

Volet « Mobilités » CPER 2021 - 2027

■ Session du 18/12/2023

■ Avis présenté par MM. Antoine CHARLOT, rapporteur général Plan, Schémas et Territoires, et Yvic KERGROAC'H au nom de la Commission n° 4 "Infrastructures - Déplacements - Télécommunications - Energies"

Entendues les interventions de MM. Didier ROBERT (CGT), Jean-Pierre GAUTIER (CFDT), Jean BRUNACCI (Solidaires), Pascal FONTAINE (MEDEF), Gérard ALLARD (UFC que choisir), Charles GENIBREL (CCIR), Jean-Christophe GAVALLET ((au nom du groupe Environnement qui regroupe FNE, Comité 21, GRAINE, URPIE, LPO et Marie MEZIERE-FORTIN personnalité qualifiée),

Entendue l'intervention de M. Roch BRANCOUR, Vice-Président du Conseil régional et Président de la Commission « Infrastructures, transports et mobilités durables ».

92 votants : Adopté par 87 pour, 5 abstentions, 0 contre.

Introduction	3
Veiller à la cohérence entre investissements et planification stratégique	3
Renforcer l'articulation du CPER avec les autres financements publics ...	3
Prendre en compte la dimension interrégionale des investissements.....	4
Systematiser l'évaluation du CPER	4
Retour sur le CPER 2015 - 2020 prolongé sur les mobilités jusqu'en 2022	4
Les montants	5
L'examen par type d'opération	6
Les projets routiers.....	6
Le déploiement des SERM à Nantes, Angers et Le Mans.....	6
La desserte de l'aéroport de Nantes Atlantique	7
Les autres projets portant sur le réseau ferroviaire	7
Poursuite de l'accessibilité des gares régionales	10
Le fret ferroviaire	10
Les projets portuaires	10
Les projets de transport fluvial : 1,5 M.....	11
Le soutien aux modes actifs.....	11
Le soutien au transport en commun.....	12
Rappel des priorités portées par le CESER (rapport intermodalité de décembre 2023)	12

Introduction

En 2021, l'État et les Régions ont annoncé un engagement financier de 60 milliards d'euros dans le cadre du renouvellement des contrats de plan État-Région (CPER). Jusqu'alors, ces fonds excluaient le volet « Mobilités », en raison de retards constatés sur un certain nombre de projets. C'est désormais corrigé, avec la signature d'un avenant d'un milliard d'euros en Pays de la Loire (733,6 millions de nouveaux crédits et près de 300 M€ de crédits valorisés), visant à renforcer les infrastructures de transport et accélérer la décarbonation des mobilités. Cette mise à jour permet d'élever les investissements prévus au CPER des Pays de la Loire à 4,38 milliards d'euros pour la période 2021-2027.

Bien que le CESER apprécie l'ampleur de ces investissements, il attire l'attention de l'État et de la Région sur l'alignement de ce contrat avec d'autres financements publics, et leur cohérence avec les orientations politiques établies aux différentes échelles, du national au local. Il souligne que la convergence et la coordination des toutes les actions publiques seront des atouts majeurs pour répondre – avec force - aux grands enjeux régionaux.

Veiller à la cohérence entre investissements et planification stratégique

Le CESER souligne que le CPER, bien qu'il ne soit pas un document de planification stratégique à proprement parler, doit être au service d'un projet de territoire et s'inscrire dans une vision de long terme, partagée par le plus grand nombre d'acteurs. Ainsi, son articulation avec les schémas régionaux est primordiale pour garantir la lisibilité et la cohérence de l'action publique.

Dans cet esprit, le CESER demande que soit clairement présentée la façon dont les orientations du SRADDET seront appliquées dans le CPER.

Cette articulation entre planification stratégique et programmation des investissements est d'autant plus indispensable, qu'elle s'inscrit dans un contexte d'accélération des mutations (changements climatiques, épidémies, déclin de la biodiversité et des milieux, inégalités sociales fortes...), dont les conséquences - si elles ne sont pas bien anticipées - peuvent créer des déséquilibres sur le territoire.

