



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
NORMANDIE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**RÉGION  
NORMANDIE**

# **Protocole d'accord État-Région pour le volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan 2021-2027**

**L'État et la Région se mobilisent pour la Normandie**

Juillet 2024

## Préambule

Le présent document complète le protocole d'accord du contrat de Plan État-Région, signé le 15 novembre 2022, qui présentait les cinq priorités retenues par l'État et la Région :

1. l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation,
2. les infrastructures, les mobilités douces et les transports collectifs (période 2021-2022),
3. la transition écologique et énergétique,
4. l'attractivité et la cohésion des territoires,
5. la santé.

Le présent document traite exclusivement de la priorité 2 pour la période 2023-2027.

Il constitue un préalable à l'engagement du volet « mobilités 2023-2027 » du CPER 2021-2027 dont la signature est envisagée fin 2024, après évaluation environnementale et consultation du public.

Il s'inscrit dans la volonté conjointe de l'État et de la Région de viser à une décarbonation des transports, l'un des enjeux majeurs de la démarche de planification écologique. En augmentation par rapport aux CPER 2015-2020 pour la Haute et la Basse-Normandie, la répartition des crédits est orientée vers le report modal et notamment le transport ferroviaire des personnes et des marchandises. Le protocole s'établit sur la période 2023-2027.

Outre les enjeux financiers, le protocole vise également à s'engager sur la coordination des transports et notamment la mise en place d'indicateurs de suivi permettant d'évaluer les engagements réciproques vers cette décarbonation des transports. Le CPER précisera ces indicateurs.

Les différents projets qui alimentent les volets du mandat de l'État ont fait l'objet de multiples réunions préalables entre les services de l'État, la Région, les opérateurs et les autres financeurs.

Ce protocole « volet mobilités » a fait l'objet de réunions spécifiques co-animées par l'État et la Région, avec les 5 conseils départementaux et principales collectivités concernés par les projets. Ces réunions ont permis de partager les grandes orientations du mandat, confié au Préfet de région par la Première Ministre le 5 juin 2023, et de définir les projets structurants à soutenir, tout en veillant à ne retenir que ceux pouvant être engagés dans le calendrier retenu. Le protocole veille à valoriser également d'autres financements mobilisés au profit de cette décarbonation.

Les engagements financiers pris par l'État et la Région sont complétés par ceux des collectivités qui souhaitent également accompagner le développement de projets structurants pour leur territoire.

Le présent protocole d'accord est signé,

Entre

L'État, représenté par Monsieur Jean-Benoît ALBERTINI, Préfet de la région Normandie, Préfet de la Seine-Maritime, habilité à ces fins par mandat de la Première Ministre,

et

La Région Normandie, représentée par Monsieur Hervé MORIN, Président du Conseil Régional, habilité à ces fins par délibération du Conseil Régional,

Vu l'accord de partenariat du 28 septembre 2020 entre l'État et les Régions,

Vu le mandat de négociation de la Première Ministre au Préfet de région en date du 05 juin 2023 et l'accord intervenu en mai 2024 portant le mandat État à 330,5M€,

Vu la délibération du Conseil Régional du 24 juin 2024 autorisant le Président de Région à signer le protocole d'accord,

Il est convenu ce qui suit :

#### **Article 1<sup>er</sup> : Objet du protocole d'accord**

Le présent protocole d'accord concerne le volet « mobilités » du Contrat de Plan Etat Région (CPER) 2021-2027 pour lesquelles l'État et la Région souhaitent concentrer leurs crédits :

1. les services express régionaux métropolitains (SERM)
2. le ferroviaire,
3. le réseau routier national,
4. les véloroutes,

Il fixe pour chacun de ces modes de transport les enveloppes financières prévues par l'État et la Région, ainsi que pour certains projets les contributions des départements et intercommunalités mais aussi les opérateurs comme SNCF Réseau ou HAROPA. Les projets éligibles aux subventions de l'Union Européenne devront solliciter une participation des fonds européens. La contribution des départements et intercommunalités est rassemblée dans la colonne « autres », sans détail, le protocole n'étant pas signé par ces contributeurs. L'avenant au contrat de plan et les conventions de financement de chacun des projets (études et travaux) préciseront les répartitions financières.

**Le mandat de l'État s'établit à 330,5 millions d'euros, en euros courants** en intégrant les effets de l'actualisation avec les prévisions de date de mise en place des financements et de durée des travaux. Avec une moyenne annuelle de 66,1M€ par an pour la part Etat, ce montant est supérieur aux CPER 2015-2020 pour la Haute et la Basse-Normandie qui affichaient une moyenne de 58,1M€.

