

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL REGIONAL DE NOUVELLE-AQUITAINE

SEANCE PLENIERE DU VENDREDI 2 AVRIL 2021

N° délibération : 2021.554.SP

N° Ordre : **01**

Réf. Interne : 674378

C - AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

C01 - ACTION ET GOUVERNANCE TERRITORIALE

301A - Conforter la Région comme un échelon de concertation et de mise en cohérence territoriale

OBJET : CONTRACTUALISATION ETAT-REGION 2021-2027

- **Addendum de l'Etat à l'Accord Régional de Relance Nouvelle-Aquitaine 2021-2022**
- **Contrat de Plan Etat-Région - CPER-Cadre 2021-2027**
- **Protocole d'accord Etat-Région sur l'avenir des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire**
- **Contrats de Plan Interrégionaux Etat-Régions 2021-2027 - Accords sur les orientations stratégiques des CPIER Massif Central et Plan Loire**

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la loi n° 82-653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification et notamment son article 11,

Vu la loi Montagne du 9 janvier 1985 modifiée le 28 décembre 2016 par la loi n° 2016-1888 de modernisation, de développement et de protection des territoires de montagne,

Vu la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (LOADT) et notamment son article 34,

Vu la loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques n° 2006-1772 du 30 décembre 2006,

Vu la Loi n°2015-29 du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral,

Vu la directive-cadre 2000/60/CE du parlement européen et du conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique globale communautaire de l'eau,

Vu le décret 83-32 du 21 janvier 1983 relatif au Contrat de Plan entre L'État et les collectivités territoriales,

Vus les circulaires du Premier Ministre n°5670-SG du 02 août 2013, n°5689-SG du 15 novembre 2013 et n° 5730-SG du 31 juillet 2014 relatives à la nouvelle génération de contrats de plan État-Région,

Vu la lettre du Premier ministre du 23 octobre 2020, adressant la Préfète de région Nouvelle-Aquitaine le mandat de négociation du CPER 2021-2027 de la région Nouvelle-Aquitaine,

Vu la circulaire du Premier ministre n°6220/SG du 23 octobre 2020, relative à la mise en

œuvre territorialisée du Plan de Relance,
Vu le schéma interrégional d'aménagement et de développement du Massif central adopté en 2006 par le Comité de Massif et les Régions et révisé en 2011,
Vu le Plan Loire Grandeur Nature adopté 1994 et la stratégie Loire 2035, adoptée en 2013 par le comité de bassin Loire-Bretagne,
Vu les mandats de négociation pour le Massif central et le Plan Loire du 23 octobre 2020,
Vu le Contrat de Plan État-Région Aquitaine 2015-2020 approuvé par délibération n° 2015.994.SP du Conseil régional Aquitaine en date du 6 juillet 2015 et signé le 23 juillet 2015,
Vu le Contrat de Plan État-Région Limousin 2015-2020 approuvé par délibération n° CP 15-01-0406 du Conseil régional du Limousin en date du 30 avril et signé le 28 mai 2015,
Vu le Contrat de Plan État-Région Poitou-Charentes 2015-2020 approuvé par délibération 2014CR078 du Conseil régional de Poitou-Charentes en date du 12 décembre 2014 et signé le 4 mai 2015,
Vu la délibération n°2015.1795.SP du Conseil régional Aquitaine en date du 19 octobre 2015 approuvant la Convention de suivi et de gestion du Volet "Mobilité multimodale" du Contrat de Plan État-Région Aquitaine 2015-2020,
Vu la Convention de suivi et de gestion du Volet "Mobilité multimodale" du Contrat de Plan État-Région Aquitaine 2015-2020, approuvée par délibération n°2015.1795.SP du Conseil régional Aquitaine en date du 19 octobre 2015 et signée le 16 décembre 2015,
Vu l'avenant n°1 aux CPER Aquitaine - Limousin - Poitou-Charentes approuvé par délibération n° 2016.2399.SP du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine en date du 24 octobre 2016 et signé le 9 mars 2017,
Vu l'avenant n°2 aux CPER Aquitaine 2015-2020 approuvé par délibération n°2019.635.SP du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine en date du 06 mai 2019 et signé le 25 juin 2019,
Vu l'avenant n°3 aux CPER Aquitaine 2015-2020 approuvé par délibération n°2019.988.SP du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine en date du 24 juin 2019 et signé le 05 septembre 2019,
Vu les avenants n°4 et 5 aux CPER Aquitaine 2015-2020 approuvés par délibération n°2019.1764.SP du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine en date du 21 octobre 2019 et signés le 13 janvier 2020,
Vu l'avenant n°7 aux CPER Aquitaine 2015-2020 approuvé par délibération n°2020.1059.SP du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine en date du 29 mai 2020 et signé le 24 juillet 2020,
Vu la délibération n°2020-2278.SP du Conseil régional Nouvelle-Aquitaine en date du 17 décembre 2020 approuvant l'Accord de relance Nouvelle-Aquitaine 2021-2022,
Vu l'avis du Conseil Économique, Social et Environnemental Régional de Nouvelle-Aquitaine Aquitaine,
Vu les Commissions n° 1 à 10 réunies et consultées,

