (Maurienne, lignes en tension...).

Les usagers des transports en Auvergne-Rhône-Alpes méritent des actions rapides, coordonnées, et à la hauteur des défis environnementaux et sociaux auxquels nous faisons face. Il est temps de passer des intentions aux réalisations concrètes.

Malgré un dossier déjà validé et acté à date, d'un CPER loin des attentes et besoins des usagers, la CFDT votera le rapport au regard de l'avis qui reprend les grandes lignes que nous soulignons dans notre intervention.

Intervention de Lionel CARDINAUX, au nom de la CGT, FSU et Solidaire

Le volet Mobilités du Contrat de Plan Etat Région (CPER) 2023/2027 est, tout comme la convention TER, de faible niveau de services et peu ambitieux au niveau ferroviaire. Nous pourrions faire une liste à la Prévert des manques de ce volet Mobilités. 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.

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

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 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 (300 M€) bien supérieure à celle de l'État (194M €). 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. A travers ces choix nous comprenons des décisions prises par la Région AURA comme région test pour la mise à disposition des routes nationales dans la cadre de la loi 3DS.

Les SERM font partie intégrante du volet mobilités du CPER mais nous n'avons **aucun fléchage financier des différents projets**. Les 6 SERM de la région AURA sont labellisées certes mais quid du financement réel de chacun : région ; communes ; communauté de communes ; département... ? Quel calendrier prévisionnel et à quelle échéance ? 2032, 2035 ?

Les SERM répondront-ils au maillage géographique régional ou seront-ils exclusivement concentrés sur les métropoles. Excluant ainsi une partie de la population et condamnant à terme les lignes moins fréquentées.

Le sujet du fret ferroviaire est un axe central de la transition écologique mais là encore le Conseil régional ne finance rien. Quelle politique est véritablement menée et préparée ?

Sur le volet du matériel roulant, les inégalités se creusent entre citoyens de la région AURA. On dit souvent qu'il n'y a pas de petites lignes car pas de « petits » citoyens mais si on se fie à la politique régionale en termes de transport de vraies questions se posent. Quid du matériel commandé ? Pourquoi les X73500 sont-ils intégralement mis sur le parc auvergnat ? Dégradant ainsi les capacités d'emport et les conditions de voyage des usagers alors que le Conseil régional ambitionne une augmentation de 40 % de la fréquentation dans la nouvelle convention TER !

Pourquoi aucun nouveau matériel pour ces axes ? Quelles sont les ambitions pour le réseau Auvergnat et ses usagers ?

A ce jour pas de réponses franches mais uniquement des suppositions au vu des choix faits par la Région AURA envers ses citoyens Auvergnats.

Dans les services publics, l'ouverture à la concurrence a démontré toute son inefficacité. Que ce soit sur le plan de l'offre, des réponses aux usagers ou de la tarification par exemple. Il en sera de même dans le ferroviaire car aucune entreprise privée n'est philanthrope et n'acceptera de perdre de l'argent.

C'est donc une position dogmatique de la part de l'exécutif régional, car l'ouverture à la concurrence n'est en rien une obligation ! La preuve, les régions Occitanie et Bretagne ont fait un autre choix en signant directement avec la SNCF pour les 10 prochaines années.

De nombreux pays européens ont revu en partie leur politique de concurrence débridée devant ses conséquences néfastes. C'est ainsi que le Danemark, la Norvège, la Suède, le Pays de Galles, l'Écosse, la Belgique et l'Allemagne, pour des raisons diverses et constatant le coût exponentiel de la concurrence et la désorganisation du système

ferroviaire qu'elle entraîne, ont décidé de reprendre en gestion publique des activités, notamment le transport régional, préalablement confiées à des opérateurs privés.

Très récemment, la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg se sont appuyés sur l'article 5 du règlement européen OSP (obligations de service public) pour confier le service de transport ferroviaire de voyageurs à leur opérateur public historique. C'est l'attribution directe sans appel d'offre !

Le libéralisme à outrance de l'exécutif régional n'a rien d'obligatoire, c'est un choix assumé de casser le service public et le monopole SNCF. La concurrence ne se fera pas entre les différents opérateurs mais entre les salariés, le moins-disant social sera la norme pour abaisser « les coûts ». Le lot Auvergne sera donc le lot test pour la région AURA.

Les besoins de services publics et l'aménagement des territoires devraient être les seuls prismes par lesquels le sujet de la mobilité devrait être abordé. Le ferroviaire public est un des atouts pour la région AURA dans la mesure où les moyens financiers, humains et matériels sont mis en conséquence pour que cela fonctionne. Le financement doit permettre de répondre aux besoins de déplacement des populations.

Le rapport d'évaluation de la politique du matériel roulant ferroviaire, par la chambre de la Cour des Comptes Régionale, précise que : « *la consistance du parc de matériel roulant* » est trop faible, « *L'écart entre les besoins et les matériels disponibles s'élève à une trentaine de rames* ».

La chambre a constaté une qualité de service relativement dégradée, dont une des causes est l'insuffisance de rames et l'inadaptation des matériels actuels aux besoins des usagers.

Les investissements de l'État et de la Région devraient être multipliés pour faire face à une situation hautement dégradée aujourd'hui et encore plus dans l'avenir.

