



BRÉVENNE:
GARDONS
LA LIGNE



COLLECTIF
CITOYEN
LA BOURBOULE

CUTPSA
USAGERS DES TRANSPORTS
PUBLICS EN SUD-ARDÈCHE

ÉLUS ET CITOYENS POUR
LA DÉFENSE DE LA LIGNE
FERROVIAIRE VOLVIC
LE MONT DORE



Amis
du Rail
du Forez



OCIVÉLO
Association d'usagers du vélo à Saint-Étienne

LYON, LE 24 OCTOBRE 2023

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

AUVERGNE RHÔNE ALPES 2023 – 2035 : PAS DE BIG BANG POUR LE TRAIN

À notre demande, la Région s'était engagée le 18 septembre dernier à enfin fournir sa stratégie ferroviaire pour les prochaines années. Elle l'a fait le 20 octobre à la suite de la séance plénière du conseil régional à Lyon devant les 3 grands quotidiens locaux La Montagne, le Dauphiné Libéré et le Progrès.

- Laurent Wauquiez annonce 5,7 milliards pour des trains plus nombreux et ponctuels nous dit le Dauphiné Libéré,
- Nouvelles rames, petites lignes... La Région va investir 5,7 milliards d'euros dans le ferroviaire en Auvergne-Rhône-Alpes nous explique La Montagne qui n'a même pas relevé que justement pour le moment rien n'est prévu pour la modernisation des « petites lignes »,
- Laurent Wauquiez promet 5,7 milliards pour le ferroviaire d'ici à 2035 assure Le Progrès.

Une annonce précipitée sans doute expliquée par l'exposition médiatique actuelle et nationale de Laurent Wauquiez et dont l'objectif semble-t-il est de faire diversion. Tellement précipitée que, programmée en décembre, il n'aura pas attendu que les négociations avec l'État au sujet du volet « petites lignes » du CPER aient abouti.

Nous avons donc assisté à l'énoncé d'un plan qui étonnamment laisse de côté un des aspects principaux concernant le ferroviaire régional : Laurent Wauquiez s'en est tenu à annoncer 54M d'euros pour les petites lignes et 110M d'euros pour le réseau structurant jusqu'en 2027 qui sont le minimum que l'État a promis pour ce budget sans participation de la région. Une somme ridicule comparée aux 800M d'euros débloqués par la seule région Occitanie pour le même volet et dans le même temps.

Si chacun s'accorde à féliciter l'équipe régionale d'avoir enfin pu échauffer une stratégie claire jusqu'en 2035, à la demande redisons-le de notre collectif de 16 organisations d'usagers d'Auvergne Rhône Alpes, n'oublions pas que pour l'instant, à part ce chiffre de 54M d'euros de l'Etat (dont 22M d'euros dédiés aux lignes du Cévenol et de l'Aubrac), le maintien et la modernisation de tout le réseau régional TER ne sont pas financés, ni bien entendu les réouvertures de lignes demandées par les citoyens. Laurent Wauquiez s'étant tout de même engagé à éviter toute fermeture.

Nous relevons d'ailleurs que ce dernier engagement semble être une technique de communication bien rodée : cela permet ensuite de passer pour le « sauveur » des petites lignes bien que maintenues à un niveau de performance minimum qui préfigure leur fermeture définitive.

Hormis cet important aspect, oui nous sommes nous aussi ravis des « ambitions » régionales concernant :

- le renouvellement des rames avec l'achat de 130 nouvelles rames, 10 par an, des Alstom Regio 2N deux étages mais qui ne seront pas déployées en Auvergne dans un premier temps,
- l'augmentation des fréquences de 30% aux abords des métropoles comme Clermont, à condition qu'elle ne se fasse pas au détriment des liaisons entre les autres villes. Cela préfigure ici les RER voulus par la population,
- l'augmentation des places sécurisées pour les vélos, de 4 000 à 10 000,
- en ce qui concerne la mise en concurrence de quelques liaisons en Auvergne, nous attendons de voir. Le service sera-t-il meilleur en termes d'étendue horaire du service, de fréquence, de ponctualité, de confort ? Nous jugerons. En même temps il est plus que probable qu'en Auvergne seule la SNCF réponde à l'appel d'offres qui sera lancé.

Si le train à hydrogène (qui est aujourd'hui une impasse écologique) est annoncé pour 2026 entre Clermont Ferrand et Lyon, nous constatons ici aussi que le futur du train passera plutôt par le train à batteries, et que la région en a apparemment pris conscience puisque les tests se poursuivront en 2024 dans cinq régions dont Auvergne Rhône-Alpes.

Nous déplorons par contre cette volonté de financement, en partie par la région, du Lyon Turin, liaison internationale et donc totalement hors compétences, au détriment du développement du réseau ferré régional auquel Laurent Wauquiez a décidé de ne plus participer alors que la loi LOM le lui permet. Nous déplorons également que la Région ait demandé la compétence sur les routes, et donc leur financement, comme par exemple les 200M d'euros engagés sur la RN88. On voit tout de suite où vont les choix.

Selon la Montagne Frédéric Aguilera Vice-président chargé des transports a indiqué que malgré les 5,7 milliards d'euros (de la région et de l'Europe) annoncés il ne faut pas s'attendre à « un big bang » pour autant puisque les investissements s'étaleront sur une dizaine d'années. Nous l'avons malheureusement bien noté.

Le jour où la Région Auvergne Rhône-Alpes se battra pour rouvrir les lignes et la modernisation de son réseau alors elle deviendra volontariste en matière de ferroviaire, ambitieuse et à la hauteur des enjeux.

voeferroviairecper23aura@gmail.com

<https://terlyonvalence.wixsite.com/usagerslyonvalence>

<https://www.facebook.com/collectifecomobilitebrevenneturdine>

<https://www.facebook.com/gardonslaligne>

<https://etoileferroviairedeveynes.info>

<https://velocite63.fr>

<https://letrain634269.org>

<https://massif-central.nous-voyageurs.eu>

<https://orcivelo.fr>

<https://www.traindesvolcans.fr>

<https://usagers-transport.haut-allier.eu>

<https://adelfipaly.fr>

<https://arfsecretariat.wixsite.com/association-arf>

<https://cutpsa07.fr>