Outre les schémas régionaux, le CESER souhaite une meilleure articulation avec les exercices de planification de l'État, qui sont appelés à se décliner localement. C'est notamment le cas de la planification écologique, dont la territorialisation est prévue en juin 2024.

Renforcer l'articulation du CPER avec les autres financements publics

Le CESER souligne également l'importance de l'articulation entre le CPER et les autres financements publics. S'il se félicite de l'intégration de crédits autres que ceux directement liés au Contrat, il s'interroge sur les critères ayant guidé leur intégration. Il souhaite disposer d'un document précisant la nature de ces crédits « valorisés » et leur cohérence avec les autres crédits inscrits au CPER, en veillant à préciser ceux qui relèvent des fonds européens.

Plus largement, le CESER redit son attachement à faire converger les investissements du CPER avec ceux des autres contrats, qu'ils soient portés par l'Etat (PIA, PRIC, CRTE, PNRU, Contrats de ville), par la Région (CTR notamment) ou par les autres collectivités locales.

Pour le CESER, c'est toute une ingénierie financière qu'il faudra être en mesure de déployer sur le territoire.

Prendre en compte la dimension interrégionale des investissements

Les investissements prévus au CPER, qu'ils soient liés aux transports, à l'environnement, à l'économie ou encore à la formation, ne peuvent se limiter aux frontières géographiques des Pays de la Loire. Cela suppose le développement de conventions interrégionales pour chacun des volets du CPER, et notamment celui relatif à la mobilité comme cela a été fait pour Massy-Valenton. Pour le CESER, une attention particulière devra être portée sur la façade atlantique, et son hinterland.

En encourageant cette collaboration avec les régions voisines, le CPER des Pays de la Loire gagnera en efficacité. Il portera une vision plus large et plus inclusive des défis auxquels nous devons répondre, tout en optimisant l'utilisation des financements disponibles. En présentant des projets collaboratifs impliquant plusieurs régions, le CPER permettra également d'attirer des fonds européens, dont la dimension transrégionale est souvent un critère de sélection.

Systematiser l'évaluation du CPER

Enfin, le CESER regrette le manque de visibilité sur les critères qui ont guidé la sélection des projets financés dans le cadre du CPER. Il souligne l'impératif d'une évaluation approfondie, notamment en ce qui concerne leur impact environnemental et social.

A cet égard, les investissements inscrits au CPER mériteraient d'être évalués dans le cadre du budget « vert », et présentés à l'occasion du rapport annuel de développement durable.

Le CESER insiste également sur la nécessité de suivre l'exécution effective des investissements pour éviter les retards courants, notamment dans les projets ferroviaires. Le suivi des engagements contractuels doit être renforcé pour permettre une identification précoce des retards éventuels, et une réactivité tout au long de la durée des contrats. En ce sens, il est attendu que les crédits inscrits au CPER soient mieux identifiés dans les documents budgétaires (BP, BS, DM), année après année.

Le CESER se tient à la disposition de l'Etat et de la Région pour participer à ces travaux de suivi et d'évaluation.

Retour sur le CPER 2015 - 2020 prolongé sur les mobilités jusqu'en 2022

La commission se félicite de la signature du protocole d'accord sur le volet mobilité du CPER 2021-2027, couvrant la période de 2023 à 2027.

La signature intervenant seulement au mois de novembre 2023, les financements ne pourront de fait au mieux être lancés qu'en 2024, entraînant une année blanche ce que le CESER regrette.

Du fait des retards dans la réalisation des investissements, le volet mobilité du CPER 2015 - 2020 avait été prolongé de 2 ans, couvrant 2021 et 2022. Le CESER souligne le retard pris dans la réalisation des investissements prévus entre 2015 et 2020, qui n'a pas permis de prévoir le soutien à d'autres projets dans ce cadre.

Le CPER précédent a permis de réaliser des investissements au service du territoire, toutefois le projet de la halte ferroviaire de Moncé-en-Belin (72), prévu dans le CPER 2015 - 2020, n'a pas été mené à bien, notamment pour des raisons de financement de la part des investisseurs tiers. La halte ferroviaire du Mans hôpital, inscrite au même CPER, n'a ouvert qu'en 2023.

