



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



**RÉGION
Nouvelle-
Aquitaine**

PROTOCOLE D'ACCORD entre l'État et la Région Nouvelle-Aquitaine sur l'avenir des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire



ENTRE

L'État, représenté par le ministre délégué auprès de la ministre de la Transition écologique, chargé des transports, Jean-Baptiste DJEBBARI

La Région Nouvelle-Aquitaine, représentée par le président du conseil régional, Alain ROUSSET

En présence de Mme Jacqueline GOURAULT, ministre de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales

Préambule

Les lignes de desserte fine du territoire (catégories UIC 7 à 9 AV - accueillant des trains de voyageurs) représentent en France un peu plus de 9000 km, soit près du tiers du linéaire du réseau ferré national (RFN). Leur répartition sur le territoire national n'est pas homogène et les différentes régions disposent ainsi d'un linéaire de lignes UIC 7 à 9 AV très variable.

Les besoins de remise à niveau représenteront plusieurs centaines de millions d'euros par an à l'échelle nationale dans les douze ans à venir. En effet, l'âge moyen des lignes UIC 7 à 9 AV reste significativement supérieur à celui du reste du RFN, bien que cet écart se soit réduit au cours des 10 dernières années. La conséquence de cette situation est que les trois quarts de ces voies sont exposées à un risque de limitation de vitesse, voire de suspension des circulations.

L'Etat et la Région Nouvelle-Aquitaine ont pleinement conscience de l'importance de ces lignes ferroviaires indispensables au maillage de notre territoire et à la vitalité des zones péri-urbaines et rurales, souvent défavorisées en matière d'offres de mobilité.

C'est la raison pour laquelle l'Etat a confié au Préfet Philizot une mission visant, en partenariat avec les Régions et SNCF Réseau, à recenser les cas difficiles et à proposer des solutions innovantes à mettre en œuvre, en termes techniques et de gouvernance, afin de répondre de façon adaptée à la situation de chaque ligne.

Les propositions du préfet Philizot, nourries de ses échanges approfondis avec les Régions et SNCF Réseau, reposent sur une clarification des responsabilités et des modalités de financement des investissements de régénération de ces lignes, en fonction d'une classification établie de façon concertée. Trois catégories de lignes sont ainsi distinguées :

- Des lignes ayant vocation à être traitées comme le réseau structurant, et donc à être prises en charge à 100 % par SNCF Réseau après le CPER 2015-2020 modifié par avenant ;
- Des lignes dont les investissements ont vocation à rester financés de façon classique dans le cadre des CPER jusqu'en 2022 puis de la future contractualisation Etat Régions sur les mobilités après 2022, selon une clé de répartition qui sera déterminée ligne par ligne ;
- Et enfin, des lignes d'importance locale ou régionale dont les charges seront assumées à 100 % par la Région. Elles pourront par exemple faire l'objet de schémas de gestion innovants introduits par l'article 172 de la Loi d'orientation des mobilités (LOM), dont le décret d'application a été publié au journal officiel le 31 décembre 2020.

Cette hiérarchisation répond à la diversité des lignes de desserte fine du territoire que la classification au sens de l'UIC ne prend pas correctement en compte, les caractéristiques techniques et les usages des lignes classées UIC 7 à 9 AV étant très hétérogènes. Conçue pour répondre aux besoins en matière d'investissement, elle ne remet pas en cause les équilibres relatifs à la maintenance et à l'exploitation : ces postes resteront, pour les lignes placées sous la responsabilité de SNCF Réseau, majoritairement à la charge de l'État (via la redevance d'accès) et de SNCF Réseau.

La mise en place de ces nouvelles modalités de financement, offrant de la visibilité à long terme aux trois parties prenantes concernant les montants à allouer à la remise en état du réseau ferroviaire, a vocation à permettre le maintien, et si possible le renforcement de l'offre de trains sur l'ensemble des territoires.

