



**PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
NOUVELLE-
AQUITAINE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



**RÉGION
Nouvelle-
Aquitaine**



AVENANT N°8 AUX

**CONTRATS DE PLAN
ÉTAT-REGION 2015-2020
NOUVELLE-AQUITAINE**

PREAMBULE

L'élaboration des contrats de plan Etat-Région (CPER) d'Aquitaine, du Limousin et de Poitou-Charentes, signés en 2015, a été une opportunité pour l'Etat, les Régions, les départements et les agglomérations de partager une vision commune d'aménagement et de développement du territoire.

Dans le respect des orientations de ces contrats, ce 8ème avenant portant sur les volets "mobilité multimodale" de ces trois CPER s'inscrit pleinement dans la démarche visant à conforter des opérations contribuant au renforcement de la cohésion et au développement de la région.

Le montant total des opérations qui sont inscrites aux volets "mobilité multimodale" des 3 CPER s'élève à 2,1 Mds€, l'Etat et le conseil régional de Nouvelle-Aquitaine ayant prévu d'y contribuer pour un montant total respectivement de 785 M€ et 600 M€, les autres partenaires financiers attendus sur ces opérations étant les maîtres d'ouvrages (SNCF Réseau et grands ports maritimes), les collectivités locales, et l'Union européenne.

Ex-régions / M€	Routier	Ferroviaire	Portuaire	Fluvial	Modes doux	Total
Aquitaine	356,7	575,91	49,21	8,62	4,11	994,55
<i>Dont Etat</i>	<i>200,500</i>	<i>121,345</i>	<i>14,020</i>	<i>4,471</i>		<i>340,336</i>
<i>Dont Région</i>	<i>0,000</i>	<i>218,314</i>	<i>9,000</i>	<i>3,406</i>	<i>4,110</i>	<i>234,830</i>
Limousin	96,340	159,200				255,540
<i>Dont Etat</i>	<i>75,840</i>	<i>57,860</i>				<i>133,700</i>
<i>Dont Région</i>	<i>10,500</i>	<i>66,630</i>				<i>77,130</i>
Poitou-Charentes	385,178	422,152	50,570			857,900
<i>Dont Etat</i>	<i>198,478</i>	<i>100,200</i>	<i>12,170</i>			<i>310,848</i>
<i>Dont Région</i>	<i>95,700</i>	<i>192,846</i>				<i>288,546</i>
Total Nouvelle-Aquitaine	833,218	1157,262	99,780	8,621	4,110	2102,991
<i>Dont État</i>	<i>474,818</i>	<i>279,405</i>	<i>26,190</i>	<i>4,471</i>		<i>784,884</i>
<i>Dont Région</i>	<i>106,200</i>	<i>477,790</i>	<i>9,000</i>	<i>3,406</i>	<i>4,110</i>	<i>600,506</i>

A fin 2020, le bilan global de mise en oeuvre en terme d'engagement financier de l'Etat de ces volets "mobilité multimodale", pour ce qui concerne les opérations routières, ferroviaires et portuaires, est le suivant :

Engagement financier (M€)	Routier	Ferroviaire	Portuaire
Montant État inscrit	474,818	279,405	26,190
AE Etat affectées fin 2020 (*)	217,000	186,208	21,258

(*) dont, au titre du plan de relance pour l'année 2020, 15,95 M€ pour le routier, 25,256 M€ pour le ferroviaire, et 3,8 M€ pour le portuaire

Le mandat de négociation pour l'élaboration du CPER 2021-2027 adressé par le Premier Ministre à la préfète de région le 23 octobre 2020 prévoit une **enveloppe « CPER plan de relance 2020-2022 » de 106 M€** répartie comme suit :

- 49 M€ pour le ferroviaire dont 25,256 M€ alloués en 2020 ;
- 44 M€ pour le routier dont 15,95 M€ alloués en 2020 ;
- 13 M€ pour le portuaire (grands ports de Bordeaux et La Rochelle).

Le mandat prévoit ensuite une **enveloppe « CPER hors plan de relance 2021-2022 » de 250,09 M€** répartie comme suit :

- 49,50 M€ pour le ferroviaire,
- 191,60 M€ pour le routier,
- 8,99 M€ pour le portuaire (grands ports de Bordeaux et La Rochelle).

Selon les termes du mandat de négociation, ces enveloppes visent à accélérer et actualiser jusqu'en 2022 les projets ferroviaires, routiers, et portuaires prévus dans les volets mobilité multimodale des trois CPER 2015-2020 de la région Nouvelle-Aquitaine.

A ces deux enveloppes s'ajoutent enfin, **en crédits Etat valorisés hors CPER** :

- 6 M€ au titre du plan de relance pour accompagner la réalisation d'études pour les services express métropolitains,
- 15 M€ hors plan de relance pour la mise en accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite,
- 102,28 M€ pour le soutien au fret ferroviaire dont 17,85 au titre du plan de relance 2020-2022. Cette enveloppe de 102,28 M€ comprend 83 M€ gérés à l'échelle nationale et 19,28 M€ en faveur, entre autres, du projet d'autoroute ferroviaire atlantique et du développement du fret ferroviaire.

Dans le cadre de la Dotation de Soutien aux Investissements Régionaux (DSIR), une enveloppe complémentaire devrait être dédiée aux ports, à hauteur de 6,09 M€.

Aujourd'hui, malgré l'augmentation significative des dotations de l'Etat, leur conjugaison avec les financements de la Région sur la simple base des clés de répartition inscrites au sein du CPER 2015-2020, ne permettrait pas de réaliser la feuille de route nécessaire pour moderniser le réseau ferroviaire, dans un état critique sur une part très importante.

Face à cette situation, connue depuis l'audit complet réalisé en 2017 par SNCF Réseau, la Région a voté en avril 2019 un plan directeur d'investissement ferroviaire visant à remettre à niveau le réseau ferroviaire en Nouvelle-Aquitaine grâce à une accélération des études et travaux, et un effort financier massif. Aujourd'hui, une telle accélération des opérations se révèle plus que jamais nécessaire pour éviter de nouvelles fermetures de lignes (après Angoulême-Saillat et Saint-Yrieix-Objat), des limitations de vitesse qui seraient très pénalisantes pour les usagers, et prévenir l'inévitable « trou d'air » qui interviendrait à partir de 2023 sans moyens financiers supplémentaires.

Aussi, pour les années 2021 et 2022, la Région décide de surmonter cette difficulté en abondant seule, de manière unilatérale et exceptionnelle (sans engagement pour les années 2023 et ultérieures), ses financements. Cette mobilisation de crédit, à hauteur de 86 M€, conduit à un dépassement de l'ordre de 23 M€, sur le volet « voyageur » par rapport à l'engagement initial de la Région, sur le CPER 2015-2020.

De même, afin d'affirmer son engagement en faveur de la dynamisation du fret ferroviaire, la Région, prévoit un abondement complémentaire à son engagement initial de l'ordre de 21 M€.

Dans ce contexte de mise en œuvre immédiate du plan de relance 2020-2022, de transition avant adoption d'un CPER 2021-2027 avec volet mobilité multimodale unique, le présent avenant vise à prolonger jusqu'en 2022 ces volets « mobilité multimodale » des 3 CPER 2015-2020 pour ce qui concerne les opérations ferroviaires, routières et portuaires.

Dans un souci de simplification, cette prolongation regroupe par mode les opérations inscrites dans les 3 CPER, avec le cas échéant ajustements entre ces opérations pour tenir compte de leur état d'avancement respectif, et notamment permettre la réalisation d'opérations en état de réalisation à court terme.