Le mandat État a fixé des opérations prioritaires et indique des taux plafond pour sa participation suivant le type de projet. Par ailleurs, deux enveloppes ne sont pas fongibles :

- \* **Services express régionaux métropolitains (SERM) avec 40 millions d'euros**
- \* **Fret ferroviaire avec 40 millions d'euros**

Tous ces moyens financiers sont complémentaires des crédits mobilisables au titre des fonds européens et du futur contrat de plan interrégional (CPIER) pour le développement de la vallée de la Seine d'une part, et des autres dispositifs de financement de l'État, de la Région et de leurs partenaires d'autre part. L'État valorise ces autres dispositifs dans ce protocole.

Le protocole puis le CPER visent également à mettre en place des indicateurs de suivi permettant d'évaluer la décarbonation des transports. C'est l'objet de l'article 2.

Les articles 3, 4, 5 et 6 détaillent les volets SERM, ferroviaire, routier et véloroute. L'article 8 synthétise les montants et fixe les règles de fongibilité, de gouvernance et les conditions d'évolution du volet mobilités du CPER.

\* \* \*

## **Article 2 : Renforcer la gouvernance des mobilités**

La Région, en tant que cheffe de file des mobilités dont le rôle a été conforté dans la loi d'orientation des mobilités (LOM), a vocation à mettre en place les instruments de coordination prévus par la loi, comme les comités de suivi de desserte ferroviaire.

Afin de tendre vers une mobilité plus durable pour les personnes et les marchandises, il convient de mettre en place un observatoire qui permettra de suivre des indicateurs et de tendre vers des objectifs cibles pour 2025 et 2027. L'atteinte ou non de ces objectifs pourra donner lieu à d'éventuels avenants à ce CPER et servira pour les prochaines contractualisations. Il est entendu que l'évolution de ces indicateurs est liée à de nombreux facteurs extérieurs aux seules décisions de la Région Normandie et de l'État. L'observatoire Onde, mis en place par la DREAL de Normandie, servira de base à l'observatoire commun État-Région. Les enquêtes disponibles à date (Enquêtes Ménages Déplacements – EMD - ou les Enquêtes Nationales Transports Déplacements – ENTND - par exemple) pourront également servir de support de travail pour alimenter les réflexions.

Le CPER précisera les indicateurs retenus.

\* \* \*

## **Article 3 : Services express régionaux métropolitains**

Le schéma directeur des SERM, remis par SNCF Réseau au Gouvernement en 2020, a identifié la métropole de Rouen comme support d'un potentiel SERM. L'État et la Région ont cependant souhaité étudier également le potentiel d'un SERM autour de l'agglomération de Caen.

Le mandat impose une participation maximale de l'État de 50 % pour les études jusqu'à l'avant-projet (AVP) et 33 % ensuite. Un équilibre entre la Région et les autres collectivités (départements et EPCI concernées) est ensuite proposé.

Également utile pour le réseau structurant, le sujet de **l'amélioration électrique de l'étoile ferroviaire rouennaise** devient indispensable avec l'augmentation des dessertes prévues dans le SERM ; le projet majeur est la construction d'une nouvelle sous-station électrique, au niveau de Sotteville-lès-Rouen, afin de suppléer celle de Pont de l'Arche. Il est proposé de prendre ces travaux intégralement dans le volet SERM, avec une part État de 50 % étant donné son utilité à court terme pour le réseau structurant. L'unification des postes de commande, quant à elle portée à 100 % par SNCF Réseau, est inscrite également dans le SERM. L'automatisation du poste d'aiguillage de Sotteville-lès-Rouen est quant à elle portée par l'enveloppe relative au réseau structurant.

La réouverture des 6 km de ligne entre Val-de-Reuil et Louviers afin de proposer des dessertes Rouen-Louviers est actuellement en phase études et basculera en phase travaux en fin de CPER. Cette réouverture permettra de compléter le réseau en étoile du périmètre du futur SERM rouennais.