Par ailleurs, pour l'ensemble de ces lignes, des efforts devront être faits afin de réduire les coûts de gestion de ces infrastructures. Pourront notamment y contribuer la possibilité de mettre en place les schémas alternatifs prévus par l'article 172 de la LOM, ou encore l'application du « kit méthodologique » élaboré par SNCF Réseau, qui offrent un panel de solutions pouvant permettre de s'adapter au territoire et aux spécificités de chaque ligne, mais également toute proposition innovante émanant de la Région.

C'est également dans cette logique que l'État souhaite impulser le rassemblement de tous les acteurs au sein d'une filière d'innovation pour développer le « train léger » en France. Il s'agit d'une démarche globale, portant à la fois sur l'évolution des normes de dimensionnement et de sécurité ferroviaire, de manière à adapter les référentiels (pour moins de contraintes dans le système), la simplification des matériels roulants (baisser la charge à l'essieu pour moins user la voie), l'expérimentation de nouvelles techniques de travaux et de maintenance (par exemple la voie sur bitume plutôt que la voie sur ballast), etc.

Enfin, une instance nationale sera mise en place afin notamment d'assurer un partage efficace de la mise en œuvre des différents volets de ces plans d'actions. Elle réunira l'État, les Régions via Régions de France, et SNCF Réseau, et permettra de maintenir un dialogue continu et constructif dans le cadre de la préparation puis du suivi de la future contractualisation État-Régions en matière de transport. Elle aura également vocation à garantir le partage de l'information concernant les coûts de gestion du réseau ferroviaire et l'état de ce réseau ainsi que la nécessaire cohérence systémique du réseau ferroviaire français. Enfin, cette instance permettra l'accompagnement des acteurs (Régions, entreprises) dans la mise en œuvre d'approches innovantes, sur le plan technique ou de la gouvernance, en matière de gestion des lignes de desserte fine du territoire.

Le présent protocole a été élaboré sur la base des échanges intervenus dans ce cadre, et vise à arrêter les modalités de l'accord trouvé entre l'État, SNCF Réseau et la Région Nouvelle-Aquitaine. Il s'inscrit dans le temps long, ce qui est indispensable au regard de l'ampleur des besoins d'investissement et de la nécessité de tenir compte à la fois des enjeux territoriaux, techniques, économiques et de gouvernance des lignes de desserte fine du territoire.

Situation des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire en région Nouvelle-Aquitaine

Le réseau ferroviaire en Nouvelle-Aquitaine se compose de 3410 km de lignes exploitées dont 271 km dédiées au fret, 1283 km de réseau structurant et 1856 km de réseau régional essentiel pour le trafic ferroviaire quotidien du territoire.

Il permet la circulation de près de 832 trains voyageurs par jour en moyenne en semaine (52 TGV /Ouigo / Elipsos, 80 Intercités et 700 trains régionaux) auxquels s'ajoutent 93 trains de fret.

Ce réseau a fait l'objet d'un audit à dires d'expert par SNCF Réseau en 2016, qui a donné lieu à l'adoption par la Région Nouvelle-Aquitaine le 12 avril 2019 d'un Plan Directeur d'Investissement 2019-2027 pour remettre en état le réseau ferroviaire régional de Nouvelle-Aquitaine, particulièrement dégradé, ainsi qu'au financement de travaux d'urgence pour maintenir des circulations sur les infrastructures.

La sauvegarde du réseau néo-aquitain apparaît en effet essentielle car le transport ferroviaire (TER et Intercités) non seulement contribue à la transition écologique dans les transports, mais ces trains permettent par ailleurs la desserte des nombreuses villes moyennes du territoire, souvent chefs-lieux départementaux, de plus de 50 000 voire 100 000 habitants.

