



RÉGION
**Nouvelle-
Aquitaine**



Convention

pour l'exploitation et le financement
du service public de transport ferroviaire
régional de voyageurs

2024

2030



Les femmes • Les hommes • Les territoires

Sommaire

« Une nouvelle convention avec la SNCF Voyageurs : affirmer plus encore nos politiques en faveur du rail, par une offre attractive, connectée et fiable, au service des usagers » : édito d'Alain Rousset, président du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, et de Renaud Lagrave, vice-président en charge des Mobilités p.2

Edito de Christophe Fanichet, PDG de SNCF Voyageurs p.3

Pourquoi une convention TER p.5

Les points forts de la nouvelle convention p.6

Bilan de l'actuelle convention p.11

Le vrai du faux : la Foire Aux Questions (FAQ) p.12

Contacts presse :

Région Nouvelle-Aquitaine : Rachid Belhadj 05 57 57 02 75 / presse@nouvelle-aquitaine.fr
SNCF Voyageurs : Sandra Théry 06 10 25 66 47 / sandra.thery@sncf.fr

« Une nouvelle convention avec la SNCF Voyageurs : affirmer plus encore nos politiques en faveur du rail, par une offre attractive, connectée et fiable, au service des usagers » : édito d'Alain Rousset, président, et de Renaud Lagrave, vice-président en charge des Mobilités



En France, prendre le train relève de l'art de vivre. Une histoire multiséculaire, déjà, sur laquelle la Nouvelle-Aquitaine s'appuie pour impulser les transitions qui s'imposent à nous, responsables comme citoyen – dont la mère d'entre elles demeure la transition énergétique et écologique.

Dans cet esprit, en tant qu'autorité organisatrice, il incombe au Conseil régional de définir une politique globale de déplacements sur l'ensemble de ses

territoires, en prenant en compte les spécificités de chacun. Ainsi si le réseau TER est devenu la véritable colonne vertébrale des mobilités en Nouvelle-Aquitaine, il est aussi un indispensable outil d'aménagement du territoire, et sûrement, le meilleur bras armé de la transition énergétique.

D'ailleurs, nous sommes persuadés que les bons chiffres régionaux en matière de dynamisme économique et industriel, en dépit des crises, ne sont pas étrangers aux importants moyens que nous développons pour le ferroviaire, à travers de l'amélioration la qualité de service au bénéfice des voyageurs, la mise en œuvre de la refonte des dessertes compétitives dites « Optim'TER », sans oublier le projet de RER métropolitain, ou encore la mise en place d'une politique commerciale et tarifaire adaptée à tous les besoins, dont les Pass Jeunes et Solidaires, allant jusqu'à moins 80 % pour les plus précaires. Et tout ceci grâce au professionnalisme des cheminots, sans qui rien ne serait possible.

Aussi, à compter du 25 décembre 2023, les Régions n'auront plus le droit de conventionner en gré à gré avec SNCF, tant vis-à-vis du droit français qu'eupéen. C'est pourquoi, dans le respect strict des lois, et en réponse à l'engouement massif des Néo-Aquitains pour le train, nous avons souhaité une nouvelle convention avec SNCF Voyageurs pour une durée de 7 ans, de janvier 2024 à décembre 2030, permettant à notre exécutif régional d'assumer pleinement sa compétence et d'affirmer plus encore nos politiques en faveur du rail. Concrètement, il s'agit de faire préférer le train par une offre attractive, connectée, fiable et plus lisible, d'accentuer la politique de mobilité durable et solidaire de la Région, d'investir dans l'outil industriel, au bénéfice d'une performance toujours améliorée et maîtrisée, mais aussi d'en maîtriser les coûts du service aux voyageurs.

Ce faisant, cette nouvelle convention s'inscrit pleinement dans notre feuille de route Néo Terra, faisant du transport ferroviaire le fer de lance de notre transition écologique, avec un objectif de réduction de l'empreinte environnementale de près de 20 % d'ici 2030 et une ambition de 120 000 voyageurs par jour à horizon 2030. Fruit d'une négociation formelle et aboutie, cette convention se traduit par des investissements massifs et le renforcement pour la Région de son rôle d'autorité organisatrice des mobilités – signe que le rail demeure, plus que jamais, l'une des priorités d'une Nouvelle-Aquitaine en transitions.