De manière générale, la quasi-totalité des opérations prévues au CPER 2015 - 2020 en matière de mobilité a été réalisée, 96,9 % des crédits inscrits par l'État et la Région étaient programmés au 31 décembre 2022. Ce bon taux de programmation s'explique par la prolongation de deux ans du volet mobilité du CPER 2015 - 2020.

Les opérations de fluidification du périphérique nantais n'ont été réalisées qu'à hauteur de 15 % du montant.

Les montants

Les sommes engagées sont conséquentes puisque le montant du CPER pour les 5 années 2023 - 2027 s'élèvent à 733,6 M€.

En incluant les crédits valorisés, l'État et la Région annoncent un montant total dépassant 1 Md€.

La définition des crédits valorisés, dont les montants sont très importants, reste à préciser pour que le CESER puisse déterminer la nature des fonds prévus.

En M€	Etat	Contrat D'avenir (Etat)	Région	Autres	Total par Thématique
Route	84,1	8,4	10,1	15,7	118,3
SERM	38,1	18,7	17,9	31,7	106,4
Aéroport	9,5	4,1	4,4	4,4	22,4
Fer voyageurs	48,8	18,8	138,3	9,7	215,6
Accessibilité	3,5		4,6	2,8	10,9
Fret fer	9		9	6,8	24,8
Port	32,9		32,8	46,3	112
Fluvial	1,5				1,5
Modes actifs	29,2		17,7	74,4	121,3
Total CPER	256,6	50	234,8	191,8	733,6
Crédits valorisés	136		157,9		293,9
Total	392,6	50	392,7	191,8	1027,1

A titre de comparaison, le montant apporté par le CPER entre 2015 et 2022 était de 812,8 M€ (350 M€ Etat, 213 M€ Région). En moyenne annuelle, on passe donc de 102 M€ à 147 M€ prévus dans le CPER. C'est donc, notamment du fait de l'intégration d'opérations du contrat d'avenir, un effort supplémentaire qui est prévu, même en tenant compte de l'inflation¹.

Des financements (près de 192 M€) sont prévus de la part de collectivités et d'organismes tiers, le CESER souhaite que ces dernières soient effectivement associées à la définition des opérations.

¹ Avec une inflation cumulée de 18 %, 102 M€ de 2015 correspondent à un montant de 120 M€ en décembre 2023.

L'État et la Région indiquent que plus de la moitié des projets du contrat d'avenir relatifs aux transports ont été réalisés à date.

L'examen par type d'opération

Les projets routiers

Les principaux projets financés dans ce volet « Mobilités » sont :

- La RN165 : mise à 2x3 voies entre Sautron et le Temple de Bretagne. Il s'agit d'une étape dans la mise à 2x3 voies entre Nantes et Savenay (croisement avec la RN171 vers Saint-Nazaire et Blain) : 60 M€ (50 M€ Etat) : c'est un besoin car l'axe est saturé en semaine et le week-end. Il y a aussi des risques d'accidents. Néanmoins, cela ne dispense pas de continuer à travailler également sur le transfert modal (passagers et marchandises) pour éviter l'effet rebond².
- La RN12 : déviation d'Ernée (43,5 M€ dont 31,55 Etat) + étude déviation de Mayenne
- Le périphérique nantais (notamment au niveau de la porte d'Atlantis et du pont de Bellevue) : > 9M€ : l'axe est saturé aux heures de pointe
- En-dehors du CPER, 5 M€ sont valorisés notamment 4 M€ en Sarthe

Le déploiement des SERM à Nantes, Angers et Le Mans

Les sommes allouées sur ce dossier sont réparties ainsi :

