

## **Protocole d'accord sur l'avenant au Contrat de Plan Etat-Région 2021-2027 relatif au volet « infrastructures de transport et mobilités »**

Le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2021-2027 des Pays-de-la-Loire a été signé le 25 février 2022. Comme pour l'ensemble du territoire national, le CPER Pays de la Loire n'intégrait pas de projection financière pour les infrastructures de transport et de mobilité dans l'attente de la finalisation des travaux du Comité d'Orientation des Infrastructures, dont le rapport a été remis à la Première Ministre le 23 février 2023.

Plus de la moitié des projets du Contrat d'avenir relatifs aux transports ont été intégralement réalisés à date. **Le présent protocole permet de traduire les engagements financiers pour la réalisation des projets qui s'inscrivent dans une trajectoire de moyen terme**, en particulier l'amélioration de la desserte de l'aéroport Nantes-Atlantique et des aéroports parisiens, l'amélioration du cadencement et de la régularité sur la ligne Nantes-Angers-Sablé, le renforcement des liaisons ferroviaires vers la Bretagne et la mise à 2x3 voies de la RN165.

La nouvelle programmation en matière de mobilités, portant sur la période 2023-2027, a vocation à être intégrée au CPER 2021-2027 initial par avenant, et prévoit un **investissement de l'État à hauteur de 307 M€, dont 50 M€ de contribution exceptionnelle au titre du solde des engagements du contrat d'avenir. La Région contractualisera ses propres financements à hauteur de 234,9 M€.**

Cette ambition s'accompagne du soutien hors CPER de projets qui contribueront directement à l'amélioration des mobilités en Pays de la Loire et qui sont valorisés dans le présent protocole à hauteur de 136 M€ pour l'État, et 157,9 M€ pour la Région. Il s'agit en particulier pour l'État du financement du projet ferroviaire Massy-Valenton, du financement des transports en commun en site propre, et pour l'Etat et la Région de la réouverture de la ligne Cholet – Les Herbiers.

Cet accord matérialise le haut niveau d'ambition de l'État et de la Région, aux côtés des autres partenaires, pour concrétiser l'ensemble des engagements pris ensemble dans le cadre du contrat d'avenir, pour renforcer l'accessibilité des Pays de la Loire, moderniser les mobilités du quotidien, et accélérer la décarbonation du transport et du Grand Port maritime Nantes - Saint-Nazaire.

**Ainsi, par rapport à la période 2015-2022, l'État augmente son effort financier sur le volet mobilité du CPER de +80 %, et la Région de +77 %.**

\*\*\*

Cet effort financier permet d'accélérer la transition des mobilités vers des modes de déplacement moins émetteurs de gaz à effet de serre, dans une logique de planification écologique. **Plus de deux tiers des montants du volet mobilités du CPER sont ainsi consacrés à des investissements en faveur du train, des transports collectifs et du vélo.**

Le CPER 2021-2027 énonçait les orientations stratégiques partagées sur les grandes priorités régionales en matière d'infrastructure et de transports au travers de son volet thématique 3 « relier les territoires en développant les infrastructures de transport et les mobilités de demain » :

- I. **Poursuivre les opérations de long terme initiées par le CPER 2015-2020, en particulier celles prévues par le Contrat d'avenir**, ce qui se traduira par une hausse significative des investissements sur le réseau ferroviaire structurant afin de poursuivre l'amélioration de la liaison vers Paris et la modernisation des liaisons vers la Bretagne.

La **desserte de l'aéroport Nantes-Atlantique** sera renforcée via la création d'une halte ferroviaire sur la ligne Nantes – Saint-Gilles/Pornic, la création d'une ligne de bus à haut niveau de service allant du centre-ville et de la gare de Nantes jusqu'à l'aéroport via Rezé, la création de voies d'entrecroisement sur le périphérique, et l'amélioration des cheminements vélo. Compte tenu des enjeux forts d'accessibilité de l'aéroport, l'État apportera une contribution supplémentaire exceptionnelle de 4 M€ au titre du contrat d'avenir. Sa contribution totale atteindra ainsi 23,6 M€ sur la période 2023-2027, soit 60 % du montant total des travaux.

