

DATAR

Évaluation du volet ferroviaire et TCSP des
contrats de projets Etat-Régions 2007-2013

Rapport intermédiaire

Août 2010

 **ERNST & YOUNG**
Quality In Everything We Do



Synthèse

- ▶ **La 5^{ème} génération des Contrats de projets Etat-Région (2007-2013) introduit une refonte profonde des contrats** avec notamment :
 - ▶ un alignement du cadre stratégique des CPER sur celui des fonds structurels ;
 - ▶ une logique de concentration des crédits et de resserrement du champ d'intervention des CPER autour de « *projets d'envergure nationale* », « *prêts à être engagés* » et « *susceptibles de créer des effets d'entraînement importants pour les économies régionales* » ;
 - ▶ et de nouvelles exigences en matière de suivi et d'évaluation des projets.
- ▶ **Les transports représentent**, malgré la sortie du réseau routier national du périmètre d'intervention des CPER 2007-2013, **le premier domaine de contractualisation des CPER**, avec 8,8 Mds € de crédits inscrits, dont 3,2 Mds € pour l'Etat et 5,6 Mds € pour les Régions, soit un peu plus de 30% de la totalité du budget initial des CPER (29 Mds €).
- ▶ **Dans ce cadre, la DATAR a mandaté le cabinet Ernst & Young pour réaliser l'évaluation nationale à mi-parcours du volet ferroviaire et TCSP des CPER 2007-2013.** Cette évaluation s'articule autour de 4 phases comprenant :
 - ▶ **phases 1 et 2** : la réalisation d'un état d'avancement physique et financier sur 6 régions volontaires et l'analyse de l'impact des évolutions de contexte depuis la contractualisation ;
 - ▶ **phases 3 et 4** (en cours de réalisation) : l'élaboration de 6 monographies concernant les 6 régions volontaires étudiées en phases 1 et 2 permettant d'éclairer les décideurs sur les premiers résultats du volet rail et TCSP, sur ses mécanismes de gouvernance et plus largement, sur la valeur ajoutée des CPER comme outil de contractualisation des investissements ferroviaires.

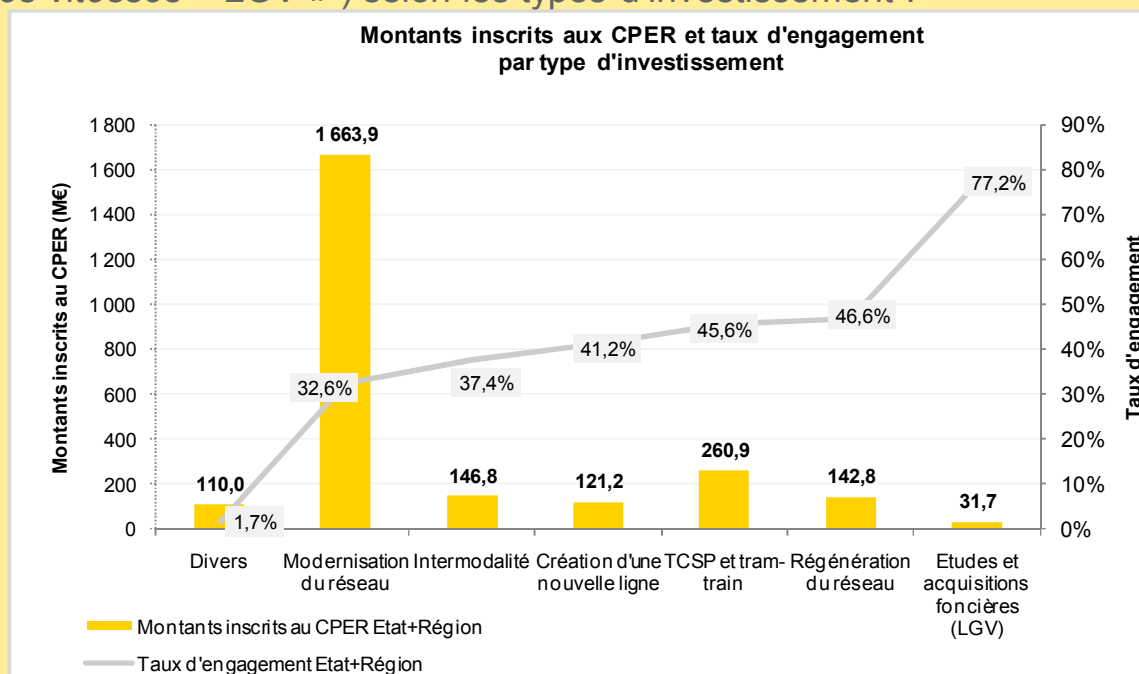
Synthèse

- ▶ **Le volet ferroviaire et TCSP des CPER 2007- 2013 présente une dynamique de consommation globalement en ligne avec le niveau d'avancement attendu à mi-parcours :**
 - ▶ Pour les 6 régions étudiées, le taux d'engagement* moyen s'élève à 41,8%, ce qui est en conformité avec le taux linéaire théorique (3/7^{ème} soit 43%). Les niveau d'engagement à mi-parcours sont par ailleurs globalement paritaires entre l'Etat et les Régions.
- ▶ **Le rythme d'avancement des projets s'est sensiblement accéléré au cours de l'année 2009 :**
 - ▶ Cette montée en charge par pallier correspond le plus souvent au temps nécessaire à la mise en place des études durant les deux premières années de la contractualisation. Le Plan de relance a également contribué, depuis 2009, à une certaine dynamisation des engagements réalisés au titre des CPER.
- ▶ **De nombreux événements exogènes ont eu lieu depuis la contractualisation** (le Grenelle de l'environnement ; de nouvelles exigences en matière sociale et de sécurité ; des plans et initiatives nationaux ; des évolutions relatives à la gouvernance des acteurs institutionnels) **mais n'ont finalement eu que peu d'impact sur le niveau d'avancement des CPER, en dehors d'un effet d'accélérateur de la programmation induit par certaines politiques** (le Plan de relance, les appels à projets TCSP et le Plan « rail » essentiellement).
 - ▶ Cette situation s'explique par le fait d'une part, que les projets, au moment de leur inscription au CPER, étaient globalement en avance sur les exigences législatives et réglementaires survenues depuis lors et d'autre part, que l'envergure et les enjeux de ces investissements d'infrastructures ferroviaires génèrent une dynamique propre qui rend ces projets relativement peu perméables aux évolutions contextuelles.

* Cf. le glossaire en page 92.

Synthèse

- **Les disparités des niveaux d'engagement sont néanmoins fortes selon les régions et les types d'investissement** : les taux d'engagement s'échelonnent de 21% à 59% selon les régions et de 33% (« modernisation du réseau ») à 77% (« études et acquisitions foncières relatives aux lignes à grandes vitesses – LGV ») selon les types d'investissement :



Source : Données Ernst & Young au 21 avril 2010

Note : le type d'investissement « Divers » concerne le Centre d'essai ferroviaire en Nord pas de Calais, projet de développement de l'industrie ferroviaire et de renforcement de la recherche).

- **Les projets les plus simples à mobiliser** (comme l'illustre le taux d'engagement des « études et acquisitions foncières LGV ») **et les plus matures** (tous types d'investissements confondus) lors de leur inscription, sont les plus consommés à ce jour, ce qui paraît assez cohérent à mi-parcours.

Synthèse

- ▶ **A contrario, pour les investissements les moins engagés, les principaux facteurs explicatifs que l'on peut avancer sont les suivants :**
 - ▶ La complexité technique et financière des projets ;
 - ▶ les marges d'erreur relatives à l'estimation initiale du coût des projets dues à une immaturité des projets lors de leur inscription ;
 - ▶ la forte imbrication des projets au sein d'une même région ou entre plusieurs régions, pouvant entraîner un « effet en chaîne » lorsqu'un des chantiers est remis en cause ;
 - ▶ une contractualisation sur des montants différenciés entre l'Etat et la Région.

- ▶ **Au final, environ 20% des projets connaissent des difficultés à mi-parcours :**
 - ▶ Il s'agit soit, de projets qui connaissent un début d'engagement mais qui achoquent sur des difficultés d'ordre technique ou financière (environ 15%) soit, de projets non encore programmés à mi-parcours car soumis à des éléments extérieurs ou remis en cause quant à leur opportunité (environ 5%).
 - ▶ A ce jour, à mi-parcours, la décision de sortir du CPER un certain nombre de ces projets en difficulté est très rarement prise par les partenaires financiers en région. La plupart des projets évoqués sont en quelque sorte « gelés », ce qui traduit un certain « effet d'inertie » des contrats de projet.
 - ▶ La présente contractualisation sur le volet ferroviaire et TCSP induit donc un risque de sous-consommation sur environ 1/5ème des projets initialement engagés, appelant de la part des décisionnaires le maintien d'une certaine vigilance pour la suite de la programmation.

Sommaire

- 1 Contexte et objectifs de l'étude
- 2 Bilan physique et financier du volet ferroviaire et TCSP
- 3 Impacts des événements exogènes sur le CPER 2007-2013
- 4 Annexes

Contexte et objectifs de Contexte et objectifs de l'étude

Points abordés

1

Contexte et objectifs de l'étude

- Contexte de l'évaluation du volet rail et TCSP des CPER 2007-2013
- Synthèse des objectifs de l'étude
- Démarche et calendrier de la mission

Contexte de l'évaluation du volet rail et TSCP des CPER 2007-2013

- ▶ **La 5^{ème} génération des Contrats de projets Etat-Région (2007-2013) introduit une refonte profonde des contrats * :**
 - ▶ **Un alignement du cadre stratégique des CPER sur celui des fonds structurels** par la prise en compte des grandes orientations définies par les conseils européens de Lisbonne-Göteborg : la compétitivité et l'attractivité des territoires ; la dimension environnementale du développement durable ; la cohésion sociale et territoriale.
 - ▶ Dans un contexte de rationalisation des dépenses publiques, **une logique de concentration des crédits et de resserrement du champ d'intervention des CPER** autour de « projets d'envergure nationale », « prêts à être engagés » et « susceptibles de créer des effets d'entraînement importants pour les économies régionales ».
 - ▶ **Une meilleure coordination avec les PO** par la recherche de synergies entre les deux démarches de contractualisation (diagnostic territorial conjoint, négociations avec les collectivités, définition commune des conditions de suivi et d'évaluation).
 - ▶ **Une nouvelle exigence en matière de suivi et d'évaluation** des projets par la mise en place de différents outils comme la définition d'un comité de suivi du CPER, l'élaboration d'indicateurs nationaux transversaux et thématiques communs aux PO et aux CPER, un tableau de bord de pilotage du PO et du CPER centré sur quelques indicateurs d'alerte.
 - ▶ **Une révision à mi-parcours des Contrats de Projets**, fondée sur la réalisation d'un bilan approfondi au cours du deuxième semestre 2010, et impliquant le cas échéant, des redéploiements de crédits pour les trois dernières années du contrat.

* Circulaire du Premier ministre du 6 mars 2006. relative à la préparation des CPER

Contexte de l'évaluation du volet rail et TSCP des CPER 2007-2013

- ▶ **Premier domaine de contractualisation, le développement des infrastructures de transport ferroviaire est au cœur de la politique des CPER 2007-2013.**
 - ▶ Les transports représentent, malgré la sortie du réseau routier national du périmètre d'intervention des CPER 2007-2013, **le premier domaine de contractualisation des CPER**, avec 8,8 Mds € de crédits inscrits, dont 3,2 Mds € pour l'Etat et 5,6 Mds € pour les Régions, soit un peu plus de **30% de la totalité du budget initial des CPER** (29 Mds €).
 - ▶ **Equipements visibles, transversaux aux territoires et contribuant aux exigences d'une politique de développement durable de plus en plus incontournable et essentielle**, les infrastructures de transport ferroviaire et TCSP constituent des investissements à forts enjeux.
 - ▶ Dans la continuité de la politique définie par le CIADT du 18 décembre 2003, l'Etat a assigné à la politique des transports des CPER, trois objectifs principaux :

Objectifs nationaux *

Contribuer à la desserte des différents territoires, dans le cadre européen et d'une politique équilibrée d'aménagement et de compétitivité de ceux-ci, en veillant à la qualité des transports de voyageurs et de marchandises (et à la desserte des ports français en Europe).

Favoriser la complémentarité et le rééquilibrage des modes de transport, en développant notamment les modes alternatifs à la route, dans le cadre de la politique de développement durable.

Contribuer à la prospérité du secteur économique des transports en garantissant le respect d'une part, des conditions de sécurité et de sûreté et d'autre part, des règles économiques et sociales, dans un marché des transports européen concurrentiel.

