

AVENANT N°1 AU CONTRAT DE PLAN ÉTAT-RÉGION 2021-2027 VOLET MOBILITÉS

VERSION DU 29/05/2024

Entre

Monsieur Étienne GUYOT

*Préfet de la région Nouvelle-Aquitaine
agissant au nom de l'État,*

Et

Monsieur Alain ROUSSET

*Président du Conseil régional
agissant au nom de la Région Nouvelle-Aquitaine,*

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L.1111-9-1, L.4211-1 et L.4221-1 ;

Vu le Code de l'environnement, notamment ses articles L.122-1 à L.122-4 et R.122-17, R.122-19 et R.122-20 ;

Vu le Code des Transports et notamment son article L.2121-3 ;

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

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

Vu 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 délibération n°2019.615. SP du Conseil régional en date du 12 avril 2019 approuvant le Plan Directeur d'investissements du réseau ferroviaire de la Nouvelle-Aquitaine à horizon 2027 ;

Vu la délibération n°2020.1035.SP du Conseil régional en date du 29 mai 2020 adoptant le schéma régional des véloroutes 2020-2030 ;

Vu les délibérations n°2021.1222.SP et n°2021.1228.SP du Conseil régional en date respectivement du 2 juillet 2021 et du 19 juillet 2021 adoptant les délégations du Conseil régional à la commission permanente ;

Vu la délibération 2021.554.SP du Conseil régional en date du 2 avril 2021 adoptant le Contrat de Plan Etat-Région Cadre 2021-2027 et le Protocole d'accord Etat-Région sur l'avenir des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire ;

Vu la délibération n°2023.493.SP du Conseil régional en date du 27 mars 2023 adoptant la révision de la feuille de route pour le développement d'un Réseau Express Régional Métropolitain - Introduction du Département de la Gironde ;

Vu la délibération n°2023.2083.SP du Conseil régional en date du 13 novembre 2023 adoptant la feuille de route Néo Terra ;

Vu la délibération 2024.XXXX.SP du Conseil régional en date du 13 juin 2024 approuvant l'avenant n°1 au CPER 2021-2027 relatif au volet mobilités ;

Vu le protocole d'accord entre l'Etat et la Région Nouvelle-Aquitaine sur l'avenir des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire signé le 22 avril 2021 ;

Vu l'avenant n°8 aux Contrats de Plan État-Région Nouvelle-Aquitaine 2015-2020 signé le 11 mai 2021 ;

Vu la lettre de la Première ministre du 5 juin 2023, adressant au Préfet de région Nouvelle-Aquitaine le mandat de négociation du volet mobilités du CPER 2021-2027 de la région Nouvelle-Aquitaine ;

Vu le Contrat de Plan État-Région 2021-2027 Nouvelle Aquitaine signé le 10 juillet 2023 ;

Vu l'avis du conseil économique, social, environnemental régional de XXXXX en date du xx xxxx,

Vu l'avis émis par l'autorité environnementale le xx xxxx

Vu l'évaluation environnementale du volet mobilités du CPER 2021-2027, en date du xx xxxx 2024 ;

Il est convenu ce qui suit :

Les infrastructures de transports constituent l'armature structurante de la vie et du développement du territoire régional.

L'élaboration du volet mobilités du Contrat de Plan État-Région (CPER) est l'opportunité de définir, de construire et de partager une vision commune de l'aménagement et du développement des territoires néo-aquitains.

C'est aussi l'occasion de préparer la décarbonation des mobilités qui constitue l'une des grandes batailles du siècle. En effet, en Nouvelle-Aquitaine, les transports sont le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre, avec 38 % des émissions régionales, plus que la moyenne nationale à 31 %. L'urgence climatique trouve une première réponse dans des transports collectifs adaptés à la demande et aux territoires, condition sine qua non pour réduire l'autosolisme, la congestion, la production de gaz à effet de serre et les autres nuisances.

Pour cela l'objectif est clair : privilégier l'intermodalité, du vélo au car, du train au co-voiturage, mais aussi du camion au train en augmentant les possibilités d'offrir des services de fret ferroviaire dans notre région.

Ce volet mobilités du CPER s'appuie sur un diagnostic lucide de l'état des infrastructures de transport en Nouvelle-Aquitaine :

- la Nouvelle-Aquitaine possède un réseau ferroviaire étendu (3.160 km de lignes hors LGV, soit 13 % du réseau national). Elle a le plus grand linéaire de Lignes de Dessertes Fines du Territoire (LDFT) : 2 127 km soit 67 % de son réseau. Ce réseau régional nécessite une remise en état et une modernisation ;
- des territoires insuffisamment desservis, notamment dans l'est de la région ;
- une métropole bordelaise et une conurbation basco-landaise très congestionnées ;
- une dépendance forte à la voiture, malgré un paysage des mobilités en pleine évolution et des modes de déplacements alternatifs en essor, la question du changement climatique faisant de l'évolution des mobilités un enjeu central quels que soient les territoires ;
- deux grands ports maritimes, La Rochelle et Bordeaux, constituant des portes d'entrée pour les grands flux internationaux, qui sont des atouts à conforter via le renforcement d'une dynamique multimodale.

Face à ces défis l'État et la Région ont décidé de donner une très forte priorité au mode ferroviaire. Il s'agit à la fois d'assurer la modernisation du réseau principal qui accueille le plus de trafic, la régénération des lignes de dessertes fines du territoire, le développement des Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) de Bordeaux/Gironde et du territoire Basco-Landais, ainsi que l'amorçage d'autres SERM en région. Ces priorités qui font l'objet du volet ferroviaire du CPER sont complétées par le développement des lignes à grande vitesse qui manquent aujourd'hui cruellement au grand sud-ouest et les travaux de régénération/modernisation de la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT).

Une « revoyure » de ce volet mobilités du CPER 2023-2027 sera à envisager en fonction des évolutions des projets. Le rythme d'engagement de la part Région dépendra notamment de la refondation du modèle économique des ressources fiscales des Régions, qui ne disposent pas à ce jour de ressources fiscales pérennes, dynamiques et affectées clairement aux mobilités, contrairement aux métropoles et agglomérations. Le calendrier des opérations dépendra du niveau de participation financière des collectivités infra-régionales sur chacune des opérations cofinancées.

Les investissements identifiés dans le cadre de ce volet mobilités du CPER ont vocation à contribuer à l'activation des leviers de décarbonation du secteur des transports identifiés dans la feuille de route gouvernementale de planification écologique ainsi que dans la feuille de route Néo Terra de la Région tout en visant à offrir aux néo-aquitains de meilleures conditions de mobilités.

Préambule

Le contrat de plan Etat-Région (CPER) 2021-2027 a été signé le 10 juillet 2023.

Les volets « mobilités multimodales » des CPER 2015-2020 des ex-régions Aquitaine, Limousin et Poitou-Charente ont été prolongés jusqu'en 2022, par avenant du 11 mai 2021 pour ce qui concerne les opérations ferroviaires, routières et portuaires, et regroupés dans un seul volet mobilités multimodales à l'échelle de la région Nouvelle-Aquitaine.

La nouvelle programmation en matière de mobilités, portant sur la période 2023-2027 a vocation à être intégrée au CPER 2021-2027 par voie d'avenant, c'est l'objet du présent document qui traduit les engagements financiers des partenaires pour ces opérations, avec un investissement de l'État à hauteur de 812 M€ et de la Région Nouvelle-Aquitaine à hauteur de 613 M€.

| En M€ | TOTAL | Etat | Région | Collectivités locales | Opérateurs | Autres |
|-------------------------|--------------|------------|------------|-----------------------|------------|-----------|
| Réseau ferroviaire | 1 459 | 511 | 519 | 345 | 71 | 13 |
| Fret ferroviaire | 117 | 37 | 25 | 16 | 0 | 39 |
| Réseau routier national | 331 | 219 | 50 | 62 | 0 | 0 |
| Grands ports maritimes | 115 | 38 | 12 | 14 | 43 | 8 |
| Véloroutes | 28 | 7 | 7 | 14 | 0 | 0 |
| TOTAL | 2 050 | 812 | 613 | 450 | 115 | 60 |

La liste des opérations figure en annexe au document

Orientations nationales du gouvernement

Par courrier du 5 juin 2023, la Première ministre a adressé au préfet de région un mandat de négociation sur le volet mobilités, tenant compte des orientations gouvernementales s'appuyant sur les travaux menés par le Conseil d'Orientation des Infrastructures.

Les priorités nationales du Gouvernement visent un investissement massif dans les transports décarbonés, s'inscrivant dans une démarche de planification écologique. L'orientation nationale donne une priorité marquée au secteur ferroviaire et aux transports collectifs, le report modal devant constituer le fil conducteur de ce volet mobilité.

Modalités de concertation et d'information des collectivités

Le présent accord est le fruit d'échanges soutenus entre l'État et la Région depuis le 5 juin 2023 avec une phase de concertation des principales collectivités locales avec notamment :

- l'organisation d'un cycle de réunions en juillet 2023 pour chacun des départements de Nouvelle-Aquitaine ;
- un courrier conjoint du Préfet de région et du président du Conseil régional du 22 septembre 2023 afin d'informer les collectivités des propositions d'opérations retenues, sous réserve de la mobilisation des cofinancements nécessaires.

Afin de ne pas retarder les projets prêts à démarrer et qui font consensus, l'État et la Région pourront, sans préjudice de ces consultations, engager les crédits nécessaires au lancement des études et travaux sous couvert du présent avenant.