Dans l'esprit de ce qui précède :

Madame Fabienne BUCCIO
Préfète de la région Nouvelle-Aquitaine
agissant au nom de l'Etat,
et

Monsieur Alain ROUSSET
Président du Conseil régional
agissant au nom de la Région Nouvelle-Aquitaine

Vu la loi n°82-653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification ;

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

Vu le décret n°83-32 du 21 janvier 1983 relatif aux contrats de plan entre l'Etat et les collectivités territoriales ou des personnes morales autres que les entreprises publiques et privées ;

Vu les circulaires du Premier ministre n°5670-SG du 2 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 Etat-Région ;

Vu les circulaires de la Commissaire générale à l'égalité des territoires du 11 août 2014 et du 3 décembre 2014 ;

Vu les contrats de plan Etat-Région 2015-2020, des ex-régions Aquitaine, Limousin et Poitou-Charentes signés respectivement les 23 juillet 2015, 28 mai 2015, et 4 mai 2015, et les avenants n° 1, 2, 3, 4 et 5, et 7 signés respectivement les 9 mars 2017, 25 juin 2019, 5 septembre 2019, 13 janvier 2020, et 24 juillet 2020,

Vu la lettre du Premier Ministre du 23 octobre 2020 adressant à la préfète de région Nouvelle-Aquitaine le mandat de négociation pour l'élaboration du CPER 2021-2027 de la région Nouvelle-Aquitaine,

Vu la délibération du Conseil régional n°2020.2278.SP en date du 17 décembre 2020 portant approbation du projet d'avenant et autorisant le Président à signer l'avenant n° 8 aux 3 CPER de la région Nouvelle-Aquitaine ;

Vu l'accord de la Direction générale des collectivités locales du 6 janvier 2021 sur le projet d'avenant ;

Article 1 - Les volets CPER mobilité multimodale des 3 CPER 2015-2020 de la région Nouvelle-Aquitaine sont prolongés, pour ce qui concerne les opérations ferroviaires, routières et portuaires, jusqu'en 2022, et regroupés dans le volet mobilité multimodale suivant :

Que ce soit dans le domaine routier ou le domaine ferroviaire, la région Nouvelle-Aquitaine est traversée par des infrastructures de transport majeures orientées nord-sud, et par des transversales est-ouest. Elles constituent de véritables corridors d'envergure nationale ou internationale qui relient et desservent les ex-régions structurant la Nouvelle-Aquitaine.

Le corridor Atlantique se compose des axes A10 entre Paris et Bordeaux, RN10 entre Poitiers et Bordeaux, A63 entre Bordeaux, Bayonne et la frontière espagnole, A65 entre Langon et Pau, ainsi que de l'axe ferroviaire Paris-Hendaye dont la LGV Tours-Bordeaux met Bordeaux à 2h04 de Paris depuis le 1er juillet 2017. Au-delà de ses fonctions suprarégionales, ce corridor multimodal articule fortement les ex-régions Aquitaine et Poitou-Charentes.

Transversalement, la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) connecte, au-delà de sa fonction nationale est-ouest, les ex-régions Limousin et Poitou-Charentes ; l'A89 relie les régions Nouvelle-Aquitaine et Auvergne-Rhône-Alpes ; les autoroutes A62 entre Bordeaux et Toulouse, A64 entre Toulouse et Bayonne, ainsi que la ligne ferroviaire Bordeaux-Toulouse, interfacent enfin la Nouvelle-Aquitaine avec l'Occitanie et au-delà la Méditerranée.

Enfin, l'ex-région Limousin se trouve sur un corridor nord-sud plus central, porté par l'autoroute A20 entre Paris et Toulouse et la ligne ferroviaire structurante Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

Les enjeux majeurs de la région Nouvelle-Aquitaine sont de conforter sur le plan des infrastructures les liens entre l'ex-région Limousin et les deux ex-régions Poitou-Charentes et Aquitaine, ainsi que ceux entre les ex-régions Aquitaine et Poitou-Charentes puis la région Pays de la Loire via l'« étoile de Saintes », et de contribuer de façon multimodale à la décongestion de la métropole bordelaise et des conurbations touristiques de la façade atlantique.

La remise à niveau du réseau ferroviaire régional, dont le très mauvais état a été mis en exergue dans le cadre de l'audit réalisé en 2017, est dans ce cadre une priorité.

La région Nouvelle-Aquitaine dispose en outre de quatre ports de commerce, dont les deux grands ports maritimes de Bordeaux et La Rochelle, le port régional de Bayonne et le port départemental de Rochefort – Tonnay-Charente. Eléments essentiels au développement des territoires, ils constituent un atout à conforter via le renforcement d'une dynamique multimodale fer/maritime. L'Etat et la Région entendent améliorer la compétitivité et l'attractivité des quatre ports de commerce néo-aquitains et conforter leur rôle d'acteurs majeurs du développement économique et territorial, au cœur de la logistique des entreprises et de la transition écologique.

Depuis la fusion, la Région a impulsé une dynamique visant à créer une véritable stratégie inter portuaire Atlantique, stratégie que la récente « stratégie nationale portuaire » initiée par l'Etat intègre et vient conforter. La Région a fédéré avec l'appui des quatre ports et du groupement des CCI régionale et territoriale, les acteurs permettant d'envisager la création d'une structure associative de coopération interportuaire.

La stratégie régionale de façade atlantique devra donc être construite en parfaite cohérence avec la stratégie nationale portuaire de façade maritime élaborée par l'Etat.

A ce titre, l'Etat et la Région conviennent donc d'appréhender leurs interventions et soutiens financiers à l'échelle des quatre ports de Nouvelle-Aquitaine, et de s'appuyer sur la Stratégie Nationale Portuaire en renforçant la dynamique de l'axe portuaire et logistique atlantique, et ce, afin de permettre un développement des 4 ports de commerce et une gouvernance plus intégrée et fédératrice, à l'instar de ce qui est décliné pour les 3 autres façades françaises.

Parallèlement et en complémentarité, le report modal du transport de marchandises de la route vers le fer et le maritime avec le développement de nouvelles capacités ferroviaires visant à réduire les zones d'étranglement est également une priorité et un objectif prioritaire dans le cadre des investissements du CPER.

Partie 1 : Rénover et moderniser le réseau ferroviaire

Dans la continuité des objectifs des CPER de modernisation du réseau ferré incluant la régénération du réseau des lignes de desserte fine du territoire (lignes régionales) et en réponse aux enjeux de vétusté du réseau régional mais également à la volonté partagée de n'accepter aucune fermeture de lignes ou ralentissement excessif, cet avenant permet de mettre en place, jusqu'à fin 2022 et sans compromettre le calendrier des opérations engagées, les crédits nécessaires à l'accélération et actualisation du CPER en veillant à :

- accélérer les opérations lourdes de régénération, en engageant d'ici 2022 deux régénérations majeures : Poitiers – Limoges et Niort - Saintes ;
- maintenir un niveau de travaux d'urgence suffisant pour éviter toute fermeture ou restriction excessive de vitesse de ligne, notamment les « petites » ;
- accélérer les études pour les grosses opérations pour que le « pipe-line » des grosses opérations soit toujours alimenté, grâce à un ordonnancement permanent et équilibré d'études préliminaires, d'études d'avant-projet, d'études de projet et de travaux, permettant d'optimiser les plans de charge de équipes de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre de SNCF-Réseau et de ses prestataires, ainsi que des entreprises de travaux publics et d'équipement ferroviaire.. Ainsi, la régénération de la ligne Agen-Périgueux pourra être engagée dans la foulée de celles de Poitiers-Limoges et Niort-Saintes ;
- doper et accélérer les études sur les opérations petites et moyennes, qui sont importantes dès 2023 pour les territoires ;
- prendre en compte le démarrage du projet de RER métropolitain mais également les projets de développement d'offres péri urbaines émergents (Etoile de Bayonne et Etoile de La Rochelle) ;

Ainsi le présent avenant au CPER intègre, dans l'attente des travaux lourds de régénération, des travaux de maintien des performances (travaux d'urgence) à réaliser en 2020 (6,1 M€), 2021 (10,1 M€) et 2022 (10,9 M€) et une provision de 15 M€ pour les aléas et l'engagement des travaux d'urgence à réaliser en 2023 non identifiés à ce jour.