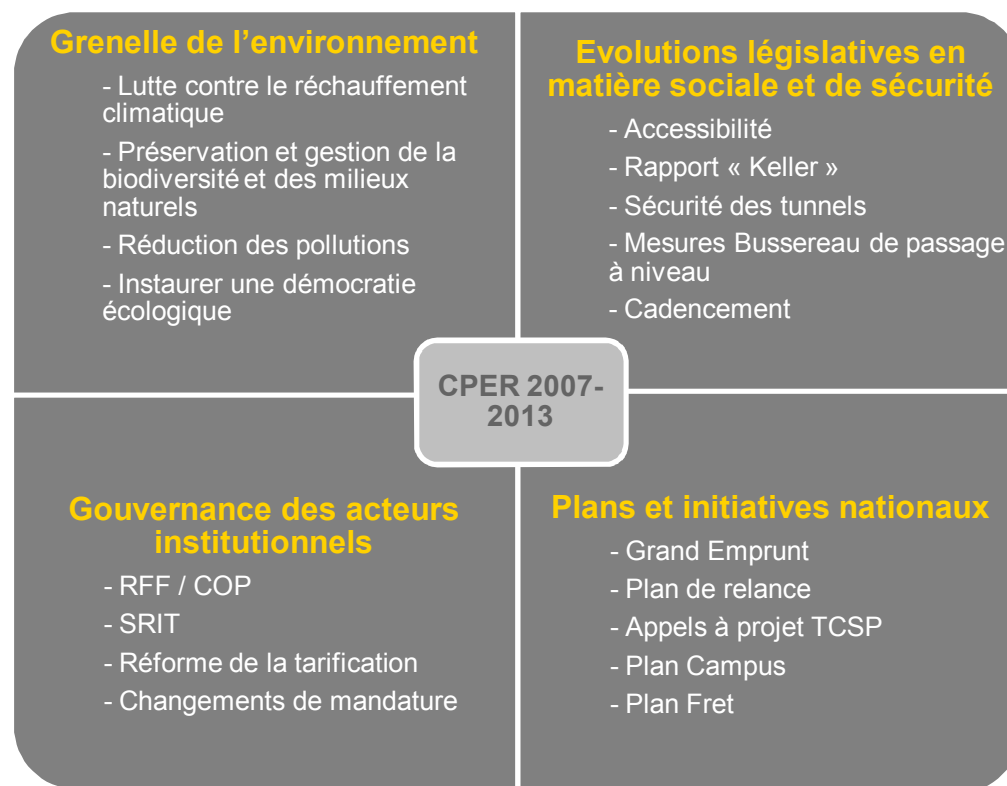
Source : Fiche programme LOLF n°226 « Transports terrestres et maritimes » (actuellement n°203 « Infrastructures et services de transport »).

Contexte de l'évaluation du volet rail et TCSP des CPER 2007-2013

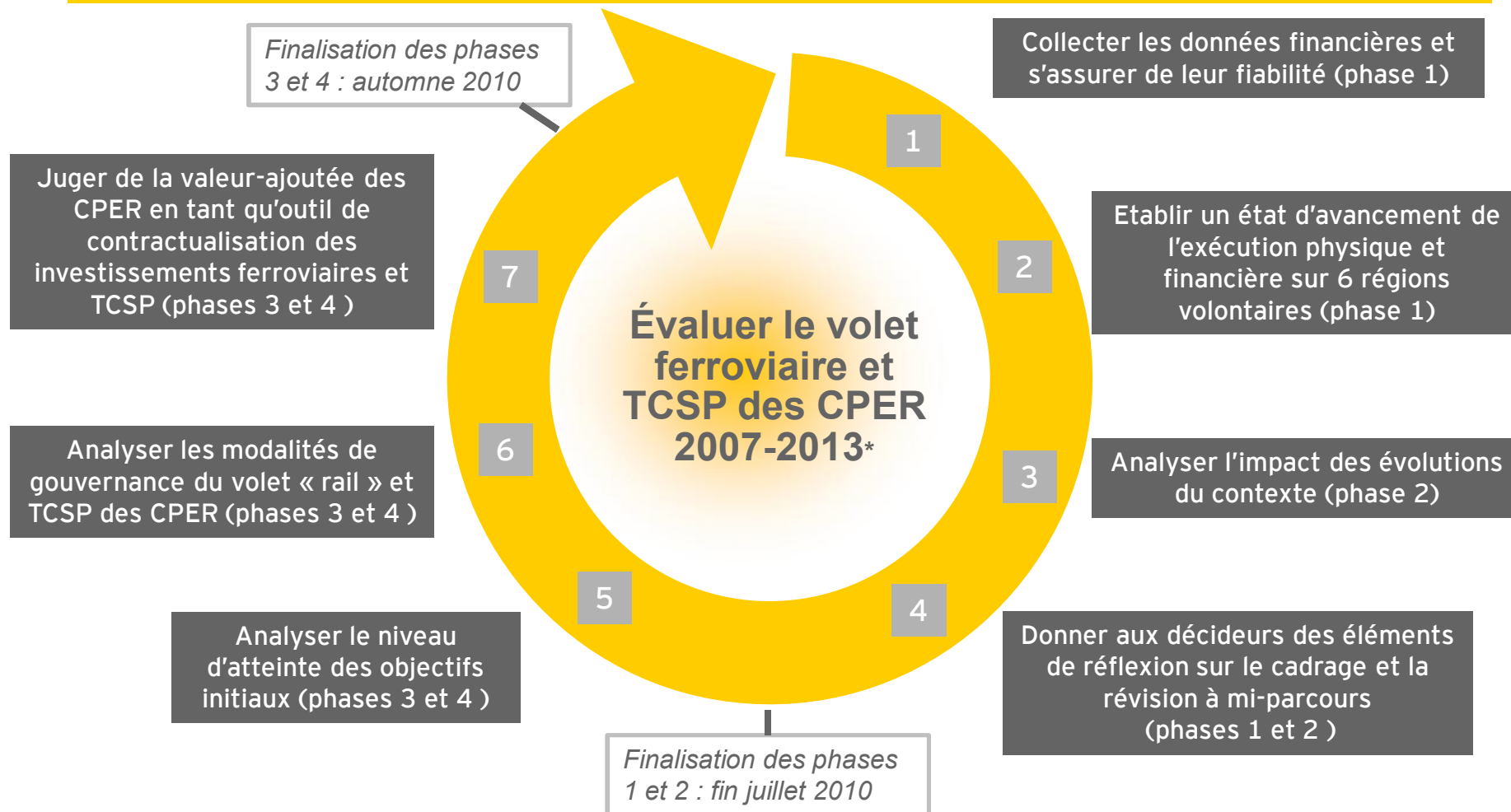
- ▶ **Les orientations nationales en matière d'infrastructures de transport ont été déclinées par les régions en fonction de leurs priorités et enjeux propres.**
 - ▶ L'étude des stratégies et logiques d'intervention du volet ferroviaire et TCSP des six régions étudiées (Aquitaine, Alsace, Centre, Nord-Pas-de-Calais, Pays-de-la-Loire, Rhône-Alpes) permet d'identifier les principaux investissements cofinancés par les Conseils régionaux au titre des Contrats de Projet :
 - ▶ **Les travaux de connexion aux futures LGV** et les études et acquisitions foncières nécessaires au parcours de ces lignes.
 - ▶ **La modernisation et la régénération du réseau** : de par les compétences des Conseils régionaux, l'accent est mis sur l'amélioration de la performance des TER et des axes structurants transversaux présentant un enjeu significatif pour le transport de voyageurs et de marchandises en région.
 - ▶ **La desserte périurbaine** avec en particulier, la création de transports collectifs en site propre et de tram-trains.
 - ▶ **L'intermodalité**, tant des voyageurs que des marchandises : ces investissements visent principalement à favoriser la fluidité des échanges, tant à l'intérieur du territoire régional, qu'entre les bassins d'activités français et européens.
 - ▶ **Le développement du fret ferroviaire**, une des priorités du Grenelle, est relativement bien relayé dans les volets rail et TCSP des CPER 2007-2013.

Contexte de l'évaluation du volet rail et TSCP des CPER 2007-2013

- ▶ Certaines politiques connexes, françaises et européennes, engagées au même moment ou postérieurement à la contractualisation, peuvent par ailleurs avoir eu des répercussions plus ou moins sensibles sur la programmation des CPER, posant la question de l'émergence de nouveaux besoins et de l'adaptation éventuelle du volet rail et TCSP des CPER au regard de ces évolutions de contexte :

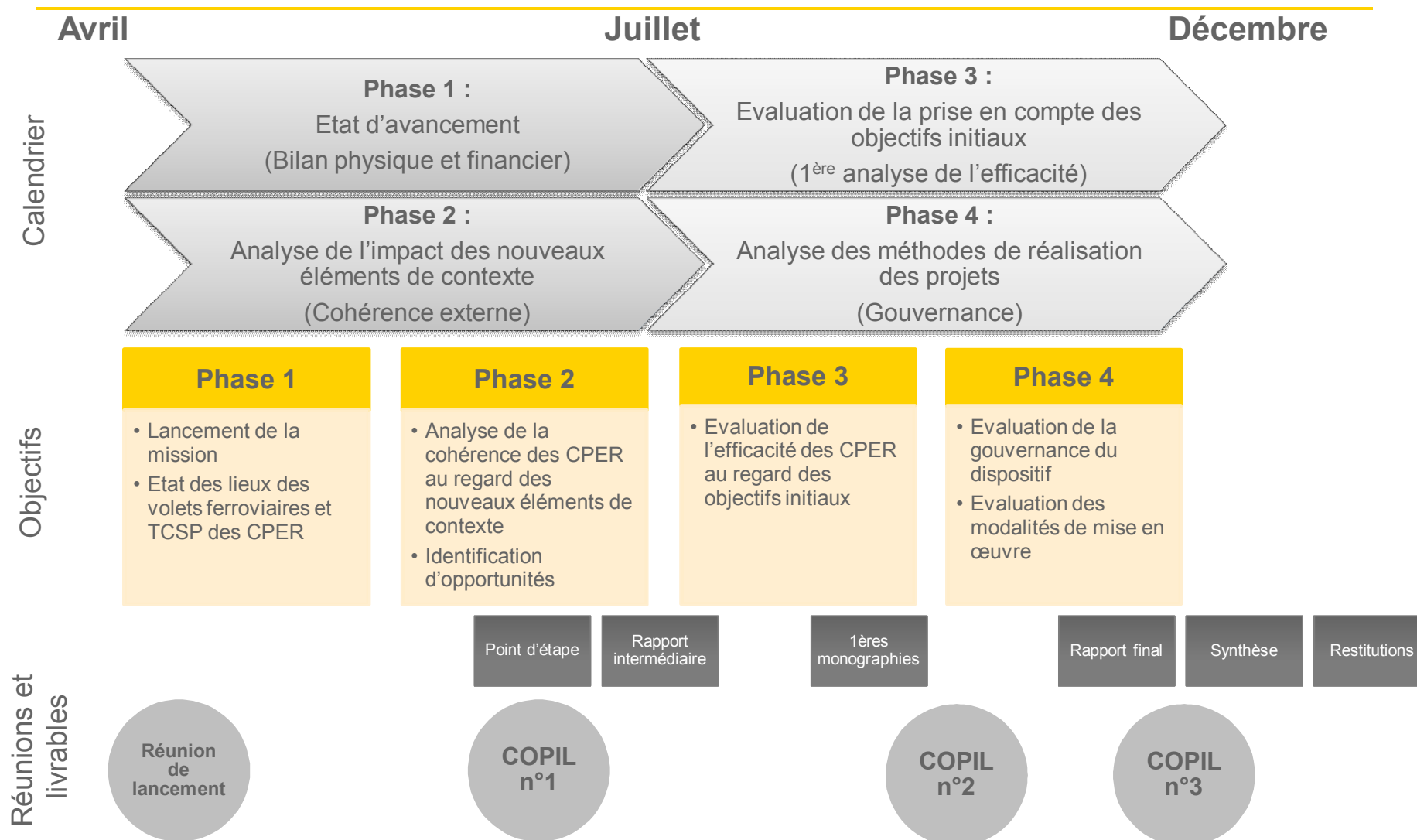


Synthèse des objectifs de l'évaluation



* Le périmètre de notre étude ne comprend pas les volets fluvial et portuaire.