Edito de Christophe Fanichet, PDG de SNCF Voyageurs



C'est une grande fierté pour SNCF Voyageurs Nouvelle-Aquitaine d'être aux côtés de la région pour les sept années à venir. Plus que jamais nous mobiliserons nos forces, nos expertises et nos moyens pour mener à bien toutes les ambitions de ce territoire attractif et riche de sa diversité. La mobilité, sous toutes ses formes, est l'un des fers de lance de la politique régionale décrite notamment dans feuille de route Néo-Terra. Nous y avons toute notre place

et ce renouvellement de contrat, aujourd'hui, témoigne non seulement d'un bilan positif partagé mais aussi de tout notre engagement à développer au quotidien l'ensemble de nos actions pour proposer une mobilité adaptée et décarbonnée.

Notre rôle essentiel d'acteur impliqué dans les relations aux territoires, la cohésion sociale, l'économie écologique et solidaire est pour nous une grande responsabilité. Répondre, chaque jour, aux attentes de notre Autorité Organisatrice, la Région Nouvelle-Aquitaine pour mettre en œuvre des solutions sur-mesure, est un challenge motivant et même galvanisant pour notre collectif.

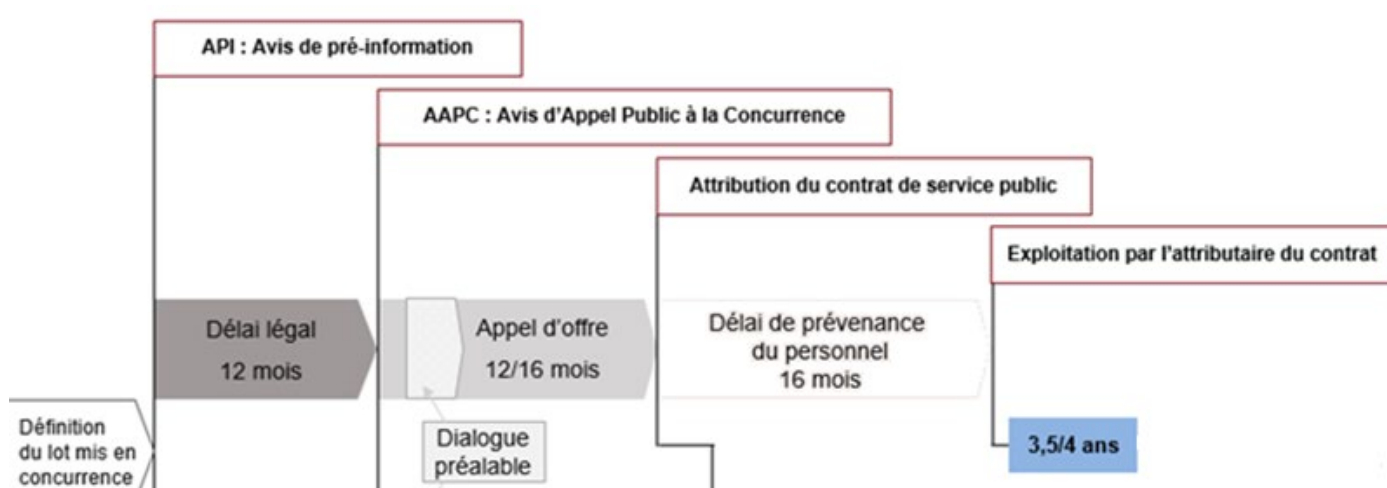
Tout cela est possible grâce aux femmes et aux hommes de SNCF Voyageurs en Nouvelle-Aquitaine, qui constitue un capital humain, polyvalent et expérimenté. Je les remercie encore une fois, de participer à confirmer notre société, comme étant l'un des acteurs majeurs de la mobilité en Nouvelle-Aquitaine, pour une société en mouvement, solidaire et durable.

L'info

La loi « Nouveau pacte ferroviaire » oblige tout nouveau contrat de service ferroviaire signé après le 25 décembre 2023 à être mis en concurrence. Elle permet de s'engager avant cette date avec SNCF Voyageurs en gré-à-gré dans une convention d'une durée ne pouvant excéder 10 ans, soit au maximum la période 2024 à 2033. En définitive, à la fin de la convention, et conformément au nouveau pacte ferroviaire, tous les lots géographiques seront passés sous le régime contractuel après mise en concurrence. Chaque procédure de mise en concurrence dure **au minimum 38 mois**, de l'avis de pré-information (API qui est voté en Commission permanente) à la mise en service.

