



Région Auvergne

Analyse du CPER ferroviaire



1 - Le contexte et les opérations

Le CPER Auvergne a fait l'objet d'une convention cadre signée le 27 août 2001 par :

- l'Etat, la Région Auvergne, RFF, SNCF, le département de l'Allier, le département du Puy-de-DômeClermont Communauté.

Les objectifs communs de ce CPER ferroviaire sont décrits à l'article 2 de la convention cadre.

Le programme d'investissements répond aux objectifs suivants :

- Clermont-Ferrand / Paris, Clermont-Ferrand / Lyon et Montluçon / Paris/diminuer les temps de parcours sur les principales relations
- améliorer la qualité du service ferroviaire,
- favoriser l'intermodalité,
- Clermont-Ferrand / Béziers/moderniser la ligne

OBJECTIF	OPERATION	COUTS en millions d'Euros	PRECISION DE L'ESTIMATION	MAITRE D'OUVRAGE
Améliorer les performances	Clermont-Fd/Paris	35,37	Faisabilité	RFF
Améliorer les performances	Clermont-Fd/Lyon	9,15	Faisabilité	RFF
Améliorer les performances	Clermont-Fd/Vierzon	3,66	Faisabilité	RFF
Améliorer le service à l'utilisateur	Clermont-Fd/Issoire	22,87	Faisabilité	RFF
Intermodalité	Pôles d'échanges desserte des grands équipements	8,38	Initialisation	A définir selon projets

Clermont-Ferrand / Lyon

Dont l'objectif principal est d'améliorer sensiblement l'offre ferroviaire reliant l'Auvergne à Lyon et au réseau TGV.Raccordement des voies à Saint-Germain-des-Fossés permettant gain de temps de 7 minutes pour un coût de 10,5 M€

Clermont-Ferrand / Paris

Objectif :Améliorer sensiblement l'offre ferroviaire reliant l'Auvergne et la Nièvre à Paris et au réseau TGV.pour un gain de temps proche de 10 minutes par circulation de matériel non pendulaire apte à 220 km/h :