- 78 M€ sur la mise en place des SERM (Services Express Régionaux Métropolitains) dont 50,7 M€ pour l'Etat, 11,3 M€ pour la Région et 7,9 M€ pour les collectivités infrarégionales. Les principaux projets concernent :
 - Les Bâtiments – commande centralisée du réseau : 15,9 M€
 - La modernisation de la gare de Nantes pour permettre deux trains sur la même voie / Etude de la diamétralisation : 23 M€
 - Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie capacité : 26 M€ dont 15 M€ pour la réalisation d'une halte à l'aéroport de Nantes - Atlantique
 - La suppression du cisaillement de Chantenay : 6,5 M€
 - Un SERM à Angers et Le Mans : étude de définition des niveaux de services et identification des infras nécessaires : 5 M€
- Actions d'accompagnement (accessibilité et parkings relais) : 28,5 M€ dont 6 M€ pour l'Etat ; 6,6 M€ pour la Région et 15,8 M€ pour les collectivités. Les principales opérations concernent :

² Effet rebond : il s'agit de l'augmentation du trafic générée parfois par la création d'infrastructures destinées à le fluidifier.

- Les parkings relais et rabattement, PEM : 12 M€ avec notamment des parkings vélos.
- Les itinéraires vélos de rabattement : 12 M€

Le CESER se félicite du soutien de l'État et de la Région au projet du SERM de Nantes, ainsi qu'à moyen terme à la mise en place d'un service du même type à Angers et au Mans.

Des travaux d'infrastructures seront nécessaires, en particulier concernant la ligne Nantes – Saint-Gilles - Pornic. Le CESER souhaite que la fiabilité de cette ligne à voie unique puisse être améliorée. D'autres travaux sont indispensables pour la réalisation des objectifs du Schéma Régional des Mobilités (Exemple - Nantes - La Rochelle : 4 Allers-Retours impossibles sans 2 Trains sur la même voies).

Le CESER souligne le soutien du CPER aux mobilités du quotidien et à l'intermodalité, permettant la complémentarité avec les transports collectifs notamment pour le dernier km.

L'amélioration de l'Ouest de la gare de Nantes contribue à fiabiliser la liaison entre Nantes et la Bretagne : pour rappel, c'est la seule liaison ferroviaire vers la Bretagne, à l'exception de la ligne Nantes - Rennes par Laval, qui nécessite un trajet de plus de 2h entre les deux capitales régionales. Il s'agit donc de fiabiliser cette entrée ouest de Nantes, essentielle pour la desserte du territoire pour les passagers comme pour le fret.

La desserte de l'aéroport de Nantes Atlantique

Les sommes annoncées dans le CPER concernent :

- L'axe ferroviaire : 15 M€ pour la création de la halte et 11 M€ pour l'augmentation de la capacité de la ligne : montants repris dans le projet SERM.
- La desserte routière avec en particulier l'accès en BHNS (bus haut niveau de service) avec voies propres (VRTC) et accès intermodal : 22,3 M€ dont 13,6 M€ de financement Etat et 4,4 M€ de financement Région.

Le CESER salue cet effort et rappelle l'urgence de la réalisation de ces travaux. Il souligne que la halte sera située à environ 800 m de l'aérogare et de l'autre côté de la piste et de la zone d'activité aéroportuaire, ce qui nécessitera la mise en place d'une navette. Comme toute nouvelle halte, l'accessibilité pour les PMR devra être prévue dès la mise en œuvre. Il note également que la desserte de la ligne devra être améliorée pour que cette halte soit utilisée. Cela devrait être le cas dans le cadre de la mise en place du SERM. Une desserte à la demi-heure sur la journée devrait être visée.

Le CESER souhaiterait aussi qu'une prolongation du tramway soit étudiée à terme. Il souhaite que la halte TER et le bus à haut niveau de service puissent être utilisées par les utilisateurs du quotidien, notamment les salariés de la zone aéroportuaire et les habitants de Saint-Aignan de Grandlieu, ce qui impliquerait qu'une tarification urbaine soit mise en place pour ces deux modes de déplacement.

L'État apportera également 0,25 M€ dans le cadre des crédits valorisés, pour la réfection de la piste de l'aéroport de Laval.