Le Conseil régional Nouvelle-Aquitaine et l'Etat entendent engager une nouvelle étape de leurs interventions conjointes au service des territoires.

La crise sanitaire, et la crise économique et sociale qu'elle a engendrée, ont amené l'Etat et la Région à apporter une première réponse par l'accord régional de relance adopté par la Région à la séance plénière du 17 décembre 2020. Etabli sur les 2 années 2021 et 2022, cet accord constitue la première partie du contrat de plan Etat Région 2021-2027. Il porte sur les projets structurants d'envergure les plus immédiatement réalisables, dont l'impact sur la reprise sera le plus significatif. Il est également accompagné de l'avenant n°8 au contrat de

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

033-200053759-20210402-lmc100000828170-DE

Acte Certifié exécutoire

Envoi Préfecture : 14/04/2021
Retour Préfecture : 14/04/2021

plan 2015-2020 qui parachève les indispensables investissements en faveur des mobilités, routes et lignes ferroviaires essentiellement. Avec 2,8 milliards € mobilisés à quasi-parité par la Région et l'Etat, sur une période aussi courte, il représente un effort exceptionnel en faveur des territoires et constitue une affirmation majeure dans les potentialités de développement en portant nos efforts communs sur le soutien à une reprise durable.

Après l'accord régional de relance, viennent ainsi plusieurs documents de programmation :

1. l'addendum à l'accord régional de relance Nouvelle-Aquitaine 2021-2022 ;
2. le Contrat de Plan Etat Région (CPER) Cadre Nouvelle-Aquitaine 2021-2027 ;
3. le protocole d'accord Etat-Région sur l'avenir des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire
4. les Contrats de Plan Inter-régionaux Etat-Région (CPIER) 2021-2027.

I - ADDENDUM A L'ACCORD REGIONAL DE RELANCE NOUVELLE-AQUITAINE 2021-2022

Etabli au niveau régional, l'accord régional de relance sera décliné au niveau départemental pour ce qui concerne l'Etat par les Contrats de relance et de transition écologique (CRTE). Etablis pour une durée supérieure à celle de l'accord régional, six ans contre deux, ils visent à intégrer l'ensemble des interventions de l'Etat réalisées soit en propre, soit au travers de ses opérateurs, et propose aux collectivités territoriales de s'y associer.

Il propose ainsi de constituer la base d'une gouvernance des interventions de l'Etat et des collectivités sur le territoire départemental dans une approche transversale et cohérente, notamment en matière de développement durable, d'éducation, de sport, de santé, de culture, de revitalisation urbaine, de mobilités, de développement économique, d'emploi, d'agriculture ou encore d'aménagement numérique.

Pour ce qui concerne le Conseil régional, le contrat de plan Etat-Région aura vocation à s'articuler avec sa propre politique contractuelle infrarégionale. En effet, si le CPER porte des orientations stratégiques, la Région souhaite poursuivre le développement de son action territoriale sur les bases de la contractualisation initiée en 2017.

II - CONTRAT DE PLAN – CADRE ETAT REGION NOUVELLE-AQUITAINE (CPER-CADRE) 2021-2027

Le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) est l'outil de dialogue entre l'Etat et la Région pour un exercice décentralisé du développement des territoires.

La conjoncture de ces 12 derniers mois a bouleversé la temporalité et la méthodologie d'élaboration du CPER 2021-2027 et conduit à une construction du document en deux temps :

Dans un premier temps, l'élaboration d'un « accord cadre », document stratégique et synthétique soumis ce jour au vote de l'Assemblée régionale, qui fixe les priorités thématiques stratégiques partagées entre l'Etat et la Région ainsi que les enveloppes financières ad hoc mobilisables par les deux parties.