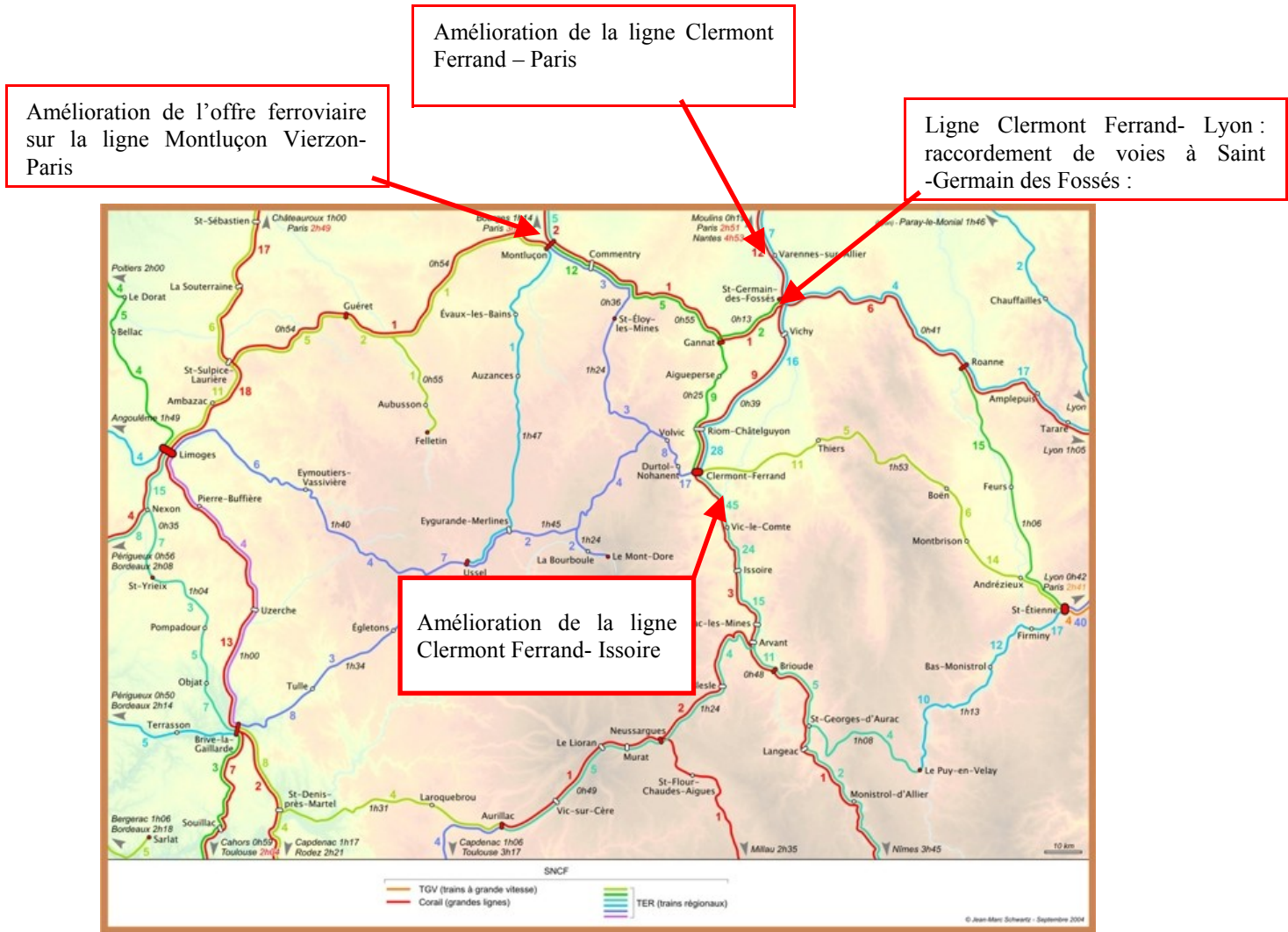
Montluçon / Vierzon

Améliorer l'offre de transport ferroviaire sur la relation Montluçon / Vierzon / Paris

Clermont-Ferrand / Issoire

Renforcer la desserte périurbaine de l'agglomération clermontoise.

Aménagements prévus : Électrification de la section Clermont-Ferrand / Issoire pour un montant de 150 MF en continuité de la ligne électrifiée au Nord de Clermont-Ferrand.



2 - Les acteurs et le financement

Le XII contrat de plan (2000-2006) a été signé le 28 juillet 2000, pour la région Auvergne, par

- V Giscard d'Estaing, président du conseil régional d'Auvergne
- Didier Cultiaux, préfet de la région Auvergne

Ce CPER comprend :

- 4 opérations pour lesquelles les études de faisabilité avaient déjà été réalisées et qui ont permis de donner une estimation assez précise du montant de l'opération.
- un montant global pour les opérations d'intermodalité (pôles d'échange et desserte des grands équipements). La consistance de l'ensemble de ces opérations n'est pas encore définie.
- Un montant global pour les études
- Un échéancier prévisionnel.

Le montant total du volet ferroviaire du CPER Auvergne est de 79,43 M€, avec :

- 43,4 M€ Etat
- 9,3 M€ Région
- 10,52 M€ RFF
- 16,16 M€ collectivités (forfaitaire).

A noter que :

- L'opération Clermont / Lyon est cofinancée à hauteur de 1,83 M€ sur le CPER Rhône-Alpes.
- RFF ne cofinance pas cette opération sur le CPER Auvergne, mais la cofinance sur le CPER Rhône-Alpes (1,83 M€ = 0,75 M€ Etat, 0,75 M€ Rhône-Alpes,+ 0,33 M€ RFF).
- L'opération Clermont-Ferrand/Issoire financée sur le CPER Auvergne à hauteur de 22,87 M€ est une première tranche. Cette opération est également financée à hauteur de 81,6 M€ hors CPER sur le contrat interrégional Massif Central 2000-2006.

OPERATION	TOTAL (MF courants)	REPARTITION FINANCIERE						
		Etat	Région	RFF	SNCF	Dépt 03	Dépt 63	Clermont Comm
Clermont - Ferrand / Paris	232	125	20	67			2,5	17,5
Clermont - Ferrand / Lyon	48*	28	5			7,5	5	2,5
Montluçon / Vierzon	24	12	6			6		
Clermont - Ferrand / Issoire	150	90	20				30	10
Intermodalités	55	25	5				25	
Études	12	5	5	2				
TOTAL	521	285	61	69			106	
En millions d'Euros	79,43	43,45	9,3	10,52			16,16	

* opération partiellement inscrite au CPER Rhône-Alpes.