La convention en cours avec SNCF couvre la période 2019 à 2024. Il convenait donc de la résilier et voter **une nouvelle convention de 7 ans couvrant la période janvier 2024 à décembre 2030**.

Cette convention confie donc directement à SNCF Voyageurs les services ferroviaires jusqu'à leur mise en concurrence, et leur détachement lot après lot.



L'enjeu : dans « service public », le mot le plus important est « public »

La Région Nouvelle-Aquitaine considère la mobilité régionale comme un levier essentiel pour accompagner sa croissance économique, assurer la cohésion de ses territoires et mettre en œuvre la transition écologique et énergétique, conformément à Néo Terra, sa feuille de route pour accélérer la transition énergétique et écologique. La convention d'exploitation TER actuelle passée avec SNCF, qui couvre la période 2019-2024, fait apparaître de bons résultats : **plus de trains (+ 11 %), plus de voyageurs (+33 %)** ; un service nettement amélioré en 2019 et 2020, tant dans les trains que dans les gares et en amont des déplacements, et enfin **une trajectoire budgétaire maîtrisée pour la collectivité**.

Les principaux objectifs recherchés par la Région dans la convention actuelle, reposant sur une triple exigence d'excellence en matière de qualité de service, de maîtrise économique, et de développement de l'attractivité des services ferroviaires, ont été atteints.

La Région entend poursuivre cette dynamique positive au profit des usagers. A cette fin, elle décide donc de passer une nouvelle convention avec SNCF Voyageurs, visant trois objectifs principaux : **une meilleure qualité des services, une maîtrise de la trajectoire financière, et un accroissement permettant de maintenir une forte attractivité**.

Pourquoi le train ?

Car le train est la colonne vertébrale de la mobilité en Nouvelle-Aquitaine, un outil d'aménagement du territoire et indéniablement de transition écologique. Un train rempli, c'est 60 voitures en moins sur la route. Prendre le TER, c'est également se déplacer en toute sécurité et sérénité, mais également entrer en ville sans embouteillage.

Pourquoi une nouvelle convention TER ?

En premier lieu, car si on attend la fin de la convention actuelle (fin 2024), on bascule dans la concurrence totale (à partir du 25 décembre 2023, conformément à la loi, les Régions ne peuvent plus conventionner de nouveau de gré à gré avec SNCF)

En qualité d'autorité organisatrice de transports, la Région Nouvelle-Aquitaine définit la politique globale de déplacements sur l'ensemble du territoire. Elle considère que **le réseau TER exploité par SNCF Voyageurs est devenu aujourd'hui la colonne vertébrale des mobilités** en Nouvelle-Aquitaine et **un outil d'aménagement du territoire indispensable**.

En région, la croissance de la fréquentation est très soutenue depuis 2019 (hors période Covid-19), **+ 33 % sur ces quatre années**, portée notamment par :

- Le développement de l'offre de transport ferroviaire, notamment à travers la mise en œuvre de la refonte des dessertes compétitives dites « Optim'TER », mais aussi du RER Métropolitain : environ + 11 % ;
- L'amélioration continue de la qualité de service au bénéfice des voyageurs, quel que soit leur motif de voyage (pendulaires, scolaires, touristes, groupes ...) ;
- La mise en place d'une politique commerciale et tarifaire adaptée à tous les besoins.

Pour poursuivre cette dynamique, la Région a souhaité passer une nouvelle convention d'exploitation avec SNCF Voyageurs pour une durée de 7 ans, de janvier 2024 à décembre 2030 permettant d'aller encore plus loin ensemble pour relier les femmes, les hommes et les territoires.

En même temps, elle doit respecter la loi « Nouveau pacte ferroviaire » (NPF) du 27 juin 2018. Dans cet esprit, il s'agit de continuer à :

- Faire préférer le train par une offre attractive, connectée, fiable et plus lisible avec le mode de transport le plus vertueux en matière d'émission de Gaz à Effet de Serre ;
- Accentuer la politique de mobilité durable et solidaire de la Région ;
- Investir dans l'outil industriel, au bénéfice d'une performance toujours améliorée et maîtrisée ;
- Maîtriser les coûts du service offert aux voyageurs.