1. Les mobilités, enjeu essentiel de l'aménagement équilibré des territoires en Nouvelle-Aquitaine

Avec 6,1 millions d'habitants, la Nouvelle-Aquitaine est une région attractive et ses 84 100 km² de superficie en font la plus vaste région métropolitaine, représentant 20 % du territoire national.

La région est caractérisée par une armature urbaine très hiérarchisée et structurée autour d'une métropole et d'une cinquantaine de centralités.

La mobilité des personnes et la circulation des marchandises ont une importance particulière compte-tenu de l'étendue du territoire et de sa configuration, avec une longue façade littorale et de grands axes de transport à l'échelle européenne.

Sur la scène européenne, la Nouvelle-Aquitaine est à la fois excentrée par rapport au barycentre européen, et au centre de l'Arc Atlantique, ce qui lui donne un rôle de plate-forme internationale d'échanges et de transit, en interface entre la péninsule ibérique et l'Europe du Nord et de l'Est.

Chaque jour, plus de 18 000 voitures et 10 000 poids lourds passent à la frontière franco-espagnole sur l'A63.

La région bénéficie d'une ouverture maritime avec quatre ports et d'une accessibilité aérienne avec huit aéroports.

La Nouvelle-Aquitaine dispose également d'un réseau terrestre structurant très maillé, avec :

- le plus grand linéaire de réseau ferroviaire parmi les régions françaises, sur 3 410 km, dont la remise en état est une priorité ;
- un réseau routier supportant à la fois des flux locaux, des trafics d'échanges et de transit.

Les chiffres-clés suivants caractérisent les déplacements :

- 86 % des déplacements domicile-travail sont réalisés en voiture ;
- 72 % des actifs habitant à moins de 5 km de leur lieu de travail utilisent la voiture ;
- près de 61 millions de véhicules x km sur le réseau routier national (+ 4,9 % entre 2015 et 2019).

En parallèle on observe une croissance de la fréquentation des transports en commun, notamment des trains régionaux depuis plusieurs années (l'offre est en croissance de plus de 12 % et la fréquentation de près de 30 % depuis 2019).

En effet, dans la plupart des agglomérations, afin de réduire les nuisances liées à l'usage encore massif et sans alternative de la voiture, un nouvel équilibre est à construire entre les modes de transports et à adapter selon les territoires.

La consolidation du réseau ferroviaire est au centre du dialogue avec les partenaires et des stratégies émergent portant des grands projets structurants :

- le Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest pour libérer des capacités et permettre la circulation de davantage de trains régionaux et de fret ;
- la remise en état et la modernisation de l'axe nord-sud POLT reliant Toulouse à Paris via Limoges ;
- les Services Express Régionaux qui suscitent une appétence nouvelle dans la périphérie des agglomérations ;
- la régénération des lignes ferroviaires pour maintenir le niveau de service et leur modernisation pour répondre aux besoins de croissance ;
- l'autoroute ferroviaire entre Cherbourg et Mouguerre, 1^{er} service sur la façade atlantique qui constitue une alternative au transport routier de marchandises en transportant les remorques de poids lourds sur des trains le long du corridor Atlantique.

Sans oublier les projets plus modestes en matière de fret au plus près des territoires et des entreprises, avec la création, la modernisation et l'extension d'installations terminales embranchées, la modernisation des plateformes multimodales et les projets de régénération des capillaires fret et voies ferrées portuaires qui permettent de développer le fret ferroviaire.

Le développement et l'adaptation du réseau routier national, prenant davantage en considération les enjeux de préservation de l'environnement, sont nécessaires dans les périphéries urbaines et les territoires les plus ruraux, notamment pour développer les voies réservées aux transports en commun et le covoiturage. L'enjeu est partagé avec le réseau routier départemental, tel que le contournement de Niort. C'est également une nécessité pour le transport de marchandises.

Le développement des mobilités douces et notamment des véloroutes pour lesquelles le CPER prévoit pour la première fois des financements, constitue un enjeu fort pour la Nouvelle-Aquitaine compte tenu de son dynamisme touristique.

2. Les orientations régionales par modes

2.1 - LE RÉSEAU FERROVIAIRE

Les priorités pour l'État et la Région sont :

- le déploiement de Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) pour désengorger les grandes agglomérations et répondre aux besoins des usagers du quotidien ;
- la modernisation de l'axe Bordeaux – Hendaye avec l'ouverture vers l'Espagne ;
- la poursuite de la régénération de l'ensemble du réseau ferroviaire régional afin de maintenir ses performances ;
- et l'amélioration des dessertes autour des étoiles ferroviaires des principales agglomérations de la région.

2.1.1. SERVICES EXPRESS RÉGIONAUX MÉTROPOLITAINS (SERM)

Le déploiement de Services Express Régionaux Métropolitains en Nouvelle-Aquitaine constitue une priorité pour l'État et la Région. Il vise à apporter une réponse concrète aux enjeux de mobilité quotidienne pour accéder aux principales agglomérations de la région, qui sont en attente de ce type de projet pour encourager le report modal et apporter une réponse à l'éloignement entre les secteurs d'habitat et d'emplois, source de nombreux déplacements quotidiens.

Il s'agit d'accompagner les travaux de réalisation du SERM de l'agglomération bordelaise, le projet ayant été initié dès 2018 par les collectivités locales parties prenantes de l'opération. En septembre 2019, a été mise en service la ligne de cars express Bordeaux-Créon, puis à l'été 2023, la nouvelle halte ferroviaire du Bouscat Sainte-Germaine a été ouverte. Les premiers services diamétralisés, c'est à dire sans arrêt en gare de Bordeaux, ont été introduits entre Libourne et Arcachon dès 2021. La diamétralisation, prévue également à terme entre Saint-Mariens et Langon, permet des voyages plus rapides, avec plus de fréquence et sans changement en gare de Bordeaux, ce qui permet de désaturer cette dernière. Ainsi, 48 M€ ont déjà été engagés au CPER 2015-2022 et la dynamique de ce projet soutenu par Bordeaux Métropole, le Conseil départemental de la Gironde, la Région Nouvelle-Aquitaine et l'État se poursuit au travers des investissements inscrits d'ici 2027.

Plusieurs territoires souhaitent s'inscrire dans la mise en place de SERM par des études de conception générale mais aussi pour certains d'entre eux par le financement de plusieurs opérations en phase travaux.

La Région s'est déjà engagée dans la réalisation du projet SERM « Basco-Landais » s'appuyant sur l'étoile ferroviaire de Bayonne, au travers d'une feuille de route adoptée fin 2023 avec les partenaires locaux. Ce projet a pour ambition, à terme, de déployer un véritable service de transport multimodal et transfrontalier, notamment via le prolongement des services ferroviaires jusqu'à San Sebastian, avec l'intégration d'Euskadi et de l'Eurorégion NAEN. Les partenaires lanceront des premières étapes

emblématiques : une tarification intégrée dès 2024 sur Bayonne-Saint-Jean-Pied-de-Port, des renforts de l'offre dès 2025, et des prolongements des liaisons jusqu'à Irun dès 2026 puis jusqu'à San Sebastian dès la finalisation des travaux sur l'infrastructure d'ici 2027.

L'objectif est ainsi d'améliorer l'efficacité du transport de marchandises par le rail et de développer les dessertes voyageurs transfrontalières. Cela sera rendu possible notamment par l'aménagement du plateau ferroviaire d'Hendaye, dans la continuité des opérations réalisées côté espagnol : pose du troisième rail à écartement européen et l'interopérabilité du matériel roulant.

Les développements d'offre du SERM viendront s'inscrire en complémentarité des services ferroviaires de plus longues distances (TGV, TET) et des trains espagnols (Cercanias, Euskotren, longue distance) et seront également compatibles avec les circulations fret sur cet axe majeur à l'échelle européenne, via la France et l'Espagne.

L'horizon 2032 est visé par les partenaires pour la mise en œuvre du réseau de l'étoile de Bayonne. Un appui significatif de l'État et de l'Union Européenne est souhaité pour le déploiement de ce projet de SERM transfrontalier.



2.1.2. LE RÉSEAU FERROVIAIRE STRUCTURANT

En ce qui concerne la modernisation du réseau ferroviaire structurant, la priorité en Nouvelle-Aquitaine porte principalement sur la modernisation de la ligne reliant Bordeaux à l'Espagne qui répond à la fois aux enjeux de mobilité longue distance, de développement des trajets du quotidien (en lien avec le développement de SERM à Bordeaux et Bayonne) et du fret ferroviaire qui devrait se développer avec la mise en compatibilité avec le réseau ferré espagnol.

La priorité porte également sur la modernisation de l'axe reliant Poitiers à La Rochelle avec l'aménagement des voies proches de ces deux agglomérations pour améliorer la robustesse des infrastructures et la desserte ferroviaire du Grand port maritime de La Rochelle.

Enfin, hors CPER, la modernisation de l'axe POLT qui permettra des gains de temps de parcours et une fiabilité améliorée des circulations est une priorité majeure de l'Etat. En Nouvelle-Aquitaine, il s'agit notamment de :

- la mise en conformité des quais et des traversées de voies, associée à la mise en circulation des rames neuves, pour un meilleur confort de tous et la réduction des temps d'arrêt en gare ;
- la mise au gabarit des infrastructures ;
- le renforcement des installations ferroviaires de traction électrique ;
- la mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite de la gare d'Uzerche (opération incluse au CPER) ;
- et du relèvement de vitesse au nord et au sud de Limoges.

Ces travaux démarrent en 2024 et seront terminés à l'échéance du CPER.

Plusieurs études de modernisation sont également prévues dans la perspective de démarrer des travaux pour les lignes concernées lors de la prochaine contractualisation.