Démarche et calendrier de la mission



Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

Points abordés

2

Bilan physique et financier du volet rail et TCSP des CPER 2007-2013

- Présentation de la démarche et des travaux
- Eléments de synthèse des 6 régions étudiées
- Bilan, région par région, du volet rail et TCSP des CPER

Bilan physique et financier du volet rail et TCSP des CPER

Présentation de la démarche méthodologique et des travaux

- ▶ **La réalisation du bilan physique et financier du volet ferroviaire et TCSP des CPER 2007-2013 a été menée sur 6 régions retenues par le COPIL**, qui se sont déclarées volontaires pour participer à cette évaluation :
 - ▶ Les régions Aquitaine, Alsace, Centre, Nord-Pas de Calais, Pays de la Loire et Rhône-Alpes.
- ▶ L'analyse de l'état d'avancement des projets conduits dans ces régions permet d'offrir **une vision représentative du niveau d'avancement global des CPER au niveau national** :
 - ▶ Toutes régions confondues, les engagements initiaux des signataires du CPER s'élèvent à 2 477 M€, soit environ **40% des montants totaux contractualisés** (hors IDF et DOM) au titre des volets rail et TCSP des CPER ;
 - ▶ Environ **70 projets d'investissements ferroviaires et TCSP** ont été contractualisés sur ces régions, soit une moyenne de 12 chantiers financés par région au titre du volet rail et TCSP du CPER par région ;
 - ▶ Ces projets financés par ces régions donnent **une illustration pertinente des problématiques prégnantes sur le territoire français** en matière de transport ferroviaire et de TCSP (travaux de connexion aux futures LGV, développement du fret, de l'intermodalité, des TCSP et des trams trains).

Bilan physique et financier du volet rail et TCSP des CPER

Présentation de la démarche méthodologique et des travaux

- Les analyses menées pour réaliser le bilan physique et financier se sont articulées autour de **6 types d'investissement** couvrant les domaines d'intervention des CPER 2007-2013...

Typologie d'investissement	Définition
Modernisation du réseau	Travaux d'augmentation de la performance du réseau (relèvement de vitesse, augmentation capacitaire, cadencement, etc.).
Régénération du réseau	Travaux d'entretiens et de remise à niveau des rails.
Création d'une nouvelle ligne	Nouveaux tracés de voies (y compris voies d'évitement).
Etudes et acquisitions foncières des LGV	Seules les études et acquisitions foncières des LGV sont concernées (pas de travaux financés au titre du CPER).
TCSP et tram-train	<u>TCSP</u> : moyen de transport en commun bénéficiant d'une voie ou d'un espace qui lui est réservé tout ou partie du trajet parcouru. <u>Tram-train</u> : système de transport en commun utilisant ce type de véhicule en interconnexion des réseaux de tramway et ferroviaire régional.
Intermodalité	Utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Les pôles d'échanges et les gares assurent le rôle d'interface entre ces modes. Le transport combiné est une forme de transport intermodal de type « rail-route ».

- ... et **3 types d'usage des investissements** : principalement voyageurs ; fret et voyageurs ; principalement fret.

Bilan physique et financier du volet rail et TCSP des CPER

Présentation de la démarche méthodologique et des travaux

- ▶ La réalisation de l'état d'avancement financier repose sur un important travail de consolidation / croisement des données financières permettant de pallier les erreurs ou l'absence de saisie dans Présage.
 - ▶ Les données produites par Ernst & Young s'appuient sur :
 - ▶ Extraction des données Présage par la DATAR au 21 avril 2010.
 - ▶ Mise en cohérence des données recueillies avec les fichiers de suivi du MEEDEM.
 - ▶ Entretiens téléphoniques avec les SGAR des 6 régions volontaires et leurs services (*cf. en annexe la liste des interlocuteurs*).
 - ▶ Consolidation des données «Etat» avec les services des SGAR et des DREAL.
 - ▶ Consolidation des données «Région » avec les services du Conseils régionaux.
 - ▶ Validation finale des données par les services des SGAR.
 - ▶ Globalement, les écarts entre les montants engagés saisis dans Présage et les montants engagés après consolidation / croisement s'élèvent à 26,3% mais sont variables selon les régions (par exemple, aucune erreur de saisie en régions Centre et Pays de la Loire).
- ▶ Les montants engagés et payés figurant dans l'ensemble des tableaux de synthèse et graphiques présentés dans la suite du rapport intermédiaire sont les données financières produites par Ernst & Young dans le cadre de cette évaluation, selon la méthodologie explicitée ci-dessus. La source « *données Ernst & Young au 21 avril 2010* » est ainsi systématiquement mentionnée.

Bilan physique et financier du volet rail et TCSP des CPER

Eléments de synthèse toutes régions confondues

- L'outil Présage n'est pas utilisé correctement :

		Montants engagés (PRESAGE)	Montants engagés réels (1)	Ecart par rapport à la valeur réelle	Montants payés (PRESAGE)	Montants payés réels (1)	Ecart par rapport à la valeur réelle
Alsace	Etat	51,2	51,2	0,0%	21,3	21,3	0,0%
	Région	39,1	50,4	+ 22,5%	28,4	31,9	+ 10,9%
	Total	90,2	101,6	+ 11,2%	49,6	53,1	+ 6,6%
Aquitaine	Etat	77,8	77,8	0,0%	29,1	29,1	0,0%
	Région	0,0	82,5	+ 100,0%	0,0	31,5	+ 100,0%
	Total	77,8	160,3	+ 51,5%	29,1	60,6	+ 52,0%
Centre	Etat	41,5	41,5	0,0%	3,2	3,2	0,0%
	Région	69,9	69,9	0,0%	16,1	16,1	0,0%
	Total	111,3	111,3	0,0%	19,3	19,3	0,0%
Nord Pas- de-Calais	Etat	34,6	24,6	- 40,6%	16,1	9,1	- 77,2%
	Région	13,8	174,0	+ 92,1%	0,0	27,6	+ 100,0%
	Total	48,4	198,6	+ 75,6%	16,1	36,7	+ 56,2%
Pays de la Loire	Etat	52,8	52,8	0,0%	33,5	33,5	0,0%
	Région	63,0	63,0	0,0%	49,6	49,6	0,0%
	Total	115,8	115,8	0,0%	83,1	83,1	0,0%
Rhône Alpes	Etat	119,3	88,1	- 35,5%	41,3	21,1	- 95,6%
	Région	17,7	82,6	+ 78,6%	0,0	21,6	+ 100,0%
	Total	137,0	170,7	+ 19,7%	41,3	42,7	+ 3,2%
Total Etat		377,2	336,0	- 12,7%	144,5	117,3	- 28,8%
Total Régions		203,4	522,3	+ 48,9%	94,1	178,2	+ 51,8%
Total Etat+Régions		580,6	858,3	+ 26,3%	238,6	295,5	+ 19,6%

(1) – Source : Données Ernst & Young au 21 avril 2010.

Bilan physique et financier du volet rail et TCSP des CPER

Eléments de synthèse toutes régions confondues

► Etat d'avancement des volets rails et TCPS par région étudiée :

		Montants inscrits au CPER en 2007 (M€)	Montants engagés réels (M€)	% engagé	Montants payés réels (M€)	% payé
Alsace	Etat	114,1	51,2	44,9%	21,3	18,7%
	Région	113,3	50,4	44,5%	31,9	28,1%
	Total	227,4	101,6	44,7% (a)	53,1	23,4%
Aquitaine	Etat	178,0	77,8	43,7%	29,1	16,3%
	Région	195,8	82,5	42,1%	31,5	16,1%
	Total	373,8	160,3	42,9% (b)	60,6	16,2%
Centre	Etat	85,0	41,5	48,8%	3,2	3,7%
	Région	142,0	69,9	49,2%	16,1	11,4%
	Total	227,0	111,3	49,0% (c)	19,3	8,5%
Nord Pas-de-Calais	Etat	122,0	24,6	20,2%	9,1	7,4%
	Région	840,9	174,0	20,7%	27,6	3,3%
	Total	962,9	198,6	20,6% (d)	36,7	3,8%
Pays de la Loire	Etat	89,8	52,8	58,8%	33,5	37,3%
	Région	106,3	63,0	59,2%	49,6	46,7%
	Total	196,2	115,8	59,0% (e)	83,1	42,4%
Rhône Alpes	Etat	245,0	88,1	35,9%	21,1	8,6%
	Région	245,0	82,6	33,7%	21,6	8,8%
	Total	490,0	170,7	34,8% (f)	42,7	8,7%
Total Etat		833,9	336,0	42,0%¹ / 40,3%²	117,3	15,4%¹ / 14,1%²
Total Régions		1 643,4	522,3	41,6%¹ / 31,8%²	178,2	19,0%¹ / 10,8%²
Total Etat+Régions		2 477,2 (h)	858,3 (g)	41,8%¹ / 34,6%²	295,5	17,2%¹ / 11,9%²

Source :
données
Ernst &
Young au
21 avril
2010.

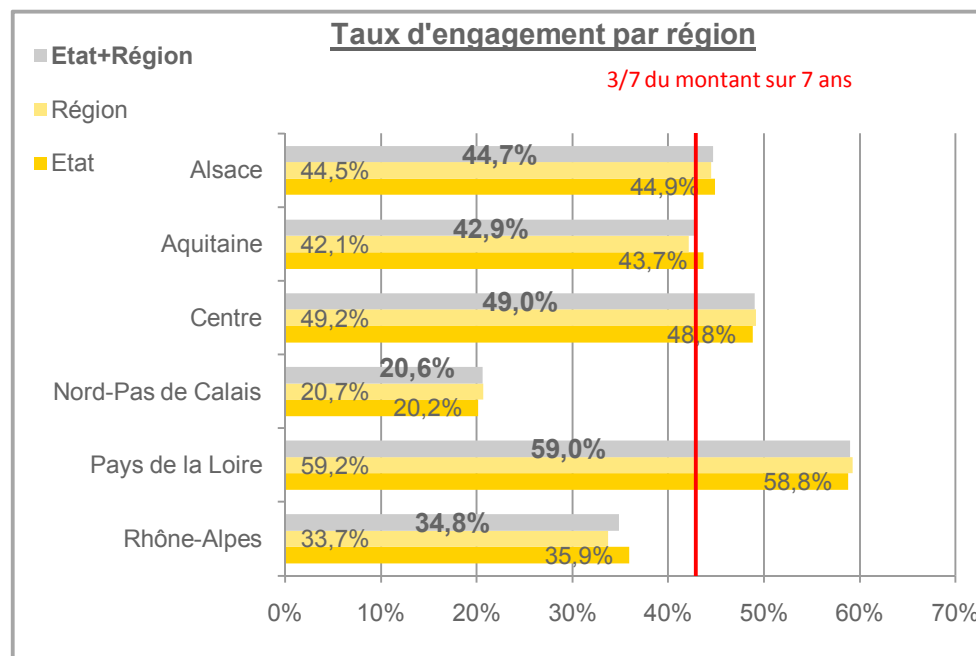
Notes : (1) Taux d'engagement ou de paiement moyen ($a*b*c*c*e*f/6$) : il s'agit de la moyenne des montants engagés ou payés pondérés par les montants inscrits. Ce calcul permet de relativiser le poids de chacune des régions (ex. de la Région Nord Pas-de-Calais qui a un montant inscrit très largement supérieur aux autres régions (841 M€) et un taux d'engagement très inférieur à la moyenne des régions (21%) // (2) Taux d'engagement ou de paiement total (g/h) : montant total Etat + Régions engagé ou payé / montant total inscrit.

Bilan physique et financier du volet rail et TCSP des CPER

Eléments de synthèse toutes régions confondues

► Une dynamique d'engagement satisfaisante mais disparate selon les régions :

- Les engagements financiers initiaux des partenaires des 6 régions étudiées portent sur un total de **71 projets d'investissements ferroviaires et TCSP**, soit une moyenne de 12 projets financés au titre du volet rail et TCSP du CPER par région.
- Toutes régions confondues, **le taux moyen d'engagement s'élève à 41,8%**, ce qui est conforme au taux linéaire théorique (3/7ème soit 43%). Le taux de paiement s'élève quant à lui à 17,2%.
- Les taux moyen d'engagement sont quasiment similaires entre l'Etat (42,0%) et les Régions (41,6%).