La loi SERM de fin 2023 précise bien le caractère multimodal des SERM. Sur les deux SERM de Rouen et de Caen, des études intermodales et multimodales d'opportunité sont à lancer ou à poursuivre en particulier sur les axes routiers à fort trafic. Concernant le SERM de Rouen, sur le cadran nord-ouest de la métropole, les axes A150 et A151 vont faire l'objet d'études préalables visant à comparer l'intérêt des options d'aménagements (utilisation de la bande d'arrêt d'urgence, nouvelle voie, 1 ou 2 sens,...) pour des usages spécifiques (TC, covoiturage,...).

|                      |                                                                                          | Montants      |              |              |              | Part          |               |               |
|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|
|                      |                                                                                          | Total         | État         | Région       | Autres       | État          | Région        | Autres        |
| <b>ÉTUDES</b>        |                                                                                          |               |              |              |              |               |               |               |
| SERM de Caen         | Études diverses                                                                          | 1             | 0,5          | 0,25         | 0,25         | 50 %          | 25 %          | 25 %          |
|                      | Études Terminus Bayeux                                                                   | 1,4           | 0,7          | 0,35         | 0,35         | 50 %          | 25 %          | 25 %          |
| SERM de Rouen        | Études réouverture Louviers-Val de Reuil                                                 | 4,06          | 2,03         | 2,03         |              | 50 %          | 50 %          |               |
|                      | Études fusion gares Barentin Pavilly                                                     | 1             | 0,5          | 0,25         | 0,25         | 50 %          | 25 %          | 25 %          |
|                      | Autres études « fer » (bifurcation, terminus, haltes, PN), autres modes et intermodalité | 12            | 6            | 3            | 3            | 50 %          | 25 %          | 25 %          |
|                      | Étude TC routiers Axes A150 et A151                                                      | 4,3           | 3,15         | 0            | 1,15         | 73,3 %        | 0,0 %         | 26,7 %        |
| <b>Total ÉTUDES</b>  |                                                                                          | <b>23,76</b>  | <b>12,88</b> | <b>5,88</b>  | <b>5</b>     | <b>54,2 %</b> | <b>24,7 %</b> | <b>21,0 %</b> |
| <b>TRAVAUX</b>       |                                                                                          |               |              |              |              |               |               |               |
| SERM de Rouen        | Travaux réouverture ligne Louviers-Val de Reuil                                          | 61,14         | 20,38        | 30,57        | 10,19        | 33 %          | 50 %          | 17 %          |
|                      | Travaux sur haltes ferroviaires*                                                         | 3,5           | 1,17         | 1,75         | 0,58         | 33 %          | 50 %          | 17 %          |
|                      | Améliorations électriques (Études et travaux) et techniques                              | 47,4          | 19           | 19           | 9,4          | 40,1 %        | 40,1 %        | 19,8 %        |
|                      | Dont unification des postes de commande (100 % SNCF Réseau)                              | 9,4           |              |              | 9,4          | 0             | 0             | 100 %         |
| <b>Total TRAVAUX</b> |                                                                                          | <b>112,04</b> | <b>40,55</b> | <b>51,32</b> | <b>20,17</b> | <b>36,2 %</b> | <b>45,8 %</b> | <b>18,0 %</b> |
| <b>TOTAL SERM</b>    |                                                                                          | <b>135,8</b>  | <b>53,43</b> | <b>57,2</b>  | <b>25,17</b> | <b>39,3 %</b> | <b>42,1 %</b> | <b>18,5 %</b> |

\*En fonction des besoins dans le sous-volet « Mise aux normes d'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite » du volet ferroviaire, la mise en accessibilité de la gare d'Oissel pourra être financée dans ce volet.

\* \* \*

#### Article 4 : Volet ferroviaire

Porté par la volonté du gouvernement et de la Région d'orienter les financements pour favoriser un report modal et une décarbonation des mobilités, le volet ferroviaire comporte de nombreux dossiers correspondant aux 4 priorités suivantes :

- Modernisation des axes ferroviaires nationaux structurants
- Lignes ferroviaires de dessertes fines du territoire (LDFT)
- Mise aux normes d'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite

○ Fret ferroviaire et transport combiné

La résorption du bruit ferroviaire et, sauf exception, la sécurisation ou la suppression des passages à niveau ne font pas partie du mandat.

Le tableau ci-dessous synthétise le volet ferroviaire qui est détaillé dans les pages suivantes :

