

Décision modificative n° 1 – Budget régional – Exercice 2026

Séance plénière des 26 et 27 mars 2026

Le CESER prend acte des inscriptions proposées dans le cadre de cette Décision modificative, tout en soulignant qu'il ne dispose pas, à ce stade, des éléments suffisants pour en apprécier pleinement la pertinence, notamment au regard du niveau de service qui sera effectivement proposé et de l'évolution du coût du train-kilomètre.

Il rappelle que l'ouverture à la concurrence doit permettre de porter une véritable ambition pour le service public ferroviaire, en termes de fréquence, de qualité de service et d'équité territoriale, dans un contexte toutefois contraint par l'état dégradé du réseau.

L'Assemblée socioprofessionnelle insiste sur plusieurs points de vigilance majeurs : la capacité de la Région à assumer pleinement son rôle d'autorité organisatrice, l'accès aux données et la transparence des conditions de concurrence, les conditions sociales des personnels transférés, ainsi que la nécessité de garantir une lisibilité et une continuité du service pour les usagers.

Le CESER souligne enfin l'importance d'un suivi régulier et d'une évaluation dans la durée de la mise en œuvre de l'ouverture à la concurrence, intégrant l'ensemble des coûts et des effets sur le service rendu, ainsi que la soutenabilité globale des engagements financiers associés.

Le montant des Autorisations de Programme (AP) et des Autorisations d'Engagement (AE) proposés à cette décision modificative s'élève respectivement à 420 M€ et 925 M€.

Pilier 4 - Transition énergétique et écologique

Axe	Objectif	Chapitre	Programme	Libellé programme	Opération	Libellé opération	AP	AE
4.05 - Mobilité durable et intelligente	405B - Favoriser le report modal de la route vers le rail	938	P162	CONTRIBUTION TER	P162O004	CONTRIBUTION D'EXPLOITATION TER - LOT A		925 000 000
		908	P162		P162O005	REDEVANCES (C&G et RESEAUX) - LOT A	70 000 000	
		908	P164	MATERIEL ROULANT	P164O004	SPL - SPIIT	350 000 000	
TOTAL Pilier 4. Transition énergétique et écologique							420 000 000	925 000 000

Extrait du Rapport de présentation du Conseil régional

1. Contexte et objet de cette décision modificative

La présente décision modificative s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre de l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires régionaux. À ce titre, la Région Nouvelle-Aquitaine est engagée dans une procédure d'appel d'offres structurée en quatre lots, dont la présente décision concerne le lot A (Poitou-Charentes), pour une durée d'exploitation de dix ans, précédée d'une phase de pré-exploitation.

Afin de ne pas porter atteinte aux exigences de confidentialité et au bon déroulement de la procédure, le Conseil régional a fait le choix de ne pas inscrire au Budget primitif 2026 les autorisations d'engagement (AE) et les autorisations de programme (AP) correspondantes.

Les autorisations proposées visent à couvrir l'ensemble des dépenses liées à la mise en œuvre du futur contrat d'exploitation. Elles intègrent les coûts de pré-exploitation, incluant notamment la création d'une structure dédiée, la constitution des équipes et la préparation opérationnelle du service, ainsi que les dépenses de fonctionnement et d'investissement nécessaires à l'exploitation sur la durée du contrat. Elles comprennent également les redevances d'infrastructures ferroviaires ainsi que les dépenses de maintenance lourde du matériel roulant, progressivement confiées à la Société publique interrégionale des investissements en faveur des transports (SPIIT).

La décision modificative (DM) prévoit ainsi, pour la période contractuelle couvrant la phase de pré-exploitation et les dix années d'exploitation, l'inscription de 70 millions d'euros d'AP et de 925 millions d'euros d'AE au titre de la contribution TER, les crédits de paiement (CP) n'étant pas encore proposés à ce stade. Ainsi que l'indique le document de présentation, « cette proposition résulte du travail d'analyse des offres réalisé et du choix du scénario retenu dans le cadre de l'attribution du marché ».

Les CP qui en découleront auront vocation à couvrir les dépenses de pré-exploitation (notamment la création d'une société dédiée), la constitution des équipes incluant la reprise partielle du personnel de l'exploitant historique, ainsi que l'installation des moyens nécessaires, puis les dépenses de fonctionnement et d'investissement afférentes à l'exploitation du service sur la durée du contrat, ainsi que les investissements portés par la SPIIT pour la maintenance lourde.

2. Éléments d'analyse et de vigilance

Le CESER prend acte de ces inscriptions en AP et AE, préalables à la conclusion de la convention d'exploitation TER du premier lot ouvert à la concurrence.

