La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

CAHIER D'ACTEUR : RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

AMBITION FRANCE TRANSPORTS

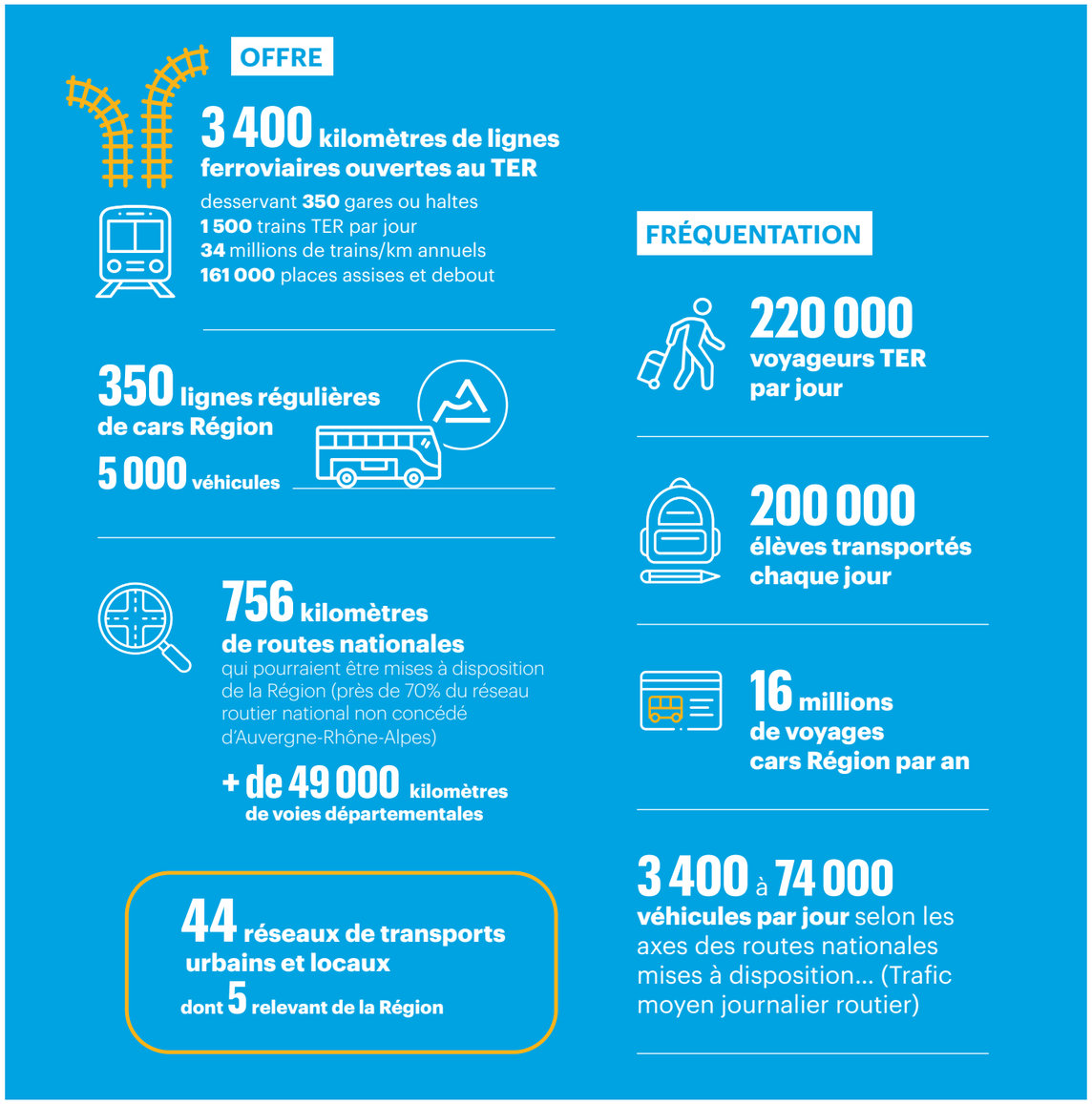
Plus d'informations sur
auvergnerhonealpes.fr

La Région qui agit

LES ENJEUX DE MOBILITÉ EN RÉGION

La stratégie régionale s'appuie sur la feuille de route « mobilités positives du quotidien, cap sur 2035 » adoptée en assemblée régionale des 14 et 15 décembre 2023. Celle-ci repose sur un « choc d'offre » pour les transports collectifs régionaux (+30% de TER et doublement des Cars Région), associé à un plan de décarbonation de la route, en effet c'est en agissant « sans opposer les modes » que la Région entend répondre aux besoins de mobilité sur tous les territoires tout en progressant vers l'objectif de neutralité carbone.