|                                              |         | Montants du volet « mobilités » 2023-2027 |        |        |        |                  |                           |
|----------------------------------------------|---------|-------------------------------------------|--------|--------|--------|------------------|---------------------------|
|                                              |         | Total                                     | État   | Région | Autres | Dont SNCF Réseau | Dont SNCF Gares&Connexion |
| Modernisation du réseau national structurant | Montant | 33,5                                      | 14,25  | 19,25  |        |                  |                           |
|                                              | Part    |                                           | 42,5 % | 57,5 % |        |                  |                           |
| LDFT                                         | Montant | 250                                       | 66,77  | 125,02 | 58,22  | 58,22            |                           |
|                                              | Part    |                                           | 26,7 % | 50,0 % | 23,3 % | 23,3 %           |                           |
| Mise en accessibilité PMR des gares*         | Montant | 63,16                                     | 11     | 33,2   | 12,97  |                  | 12,97                     |
|                                              | Part    |                                           | 17,4 % | 52,6 % | 20,5 % |                  | 20,5 %                    |
| Fret ferroviaire                             | Montant | 103                                       | 41,5   | 10,38  | 51,13  |                  |                           |
|                                              | Part    |                                           | 40,3 % | 10,1 % | 49,6 % |                  |                           |
| TOTAL                                        | Montant | 449,66                                    | 133,52 | 187,84 | 122,31 | 58,22            | 12,97                     |
|                                              | Part    |                                           | 29,7 % | 41,8 % | 27,2 % | 12,9 %           | 2,9 %                     |

(\*) L'Etat contribue également au projet de la gare d'Evreux via le plan de relance pour 6M€

Hors du CPER, il convient de valoriser ici différentes opérations sur les réseaux structurants :

D'une part, différents projets, de l'ordre de 100M€, sont inscrits au CPiER, en cofinancement avec les collectivités d'Île-de-France en plus de celles de Normandie, les montants et répartitions financières restant à affiner :

- Études LNPN sur les sections prioritaires Nanterre-Mantes et Rouen-Barentin (dont la gare Rouen Rive Gauche) dans l'optique d'une enquête publique à fin 2026
- Études pour le plan de voies et la gare de Vernon-Giverny
- Autres études, notamment fret

D'autre part, différents projets sont prévues directement via l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France) comme les premières acquisitions foncières liées à la LNPN, ou le saut de mouton à Saint-Lazare, dont les montants et les répartitions financières restent à affiner.

#### A- Modernisation des axes ferroviaires nationaux structurants

L'opération majeure consiste en l'automatisation du poste d'aiguillage de Sotteville-lès-Rouen permettant de gérer toute l'étoile ferroviaire Sud de Rouen dont les zones de maintenance des trains. Cette automatisation servira également au futur SERM de Rouen.

En réponse à la montée des phénomènes liés au changement climatique obérant de plus en plus fortement l'exploitation ferroviaire, il convient de prévoir un programme de mesures structurantes à l'échelle régionale. Le programme pourra comporter un plan de traitement ou

d'adaptation de la végétation aux phénomènes de vents répétés ou de sols détrempés, et des mesures destinées à éviter les heurts d'animaux (pose de clôtures, grillages, etc.).

| Intitulés                                                                                                                                                          | Montants    |              |              | Part        |             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------|--------------|-------------|-------------|
|                                                                                                                                                                    | Total       | État         | Région       | État        | Région      |
| Études ERTMS                                                                                                                                                       | 5           | 2,5          | 2,5          | 50 %        | 50 %        |
| Mesures structurelles d'adaptation au changement climatique pour en réduire l'impact sur l'exploitation ferroviaire en Normandie (végétation, heurts d'animaux...) | 8           | 4            | 4            | 50%         | 50%         |
| Amélioration Paris-Cherbourg – Traversée piétonne en gare de Molay Littry (étude et travaux)                                                                       | 4,5         | 2,25         | 2,25         | 50 %        | 50 %        |
| Automatisation poste d'aiguillage H de Sotteville-lès-Rouen                                                                                                        | 12          | 3,5          | 8,5          | 29,2 %      | 70,8 %      |
| Autres études d'améliorations                                                                                                                                      | 4           | 2            | 2            | 50 %        | 50 %        |
| <b>TOTAL Lignes structurantes</b>                                                                                                                                  | <b>33,5</b> | <b>14,25</b> | <b>19,25</b> | <b>43 %</b> | <b>57 %</b> |

## B- Lignes ferroviaires de desserte fine du territoire (LDFT)

De nombreuses lignes de desserte fine du territoire doivent faire l'objet d'une régénération majeure, notamment celle de Paris-Granville où deux sections sont prévues en travaux dans le CPER. Trois autres lignes feront l'objet de travaux majeurs. Enfin, d'autres lignes verront également des travaux durant ce CPER.