Deux grosses opérations de régénération voient leur engagement accéléré : Niort – Saintes (70 M€), et une première tranche travaux sur Poitiers – Limoges (60M€), grâce à un abondement financier exceptionnel de la Région, de 58,660 M€ sur la première, et de 15 M€ sur la seconde.

Suite aux discussions engagées entre l'État et la région sur les « lignes de desserte fine des territoires », si la demande de reclassement de la ligne Poitiers – Limoges dans le réseau structurant et d'intérêt national exprimée par la Région est, in-fine retenue, la Région réévaluera le statut de sa participation sur celle-ci. En effet, si une évolution de la classification de la ligne est actée, le plan de financement des travaux est conduit à évoluer et à faire l'objet d'un avenant tenant compte des nouveaux engagements des co signataires.

Concernant le réseau structurant, le présent avenant intègre les compléments de crédits nécessaires jusqu'en 2022 pour les études et travaux suivants :

- opération AFSB (aménagement ferroviaires au sud de Bordeaux) : abondement des participations de l'État et des collectivités afin de sécuriser l'opération par rapport aux subventions européennes
- ligne Bordeaux – Hendaye : + 1M€ pour les études préliminaires des installations permanentes à contre-sens sur les sections Gazinet-Lamothe et Lamothe-Morcenx
- nœud ferroviaire de Bordeaux : + 2 M€ pour les études de renforcement des installations électriques
- services express métropolitains : + 36 M€ pour accélérer les études et les premiers travaux

Concernant le réseau régional, le présent avenant intègre les compléments de crédits nécessaires jusqu'en 2022 pour les études et travaux suivants :

- ligne Angoulême - Saintes : + 3M€ pour les études de rénovation du pont rail du Né
- ligne Niort – Saintes : + 67,7 M€ pour les études et travaux de régénération de la voie, les travaux d'urgence 2021 et 2022
- ligne Nantes-Bordeaux (section La Rochelle- La Roche sur Yon) : + 3,33 M€ pour les surcoûts liés aux travaux

- ligne Nantes-Bordeaux (section Saintes – Saint Mariens) : achèvement des travaux de la phase 1 et études jusqu'à l'avant-projet de la phase 2 (*redéploiement possible des crédits Etat/Région de 9,7 M€*)
- ligne Poitiers-Limoges : + 57,15 M€ pour les études et une première tranche de travaux de régénération, travaux d'urgence 2022
- ligne Brive-Tulle – Ussel : +1,9 M€ pour les études préliminaires et avant-projet de régénération de la voie et les travaux d'urgence 2021
- lignes St Sulpice-Gueret-Montluçon et Busseau-Felletin : + 3 M€ pour les études préliminaires et les travaux d'urgence 2022
- ligne Le Palais – Meymac : + 2,1 M€ pour les études préliminaires et d'avant-projet de régénération de la signalisation (système Symel) et les travaux d'urgence 2022
- ligne Périgueux – Brive : + 2,7 M€ pour les études préliminaires et avant-projet pour la régénération et les travaux d'urgence 2021 et 2022
- ligne Lamothe – Arcachon : +0,05 M€ pour les travaux d'urgence 2022
- ligne Bordeaux – Le Verdon : les études préliminaires de régénération de la voie, les études préliminaires et d'avant-projet pour la régénération de la caténaire et les travaux d'urgence 2022 (*redéploiement possible des crédits Etat/Région de 34,1 M€*)
- ligne Agen – Niversac – (Périgueux) : + 1,6 M€ pour les études et travaux de régénération de la voie, les travaux d'urgence 2020, 2021 et 2022
- Ligne Pau-Oloron : + 3 M€ pour des études pour l'amélioration de capacité entre Pau et Oléron (modernisation de la signalisation et croisement de Buzy)
- ligne Cambo – Saint Jean Pied de Port : + 4M€ pour des études d'améliorations capacitaires incluant la signalisation
- Etoile de La Rochelle : +1,5 M€ pour des études d'émergence visant l'amélioration globale du nœud ferroviaire
- Etoile de Bayonne : +1,5 M€ pour des études d'émergence visant l'amélioration globale du nœud ferroviaire

Seront également poursuivies les opérations suivantes :

- ligne Nexon – Brive : travaux de régénération des deux antennes : Nexon – Saint Yriex et Objat – Brive
- ligne Limoges – Périgueux : études préliminaires et avant projet de régénération et travaux d'urgence 2022

Afin de répondre aux nouveaux besoins, plusieurs redéploiements sont prévus au CPER :

- Doublement partiel de Lusignan – Saint Maixent : optimisation du programme envisagée ramenant l'opération à 9,88 M€ avec élargissement à la section La Rochelle – Poitiers sur (*redéploiement possible des crédits Etat/Région de 49 M€*)
- Electrification de la ligne Niort – Saintes : (*crédits Région 35 M€*) : cette opération, non réalisable dans les deux ans par défaut d'études, est repoussée au CPER 2021-27 et les crédits sont redéployés sur des opérations réalisables dans le délai des deux ans.
- Modernisation de la signalisation La Rochelle – Saintes : maintien de 1,5 M€ pour les premières études et report des travaux au-delà de 2022 (*redéploiement possible des crédits Région de 14 M€*),
- Contournement ferroviaire de La Rochelle : opération soldée (*redéploiement possible des crédits Etat de 0,9M€*)
- ligne POLT : amélioration de la performance, participation de l'État et de la Région réduite de 2 M€

Par ailleurs, le renforcement de l'axe atlantique doit être la priorité pour le fret avec la nécessité de favoriser les projets d'envergure européenne comme une autoroute ferroviaire Atlantique. Le projet Cherbourg Mouguerre porté par un acteur privé Brittany Ferries, soutenu par l'Etat et la Région démontre la volonté d'une stratégie Atlantique partagée et indispensable.

La stratégie fret ferroviaire doit s'appuyer fortement sur les grands axes mais ne doit pas ignorer les lignes secondaires, qui constituent un réseau indispensable pour irriguer les territoires et les entreprises jusqu'au « dernier kilomètre ».

La sauvegarde du réseau capillaire fret ainsi que le développement des ITE au sein des entreprises et le développement des plateformes multimodales apparaissent indispensables pour préserver les filières

économiques dépendantes du mode ferroviaire, telles que le transport des pondéreux (agriculture, industries, carriers...), des matières dangereuses et pour soutenir le développement des entreprises qui aujourd'hui s'investissent dans ce mode de transport.

En complément de l'opération déjà inscrite sur la ligne fret capillaire Niort Thouars (1ère phase), le présent avenant intègre fortement le soutien au fret ferroviaire pour un montant total qui comprendra notamment :

- la régénération des lignes capillaires : Niort Thouars seconde phase (+ 16 M€ dont + 4,8 M€ de l'État et + 4,8 M€ pour la Région), voie allées marines à Bayonne, voie ferrée des Landes Lalouque-Tartas,....
- le développement des plates-formes multimodales dont notamment le CEF de Mouguerre,
- la plateforme d'autoroute ferroviaire du projet Cherbourg Mouguerre porté par Brittany Ferries,
- les Installations Terminales Embranchées (ITE) notamment au sein des entreprises qui font le choix du ferroviaire pour leur logistique.