En parallèle des opérations inscrites au CPER, il est souhaité que SNCF Réseau mobilise les crédits nécessaires, hors CPER, pour régénérer les lignes structurantes de Nouvelle-Aquitaine, dont notamment Bordeaux-Périgueux-Limoges, Bordeaux-Saintes-La Rochelle et Bayonne-Pau-Toulouse. L'objectif est de supprimer toutes les limitations de vitesse existantes, de maintenir et d'améliorer dans la mesure du possible, l'état des infrastructures ferroviaires du réseau structurant, et d'apporter la robustesse suffisante à une exploitation des services ferroviaires de qualité.



2.1.3. LES LIGNES DE DESSERTE FINE DES TERRITOIRES (LDFT)

Une autre des priorités concerne les lignes de desserte fine des territoires. L'objectif est de consolider le maillage ferroviaire de la région Nouvelle-Aquitaine et de réduire la vétusté du réseau. La priorité est donnée aux lignes :

- Poitiers-Limoges, avec l'ambition d'améliorer progressivement la desserte entre les 2 agglomérations dont le développement est stratégique pour la Nouvelle-Aquitaine ;
- Bordeaux – Le Verdon, qui constitue un axe du projet de SERM girondin, avec comme enjeu la régénération de la voie et la caténaire pour permettre le déploiement d'un service express renforcé.

Afin d'accompagner le développement de l'agglomération de Limoges et de répondre aux attentes très fortes des territoires, la régénération des lignes Limoges-Poitiers, Limoges-Ussel et Limoges-Angoulême fait l'objet d'un soutien financier significatif.

La ligne Niort-Saintes constitue également un axe stratégique pour lequel des travaux importants sont prévus pour la période 2023-2027, notamment pour finaliser la régénération de la voie, entamée dans le cadre du CPER précédent, et aussi pour servir d'itinéraire de substitution à l'autoroute ferroviaire Cherbourg-Mouguerre, dans l'attente des travaux nécessaires au droit des tunnels sur l'axe Bordeaux-Poitiers-Tours.

Compte tenu de l'état fortement dégradé du réseau, une enveloppe de 75 M€ est prévue afin de réaliser ponctuellement des travaux d'urgence permettant de maintenir la performance des lignes dans l'attente des travaux lourds de régénération des lignes. Cela pourra être le cas par exemple de la ligne Périgueux-Brive pour laquelle les études engagées sur le CPER 2015-2022 seront menées à bien pour un démarrage des travaux envisagé sur la prochaine contractualisation.

2.1.4. MISE EN ACCESSIBILITÉ DES GARES

Conformément aux schémas directeurs d'accessibilité des gares et au schéma directeur de modernisation de la ligne POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse), 114 M€ seront mobilisés afin de poursuivre la mise en accessibilité des gares. A noter que les mises en accessibilité des gares régionales de Bressuire, Jonzac, Chasseneuil, Ruelle et Saint-Junien seront coordonnées avec les travaux de régénération/réouverture de la voie prévus au-delà de 2027. Les 2 gares nationales complémentaires de Saint-Jean-de-Luz et Surgères seront également traitées après 2027.

2.1.5. FRET FERROVIAIRE

Le fret ferroviaire et la multimodalité sont des éléments incontournables et fondamentaux de la politique de lutte contre le réchauffement climatique. Pour une logistique moins émettrice, la Région Nouvelle-Aquitaine mène aux côtés de l'État une politique volontariste de soutien au report modal. Une synergie des volontés en France, tant du côté de l'Etat que des acteurs ou des citoyens, a permis de réaffirmer l'importance du fret ferroviaire face aux crises climatiques, énergétiques et sanitaires.

La Région Nouvelle-Aquitaine s'inscrit dans ces dynamiques, en appui aux objectifs affichés par l'Etat dans la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire instaurée par l'article 178 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM).

En cohérence avec les engagements nationaux et régionaux, un volet fret a été inclus dans le CPER afin de donner au transport de marchandises les moyens d'une véritable relance en soutenant les projets favorisant le report modal et les entreprises pour une logistique et un transport durables. Ce volet comporte 117 M€ d'investissements afin notamment d'atteindre l'objectif de doublement de la part du fret ferroviaire au niveau national en 2030.

Ce volet du CPER reflète ce volontariste en faveur du fret ferroviaire en soutenant :

- des projets emblématiques et stratégiques comme l'autoroute ferroviaire Cherbourg-Mouguerre ;
- la modernisation des plateformes multimodales sur son territoire ;
- les investissements nécessaires pour la sauvegarde des voies capillaires fret et les installations terminales embranchées qui les alimentent et vont au plus près des entreprises ;
- les aménagements nécessaires pour renforcer les capacités de circulation et optimiser l'exploitation ferroviaire.

2.2 - LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL



La modernisation du réseau routier national reste indispensable y compris dans une logique de multimodalité. Ainsi, pour soutenir le développement de l'agglomération de Limoges, la poursuite de la réalisation des travaux d'aménagement sur les axes Limoges-Poitiers (RN147) et Limoges-Angoulême (RN141) constitue une priorité pour l'État et la Région.

Le financement de la fin des opérations déjà engagées sur le CPER 2015-2022 constitue la seconde priorité de l'État pour ce volet routier du CPER. La rocade de Bordeaux (A630), la RN10 dans la Vienne, la RN134 dans les Pyrénées-Atlantiques et la RN147 en Haute-Vienne sont concernées par un achèvement des travaux sur la période 2023-2027.

L'étude du nœud routier constitué par l'A10, la RN89 et la rocade bordelaise au nord de l'agglomération revêt un enjeu important compte tenu des congestions récurrentes qui limitent l'accès et la traversée de la métropole. Ce projet présente par ailleurs un intérêt convergent avec les voies réservées projetées sur l'A10 sur le réseau concédé à Vinci Autoroutes.



2.3 - LES VÉLOROUTES, ISSUES DES SCHÉMAS NATIONAL ET RÉGIONAL

Le tourisme à vélo est, depuis ces dix dernières années, une activité de tourisme et de loisir de plus en plus prisée avec 22 millions de français qui déclarent faire du vélo pendant leurs vacances. Le cyclotourisme est devenu la première pratique d'itinérance touristique, devant la randonnée pédestre, avec plus de 9 millions de séjours cyclistes chaque année (dont 20 % de cyclo touristes étrangers), 90 millions de nuitées et 4,2 milliards de retombées directes, elle place la France au second rang des destinations mondiales pour le tourisme à vélo après l'Allemagne.

On constate une croissance continue de la pratique, accélérée par la crise sanitaire, et par la mobilisation de l'Etat, des Régions, des collectivités locales et des acteurs institutionnels du tourisme pour créer les conditions de la pratique du vélo, notamment de loisirs, et pour structurer la filière.



Le déploiement de divers schémas a constitué un élément essentiel de cette structuration :

- le Schéma National des véloroutes et voies vertes (25 600 km, dont 70 % sont utilisées à des fins de loisirs et de tourisme) ;
- le Schéma EuroVelo, constitué de dix itinéraires européens traversants l'hexagone, et dont certaines Eurovéloroutes ont d'ores et déjà acquis une notoriété internationale comme la Vélodyssée (littoral Atlantique), la Loire à Vélo (Val-de-Loire) ou la Via Rhôna ;
- les Schémas Régionaux des véloroutes et voies vertes, complétant le maillage précédent, et permettant d'irriguer les territoires en reliant les grands itinéraires entre eux.

Dotée de 2 EuroVelo, 14 itinéraires nationaux et 27 itinéraires d'enjeu régional, la Nouvelle-Aquitaine détient un potentiel de 6 740 km de réseaux cyclables favorisant les pratiques itinérantes, de loisirs et de mobilités en séjours.

Depuis la crise sanitaire et les prises de conscience des enjeux liés aux nécessaires transitions environnementales, le besoin de « consommer » ses vacances autrement, doublé du souci de réduire l'impact carbone de nos modes de transports pour accéder aux destinations, font du voyage à vélo et des mobilités en séjours, un des axes du développement du tourisme « durable » en Nouvelle-Aquitaine.

Les collectivités locales sont porteuses d'un grand nombre de projets qui pourront être réalisés au cours de la période 2023-2027.

Dans le cadre de ce premier volet « Véloroutes » inscrit au CPER, ciblant les projets d'itinéraires inscrits aux schémas national et régional des véloroutes, une enveloppe globale de 14 M€ (Etat + Région) est prévue pour répondre aux sollicitations des collectivités ayant d'ores et déjà manifesté leur intérêt pour l'aménagement de pistes cyclables sur des itinéraires longues distances.

Ainsi, sur la base d'une clé de répartition à parité, à hauteur de 25 % chacun, l'Etat et la Région soutiendront les projets « véloroutes » dans la période du CPER 2023-2027.

Cependant, au regard de la dynamique de réalisation de ces projets, et des autres projets du volet mobilités, l'Etat et la Région envisagent la possibilité d'abonder ce volet par voie d'avenant.

2.4 - LES GRANDS PORTS MARITIMES

Les ports de commerce de la façade atlantique néo-aquitaine sont des vecteurs essentiels d'aménagement du territoire et de développement économique. Leviers économiques et instruments privilégiés de la compétitivité des territoires, ils constituent des atouts à conforter notamment dans leur dynamique multimodale.