Les autres projets portant sur le réseau ferroviaire

216 M€ sont également fléchés sur le Réseau ferroviaire, dont 67,6 financés par l'Etat et 138,3 M€ par la Région. Cela concerne les projets suivants :

- L'ERTMS : 13 M€ notamment sur Angers - Sablé
- Des clôtures sur la ligne Nantes – Angers - Sablé : 12 M€ financés par l'Etat.
- La ligne nouvelle Rennes - Redon : 5,25 M€
- 4 M€ pour Orly - Pont de Rungis (financement Etat)
- 1,3 M€ pour des études d'opportunité concernant l'hypothèse de rénovation de la seconde voie ferroviaire entre la Roche-sur-Yon et La Rochelle. Pour rappel, la ligne a été rénovée entre 2017 et 2021 sur une seule voie, permettant de pérenniser la liaison entre Nantes et La Rochelle vers Bordeaux. La rénovation de la seconde voie étant annoncée alors pour « un prochain CPER ».
- La régénération de voies sur 8 lignes et notamment sur les lignes La Roche-sur-Yon - Thouars (93 M€), Clisson - Cholet et Nantes – Saint- Gilles - Pornic (9 M€ chacun). Enfin, Alençon - le Mans - Tours fera l'objet d'une régénération financée par la SNCF.
- Des aménagements de la liaison Nantes - Savenay avec notamment des aménagements capacitaires sur Nantes - Rennes, l'augmentation de la vitesse sur Savenay - Redon, EP sur la virgule de Savenay : 6,3 M€

Le CESER se félicite de la sauvegarde de la ligne La Roche-sur-Yon - Bressuire – Thouars. Il considère que la rénovation devra permettre de maintenir également la possibilité d'utilisation pour le fret ferroviaire. Elle sera financée intégralement par la Région pour la partie Pays de la Loire, conformément à la convention TER signée l'an dernier. Le CESER souligne l'importance de l'investissement pour la Région, qui constitue plus des 3/4 des investissements de la collectivité prévus dans les régénérations de lignes du quotidien.

Concernant le renforcement de la fiabilité de l'axe ferroviaire Nantes – Angers - Sablé, le CESER se félicite de la programmation de cette opération. La pose de clôtures est indispensable. En effet, la collision avec des animaux en divagation peut provoquer plusieurs heures de blocage total du trafic. Le CESER souhaite qu'elle soit réalisée rapidement et rappelle qu'elle était déjà prévue dans le contrat d'avenir signé il y a près de 5 ans.

Concernant l'ERTMS, il améliore la capacité des voies. Sa mise en œuvre est indispensable pour bénéficier des financements dans le cadre du RTE-T. Le CESER souligne le coût important de l'ERTMS (qui donne lieu à plusieurs lignes de financement sur le CPER) pour une amélioration relative en matière de capacité des voies et rappelle que le matériel roulant devra également être adapté. Les crédits concernant le matériel roulant ne figurent pas dans le CPER, son adaptation sera à la charge totale de la Région.

Pour ce qui est de la virgule de Savenay : le CESER se félicite de l'étude de cette option qui pourrait permettre d'améliorer la desserte fret du GPM vers l'Île de France, en évitant le passage par Nantes, et qui pourrait également être utilisée pour le trafic voyageurs.

Concernant le renouvellement de la 2ème voie entre La Roche-sur-Yon et La Rochelle : Le CESER se félicite de l'inscription de cette opération qui montre que le projet n'est pas abandonné mais note que les montants prévus restent très modestes (1,30 M€), ce qui ne permet pas d'escompter la

réalisation de cette opération à moyen terme. Il rappelle son attachement à la rénovation de la seconde voie (dite voie 1) pour garantir la fiabilité de la ligne. Actuellement seules deux zones de croisement existent, à Luçon et Marans.

Enfin, le CESER note qu'il n'est pas fait mention de l'ouverture éventuelle d'une halte permettant de desservir le sud Vendée, par exemple à Velluire. Le CESER considère que l'opportunité de cette création doit être étudiée.