Source : données Ernst & Young au 21 avril 2010

Bilan physique et financier du volet rail et TCSP des CPER

Eléments de synthèse toutes régions confondues

▶ Etat d'avancement par type d'investissement :		Montants inscrits (M€)	Montants engagés réels (M€)	% engagé	Montants payés réels (M€)	% payé
Etudes et acquisitions foncières (LGV)	Etat	17,0	11,8	69,3%	5,9	34,8%
	Région	14,7	12,7	86,3%	7,8	53,6%
	Total	31,7	24,4	77,2%	13,8	43,5%
Régénération du réseau **	Etat	70,5	34,2	48,6%	5,1	7,3%
	Région	72,3	32,4	44,7%	4,5	6,3%
	Total	142,8	66,6	46,6%	9,7	6,8%
TCSP et tram-train	Etat	121,7	54,8	45,0%	26,8	22,1%
	Région	139,2	64,2	46,1%	26,0	18,7%
	Total	260,9	118,9	45,6%	52,8	20,3%
Création d'une nouvelle ligne	Etat	53,9	23,2	43,1%	5,5	10,2%
	Région	67,3	26,7	39,7%	17,2	25,5%
	Total	121,2	49,9	41,2%	22,7	18,7%
Intermodalité	Etat	54,9	11,8	21,6%	2,1	3,8%
	Région	91,9	43,1	46,9%	13,3	14,4%
	Total	146,8	55,0	37,4%	15,4	10,5%
Modernisation du réseau	Etat	510,9	200,1	39,2%	71,8	14,0%
	Région	1 153,0	341,5	29,6%	107,9	9,4%
	Total	1 663,9	541,6	32,6%	179,7	10,8%
Divers *	Etat	5,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
	Région	105,0	1,9	1,8%	1,5	1,4%
	Total	110,0	1,9	1,7%	1,5	1,4%

2/3 des crédits inscrits

Source : Données Ernst & Young au 21 avril 2010.

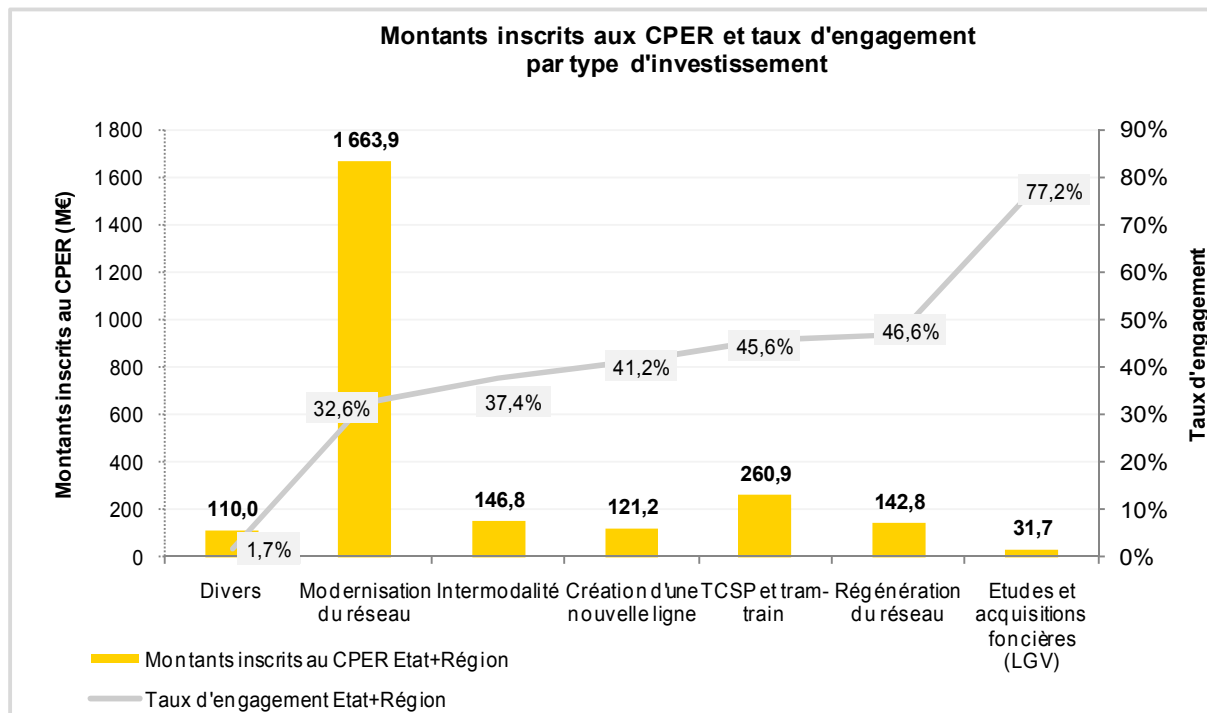
* Il s'agit du Centre d'essai ferroviaire en région Nord - Pas de Calais qui relève d'une démarche de développement de l'industrie ferroviaire et de renforcement de la recherche.

** Il s'agit bien des opérations de régénération financées par l'Etat et les Régions au titre des CPER (périmètre de l'évaluation) et non pas des investissements réalisés par RFF au titre de ces compétences.

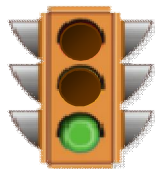
Bilan physique et financier du volet rail et TCSP des CPER

Eléments de synthèse toutes régions confondues

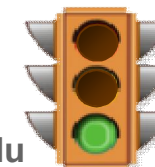
- ▶ Les taux d'engagement sont hétérogènes selon les types d'investissement :



Source : Données Ernst & Young au 21 avril 2010



1/ Les études et acquisitions foncières (1,3% des montants contractualisés) ont un taux d'engagement moyen (77%) très largement supérieur au taux linéaire théorique : ce type d'investissement, indispensable en vue de l'arrivée des futures LGV, relève par nature, de projets relativement aisés à mettre en œuvre.

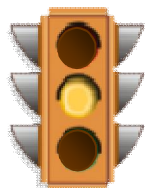


- ▶ **2/ Les projets de TCSP et tram-train (10,7% des montants contractualisés), de régénération du réseau (5,7%), et de création d'une nouvelle ligne (4,8%) ont des taux d'engagement sensiblement équivalents au taux linéaire théorique.**

Bilan physique et financier du volet rail et TCSP des CPER

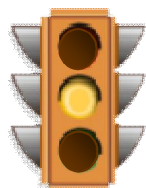
Eléments de synthèse toutes régions confondues

- ▶ 3/ Les projets de modernisation du réseau (67,2% des montants contractualisés) et d'intermodalité (5,9%) ont des taux d'engagement inférieur au taux linéaire théorique :



- ▶ **La modernisation du réseau** (taux d'engagement moyen de 32,6%) est la priorité la plus importante du point de vue financier avec 1663 M€ contractualisés pour les 6 régions. Ces projets représentent, dans la totalité des régions, des enjeux majeurs pour le développement de l'infrastructure ferroviaire régionale, interrégionale et nationale.

- ▶ L'ampleur des projets de modernisation, tant financière que technique, ne facilite pas leur mise en œuvre.
- ▶ Les projets de modernisation avec des taux d'engagement peu élevés ont généralement été inscrits au CPER 2007-2013 avant ou au cours de la phase d'études et souffrent, dans de nombreux cas, **d'une sous-estimation initiale des coûts complexifiant grandement leur avancement** (notamment dans un contexte de restriction budgétaire).
- ▶ A contrario, les opérations qui atteignent des taux d'engagement très élevés à mi-parcours étaient matures au moment de leur inscription au CPER 2007-2013 (financement des études lors du CPER 2000-2006) et bénéficient, dans certains cas, du Plan de relance.



- ▶ **Les projets d'intermodalité** (taux d'engagement moyen de 37%) : la moitié des régions se sont engagées sur ce type d'investissement, au sein duquel il faut distinguer :
 - ▶ Les pôles d'échanges qui connaissent un niveau d'engagement assez élevé.
 - ▶ Les plateformes de fret ferroviaire (et notamment l'accès aux ports) sont davantage en retrait en termes de niveau d'engagement.

Bilan physique et financier du volet rail et TCSP des CPER

Eléments de synthèse toutes régions confondues

► Etat d'avancement par type d'usage des investissements :

		Montants inscrits au CPER en 2007 (M€)	Montants engagés (M€)	% engagé	Montants payés (M€)	% payé
Voyageurs	Etat	444,6	210,4	47,3%	72,3	16,3%
	Région	569,0	284,4	50,0%	107,7	18,9%
	Total	1 013,5	494,8	48,8%	180,0	17,8%
Fret principalement	Etat	116,3	20,9	17,9%	6,1	5,2%
	Région	138,8	51,7	37,2%	14,5	10,4%
	Total	255,1	72,5	28,4%	20,5	8,0%
Fret et voyageurs	Etat	273,0	104,7	38,4%	39,0	14,3%
	Région	935,6	186,3	19,9%	56,1	6,0%
	Total	1 208,6	291,0	24,1%	95,0	7,9%
Total Etat+Régions		2 477,2	858,3	41,8%¹ / 34,6%²	295,5	17,2%¹ / 11,9%²

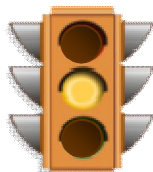
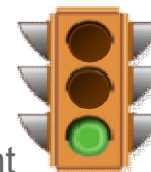
Source : données Ernst & Young au 21 avril 2010.

¹ : taux d'engagement moyen. ² : taux d'engagement total.

► Les taux d'engagement sont également disparates selon les types d'usage :

► les projets de transport dédiés principalement aux voyageurs ont un taux d'engagement (48,8%) légèrement supérieur au taux linéaire théorique ;

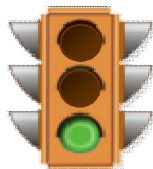
► à l'inverse, les projets principalement dédiés fret ou incluant une problématique fret ont des taux d'engagement plus faible : les opérations de fret ferroviaire sont dans le plupart des cas des chantiers lourds (ex : Autoroute ferroviaire alpine) qui sont attendues en fin de programmation ou qui connaissent un retard significatif.



Bilan physique et financier du volet rail et TCSP des CPER

Éléments de synthèse toutes régions confondues

- ▶ Sur la cinquantaine de projets significatifs qui ont fait l'objet d'un échange plus approfondi avec les acteurs, il est globalement possible de distinguer :



▶ 1. Les projets qui ont donné lieu à des réalisations notables :

- ▶ Ces projets représentent environ 50% des projets étudiés.
- ▶ Pour la plupart de ces projets, l'année 2009 a été marquée par une accélération de leur rythme d'avancement, permettant d'afficher, à mi-parcours, un taux d'engagement moyen conforme au taux linéaire théorique.
- ▶ Cette montée en charge par pallier est le plus souvent, le temps nécessaire à la mise en place des études durant les deux premières années de la contractualisation.
- ▶ Les plans et initiatives nationaux pour lutter contre la récession économique (Plan de relance notamment) ont également contribué à une dynamisation des engagements.

Points clés

Les projets au niveau d'avancement élevé à mi-parcours sont :

- ▶ les projets à fort enjeu pour le développement du ferroviaire en région ;
- ▶ les projets les plus matures lors de leur inscription au CPER 2007-2013 et en particulier, ceux déjà inscrits au CPER 2000-2006 ;
- ▶ les projets sur lesquels les partenaires ont initialement contractualisé sur des montants proches, bénéficiant ainsi d'un fort portage de la part de partenaires ;
- ▶ les projets les moins complexes techniquement (les études et acquisitions foncières ; les projets de régénération du réseau et les aménagements de pôles d'échanges sont principalement concernés).

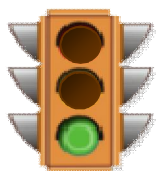
Bilan physique et financier du volet rail et TCSP des CPER

Eléments de synthèse toutes régions confondues

▶ 2. Les projets au taux d'engagement inférieur au taux linéaire théorique (35% des projets étudiés).

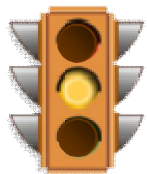
Les investissements relatifs à la modernisation du réseau, à la création de lignes nouvelles, aux plateformes de fret ferroviaire, à la création de TCSP et à la mise en place de matériel tram-train sont principalement concernés. Dans la majorité des cas, ces projets sont de grande envergure et soumis à des fortes complexités techniques.

▶ Deux situations se distinguent:



▶ **Les projets dont les capacités de réalisation d'ici 2013 ne sont pas remises en cause :**

- ▶ Ces projets représentent environ 60% des projets dont les taux d'engagement sont inférieurs au taux linéaire théorique.
- ▶ Il s'agit d'opérations lourdes, nouvelles, non « prêtes à être engagées » lors de leur inscription au CPER 2007-2013 qui nécessitent de longues phases d'études. Le taux d'engagement à mi-parcours est donc peu représentatif du potentiel d'engagement d'ici la fin de programmation.



▶ **Les projets qui connaissent un retard significatif avec un risque important de sous-réalisation, sur lesquels une certaine vigilance doit être maintenue pour la suite de la programmation :**

- ▶ Ces projets représentent 40% des projets dont les taux d'engagement sont inférieurs au taux linéaire théorique.
- ▶ Ces projets se caractérisent principalement par **une sous-estimation initiale** de leur coût : ce glissement des coûts entre l'estimation initiale du projet et son coût effectif est généralement mise en exergue durant les études et peut avoir différentes causes : aléas économiques, découverte de l'état critique de certaines parties du réseau, changement de politique locale etc.
- ▶ D'autres projets souffrent quant à eux d'**une mauvaise appréciation initiale des opportunités et des besoins du territoire** entraînant leur remise en cause en cours de programmation.