Les opérations d'aménagements des Grands ports maritimes de la Rochelle et Bordeaux projetées dans le cadre du CPER 2023-2027 permettront d'adapter les infrastructures portuaires à l'évolution du transport maritime en renforçant la polyvalence en matière de réception de tout type de marchandises, la multimodalité et la décarbonation des activités maritimes. Ces opérations anticipent au mieux les besoins de demain afin de préserver et renforcer leur compétitivité. Elles répondent à des enjeux économiques majeurs pour leur développement, et sont nécessaires à la préservation et l'accroissement de la valeur ajoutée des Grands ports maritimes sur les territoires.



3. Les engagements pour des mobilités durables

Les nombreux projets et leur articulation avec les schémas d'aménagement du territoire, la nécessité d'organiser les chaînes de déplacements, l'importance des moyens investis dans les infrastructures et les services de transports impliquent de consolider la coopération entre les territoires et la mise en place d'une coordination. La Région Nouvelle-Aquitaine, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité à l'échelle régionale et cheffe de file des mobilités, a mis en place des modalités de coordination adaptées et poursuit leur consolidation dans une approche partenariale en veillant à promouvoir une approche multimodale.

La période 2023-2027 sera mise à profit par l'État et la Région pour donner davantage de visibilité à l'impact des investissements réalisés en matière de mobilités en favorisant la mise en place d'outils d'observation et d'indicateurs partagés par l'ensemble des collectivités.

3.1 - LA GOUVERNANCE DES MOBILITÉS

LE COMITÉ DES PARTENAIRES RÉGIONAL

En Nouvelle-Aquitaine, la Région a installé le comité régional des partenaires dont la création a été délibérée le 13 décembre 2021. La Région a tenu son premier comité des partenaires réunissant plus de 130 participants le 17 avril 2023. Cette nouvelle instance de concertation remplace l'ancienne « conférence régionale permanente de la mobilité et des transports » et se réunira une fois par an. Elle garantit notamment un dialogue entre les AOM, les usagers et les employeurs pour échanger et débattre autour des évolutions de la politique régionale de la mobilité.

LES COMITÉS DES PARTENAIRES DES AOM LOCALES

La mise en place de comité de partenaires par chaque autorité organisatrice de mobilité est une obligation de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM). Ces comités réunissent à minima les représentants des usagers et des employeurs, afin d'instaurer un dialogue permanent entre les différentes parties du système de mobilité. Ils peuvent également associer d'autres partenaires, en fonction des besoins et des spécificités locales du territoire (associations environnementales, chambres consulaires, Département, opérateur de mobilité...). Ils sont consultés avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité mise en place, des orientations de la politique tarifaire, de la qualité des services et de l'information, avant toute instauration ou évolution du taux du versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption d'un document de planification.

A ce jour, parmi les 62 EPCI qui ont la compétence AOM, 27 ont installé leur comité des partenaires.

LES EXPÉRIMENTATIONS « COMITÉ DES MOBILITÉS »

Des démarches de type « comités des mobilités » seront mises en place en Gironde et autour de l'agglomération de la Rochelle afin d'apporter une réponse partenariale et multimodale aux enjeux de déplacements sur ces territoires. Il s'agit d'avoir une réponse globale aux problématiques de déplacement en sortant d'une logique exclusivement routière pour faciliter les solutions permettant le report modal.

NOUVELLE-AQUITAINE MOBILITÉS (NAM)

Avant la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), la Région Nouvelle-Aquitaine et 26 collectivités autorités organisatrices de la mobilité ont décidé de rassembler leurs compétences et leurs ressources afin de créer le Syndicat mixte SRU « Nouvelle-Aquitaine Mobilités », en date du 13 juillet 2018. Son rôle est de développer, faciliter et promouvoir les transports en commun et l'intermodalité sur le périmètre de la région en étroit lien avec l'ensemble des acteurs de la mobilité. NAM compte aujourd'hui 33 membres, 40 réseaux de transports concernés et 84 061km² couverts, ce qui en fait le plus grand syndicat mixte intermodal de France. NAM et ses membres développent des services mutualisés sous la marque Modalis (information voyageur, solutions billettiques, support unique numérique), créent une connaissance partagée (études multimodales, tarification, open data) et imaginent les déplacements de demain (mobilités alternatives, SERM). Autant de projets qui participent à faire de la mobilité un bien commun ; un service partagé entre usagers, collectivités et transporteurs visant à connecter l'ensemble des territoires : ruraux, urbains et périurbains, « sans couture » du point de vue de l'usager, quel que soit le territoire, l'exploitant de transports ou l'autorité organisatrice. Les discussions couvrent en effet les services de proximité (vélos en libre-service) jusqu'aux TER ou aux TGV. La gouvernance du syndicat repose sur un conseil syndical ainsi que sur 5 bassins de mobilités, chacun présidés par le Vice-Président de la plus grande collectivité autorité organisatrice de la mobilité urbaine du territoire. C'est à cette échelle que sont discutés les projets et les études menés par le syndicat avec les membres.

La billettique est un des leviers pour un transport sans couture. Dès 2016, la Région a développé son système d'information multimodale référençant 35 réseaux de transport pour proposer aux usagers un calculateur de trajet sous la marque Modalis. Aujourd'hui confié à Nouvelle-Aquitaine Mobilités, le calculateur d'itinéraire en temps réel propose une solution de déplacement claire sur la base de toute l'offre de mobilité existante. NAM et ses membres impulsent, sur la base de cet outil, un projet de MaaS (Mobility As a Service : application smartphone) à l'échelle régionale pour faciliter le parcours des usagers d'ici à 2026. Cette évolution s'articule avec le déploiement d'une nouvelle billettique régionale et d'une nouvelle distribution des titres indépendante, dans une logique d'interopérabilité entre l'ensemble des réseaux de transport néo-aquitains.

Engagé depuis 2019, le projet de MaaS a débuté par le déploiement de la carte unique Modalis pour harmoniser les coopérations entre réseaux et simplifier l'expérience usager. Elle permet de passer d'un mode de transport à un autre grâce à un support unique. Parallèlement, le ticket Modalis (M-Ticket) a été déployé sur les 12 réseaux de cars régionaux et de nombreux réseaux urbains. Ce titre est disponible à la vente depuis l'été 2020 sur l'application dédiée *Modalis*. NAM a également lancé en 2023 des applications dédiées : *Modalis Covoiturage* et *Vélo Modalis*. Ces différentes applications font parties du MaaS intégré à l'échelle régionale qui permettra à l'usager de s'informer sur son trajet, acheter son titre de transport (M-Ticket, Carte Modalis et carte bancaire), et de valider son titre dans les différents réseaux. L'ambition de la Région est de pouvoir vendre à terme l'ensemble des services de mobilité : urbains, régionaux et longue distance.

LES COMITÉS DE SUIVI DES DESSERTES FERROVIAIRES ET LES COMITÉS DE LIGNES

Trois comités de suivi des dessertes ferroviaires concernant la Nouvelle-Aquitaine sont pilotés par l'État au titre des trains d'équilibre des territoires, POLT, Bordeaux-Marseille et Nantes-Bordeaux. Pour la ligne POLT, le pilotage, assuré par le préfet de région, est renforcé depuis mars 2023 par un groupe de travail trimestriel réunissant les membres du comité dont l'objet est de faire le point sur les engagements pris par SNCF et l'Etat sur la ligne, les modifications du plan de transport et le suivi du schéma de modernisation de la ligne.

La Région a mis en place 14 comités de ligne afin de permettre aux usagers d'échanger avec la Région, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sur le TER.

Ces temps de concertation représentent pour la Région une étape importante et une priorité dans le dialogue avec les usagers pour améliorer le service et adapter l'offre aux besoins. Pour participer à la concertation, les usagers peuvent déposer des contributions en ligne sur une plateforme digitale et assister aux réunions publiques des comités de ligne. Les comités de lignes, ouverts à tous, sont l'occasion de faire le bilan de l'année écoulée, de présenter les perspectives 2024, en termes de qualité de service, fréquentation, travaux sur les infrastructures et les gares et de présenter les horaires envisagés au prochain changement de service annuel.

LES BASSINS DE MOBILITÉ ET LES CONTRATS OPÉRATIONNELS DE MOBILITÉ (COM) (CF CARTE EN ANNEXE)

La Région a arrêté les périmètres des bassins et la feuille de route des contrats opérationnels de mobilité le 13 décembre 2021 : 54 bassins de mobilité ont ainsi été définis par la Région. Les objectifs des contrats opérationnels à l'échelle de ces bassins ont été arrêtés en cohérence avec le

cadre d'intervention régionale portant sur les contrats de mobilité adopté en séance plénière du 17 décembre 2020. Quatre contrats opérationnels de mobilité ont été signés sur les bassins Sud-Vienne (86), Vézère-Auvezère (19), Haute-Gironde (33) et Vals de Saintonge (17). Seize contrats sont en cours de négociation sur l'ensemble de la Région.