Est ainsi créée une nouvelle opération intitulée « Soutien et relance du fret ferroviaire » dont le montant total additionne, dans l'immédiat et dans l'attente de la définition en lien avec SNCF Réseau d'un programme plus détaillé d'actions, les crédits de la Région (16,385 M€) intégrés au CPER et les crédits de l'Etat (97,48 M€) affichés hors CPER au titre des crédits valorisés.

Maquette financière des opérations ferroviaires

N°	Opérations ferroviaires (en M€)	Situation fin 2020	Montant total	Crédits contractualisés			Autres financeurs		Crédits valorisés Etat	Crédits Européens *
				Etat / BOP 203		Région	SNCF Réseau *	Autres*		
				Hors PdR	PdR					
1	Rénover et moderniser le réseau ferroviaire		1255,119	230,518	49,067	521,923	175,984	101,750	132,669	43,208
1.1	Accroître les capacités de circulation du réseau structurant		141,280	46,194	0,000	24,414	55,664	0,000	0,000	15,008
1.1.1	IPCS Bordeaux - Hendaye - Section Gazinet-Dax : études et premiers travaux	Achevée	54,000	9,500		9,500	27,000			8,000
1.1.2	Aménagements capacitaires Bordeaux - Hendaye en lien avec l'arrivée du Y basque -- Aménagements Hendaye frontière	En cours	18,000	3,664		3,664	3,664			7,008
1.1.3	Bordeaux- Hendaye (IPCS Gazinet- Lamothe, IPCS Lamothe-Morcens)	En cours	2,000	1,000		1,000				
1.1.4	POLT – IPCS (installations permanentes de contre-sens)	Achevée	50,000	23,000		2,000	25,000			
1.1.5	POLT – Amélioration de la performance (études)	En cours	7,400	5,800		1,600				
1.1.6	Amélioration capacitaire entre Poitiers et La Rochelle	En cours	9,880	3,230		6,650				
1.2	Accroître les capacités de circulation des nœuds ferroviaires		119,461	29,196	0,000	35,196	11,069	29,000	6,000	9,000
1.2.1	Aménagements ferroviaires en sortie de Bordeaux- Etudes PROJET	En cours	27,000	9,000		9,000		9,000		
1.2.2	Restructuration de la gare de Bayonne et adaptation du plateau ferroviaire	En cours	45,000	10,000		10,000	11,000	5,000		9,000
1.2.3	Nœud ferroviaire de Bordeaux - Renforcement des installations fixes de tractions électriques (IFTE)	En cours	2,461	1,196		1,196	0,069			
1.2.4	RER Métropolitain	En cours	42,000	8,000		14,000		14,000	6,000	
1.2.5	Etoile de Bayonne – études d'urgence	En cours	1,500	0,500		0,500		0,500		
1.2.6	Etoile de La Rochelle – études d'urgence	En cours	1,500	0,500		0,500		0,500		
1.3	Pérenniser et moderniser les lignes ferroviaires régionales		739,153	136,728	44,767	400,939	85,691	51,828	0,000	19,200
1.3.1	Cambo - St-Jean-Pied-de-Port -- Régénération et amélioration capacitaires	En cours	55,533	15,786		19,786	19,961			
1.3.2	Lamothe - Arcachon -- Renouvellement caténaires et travaux d'urgence	En cours	1,240	0,230	0,275	0,505	0,230			
1.3.3	Voie ferrée de ceinture - Renouvellement caténaires + OA	En cours	8,453	1,510		1,510	5,433			
1.3.4	Amélioration de la desserte de Bergerac	Achevée	83,868	27,678		34,763	14,677	6,750		
1.3.5	Études d'amélioration de la desserte de Pau	En cours	0,500	0,250		0,250				
1.3.6	Oloron - Bedous - Suppression du passage à niveau n°50	Achevée	6,000	1,500		4,500				
1.3.7	Bordeaux - Le Verdon - Aménagements capitaires et renouvellement des caténaires	En cours	7,740	0,500	3,370	3,870				
1.3.8	Oloron - Bedous - Reprise des circulations	En cours	96,000			73,000		3,800		19,200
1.3.9	Pau -- Oloron -- accroissement de la capacité	A lancer	3,000			3,000				
1.3.10	Agen - Niversac -- études régénération et travaux d'urgence	En cours	8,140		2,035	6,105				
1.3.11	Périgueux - Niversac -- Brive -- études régénération et travaux d'urgence	En cours	10,682		3,560	7,122				
1.3.12	(Brive) Tulle -- Ussel -- études régénération et travaux d'urgence	En cours	6,976		2,330	4,646				
1.3.13	Brive -- St Denis près Martel (Aurillac) -- Travaux d'amélioration	Achevée	6,000	2,000		2,000	2,000			
1.3.14	Liaison Limoges - Périgueux -- études régénération et travaux d'urgence	En cours	9,000	0,445	4,055	4,500				

* Autres : collectivités locales et entreprises. Montants estimés donnés à titre indicatif

N°	Opérations ferroviaires (en M€)	Situation fin 2020	Montant total	Crédits contractualisés			Autres financeurs		Crédits valorisés Etat	Crédits Européens *
				Etat / BOP 203		Région	SNCF Réseau *	Autres*		
				Hors PdR	PdR					
1.3.15	(Limoges) - Nexon – St-Yrieix et Objat-Brive – Travaux de régénération	En cours	47,200		1,790	41,400	4,010			
1.3.16	Poitiers – Limoges – Régénération de la ligne existante avant 2020	En cours	15,000	11,000		1,500	2,500			
1.3.17	Poitiers – Limoges – Régénération à 30 ans (Etudes et premiers travaux), travaux d'urgence	En cours	73,150	22,600	3,375	40,975	6,200			
1.3.18	Saint Sulpice - Guéret- Montluçon et Busseau-Felletin : – études régénération et travaux d'urgence	En cours	7,460		1,865	5,595				
1.3.19	Le Palais – Meymac – modernisation signalisation et travaux d'urgence	En cours	2,136		0,712	1,424				
1.3.20	Modernisation signalisation Saintes Angoulême	En cours	36,800	13,200		13,500	4,800	5,300		
1.3.21	Modernisation de la ligne Saintes Royan	Achevée	34,900	1,800		21,840	3,980	7,280		
1.3.22	Régénération Angoulême Beillant	En cours	31,737		13,400	8,857	2,450	7,030		
1.3.23	Régénération de la ligne Angoulême Limoges	En cours	9,200	1,100	3,000	4,100	1,000			
1.3.24	Régénération Thouars - Bressuire (études)	En cours	4,000			4,000				
1.3.25	Modernisation Nantes Bordeaux – section La Rochelle La Roche/Yon	En cours	54,857	16,914		14,336	10,000	13,607		
1.3.26	Modernisation Nantes Bordeaux – section Saintes Saint Mariens	En cours	34,381	14,500	1,750	10,730	2,500	4,901		
1.3.27	Modernisation signalisation La Rochelle Saintes	En cours	1,500			1,000		0,500		
1.3.28	Régénération Niort Saintes et travaux d'urgence	En cours	73,700	1,295	3,250	63,205	5,950			
1.3.29	Electrification Angoulême Saintes Royan (études)	En cours	10,000	4,420		2,920		2,660		
1.4	Permettre le développement du fret ferroviaire		161,925	2,100	0,000	33,774	1,210	13,172	111,669	0,000
1.4.1	Accessibilité du Grand Port de Bordeaux : restructuration de la voie ferroviaire du Bec d'Ambès	Achevée	14,000			6,000		2,000	6,000	
1.4.2	Contournement ferroviaire de La Rochelle	Achevée	0,500	0,100				0,400		
1.4.3	Mesure compensatoire de l'AFAT - Desserte routière de Tarnos par la RD85	En cours	8,000	2,000		2,000		4,000		
1.4.4	Régénération de la ligne Niort Thouars	En cours	25,560			9,389	1,210	6,772	8,189	
1.4.5	Soutien et relance du fret ferroviaire	Nouveau	113,865			16,385			97,480	
1.5	Autres opérations		93,300	16,300	4,300	27,600	22,350	7,750	15,000	0,000
1.5.1	Accessibilité PMR dans les gares nationales et régionales	En cours	73,000	13,000		15,000	22,250	7,750	15,000	
1.5.2	Actualisation de l'audit du réseau	Achevée	0,300	0,100		0,100	0,100			
1.5.3	Études préparatoires au prochain CPER	En cours	5,000	2,500		2,500				
1.5.4	Travaux de maintien de la performance (voie et ouvrages)	En cours	15,000	0,700	4,300	10,000				