Le manque de volonté d'un financement à la hauteur, et dans les délais, des enjeux de mobilité pour notre région, annoncé comme la mieux gérée de France, démontre le manque de volonté de l'exécutif régional, et de l'État, de s'impliquer immédiatement et pour longtemps dans des orientations qui répondent aux besoins de déplacement des populations et des marchandises.

A quoi sert d'afficher, année après année, le meilleur ratio de désendettement (2.9 ans pour 6.4 ans en moyenne pour les régions de France) comme la Région s'en glorifie en page 6 du rapport sur les orientations budgétaires examiné ce jour si c'est pour ne jamais mobiliser ? Bien gérer, c'est aussi savoir se saisir de la marge de manœuvre qui en découle, c'est-à-dire une capacité d'endettement élevée, pour répondre aux besoins du quotidien des habitants d'Auvergne-Rhône-Alpes tout en apportant une contribution à l'urgence climatique. Avoir des moyens c'est bien, les utiliser c'est mieux.

Sur l'avis du CESER, nous avons participé activement à l'élaboration du projet, nous reconnaissons la qualité du travail effectué par l'ensemble des intervenants dans des délais extrêmement restreints et avec un manque d'éléments d'information préjudiciable, tel que le « secret des affaires » contractuellement cosigné par la Région et la SNCF dans la convention TER et l'absence de bilan pour le précédent CPER et accord de relance. Cet ensemble de faits ne permet pas d'analyse optimale de ce « volet mobilité du CPER 2023/2025 » déjà signé par l'Etat et la Région.

La délégation votera contre l'avis.

Intervention de Jean-Marie BENOIT, au nom des Collèges 3 et 4

Les conseillers des collèges 3 et 4 partagent l'avis proposé et le voteront sauf décision individuelle d'un autre choix.

Ils soulignent l'aboutissement de ce travail dans des délais toujours contraints et remercient Michel RAFFIN pour ses contributions alliant des vues synthétiques et le sens du détail.

Il faut d'abord noter au-delà d'approches morcelées en différents chantiers, les insuffisances globales des financements et projections, par exemple sur la question du nœud ferroviaire lyonnais.

Cependant, les conseillers des collèges 3 et 4 souhaitent souligner les éléments les plus positifs sur l'aboutissement de la négociation du CPER 21-27 (en particulier l'effort accru de l'État sur les infrastructures ferroviaires, d'une part, et la relance d'études sur la partie française du Lyon-Turin, d'autre part); mais ils tiennent à insister sur les efforts qui doivent être faits pour permettre des bilans détaillés de l'exécution des contrats et de véritables évaluations des opérations publiques engagées. Ceci, sans que, par exemple, des partenaires de première importance puissent évoquer le droit des affaires pour refuser la communication de données concernant des investissements de service public aussi fondamentaux pour les habitants de la région.

De même pour les SERM, la mesure de la qualité du service rendu devra être possible et ceci annuellement.

Pour les conseillers des collèges 3 et 4, deux autres dimensions doivent être prises en compte de manière plus systématique et surtout plus globale :

- D'une part, une complémentarité intégrée des nouveaux modes de mobilité, qui devrait se penser dans le souci d'une réduction des inégalités territoriales et l'intégration de toutes les composantes de la représentation citoyenne des territoires,
- Et ceci en tendant à mieux anticiper les nouveaux usages,
- Et aussi tout en n'oubliant pas d'apporter une réponse aux défis environnementaux dans une logique de planification écologique que l'État comme la Région ont en premier lieu vocation à servir.

Le CESER doit insister sur la nécessité de mettre l'utilisateur des transports au cœur de la priorité du service à rendre d'où la nécessité d'optimiser le multimodal aussi bien avec des lignes, horaires et correspondances adaptés au besoin des populations qu'au niveau de l'accessibilité commerciale qui reste beaucoup trop segmentée et contrainte et doit être sensiblement améliorée.

Enfin, dernier sujet, les conseillers des collèges 3 et 4 souhaitent souligner l'initiative d'une saisine du CESER pour contribuer à ce que le transfert à la Région de la gestion de 756 kms de routes nationales relève de la même logique et du même esprit de service public.

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

Le CESER est consulté sur le protocole d'accord pour l'avenant mobilités à venir du contrat Etat Région et sur les services express régionaux métropolitains ; deux politiques nouvelles structurantes et liées.

Il rappelle d'abord le processus complexe engagé pour les mobilités avec la fin des contrats Etat-Région précédents, l'accord national de relance, le contrat actuel dont le volet mobilités devrait parvenir à sa mise au point début 2025.

L'économie générale de l'accord est présentée dans ses cinq composantes : services express régionaux métropolitains ; ferroviaire ; routes ; transports en commun ; véloroutes.

Le CESER est satisfait du compromis obtenu et de l'accord trouvé hors contrat pour les études de la Transalpine. Il souhaite disposer des bilans d'exécution des contrats précédents et d'une clarté de l'avenant.

Il est très attaché à la priorité du service à rendre à l'utilisateur des transports, en appelant au pragmatisme.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT | FERROVIAIRE ROUTE |
CONTRAT ETAT-REGION | SERVICES DE TRANSPORT |
SERVICES DE MOBILITES | REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES

Crédits photos :123rf

ceser.auvergnerhonealpes.fr

CESER AUVERGNE - RHONE-ALPES / LYON

8 rue Paul Montrochet – 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