TER en gare de Bressuire © Françoise Roch - Région Nouvelle-Aquitaine

Ce faisant, cette nouvelle convention contribuera pleinement à la feuille de route Néo Terra, en accélérant la transition énergétique et environnementale dans le transport ferroviaire, avec **un objectif de réduction de l'empreinte environnementale de près de 20 % d'ici 2030** (en grammes de CO2 par voyageur-km).

Une ambition : 120 000 voyageurs par jour à horizon 2030

La Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Voyageurs conviennent en premier lieu de **renforcer l'offre ferroviaire de 8 % au total**, de façon équilibrée entre les territoires, avec 1,7 million trains x km supplémentaires (+ 60 trains par jour et environ 22 000 trains par an) : finalisation de la refonte d'offre Optim'TER sur l'ensemble du territoire (Poitou-Charentes et Limousin-Périgord), développement de RER métropolitains (Bordeaux, Bayonne), augmentation des fréquences, meilleure régularité, ou encore optimisation des correspondances avec les offres TGV et Intercités ...

Aussi, grâce à l'implication continue de l'ensemble des agents sur le terrain, en centre de maintenance et dans les services supports, l'amélioration de la qualité de service au quotidien couplée à la large place donnée à l'innovation sous toutes ses formes contribueront à :

- Accroître davantage l'attractivité du service et le confort des voyageurs ;
- Faciliter le report modal et l'intermodalité ;
- Offrir des services toujours plus accessibles et inclusifs.

Pour ce faire, la Région et SNCF Voyageurs s'engagent en partenariat à poursuivre la forte dynamique de fréquentation du réseau TER, **avec un objectif de + 30 % de recettes en 7 ans**, et un mécanisme financier incitatif pour atteindre cet objectif.



Visite des travaux de régénération de la ligne ferroviaire Laluque Tartas (Landes)
© Paul Robin - Région Nouvelle-Aquitaine

Un cadre contractuel de performance exigeant, négocié entre les partenaires

L'enveloppe des mécanismes d'incitation à l'amélioration de la qualité de service et de la satisfaction clients (bonus/malus) **est augmentée de 25 %, portée à +/- 4 millions d'euros par an.**

L'exigence de performance est renforcée avec de nouveaux indicateurs de taux de trains supprimés, de fiabilité du matériel roulant par série et d'irrégularité pour cause incident matériel, traduisant la volonté de la Région de mieux maîtriser le patrimoine de rames TER qu'elle finance et dont elle a repris la propriété en 2023.

En parallèle, **les niveaux d'objectifs à atteindre sont rendus plus exigeants** :

- Un haut niveau d'ambition en termes de régularité « toutes causes » fixé à 95,2 % entre les parties, soit une baisse de 34 % des trains en retard par rapport à aujourd'hui ;
- Un objectif de régularité « causes TER » élevé et fixé à 98,2 % à terme ;
- Une réduction de 20 % des trains supprimés « causes TER » ;
- Une amélioration de la fiabilité du matériel roulant entre 16 % et 25 % selon les séries.



Alain Rousset dans la cabine d'un TER sur la ligne de Buisson-de-Cadouin
© Olivier Panier des Touches - Région Nouvelle-Aquitaine

En résumé, l'exploitation des trains régionaux c'est environ (hors acquisition de rames)

- **419 M€ de charges,**
- **104 M€ de recettes liées à la vente des titres et compensations,**
- **315 M€ de subvention accordée par la Région à SNCF.**

La Région investit également massivement hors compétence et sans ressources dédiées au sauvetage du réseau ferroviaire. Sans notre investissement sur le réseau ; depuis 2016 c'est près de 400km de lignes qui aurait pu fermer. En complément la Région investit également dans la modernisation des gares et leur accessibilité...

Une maîtrise de la contribution financière de la Région, fruit de la maîtrise des coûts du service par SNCF Voyageurs, et une convention « gagnante-gagnante » entre la Région et SNCF

Dans un contexte économique toujours plus exigeant et contraint pour les collectivités territoriales, la trajectoire financière en euros constants 2022 reflète la maîtrise des coûts du service par SNCF Voyageurs, malgré des besoins accrus d'opérations de maintenance du matériel roulant, particulièrement entre 2024 et 2026.

Ainsi :

- La contribution de la Région prévoit une baisse de 24 M€ entre 2024 et 2030 ;
- Le ratio de cette contribution rapportée au train-km est en baisse de 11 % sur la même période ;
- Rapporté au voyageur-km, ce ratio est même en baisse de 28 %.