* Autres : collectivités locales et entreprises. Montants estimés donnés à titre indicatif

Partie 2 : Moderniser le réseau routier national

Malgré la densité des réseaux de transports, la région est marquée par des disparités territoriales d'accessibilité avec un déficit dans le sens est-ouest. Le bassin de Limoges est handicapé par une accessibilité routière médiocre au regard de son interface économique avec le reste du territoire régional et national.

L'Etat et la Région se sont d'ores et déjà engagés à améliorer l'accessibilité de Limoges dans le CPER 2015-2020. Une accélération est aujourd'hui indispensable pour achever les liaisons routières vers Limoges depuis Angoulême (RN141), et encore plus depuis Poitiers (RN147), aujourd'hui médiocre et accidentogène. Il s'agit là de deux axes routiers stratégiques pour les territoires néo-aquitains et les deux ex-capitales régionales Poitiers et Limoges.

Le poids de la métropole Bordelaise et l'encombrement de la Rodeau notamment sur un axe nord sud surchargé nécessitent de mettre en place une stratégie à la fois offensive et dynamique.

Dans la continuité des objectifs des CPER de modernisation du réseau routier national, de réduction de la congestion et de meilleure desserte des territoires, l'objectif de l'avenant est mettre en place les crédits sur les projets en cours de travaux ou prêts à démarrer d'ici fin 2022, sans impact sur les calendriers des autres opérations en cours d'études.

Pour cela l'avenant prévoit d'augmenter les crédits nécessaires à :

- la sécurisation de la totalité des carrefours de la RN10 dans la Vienne, permettant ainsi de traiter en plus des carrefours du secteur de Croutelle, ceux du secteur de Vivonne (+22,5 M€) ;
- la sécurisation de la RN134 entre Bel-Air et Oloron (+12 M€) ;
- la réalisation de la totalité déviation de la RN147 au droit de Lussac-les-châteaux (+49 M€) ;
- l'achèvement de la déviation de la RN141 entre Roumazières et Exideuil (+35 M€) ;
- la réalisation des deux sections de créneaux de dépassement sur la RN147 entre Limoges et Bellac (+8 M€) ;
- la réalisation de protections acoustiques sur le réseau routier national en région (+5,52 M€) ;
- Le traitement des discontinuités écologiques occasionnées par le réseau routier national (+ 3 M€).

Ces augmentations sont rendues possibles par la diminution des enveloppes des opérations dont le niveau d'avancement en études ne permet pas d'envisager un démarrage des travaux et donc une utilisation des crédits à la hauteur des montants initialement prévus :

- les aménagements sur la RN11 et la RN248 (-2,721 M€) ;
- la déviation de la RN134 au droit d'Oloron-Sainte-Marie (-71,2 M€) ;
- la déviation de la RN141 sur la section Chasseneuil-Roumazières (-7,68 M€) ;
- la déviation de la RN147 au nord de Limoges (-6 M€) ;
- le doublement de la RN520 (-22,9 M€) ;
- les aménagements sur la RN150 (-14 M€).

Les économies (-4,9 M€) réalisées sur la déviation de la RN10 en Charente sont également redéployées.

Ces opérations devront être ré-étudiées dans le cadre de la négociation à venir sur la nouvelle contractualisation Etat-Région d'un volet mobilité 2021-2027 dans laquelle cet avenant sera valorisé

Maquette financière des opérations routières

N°	Opérations routières (en M€)	Situation fin 2020	Montant total	Crédits contractualisés			Autres financeurs		Crédits valorisés Etat	Crédits Européens *
				Etat / BOP 203		Région	Organismes	Collectivités locales *		
				Hors PdR	PdR					
2	Moderniser le réseau routier national		815,427	430,530	44,288	106,200	0,000	234,409	0,000	0,000
2.1	Opérations achevées		65,940	50,140	0,000	0,000	0,000	15,800	0,000	0,000
2.1.1	A630 – Achèvement de la mise à 2x3 voies de la rocade de Bordeaux entre les échangeurs 16 et 10	Achevé	49,000	36,750				12,250		
2.1.2	A660/RN250 – Etudes post DUP	Achevé	1,500	0,750				0,750		
2.1.3	RN134 – Aménagements de points singuliers entre Bedous et la frontière	Achevé	7,000	7,000						
2.1.4	RN141 – Travaux de finition entre La Barre et Le Breuil	Achevé	1,440	1,440						
2.1.5	RN221 – Aménagements à l'est de Périgueux	Achevé	7,000	4,200				2,800		
2.2	Améliorer la sécurité du réseau routier national		65,500	39,612	24,288	0,000	0,000	1,600	0,000	0,000
2.2.1	RN10 – Aménagement de carrefours dans la Vienne	En cours	38,500	25,500	13,000					
2.2.2	RN 21 – Aménagements de sécurité en Dordogne	En cours	4,000	1,662	0,738			1,600		
2.2.3	RN134 – Mise en sécurité entre Pau et Oloron-Sainte-Marie	En cours	23,000	12,450	10,550					
2.3	Réduire la congestion du réseau routier national		347,900	199,046	11,500	39,054	0,000	98,300	0,000	0,000
2.3.1	A630 – Aménagement de la rocade de Bordeaux	En cours	137,300	63,150	5,500			68,650		
2.3.2	RN10 – Reignac-Chevanceaux	En cours	63,600	50,100	6,000	7,500				
2.3.3	RN141 – Déviation Roumazières / Exideuil	En cours	135,000	79,515		29,835		25,650		
2.3.4	RN141 – Déviation Chasseneuil / Roumazières	En cours	4,000	3,281		0,719				
2.3.5	RN147 – Amélioration des accès sud-est de Poitiers	En cours	6,000	1,000		1,000		4,000		
2.3.6	RN520 – Aménagement du contournement nord de Limoges entre l'A20 et Le Malabre	En cours	2,000	2,000						
2.4	Désenclaver et améliorer la desserte des territoires		318,567	125,712	8,500	67,146	0,000	117,209	0,000	0,000
2.4.1	RN10 – Echangeur de Mansle	En cours	4,000		4,000					
2.4.2	RN11 – Déviation de Mauzé et aménagements RN248	Non engagé	13,279			13,279				
2.4.3	RN134 – Déviation d'Oloron-Sainte-Marie	En cours	5,800	2,900				2,900		
2.4.4	RN141 – Vigerie-Villesèche	En cours	40,000	8,000		3,600		29,000		
2.4.5	RN147 – Déviation de Lussac-les-Châteaux	En cours	143,000	50,202		39,553		53,245		
2.4.6	RN147 – Aménagement à 2x2 voies au nord de Limoges	En cours	54,988	37,860		8,114		9,014		
2.4.7	RN147 – Créneaux entre Poitiers et Limoges	En cours	14,000		4,500	3,200		6,300		
2.4.8	RN150 – Lien avec la rocade de Saintes	Non engagé	0,000	0,000		0,000		0,000		
2.4.9	RN150 - Participation à l'aménagement entre Saujon et Royan	Non engagé	0,000	0,000						
2.4.10	RN21 – Contournement de Périgueux	En cours	1,500	0,750				0,750		
2.4.11	RN21 – Déviation Agen Nord	En cours	4,000	2,400				1,600		
2.4.12	RN21 – Déviation de Croix-Blanche et Monbalen	En cours	36,000	21,600				14,400		
2.4.13	Subvention barreau Camélat	En cours	2,000	2,000						
2.5	Améliorer l'insertion environnementale du réseau routier national		17,520	16,020	0,000	0,000	0,000	1,500	0,000	0,000
2.5.1	RRN – Protections acoustiques	En cours	11,523	10,023				1,500		
2.5.2	RRN – Mesures environnementales	En cours	5,997	5,997						

