

Contrat de plan État-Région (CPER)

Des prétentions *pharaoniques*...

... des réalisations *squelettiques* !!!



Chaque signature d'un CPER est l'occasion pour l'État et la Région d'afficher fièrement des investissements conséquents, synonymes de développement et rayonnement économique du territoire. Ce sont ces CPER qui donnent la feuille de route des investissements pour une période donnée (six ans). Pour le domaine ferroviaire, les financements consentis sont déterminants pour l'activité et l'avenir de la SNCF, des cheminots, des usagers et chargeurs. Car sans ces investissements, le réseau déperit, se contracte, ne répond plus aux attentes.

Si à la CGT nous avons pleinement conscience de cet état de fait, pour les exécuteurs du CPER il en est tout autre. Une fois les belles annonces et promesses détaillées devant le public, la durée d'exécution du CPER ne se résume qu'à des soustractions de l'enveloppe allouée au ferroviaire. Le rail est systématiquement sacrifié avec réaffectation des montants à d'autres postes budgétaires, dont la route. Exemple emblématique, la ligne Lyon - Bourg-en-Bresse dont la modernisation reste inachevée !

Pour la CGT, la langue de bois doit cesser !

Il faut des investissements à destination du rail.

Alors qu'il faut de toute urgence donner les moyens au transport ferroviaire de pouvoir se développer et répondre à l'urgence climatique qui impose un report modal de la route vers le rail, il y a un décalage important entre les discours volontaristes et les réalisations véritablement menées.

Pour la CGT, la langue de bois doit cesser ! Il faut des investissements à destination du rail, des engagements réels, des travaux à mener dans de courts délais. C'est une condition incontournable pour que la SNCF puisse réaliser sa mission de service public ferroviaire.

Il faut des actes forts !

OÙ EST PASSÉ L'ARGENT POUR LE RAIL ?

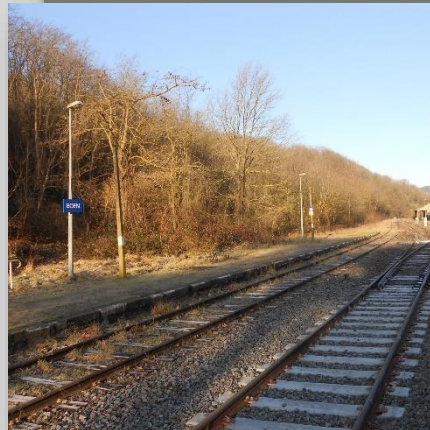
La preuve par l'exemple : financements budgétisés et non réalisés !

Le volet ferroviaire du CPER prévoyait notamment le maintien de Saint-Étienne – Clermont-Ferrand et d'Oyonnax – Saint-Claude avec 76 millions d'euros affectés à ce poste.

Ces deux axes sont aujourd'hui fermés...

Face à la fronde menée pour le retour des trains, Wauquiez en appelle à l'état pour rouvrir la ligne Saint-Étienne – Clermont-Ferrand alors qu'en 2016, il l'avait enterrée, assumant la fermeture des 50 km du tronçon central de Boën à Thiers.

Pour la CGT, il n'y a pas de grands contribuables et de petits contribuables ; de même, il n'y a pas de grands usagers ou de petits usagers. L'ensemble des citoyens est en droit de bénéficier d'un service public ferroviaire.



Régénération des lignes :

- St-Etienne - Clermont-Ferrand
- Oyonnax - St-Claude

MONTANT : 76 M€ (ventilé sur 5 lignes)

NON FAIT

Nœud ferroviaire lyonnais :
Aménagement d'exploitation (installation de retournement et terminus hors Part-Dieu)

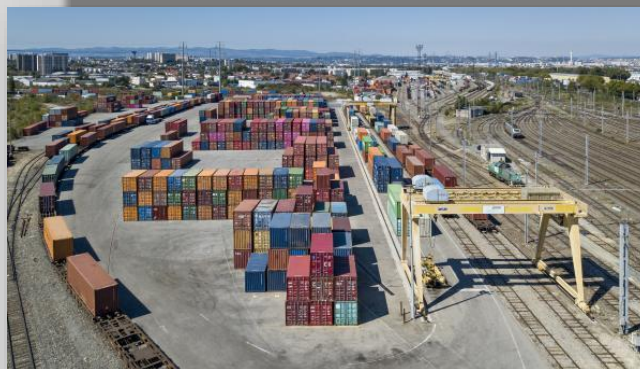
MONTANT : 40 M€

Augmentation de capacité St-Etienne – Lyon – Ambérieu (IPCS, installations électriques)

MONTANT : 33 M€



NON FAIT



NON FAIT

Plateforme
Vénissieux – St-Priest
MONTANT : 10 M€

**Petites lignes,
grands enjeux...**

OÙ EST PASSÉ L'ARGENT POUR LE RAIL ?