Article 1

Structuration des lignes de desserte fine du territoire en Nouvelle-Aquitaine

Les parties conviennent d'une structuration du réseau des lignes de desserte fine du territoire en trois groupes distincts :

- les lignes ayant vocation à être considérées comme le réseau structurant : pour la région Nouvelle-Aquitaine, cela concerne les lignes Nantes-Bordeaux (section Bordeaux - Saint-Mariens - Saintes - La Rochelle - Marans jusqu'à la limite du département de Charente-Maritime), et Bordeaux-Périgueux-Limoges (section Coutras - Périgueux - Bussière-Galant). Le financement des investissements de régénération sur ces lignes sera assuré à 100 % par SNCF Réseau après la fin du CPER 2015-2020 modifié par avenant ;
- les lignes dont les investissements de régénération ont vocation à rester co-financés dans le cadre des CPER jusqu'en 2022 puis de la future contractualisation État-Régions sur les mobilités après 2022, selon les clefs détaillées à titre indicatif dans l'annexe au présent protocole pour la période 2023-2032. Pour la région Nouvelle-Aquitaine, les lignes concernées sont Poitiers-Limoges, Périgueux-Brive, Lamothe-Arcachon, Angoulême-Limoges, Niort-Saintes, Brive-Ussel, Saint-Sulpice-Guéret-Lavaufranche-(Montluçon), Niversac-Agen, Angoulême-Royan (section Angoulême-Beillant et Saintes-Royan), Brive-Turenne, (Limoges)-Le Palais-Meymac-Ussel, Bayonne-Saint-Jean-Pied-de-Port, Libourne-Bergerac-Sarlat, Bordeaux-Le Verdon, Morcenx-Mont-de-Marsan et Pau-Bedous ;

- les lignes dont les montants d'investissement seront assumés à 100 % par la Région à compter de l'épuisement des moyens mis en place dans le cadre du CPER 2015-2020 modifié par avenant et en perspective du transfert effectif de gestion. Pour la région Nouvelle-Aquitaine, il s'agit des lignes Busseau-Felletin, Nexon-Brive et Thouars-Bressuire jusqu'à la limite du département des Deux-Sèvres.

L'intervention conjointe de l'État et de SNCF Réseau sur l'ensemble de ces lignes en Nouvelle-Aquitaine s'élève globalement à environ 38 % et celle de la Région Nouvelle-Aquitaine à environ 62 % sur la période 2020 – 2032, sur une assiette totale de travaux estimée à 1,520 milliard d'euros.

Un tableau annexé au présent protocole précise les taux de participation retenus pour le financement des travaux de régénération de chacune de ces lignes.

Article 2

Opérations devant faire l'objet d'une programmation prioritaire sur la période 2020-2022

Dans le cadre des principes définis à l'article 1, les parties s'accordent pour engager sur la période 2020 - 2022 les moyens organisationnels et les financements indispensables au lancement des opérations de régénération prioritaires qui sont définies dans les projets d'accord de relance État – Région et d'avenant n°8 aux CPER 2015-2020 de la région Nouvelle-Aquitaine.

Article 3

Application de l'article 172 de la LOM

Pour les 3 lignes qui feraient l'objet de transfert en application des dispositions prévues à l'article 172 de la loi d'orientation des mobilités, une transaction financière interviendra entre la Région, d'une part, et SNCF Réseau et Gares & Connexions d'autre part. Ainsi, et conformément à ce que prévoit la loi, dans la mesure où ces transferts se traduiront pour ces sociétés par des économies nettes, elles reverseront les montants correspondants à la Région.

Afin de garantir le succès du transfert de gestion des trois lignes déterminées à l'article 1 du présent protocole, la Région Nouvelle-Aquitaine et l'Etat conviennent que les lignes qui feront l'objet d'un transfert de gestion pourront se voir appliquer des référentiels de gestion adaptés dans le respect du cadre réglementaire en vigueur et sous le contrôle des autorités en charge des questions de sécurité ferroviaire, afin que soient garantis un accès au réseau ferré national et des normes techniques non discriminatoires, ainsi qu'une clarification des responsabilités aux interfaces, pour les trains circulant sur les lignes de desserte fine transférées.