LES PLANS D'ACTION COMMUNES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE

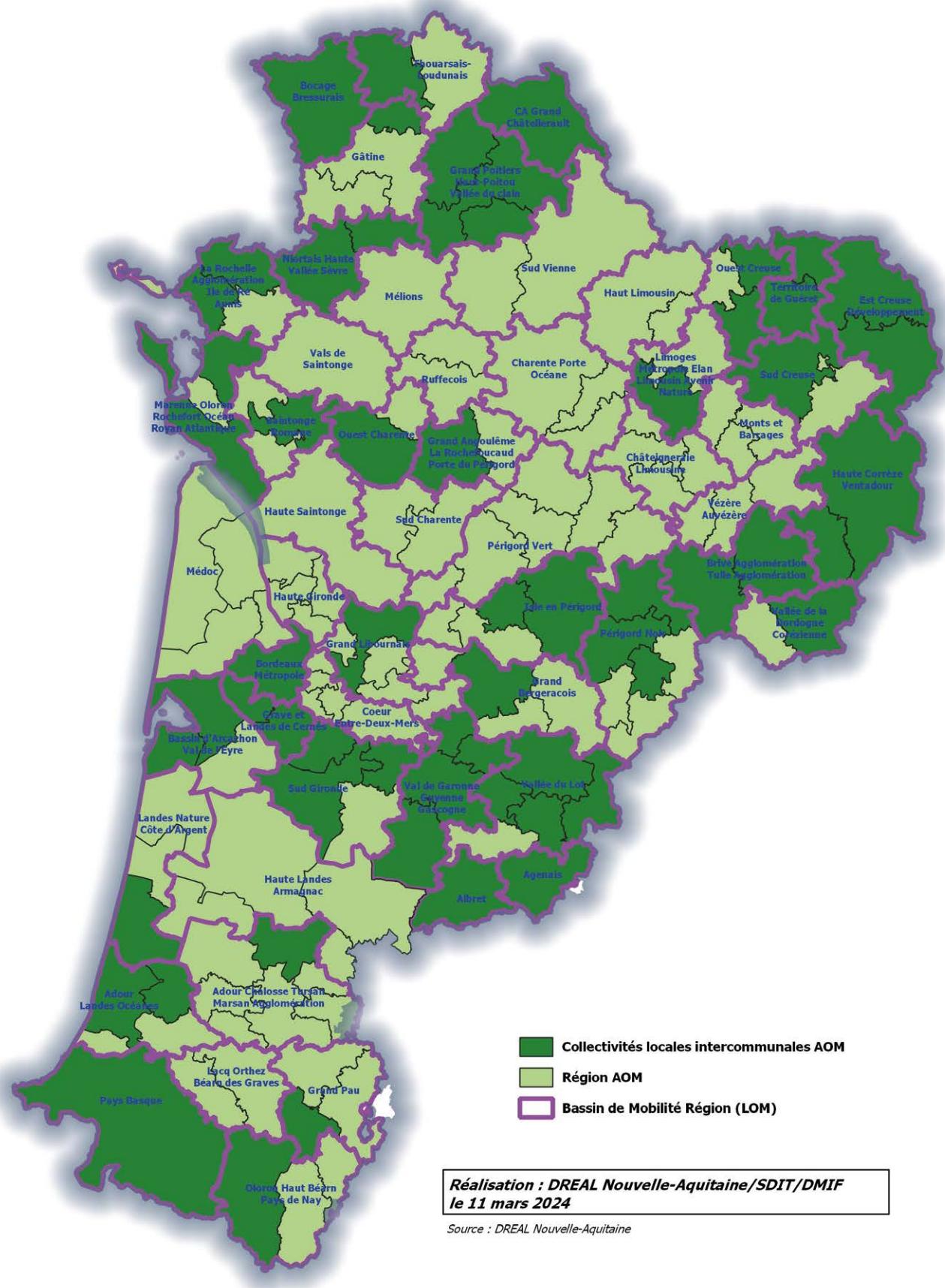
La Loi d'Orientation des Mobilités (loi LOM) confie aux Régions et aux Départements l'élaboration conjointe de plans d'actions en matière de mobilité solidaire (PAMS). Ce document vise à coordonner l'action des acteurs de la sphère sociale, de l'emploi et de l'insertion avec les autorités en charge de la mobilité et faire émerger une stratégie de mobilité dédiée aux publics vulnérables. Cette démarche, à mener en parallèle des COM, implique une mobilisation active de la Région et des Départements. C'est pourquoi la Région a proposé aux Départements volontaires d'initier des PAMS à l'échelle départementale. Plusieurs Départements se sont manifestés en ce sens. Par ailleurs, la mobilité solidaire est aujourd'hui abordée dans le volet diagnostic du Contrat Opérationnel de Mobilité, avec un recensement des dispositifs existants à l'échelle des bassins de mobilité concernés. De nombreux projets sont déjà financés par les Départements, mais aussi par la Région au titre de l'économie sociale et solidaire.

3.2 - OBSERVATOIRE RÉGIONAL CONJOINT DES MOBILITÉS

Pour mesurer l'atteinte des objectifs, Etat et Région s'engagent à travailler sur les conditions de mise en place, en partenariat avec les autres AOM, d'un observatoire des mobilités durables qui pourrait alimenter les travaux du comité des partenaires régional. Dans un premier temps, cet observatoire aura pour mission de définir et mesurer certains indicateurs de suivi de mise en œuvre du CPER et pourra être complété dans un second temps de tout indicateur complémentaire pertinent.

La réduction des gaz à effet de serre sera prise en considération dans le dispositif d'observation afin d'alimenter la déclinaison de la planification écologique et la feuille de route Néo Terra.

54 Bassins de Mobilité de la Nouvelle-Aquitaine



3.3 - LOGISTIQUE

Dans le cadre du Comité interministériel de la logistique, s'est tenue le 11 octobre 2022 la première conférence régionale de la logistique en Nouvelle-Aquitaine, co-organisée par l'État, la Région et l'Observatoire régional des transports. En réunissant des acteurs de tous les maillons de la chaîne logistique, des donneurs d'ordres, aux transporteurs, gestionnaires de réseaux mais également collectivités territoriales, organismes de formation, etc, il s'agissait d'impulser une dynamique public-privé dans les politiques logistiques. Cette conférence a permis d'aborder les défis auxquels la filière fait face pour concilier développement économique et gestion raisonnée et durable des espaces et des ressources. Les travaux issus des ateliers ont permis d'identifier des pistes de travail et d'actions. Il en ressort en priorité la nécessaire connaissance du foncier logistique, l'importance de l'accompagnement des entreprises pour décarboner la filière et favoriser le report modal, ainsi que le renforcement de la communication sur les métiers pour attirer des salariés.

En outre, la Région finalise la modification du volet logistique du SRADDET qui fixe l'objectif de structurer le développement des activités logistiques en recherchant l'équilibre territorial, la décarbonation du transport, la qualité environnementale des projets d'une part et en privilégiant les localisations permettant le report modal vers le ferroviaire, le maritime et le fluvial et l'implantation sur des sites déjà artificialisés d'autre part.

Sur cette base, et dans un contexte de territorialisation de la planification écologique, de développement d'industries vertes et de gestion économe du foncier, État et Région pérenniseront la conférence logistique régionale afin de renforcer les synergies entre les acteurs publics et privés pour relever les défis de la transition de la filière logistique, de la compétitivité, de la réindustrialisation des territoires et de la relance du fret ferroviaire.

L'observatoire régional des transports pourra être mobilisé pour mettre en place des suites de la conférence.



4. Suivi

Un bilan du volet mobilités sera établi tous les 2 ans par l'État et la Région.

Un point complet pourra être dressé au cours du CPER pour définir les éventuelles conditions d'ajustement de contenu ou de redéploiement d'enveloppes.

