

# PROJET DE CONTRAT DE PLAN ETAT-REGION 2021-2027

## Auvergne-Rhône-Alpes

### Fiche annexe n°04 - Mobilités / Volet ferroviaire

#### 1. Modalités de déclinaison du volet

L'Etat et la Région travaillent de concert avec les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, afin d'améliorer la qualité du service ferroviaire en Auvergne-Rhône-Alpes et favoriser son attractivité. Cette action est partagée avec les collectivités locales impliquées dans l'évolution de l'offre ferroviaire de leur territoire.

L'engagement de l'Etat et la Région répond concrètement aux enjeux suivants :

#### ***Un développement équilibré des territoires par une offre ferroviaire accessible et sûre***

La régénération des lignes de desserte fine du territoire, dites « petites lignes », sera poursuivie pour offrir aux habitants d'Auvergne-Rhône-Alpes un accès de qualité au réseau ferroviaire, y compris dans les territoires peu denses.

Des investissements en matière de sécurisation des passages à niveau seront réalisés sur les priorités identifiées avec les collectivités et les gestionnaires d'infrastructures.

Des aménagements d'accessibilité des gares seront réalisés pour assurer une offre ferroviaire accessible et sûre en déclinaison des schémas directeurs d'accessibilité.

En termes de sûreté, la Région entend poursuivre l'équipement en vidéoprotection (y compris en temps réel) des rames et des gares.

#### ***Des étoiles ferroviaires et un maillage du réseau structurant performants***

Les investissements sur les étoiles ferroviaires permettront de développer et renforcer progressivement les services ferroviaires de type RER autour des principaux pôles urbains de la région pour améliorer la mobilité du quotidien, dans la poursuite des actions ou réflexions déjà engagées. En particulier, les actions pour améliorer la liaison entre Saint-Étienne et Lyon Part-Dieu et Perrache, en déclinaison de l'accord régional de relance, seront réalisées.

Par ailleurs, la modernisation du réseau structurant vise à améliorer l'offre ferroviaire (augmentation de l'offre, diminution du temps de parcours, amélioration de la robustesse), notamment entre grandes agglomérations et dans la vallée de l'Arve au regard des enjeux de pollution de l'air.

Pour mémoire, la mise en œuvre du schéma directeur de la ligne Paris – Clermont-Ferrand, support d'un train d'équilibre des territoires, fait, à titre exceptionnel, l'objet d'un financement de l'État et de la Région jusqu'à 2025 dans le cadre de l'accord de relance Etat-Région signé en janvier 2021. Si des besoins complémentaires ou connexes se font jour, répondant à des fonctionnalités nouvelles, sur le territoire d'Auvergne-Rhône-Alpes, les futures discussions sur la période 2023-2027 seront l'occasion d'étudier leur prise en charge.

### **Une meilleure attractivité du mode ferroviaire permettant de favoriser le recours au train, pour les voyageurs comme pour les marchandises**

Les aménagements des gares et pôles d'échanges multimodaux (PEM) se poursuivront pour améliorer l'intermodalité, l'accès aux gares et le confort des usagers.

L'Etat et la Région apporteront des contributions pour permettre notamment de mener à bien les opérations en cours de réalisation, pour accompagner d'autres opérations à l'étude ou envisagées, ou encore de rouvrir certaines haltes ferroviaires.

Pour le fret et le report modal des marchandises vers le fer et le fleuve, l'investissement de l'Etat et de la Région visera le maintien en exploitation du réseau capillaire ferroviaire, la modernisation des plateformes multimodales, l'amélioration des dessertes ferroviaires des ports, des aménagements d'axes structurants et une meilleure connexion des entreprises (embranchements particuliers).

### **Une connexion améliorée avec nos voisins, en France et en Europe.**

L'Etat et la Région poursuivront la réalisation des grands projets afin de faciliter les échanges aux niveaux national et européen. Ils interviendront plus particulièrement pour améliorer la liaison Lyon-Turin et ses accès français, en vue de la programmation d'une première phase de réalisation.

Il s'agit également de définir à court échéance les suites opérationnelles au débat public sur l'étoile ferroviaire lyonnaise qui joue un rôle central aux échelles régionale et supra-régionale.

### **Un verdissement du parc matériel et des infrastructures associées**

La Région souhaite poursuivre et amplifier les démarches de verdissement d'ores et déjà engagées (train H2, train à batterie, train au BIO GNV...). L'Etat pourra l'accompagner, notamment dans le financement des infrastructures associées à ce verdissement (stations de recharge notamment).

## **2. Maquette détaillée du volet**

Maquette provisoire du CPER 2021-2022	Etat part contractualisée	Région part contractualisée
CPER ferroviaires	59 100 000 €	59 100 000 €

Pour mémoire :

Crédits relance 2021-2022	Accords ferroviaire de relance	
	Etat	Région
Ferroviaires	382 224 881 €	370 960 000 €

Les opérations ferroviaires font l'objet de co-financement de l'Etat et de la Région, et le cas échéant d'autres partenaires.

Pour la première période 2021-2022, l'Etat mobilise 59,1 M€ de crédits contractualisés au titre du CPER, qui sont consacrés aux opérations de l'accord de relance régional de janvier 2021.

L'Etat dispose également de crédits 2021-2022 pour intervenir sur la prévention du bruit ferroviaire.

La Région mobilise une première enveloppe 59,1 M€ de crédits, en complément de l'accord de relance régional, pour de nouvelles opérations dans le cadre du CPER 2021-2027.

Pour la période 2023-2027, les enveloppes financières de l'Etat et de la Région seront précisées courant 2022 en lien avec les opérations à réaliser.