La Région est au rendez-vous, elle consacre en 2025 près de 1,4 Milliards d'€ aux Mobilités. Mais pour financer le choc d'offre, la Région a besoin de disposer des ressources adéquates et de concentrer ses capacités budgétaires à la mise en œuvre de ses objectifs.



LES GRANDS PRINCIPES DÉFENDUS PAR LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

Tout d'abord, la Région est attachée à des principes de bonne gestion budgétaire qu'elle souhaite voir appliquée lors de la conférence de financement des Mobilités, à savoir :

- **Pas de nouvelle taxe/impôts sur les entreprises du territoire**
- **Maîtrise de la dette et des finances publiques**

UN DÉCROISEMENT DES FINANCEMENTS DES MOBILITÉS POUR PLUS DE CLARTÉ ET D'EFFICACITÉ

La Région demande plus d'efficacité et une clarification de l'intervention publique en appliquant le principe de « décroisement des financements ».

La Région assume seule 100% de ses compétences en investissant dans l'achat de matériels et la construction de centres de maintenance et en assumant l'exploitation des offres régionales de transports ferroviaires et routières.

La Région s'est engagée dans un plan stratégique d'investissement sur le matériel roulant et le développement des centres de maintenance à hauteur de 3,1 Md€ d'ici 2035 soit de l'ordre de 300 Millions d'€/an sur 10 ans. Par ailleurs, la Région porte l'ambition majeure d'un choc d'offre à horizon 2035 avec une augmentation de 30% de l'offre TER et un doublement de l'offre de cars. De même, la Région promeut la labellisation et le développement de 6 SERM sur le territoire, elle assume à 100% le socle de l'offre régionale TER et Cars Région. Au-delà, dans le cadre d'un service renforcé type SERM elle assumera 50% de ce financement à parité avec les AOM Locales. La Région finance une partie du coût d'entretien du réseau ferroviaire au travers des péages pour le TER à hauteur de 230 Millions d'€/an (170M€ à SNCF Réseau et 60M€ à SNCF Gares et Connexion) inclus dans la convention d'exploitation TER. En cumulant l'offre TER et l'offre de cars, la Région consacre actuellement de l'ordre de 1,4 Milliards d'€ par an aux offres de mobilité sur son territoire, pour des recettes d'environ 400 M€.

Dans le même temps, l'Etat peine à assumer ses compétences (réseau ferroviaire, routes nationales) et appelle ainsi les collectivités au financement de ses projets.

Cette situation nous conduit dans l'impasse et ne peut perdurer davantage. L'Etat doit donc apporter 100% du financement des infrastructures ferroviaires et routières relevant de sa compétence. Cela passe par la mobilisation de financements supplémentaires pour les réseaux nationaux ferroviaires (2,1Mds €/an hors serm et développement) et routiers non concédés.

Les CPER servent davantage à pallier les incapacités financières de l'Etat qu'à initier de nouveaux projets au service des territoires. Demain, un nouveau contrat de performance entre les Régions et l'Etat permettra aux régions de s'engager sur un niveau d'offre cible à moyen terme et à l'Etat de mettre en œuvre les aménagements de l'infrastructure pour y répondre.

A court terme, la Région poursuivra cependant son investissement dans les infrastructures ferroviaires et routières dans le cadre du CPER 2023/2027.

IL Y A URGENCE POUR SAUVER LE RÉSEAU FERROVIAIRE NATIONAL

L'Etat doit assumer à 100% le financement de l'entretien et du développement du réseau ferré national qu'il met à disposition des opérateurs ferroviaires. Cela s'applique non seulement pour le réseau structurant mais également pour les lignes de desserte fines du territoire.

A défaut d'un investissement de l'Etat de l'ordre de 2,1Mds €/an pour entretenir et moderniser le réseau, des fermetures de lignes seront inévitables et cette responsabilité sera à assumer exclusivement par l'Etat s'il ne met pas en place les financements nécessaires. Dans ce cas, au-delà des expérimentations en cours, les Régions pourraient servir de laboratoire et proposer des modèles de gestion et d'entretien des lignes plus frugaux et moins normés sous réserve d'en avoir la pleine compétence et sans dépendre de SNCF Réseau.

La meilleure dépense étant celle que l'on ne fait pas : des économies sont à rechercher. Le gestionnaire d'infrastructure historique doit poursuivre la dynamique de performance économique pour améliorer les coûts travaux et adapter les normes applicables en fonction des lignes concernées.

Le modèle des péages ferroviaires doit être interrogé car il pose la question de la compatibilité des hausses de péages avec la volonté de la Région d'augmenter l'offre TER (+30%). Des hausses trop importantes de péages, synonymes de transfert de charges sur les Régions, pourraient rendre impossible l'augmentation de l'offre portée par la Région.