Un mécanisme d'encadrement du résultat de l'opérateur prévoit de diminuer la contribution régionale de 3 M€ lorsque la marge nette annuelle de SNCF Voyageurs dépasse 3 %, et une clause de bonne fortune permet de verser à la Région 70 % du surplus de la marge nette au-delà de 4 % réalisée par SNCF.

Des investissements massifs portés par la Région en faveur du développement du ferroviaire

Le développement du service TER à un coût maîtrisé s'accompagne d'un **plan d'investissements estimé à plus de 500 M€** sur la période de la convention, en particulier pour soutenir le développement de l'offre de transport couplée à l'augmentation attendue des trafics.

Ces investissements consistent principalement à la maintenance des matériels roulants, qui exigent avec l'âge des remplacements plus fréquents d'organes majeurs, et à l'adaptation et au renforcement des installations de maintenance (avec notamment **la création de nouveaux ateliers à Limoges et dans le Sud Aquitaine**, et d'installations légères de maintenance à Libourne, Saint-Mariens et Périgueux). Ils s'ajoutent aux investissements réalisés dans :

- les **acquisitions de 15 rames neuves engagées en 2022** : 11 rames Régiolis et 4 rames Régio2N pour 160 millions d'euros.
- **la rénovation mi-vie des matériels BGC**, décidée en 2021 (un programme de 180 millions d'euros pour remettre à neuf 62 rames TER au technicentre de Périgueux permettant d'assurer 500 000 heures de travail et consolider 200 emplois).

La Région et SNCF Voyageurs conviennent que les projets d'innovation et de Recherche & Développement proposés par SNCF Voyageurs et plus largement par le Groupe SNCF, pourront enrichir la feuille de route de la présente convention, en particulier sur des projets destinés à verdir la flotte de matériel roulant (train à batteries, entre autres) ou encore à concevoir des nouveaux modes d'exploitation plus frugaux sur les lignes de dessertes fines du territoire (train léger innovant, signalisation frugale ...).

Le renforcement pour la Région de son rôle d'Autorité Organisatrice des Mobilités au plus près des territoires, dans le cadre réglementaire de la Loi sur le Nouveau Pacte Ferroviaire

Enfin, en complément de la reprise de propriété du matériel roulant, effective depuis avril 2023, la Région entend devenir propriétaire des ateliers de maintenance TER.

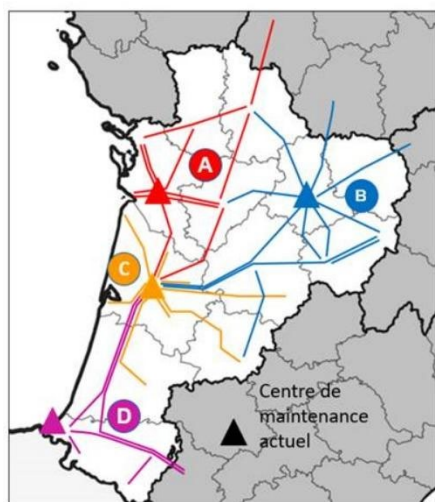
Par ailleurs, au-delà du développement en cours de ses propres outils numériques de distribution, lancé en 2021, la Région procédera à l'ouverture progressive à la concurrence de plusieurs lots, conformément à la loi « NPF »

Dans ce nouveau contrat 2024-2030, elle prévoit ainsi de mettre en concurrence le lot Poitou-Charentes (lot A) pour une mise en service par le nouvel attributaire en 2027, et d'attribuer au moins deux autres lots d'ici la fin du mandat régional actuel.

Comment cela va se passer ? Quel calendrier ?

Allotissement

Tout d'abord, le passage de 5 à 4 lots (Poitou-Charentes, Bassin bordelais, Limousin Périgord, Sud Aquitaine) avec la fusion des lots Limousin et Périgord.



Réduction progressive du périmètre conventionnel au fur et à mesure des détachements des lots mis à la concurrence :

Lot A : Poitou-Charentes détaché en 2027 voire 2028 ;

Au moins deux autres lots géographiques seront attribués dans le mandat régional 2021-2028 ;

Un détachement de lots fonctionnels sera possible dès 2025 (distribution numérique, ...).