Part du volet ferroviaire par rapport à la route

	Etat	Region	Total
Réseau routier	136	52	188
Équipement ferroviaire	43,5	50,5	94
	179,5	102,5	282
Réseau routier	76%	51%	67%
Équipement ferroviaire	24%	49%	33%
	179,5	102,5	282

La part du ferroviaire représente 1/3 du financement des infrastructures.

Avenant au CPER

L'avenant au CPER global d'Auvergne a été signé le 12 décembre 2003, et l'avenant à la convention cadre de 2001 est en cours de signature.

La structure du volet ferroviaire est sensiblement modifiée :

- Réduction des investissements initialement prévus sur
 - Clermont / Issoire (de 22,87 à 4 M€)
 - Montluçon /Vierzon (de 3,66 à 1,2 M€)
- Réalisation d'une nouvelle tranche de travaux sur Clermont / Paris avec un financement européen (FEDER) : de 35,37 M€ à 64,7 M€.

Afin de pouvoir bénéficier du financement FEDER, le DOCUP a été modifié une première fois en juillet 2003 pour permettre le financement des études, puis en décembre 2003 pour permettre le cofinancement des investissements ferroviaires :

- sur Clermont / Paris (ce qui a été utilisé pour l'avenant du CPER ferroviaire)
- et sur Clermont / Lyon (non utilisé pour l'avenant car la tranche fonctionnelle financée était déjà bouclée financièrement).

OPERATION	TOTAL (M€ courants)	REPARTITION FINANCIERE									Montant convention cadre
		Etat	Région Auvergne	RFF	SNCF	Dépt 03	Dépt 63	Clermon t Comm	Régio n Rhône -Alpes	FEDER	
Clermont - Ferrand / Paris	64,7	31,75	6,25	13,7		0,65	0,75	3,95		7,65	35,37
Clermont - Ferrand / Lyon	10,5*	5	0,75	1,7		1,15	0,75	0,4	0,75		9,15*
Montluçon / Vierzon	1,2	0,5	0,25	0,2		0,25					3,66
Clermont - Ferrand / Issoire	4	2,4	0,55				0,8	0,25			22,87
Intermodalité	11,4	3,8	3,8				3,8				8,38
Études	1,8	0,75	0,75	0,3							1,83
TOTAL	93,6	44,2	12,35	15,9			12,75		0,75	7,65	81,26

La part État augmente de 43,5 M€ à 44,2 M€. La part Région augmente de 9,3 M€ à 12,35 M€. La part RFF augmente de 10,52 M€ à 15,9 M€. La part collectivité diminue de 16,16 à 12,75 M€. Au total, le montant global du CPER augmente de 15,2 %.

3 - Les dispositions contractuelles

Chaque AVP, chaque opération fait l'objet d'un plan de financement spécifique décrit dans une ou plusieurs conventions de financement.

Pour les opérations d'intermodalité, la contribution de chacune des collectivités locales ne pourra être arrêtée que lorsque ces opérations auront été définies. Les plans de financement correspondant sont précisés dans les conventions d'opérations.

4 - Les processus de suivi et d'évaluation

Le suivi du CPER est assuré par des réunions régulières des comités de pilotage :

- deux réunions par an du Comité de Plan Etat-Région piloté par le Préfet de Région et le Président du Conseil Régional, comité lors duquel le volet ferroviaire est examiné tout comme les autres volets du CPER.
- conformément à la convention-cadre, deux réunions par an du Comité sectoriel ferroviaire, dont le secrétariat général est assuré par la DRE.

Dans la pratique, ce comité que l'on peut qualifier de technique se réunit 3 fois par an.

- cas particulier des opérations d'augmentation de capacité :
Pour les opérations conduisant à une augmentation de capacité, des réunions associant l'ensemble des parties concernées sont organisées pour examiner l'utilisation effective des sillons résultant de cette augmentation de capacité par les différentes activités.

Taux d'avancement du CPER (tous montants en M€).

Opérations	Projet d'avenant à la convention-cadre	Crédits restant à mettre en place	Part Etat
Clermont - Ferrand / Paris	64,7	58,55	28,4
Clermont -Ferrand / Lyon	10,5	-	-
Clermont -Ferrand / Issoire	4	2,3	1,3
Montluçon / Vierzon	1,2	0	0
Intermodalité	11,4	9,92	3,27
Études	1,8	1,8	0,75
Total	93,6	72,57	33,72

Le taux d'avancement global ainsi que le taux d'avancement en part Etat est de 22,5 % à fin 2003.