Article 4

Evolution de l'offre ferroviaire

Le plan d'actions défini par le présent protocole permet à la Région Nouvelle-Aquitaine, en tant qu'autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux, de s'engager à poursuivre la dynamique de la démarche d'optimisation de l'offre ferroviaire prévue conventionnellement avec SNCF Voyageurs, dénommée OPTIM'TER.

Ainsi, la Région s'engage à poursuivre sa politique vigoureuse d'amélioration du service de TER. Cette politique s'incarne notamment par une convention globale TER très incitative en matière de développement et de qualité du service, et des conventions particulières OPTIM'TER, portant sur des lignes spécifiques et visant à y améliorer l'optimisation du matériel et des personnels afin d'augmenter le service. Elle prendra forme également dans une convention de rénovation des matériels TER dans les 10 prochaines années, ainsi que la transition énergétique complète de leur motorisation.

Ces modalités visent à la croissance de la satisfaction et in fine de la fréquentation des clients, et précisent les perspectives de service sur l'ensemble du réseau régional et sur les lignes de desserte fine aux horizons 2025 et 2030.

Ces conventions seront transmises à l'Etat, afin de permettre de justifier les efforts d'investissement conjoint de l'Etat et de la Région sur ces lignes.

Les parties conviennent de se rencontrer régulièrement en vue d'échanger sur la structuration des lignes, le service, le niveau de financement sur l'infrastructure.

Article 5

Conditions de mise en œuvre et organisation du pilotage régional

Les parties conviennent de la nécessité de mettre en place sur le long terme un pilotage partagé du système ferroviaire régional. Toutefois, sur les lignes transférées, la Région aura autorité pour orienter ses choix.

Le dispositif devra permettre d'apporter la visibilité nécessaire à l'anticipation des décisions concernant le fonctionnement du réseau, son évolution et les besoins en matière d'investissements (régénération, modernisation, développement...), en incluant une coordination nécessaire avec la gestion et les investissements sur le réseau structurant et des axes interrégionaux.

À cet effet, il visera notamment à mettre en place une planification contractuelle entre l'Etat, la Région et SNCF Réseau, se déclinant en un programme d'études indispensables au calibrage fin des opérations, en corrélation avec un travail sur l'adéquation du réseau à l'offre de transport.

Cette programmation permettra ainsi à SNCF Réseau de garantir les ressources d'ingénierie et de travaux au travers d'un contrat de performance territorial. La programmation des opérations de travaux à réaliser sur le réseau fera l'objet d'un pilotage partenarial associant étroitement l'État, la Région et SNCF Réseau au sein d'instances dédiées. L'élaboration progressive de ce programme

intégrera des objectifs de limitation globale des impacts capacitaires et d'utilisation optimale des interceptions de circulation demandées.

Ces instances pourront notamment être consultées sur les conditions d'application des responsabilités juridiques et les conditions d'exploitation (péages d'infrastructure, affectations de sillons etc ...).

Enfin, ce dispositif intégrera le partage des éléments concernant les coûts d'entretien et de gestion des lignes, ainsi que le suivi des fréquentations, via la mise en place d'outils adaptés.

Article 6

Entrée en vigueur

Le présent protocole prend effet à la date de sa signature par l'ensemble des parties.

Fait à Bordeaux, le **22 AVR. 2021**

Le ministre délégué auprès de la ministre de la Transition écologique, chargé des Transports :



Le Président de la Région Nouvelle-Aquitaine :



En présence de la ministre de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales :



**Annexe – liste des clefs de financement donnée
à titre indicatif sur la période 2023/2032**

Type	Lignes	Répartition des Taux		Besoins estimés 2023-2027			Besoins estimés 2028-2032		
		Etat + SNCF R	Région	Montant en M€	Etat + SNCF R	Région	Montant en M€	Etat + SNCF R	Région
Régénération	Nantes-Bordeaux (La Rochelle)	100%	0%	40,00	40,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Régénération	La Rochelle – La Roche sur Yon	100%	0%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Régénération	Saintes – St Marzens	100%	0%	40,00	40,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Régénération	Limoges-Périgueux-Bordeaux	100%	0%	55,40	55,40	0,00	0,00	0,00	0,00
Régénération	Poitiers-Limoges	50%	50%	73,50	36,75	36,75	0,00	0,00	0,00
Régénération	Pau-Bedous (-Canfranc)	30%	70%	10,00	3,00	7,00	5,00	1,50	3,50
Régénération	Angoulême-Limoges	40%	60%	134,00	53,60	80,40	0,00	0,00	0,00
Régénération	Agen-Niversac	40%	60%	77,00	30,80	46,20	77,00	30,80	46,20
Régénération	Niort-Saintes	40%	60%	35,00	14,00	21,00	0,00	0,00	0,00
Régénération	Bordeaux-Le Verdon et Pessac-Macau	30%	70%	75,00	22,50	52,50	30,00	9,00	21,00
Régénération	Vole ferrée de ceinture	30%	70%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Régénération	Bruges-Le Verdon-Le Verdon (OA + vole)	30%	70%	23,00	6,90	16,10	0,00	0,00	0,00
Régénération	Bruges-Le Verdon (caténaire)	30%	70%	52,00	15,60	36,40	30,00	9,00	21,00
Régénération	Périgueux-Brive	50%	50%	67,50	33,75	33,75	0,00	0,00	0,00
Régénération	St-Sulpice-Guéret-Montluçon	30%	70%	2,00	0,60	1,40	88,00	26,40	61,60
Régénération	Brive-Ussel	40%	60%	77,00	30,80	46,20	0,00	0,00	0,00
Régénération	Limoges-Nexon-Brive (hypothèse)	0%	100%	0,00	0,00	0,00	41,00	0,00	41,00
Régénération	Nexon-St-Yrieix et Brive-Objat	0%	100%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Régénération	Partie centrale St-Yrieix-Objat	0%	100%	0,00	0,00	0,00	41,00	0,00	41,00
Régénération	Brive-Turenne	30%	70%	2,00	0,60	1,40	13,00	3,90	9,10
Régénération	Angoulême-Royan	40%	60%	10,00	4,00	6,00	0,00	0,00	0,00
Régénération	Lamothe-Arcachon	30%	70%	7,00	2,10	4,90	20,00	6,00	14,00
Régénération	Libourne-Bergerac-Sarlac	30%	70%	3,00	0,90	2,10	11,50	3,45	8,05
Régénération	Libourne-Bergerac (opération achevée)	30%	70%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Régénération	Bergerac-Sarlac	30%	70%	3,00	0,90	2,10	11,50	3,45	8,05
Régénération	Morcenx-Mont-de-Marsan	40%	60%	2,00	0,80	1,20	0,00	0,00	0,00
Régénération	Bayonne-SJPP	30%	70%	10,00	3,00	7,00	5,00	1,50	3,50
Régénération	Bayonne-SJPP (opération achevée)	30%	70%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Régénération	Bayonne-SJPP (OA)	30%	70%	10,00	3,00	7,00	5,00	1,50	3,50
Régénération	Limoges-Meymac-Ussel	30%	70%	29,00	8,70	20,30	13,00	3,90	9,10
Régénération	Busseau-Felletin (hypothèse)	0%	100%	2,00	0,00	2,00	25,00	0,00	25,00
Régénération	Saumur - La Roche-sur-Yon Opération financée par Région NA et PDL en fonction du linéaire	0%	100%	65,00	0,00	65,00	0,00	0,00	0,00
Régénération	Travaux maintien de la performance	35%	65%	75,00	26,25	48,75	0,00	0,00	0,00
TOTAUX				851,40	367,55	483,85	328,50	86,45	242,05

Pour la période 2020/2022, engagements pris au titre des CPER 2015/2020