

Site de Limoges

27, boulevard de la Corderie
CS 3116
87031 Limoges Cedex 1

Monsieur Didier LE RESTE
Président du Collectif Convergence
Nationale Rail - Pour un Service Public
Ferroviaire de Qualité
Chez Didier LE RESTE
5 rue Paum Dukas
75012 PARIS

Bordeaux, le

02 MARS 2022

Monsieur le Président,

Par vos courriers, vous m'interpellez sur l'état du service public ferroviaire en Nouvelle-Aquitaine, notamment sur la fermeture des guichets en gares ou la suppression d'arrêts ferroviaires et sollicitez la mobilisation de la Région pour sauvegarder le réseau ferroviaire.

Je souhaite vous assurer de la pleine mobilisation de la Région en faveur du ferroviaire et du service public associé.

Tout d'abord, concernant la fermeture des guichets, les élus régionaux ont adopté en 2017 un schéma directeur de distribution qui a fixé l'amplitude d'ouverture des guichets. Celui-ci reflète l'évolution des comportements d'achats des usagers du TER; qui s'est traduit par une baisse tendancielle des ventes physiques auprès des guichets. Toutefois, la Région a retenu une évolution moins radicale que celle proposée par SNCF.

Pour chacune des évolutions envisagées, une concertation préalable a été réalisée avec les élus des collectivités concernées afin de trouver un accord sur les solutions envisagées.

Par ailleurs la Région investit massivement sur les outils numériques de distribution avec le syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilités afin de faciliter l'achat de billets.

En matière de gares, alors que la Région n'est pas propriétaire de ce patrimoine ferroviaire, la Région a signé avec SNCF Gares&Connexions un plan pluriannuel d'investissement ambitieux dans les gares et haltes régionales. Ainsi, la Région prévoit de subventionner jusqu'à 24 M€ pour moderniser environ 130 arrêts TER sur la période 2020-2026. Une enveloppe de 3,5 M€ a déjà été attribuée par la Région pour 2021, permettant de rénover 28 gares et haltes néo-aquitaines et 2,6M€ sont prévus pour la rénovation de 26 gares en 2022.

Quant à l'adaptation de la trame de points d'arrêt, elle résulte d'une recherche d'équilibre entre les demandes d'amélioration du temps de parcours ou de desserte fine du territoire. Dans ce contexte, les suppressions d'arrêt TER ne sont envisagées que lorsque la fréquentation de la halte concernée est nulle ou quasiment nulle. Cette



démarche s'est toujours faite en concertation avec les collectivités locales, tout en proposant des solutions de mobilité alternatives (autocar, transport à la demande - TAD...), comme cela a été le cas en 2021 sur le secteur de la Dordogne. Vous citez notamment le cas de Villefranche en Périgord pour lequel, la suppression de l'intégralité des 8 arrêts TER quotidiens était initialement proposée par SNCF Voyageurs. Toutefois, la Région a souhaité maintenir 2 arrêts / jour (3 le vendredi), complétés par du TAD, dont le service est renforcé le lundi matin pour répondre aux besoins de déplacement des scolaires internes se rendant à Périgueux.

L'évolution de l'offre TER proposée depuis le Service Annuel 2021 sur cette ligne a visé à proposer des horaires plus adaptés aux usagers quotidiens sur les bassins versants (Périgueux - Le Buisson et Agen - Monsempron), avec de meilleures amplitudes horaires, et à améliorer les correspondances à Périgueux (vers Limoges) et à Agen (vers Bordeaux et Toulouse). Cependant, l'état catastrophique de l'infrastructure limite les possibilités d'adaptation, c'est pourquoi la Région cofinance des études préliminaires pour régénérer la voie à hauteur de 2,5M€, dont 75% de part Région.

La restauration de 4 arrêts TER / jour à Villefranche n'est aujourd'hui envisageable ni techniquement, car elle nécessiterait du matériel roulant dont SNCF ne dispose pas, ni financièrement pour la Région.