Sur le Projet LNOBPL, le CESER rappelle qu'il souhaite que des travaux d'adaptation sur Nantes - Rennes soient réalisés rapidement sans nécessairement créer une nouvelle ligne au moins à court / moyen terme.

D'autres projets sont valorisés au sein du CPER. Il s'agit donc de crédits hors CPER

Il s'agit notamment :

- De la finalisation de l'axe Massy - Valenton : 56 M€ de crédits de l'État.
- De la réouverture de la ligne Cholet les Herbiers (20 M€ financés par l'Etat et 12 M € par la Région)
- De l'atelier de maintenance de Nantes - Blottereau (58 M€ financés par la Région)
- De l'atelier de maintenance de la Sarthe (71 M€ financés par la Région)
- D'une rampe pour favoriser les mobilités douces en gare de Laval (1M€ financés par l'Etat)

Le financement par l'État de la part des collectivités ligériennes pour le financement de Massy - Valenton Ouest et la création de la gare de Pont de Rungis constitue une opération attendue par le CESER depuis plusieurs années. Elle permettra d'améliorer et de fiabiliser la liaison ferroviaire depuis les Pays de la Loire, vers l'Île de France, et le Nord, l'Est et le Sud de la France (les TGV Nantes - Lyon passent par Massy), ainsi que vers les pays européens voisins. Elle permettra de rejoindre plus facilement les aéroports franciliens. La réalisation de la gare d'Orly Pont de Rungis (envisagée pour 2032) permettra la desserte de l'aéroport et le sud de l'Île de France, constituant une alternative à la gare Montparnasse. La Région précise que le protocole d'accord concernant le volet Mobilités du CPER 2021-2027 a été construit sur la base d'un financement de 56,6M€ fléchés sur Massy-Valenton Ouest (opération valorisée au titre du CPER), et de 4M€ sur la gare Pont de Rungis (contractualisés CPER). Il suivra donc avec attention la mise en œuvre de ce projet et rappelle que l'achèvement de la section Massy - Valenton était prévue initialement pour 2018³.

Le CESER se félicite de la réouverture prévue de la section ferroviaire Cholet - Les Herbiers. Elle sera utile pour les transports du quotidien et permettra de desservir le parc du Puy du Fou. D'autres réouvertures pourraient être envisagées dans le futur en fonction des estimations de trafic et du coût des opérations (ex : Nantes - Paimboeuf).

Le CESER note la création d'ateliers de maintenance pour les TER. Cette création est justifiée par la Région par la nécessité pour chaque opérateur de disposer de son propre atelier, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, mais aussi par la nécessité de prévoir une capacité de maintenance du matériel plus importante, dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Régional des Mobilités, conduisant à l'augmentation de l'offre de TER et donc de l'utilisation du matériel.

³ https://www.sncf-reseau.com/medias-publics/2022-03/Lettre-MVO_N3-juillet14.pdf

Le CESER note que l'électrification de la ligne Caen Le Mans Tours n'est pas évoquée dans le volet mobilité du CPER. La Région souhaite en effet privilégier des motorisations hydrogènes. Le CESER souhaite que l'opportunité de développement de motorisations alternatives au diesel (hydrogène ou batterie) soit étudiée dès que possible.

Poursuite de l'accessibilité des gares régionales

Cela concerne un montant total 12 M€, dont 1,2 sur le SERM.

Le CESER se félicite de la poursuite de la mise en accessibilité des gares régionales et souhaite la mise en application des propositions du comité de suivi de la charte pour l'accessibilité universelle du réseau de transport régional.

La mise en œuvre de l'accessibilité nécessite un travail de concertation avec l'ensemble des intervenants, notamment les opérateurs de transport routier.

Le fret ferroviaire

24,8 M € : 9 M€ financés par l'État et 9 M€ par la Région, dont 13 M€ sur la plateforme rail route de Saint-Berthevin et 5 M€ sur le secteur du Priory pour l'accès au réseau du GPM.

