



NOIRÉTABLE, LE 10 JUILLET 2023

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

LA PREMIERE MINISTRE ELISABETH BORNE ANNONÇAIT EN MARS 2023 UN « PLAN D'AVENIR POUR LES TRANSPORTS » DE 100 MILLIARDS D'EUROS QUI DONNAIT LA PRIORITÉ AU FERROVIAIRE. CE PLAN D'AVENIR SEMBLE ACCOUCHER D'UNE SOURIS EN REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES. **LETRAIN634269** NE SE SATISFERA PAS D'UN CONTRAT DE PLAN ÉTAT REGION 2023 - 2027 POUR AUVERGNE-RHÔNE-ALPES QUI N'ASSURE PAS LA REOUVERTURE DE LA LIAISON FERROVIAIRE ENTRE CLERMONT-FERRAND ET SAINT-ÉTIENNE PAR BOËN ET THIERS.

Alors que le ministre délégué aux Transports Clément Beaune et le président du conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur Renaud Muselier ont signé une lettre d'intention par laquelle les deux institutions qu'ils représentent à abonder à hauteur de 337 millions d'euros chacune le volet mobilités du futur contrat de plan Etat-Région 2023-2027, ce que contient le mandat de négociation État-région Auvergne-Rhône-Alpes ressemble plutôt à un plan de fermeture des petites lignes si les 2 parties ne voient pas leurs copies.

L'État proposerait-il de négocier un plan de fermeture des « petites lignes » ?

L'État, dans sa première maquette investirait 54 millions pour l'ensemble des lignes de desserte fine du territoire d'Auvergne Rhône Alpes. Pas assez pour financer la rénovation de la seule ligne Clermont-Ferrand Saint-Étienne qui nécessite de nouveaux investissements de l'ordre de 115 à 160 millions d'euros sur la totalité de la ligne d'après la dernière estimation de SNCF RÉSEAU en date du 15 mai dernier. Pourtant, ce mandat avec la région Auvergne-Rhône-Alpes contient plein de bonnes intentions : « réduire les inégalités territoriales, en priorité, renforcer les offres de déplacement du quotidien, accélérer la transition énergétique, achever la réalisation des opérations engagées lors du CPER 2015-2020 ». Cela tombe bien, la ligne Clermont-Ferrand Saint-Étienne coche toutes les cases.

Si les montants proposés par l'État à la Région Auvergne Rhône-Alpes pour démarrer les négociations sont aussi faibles, c'est qu'au-delà des bonnes intentions, cette dernière ne se montre pas très intéressée par l'avenir des petites lignes, pourtant vecteur de cohésion territoriale et d'épargne environnementale.

...avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes qui avait annoncé son désengagement.

Dans son communiqué du 24 février 2023, la Région émet plusieurs alertes « si la mobilisation de fonds pour les RER métropolitains est une bonne nouvelle, l'État ne doit pas non plus oublier les petites lignes ferroviaires, si importantes pour nos territoires ruraux ».

Pour autant, la Région Auvergne-Rhône-Alpes ne mettra pas un euro sur les petites lignes cette fois ci mais « prendra toute sa part sur le financement du matériel roulant » pour desservir les métropoles et les principaux axes. Pas un euro ? Pas tout à fait si l'on regarde bien le mandat de négociation. On découvre par exemple que pour lutter contre la pollution de l'air, l'État et la Région se sont déjà entendus pour financer des opérations dans la vallée de l'Arve.

Et pourquoi vouloir se concentrer sur l'achat du matériel roulant si c'est pour le faire rouler sur une infrastructure qui inéluctablement se dégrade ? Dans ce cas-là, autant anticiper et ne pas investir dans le matériel qui ne pourra pas rouler sur des sections de ligne comme Saint-Étienne Boën dont on sait que l'avenir est dorénavant menacé.

Toujours pas de planification à long terme

Si les 54 millions d'euros annoncés par l'État sont anecdotiques au regard des enjeux à l'échelle régionale, c'est surtout l'absence de planification pour ces petites lignes qui est à relever : la Région Auvergne Rhône Alpes est une des rares régions à ne pas avoir engagé ni signé avec l'État un « Protocole d'accord État - Région relatif à l'avenir des petites lignes ferroviaires ». L'État, qui rappelons-le est propriétaire du réseau ferré national, propose-t-il de négocier un plan de fermeture des petites lignes pour celles qui ne l'ont pas signé ? Mécontent, l'État précise que « le financement de ces lignes de desserte fine du territoire ne pourra être accordé qu'en contrepartie d'un financement de la Région ».

L'association LETRAIN634269 attend du Président de Région qu'il se montre un peu plus convaincant, à l'image d'autres Présidents de régions mieux dotées, pour obtenir des fonds supplémentaires pour rétablir la continuité de la ligne ferroviaire entre Clermont Ferrand et Saint Etienne. Les adhérents de l'association LETRAIN634269, usagers, élus et cheminots - se tiennent prêts à poursuivre leur lutte déterminée pour la réouverture de la ligne entre les 2 métropoles. L'État et la Région Auvergne Rhône-Alpes peuvent s'attendre à des OCP (Occupation Coup de Poing dans le jargon de la SNCF) dans les prochaines semaines.

À propos des montants alloués : Les chiffres ne trompent pas : l' État n'est pas à la hauteur de ses grandes annonces, à l'échelle du territoire d'Auvergne Rhône-Alpes !

L'association LETRAIN634269 a comparé les montants des précédents Contrats de Plan État Région CPER 2015/2021 (en cumulant les chiffres des CPER des anciennes régions Rhône-Alpes et Auvergne lors de la signature de 2015) au CPER 2023/2027 en cours de négociation. Attention ces chiffres ne tiennent compte que de la part de l'État dans les volets mobilités des CPER.