Bilan physique et financier du volet rail et TCSP des CPER

Eléments de synthèse toutes régions confondues

▶ 3. Les projets non-engagés à mi-parcours (environ 15% des projets étudiés) :

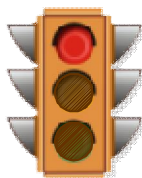
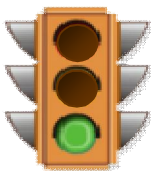
- ▶ Il s'agit des projets pour lesquels aucun crédit n'a été programmé à mi-parcours.
- ▶ 4 des 6 régions étudiées ont des projets non engagés à ce jour.
- ▶ Ces projets (environ 10) représentent 5% du montant total contractualisé par les 6 régions.
- ▶ Là encore, il est possible de distinguer :

▶ **Les projets qui vont atteindre un niveau de réalisation satisfaisant d'ici 2013 :**

- ▶ Il s'agit principalement des projets de TCSP et de tram-train qui vont entrer dans une dynamique de programmation en 2010, notamment grâce à l'impulsion donnée par les appels à projets TCSP.

▶ **Les projets qui ne devraient pas être réalisés d'ici 2013 :**

- ▶ Sont principalement concernés :
 - ▶ des projets dont la faisabilité est dépendante de la réalisation d'autres chantiers de plus grande envergure (ex. la desserte ferroviaire de la plateforme de Marquion liée au canal Seine Nord Europe, région Nord de Calais) ;
 - ▶ des projets dont l'opportunité est remise en cause (suite à la réalisation des études).



- ▶ Au final, la présente contractualisation sur le volet ferroviaire et TCSP induit un risque de sous-consommation sur environ **20% des projets initialement engagés**, appelant de la part des décisionnaires le maintien d'une certaine vigilance pour la suite de la programmation.

Bilan physique et financier du volet rail et TCSP des CPER

Bilan région par région

- ▶ Pour chacune des 6 régions, le bilan physique et financier se structure comme suit :

1	Logique d'intervention et principaux objectifs du volet rail et TCSP du CPER
2	Etat d'avancement physique et financier
3	Eléments explicatifs sur l'état d'avancement des principaux projets du volet rail et TCSP des CPER

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Alsace

Logique d'intervention et principaux objectifs poursuivis :

- ▶ Le Grand projet 5 du CPER de la région Alsace « *développer les modes de transports alternatifs au mode routier* » s'articule autour de trois priorités :
 - ▶ valoriser l'arrivée des TGV par la diffusion de « l'effet TGV » dans les infrastructures régionales et locales pour favoriser l'attractivité du territoire ;
 - ▶ faciliter la mobilité des femmes et des hommes, vecteur de cohésion sociale ;
 - ▶ favoriser la complémentarité et le rééquilibrage entre les différents modes de transport, dans un objectif de développement durable.

Intitulé des projets	Objectifs	Projets clés
5.1. Capacité de l'épine dorsale ferroviaire Nord-Sud	<ul style="list-style-type: none"> • Chantier prioritaire en vue de l'arrivée des TGV : augmenter la capacité de l'épine dorsale ferroviaire de l'Alsace pour permettre la circulation aux heures de pointes des TGV, TER et trains de fret 	<ul style="list-style-type: none"> • Achèvement de la troisième voie Erstein (axe Strasbourg-Bâle) • Aménagement de capacité Vendenheim Bâle • Raccordement court de Mulhouse
5.2. Desserte des territoires urbains et périurbains	<ul style="list-style-type: none"> • Poursuivre la réalisation des trams-trains • Prolonger les tramways dans les grandes villes • Construire un TCSP à l'Ouest de Strasbourg 	<ul style="list-style-type: none"> • Tram-train Mulhouse-Thann-Kruth (phase 1) • Extension des lignes ouest du tramway de Strasbourg et des lignes du tramway de Mulhouse
5.3. Report intermodal du transport de marchandises et de voyageurs	<ul style="list-style-type: none"> • Moderniser les services et lignes régionales • Adapter les lignes ferroviaires au fret • Développer les liaisons transfrontalières avec le réseau ferré allemand 	<ul style="list-style-type: none"> • Rétablissement du trafic sur la ligne Mulhouse-Chalampé • Modernisation de la ligne Haguenau-Niederbronn

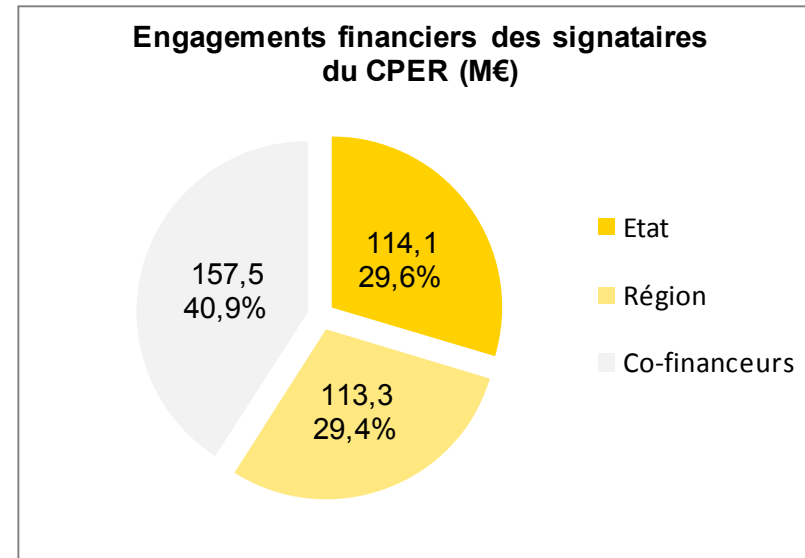
Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Alsace

Etat d'avancement financier et physique :

► Engagements initiaux des partenaires :

- Les signataires du CPER ont prévu d'investir sur 7 ans, au titre du volet ferroviaire et TCSP, **384,8 M€**, soit **44% du budget total du CPER** (870,3 M€), ainsi répartis :
 - 114,1 M€ pour l'Etat,
 - 113,3 M€ pour la Région,
 - 157,5 M€ pour les autres co-financeurs comprenant notamment la communauté urbaine de Strasbourg, la communauté d'agglomération de Mulhouse Alsace Agglomération et les conseils généraux du Bas-Rhin et du Haut-Rhin.



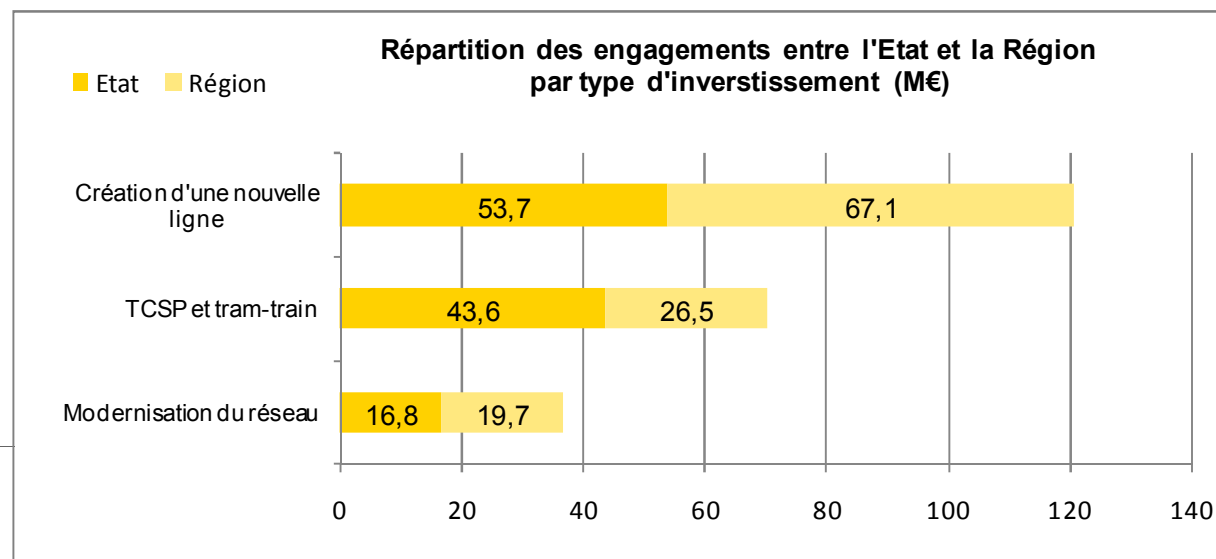
Source : Engagements initiaux Etat et Région , tels que figurant dans l'annexe financière du contrat signé en 2007.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Alsace

Etat d'avancement financier et physique (suite)

- ▶ Les engagements financiers initiaux des partenaires ciblent trois types d'investissements et 13 projets :
 - ▶ 3 projets de **création d'une nouvelle ligne** (projets d'augmentation de capacité sur le réseau principal) - (53% des montants inscrits), chantiers indispensables en vue de l'arrivée du TGV, à savoir « l'achèvement de la 3^{ème} voie à Erstein (création d'un évitement sur l'axe Strasbourg-Mulhouse-Bâle) » ; « le raccordement court de Mulhouse » et « l'aménagement de capacité sur l'axe Vendenheim-Bâle ».
 - ▶ 7 opérations de **TCSP et tram-train** (31% des montants inscrits) dont « le tram-train Mulhouse-Thann-Kruth » ;
 - ▶ 3 projets de **modernisation du réseau régional** (16% des montants inscrits) dont « la modernisation de la ligne Mulhouse-Chalampé ».
- ▶ Les investissements intégrant une problématique fret représentent 47% des montants inscrits par l'Etat et la Région au volet rail et TCSP et portent sur 3 projet : « le rétablissement du trafic sur la ligne Mulhouse-Chalampé vers Fribourg », « l'achèvement de la 3^{ème} voie d'Erstein » et « l'aménagement de capacité sur l'axe Vendenheim-Bâle ». Il est à noter que ces investissements, à l'exception de Mulhouse-Chalampé, sont prioritairement dédiés au transport de voyageurs.



Source : Engagements initiaux Etat et région, tels que figurant dans l'annexe financière du contrat signé en 2007 avant révision.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Alsace

Etat d'avancement financier et physique (suite)

- ▶ Tous types de projets confondus, les taux d'engagement et de mandatement du volet ferroviaire et TCSP de la région Alsace s'élèvent respectivement à 44,7% et 23,4%, contre 41,8% et 17,2% pour la moyenne des 6 régions étudiées :

	Montants inscrits au CPER en 2007 (M€)	Montants programmés (M€)	% programmé	Montants engagés (M€)	% engagé	Montants payés (M€)	% payé
Etat	114,1	51,2	44,9%	51,2	44,9%	21,3	18,7%
Région	113,3	50,4	44,5%	50,4	44,5%	31,9	28,1%
Total	227,4	101,6	44,7%	101,6	44,7%	53,1	23,4%

Source : Données Ernst & Young au 21 avril 2010.