La Région a marqué son intérêt pour le fret en lançant il y a plusieurs mois une étude sur le développement du fret ferroviaire dont les conclusions n'ont pas été publiées à ce jour. Cette étude devrait permettre de déterminer des priorités d'actions pour les prochaines années, et d'aboutir à une stratégie régionale en lien avec le GPM et l'ensemble des clients et des opérateurs. Le CESER attend avec intérêt les résultats de cette étude qui aurait pu alimenter les réflexions lors de la rédaction du protocole d'accord sur le volet « Mobilités » du CPER.

Le CESER souligne le caractère modeste des crédits attribués au fret ferroviaire dans le protocole d'accord et s'interroge si cela est à mettre en corrélation avec l'absence de conclusions de l'étude à date. On ne retrouve pas le volontarisme marqué au plan national sur le développement du fret ferroviaire.

Le développement du transport combiné mériterait une attention au plan régional, en particulier au niveau du GPM et de l'agglomération nantaise.

Le CESER souhaiterait le développement de plateformes logistiques de fret ferroviaire à proximité des agglomérations du Mans et Nantes, permettant la complémentarité des modes de transport pour le dernier kilomètre.

Les projets portuaires

112 M€ (contre 80 dans le précédent CPER) dont 35 M€ sur le projet Eole.

Le coût total des infrastructures concernant le projet Eole n'est pas connu à ce stade. La participation du Grand Port maritime n'est par conséquent pas déterminée.

Parmi les autres projets financés, figurent la rénovation de la porte écluse Joubert, la régénération d'ouvrages mobiles, formes et écluses de Saint Nazaire, les plateformes logiques plug and play, l'amélioration des postes rouliers de Montoir-de-Bretagne, et de soutien à l'électrification des quais.

2,15 M€ sont également apportés par l'État dans des financements valorisés dans le CPER.

Le Port de Nantes Saint-Nazaire, 4ème GPM de France, présente l'atout d'une activité diversifiée mais qui repose aujourd'hui encore sur une forte dépendance aux énergies fossiles (2/3 de son activité).

Le CESER souligne dans ce cadre la volonté de l'État et de la Région de continuer à diversifier son activité. La mise en place d'entrepôts clé en main à Montoir permet notamment d'appuyer le développement du trafic, de réduire les temps de trajets, les coûts de transport et l'empreinte carbone. Le CESER rappelle cependant que les activités de stockage doivent bien être liées au développement du trafic portuaire.

La maintenance des équipements constitue un enjeu pointé par le CESER dans sa contribution sur le GPM votée en 2020.

Au-delà du développement de différents trafics (rouliers, conteneurs, alimentaires etc), le développement des ENR et la construction envisagée de parcs éoliens sur le littoral français constituent une opportunité pour le trafic et l'industrie du territoire.

Le projet Eole⁴ vise ainsi à redimensionner l'infrastructure existante - le site de pré assemblage de Saint-Nazaire - en base d'intégration de l'éolien flottant, afin de satisfaire aux exigences des industriels de la filière. Le CESER soutient pleinement ce projet d'importance stratégique qui devra rentrer dans le cadre de la stratégie portuaire de sobriété foncière. Son coût pourrait être très élevé, avec une participation très importante du GPM à cet investissement en complément d'éventuels fonds européens.

Les projets de transport fluvial : 1,5 M

Le transport fluvial entre Nantes et Saint-Nazaire constitue une des briques du transfert modal pour un transport fret moins émetteur de CO2 et pour décharger en partie les axes routiers.

Le soutien aux modes actifs

121,43 M€ soutenus en majorité par les collectivités locales : 74,37 M€ financés par les collectivités contre 29 M€ par Etat et 17,7 M€ par la Région :

- Cela concerne des soutiens aux opérations de mobilité du quotidien sur l'ensemble du territoire régional, mais aussi pour le tourisme.
- Cela s'ajoute aux opérations menées dans le cadre du SERM (12 M€ pour des itinéraires de rabattement vers les gares du SERM, parkings vélos).
- De plus, des crédits valorisés (Hors-CPER) sont apportés pour différents axes dans le cadre de l'AAP FMA CC (appel à projet fonds mobilité active – continuité cyclable) : 24,51 M€ dont 6,46 M€ financés par l'Etat.