Vous évoquez par ailleurs, la suppression de relations ferroviaires telle que Limoges-Angoulême, dont la circulation ferroviaire est interrompue entre Angoulême et Saillat. Comme vous, je regrette cette situation qui relève d'un manque d'entretien et d'investissement de la part de l'Etat et SNCF Réseau gestionnaire des voies ferroviaires, ceci malgré les 60M€ annuels de redevances versées par la Région à SNCF Réseau. Pour cette ligne également, les études préliminaires pour la régénération de l'ensemble de la ligne ont été lancées en 2021, pour un montant de 2,3 M€ (dont 50% Région).

Je tiens à préciser que la Région a déjà investi, hors compétences, 1,4Md€ dans la régénération des voies ferroviaires en Nouvelle-Aquitaine. Sans l'intervention de la Région, beaucoup plus de lignes seraient fermées.

L'engagement de la Région s'est poursuivi, puisque, dans le cadre de l'accord de relance, elle a signé avec l'Etat, l'avenant 8 du CPER 2015-2020 au travers duquel elle apporte un abondement exceptionnel de 86M€ pour notamment permettre d'accélérer les opérations lourdes de régénération des infrastructures des lignes Poitiers - Limoges et Niort - Saintes.

Par ailleurs, un protocole portant sur les lignes de desserte fine du territoire a été conclu avec l'Etat le 22 avril 2021. Sur la période 2020-2032, la Région s'engage à consacrer 942M€ pour la sauvegarde de ces lignes ferroviaires.

Au regard des investissements massifs annoncés précédemment, la Région ne peut s'engager à court terme sur la réouverture de la liaison ferroviaire Blaye - Saint-Mariens qui nécessiterait un investissement très important, de l'ordre de 82 à 90 M€, selon l'étude récente de mobilité Haute Gironde menée en 2021 avec les collectivités locales, et ce, pour une estimation de fréquentation limitée, alors même que la Région doit se mobiliser pour la sauvegarde des lignes actuellement ouvertes. La Région privilégie donc une solution routière. Cette ligne de cars express sera lancée dès que

les conditions de temps de parcours seront fiabilisées, avec des aménagements sur l'autoroute A10 et/ou les routes départementales notamment.

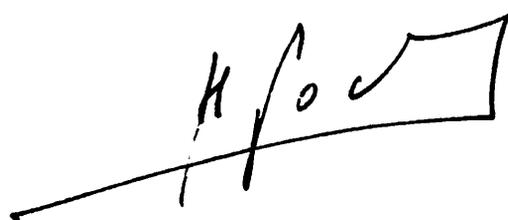
Dans votre courrier, vous avez également appelé de vos vœux le retour des trains de nuit comme la Palombe bleue. Sachez, que la Région est intervenue en comité de pilotage auprès de l'Etat, Autorité Organisatrice, pour appuyer la reprise des circulations de cet Intercités Paris-Tarbes tout en demandant sa prolongation jusqu'à Hendaye toute l'année et pas seulement durant la période estivale. La Palombe bleue circule de nouveau depuis mi-décembre 2021, mais malheureusement la desserte d'Hendaye n'est prévue que l'été.

Enfin, vous insistez sur la nécessité qu'un contrôleur soit présent à bord des trains afin de garantir la sécurité des voyageurs. Je tiens à préciser que les contrôleurs n'ont pas de mission de sécurité qui relève de la sûreté générale de SNCF (SUGE).

Seules les lignes périurbaines de l'étoile de Bordeaux (Bordeaux-Arcachon, Bordeaux-Coutras, Bordeaux-Langon et Bordeaux-Pauillac) disposent de modalités spécifiques d'accompagnement au regard de la fréquentation des trains : des brigades de contrôle (contrôles aléatoires en gares et à bord) remplacent le contrôleur. Ce dispositif permet de renforcer la visibilité des agents SNCF, d'améliorer la qualité de service, et de renforcer la lutte anti-fraude.

Espérant avoir pu vous démontrer les actions de la Région pour le maintien du service public ferroviaire, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président du Conseil Régional de
Nouvelle-Aquitaine

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Rousset', with a long horizontal line extending to the left from the bottom of the signature.

Alain ROUSSET