Suite aux discussions menées depuis 2020 à ce sujet, la ligne de Mézidon-Alençon est prise en charge à 100 % par SNCF Réseau. Les autres lignes sont prises en charge à 8,5 % par SNCF Réseau, le CPER apportant un complément variable. Un équilibre 50/50 État (dont SNCF Réseau) et Région a été recherché pour le protocole.

| Intitulés                                            | Montants   |              |               |              | Part          |               |               |
|------------------------------------------------------|------------|--------------|---------------|--------------|---------------|---------------|---------------|
|                                                      | Total      | État         | Région        | SNCF Réseau  | État          | Région        | SNCF Réseau   |
| Mézidon-Alençon                                      | 40,4       |              |               | 40,4         |               |               | 100,0 %       |
| Paris-Granville (Dreux-Surdon et Argentan-Granville) | 93,2       | 46,6         | 38,68         | 7,92         | 50,0 %        | 41,5 %        | 8,5 %         |
| Elbeuf-Serquigny                                     | 60,6       | 12,12        | 43,33         | 5,15         | 20,0 %        | 71,5 %        | 8,5 %         |
| Lisieux-Deauville                                    | 37,8       | 4,54         | 30,05         | 3,21         | 12,0 %        | 79,5 %        | 8,5 %         |
| Lison-Dol de Bretagne                                | 15,8       | 3,16         | 11,3          | 1,34         | 20,0 %        | 71,5 %        | 8,5 %         |
| Autres lignes                                        | 2,2        | 0,35         | 1,66          | 0,19         | 16,0 %        | 76,0 %        | 8,5 %         |
| <b>TOTAL LDFT</b>                                    | <b>250</b> | <b>66,77</b> | <b>125,02</b> | <b>58,22</b> | <b>26,7 %</b> | <b>50,0 %</b> | <b>23,3 %</b> |

Un soutien financier des départements et EPCI est également attendu sur ces lignes de desserte fine.

En plus de sa participation sur ces lignes, la Région Normandie participe aussi au financement de régénération des lignes Beauvais - Abancourt - Le Tréport et Abbeville – Le Tréport (BALT).

### C- Mise aux normes d'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite

Les taux d'intervention de l'État sont différents suivant le type de gare, 50 % maximum pour une gare dite nationale et 25 % sinon.

Le taux d'intervention de SNCF Gares & Connexion (SNCF G&C), unique autre financeur, est de 25 % maximum, avec un plafond à 2,6M€ pour les gares régionales et 5,2M€ sur les gares nationales.

| Intitulés                       | Montants     |           |             |              | Part          |               |               |
|---------------------------------|--------------|-----------|-------------|--------------|---------------|---------------|---------------|
|                                 | Total        | État      | Région      | SNCF G&C     | État          | Région        | SNCF G&C      |
| Gare d'Évreux*                  | 20           | 6*        | 11          | 3            | 30 %          | 55 %          | 15 %          |
| Gare de Cherbourg               | 4            | 1,2       | 1,8         | 1            | 30 %          | 45 %          | 25 %          |
| Gare de Sées                    | 2            | 0,5       | 1           | 0,5          | 25 %          | 50 %          | 25 %          |
| Gare du Tréport                 | 3,5          | 0,88      | 1,75        | 0,88         | 25 %          | 50 %          | 25 %          |
| Gare de Oissel                  | 13,7         | 3,43      | 7,67        | 2,6          | 25 %          | 56 %          | 19 %          |
| Gare de Carentan                | 7,8          | 1,95      | 3,9         | 1,95         | 25 %          | 50 %          | 25 %          |
| Études de mise en accessibilité | 12,16        | 3,04      | 6,08        | 3,04         | 25 %          | 50 %          | 25 %          |
| <b>TOTAL PMR et Gares</b>       | <b>63,16</b> | <b>11</b> | <b>33,2</b> | <b>12,97</b> | <b>17,4 %</b> | <b>52,6 %</b> | <b>20,5 %</b> |

(\*) l'Etat contribue au projet avec des crédits du plan de relance

En plus de ces opérations prévues au CPER, la Région est impliquée financièrement dans les projets de rénovation de grande ampleur, notamment pour les grandes halles des gares du Havre et de Paris Saint-Lazare, qui ont été visées par le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) en décembre 2022. Une participation de l'État (AFITF) est recherchée pour ces deux projets, respectivement chiffrés à 15 M€ et 200 M€.

### D- Fret ferroviaire et transport combiné

Les opérations éligibles au CPER sont à la fois les lignes capillaires de fret et les terminaux multimodaux dont les installations terminales embranchées (ITE).