Fait à Bordeaux, le

Le Préfet de la région
Nouvelle-Aquitaine

Etienne GUYOT

Le Président du Conseil régional
de Nouvelle-Aquitaine

Alain ROUSSET



PRÉFET
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE

Liberté
Égalité
Fraternité

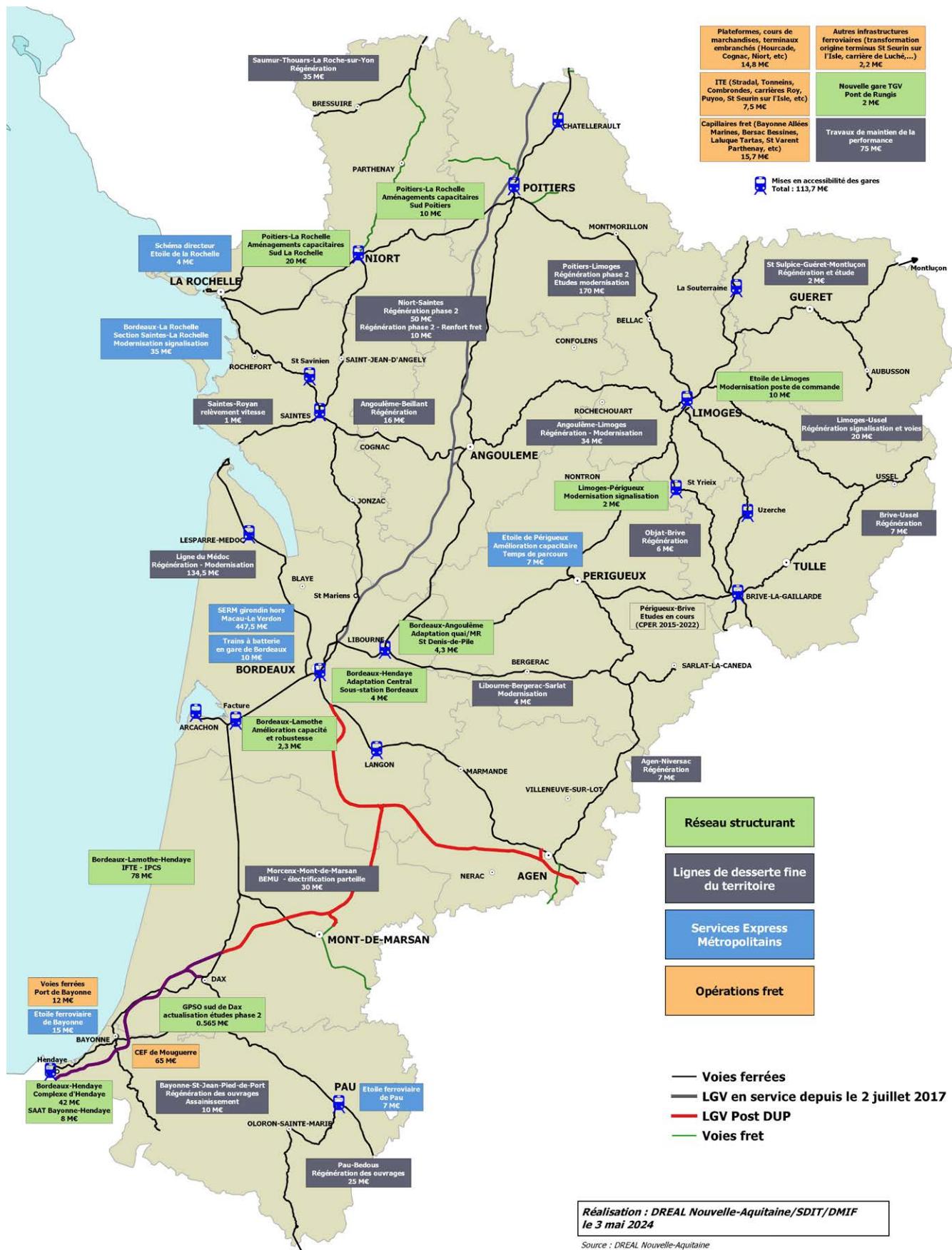


RÉGION
**Nouvelle-
Aquitaine**

ANNEXE

LES PROJETS INSCRITS AU CPER ET LEUR FINANCEMENT

Opérations ferroviaires



Services express régionaux métropolitains

| N° | Dpt | Opérations | Nature des dépenses à engager | TOTAL | Etat | | Région | | Autres CL | |
|---------------------------|-----|---|-------------------------------|---------------|------|---------------|--------|--------------|-----------|---------------|
| | | | | | % | M€ | % | M€ | % | M€ |
| 1.1 | 17 | Bordeaux-La Rochelle : modernisation de la signalisation Saintes-La Rochelle | Travaux | 35 M€ | 33 % | 11,67 | 33 % | 11,67 | 33 % | 11,67 |
| 1.2 | 17 | Schéma directeur de l'étoile de La Rochelle | Etude | 4 M€ | 33 % | 1,33 | 33 % | 1,33 | 33 % | 1,33 |
| 1.3 | 24 | Etoile de Périgueux : amélioration capacitaire et temps de parcours | Etude | 7 M€ | 33 % | 2,33 | 33 % | 2,33 | 33 % | 2,33 |
| 1.4 | 33 | SERM girondin hors Macau – Le Verdon | Travaux | 447,5 M€ | 33 % | 149,17 | 15 % | 65,54 | 52 % | 232,79 |
| 1.5 | 33 | Trains à batterie en gare de Bordeaux | Travaux | 10 M€ | 33 % | 3,33 | 67 % | 6,67 | - | - |
| 1.6 | 64 | Etoile ferroviaire de Pau : amélioration capacitaire et temps de parcours | Etude | 7 M€ | 33 % | 2,33 | 33 % | 2,33 | 33 % | 2,33 |
| 1.7 | 64 | Etoile ferroviaire de Bayonne : amélioration capacitaire et temps de parcours | Etude | 15 M€ | 33 % | 5 | 33 % | 5 | 33 % | 5 |
| TOTAL SERM (en M€) | | | | 525,50 | | 175,16 | | 94,87 | | 255,45 |

* CL : Collectivités locales



Projets sur le réseau ferroviaire structurant

| N° | Dpt | Opérations | Nature des dépenses à engager | TOTAL | Etat | | Région | | Autres | |
|---|-------|--|-------------------------------|---------------|-------|-------------|--------|--------------|--------|--------------|
| | | | | | % | M€ | % | M€ | % | M€ |
| 2.1 | 17 | Poitiers-La Rochelle : aménagements capacitaire Sud La Rochelle | Travaux | 20 M€ | 50 % | 10 | 33 % | 6,67 | 16,7 % | 3,33 |
| 2.2 | 33 | Bordeaux-Hendaye : adaptation Central Sous-Station de Bordeaux | Travaux | 4 M€ | 60 % | 2,4 | 40 % | 1,6 | - | - |
| 2.3 | 33 | Bordeaux-Angoulême: adaptation des quais/ MR (St Denis de Pile) | Travaux | 4,3 M€ | 60 % | 2,58 | 40 % | 1,72 | - | - |
| 2.4 | 33 | Bordeaux-Lamothe : amélioration de la capacité et de la robustesse | Travaux | 2,3 M€ | 60 % | 1,38 | 40 % | 0,92 | - | - |
| 2.5 | 64 | Bordeaux-Hendaye : complexe d'Hendaye | Travaux | 42 M€ | 40% | 16,8 | 30 % | 12,6 | 30 % | 12,6 |
| 2.6 | 64 | Bordeaux-Hendaye : modernisation de la signalisation entre Bayonne et Hendaye (SAAT) | Travaux | 8 M€ | 60 % | 4,8 | 40 % | 3,2 | - | - |
| 2.7 | 86 | Poitiers-La Rochelle : aménagements capacitaire Sud Poitiers | Travaux | 10 M€ | 60 % | 6 | 40 % | 4 | - | - |
| 2.8 | 87 | Etoile de Limoges : modernisation du poste de commande signalisation | Etude | 10 M€ | 40 % | 4 | 60 % | 6 | - | - |
| 2.9 | 24/87 | Limoges-Périgueux : modernisation de la signalisation | Etude | 2 M€ | 50 % | 1 | 50 % | 1 | - | - |
| 2.10 | 33/40 | Bordeaux-Lamothe-Hendaye : IFTE et IPCS | Travaux | 78 M€ | 60 % | 46,8 | 40 % | 31,2 | - | - |
| 2.11 | 40/64 | Actualisation des études de la phase 2 de GPSO au sud de Dax | Etude | 0,56 M€ | 25 % | 0,14 | 25 % | 0,14 | 50 % | 0,28 |
| 2.12 | IdF | Nouvelle gare TGV de Pont de Rungis | Travaux | 2 M€ | 100 % | 2 | - | - | - | - |
| TOTAL Projets structurants (en M€) | | | | 183,16 | | 97,9 | | 69,05 | | 16,21 |

Lignes de desserte fine des territoires

| N° | Dpt | Opérations | Nature des dépenses à engager | TOTAL | Etat | | Région | | Opérateur | | Autres CL* | |
|--|-------|---|-------------------------------|--------------|---------------|-------|---------------|--------------|-----------|--------------|------------|------|
| | | | | | % | M€ | % | M€ | % | M€ | % | M€ |
| 3.1 | 16 | Angoulême-Beillant : régénération ouvrages | Travaux | 16 M€ | 31,5 % | 5,04 | 60 % | 9,60 | 8,5 % | 1,36 | - | - |
| 3.1 | 17 | Saintes-Royan : relèvement de vitesse | Etude | 1 M€ | 40 % | 0,4 | 60 % | 0,6 | - | - | - | - |
| 3.3 | 19 | Brive-Ussel : régénération de la voie | Etude | 7 M€ | 40 % | 2,8 | 60 % | 4,2 | - | - | - | - |
| 3.4 | 19 | Objat-Brive : régénération | Travaux | 6 M€ | - | - | 100 % | 6 | - | - | - | - |
| 3.5 | 23 | St-Sulpice-Guéret/Montluçon : régénération voie et étude complémentaire Guéret - Felletin | Etude | 2 M€ | 30 % | 0,6 | 70 % | 1,4 | - | - | - | - |
| 3.6 | 24 | Libourne-Bergerac-Sarlat : modernisation | Etude | 4 M€ | 30 % | 1,2 | 70 % | 2,8 | - | - | - | - |
| 3.7 | 33 | Ligne du Médoc : régénération de la voie + modernisation | Travaux | 134,5 M€ | 21,5 % | 28,92 | 21 % | 28,85 | 8,5 % | 11,43 | 49 % | 65,3 |
| 3.8 | 64 | Bayonne-Saint-Jean-Pied-de-Port : régénération des ouvrages et assainissement | Travaux | 10 M€ | 21,5 % | 2,15 | 70 % | 7 | 8,5 % | 0,85 | - | - |
| 3.9 | 64 | Pau-Bedous : régénération des ouvrages | Travaux | 25 M€ | 30 % | 7,5 | 70 % | 17,5 | - | - | - | - |
| 3.10 | 79 | Saumur-Thouars-La Roche-sur-Yon : régénération de la voie | Travaux | 35 M€ | - | - | 100 % | 35 | - | - | - | - |
| 3.11 | 16/87 | Angoulême-Limoges : régénération de la voie et étude de modernisation | Etude | 34 M€ | 40 % | 13,60 | 43,5 % | 14,79 | - | - | 16,5 % | 5,61 |
| 3.12 | 17/79 | Niort-Saintes : régénération voie (phase 2) | Travaux | 50 M€ | 31,5 % | 15,75 | 60 % | 30 | 8,5 % | 4,25 | - | - |
| 3.13 | 17/79 | Niort-Saintes : régénération voie (phase 2 – travaux renfort fret) | Travaux | 10 M€ | 100 % | 10 | - | - | - | - | - | - |
| 3.14 | 19/87 | Limoges-Ussel : régénération signalisation (SYMEL) et voie | Travaux | 20 M€ | 21,5 % | 4,3 | 70 % | 14 | 8,5 % | 1,70 | - | - |
| 3.15 | 24/47 | Agen-Niversac : régénération | Etude | 7 M€ | 40 % | 2,80 | 60 % | 4,2 | - | - | - | - |
| 3.16 | 33/40 | Morcenx - Mont de Marsan - BEMU - électrification partielle | Travaux | 30 M€ | - | - | 100 % | 30 | - | - | - | - |
| 3.17 | 86/87 | Poitiers-Limoges : régénération voie (phase2) et étude modernisation | Travaux | 170 M€ | 41,5 % | 70,55 | 50 % | 85 | 8,5 % | 14,45 | - | - |
| 3.18 | NA | Travaux de maintien de la performance | Travaux | 75 M€ | 35 % | 26,25 | 65 % | 48,75 | - | - | - | - |
| TOTAL Lignes de desserte fine des territoires (en M€) | | | | 636,5 | 191,86 | | 339,69 | 34,04 | | 70,91 | | |