**Les investissements permettant d'améliorer à moyen terme la régularité des trains sur la liaison ferroviaire vers Paris seront financés à titre exceptionnel intégralement par l'Etat** (à l'exception des 2,2 M€ qui relèvent de SNCF), qui renforce ainsi sa contribution au contrat d'avenir. Ils permettront la mise en place de la télésurveillance et la pose de clôtures pour prévenir les collisions avec le gibier. Ce seront concrètement 72km supplémentaires de lignes qui seront posées, pour porter d'ici 2027 à 90km le linéaire protégé, soit 5 fois plus qu'aujourd'hui. Cette protection permettra le traitement de l'essentiel des zones prioritaires où se concentrent aujourd'hui la grande majorité des collisions, pour un investissement de 12 M€ qui vient s'ajouter au programme déjà financé dans le précédent CPER et à celui mené en propre par le groupe SNCF. Au global ce sont donc près de 20 M€ qui y seront consacrés dans la période.

Par ailleurs, la Région et l'État poursuivront la **mise en accessibilité des gares régionales** avec un montant d'investissement estimé de 12 M€, incluant les gares de Mauves et Couëron qui seront connectées au SERM Régional.

La démarche de schéma directeur ferroviaire pour l'axe magistral Nantes-Angers-Sablé sera poursuivie, à l'instar du grand projet de **Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays-de-la-Loire** ou encore la **fluidification des axes routiers stratégiques** (RN165, périphérique nantais, ...).

- II. **Renforcer l'accessibilité des Pays de la Loire** : pour concrétiser cette ambition, **l'État assurera, à titre exceptionnel, la totalité du financement attendu de la part des collectivités ligériennes pour finaliser les travaux de la section Ouest de Massy-Valenton et pour la création de la gare Pont de Rungis** interconnectée avec la ligne 14 du métro.

L'État mobilisera également une enveloppe forfaitaire de 11,14 M€ pour contribuer au projet porté par SNCF Réseau de **modernisation des commandes centralisées des aiguillages à Nantes et au Mans**.

Enfin le protocole acte la poursuite des études pour le **déploiement de la signalisation ERTMS sur l'axe Nantes – Angers – Sablé**, afin d'améliorer le cadencement des trains circulant sur cette ligne.

- III. **Le développement de services express régionaux métropolitains (SERM)** : la Région poursuit l'objectif de déploiement d'un service express régional métropolitain sur l'ensemble du territoire. Nantes verra un cadencement à la demi-heure voire au quart d'heure sur certaines lignes. L'État et la Région lanceront des études de préfiguration pour la mise en place de SERM sur Angers et Le Mans.

Les premiers investissements porteront sur l'augmentation de la capacité à l'ouest de la gare de Nantes (suppression du cisaillement de Chantenay et adaptation de la signalisation dans le tunnel de Chantenay), l'accueil de deux trains sur une même voie en gare de Nantes, l'étude de la diamétralisation des circulations, et la mise en place d'une commande centralisée du réseau. Ces investissements permettront la désaturation du nœud ferroviaire et la mise au standard européen de la gare de Nantes, et s'inscrivent dans la continuité des travaux déjà engagés notamment via la mise en service du nouveau terminus technique d'Ancenis fin 2021 et le développement de l'offre de trains TER de la Région qui a d'ores et déjà permis d'atteindre sur certaines sections de l'étoile ferroviaire de Nantes une fréquence à la demi-heure en heure de pointe.