Un second temps sera celui de la concertation territoriale, de la finalisation du CPER et de la réalisation des démarches règlementaires (évaluation environnementale, consultation du public). Le vote et la signature du CPER interviendront au cours du second semestre 2021.

Le CPER-Cadre 2021-2027 fixe les orientations stratégiques d'un modèle de développement résilient, durable, dynamique et solidaire de notre région dans un esprit de dialogue continu avec les acteurs et les territoires qui la composent.

Le CPER-Cadre 2021-2027 comprend des projets structurants dont la réalisation s'effectue sur une période plus longue que celle de l'accord de relance. Il regroupe les financements en 4 thématiques :

1. Enseignement supérieur, recherche et innovation
2. Transition écologique et énergétique
3. Soutien à l'appareil productif et aux filières
4. Cohésion sociale et territoriale

Le document proposé au vote du Conseil régional est une première étape dans l'adoption du contrat de plan : il s'agit d'un document de cadrage général ne comportant pas de projets mais prévoyant les orientations des thématiques et des enveloppes dédiées. Il s'agit de déterminer un cadre stratégique et programmatique sur lequel se fondera un accord entre l'Etat, la Région et les territoires. Ce programme permettra dans un second temps d'appeler les projets les mieux à même d'entrer dans les thématiques ainsi définies et correspondant aux enveloppes affectées.

Il porte sur les enveloppes suivantes :

Thématiques du CPER-Cadre	ETAT	REGION	Total
Enseignement supérieur recherche innovation	110,308 M€	247,014 M€	357,322 M€
Transition écologique et énergétique	391,142 M€	420,154 M€	811,296 M€
Soutien à l'appareil productif et aux filières	7,700 M€	55,792 M€	64,492 M€
Cohésion sociale et territoriale	345,165 M€	330,677 M€	688,842 M€
Total	868,315 M€	1 053,637 M€	1 921,952 M€

Le contrat de plan Etat-Région définitif, comprenant l'ensemble des projets remontés des territoires sur les 4 thématiques retenues, sera établi pour l'automne 2021 afin d'être proposé au vote de l'assemblée régionale avant la fin de cette année.

III - PROTOCOLE D'ACCORD ETAT-REGION SUR L'AVENIR DES LIGNES FERROVIAIRES DE DESSERTE FINE DU TERRITOIRE

Le réseau ferroviaire français en général, et plus encore le réseau ferroviaire néo-aquitain, souffrent depuis plusieurs décennies d'un déficit considérable d'entretien, de maintenance et d'investissement, particulièrement en ce qui concerne les lignes dites de desserte fine du territoire (LDFT) dévolues au transport de voyageurs.

Ces lignes représentent une part considérable du réseau ferroviaire en Nouvelle-Aquitaine : 1 856 km pour un linéaire total de 3 410 km, soit 54% du réseau néo-aquitain. Un audit du réseau a été réalisé par SNCF Réseau entre 2016 et 2017 dans le cadre du CPER 2015-2020. Il a permis de mettre en évidence l'état extrêmement préoccupant du réseau ferroviaire régional : dégradations des plateformes, fragilités des équipements de signalisation et obsolescence des composants entraînant la mise en place de limitations de vitesse affectant la performance des trains et donnant lieu à de nombreux arrêts des circulations voire la fermeture de plusieurs sections enclavant certains territoires.

Or, ces lignes remplissent un rôle essentiel pour les territoires en assurant la desserte des nombreuses villes moyennes, souvent chefs-lieux départementaux, de plus de 50 000 voire 100 000 habitants. Ces lignes sont donc indispensables au maillage du territoire et à la vitalité des zones péri-urbaines et rurales, souvent limitées en matière d'offres de mobilité.

Au-delà de son importance pour assurer la mobilité des personnes et des marchandises, le réseau ferroviaire représente donc un patrimoine d'une grande valeur (les lignes datant globalement du XIX^{ème} siècle) et un capital indispensable à notre compétitivité et notre attractivité. Plus que jamais le ferroviaire est un élément essentiel pour garantir un aménagement du territoire régional équilibré. Le chemin de fer est une aventure mais signe aussi l'avenir des transports de nos concitoyens.

Leur abandon irait à l'encontre des objectifs désormais partagés par tous de décarboner les transports, qui constituent le secteur d'activité le plus émetteur de gaz à effet de serre.