Gares

| N° | Dpt | Opérations | Nature des dépenses à engager | TOTAL | Etat | | Région | | Opérateur | | Autres CL | |
|-----|-----|---------------------------------|-------------------------------|----------|------|------|--------|------|-----------|------|-----------|----|
| | | | | | % | M€ | % | M€ | % | M€ | % | M€ |
| 4.1 | NA | Mise en accessibilité des gares | Travaux | 113,7 M€ | - | 45,9 | - | 15,4 | - | 37,4 | - | 15 |

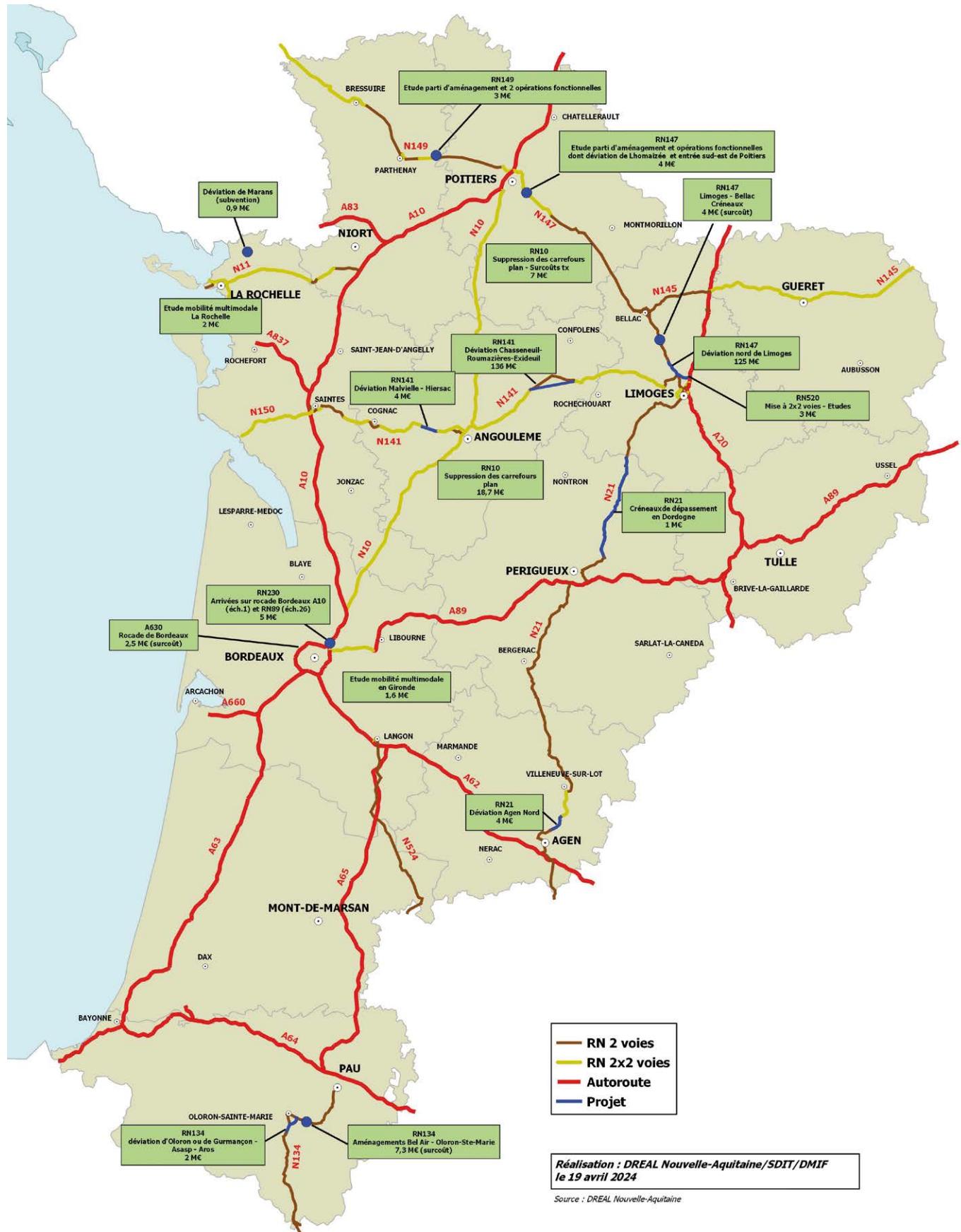
| En M€ | TOTAL | Etat | Région | Opérateur | Autres collectivités locales | Autres |
|--|----------------|---------------|---------------|--------------|------------------------------|--------------|
| TOTAL ferroviaire y compris les Services express régionaux métropolitains | 1 458,9 | 510,82 | 519,01 | 71,44 | 344,7 | 12,88 |



Opérations de fret ferroviaire

| N° | Dpt | Opérations | Nature des dépenses à engager | TOTAL | Etat | | Région | | Autres CL | | Autres | |
|---------------------------------------|-------|---|-------------------------------|---------------|------|--------------|--------|--------------|-----------|-------------|--------|--------------|
| | | | | | % | M€ | % | M€ | % | M€ | % | M€ |
| 5.1 | NA | Plateformes, cours de marchandises et terminaux embranchés (Hourcade, Cognac, Niort, etc.) | Travaux | 14,8 M€ | 40 % | 5,92 | 20 % | 2,96 | - | - | 40 % | 5,92 |
| 5.2 | 64 | Plateformes embranchées du CEF de Mouguerre | Travaux | 65 M€ | - | 20 | - | 8 | - | 11,4 | - | 25,6 |
| 5.3 | NA | Installations terminales embranchées (Stradal,Tonneins, Combrondes, carrières Roy, Puyoo, St Seurin sur l'Isle, etc.) | Travaux | 7,5 M€ | 25 % | 1,87 | 25 % | 1,87 | - | - | 50 % | 3,75 |
| 5.4 | 40/64 | Voies ferrées portuaires à Bayonne | Travaux | 12 M€ | - | 3,2 | 50 % | 6 | - | - | | 2,8 |
| 5.5 | NA | Capillaires fret (Bayonne Allées Marines, Bersac Bessines, Laluque Tartas, St Varent Parthenay, etc.) | Travaux | 15,7 M€ | - | 5,02 | - | 5,87 | - | 4,80 | - | - |
| 5.6 | NA | Autres infrastructures ferroviaires (transformation origine terminus de Saint Seurin sur l'Isle, carrières de Luché établissement de pleine ligne...) | Travaux | 2,2 M€ | 40 % | 0,88 | 20 % | 0,44 | - | - | 40 % | 0,88 |
| TOTAL fret ferroviaire (en M€) | | | | 117,19 | | 36,89 | | 25,14 | | 16,2 | | 38,95 |

Opérations routières



Opérations routières

| N° | Dpt | Opérations | Nature des dépenses à engager | TOTAL | Etat | | Région | | Autres CL | |
|---|-------|---|-------------------------------|------------|-------|---------------|--------|--------------|-----------|--------------|
| | | | | | % | M€ | % | M€ | % | M€ |
| 6.1 | 16 | RN141 – Déviation de Chassenœuil-Roumazières-Exideuil | Travaux | 136 M€ | 60 % | 81,6 | 22 % | 29,92 | 18 % | 24,48 |
| 6.2 | 16 | RN141 – Déviation de Malvielle-Hiersac | Etude | 4,0 M€ | 50 % | 2 | - | - | 50 % | 2 |
| 6.3 | 16 | RN10 – Suppression des carrefours plan | Travaux | 18,7 M€ | 100 % | 18,7 | - | - | - | - |
| 6.4 | 17 | Etude mobilité multimodale La Rochelle | Etude | 2 M€ | 50 % | 1 | - | - | 50 % | 1 |
| 6.5 | 17 | Déviation de Marans (subvention) | Etude | 0,9 M€ | 100 % | 0,9 | - | - | - | - |
| 6.6 | 24 | RN21 – Crêneaux de dépassement en Dordogne | Etude | 1 M€ | 50 % | 0,5 | - | - | 50 % | 0,5 |
| 6.7 | 33 | A630 – rocade de Bordeaux surcoûts travaux | Travaux | 2,5 M€ | 50 % | 1,25 | - | - | 50 % | 1,25 |
| 6.8 | 33 | RN230 - Arrivées sur rocade Bordeaux A10 (éch. 1) et RN89 (éch. 26) | Etude | 5 M€ | 50 % | 2,5 | - | - | 50 % | 2,5 |
| 6.9 | 33 | Etude mobilité multimodale en Gironde | Etude | 1,6 M€ | 50 % | 0,8 | - | - | 50 % | 0,8 |
| 6.10 | 47 | RN21 – Déviation d'Agen nord | Etude | 4 M€ | 50 % | 2 | - | - | 50 % | 2 |
| 6.11 | 64 | RN134 – Aménagements entre Bel Air et Oloron – surcoûts travaux | Travaux | 7,3 M€ | 100 % | 7,3 | - | - | - | - |
| 6.12 | 64 | RN134 – Déviation d'Oloron ou aménagements au droit de Gurmençon Asasp Aros | Etude | 2 M€ | 50 % | 1 | - | - | 50 % | 1 |
| 6.13 | 86 | RN10 – Suppression des carrefours plan – surcoûts travaux | Travaux | 7 M€ | 100 % | 7 | - | - | - | - |
| 6.14 | 86/87 | RN147 – Etude du parti d'aménagement et d'opérations fonctionnelles dont déviation de Lhommaizé et entrée sud-est de Poitiers | Etude | 4 M€ | 50 % | 2 | 15 % | 0,6 | 35 % | 1,4 |
| 6.15 | 87 | RN147 – Déviation au nord de Limoges | Travaux | 125 M€ | 69 % | 86,25 | 15 % | 18,75 | 16 % | 20 |
| 6.16 | 87 | RN147 – Crêneaux Limoges-Bellac – surcoûts travaux | Travaux | 4 M€ | 32 % | 1,29 | 23 % | 0,91 | 45 % | 1,8 |
| 6.17 | 87 | RN520 – Mise à 2x2 voies - études | Etude | 3 M€ | 50 % | 1,5 | - | - | 50 % | 1,5 |
| 6.18 | 79/86 | RN149 – Etude du parti d'aménagement et de 2 opérations fonctionnelles | Etude | 3 M€ | 50 % | 1,5 | - | - | 50 % | 1,5 |
| TOTAL routes nationales et études multimodales (en M€) | | | | 331 | | 219,09 | | 50,18 | | 61,73 |