⁴ <https://www.nantes.port.fr/fr/le-port-pour-les-pros/le-projet-eole>

Le CESER soutient l'attention portée aux mobilités actives. Les investissements conséquents doivent contribuer au transfert modal vers le vélo, alors que selon une étude de l'OBSOCO⁵, l'usage du vélo devrait augmenter dans les années à venir notamment grâce au développement du VAE (vélo à assistance électrique). L'usage du vélo reste pour l'instant fortement corrélé au lieu d'habitation. Il est surtout important au cœur des agglomérations⁶. Le CESER considère toutefois que le développement des voies vertes ne doit pas se faire sur l'emprise de voies ferroviaires fermées, afin de ne pas obérer la possibilité d'une réouverture éventuelle. Enfin, le CESER rappelle également la nécessité de l'apprentissage des règles d'usage du vélo sur la voie publique, pour la sécurité des cyclistes mais aussi des autres usagers de la route et des piétons.

Le soutien au transport en commun

Il s'agit de crédits valorisés au sein du CPER, c'est à dire de crédits extérieurs au CPER, apportés principalement par les collectivités locales.

Ainsi, 498 M€ sont mobilisés, dont 37,6 M€ par l'État.

Les principaux projets sont :

- Le tramway de Nantes : 282 M€ dont 20 M€ financés par l'Etat,
- Les bus à haut niveau de service de la CARENE : 70 M€ dont 4 M€ financés par l'Etat

Rappel des priorités portées par le CESER (rapport intermodalité de décembre 2023)

Le CESER a identifié (étude intermodalité présentée à la session de décembre 2023) :

- La seconde voie de Nantes - La Rochelle pour la connexion avec l'Aquitaine et le Sud de la France.
- L'augmentation de la capacité de Nantes – Angers - Sablé incorporant l'aménagement de la gare de Nantes, la mise en place de l'ERTMS 2, et l'étude de l'opportunité de portion de 3ème voie à plus long terme.
- La Roche-sur-Yon - Bressuire pour la desserte fine du territoire.
- Le franchissement routier de la Loire à Ancenis et les infrastructures routières alternatives à l'A831 (Déviation de Marans...).
- L'axe Nantes – Redon – Rennes.
- Le développement des RER métropolitains.
- L'axe Nantes – Pornic – Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

⁵ Observatoire Société et Consommation

⁶ <https://presse.ademe.fr/wp-content/uploads/2023/05/LObSoCo-La-France-a-velo-Communique-de-presse-1.pdf>

- La virgule de Savenay, en particulier pour améliorer la desserte du Grand Port maritime, et permettant de libérer des sillons sur Nantes – Angers - Sablé en ouvrant un itinéraire entre le Port de Saint-Nazaire et l'Île de France via Rennes.
- La halte ferroviaire pour la desserte de l'aéroport de Nantes Atlantique.

Le CESER salue l'accent fort donné dans le CPER sur le transport ferroviaire (330 M€ sur 730) et aux mobilités actives, dans le cadre de la transition énergétique et écologique. Il souligne cependant que la route reste un mode de transport indispensable pour de nombreux Ligériens, comme pour les entreprises du territoire. Il regrette en particulier que le projet alternatif à l'A831 et le franchissement de la Loire à Ancenis ne soient pas évoqués dans le CPER. Le projet alternatif à l'A831⁷ est aujourd'hui acté et ce projet doit être mené à terme rapidement. Les études concernant le franchissement d'Ancenis doivent être réalisés, la traversée de la Loire à Ancenis reste aujourd'hui problématique.

En conclusion et de manière générale, les montants sont importants, il s'agit cependant pour partie de rattraper des retards dans la desserte des Pays de la Loire et de financer – enfin – l'ensemble des projets prévus dans le contrat d'avenir.

Enfin, le CESER suivra avec attention l'exécution du CPER. Les projets annoncés devront être réalisés rapidement.

⁷ Le financement du projet alternatif à l'A 831 risque d'être financé à 100% par les départements de Vendée et de Charente-Maritime.