▶ Principaux constats :

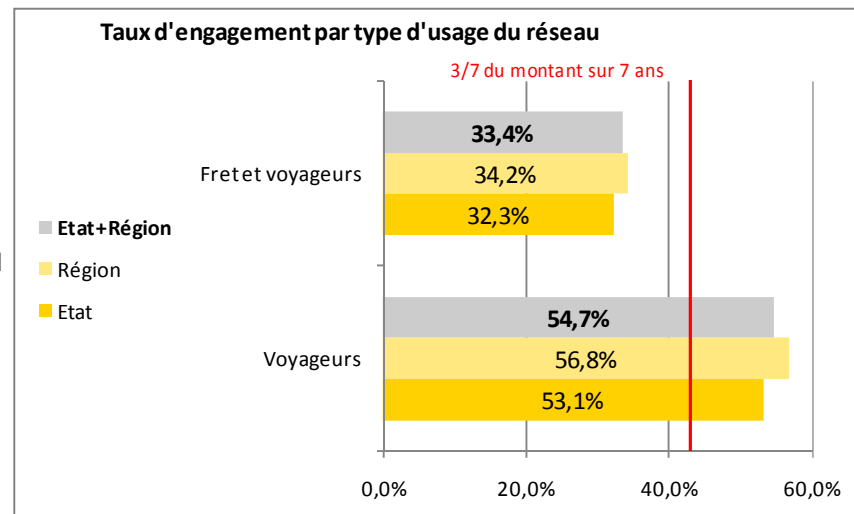
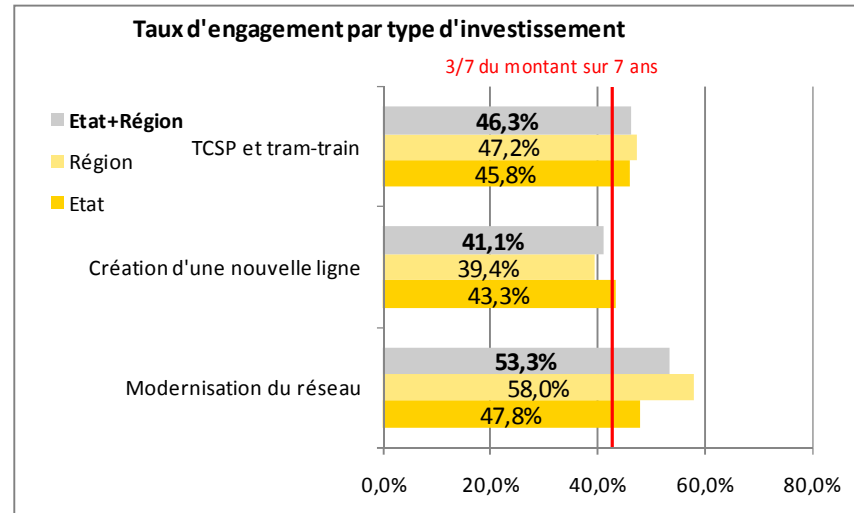
- ▶ Les taux de programmation et d'engagement de la Région et de l'Etat sont sensiblement similaires :
- ▶ Un rythme moyen d'avancement assez soutenu (44,7%), supérieur à la moyenne des 6 régions étudiées (41,8%) et au taux théorique linéaire (43%).
- ▶ Un niveau de mandatement (23,4%) plus élevé que dans les autres régions.
- ▶ Le taux de mandatement de la Région (28,1%) est supérieur, au 10 avril 2010, de près de 10 points à celui de l'Etat (18,7%), ce qui peut notamment s'expliquer par un engagement complémentaire de l'Etat au titre du Contrat triennal Strasbourg Capital Européenne.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Alsace

Etat d'avancement financier et physique :

- ▶ Tous les projets n'avancent pas au même rythme. Par type d'investissement, il est possible de distinguer :
 - ▶ ceux qui avancent à un rythme très satisfaisant (largement supérieur au taux théorique de 43%) : les projets de modernisation du réseau et les projets de TCSP et tram-train :
 - ▶ A noter : la Région ne participe pas au projet de tramway de Mulhouse (pas de contractualisation régionale) et participe à hauteur de 25% au projet TSPO (études et 1^{ère} tranche).
 - ▶ ceux qui avancent à un rythme satisfaisant (légèrement inférieur au taux théorique de 43%) : les projets de création d'une nouvelle ligne.
 - ▶ A noter : ces projets sont tous soit achevés soit en phase d'exécution
- ▶ Le fléchage des projets par type d'usage du réseau permet quant à lui de mettre en exergue que **le niveau d'avancement des projets « voyageurs » est supérieur (54,7%) au taux théorique de 43% tandis que les projets, majoritairement « fret » ont un rythme inférieur (33,4%) au taux théorique de 43%.**



Source : Données Ernst & Young au 21 avril 2010.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Alsace

Premiers éléments explicatifs sur l'état d'avancement du volet rail et TCSP en région Alsace

▪ Les chiffres clés de l'exécution du volet :

- Les taux de d'engagement et de mandatement de la Région sont similaires à ceux de l'Etat.
- Un rythme moyen d'avancement plutôt soutenu (44,7%) supérieur à la moyenne des 6 régions étudiées (41,8%) et au taux théorique linéaire (43%).
- Un niveau de mandatement (23,4%) plus élevé que dans les autres régions

▪ L'état d'avancement de quelques projets clés :

1. Les projets concrétisés par des réalisations notables

- **Deux opérations sont complètement réalisées** (l'une de « création de voie » et l'autre de TCSP et tram-train) :
 - La 3^{ème} voie à Erstein sur l'axe structurant de la plaine d'Alsace (Vendenheim-Strasbourg-Bâle) : le Plan de relance a notamment permis de finaliser ce projet, qui devrait en outre coûter moins cher que prévu initialement lors de son inscription au CPER.
 - Le Tram-Train de Strasbourg-Bruche-Piémont des Vosges : la phase TER a été mise en service en 2008.
- **Une opération est en cours de finalisation** : la 1^{ère} phase du Tram-Train de Mulhouse-Thann-Kruth devrait pouvoir être mise en service fin 2010 conformément aux prévisions du CPER (l'ensemble des crédits ont été engagés).
- **Les travaux ont été lancés fin 2009 pour deux opérations** :
 - La modernisation pour le fret de la ligne Mulhouse Chalampé (projet transfrontalier permettant de relier Mulhouse à Fribourg) : les travaux sur la partie fret ont démarré fin 2009 avec, depuis cette date, une montée en puissance des engagements (environ 15M€).
 - Les travaux de raccordement court de Mulhouse : les 32M€ de crédits inscrits ont été engagés. Ce projet, indispensable en vue de l'arrivée de la LVG Rhin-Rhône, devrait donc être réalisé fin 2012.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Alsace

Premiers éléments explicatifs sur l'état d'avancement du volet rail et TCSP en région Alsace

2. Les projets dont les réalisations sont encore peu prégnantes

- Concernant les opérations de création de nouvelle ligne (en vue de l'arrivée des TGV) :

- L'augmentation du nœud de Strasbourg (axe Vendenheim-Bâle) : à ce jour, les investissements portent sur les études d'avant-projet et les études de projet qui ont été engagées fin 2009. Le conseil d'administration de RFF a délibéré favorablement début 2010 sur cette opération, ce qui offre de bonnes perspectives pour conventionner prochainement la phase de réalisation des travaux et ce qui permet d'être optimiste sur le niveau d'avancement de l'opération d'ici 2013. A présent, le frein est essentiellement celui de la disponibilité des crédits (AE) de l'Etat (taux d'engagement actuel de 7,7% sur l'opération).

- Concernant les projets de modernisation du réseau :

- La modernisation de la ligne Hagenau-Niederbronn : les résultats des études d'avant-projet ont mis en exergue un surcoût de 3M€ pour la réalisation des travaux. Le taux d'engagement n'est que de 5,3%.
- La réouverture aux voyageurs de la ligne Mulhouse-Chalampé : les opérations « modernisation fret » et « voyageurs TER » (sur laquelle l'Etat n'apporte pas de financement) sont engagés en phase REA.

- Concernant les TCSP et tram-train :

- L'extension « rattachement Châtaignier » du Tramway de Mulhouse : les crédits n'étaient que partiellement engagés au 21 avril 2010 (3,5 M€ engagés par l'Etat / 10 M€ de crédits – pas de crédits Région) mais la ligne est aujourd'hui mise en service. Ce projet avait été retenu au titre de l'appel à projet TCSP de 2008 (l'Etat a prévu d'apporter une aide au projet de 12,4M€ dont 4,72M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues »).

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Alsace

Premiers éléments explicatifs sur l'état d'avancement du volet rail et TCSP en région Alsace

3. Les projets non engagés à mi-parcours

- L'extension des lignes ouest du tramway de Strasbourg : suite à un changement de municipalité, le projet a été remodelé mais devrait prochainement débiter en 2011, notamment sous l'impulsion de l'appel à projet TCSP de 2008 qui a permis de débloquer 3,4 M€ au titre du CPER.
- Les études pour le lancement de la 2^{ème} phase du Tram-train Mulhouse Than Kruth n'ont pas encore été engagées.
- Le Transport en Site Propre Ouest - TSPO (1^{ère} tranche des travaux) sur l'axe Ouest de l'agglomération de Strasbourg : si aucun crédit n'a été engagé à ce jour au titre de l'opération T8, ce chantier a néanmoins fait l'objet d'une concertation publique en juin 2009, suivies par des études de conception (opération T11 / 0,75 M€ engagés) qui devraient se poursuivre dans les années à venir.

▪ **Observations particulières** : La région est partie prenante de deux LGV : la LGV Est et la LGV Rhin-Rhône qui influent sur de nombreuses opérations pour permettre de diffuser « l'effet TGV » (« le raccordement court de Mulhouse » et « le nœud de Strasbourg » notamment).

• En résumé :

- **Malgré la complexité technique de nombreux projets de modernisation du réseau liés aux travaux de connexion aux deux LGV, la plupart de ces opérations du volet rail ont des taux d'avancement satisfaisants, preuve d'une bonne coordination entre les partenaires.**
- **La seule opération dont le niveau d'avancement pose problème est celle de Haguenau-Nord Alsace pour laquelle les besoins de régénération de la voie et de la signalisation sont bien plus conséquents que prévus (sous-estimation initiale du besoin).**

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Aquitaine

Logique d'intervention et principaux objectifs poursuivis :

- ▶ Le grand projet n°6 « Développer le transport ferroviaire de voyageurs et le fret » s'articule autour de 5 priorités visant à amplifier le report modal sur le fer d'une partie du trafic routier de voyageurs et de marchandises, afin de répondre au défi du développement durable :

Intitulé des priorités	Objectifs	Projets clés
6.1 Réalisation de lignes nouvelles de haute performance	<ul style="list-style-type: none"> • Optimiser les temps de parcours des voyageurs et renforcer la compétitivité face au transport aérien. • Créer une ouverture internationale et de débouchés pour les productions régionales. 	<ul style="list-style-type: none"> • LGV Tours-Bordeaux • LGV Bordeaux-Espagne • LGV Bordeaux-Toulouse
6.2 Amélioration du Corridor ferroviaire Atlantique (un des trois axes majeurs de fret en France)	<ul style="list-style-type: none"> • Offrir les conditions adéquates à la mise en service de la 1^{ère} phase de la LGV SEA entre Angoulême et Bordeaux en 2016 • Développer les trafics fret et voyageurs par la mise en place d'un service d'autoroute ferroviaire entre Mouguerre et le sud du bassin parisien 	<ul style="list-style-type: none"> • Suppression du bouchon ferroviaire nord de Bordeaux • Aménagement capacitaires Bordeaux-Hendaye • Autoroute ferroviaire : Mise au gabarit de la voie et des tunnels existants
6.3 Développement du report modal marchandises sur le Corridor atlantique	<ul style="list-style-type: none"> • Développer les plateformes multimodales entre le ferroviaire, les infrastructures routières et les infrastructures maritimes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Modernisation du port de Bordeaux • Extension des plateformes de transport combiné de Mouguerre
6.4 Multimodalité et modernisation des voies ferrées d'intérêt régional	<ul style="list-style-type: none"> • Développer l'offre des services TER par l'augmentation de la capacité des lignes existantes. • Aménager les pôles d'échanges voyageurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Modernisation-régénération des lignes du Piémont pyrénéen et de l'Est aquitain. • Régénération de la voie ferrée de ceinture de Bordeaux
6.5 Etudes	<ul style="list-style-type: none"> • Préparer le prochain CPER 	<ul style="list-style-type: none"> • Etude de la mise en concession de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc

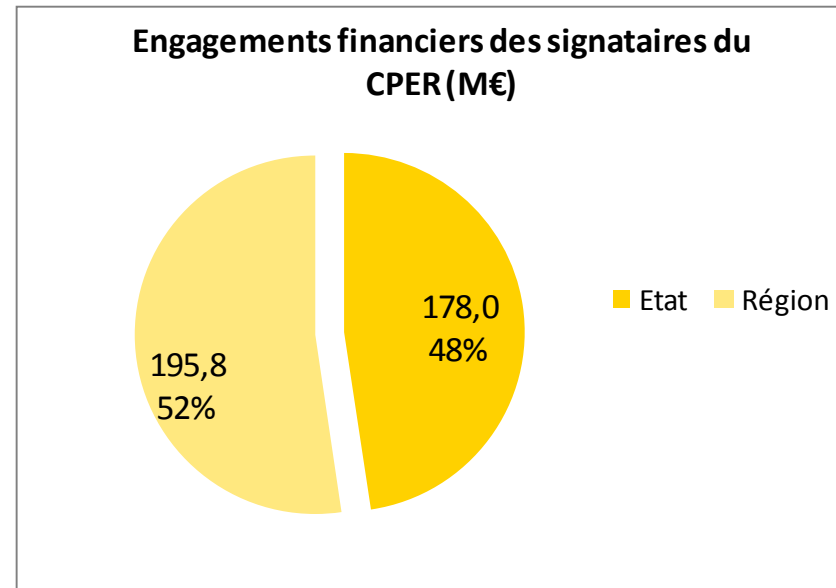
Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Aquitaine

Etat d'avancement financier et physique :

► Engagements initiaux des partenaires :

- Les signataires du CPER ont prévu d'investir sur 7 ans, au titre du volet ferroviaire et TCSP, **373,8 M€**, soit **32% du budget total du CPER** (1 185 M€), ainsi répartis :
 - 178,0 M€ pour l'Etat,
 - 195,8 M€ pour la Région,
- **Les co-financeurs non signataires** (RFF, autres collectivités, Europe) se sont quant à eux engagés sur le volet ferroviaire et TCSP du CPER Aquitaine à hauteur de **354,8 M€**.