Les comptes de l'activité TER seront suivis par lot, avec des principes méthodologiques de calcul de l'impact financier d'un détachement de lot définis dans la convention.

Investissements

- Investissements : la majeure partie est confiée à SNCF dans le cadre de la convention ; d'autres pourront être confiés à des tiers après mise en concurrence (opérations lourdes de maintenance par exemple).
- La Région exercera sa propriété du matériel roulant avec la SPL commune avec Occitanie, qui pourra investir (acquisitions de rames, maintenance lourde...) en lissant la dépense sur la durée d'amortissement des biens.
- Mise en place d'un nouveau dispositif de billetterie régionale intermodale, dont la création a été confiée à Nouvelle-Aquitaine Mobilités, et qui sera opérationnel en 2025.



Quel bilan de la convention en cours ?

Trois chiffres à retenir : + 11 % d'offres TER, + 33 % de taux de fréquentation, amélioration de la régularité au-dessus de 91 %.

Plus de trains, plus de voyageurs, un meilleur service

La convention actuelle a permis d'augmenter l'offre de **+ 11 % de l'offre entre 2018 et 2023**. Dans le même temps, **la fréquentation a augmenté de + 33 %**.

La qualité de service s'est nettement améliorée dans les 5 dernières années avec un pic à **93,1 % de régularité en 2021**, qui redescend néanmoins à 91,2 % en 2022, avec une augmentation du taux de suppression en 2022 (grèves).

Des coûts maîtrisés

Le montant de charges forfaitaires entre 2019 et 2023 est en baisse de 3 % en euros constants pour une offre en croissance de 11 %, grâce au dispositif « Optim'TER » qui consiste à optimiser les circulations avec le même nombre de trains et de conducteurs et à le financer au coût marginal. (2.3 euros par tkm). C'est ainsi 1,5 M trains.km, soit 2/3 de l'offre supplémentaire qui a été financé grâce à ce dispositif.

Aménagements de l'offre et tarifs

Le schéma de distribution voté fin 2017 a été mis en œuvre, il conviendra d'opérer sa révision. Le contrôle à bord a été pérennisé et des brigades ont été déployées sur le péri-urbain de Bordeaux.

Une grille tarifaire plus attractive a également été déployée avec :

- Une gamme jeune - 28 ans (soit 50 % de réduction),
- Un titre télétravail,
- Le « Pass Escapade » (pour voyager en famille et entre amis en été),
- Des billets petits prix,
- La carte +,
- La carte solidaire pour les plus fragiles : - 80 %.



Le site qui accueillera Ferrocampus à Saintes © Françoise Roch - Région Nouvelle-Aquitaine

Le vrai du faux : la Foire Aux Questions (FAQ)

« Pourquoi s'y mettre dès maintenant ? Il n'y avait pas besoin de se précipiter ? »

Il n'y a aucune précipitation : l'ouverture à la concurrence est possible depuis 1992 en droit. La Région fait un choix de responsabilité : **en respectant la loi, la Région maîtrise le calendrier et le processus, et enrichira le cahier des charges grâce au retour d'expérience lot après lot**, afin de garantir la qualité du service public ferroviaire pour les usagers et pour être dans les prochaines années une autorité organisatrice des mobilités de plein exercice. Pour rappel, conformément à la loi, c'est la dernière convention de gré à gré que nous pouvons passer avec SNCF.

« Pourquoi une durée de 7 ans ? »

C'est la durée qui permet de maîtriser une mise en concurrence progressive et de garder la main sur les attributions. Il s'agit de réaliser l'ensemble des actes de procédure dans ce mandat régional et ne pas laisser au prochain exécutif la totalité du réseau TER Nouvelle-Aquitaine à mettre en concurrence sur une durée relativement courte ne permettant pas de retour d'expérience. Cela n'aurait pas été responsable.

Cette durée sécurise également la construction d'un atelier dans le Sud Aquitaine ; la construction de cet atelier correspond à une orientation stratégique de la Région pour améliorer et rendre autonome les conditions d'exploitation du lot correspondant à ce secteur du réseau TER Nouvelle-Aquitaine.