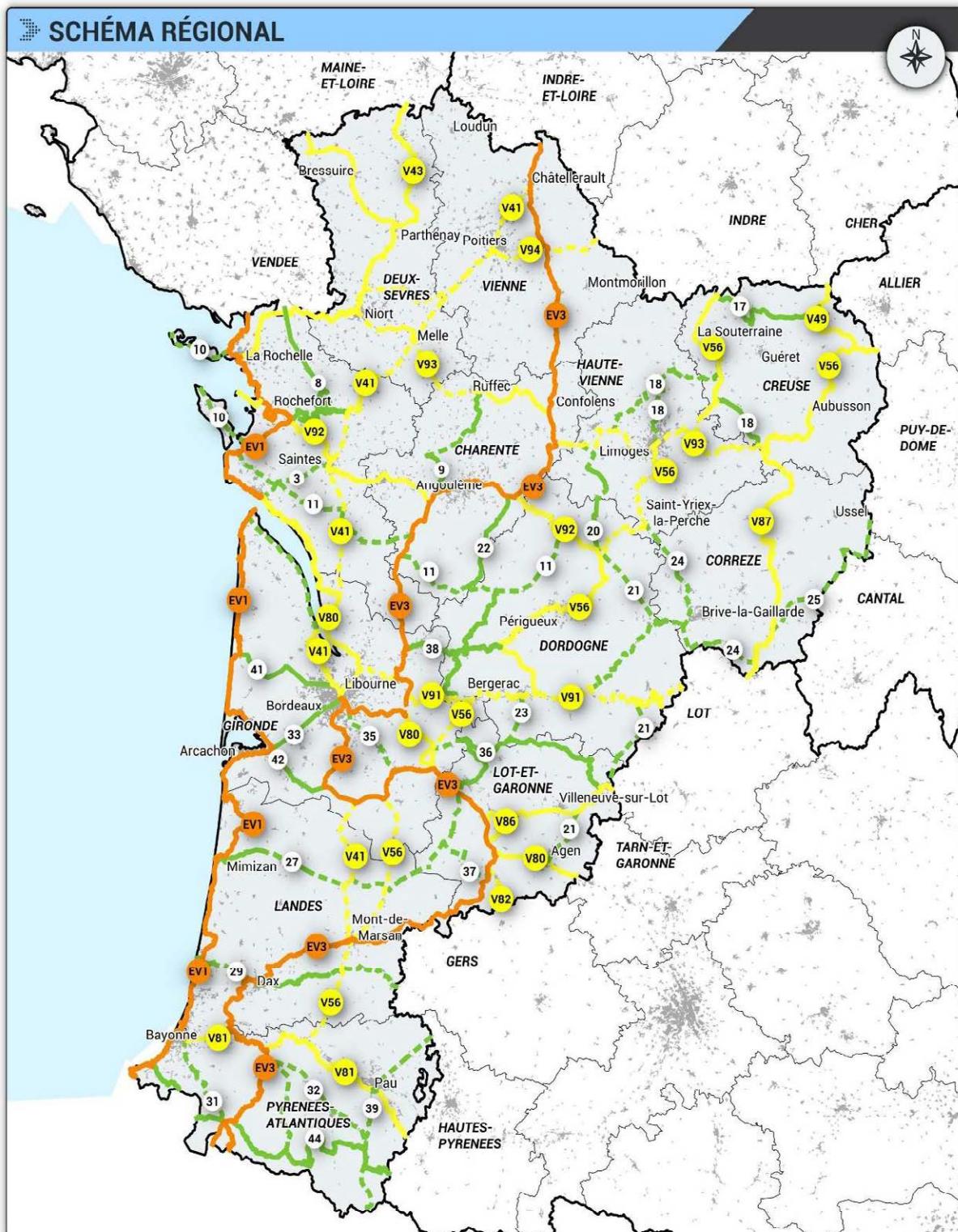
Opérations portuaires (travaux)

| N° | Dpt | Opérations | Port | TOTAL | Etat | | Région | | Opérateur | | Autres CL | | Autres | |
|---|-----|--|-----------------|-----------------|------|--------------|--------|-------------|-----------|--------------|-----------|--------------|--------|-------------|
| | | | | | % | M€ | % | M€ | % | M€ | % | M€ | % | M€ |
| 7.1 | 17 | Amélioration des accès nautiques | GPM La Rochelle | 10 M€ | 40 % | 4 | - | - | 30 % | 3 | - | - | 30 % | 3 |
| 7.2 | 17 | Terminal Chef de baie 4 (phase 2) | GPM La Rochelle | 12 M€ | 42 % | 5 | 4 % | 0,5 | 46 % | 5,5 | 8 % | 1 | - | - |
| 7.3 | 17 | Régénération du viaduc du pôle d'escale (phase 1) | GPM La Rochelle | 18 M€ | 33 % | 6 | - | - | 67 % | 12 | - | - | - | - |
| 7.4 | 17 | Aménagement d'une plateforme mixte civile et militaire | GPM La Rochelle | 3,8 M€ | - | - | - | - | 24 % | 0,9 | 26 % | 1 | 50 % | 1,9 |
| 7.5 | 17 | Hangar de stockage Repentie | GPM La Rochelle | 3,5 M€ | - | - | 31 % | 1,1 | 34 % | 1,2 | 34 % | 1,2 | - | - |
| 7.6 | 17 | Pôle de réparation et construction navales | GPM La Rochelle | 4 M€ | - | - | 25 % | 1 | 25 % | 1 | 50 % | 2 | - | - |
| 7.7 | 33 | Plateforme multimodale de Bassens | GPM Bordeaux | 11,3 M€ | 51 % | 5,76 | 16 % | 1,8 | 23 % | 2,6 | 10 % | 1,14 | - | - |
| 7.8 | 33 | Intermodalité fluviale et postes rouliers | GPM Bordeaux | 11,7 M€ | 51 % | 5,97 | 18 % | 2,1 | 19 % | 2,22 | 12 % | 1,41 | - | - |
| 7.9 | 33 | Branchemet à quai des navires | GPM Bordeaux | 13,7 M€ | 39 % | 5,34 | 15 % | 2 | 19 % | 2,6 | 7 % | 1,01 | 20 % | 2,74 |
| 7.10 | 33 | Développement de la filière navale | GPM Bordeaux | 14,9 M€ | 40 % | 5,96 | 21 % | 3,1 | 30 % | 4,47 | 5 % | 0,68 | 5 % | 0,68 |
| 7.11 | 33 | Interface ville/port – bassins à flots et Bacalan | GPM Bordeaux | 8,9 M€ | - | - | - | - | 64 % | 5,7 | 36 % | 3,20 | - | - |
| 7.12 | 33 | Terminaux de croisière | GPM Bordeaux | 2,8 M€ | - | - | - | - | 68 % | 1,9 | 32 % | 0,9 | - | - |
| TOTAL Grands Ports maritimes de Bordeaux et de La Rochelle | | | | 114,6 M€ | | 38,03 | | 11,6 | | 43,95 | | 13,55 | | 8,32 |

Aménagements cyclables

| N° | Dpt | Opérations | Nature des dépenses à engager | TO-TAL | Etat | | Région | | Autres CL | |
|------------|-----|---|-------------------------------|--------|------|----|--------|----|-----------|----|
| | | | | | % | M€ | % | M€ | % | M€ |
| 8.1 | NA | Véloroutes - Aménagements d'itinéraires inscrits au schéma national ou régional | Travaux | 28 M€ | 25 % | 7 | 25 % | 7 | 50 % | 14 |

Schéma régional des véloroutes



Itinéraires

- Eurovélo
- Véloroutes nationales
- Proposition d'inscription ou maintien au futur SRV

Avancée

- Aménagements existants
- Aménagement à créer

0 100 km

Sources :
© Les Contributeurs d'OSM

Réalisation :
Indigo - Décembre 2019