Détail des opérations envisagées :

- **Fin des travaux de confortement de la tranchée couverte de Rouen** (projet initié dans le précédent CPER Haute-Normandie). Nouvelle phase de travaux estimés à 27M€ avec une clé de répartition qui prévoit une participation de l'État à hauteur de 13,5 M€ ;
- **Régénération de la ligne capillaire fret Motteville – Saint-Valéry-en-Caux**. Dans l'attente des résultats finaux de l'étude de définition des travaux à réaliser, le protocole prend en compte une estimation du coût total des travaux à 42M€ à date de signature avec une participation de l'État à hauteur de 21 M€ ;
- Participation à la plateforme multimodale de transport combiné d'Orléans-les Aubrais : Projet à 10M€ financé à hauteur de 5M€ par l'État en région Centre Val de Loire, 4M€ par la Région Centre Val de Loire et 1M€ par la Région Normandie ;
- Financement des Installations Terminales Embranchées (ITE) : enveloppe de 20 M€ avec une participation de l'État et de la Région à hauteur de 5M€ ; une première enveloppe à financement État et entreprises privées est également prévue.
- Études prospectives fret (Seine Sud, accès sud au port de Rouen notamment) : 2M€.

| Intitulés                                                           | Montants   |             |              |              | Part          |               |               |
|---------------------------------------------------------------------|------------|-------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|
|                                                                     | Total      | État        | Région       | Autres       | État          | Région        | Autres        |
| Fin des travaux de confortement tranchée couverte de Rouen          | 27         | 13,5        | 3,38         | 10,13        | 50 %          | 12,5 %        | 37,5 %        |
| Régénération Motteville – Saint Valery (Études et premiers travaux) | 42         | 21          |              | 21           | 50 %          |               | 50 %          |
| Plateforme Orléans - les Aubrais*                                   | 10         | 0*          | 1            | 9            |               | 10 %          | 90 %          |
| Financement des ITE 1ère partie                                     | 2          | 1           |              | 1            | 50 %          |               | 50 %          |
| Financement des ITE 2ème partie                                     | 20         | 5           | 5            | 10           | 25 %          | 25 %          | 50 %          |
| Études prospectives fret                                            | 2          | 1           | 1            |              | 50 %          | 50 %          | 0 %           |
| <b>TOTAL FRET</b>                                                   | <b>103</b> | <b>41,5</b> | <b>10,38</b> | <b>51,13</b> | <b>40,3 %</b> | <b>10,1 %</b> | <b>49,6 %</b> |

(\*) L'État contribue au projet au travers du CPER Centre Val de Loire à hauteur de 5M€

\* \* \*

## **Article 5 : Volet Routier**

La priorisation de ce volet cible en premier lieu la finalisation des 2 opérations déjà engagées en travaux dans le cadre des CPER 2015-2020 : **la déviation sud-ouest d'Évreux (Eure) et la finalisation des travaux d'accès à la tête Sud du pont Flaubert (Seine-Maritime).**

La deuxième priorité concerne les **aménagement**s d'itinéraires structurants du réseau routier national : **la RN12 dans l'Orne et la RN13 dans la Manche** intègrent ces priorités et concernent des études et/ou travaux. Les deux sections de la RN12 seront intégrées dans une unique enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, afin de mener les travaux de la section 1 dans ce CPER et ceux de la section 2 dans le prochain CPER

Les dernières priorités répondent à des enjeux de **désenclavement de territoire ou de sécurisation** d'itinéraires du réseau routier national comme, par exemple, les études sur la **tête Nord du pont Flaubert** ou celles concernant **contournement sud de Caen** et la finalisation de la **RN27 dans le pays Dieppois** qui relèvent de ces priorités.

La finalisation des travaux sur les accès sud du Pont Flaubert et la déviation sud-ouest d'Évreux reprennent les conditions des conventions financières en vigueur. Les autres études et travaux ont fait l'objet de nouvelles discussions entre partenaires.

Conformément à l'article L1615-2 du code général des collectivités territoriales, les collectivités territoriales bénéficient des attributions du Fonds de compensation pour la taxe sur la valeur ajoutée au titre des fonds de concours versés à l'État pour les dépenses d'investissement que celui-ci effectue sur son domaine public routier.