Un comité de ligne qui s'est tenu à Saintes © Région Nouvelle-Aquitaine

« Pourquoi ne pas renouveler la convention de 9 ou 10 ans ? La Région Occitanie l'a bien fait »

L'autorité de régulation et l'Union européenne (UE) insistent pour que ce délai ne soit pas repoussé à sa limite de 10 ans. **Les Régions qui conventionnent de nouveau avec SNCF pour 10 ans encourent plusieurs risques** : se voir débouter par l'autorité de régulation de l'UE ; risquer des recours de la part d'opérateurs alternatifs à la SNCF qui constatent qu'un marché se ferme pour une dizaine d'années et qu'une Région donnée fait tout pour contourner ses obligations

A noter que, quoi qu'il en soit, les Régions qui font le choix d'une convention de 10 ans seront dans l'obligation d'engager les procédures obligatoires d'ouverture à la concurrence 38 mois avant la fin de la convention, en reportant la responsabilité aux prochains exécutifs.

Il s'agit également de se donner le temps d'échelonner les lots et de ne pas risquer le basculement de 100 % des lignes d'un seul coup, sur une aussi grande région ferroviaire que la Nouvelle-Aquitaine.

« Pourquoi ne doit-on pas parler de privatisation ? »

Il ne s'agit en aucun cas d'une privatisation. **Il s'agira toujours d'un service public complètement maîtrisé par la Région, confié à des opérateurs.** Le cahier des charges des appels d'offres, avec notamment le niveau d'offre et de qualité de service, les tarifs pratiqués pour les usagers, seront fixés par la Région. Tout comme cela l'est depuis plusieurs décennies pour le service de transports scolaires ou le service des transports inter-urbains (trams et bus de Kéolis à Bordeaux pour le compte de Bordeaux Métropole, Kéolis ou Transdev exploitants du réseau Txik Tkax au Pays Basque.

En France plusieurs entreprises sont susceptibles de répondre à ces marchés : SNCF (société anonyme) bien sûr, mais aussi sa filiale Keolis, RATP Dev et Transdev. Elles sont toutes à capitaux public, même TRANSDEV qui est un groupe public au capital mixte, détenu majoritairement par la Caisse des dépôts et consignations. Aucun projet de privatisation de ces entreprises n'existe nulle part en Europe. Le risque de « privatisation » est donc objectivement nul.

Des entreprises étrangères pourront également répondre, comme Renfe, Trenitalia et DB. Comme le font les entreprises françaises à l'étranger.

Transdev opère ainsi des lots en Allemagne, Keolis en Suisse par exemple.

Suivant le jeu des marchés publics, un opérateur pourra avoir un, plusieurs ou même tous les lots.

« Le système billettique va complexifier le parcours usagers »

Au contraire, le système billettique va simplifier le parcours usager en permettant à TER de vendre également les titres des réseaux urbains, et inversement. Les usagers n'auront plus à se rendre dans une agence, site internet ou distributeur pour avoir leurs renseignements et acheter leurs titres de transports : 1 seule suffira. C'est l'idée du billet unique qu'appelle de ses vœux la fédération des usagers

« Ouvrir à la concurrence c'est vouloir faire des économies »

Qui pourrait reprocher de faire des économies quand l'objectif premier est d'avoir plus de fréquences TER et un meilleur service rendu aux usagers (tout particulièrement sur la ponctualité). Une économie d'environ 15 % des charges de structure, et une meilleure utilisation des moyens existants sont attendues, afin d'être réinvesties pour faire « rouler plus de trains ». Selon les différents scénarii, **l'offre peut être augmentée de 15 % d'ici 2030.**

Les économies consenties par SNCF résultent essentiellement d'un meilleur enchaînement des roulements et d'une optimisation de l'exploitation et de la maintenance, ainsi que d'une **diminution de la marge, qui passe de 5 % à une fourchette de 3 à 4 %.**

« Ouvrir à la concurrence c'est la fermeture de lignes assurée »

Le réseau ferroviaire n'est pas ouvert à la concurrence. C'est son exploitation qui l'est. L'infrastructure reste publique contrairement à l'exemple anglais où le réseau et l'exploitation ont été confiés au privé il y a 25 ans, puis renationalisé il y a 20 ans. Et personne ne peut reprocher à la Région son investissement massif pour sauver le réseau ferroviaire hors compétence, quelques exemples : Bayonne-Saint-Jean-Pied-de-Port, Niort-Saintes, Poitiers-Limoges ...

C'est donc la Région qui détermine le service, les lignes et les fréquences dans un cahier des charges auquel répondent les candidats, et en aucune manière les titulaires des lots.