À ce stade de la procédure, il ne peut toutefois émettre d'avis sur le montant des inscriptions budgétaires proposées, qui devront nécessairement être mises en rapport avec le niveau de l'offre retenue. Les 925 millions d'euros inscrits pour les dix années d'exploitation s'accompagneront-ils d'une augmentation des circulations TER ? Comment le coût du train-kilomètre évoluera-t-il dans le cadre de la nouvelle convention ? Autant de questions auxquelles le CESER sera particulièrement attentif afin d'apprécier de manière précise l'impact de l'ouverture à la concurrence, en comparant clairement les situations avant et après sa mise en œuvre.

Le CESER rappelle que ces montants constituent des plafonds et s'inscrivent dans un cadre contractuel pluriannuel structurant, marquant le passage d'un modèle reposant sur une convention unique avec l'opérateur historique à une organisation progressive par lots mis en concurrence.

Le CESER l'avait déjà exprimé dans son avis de juin 2023 sur la convention TER¹ : au-delà de la seule dimension financière de maîtrise des coûts, l'ouverture à la concurrence, imposée par la législation, doit permettre de porter une véritable ambition pour le service régional de transport ferroviaire. Celle-ci doit se traduire notamment par une amélioration de la fréquence et de l'amplitude horaire des dessertes, par une qualité de service renforcée et par une meilleure équité territoriale, autant de conditions nécessaires pour répondre aux besoins de mobilité dans les territoires et amplifier le report modal vers le ferroviaire.

¹ [Avis](#) du 7 juin 2023 relatif à la Convention d'exploitation des trains régionaux TER 2024-2030.

Quelle que soit l'entreprise ferroviaire qui sera retenue, la qualité de l'exploitation demeurera toutefois en partie contrainte par l'état du réseau, aujourd'hui dégradé du fait de décennies de sous-investissement. Cette situation se traduit par un allongement des temps de parcours, une moindre fiabilité des circulations et, dans certains cas, la fermeture de lignes. Dans ce contexte, le CESER réaffirme l'importance de la réouverture de lignes récemment fermées qui participent à la desserte des territoires, à l'image de la ligne Angoulême-Limoges².

L'ouverture à la concurrence constitue une évolution profonde de l'exploitation des services ferroviaires régionaux et doit, à ce titre, être préparée dans les meilleures conditions. Le CESER rappelle à cet égard les points de vigilance qu'il avait identifiés, notamment la montée en compétence de la Région afin qu'elle puisse pleinement exercer son rôle d'autorité organisatrice de transports, le régime des biens en cours de construction, l'accès aux données comme condition indispensable à la préparation d'appels d'offres de qualité et au pilotage du service, ainsi que la gestion des gares, qui doit garantir transparence, équité et non-discrimination entre les opérateurs.

Le CESER souligne également les enjeux sociaux liés à cette évolution, en particulier les conditions de transfert des personnels, qui doivent tenir compte des conditions sociales favorables pour les salariés. Il insiste en parallèle sur la nécessité de maintenir une façade unifiée pour le voyageur afin de limiter la complexité induite par la multiplicité des acteurs et des opérateurs.

De manière plus générale, le CESER considère que l'ouverture progressive à la concurrence des services TER nécessite un suivi régulier et approfondi, sans attendre l'attribution de l'ensemble des lots. Il souhaite pouvoir bénéficier de points d'étape réguliers sur la mise en œuvre de la démarche et réitère la nécessité d'une évaluation dans la durée du processus d'ouverture à la concurrence, intégrant l'ensemble des coûts et des effets sur le service rendu.

Compte tenu des engagements financiers significatifs associés à cette opération, le CESER appelle enfin à une vigilance particulière quant à la soutenabilité globale du dispositif et à la lisibilité des engagements pluriannuels, notamment au regard des crédits de paiement qui seront inscrits ultérieurement.



Proposition de la commission A « Finances régionales »
Président : Louis BORDONNEAU, Rapporteure : Claude BILLEROT

Avec la contribution de la Commission
2 - « Développement des territoires et Mobilité »
Présidente : Isabelle LOULMET ; Rapporteur : Benoît BELGY



Vote sur l'avis du CESER
« Décision modificative n° 1 – Budget régional – Exercice 2026 »

166 votants
158 pour
1 contre
7 abstentions

Adopté à l'unanimité des suffrages exprimés

Yves JEAN
Président du CESER de Nouvelle-Aquitaine

² Sur ce sujet, le CESER renvoie plus largement au rapport qu'il propose lors de cette séance plénière des 26 et 27 mars 2026, consacré à *La mobilité en milieu rural : des solutions pour se déplacer par monts et par vaux en Nouvelle-Aquitaine*.