IV. **Favoriser la cohésion des territoires** : la priorité donnée aux transports du quotidien se traduit également par la poursuite de la **régénération des lignes ferroviaires du quotidien** dans le cadre du protocole d'accord conclu entre l'Etat et la Région en 2022, et qui a d'ores et déjà permis de réaliser des investissements structurants sur les lignes Le Mans-Alençon, Clisson-Cholet, et Retiers-Chateaubriant. Le présent protocole prévoit un **montant total d'études et de travaux de 135 M€ d'ici 2027 sur 8 lignes ferroviaires utilisées au quotidien par les ligériens**<sup>1</sup>. La Région assurera en particulier dans le cadre de sa contribution au CPER le financement des travaux de régénération de la ligne Thouars – La Roche sur Yon, pour un montant de 93 M€ de travaux.

S'agissant des dessertes routières, l'État et la Région confirment la mobilisation des financements nécessaires à la réalisation de la **déviaton d'Ernée**, le lancement des études pour la **déviaton du centre-ville de Mayenne et l'actualisation des études pour la déviaton de Blain et de la Grigonnais**, ainsi que pour la **sécurisation de la RN171 entre Savenay et Montoir de Bretagne**. La Région contribuera à titre exceptionnel et dans le cadre des crédits valorisés à la réalisation de créneaux de dépassement sur la RD357 à hauteur de Saint-Calais, à la création du barreau pour relier directement l'échangeur de l'A11 à la RD323 et au lancement d'études préalables sur la RD771 entre Cossé le Vivien et Renazé.

L'État et la Région confirment également leur engagement à poursuivre leur soutien à la **sécurisation du passage à niveau 145 situé sur la commune de Neau** dans le cadre du nouveau projet en cours de définition avec l'appui de l'IGEDD et qui sera prochainement soumis aux élus et aux acteurs locaux. L'État mobilisera la ligne budgétaire dédiée à la sécurité ferroviaire (action 51 du programme 203) pour financer la suppression définitive du passage à niveau 145 inscrit au programme de sécurisation national des passages à niveau et, dans cette attente, la réalisation d'aménagements de sécurisation de ce PN. Les travaux de suppression du passage à niveau, estimés à environ 35 M€, pourront faire l'objet d'un financement à hauteur de 50 % par l'État dans ce cadre en fonction des solutions techniques retenues.

Enfin l'État et la Région conviennent de se mobiliser, hors CPER, pour financer la **réouverture aux voyageurs de la ligne Cholet – Les Herbiers** dans le cadre du scénario « cible » établi avec les partenaires. La ligne qui présente un potentiel important permettra de desservir directement par rail le parc du Puy du Fou et assurera la desserte périurbaine pour renforcer encore l'attractivité du territoire et les mobilités du quotidien. Ce projet bénéficiera d'un financement forfaitaire exceptionnel de 20 M€ de l'État, en complément des 12 M€ prévus par la Région, ce qui permet d'ores et déjà d'assurer 65 % du financement nécessaire à la réalisation des travaux.

---

<sup>1</sup> Nantes-St Gilles-Pornic (augmentation du cadencement et régénération de la ligne), La-Roche-Sur-Yon / Les Sables d'Olonnes (augmentation de la capacité de la ligne et régénération), La Poissonnière – Cholet (modernisation de la voie et des systèmes d'exploitation et régénération), Clisson-Cholet (régénération), Nantes-Chateaubriant (régénération), Retiers-Châteaubriant (régénération). La régénération de la ligne Alençon – Le Mans – Tours constitue également une priorité d'investissement dans les prochaines années, dont le financement sera assuré sur les fonds propres de SNCF réseau.

V. **Poursuivre la transition écologique et énergétique des transports et des mobilités**, en accompagnant le développement des mobilités actives et des transports collectifs, la requalification environnementale du réseau routier, ou encore le développement du fret ferroviaire et fluvial. Le présent protocole prévoit de manière inédite un **financement de 121 M€ en faveur des véloroutes, dont 53,4 M€ portés par l'État et de la Région, de 18 M€ pour le développement du fret ferroviaire et de 1,5 M€ pour le développement du transport fluvial**, afin d'accélérer la décarbonation de tous les modes de transport.