Le volet ferroviaire du CPER prévoyait notamment le maintien de Saint-Étienne - Clermont-Ferrand mais aussi des modernisations d'un certain nombre de lignes telles que Clermont-Ferrand - Paris ou Clermont-Ferrand - Lyon avec 36 millions d'euros affectés à ce poste.

À ce jour, un des axes est fermé, et les autres sont en « souffrance » suite aux retards d'investissements. L'aménagement du territoire par le biais des développements régionaux n'a pas tenu ses promesses.

La ligne des Cévennes est toujours en attente de régénération. Là encore, ce ne sont pas moins de 64,5 millions d'euros qui n'ont pas été utilisés ou pas à hauteur de ce qui aurait dû être fléché. Face à la fronde menée pour le retour des trains, Laurent Wauquiez en appelle à l'État pour rouvrir la ligne Saint-Étienne - Clermont-Ferrand alors qu'en 2016, il l'avait enterrée, assumant la fermeture des 50 km du tronçon central de Boën à Thiers.

Pour la CGT, il n'y a pas de grands contribuables et de petits contribuables ; de même, il n'y a pas de grands usagers ou de petits usagers. L'ensemble des citoyens est en droit de bénéficier d'un service public ferroviaire de qualité.

RÉGÉNÉRATION DES LIGNES

Saint-Étienne –
Clermont-Ferrand,
Saint-Georges -d'Aurac –
Langogne,
Clermont-Ferrand – Volvic –
Ussel.

MONTANT : 50 M€



**NON
FAIT**



**NON
FAIT**

MODERNISATION DES NŒUDS FERROVIAIRES

Aménagement des voies bis en gare de Clermont-Ferrand + relèvement de vitesse à 90km/h.

Création en gare de Riom de communication voie 1/voie 2 côté nord.

MONTANT : 14,5 M€



**NON
FAIT**

Suppression des passages à niveau entre Riom et Randan

MONTANT : 10,6 M€

**Petites lignes,
grands enjeux...**

OÙ EST PASSÉ L'ARGENT POUR LE RAIL ?

Dans le cadre du CPER 2015 – 2020, le volet ferroviaire actait le financement de plusieurs projets de développement sur notre région et la sauvegarde de la ligne Oyonnax – Saint-Claude. Depuis cette ligne est toujours fermée et le retard pris sur d'autres projets ne permettent pas de répondre aux besoins des usagers.

C'est le cas du doublement de la voie entre Reigner et la Roche non réalisé alors que la circulation est très dégradée sur le Léman Express. Concernant Aix – Annecy, l'investissement est reporté mais ne concerne que 13 des 39 km.

Se pose également la question de la gestion publique des lignes Grenoble - Veynes et Saint-Gervais – Vallorcine à l'issue de leur modernisation.

Pour la CGT, le développement du ferroviaire doit bénéficier à tous de la même manière, avec une gestion publique du système et des circulations.

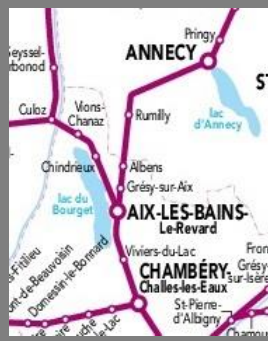


REGENERATION DE LIGNE :
Bourg-en-Bresse – Saint-Claude
Montant : 76 M€

NON FAIT



REIGNER – LA ROCHE :
Doublement de la voie pour améliorer la robustesse sur le Léman Express
Montant : 58 M€



AIX – ANNECY
Doublement partiel de la voie pour améliorer le temps de parcours
Montant : 186 M€

NON FAIT

**Petites lignes,
grands enjeux...**