* Montants estimés donnés à titre indicatif

Partie 3 : Contribuer au développement des ports maritimes

Sur la façade Sud-Atlantique, le port régional de Bayonne, le port départemental de Rochefort Tonny-Charente, ainsi que les grands ports maritimes de La Rochelle et Bordeaux, constituent des portes d'entrée essentielles pour les grands flux internationaux. Ils ont su démontrer durant la crise sanitaire leurs capacités à répondre aux enjeux logistiques des territoires néo-aquitains au service des entreprises. Avec une activité des ports de commerce représentant 6,4 % de l'activité nationale, ils sont des vecteurs de développement du territoire et une alternative au transport routier. Ils constituent un atout à conforter via le renforcement d'une dynamique multimodale fer/maritime.

La Région a pour objectif d'améliorer la compétitivité et l'attractivité des 4 ports de commerce néo-aquitains et de conforter leur rôle d'acteurs majeurs du développement économique et territorial, au cœur de la logistique des entreprises et de la transition écologique. Cela passe par la mise en place d'une véritable stratégie régionale de façade, en parfaite cohérence avec la stratégie nationale portuaire de façade maritime élaborée par l'Etat.

L'État et la Région apporteront donc leur soutien financier à l'échelle des 4 ports de Nouvelle-Aquitaine pour favoriser la mise en œuvre effective de sa stratégie nationale portuaire.

Dans cette dynamique et dans la perspective d'un soutien financier, conjoint, à l'échelle de la façade atlantique, la Région intègre les investissements prévus sur les ports de Bayonne et de Rochefort-Tonny-Charente dans cet avenant ainsi qu'un appui financier complémentaire aux ports de Bordeaux et de La Rochelle en lien avec leurs orientations stratégiques en matière de report modal et de verdissement des ports néo-aquitains et le plan de relance de l'État. Ce soutien régional doit s'inscrire dans une démarche partenariale avec l'État et une négociation à venir en 2021 sur son accompagnement des autres ports de la façade à travers sa stratégie nationale portuaire de façade, ce qui devra conduire à la finalisation d'un avenant intégrant une stratégie globale Etat/Région.

3.1 – Grand port maritime de Bordeaux

Engagé depuis deux ans dans une phase de redéploiement de ses activités portuaires, et d'implication forte dans la transition écologique et énergétique de ses activités, le grand port maritime de Bordeaux a été amené dès 2019 à orienter une partie de ses investissements vers, d'une part, une remise à niveau du terminal feeder de Bassens pour préserver les acquis du port en matière de transport conteneurisé et lui permettre, à terme, d'envisager un nouveau plan de croissance, et, d'autre part, des investissements visant à reconfigurer certains terminaux pour leur permettre d'accueillir, dans des conditions optimales et compétitives, des secteurs d'activité ancrés dans le développement du territoire et de l'économie circulaire tels que les vracs industriels, les matériaux de constructions, le fret roulant ou le transport de colis lourds.

L'avenant n° 4 au CPER 2015-2020 signé le 13 janvier 2020 avait procédé à un redéploiement entre en faveur des 5 premières opérations reprises ci-dessous, la deuxième faisant l'objet d'une modification dans son plan de financement liée à la mise en œuvre du plan de relance.

A ces 5 opérations s'ajoutent 4 nouvelles opérations soutenues financièrement par l'État au titre des actions de « verdissement des ports ».

1 - Approfondissement du chenal afin d'améliorer les accès maritimes du port afin de s'adapter à l'évolution de la flotte mondiale, et accueillir sur ses terminaux des navires de plus grande dimension. Le coût global de cette opération est de 12 M€ financés par l'État pour 8,4 M€ et le GPMB pour 3,6 M€. Cette opération est achevée.

2 – Modernisation et extension des installations portuaires, avec renforcement progressif des installations portuaires, modernisation des quais, extension des terre-pleins et des capacités de stockage, pour un coût global de 23, 275 M€, cofinancé pour 3,779 M€ par l'État, 6,147 M€ par la Région, 11,789 M€ par le GPMB, et 1,560 M€ par les autres collectivités, en l'occurrence Bordeaux Métropole.

Dans le cadre du plan de relance 2020-2022, l'État a décidé d'apporter, au titre du « verdissement des ports », une contribution financière complémentaire de 4,2 M€ à une des principales actions relevant de cette opération, intitulée « Stockage bord à quai à énergie positive (PEEPOS SmartGreen) », qui consiste à transformer trois bâtiments de stockage en bord à quai du GPMB et de leurs terre-pleins en stockages à énergie positive en agissant sur la rénovation énergétique et la production d'énergie (photovoltaïque).

Le conseil régional prévoit par ailleurs d'apporter une contribution complémentaire de 0,117 M€ en faveur d'une autre action de cette opération, à savoir l'amélioration de la connectivité ferroviaire d'Ambès et de Bassens, dont l'objectif est de remettre à niveau les voies ferrées portuaires sur Ambès et Bassens afin d'assurer leur parfaite interconnexion avec le réseau ferré national et ainsi permettre le développement de la multimodalité.

Le coût global de l'opération reste de 23,275 M€, cofinancé pour 7,979 M€ par l'État, 6,264 M€ par la Région et 7,472 M€ par le GPMB, et sans changement pour les collectivités locales.

3 - Modernisation du terminal feeder, comprenant plusieurs actions majeures (sécurisation du terminal, extension de capacité, réfection des réseaux...) pour un coût global de 12,935 M€ cofinancé par l'État (1,821 M€), la Région (2,753 M€), et le GPMB (8,361 M€). Cette opération est en cours de réalisation

4 - Etudes pour programmations ultérieures, dans l'objectif d'intégrer le port de Bordeaux dans le corridor atlantique européen, de développer de nouvelles chaînes logistiques innovantes, de réduire l'emprunte carbone et les polluants atmosphériques dans la zone industrialo-portuaire, d'améliorer la performance du port sur les plans énergétiques... Le coût de cette opération en cours de réalisation est de 0,5 M€ cofinancé par l'État (0,02 M€), la Région (0,1 M€), et le GPMB (0,38 M€).