De plus, l'importance des règlements et normes est un frein au développement de l'offre TER et un facteur de renchérissement du coût de fonctionnement. De même, une rationalisation des règles et obligations lors de l'achat de matériel roulant serait un facteur majeur de maitrise des coûts au regard des investissements à venir.

Une démarche de simplification globale est nécessaire pour libérer les capacités de financement et atteindre les objectifs de maintien du réseau ferroviaire et d'augmentation de l'offre.

LE RÉSEAU ROUTIER NON CONCÉDÉ DOIT FAIRE L'OBJET D'INVESTISSEMENTS RÉGULIERS POUR MAINTENIR/ AMÉLIORER SA PERFORMANCE ET DÉCARBONNER LES MOBILITÉS ROUTIÈRES

Par ailleurs, la Région a décidé d'expérimenter la gestion et l'entretien de 756 km de routes nationales non concédées selon les modalités prévues la loi et publié au Journal Officiel du 8 janvier 2023.

Au-delà du Droit à Compensation (DAC) et des financements inscrits aux CPER, il convient de dégager des ressources durables pour le financement du réseau routier national non concédé expérimenté ou non.

Le vieillissement des ouvrages d'art sur le réseau routier non concédé va demander des investissements majeurs dans les années à venir.

Outre l'entretien et l'aménagement, dans le cadre cette expérimentation, la Région entend disposer de leviers pour enclencher la décarbonation de la route avec par exemple le recours à davantage de matériaux biosourcés dans la construction et la rénovation des routes, l'amélioration du recyclage des matériaux de chantiers, l'aménagement de voies dédiées aux Transports en Communs ou des aires de covoiturage mais également le développement des infrastructures et services nécessaires à la mobilité électrique sans oublier le développement des autres technologies (H2, Bio GNV notamment).

LE SERM LYONNAIS : UN NOEUD D'IMPORTANCE VITALE POUR LA FRANCE ET L'EUROPE

Il est demandé un traitement spécifique pour le SERM Lyonnais avec un modèle de financement particulier au regard des caractéristiques exceptionnelles de l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise.

Le nœud ferroviaire lyonnais est au cœur du réseau ferré national et européen. Sans investissement massif et urgent, la saturation complète du réseau bloquera toute perspective de développement des mobilités locales, nationales et européennes sur ces axes. Lyon est le point de passage obligé entre le nord et le sud du pays, avec la gare de la Part-Dieu, première gare de correspondance d'Europe.

Lyon est un centre européen névralgique du transit de fret et de voyageurs avec la traversée de deux corridors du Réseau Transeuropéen de Transport (Méditerranée et Mer du Nord – Rhin – Méditerranée). Lyon est l'hinterland naturel du Grand Port Maritime de Marseille-Fos, port euroméditerranéen et de ces 70 millions de tonnes de marchandises annuelles. Son développement est d'ailleurs lié à la désaturation de l'étoile ferroviaire lyonnaise.

Le dynamisme de la grande vitesse de toute la moitié Est de la France dépend des infrastructures ferroviaires de l'agglomération lyonnaise. Premier nœud national de correspondance des lignes à grande vitesse, Lyon est empruntée par les grands opérateurs y compris internationaux : Inoui, Ouigo, Renfe, Trenitalia.

Pour atteindre les ambitions nationales de développement du **fret**, il est nécessaire de créer une infrastructure dédiée pour contourner l'agglomération lyonnaise. Le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) sera donc la garantie de cette ambition nationale. Dans l'attente d'un tracé partagé du CFAL, le projet de mise à 4 voies entre St Fons et Grenay est indispensable pour assurer le développement du fret ferroviaire à moyen terme.

Pour relier la France à l'Italie, les accès alpins sont nécessaires. Ils ont pour vocation première de décarboner le transport de marchandises à travers les Alpes, tout en permettant également d'améliorer la desserte des voyageurs moyenne et longue distance.

Le réseau se trouve donc confronté à des besoins croissants de modernisation et de régénération. Ces besoins ne peuvent et ne doivent pas être financés par les acteurs locaux du SERM lyonnais, puisque les enjeux nationaux et internationaux transcendent largement les enjeux locaux.

Le SERM ne doit pas être l'occasion de faire effacer la « dette grise » de l'Etat en la faisant financer par les collectivités partenaires du SERM Lyonnais.

Nous demandons donc un investissement majeur de l'Etat et de l'Europe sur les projets d'infrastructures et la construction d'un modèle de financement soutenable, durable et efficace pour mettre en œuvre le « choc d'offre » dont le territoire a besoin. Les collectivités assumeront leur part en renforçant significativement l'offre ferroviaire.