Pleinement engagée dans la lutte contre le réchauffement climatique dans le cadre du programme Néo-Terra, la Région Nouvelle-Aquitaine ne saurait accepter l'abandon du mode de transport de loin le plus écologiquement vertueux : le train.

Les besoins de travaux de régénération de ces lignes, nécessaires pour restaurer leurs performances antérieures, ont été estimés par SNCF Réseau à 1,3 Md€ en 2017, indépendamment des travaux de modernisation et d'augmentation des capacités.

A défaut d'un réinvestissement massif, le réseau régional serait menacé de ruine à moyen terme.

C'est pourquoi la Région a adopté en avril 2019, un plan d'investissement ferroviaire (PDIFER), dans lequel elle s'est engagée à consacrer 532 M€ dans les dix prochaines années pour le sauvetage du réseau des LDFT. La Nouvelle-Aquitaine a ainsi marqué encore plus fortement son engagement dans les investissements nécessaires d'infrastructure ferroviaire, et un investissement renforcé sur les petites lignes, car la Nouvelle-Aquitaine est la Région qui compte le plus de lignes UIC 7 à 9.

La Région n'a ni les moyens financiers ni la légitimité institutionnelle de sauver seule un tel réseau, s'agissant d'un patrimoine propriété de SNCF Réseau, établissement public de l'Etat (devenu au 1^{er} janvier 2020 une Société Anonyme dont le capital est détenu à 100% par l'Etat). L'effort régional, qui va déjà au-delà de ses strictes compétences, exige parallèlement un effort conjugué de l'Etat à la hauteur des enjeux.

Dans le cadre des négociations portant sur la prolongation du volet mobilités du CPER 2015-2020, les échanges conduits avec l'Etat ont permis, grâce à l'avenant n°8 au CPER 2015-2020 et à l'accord régional de relance, délibérés en décembre 2020, de sécuriser les investissements nécessaires en 2021 et 2022.

Grâce à cet avenant au CPER, ainsi qu'à un effort supplémentaire exceptionnel de la Région de 86 M€ permettant d'engager deux opérations lourdes de régénération dès fin 2022 (sur les lignes Niort-Saintes et Poitiers-Limoges), la Région Nouvelle-Aquitaine et l'Etat ont permis de sauver le réseau de LDFT jusqu'à l'horizon 2024-2025. Ces efforts ne garantissent pas pour autant la pérennité à moyen et long terme du réseau, qui exige un nouvel engagement.

De toute évidence, la réponse logique à une telle situation aurait dû être la contractualisation avec l'Etat d'un nouveau volet mobilité faisant partie intégrante du CPER 2021-2027. Cette contractualisation avec l'Etat n'a pas pu avoir lieu pour de multiples raisons (la péremption prochaine du CPER 2015-20 prolongé jusque fin 2022, la concomitance avec un nouveau programme opérationnel FEDER 2021-2027 géré par la Région, l'urgence de la situation du réseau et le besoin de donner de la visibilité au gestionnaire des infrastructures dont le contrat de performance avec l'Etat tarde à être conclu).

L'Etat a cependant refusé d'intégrer les investissements relatifs aux transports (ferroviaires, routiers, portuaires, fret) dans les CPER 2021-2027, ceci dans toutes les Régions. La Région Nouvelle-Aquitaine regrette ce choix, qui rompt avec une pratique pourtant vertueuse et éprouvée depuis plusieurs générations de CPER.

Dès début 2020, la Région Nouvelle-Aquitaine a exprimé ses choix au ministre en charge des transports, Jean-Baptiste Djebbari, dans un courrier complet et argumenté. Un travail a été engagé entre la Région et le préfet François Philizot, mandaté par le ministre Jean-Baptiste Djebbari, travail demeuré non conclusif : aucune réponse n'a été apportée aux propositions régionales durant toute l'année 2020.

Si l'Etat a bien accepté comme le demandait la Région, de classer dans le réseau structurant les lignes Bordeaux-Nantes et Bordeaux-Limoges, il a en revanche refusé de le faire pour la ligne Poitiers-Limoges, qui relie pourtant deux ex-capitales régionales dont le rapport Delebarre avait préconisé un aménagement très ambitieux suite à l'annulation de la Déclaration d'Utilité Publique de la LGV Poitiers-Limoges.

L'Etat a malgré tout accepté de négocier à partir de janvier 2021 avec la Région un protocole relatif aux seules lignes de desserte fine du territoire, à l'exclusion de tous les autres investissements en matière de transport : modernisation du réseau ferroviaire, routes, ports, transports de marchandises, qui attendront donc 2022 pour être intégrés dans le CPER 2021-2027.