5 - Actions commerciales, en cours, qui vise à développer le port de Bordeaux à l'international, pour un coût de 0,5 M€ financés en totalité par le GPMB.

6 - Renouveau du réseau d'assainissement et d'eaux pluviales sur le terminal de Bassens

L'objectif de cette opération de régénération est d'atteindre une réduction significative des pertes en eau potable du réseau de Bassens qui dépasse aujourd'hui les 60%. Elle permettra à la fois d'améliorer nos capacités de fourniture d'eau et de contribuer à la préservation de la ressource. Le coût global de cette opération est de 3 M€ cofinancé par l'État au titre du plan de relance (1,5 M€), et le GPMB (1,5 M€).

7 - Branchement à quai des navires du futur terminal croisière

L'objectif de cette opération est d'offrir aux opérateurs de croisière qui fréquenteront le futur terminal de Pauillac, la possibilité de brancher leurs navires pendant les escales afin de limiter la pollution atmosphérique, le bruit et les émissions de CO₂. Le coût global de cette opération est de 3,300 M€ cofinancé par l'État au titre du plan de relance (1,089 M€), et le GPMB (2,211 M€).

8 - Branchement à quai des postes de stationnement et d'hivernage

Le port de Bordeaux accueille de nombreux navires pour des opérations de maintenance et/ou d'hivernage. L'objectif de cette opération est d'éliminer progressivement l'utilisation des moteurs auxiliaires des navires ou de groupes électrogènes, pendant leur stationnement afin de limiter la pollution atmosphérique, le bruit et les émissions de CO₂. Le coût global de cette opération est de 1,500 M€ cofinancé par l'État au titre du plan de relance (0,495 M€), et le GPMB (1,005 M€).

9 - Gironde XL 3D+

Amélioration du modèle numérique de l'estuaire et développement des logiciels associés aux volets : environnement, submersion, qualité de l'eau, etc. Le futur logiciel sera développé dans une logique "Open Source". Il pourra donc être à terme réutilisable dans d'autres contextes estuariens : université, collectivités, associations, entreprises, ...". Le coût global de cette opération est de 1 M€ cofinancé par l'État au titre du plan de relance (0,8 M€) et le GPMB (0,2 M€).

Le tableau ci-dessous met en évidence les évolutions apportées par l'avenant pour l'État et la Région.

N°	Opérations portuaires (en M€)	Situation fin 2020	CPER 2015-2020		Avenant			Delta	
			Etat BOP 203	Région	Etat / BOP 203		Région	Etat BOP 203	Région
					Hors PdR	PdR			
3.1	Contribuer à la mise en œuvre du projet stratégique du Grand port maritime de Bordeaux		14,020	9,000	14,020	8,084	9,117	8,084	0,117
3.1.1	Approfondissement du chenal	Achevé	8,400		8,400				
3.1.2	Modernisation et extension des installations portuaires	En cours	3,779	6,147	3,779	4,200	6,264	4,200	0,117
3.1.3	Modernisation du terminal feeder	En cours	1,821	2,753	1,821		2,753		
3.1.4	Etudes pour programmations ultérieures	En cours	0,100	0,100	0,020		0,100		
3.1.5	Actions commerciales	En cours							
3.1.6	Renouvellement du réseau d'assainissement et d'eaux pluviales sur le terminal de Bassens	Nouveau				1,500		1,500	
3.1.7	Branchement à quai des navires du futur terminal croisière	Nouveau				1,089		1,089	
3.1.8	Branchement à quai des postes de stationnement et d'hivernage	Nouveau				0,495		0,495	
3.1.9	Gitonde XL 3D+	Nouveau				0,800		0,800	

3.2 – Grand port maritime de La Rochelle

Doté d'un nouveau projet stratégique sur la période 2020-2024, le Grand port maritime de La Rochelle poursuit son développement dans le cadre de trois principales orientations : « pour une logistique toujours plus performante », « vers le zéro carbone » et l'« innovation au coeur de l'action ».

Cinq opérations inscrites dans le CPER 2015-2020 tendaient déjà pour une part dans ces orientations, les trois premières rappelées ci-dessous étant achevées, et les deux suivantes poursuivant leur réalisation sur la période 2012-2022. A ces 5 opérations s'ajoutent 3 nouvelles opérations soutenues financièrement par l'État au titre des actions de « verdissement des ports ».

1 – Aménagement du second quai de l'Anse Saint-Marc, modernisation du réseau ferroviaire, et développement du pôle de réparation et de construction navale : opérations achevées.

2 – Développement du terminal de Chef de Baie

Cette opération vise à construire une structure d'accostage permettant d'accueillir de nouveaux trafics maritimes en offrant une tirant d'eau homogène aux autres quais du terminal de Chef de Baie, et à renforcer les postes 1 et 2 pour accueillir des navires plus importants. Le montant de cette opération a été réévaluée de 25 M€ à 29 M€, avec parts Etat et du port respectivement augmentées de 1,5 M€ et 2,5 M€.

3 – Aménagement de la Repentie

Cette opération vise à réaliser des aménagements pour permettre l'exploitation portuaire des nouvelles surfaces générées par le comblement de la Repentie. Le montant de cette opération a été réévalué de 8 M€ à 4 M€ avec parts Etat et du port respectivement réduites de 1,5 M€ et 2,5 M€.

4 – Projet HyFret

Cette opération vise à faire émerger l'utilisation de l'hydrogène par les entreprises portuaires pour le transport de marchandises, ainsi que pour les propres besoins de mobilité du port. Le coût global de cette opération est de 4 M€ cofinancé par l'État au titre du plan de relance (2 M€) et le port (2 M€).

5 – Plateforme EMR et colis lourds

L'objectif global de cette opération d'investissement est la réalisation d'une plateforme de 3,9 ha, située sur un site connecté à la zone logistique de la Repentie, permettant l'accueil des Energies Marines Renouvelables (EMR) et colis lourds. Le coût global de cette opération est de 5 M€ cofinancé par l'État au titre du plan de relance (1,5 M€), la Région (0,25 M€), et le port (3,25 M€).

6 – Développement du trafic ferroviaire et du report modal

Au travers de différents travaux sur le réseau ferroviaire portuaire, cette opération vise à continuer d'encourager le mode ferroviaire avec l'ambition d'atteindre 20 % du tonnage lié au trafic maritime. Le coût global de cette opération est de 2,4 M€ cofinancé par l'État au titre du plan de relance (0,72 M€), la Région (0,12 M€), et le port (1,56 M€).

Le tableau ci-après met en évidence les évolutions apportées par l'avenant pour l'État et la Région.