PISTES DE FINANCEMENT À EXPLORER EN PRIORITÉ SELON LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

1. RENOUVELLEMENT DES CONCESSIONS D'AUTOROUTES

Il s'agit de saisir l'opportunité du renouvellement des concessions autoroutières entre 2032/2035 pour créer un mécanisme de financement à destination des mobilités routières ou ferroviaires.

Il s'agit de maintenir un système de péage permettant d'entretenir les autoroutes et de mobiliser une partie des recettes pour financer notamment le réseau national non concédé y compris les routes concernées par l'expérimentation en Auvergne-Rhône-Alpes.

Cette proposition s'appuie sur les 15 Milliards d'€/an de Chiffres d'Affaires des concessions en France. A noter que le transit international représente de l'ordre de 5Mds€/an. Cette recette est actuellement partagée aux 3 tiers : Investissement/Dividendes et remboursement de la dette/Impôts et Taxes.

Une telle contribution serait supportée sans augmentation des péages existants, voir même en proposant une baisse pour les usagers.

En s'appuyant sur les expérimentations déjà en cours, c'est l'opportunité de laisser aux Régions la possibilité de porter des modèles de gestion et d'entretien des infrastructures de transports innovants. Pour cela, l'allotissement des concessions autoroutières sur des périmètres régionaux auraient toute sa pertinence. Ces modèles peuvent aller de la simple association des Régions à la gouvernance des futures concessions autoroutières, jusqu'à un transfert de gestion du réseau aux Régions.

2. CERTIFICAT D'ÉCONOMIE D'ÉNERGIE (CEE)

La mobilisation des CEE pour accélérer la transition énergétique des Transports est un enjeu en termes de mobilisation et d'accès facilité aux acteurs des Mobilités et aux Régions en particulier.

Il s'agit d'un financement « privé » pour compenser un droit à polluer. «Les obligés», selon la terminaison CEE, sont les acheteurs de CEE (énergéticiens par exemple).

Les volumes financiers en jeu sont variables en fonction du prix du KW. La pérennisation, la simplification et l'incitation sont possibles à déployer sans délais.

3. FOND DE SOLIDARITÉ CLIMAT

Dans le cadre de l'ouverture d'ETS 2 (le marché du carbone) au domaine de la mobilité et du bâtiment, l'union Européenne va proposer un fond de solidarité climat.

Au niveau national, cela représenterait une enveloppe de 1,4Milliards d'€ par an sur la période 2027/2032.

Il convient que la Région soit prise en compte dans l'élaboration du schéma de mobilisation du FSC France pour financer les services de mobilité régionale. Chaque pays doit proposer un schéma de mobilisation du FSC en juillet 2025.

L'Etat ne saurait utiliser ce fond considérable pour financer uniquement des projets du type Leasing Social en excluant les transports collectifs régionaux.

La mise en place du Fond de Solidarité Climat est prévue à partir de 2027.

4. MOBILISATION OPTIMALE DES FONDS EUROPÉENS

L'Union Européenne met à disposition des Etats des fonds pour financer les projets de mobilités en particulier le MIE pour le financement des grands projets (Lyon Turin, CFAL...) ou le FEDER et les fonds Interreg pour les projets de territoire. Il est proposé que l'Etat optimise la mobilisation de ces financements en accompagnant les opérateurs en maitrise d'ouvrage et simplifie les procédures d'accès à ces fonds en lien avec les instances européennes. A ce titre, le nœud ferroviaire lyonnais doit devenir une priorité pour mobiliser les fonds.

5. LES TAXES EXISTANTES SUR LES MOBILITÉS DOIVENT ÊTRE MOBILISÉES POUR LE FINANCEMENT DES MOBILITÉS

Exemple : Ex-Taxe sur les Véhicules de société (TVS) : une ressource existante à flécher vers les mobilités, ou la Taxe Infrastructures Transports de Longue Distance qui selon la loi, devait financer les mobilités.

Cette taxe TVS disposait d'un rendement de 1 milliard d'€ par an. Il s'agit d'une taxe existante et remodelée en 2025 (2 sous taxes). Il est proposé d'orienter tout ou partie de cette taxe à destination du financement des mobilités au lieu de l'allouer au budget général de l'Etat (situation actuelle).

La mobilisation de cette taxe existante pourrait se réaliser dès la loi de finances 2026.

La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

auvergnerhonealpes.fr

Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes
Lyon
101 Cours Charlemagne
CS 20033 — 69269 Lyon Cedex 2
Tél. 04 26 73 40 00

Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes
Clermont-Ferrand
59 boulevard Léon Jouhaux - CS 90706
63050 Clermont-Ferrand Cedex 2
Tél. 04 73 31 85 85

La Région qui agit