Cette solution permet de donner la visibilité nécessaire et suffisante au sauvetage du réseau de petites lignes de voyageurs et répond ainsi positivement au combat engagé par la Région depuis de nombreuses années.

Dans ce contexte, la Région Nouvelle-Aquitaine entend pleinement coopérer avec l'Etat sur l'objectif partagé de sauver et pérenniser le réseau des lignes régionales.

Le protocole annexé à la présente délibération, vise donc à matérialiser les engagements financiers respectifs de l'Etat et de la Région sur les lignes de desserte fine du territoire jusqu'en 2032.

Par ce protocole, la Région et l'Etat s'engagent à consacrer à ces lignes de desserte fine du territoire une enveloppe globale de 1520 M€ sur la période 2020-2032, avec des participations respectives du bloc « Etat + SNCF Réseau » à hauteur d'environ 38 % soit 578 M€, et du bloc « Région + collectivités infra-régionales » de 62 % soit 942 M€.

Ce protocole catégorise les lignes selon trois typologies :

1. deux lignes ayant vocation à être classées dans le structurant : Nantes-Bordeaux et Bordeaux-Périgueux-Limoges. Le financement des investissements de régénération sur ces lignes sera assuré à 100% par SNCF Réseau ;
2. les lignes dont les investissements de régénération ont vocation à rester cofinancés dans le cadre des CPER jusqu'en 2022 puis de la future contractualisation État-Région sur les mobilités après 2022 : Poitiers-Limoges, Périgueux-Brive, Lamothe-Arcachon, Angoulême-Limoges, Niort-Saintes, Brive-Ussel, St-Sulpice-Guéret-Montluçon, Niversac-Agen, Angoulême-Royan, Brive-Turenne, Limoges-Meymac-Ussel, Bayonne-Saint-Jean-Pied-de-Port,

Libourne-Bergerac-Sarlat, Bordeaux-Le Verdon, Morcenx-Mont-de-Marsan et Pau-Bedous ;

3. trois lignes dont la gestion de l'infrastructure sera transférée à la Région en application de l'article 172 de la LOM, l'Etat en restant néanmoins propriétaire : Busseau-Felletin, Nexon-Brive, Thouars-Bressuire (intégrée dans la ligne Saumur-La Roche sur Yon), selon des modalités qui seront définies par une convention ultérieure, laquelle précisera les garanties nécessaires en ce qui concerne les transferts de moyens financiers et humains et le cadre institutionnel et technique.

L'engagement conjoint de la Région et de l'Etat pour pérenniser le réseau ferroviaire essentiel à la vitalité et à l'égalité des territoires constitue ainsi un geste fort aux niveaux :

- financier, par l'ampleur des moyens budgétaires alloués ;
- environnemental, par l'impact positif considérable du mode ferroviaire dans la lutte contre le réchauffement climatique ;
- social, par le rôle essentiel de ces lignes dans les liens et les emplois qu'elle permet de conforter ;
- territorial, en pérennisant et permettant de développer une desserte équilibrée, fine et respectueuse de l'environnement, au profit de tous les territoires de la Région Nouvelle-Aquitaine.

Cet accord demeure toutefois conditionné à des conventions ultérieures entre l'Etat et la Région Nouvelle-Aquitaine définissant les conditions du transfert de gestion des trois lignes pré-citées : compensation financière, transfert d'ingénierie, choix des référentiels, définition des interfaces avec le réseau ferré national, etc.

IV – ACCORDS SUR LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES DES CONTRATS DE PLAN INTERREGIONAUX ETAT-REGIONS 2021-2027 MASSIF CENTRAL ET PLAN LOIRE

Les CPIER sont des contractualisations interrégionales permettant de travailler en commun et de traiter des problématiques nécessitant une approche et des moyens concertés à l'échelle d'un linéaire (inondations, qualité des eaux, continuité écologique, tourisme d'itinérance...) ou de spécificités à l'échelle du territoire (tendances démographiques et économiques, productions agricoles et artisanales, particularité des reliefs et mobilités...). Ces démarches accompagnent des projets répondant aux enjeux de ces territoires fragiles et emblématiques.

Le génération actuelle des CPIER porte sur la période 2014-2020 et arrive donc à échéance. L'Etat a soumis la question de l'opportunité de relance de ces démarches à l'ensemble des Régions concernées à l'automne 2019.