Le maintien des infrastructures reste par ailleurs une compétence de l'État (via SNCF Réseau) même si la Région Nouvelle-Aquitaine investit massivement depuis des années, hors compétence, pour le maintien du réseau sur lequel circulent les TER (cf. protocole petites lignes signé en avril 2021, 1,2 milliard, dont 62 % de participation de la Région). Il s'agit bien du réseau ferré national.



Inauguration de la gare de Bayonne
© Région Nouvelle-Aquitaine

« Il n'y aura plus de coordination des lots, les correspondances ne seront plus assurées »

Une attention particulière sera portée pour ne pas créer un « effet frontière » entre les territoires qui avait justement été gommé avec la fusion des régions en assurant la cohérence des relations ferroviaires. Assurer une cohérence entre les territoires dépasse la seule Nouvelle-Aquitaine, et nous faisons déjà avec les autres régions limitrophes (Occitanie, Pays de Loire...).

C'est d'ailleurs à la demande de la Région que le cadencement et les correspondances ont été entièrement repensées à l'arrivée de la LGV à Bordeaux, afin que les correspondances en gare de Bordeaux Saint-Jean soient améliorées. C'est aussi à la demande de la Région que SNCF a dû refondre les correspondances TGV TER après le Covid-19. C'est encore la Région qui soutient le projet de RER métropolitain à Bordeaux, afin d'améliorer les trajets traversant la gare Bordeaux Saint-Jean en améliorant les correspondances.

La Région est particulièrement attentive à une mobilité « sans couture », et au sein du Syndicat Mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilité, elle développe avec Modalis un outil billettique permettant de chaîner tous les modes, du bus au tramway jusqu'au TER et même le TGV.



© Région Nouvelle-Aquitaine

« Alain Rousset et Renaud Lagrave sont des tontons privatiseurs »

On devrait plutôt dire : Alain Rousset et Renaud Lagrave sont des tontons républicains qui aiment le train.

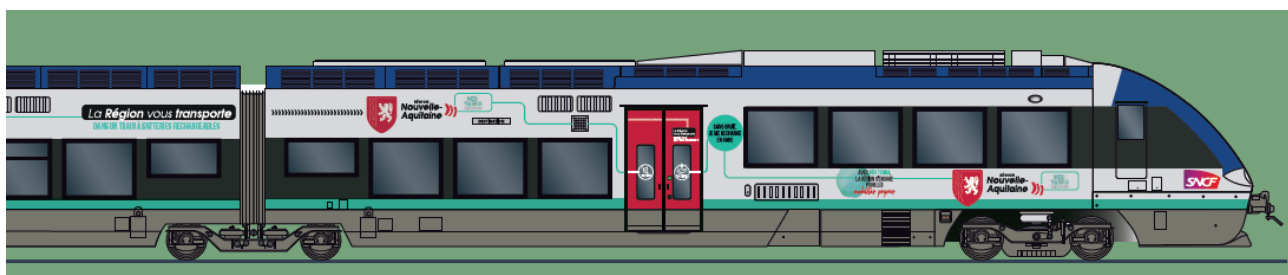
Parfois, les remarques les plus acerbes se retournent contre ceux qui les tiennent et cela les dessert. Comment peut-on parler de « privatiseurs » lorsqu'on analyse le bilan de la convention actuelle : **+ 11 % de l'offre entre 2018 et 2023**. Et, **la fréquentation a augmenté de + 33 %**.

Qui a rouvert des lignes comme Libourne – Bergerac ou encore Bayonne – Saint-Jean-Pied-de-Port avec dans ce cas précis, l'avance faite par l'ex-Région Aquitaine pour la part de l'Etat ? Plus globalement qui sauve les lignes ferroviaires pour ne pas les voir fermer alors que ce n'est pas de sa compétence ?

Qui a rouvert une ligne touristique Pau – Oloron – Bedous pour pouvoir se rendre à Canfranc ?

Qui a conçu des tarifs attractifs pour donner envie de reprendre le train ?

Dans un autre domaine, qui s'est battu pour relancer les travaux pour la ligne de fret entre Niort et Thouars ? Laluque-Tartas ?





Contacts presse :

Région Nouvelle-Aquitaine : Rachid Belhadj 05 57 57 02 75 / presse@nouvelle-aquitaine.fr
SNCF Voyageurs : Sandra Théry 06 10 25 66 47 / sandra.thery@sncf.fr