5 - Les opérations hors CPER

Une convention interrégionale pour le Massif Central a été signée pour 2000-2006 par :

- le préfet de la région Auvergne
- le Président de la région Auvergne
- le Président de la région Midi-Pyrénées
- le Président de la région Languedoc-Roussillon.

Cette convention prévoit le financement à hauteur de 81,56 M€ du projet de modernisation de la ligne Béziers – Neussargues – Clermont-Ferrand.

Le CIADT du 23 juillet 1999 a retenu, au titre des grands projets ferroviaires interrégionaux, le projet de modernisation de la ligne Béziers – Neussargues – Clermont-Ferrand.

Cette ligne est inscrite dans le schéma du réseau trans-européen de fret ferroviaire adopté par le Conseil des ministres européens des 9 et 10 décembre 1999.

Avec les 22,87 M€ prévus au CPER Auvergne pour Clermont-Ferrand – Issoire, le financement total est de 104,42 M€ correspondant à la première phase identifiée par RFF.

	Montant (M€)	Montant (MF)	Sous-total
État	37,73	247,5	
RFF	21,53	141,25	
Région Auvergne	5,34	35	
Région Languedoc-Roussillon	10,1	66,25	
Région Midi-Pyrénées	6,86	45	535
Pour mémoire : engagements prévus par l'État dans le cadre du contrat de plan en région Auvergne	13,72	90	
Pour mémoire : engagements prévus par les collectivités territoriales dans le cadre du contrat de plan en région Auvergne	9,15	60	150
Total :	104,43	685	

Comme on l'a déjà évoqué, l'opération Clermont-Ferrand / Issoire a été reportée dans le cadre de l'avenant au CPER.

Pour la partie financée par cette convention interrégionale Massif Central, suite à l'audit sur les grandes infrastructures de transport peu favorable à cette opération, le ministre Gilles de Robien a accepté le 20 juin 2003 la proposition du préfet de la Région Auvergne de « redéployer les crédits actuellement prévus pour améliorer la ligne ferroviaire Béziers – Neussargues au profit de programmes routiers comme la RN88 et la RCEA, constatant, dans l'état actuel des choses, l'impossibilité de leur consommation d'ici la fin de l'année ».

Suite à la vive réaction des élus locaux et régionaux vis à vis de l'audit, le Préfet de Région attend les élections régionales pour décider de redéployer ou non ces crédits.

Suivi de ce programme interrégional :

Il est créé un comité de pilotage et un comité technique qui associent l'Etat, RFF et les Régions Auvergne, Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées. La SNCF est associée aux réunions de ces comités.

Le comité de pilotage est présidé par le Préfet de la Région Auvergne ; le secrétariat étant assuré par la Direction Régionale de l'Équipement de la Région Auvergne. Les Préfets de Région Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées sont invités aux réunions de ce comité.

Le comité technique est animé par la Direction Régionale de l'Équipement Auvergne. Les Directions Régionales de l'Équipement Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées sont associées aux réunions de ce comité.

6 – Conclusion

En ce qui concerne le réseau ferroviaire, la région Auvergne possède un handicap par rapport aux autres régions qu'elle prévoit de réduire d'ici 15 ans. Elle justifie ainsi la progression importante du budget destiné au ferroviaire par rapport aux CPER précédents.

La région envisage d'intervenir sur plusieurs lignes vitales pour son rayonnement économique : Clermont-Ferrand / Paris, Clermont-Ferrand / Lyon, Montluçon / Paris. L'objectif est d'augmenter la vitesse maximale des trains afin de diminuer les temps de parcours et de contribuer au désenclavement de ce territoire vis-à-vis des grandes métropoles nationales. Il est également prévu d'améliorer les dessertes périurbaines afin de rendre le ferroviaire plus attrayant pour les voyageurs et de réduire la part du transport routier dans les déplacements de voyageurs.

L'ensemble du programme ferroviaire, CPER et autres opérations, s'élève à plus de 170 M€, ce qui représente un progrès notable par rapport au CPER précédent dans la politique de lutte contre les nuisances routières.