Source : Engagements initiaux Etat et Région, tels que figurant dans l'annexe financière du contrat signé en 2007.

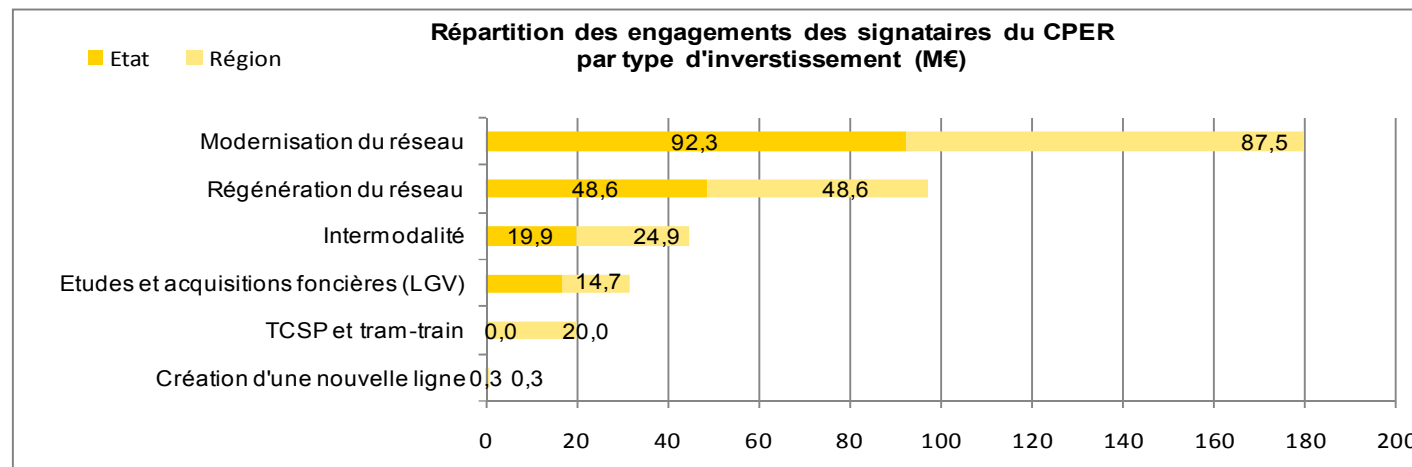
Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Aquitaine

Etat d'avancement financier et physique (suite)

- ▶ Les engagements financiers initiaux des partenaires ciblent 6 types d'investissement et 18 projets¹ :
 - ▶ 4 projets de **modernisation du réseau** (48% des montants inscrits) comprenant notamment les travaux sur la ligne interrégionale « *Libourne Bergerac Sarlat - Agen Périgieux* » ;
 - ▶ 5 projets de **régénération du réseau** (26% des montants inscrits) recouvrant notamment des études et travaux pour la ligne « *Bayonne Saint-Jean Pied de Port* » ;
 - ▶ 3 projets d'**intermodalité** (12%) recouvrant des investissements sur les *pôles d'échanges et la gare de Dax*.
 - ▶ 3 projets d'**études et acquisitions foncières pour la mise en service de la LGV SEA** (8%), soit *un projet d'études ou d'acquisitions foncières pour chacun des tronçons de la LGV SEA (Tours-Bordeaux / Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Espagne)* ;
 - ▶ 1 projet de **TCSP et tram-train** (5%) avec le « *tram-train du Médoc* » ;
 - ▶ 1 projet de **création d'une nouvelle ligne** (0,1%) avec le projet de réouverture de la ligne « *Pau-Canfranc* ».
- ▶ Les investissements principalement dédiés principalement au **fret représentent 21% du volet rail et TCSP et portent sur 2 projets** : « *l'autoroute ferroviaire Atlantique* » et « *l'amélioration de l'accès et l'extension de la plateforme ferroviaire de Bassens du Port de Bordeaux* ».

¹ : Le montant du projet dédié aux «Etudes pour le prochain CPER » ont été répartis entre les deux types d'investissement « *modernisation* » et « *régénération* ».



Source : Engagements initiaux Etat et Région, tels que figurant dans l'annexe financière du contrat signé en 2007.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Aquitaine

Etat d'avancement financier et physique (suite)

- ▶ Tous types de projets confondus, les taux d'engagement et de mandatement du volet ferroviaire et TCSP de la région Aquitaine s'élèvent respectivement à 42,9% et 16,2%, contre 41,8% et 17,2% pour la moyenne des CPER des 6 régions étudiées :

	Montants inscrits au CPER en 2007 (M€)	Montants programmés (M€)	% programmé	Montants engagés (M€)	% engagé	Montants payés (M€)	% payé
Etat	178,0	78,9	44,3%	77,8	43,7%	29,1	16,3%
Région	195,8	82,5	42,1%	82,5	42,1%	31,5	16,1%
Total	373,8	161,4	43,2%	160,3	42,9%	60,6	16,2%

Source : Données Ernst & Young au 21 avril 2010.

▶ Constats :

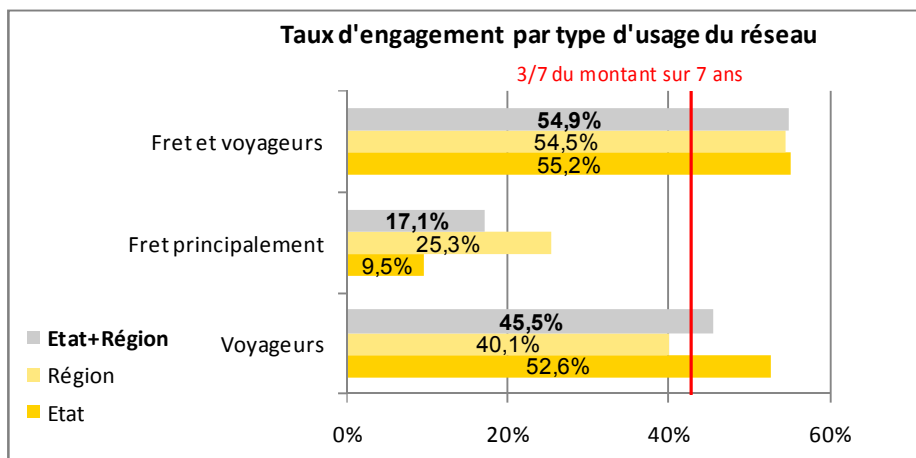
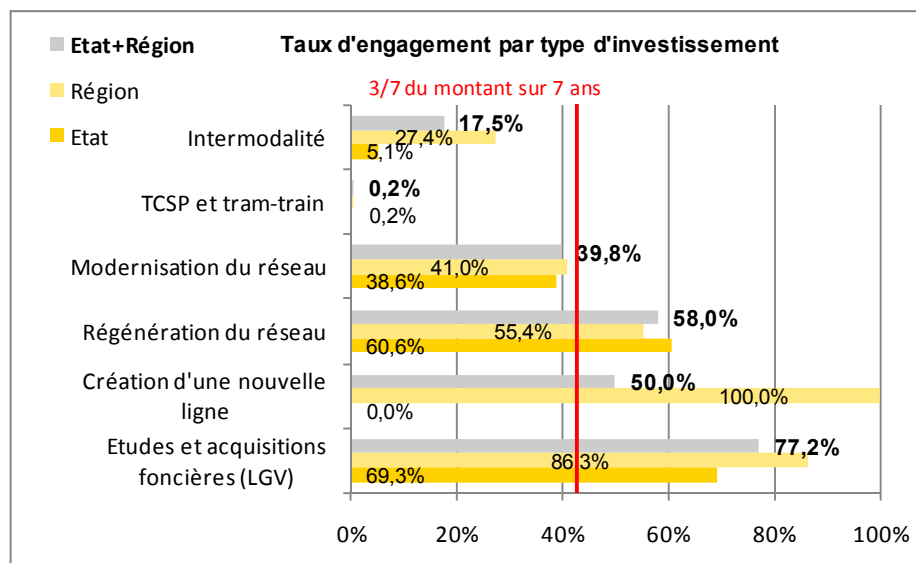
- ▶ Des taux de programmation et d'engagement quasiment similaires pour l'Etat et la Région.
- ▶ Un rythme d'avancement plutôt soutenu, légèrement supérieur à la moyenne des 6 régions étudiées et conforme au rythme théorique linéaire de 43%
- ▶ Un niveau de mandatement de 16,2%, conforme à la moyenne sur les 6 régions étudiées.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Aquitaine

Etat d'avancement financier et physique :

- ▶ Tous les projets n'avancent pas au même rythme. Par type d'investissement, il est possible de distinguer :
 - ▶ ceux qui avancent à un rythme très soutenu (largement supérieur au taux théorique de 43%) : **les études et acquisitions LGV** ; le projet de création d'une nouvelle ligne (« *concession Pau-Canfranc* ») et les projets de régénération du réseau (« *Bayonne-St Jean Pied de Port* ») ;
 - ▶ ceux qui avancent à un rythme satisfaisant (légèrement inférieur au taux théorique de 43%) : les projets de **modernisation du réseau** ;
 - ▶ ceux qui avancent à un rythme très peu élevé : les projets **d'intermodalité** et le projet de **TCSP et tram-train** (« *Tram-train du Médoc* »)
- ▶ Le fléchage des projets par type d'usage du réseau permet quant à lui de mettre en exergue **un niveau d'avancement des deux projets dédiés au fret** (« *plateforme de Mougerre* » et « *Port de Bordeaux* ») **très largement inférieur aux autres projets.**



Source : Données Ernst & Young au 21 avril 2010.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Aquitaine

Premiers éléments explicatifs sur l'état d'avancement du volet rail et TCSP en région Aquitaine

▪ Les chiffres clés de l'exécution du volet :

- Des taux d'engagement similaires pour la Région (42,1% / 195,8 M€ budgétés) et l'Etat (43,7% / 178,0 M€).
- Un rythme moyen d'avancement (42,9%) conforme au taux linéaire théorique et légèrement supérieur au taux moyen des CPER des 6 régions étudiées.
- Un niveau de mandatement en ligne avec le taux moyen des 6 régions étudiées (17,2%).

▪ L'état d'avancement de quelques projets clés :

1. Les projets concrétisés par des réalisations notables

- Les trois projets relatifs au chantier de la LGV SEA : il s'agit d'un chantier phare sur le plan national et régional puisque cette ligne correspond à 700 km sur les 2000 km de LGV prévus en 2020 par le Grenelle de l'environnement. 2 tranches sur 3 sont engagées à ce jour et la 3ème devrait l'être cette année. Le CPER est une façon de sécuriser les montants disponibles pour les études des LGV.
- Le bouchon ferroviaire de Bordeaux : la suppression du bouchon ferroviaire est un préalable à la mise en service de la LGV SEA entre Tours et Bordeaux en 2016, ce qui explique l'avancée optimale de l'opération. Des crédits de paiement ont été débloqués par le plan de relance.
- La régénération de la ligne Bayonne – Saint Jean Pied de Port : l'effort sur cette ligne secondaire et sur les autres lignes secondaires du réseau régional résulte d'un partage d'intérêt et d'une complémentarité entre les partenaires pour diffuser « l'effet TGV ».
- La modernisation de la ligne Dax-Pau-Oloron : la totalité des crédits ont été engagés.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Aquitaine

Premiers éléments explicatifs sur l'état d'avancement du volet rail et TCSP en région Aquitaine

1. Les projets concrétisés par des réalisations notables (suite)

- La régénération des voies de la ceinture de Bordeaux : le projet suit son rythme prévisionnel avec la totalité des crédits engagés suite à la sélection des entreprises maîtres d'œuvre qui a eu lieu au cours du 1^{er} trimestre 2010, travaux terminés en septembre 2010.

2. Les projets dont les réalisations sont encore peu prégnantes

- Pôles d'échanges intermodaux (taux d'engagement de 33 %) : la gouvernance relative au projet d'amélioration de l'accès et l'extension de la plateforme ferroviaire de Bassens du Port de Bordeaux a été sensiblement modifiée en 2009 (remplacement du conseil d'administration et du directeur) retardant l'opération.
- Tram-train du Médoc : l'Etat est absent du projet qui est financé par le Conseil Régional d'Aquitaine et la Communauté Urbaine de Bordeaux. Des études sont en cours.
- L'autoroute ferroviaire (travaux de connexion à la LGV SEA) : le report massif du trafic de fret de la route vers le ferroviaire correspond à un objectif du gouvernement suite au Grenelle mais le projet est difficile à mettre en œuvre car il traverse 6 régions et n'est contractualisé que dans 5 CPER, d'où une complexification des négociations. Le projet de LGV SEA permettra de libérer des voies et ainsi de désengorger la ligne vers l'Espagne.