N°	Opérations portuaires (en M€)	Situation fin 2020	CPER 2015-2020		Avenant			Delta	
			Etat BOP 203	Région	Etat / BOP 203		Région	Etat BOP 203	Région
					Hors PdR	PdR			
3.2	Contribuer à la mise en œuvre du projet stratégique du Grand port maritime de La Rochelle		12,170		12,170	4,220	0,370	4,220	0,370
3.2.1	Aménagement du second quai de l'Anse St-Marc	Achévé	3,170		3,170				
3.2.2	Modernisation du réseau ferroviaire portuaire	Achévé	1,000		1,000				
3.2.3	Développement du pôle de réparation et de construction navale	Achévé							
3.2.4	Développement du terminal de Chef de Baie	En cours	5,000		6,500			1,500	
3.2.5	Aménagement de la Repentie	En cours	3,000		1,500			-1,500	
3.2.6	Projet HyFret	Nouveau				2,000		2,000	
3.2.7	Plateforme EMR et colis lourds	Nouveau				1,500	0,250	1,500	0,250
3.2.8	Développement du trafic ferroviaire et du report modal	Nouveau				0,720	0,120	0,720	0,120

3.3 – Maquette financière des opérations portuaires

N°	Opérations portuaires (en M€)	Situation fin 2020	Montant total	Crédits contractualisés			Autres financeurs		Crédits valorisés Etat	Crédits Européens *
				Etat / BOP 203		Région	Organismes	Collectivités locales *		
				Hors PdR	PdR					
3	Contribuer au développement des ports maritimes		165,38	26,190	12,304	31,397	60,339	11,660	6,090	
3.1	Grand port maritime de Bordeaux		58,010	14,020	8,084	9,117	25,229	1,560		
3.1.1	Approfondissement du chenal	Achevé	12,000	8,400			3,600			
3.1.2	Modernisation et extension des installations portuaires	En cours	23,275	3,779	4,200	6,264**	7,472	1,560		
3.1.3	Modernisation du terminal feeder	En cours	12,935	1,821		2,753	8,361			
3.1.4	Etudes pour programmations ultérieures	En cours	0,500	0,020		0,100	0,380			
3.1.5	Actions commerciales	En cours	0,500				0,500			
3.1.6	Renouvellement du réseau d'assainissement et d'eaux pluviales sur le terminal de Bassens	Nouveau	3,000		1,500		1,500			
3.1.7	Branchement à quai des navires du futur terminal croisière	Nouveau	3,300		1,089		2,211			
3.1.8	Branchement à quai des postes de stationnement et d'hivernage	Nouveau	1,500		0,495		1,005			
3.1.9	Gironde XL 3D+	Nouveau	1,000		0,800		0,200			
3.2	Grand port maritime de La Rochelle		61,970	12,170	4,220	0,370	35,110	10,100		
3.2.1	Aménagement du second quai de l'Anse St-Marc	Achevé	10,570	3,170			5,300	2,100		
3.2.2	Modernisation du réseau ferroviaire portuaire	Achevé	4,000	1,000			1,000	2,000		
3.2.3	Développement du pôle de réparation et de construction navale	Achevé	3,000				1,000	2,000		
3.2.4	Développement du terminal de Chef de Baie	En cours	29,000	6,500			18,500	4,000		
3.2.5	Aménagement de la Repentie	En cours	4,000	1,500			2,500			
3.2.6	Projet HyFret	Nouveau	4,000		2,000		2,000			
3.2.7	Plateforme EMR et colis lourds	Nouveau	5,000		1,500	0,250***	3,250			
3.2.8	Développement du trafic ferroviaire et du report modal	Nouveau	2,400		0,720	0,120***	1,560			
3.3	Port de Rochefort Tonnay Charente		19,200			1,300			1,300	
3.3.1	Réhabilitation de l'apponement céréalier du port de Tonnay-Charente	Nouveau	2,200			0,800***	0,000	0,000		
3.3.2	Réalisation d'une voie de desserte portuaire à Tonnay-Charente	Nouveau	8,000				0,000	0,000		
3.3.3	Réhabilitation apponement Tonnay - Charente	Nouveau	3,000				0,000	0,000	0,800***	
3.3.4	Réhabilitation Hangar Ardoise (Avenue Libération)	Nouveau	2,000				0,000	0,000		
3.3.5	Réhabilitation des quais et terre-pleins poste 1 à 5 Rochefort	Nouveau	4,000			0,500***	0,000	0,000	0,500***	
3.4	Port de Bayonne		26,200			20,610			4,790	
3.4.1	Construction du quai Gommès et renaturation des berges du Lazaret	Nouveau	23,000			18,210***	0,000	0,000	4,790***	
3.4.2	Aménagement d'une cour de marchandises provisoire du port de Bayonne	Nouveau	2,200			1,400***	0,000	0,000		
3.4.3	ITE Celsa	Nouveau	1,000			1,000***	0,000	0,000		

* Montants estimés donnés à titre indicatif

** dont 0,117 M€ lié à l'accord de relance

*** Les opérations portuaires doivent s'inscrire dans une stratégie régionale de façade partagée conforme à la stratégie nationale portuaire. Ces montants de financements sont à finaliser entre la Région et l'État dans le cadre des conventions de financement des projets et ne présagent pas de financements futurs

Partie 4 : Maquette financière globale

La maquette financière des opérations ferroviaires, routières et portuaires du CPER 2015-2020 prolongé à 2022 de la région Nouvelle-Aquitaine est la suivante :

N°	Mobilité multimodale (en M€)	Montant total	Crédits contractualisés			Autres financeurs		Crédits valorisés Etat	Crédits Européens *
			Etat / BOP 203		Région	Organismes	Autres*		
			Hors PdR	PdR					
	Total tous modes	2235,926	687,238	105,659	659,520	236,323	347,819	138,759	43,208
1	Rénover et moderniser le réseau ferroviaire	1255,119	230,518	49,067	521,923	SNCF Réseau 175,98	101,750	132,669	43,208
1.1	Accroître les capacités de circulation du réseau structurant	141,280	46,194		24,414	55,664			15,008
1.2	Accroître les capacités de circulation des nœuds ferroviaires	119,461	29,196		35,196	11,069	29,000	6,000	9,000
1.3	Pérenniser et moderniser les lignes ferroviaires régionales	739,153	136,728	44,767	400,939	85,691	51,828		19,200
1.4	Permettre le développement du fret ferroviaire	161,925	2,100		33,774	1,210	13,172	111,669	
1.5	Autres opérations	93,300	16,300	4,300	27,600	22,350	7,750	15,000	
2	Moderniser le réseau routier national	815,427	430,530	44,288	106,200		234,409	0,000	0,000
2.1	Opérations achevées	65,940	50,140				15,800		
2.2	Améliorer la sécurité du réseau routier national	59,500	33,612	24,288			1,600		
2.3	Réduire la congestion du réseau routier national	347,900	199,046	11,500	39,054		98,300		
2.4	Désenclaver et améliorer la desserte des territoires	318,567	125,712	8,500	67,146		117,209		
2.5	Améliorer l'insertion environnementale du réseau routier national	23,520	22,020				1,500		
3	Contribuer au développement des ports maritimes	165,380	26,190	12,304	31,397	Ports 60,339	11,660	6,090	0,000
3.1	Grand port maritime de Bordeaux	58,010	14,020	8,084	9,117	25,229	1,560		
3.2	Grand port maritime de La Rochelle	61,970	12,170	4,220	0,370	35,110	10,100		
3.3	Port de Rochefort Tonnay-Charente	19,200			1,300	?	?	1,300	
3.4	Port de Bayonne	26,200			20,610	?	?	4,790	

* Montants estimés donnés à titre indicatif

Article 2 : Dispositions générales

La Préfète de région et le Président du Conseil régional assurent conjointement la mise en œuvre du présent avenant aux CPER 2015-2020 de la région Nouvelle-Aquitaine, dont les dispositions générales sont applicables jusqu'au terme de ce dernier.

Le présent avenant prend effet à compter de la signature par l'ensemble des parties.

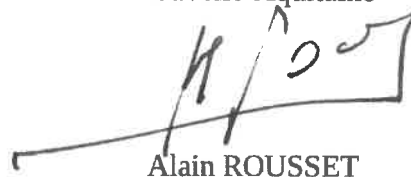
11 MAI 2021

La Préfète de la région
Nouvelle-Aquitaine



Fabienne BUCCIO

Le Président du Conseil régional
Nouvelle-Aquitaine



Alain ROUSSET