Le tableau suivant synthétise les opérations routières en travaux ou en études :

|    | Intitulés                                                                              |         | Total  | État   | Région | Autres |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------|---------|--------|--------|--------|--------|
| 76 | Travaux – Accès RG du Pont Flaubert                                                    | Montant | 81,79  | 40,9   | 20,45  | 20,45  |
|    |                                                                                        | Part    |        | 50 %   | 25 %   | 25 %   |
| 27 | Travaux – Déviation Sud-Ouest d’Evreux                                                 | Montant | 41     | 24,03  | 11,357 | 5,62   |
|    |                                                                                        | Part    |        | 58,6 % | 27,7 % | 13,7 % |
| 50 | Études et Travaux – RN13 Valognes-Cherbourg Phase 2                                    | Montant | 32     | 25,6   |        | 6,4    |
|    |                                                                                        | Part    |        | 80 %   |        | 20 %   |
| 61 | Études et Travaux – RN12 2*2 voies Mortagne-Tourouvre                                  | Montant | 47     | 25     | 12,6   | 9,4    |
|    |                                                                                        | Part    |        | 53 %   | 27 %   | 20 %   |
| 61 | Études et travaux préparatoires – RN12 2*2 Ste Anne-St Maurice                         | Montant | 7      | 3,5    | 2,1    | 1,4    |
|    |                                                                                        | Part    |        | 50 %   | 30 %   | 20 %   |
| 76 | Finalisation du projet de la RN27 dans le pays Dieppois                                | Montant | 6      | 2      |        | 4      |
|    |                                                                                        | Part    |        | 33,3 % |        | 66,7 % |
| 76 | Études – A150 – Tête Nord Flaubert continuité à 2 voies, solutions court et long terme | Montant | 4,5    | 3,38   |        | 1,13   |
|    |                                                                                        | Part    |        | 75 %   |        | 25 %   |
| 14 | Études – Contournement Sud de Caen                                                     | Montant | 4      | 2      |        | 2      |
|    |                                                                                        | Part    |        | 50 %   |        | 50 %   |
|    | Autres études diverses du réseau routier national                                      | Montant | 2,16   | 2,16   |        |        |
|    |                                                                                        | Part    |        | 100 %  |        |        |
|    |                                                                                        |         |        |        |        |        |
|    | TOTAUX                                                                                 | Montant | 225,45 | 128,56 | 46,5   | 50,39  |
|    |                                                                                        | Part    |        | 57,0 % | 20,6 % | 22,4 % |

La Région ne finance pas les nouvelles études routières (confère les trois dernières lignes).

**Hors CPER, une enveloppe nationale de 200 millions d'euros** est fléchée sur la même période pour d'autres opérations de modernisation du réseau routier national via les directions inter-départementales des routes (DIR). Ces opérations sont notamment fléchées sur les transitions écologiques du réseau comme l'amélioration de l'assainissement. Divers projets émanant de la DIR Nord-Ouest ou proposés par les collectivités lors des rencontres liées au CPER, au stade des études d'opportunité, ont été remontés au ministère en charge des transports, comme la RN13 entre Évreux et Chauffour-les-Bonnières.

\* \* \*

#### **Article 6 : Volet Véloroutes**

Afin d'accompagner la décarbonation des mobilités, un volet véloroutes est prévu dans le protocole. Dans ce cadre, l'État pourra financer jusqu'à 33 % des aménagements prévus sur les itinéraires inscrits au schéma national et 25 % pour ceux inscrits au schéma régional.

La Région met en place un schéma des itinéraires cyclables d'intérêt régional.

Le tableau ci-dessous prévoit une participation de l'État de 15M€ et un taux moyen d'intervention, sans qu'il ne soit possible au stade de la signature du protocole de détailler les linéaires des véloroutes que les collectivités souhaiteront prioriser. Les montants de 51M€ et 36M€ sont estimatifs.

|                         |                | Montants du volet « mobilités » 2023-2027 |               |        |               |
|-------------------------|----------------|-------------------------------------------|---------------|--------|---------------|
| Intitulé                |                | Total                                     | État          | Région | Autres        |
| <b>Total Véloroutes</b> | <b>Montant</b> | <b>51</b>                                 | <b>15</b>     |        | <b>36</b>     |
|                         | <b>Part</b>    |                                           | <b>29,4 %</b> |        | <b>70,6 %</b> |

Les financements CPER n'excluent pas l'accès à d'autres dispositifs de subventions mis en place par l'État pour les projets cyclables (Dotations de soutien à l'investissement, Fonds mobilités actives, Fonds Vert par exemple). 250M€ par an sont prévus par l'État dans le plan national vélo.

La Région finance, quant à elle, les infrastructures de projets cyclables, en site propre, dans l'objectif de faciliter la mobilité du quotidien et l'intermodalité, en lien avec les territoires.

\* \* \*

#### **Article 7 : Transports collectifs urbains**

Le CPER ne finance pas ces projets qui font l'objet d'appels à projets spécifiques.