La première information : L'État diminue sa participation au financement du volet mobilité du Contrat de Plan État Région d'Auvergne Rhône-Alpes : 714 millions pour les deux CPER précédents contre 418 millions dans le projet actuel 2023/2027. Au vu des enjeux de transition écologique et du besoin en financement pour favoriser le report modal, les chiffres parlent d'eux-mêmes. S'agit-il d'une politique de décroissance ? Ou d'une sanction ? Les habitants d'Auvergne Rhône-Alpes apprécieront...

La deuxième information : L'évolution des investissements pour le ferroviaire suit la même trajectoire mais dans une moindre proportion (301 millions en 2015/2021 contre 249 millions pour 2023/2027). L'État financera en proportion davantage le ferroviaire sur la période 2023/2027 (59,6%) que la route (40,4%). Cela montre une inversion des priorités par rapport à la période précédente (42% pour le ferroviaire contre 58% pour la route). Par ailleurs, il est difficile à ce stade de donner un avis sur le montant donné aux Services Express Régionaux Métropolitains (182 millions) étant donné que cela pourra aussi bien financer du ferroviaire que des services routiers. Il n'en demeure pas moins que les investissements pour le ferroviaire diminuent. On est bien loin de trouver dans ce projet de CPER la déclinaison régionale du « Plan d'avenir pour les Transports » à 100 milliards d'euros voulu par l'État.

La troisième information : Les montants pour les petites lignes, bien qu'en légère hausse (54 millions pour les premiers chiffres 2023/2027 contre 40 millions en 2015/2021), restent ridicules au regard des enjeux de régénération à l'échelle régionale. On se souviendra néanmoins que l'État et la Région Auvergne Rhône-Alpes, en fin de CPER précédent, ont voté des avenants de plusieurs centaines de millions d'euros pour la rénovation de l'infrastructure. Ce serait bien cette fois-ci de planifier d'entrée ces investissements, au risque de voir les usagers et les habitants d'Auvergne Rhône-Alpes perdre patience.

Enfin, rappelons qu'en 2018, la région s'est entendue avec la Communauté de Communes de Loire Forez Agglomération, le Conseil départemental de la Loire pour financer à hauteur de 50% la réouverture de la section de 18,4 km entre Montbrison et Boën. Laurent WAUQUIEZ déclarait sur la chaîne *Public Sénat* le 4 décembre 2020 : « *Je ne peux me satisfaire que le Chemin de Fer soit abandonné chez nous (...), je ne peux accepter ça. J'ai refusé qu'on ferme les petites lignes. Les services publics, c'est souvent ce qui permet de tenir les choses debout, pour moi c'est très important* ». Encore d'actualité en 2023 au cœur de la Région Auvergne Rhône-Alpes ? En effet, 2 ans auparavant, Laurent WAUQUIEZ assumait **la fermeture totale de 50 kilomètres sur des axes relevant de sa seule responsabilité** : Oyonnax-Saint-Claude et **Boën-Thiers** (<https://www.lesechos.fr/2016/11/830-km-de-petites-lignes-ferroviaires-sauvees-en-auvergne-rhone-alpes-216989>).

C'est la raison pour laquelle, en 2016, le Président de Région retirait le projet de réouverture de la section Thiers-Boën du contrat de Plan Etat Région 2015/2020. La liaison ferroviaire Clermont Ferrand Saint Étienne est alors suspendue et les usagers du territoire attendent depuis lors sa réouverture...

À présent, l'association LETRAIN634269 attend les chiffres de la Région Auvergne Rhône-Alpes et le rétablissement de la liaison ferroviaire entre Clermont Ferrand et Saint Etienne, colonne vertébrale des mobilités entre Auvergne et Rhône Alpes.

LE SERVICE PRESSE DE L'ASSOCIATION LETRAIN634269

Communiqué de presse en partie inspiré de celui du collectif de l'étoile ferroviaire de Veynes (avec leur accord) -28 juin 2023
<https://etoileferroviairedeveynes.info/2023/06/28/54-millions-pour-les-petites-lignes-en-aura-letat-et-la-region-aura-devront-revoir-leurs-copies/>

Le train, colonne vertébrale des mobilités, puissant vecteur d'aménagement du territoire entre 3 grandes métropoles de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et levier incontournable de la transition écologique et sociale.

ASSOCIATION LETRAIN634269

Mairie - 1 rue Claude Peurière, 42440 NOIRETABLE
contact@letrain634269.org - 06.95.07.65.73

Déclarée en sous-préfecture de Montbrison (Loire) sous le n° W421008300 - N° SIREN 909 873 549 - CODE APE-NAF 9499Z

Avec les soutiens de :

AMBERT-ARTHUN-BOËN SUR LIGNON-CHABRELOCHE-CHAMPOLY-CHATELDON-CHAUSSETERRE-COURPIÈRE-LA CHAMBA-LA MONNERIE LE-MONTEL-LEIGNEUX-LEMPY
LES SALLES-LA TUILIERE-LEZOUX-NOIRÉTABLE-PESCHADOIRES-SAIL SOUS COUZAN-SAINT DIDIER SUR ROCHEFORT-ST LAURENT SUR ROCHEFORT-ST JUST EN CHEVALET
ST MARTIN LA-SAUVETÉ-ST PRIEST LA VETRE-ST SIXTE-THIERS-TRELINS-VÊTRE SUR ANZON-VISCOMTAT- VOLLORE MONTAGNE