Cet effort se traduit également dans **l'accélération des projets de décarbonation du Grand Port Maritime Nantes - Saint-Nazaire, pour lesquels l'État et la Région augmentent significativement et à parité leur contribution financière, pour la porter de manière cumulée à hauteur de 65 M€ sur un montant total d'investissements de 112 M€**. Cet effort permettra d'accélérer la transition du modèle économique du port, de consolider son activité historique de construction navale et d'être au rendez-vous de la constitution d'une filière française des énergies marines renouvelables via le soutien au projet EOLE de quai dédié aux énergies marines renouvelables.

\*\*\*

Le présent protocole d'accord constitue un document stratégique et synthétique à travers lequel l'Etat et la Région confortent les priorités communes et s'accordent sur les engagements financiers qu'ils pourront mobiliser aux côtés des autres financeurs et partenaires, qui pourront venir compléter les crédits de l'Etat et de la Région. Cet investissement exceptionnel de l'État et de la Région dans les infrastructures vient en appui à une politique résolue de la Région et des collectivités locales pour développer l'offre de transport collectif et les services de mobilités dans l'ensemble des territoires, afin de tendre vers une mobilité plus durable pour les personnes et les marchandises.

La Région poursuivra cet objectif au travers de la mise en œuvre de sa stratégie régionale des mobilités, qui prévoit un saut d'offre à horizon 2030 qu'il s'agisse de l'offre de train TER ou d'autocars sur des lignes régulières, en lien avec les collectivités qui sont autorités organisatrices des mobilités. Ce travail, mené à l'échelle de chaque bassin de vie, permettra de mettre en place une offre de transport adapté à chaque territoire.

Pour mesurer l'atteinte de cet objectif de transition vers les mobilités plus durables, l'Etat et la Région définiront des indicateurs de suivi qui seront inscrits dans l'avenant au contrat de plan Etat-Région avec des objectifs cibles pour 2025 et 2027.

**La liste des opérations retenues pour figurer à l'avenant « mobilité » au CPER s'appuie sur un travail approfondi de concertation conduit avec les collectivités territoriales, les maîtres d'ouvrages et les opérateurs**, d'abord pour contribuer au second semestre 2021 aux travaux du Comité d'Orientation des Infrastructures en signalant les projets d'intérêt sur le territoire, puis de manière plus rapprochée à partir de l'été 2023 afin de travailler au plan de financement des opérations. Chaque projet retenu fait l'objet, en outre, d'une gouvernance spécifique afin d'en assurer le pilotage et le suivi au plus près du territoire et en associant les acteurs concernés.

Le présent protocole marque une étape importante dans l'élaboration de l'avenant au CPER 2021-2027, qui sera signé au 1er semestre de l'année 2024 après la finalisation des discussions avec l'ensemble des co-financeurs, l'avis de l'Autorité Environnementale et du Conseil Economique, Social et Environnemental Régional (CESER), et la consultation du public.

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

Le détail des opérations retenues pour intégrer l'avenant mobilité au CPER 2021-2027 est présenté en annexe du présent protocole.

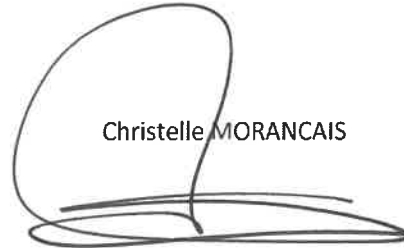
Nantes, le 16 novembre 2023

Le Préfet de la région Pays de la Loire,  
Préfet de la Loire-Atlantique

A stylized, handwritten signature in black ink, consisting of several sweeping, interconnected strokes.

Fabrice RIGOLET-ROZE

La Présidente du Conseil Régional  
des Pays de la Loire

A handwritten signature in black ink, featuring a large, prominent loop at the top and several horizontal strokes at the bottom.

Christelle MORANCAIS

En présence du Ministre délégué chargé des Transports

A handwritten signature in black ink, with the name 'Beaune' written in a cursive style and a long horizontal line extending to the right.

Clément BEAUNE