L'État et la Région ont financé dernièrement les transports en commun en site propre suivant :

| Porteur de projet         | Projet                  | État          | Région      |
|---------------------------|-------------------------|---------------|-------------|
| Le Havre Seine Métropole  | Extension du tramway    | 40            | 40*         |
| Caen la Mer               | Tramway est-ouest       | 40            |             |
| Granville                 | PEM Granville           | 1,050         | prévu       |
| Pontorson                 | PEM Pontorson           | 0,21          | 0,9         |
| Agglomération du Cotentin | Bus nouvelle génération | 1,910         | 8           |
| Cœur de Nacre             | PEM du nouveau monde    | 0,130         |             |
| Lisieux Normandie         | PEM gare de Lisieux     | 0,830         | 0,9         |
| Métropole Rouen Normandie | Ligne de bus T5         | 3,180         |             |
| <b>Totaux</b>             |                         | <b>87,310</b> | <b>49,8</b> |

\*Au titre des économies d'exploitation de la LER

\* \* \*

#### **Article 8 : Comitologie, moyens financiers et fongibilité**

Un comité de pilotage (COPIL), présidé par le Préfet de région et le Président du Conseil régional pourra réunir les co-financeurs et les maîtres d'ouvrages des études et travaux sur demande d'un des deux signataires. Ses objectifs sont de s'assurer de la bonne exécution du volet mobilités du CPER et de valider ses éventuelles évolutions.

Il sera préparé, en amont, dans le cadre d'un comité technique (COTECH) animé par les services régionaux de l'État et de la Région. Le secrétariat de ces comités sera tenu par l'État.

Le tableau suivant récapitule les montants par volets, en précisant que les enveloppes SERM et fret ferroviaire ne sont pas fongibles (40 M€ chacune).

À l'intérieur de chacun des 4 volets (SERM, ferroviaire, routier et véloroutes), une fongibilité est possible entre les opérations ainsi que, concernant le ferroviaire, entre certains sous-volets (lignes structurantes, LDFT, Gares). Ces décisions d'évolution financière seront validées par le COPIL. Si nécessaire, hors COPIL, le Préfet de Région sollicitera un accord du Président de Région par courrier pour ce type de modification.

La fongibilité entre les volets est possible. Les ajustements d'enveloppes correspondantes devront cependant faire l'objet d'un avenant co-signé du contrat de plan. Cet avenant sera l'occasion de faire le point sur les éventuelles modifications ayant déjà eu lieu par décision du COPIL ou échanges de courriers.

TABLEAU FINANCIER RECAPITULATIF DU PROTOCOLE D'ACCORD « MOBILITES » 2023-2027

|                    |         | Montants du volet « mobilités » 2023-2027 |        |        |        |                  |
|--------------------|---------|-------------------------------------------|--------|--------|--------|------------------|
|                    |         | Total                                     | État   | Région | Autres | Dont SNCF Groupe |
| SERM               | Montant | 135,8                                     | 53,43  | 57,2   | 25,17  | 9,4              |
|                    | Part    |                                           | 39,3 % | 42,1 % | 18,5 % | 6,9 %            |
| Volet Ferroviaire* | Montant | 449,66                                    | 133,52 | 187,84 | 122,31 | 71,18            |
|                    | Part    |                                           | 29,7 % | 41,8 % | 27,2 % | 15,8 %           |
| Dont Fret          | Montant | 103                                       | 41,5   | 10,38  | 51,13  |                  |
|                    | Part    |                                           | 40,3 % | 10,1 % | 49,6 % |                  |
| Volet Routier      | Montant | 225,45                                    | 128,56 | 46,5   | 50,39  |                  |
|                    | Part    |                                           | 57,0 % | 20,6 % | 22,4 % |                  |
| Volet Véloroute    | Montant | 51                                        | 15     | 0      | 36     |                  |
|                    | Part    |                                           | 29,4 % | 0,0 %  | 70,6 % |                  |
| TOTAL              | Montant | 861,91                                    | 330,5  | 291,54 | 233,87 | 80,58            |
|                    | Part    |                                           | 38,3 % | 33,8 % | 27,1 % | 9,3 %            |

L'avenant au contrat de plan 2021-2027 précisera les modalités d'allocation des crédits.

\* \* \*

**Article 9 : Élaboration du volet mobilités du CPER 2021-2027**

A la suite de la co-signature du présent protocole d'accord sur le volet mobilités 2023-2027, l'État et la Région s'engagent à poursuivre l'élaboration du CPER 2021-2027 en vue d'une signature en 2024.

À Rouen, le

**12 JUL. 2024**

Le Préfet de la région Normandie  
Préfet de la Seine-Maritime



Jean-Benoit ALBERTINI

Le Président du Conseil Régional  
de Normandie



Hervé MORIN