3. Les projets non engagés à mi-parcours

- Aucun projet non engagé à mi-parcours.

En résumé : L'avancement des projets est conforme au taux linéaire théorique de 43% et tous les projets sont engagés. La ligne LGV SEA structure le CPER même si elle ne représente que 8,5% des crédits inscrits. De nombreuses opérations ont pour but de préparer l'arrivée de cette ligne et de diffuser « l'effet TGV ». Ce sont ces opérations qui affichent de forts taux d'engagement. L'ensemble des projets moins avancés sont en revanche des projets moins matures et plus complexes que les autres (mobilisation de nombreuses collectivités locales, projets interrégionaux ou transfrontaliers, etc.).

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Centre

Logique d'intervention et principaux objectifs poursuivis :

- ▶ Le volet rail et TCSP du CPER de la région Centre s'articule autour de **deux grands projets** (« *Déplacement des voyageurs* » et « *Développement du fret ferroviaire* ») qui soutiennent des objectifs communs :
 - ▶ améliorer la desserte du territoire régional, pour assurer sa compétitivité et renforcer sa cohésion ;
 - ▶ favoriser la complémentarité et le rééquilibrage entre les différents modes de transport, dans un objectif de développement durable.

Intitulé des grands projets	Objectifs	Projets clés
Déplacement des voyageurs (article 7 du CPER)	Répondre à une demande croissante de mobilité locale, régionale et interrégionale, en recourant à des modes de transport qui limitent les impacts négatifs sur l'environnement	<ul style="list-style-type: none"> • La réouverture aux voyageurs de la ligne Chartres-Orléans. • Les passages à niveau de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) • Les études périurbaines Tours-Loches et Orléans-Châteauneuf • La modernisation de Dourdan-La Membrolle
Développement du fret ferroviaire (article 8 du CPER)	Créer une ouverture internationale et des débouchés pour les productions régionales	<ul style="list-style-type: none"> • La remise à niveau des lignes permettant le développement du fret ferroviaire de proximité • L'électrification Bourges-Saincaize

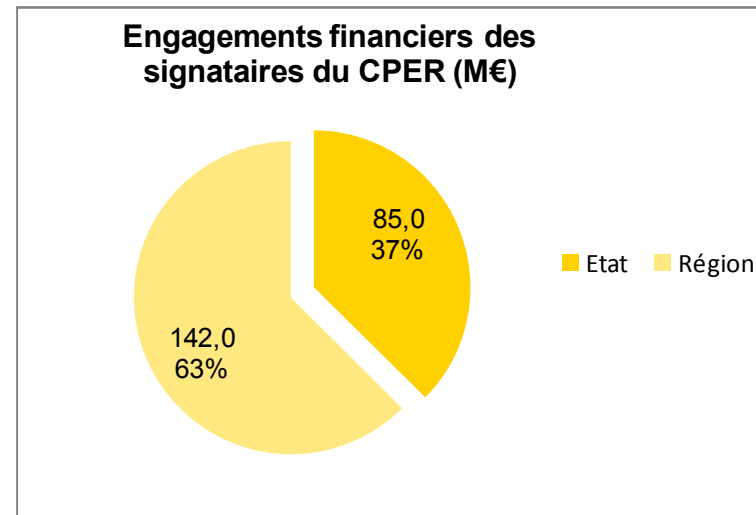
Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Centre

Etat d'avancement financier et physique :

► Engagements initiaux des partenaires :

- Les signataires du CPER ont prévu d'investir sur 7 ans, au titre du volet ferroviaire et TCSP, **227,0 M€**, soit **30% du budget total du CPER** (745 M€), ainsi répartis :
 - 85 M€ pour l'Etat,
 - 142 M€ pour la Région.
- **Les co-financeurs** (non désignés dans le CPER) se sont quant à eux engagés sur le volet ferroviaire et TCSP du CPER Centre à hauteur de **29,4 M€**.



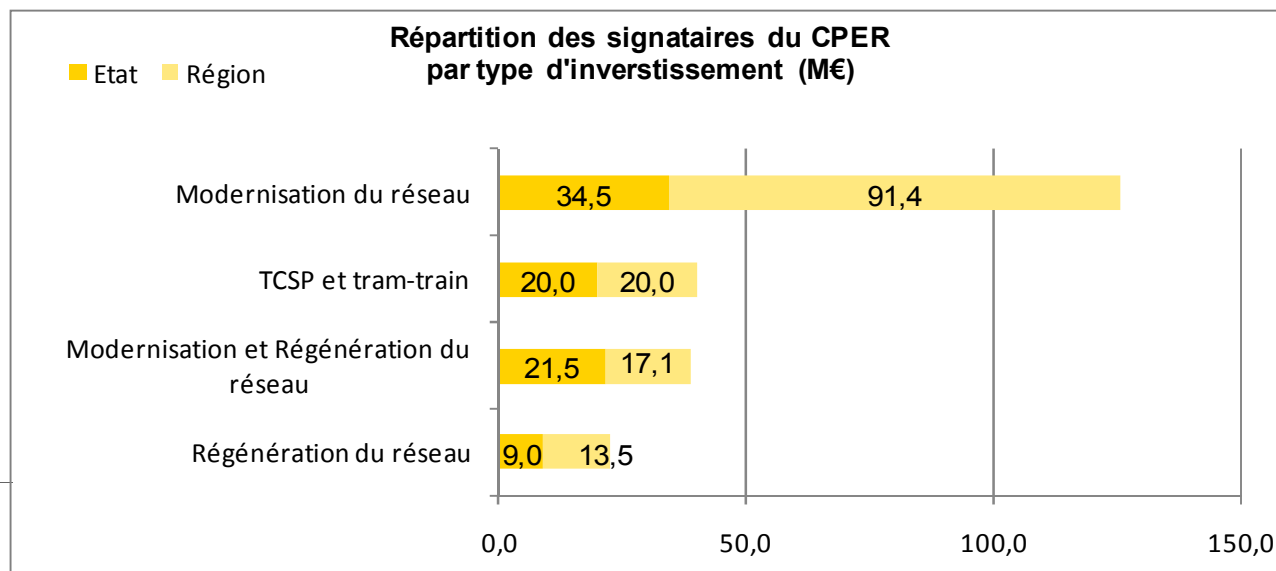
Source : Engagements initiaux Etat et région , tels que figurant dans l'annexe financière du CPER signé en 2007.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Centre

Etat d'avancement financier et physique (suite)

- ▶ Les engagements financiers initiaux des partenaires ciblent 5 types d'investissements et 9 projets :
 - ▶ 5 projets de **modernisation du réseau** (52% des montants inscrits) : « la modernisation de la ligne Paris-Orléans-Poitiers-Toulouse - POLT (passages à niveau) » ; « la poursuite de la modernisation de la transversale Nantes-Lyon (électrification de la ligne Bourges-Saincaize) » ; « la Commande centralisée Tours-Chinon » ; « les études périurbaines Tours-Loches » et « les études périurbaines Orléans-Châteauneuf » ; « la création d'un service d'autoroute ferroviaire atlantique ».
 - ▶ 1 projet de **modernisation et de régénération du réseau** (18%) relatif à « la modernisation du réseau Dourdan - La Membrolle » ;
 - ▶ 2 projets de **TCSP et tram-train** (17%) portant notamment sur « la 2^{ème} ligne de tramway CLEO de l'agglomération orléanaise » ;
 - ▶ 1 projet de **régénération du réseau** (10%) portant sur la remise à niveau de lignes permettant le développement du fret de proximité, dont Chartres-Orléans ;
- ▶ Les investissements principalement dédiés au fret représentent 13% du volet rail et TCSP et portent sur 3 projets : le projet de « création de l'autoroute ferroviaire atlantique » et les projets de « développement du fret de proximité ».



Source : Engagements initiaux Etat et région, tels que figurant dans l'annexe financière du CPER signé en 2007.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Centre

Etat d'avancement financier et physique (suite)

- ▶ Tous types de projets confondus, les taux d'engagement et de mandatement du volet ferroviaire et TCSP de la région Centre s'élèvent respectivement à 49% et 8,5%, contre 41,8% et 17,2% pour la moyenne des CPER des 6 régions étudiées :

	Montants inscrits au CPER en 2007 (M€)	Montants programmés (M€)	% programmé	Montants engagés (M€)	% engagé	Montants payés (M€)	% payé
Etat	85,0	43,0	50,6%	41,5	48,8%	3,2	3,7%
Région	142,0	75,8	53,4%	69,9	49,2%	16,1	11,4%
Total	227,0	118,8	52,3%	111,3	49,0%	19,3	8,5%

Source : Données Ernst & Young au 21 avril 2010.

▶ Principaux constats :

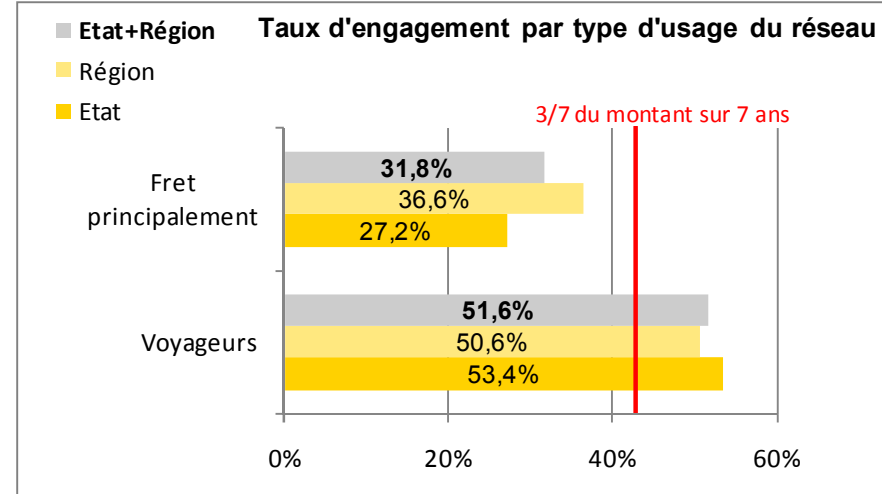
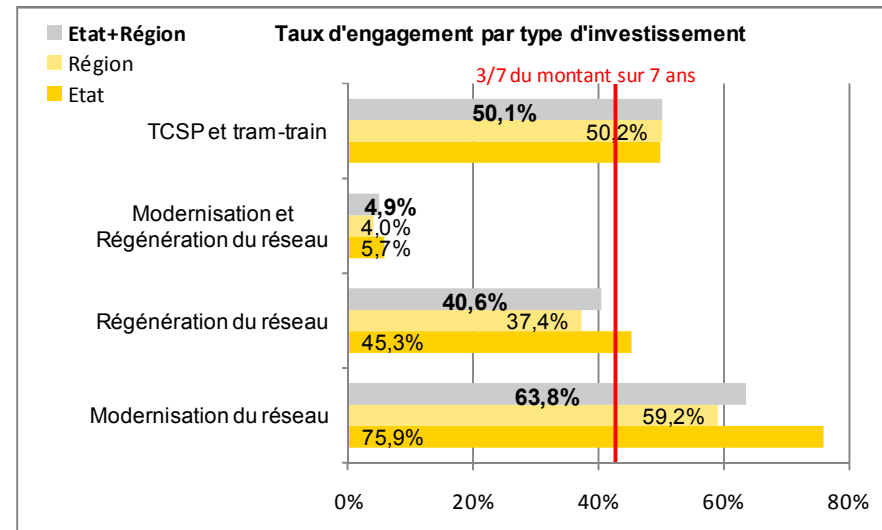
- ▶ Des taux de programmation et d'engagement globalement paritaires entre la Région et l'Etat.
- ▶ Un rythme moyen d'avancement (49%) plutôt soutenu, supérieur au taux prévisionnel linéaire théorique de 43% et à la moyenne des 6 régions étudiées.
- ▶ Un faible niveau de mandatement (< à 10%).

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Centre

Etat d'avancement financier et physique :

- ▶ Tous les projets n'avancent pas au même rythme. Par type d'investissement, il est possible de distinguer :
 - ▶ ceux qui avancent à un rythme très soutenu (> au taux théorique de 43%) : les projets de modernisation du réseau et de TCSP et tram-train;
 - ▶ ceux qui avancent à un rythme satisfaisant (proche de 43%) : les projets de régénération du réseau (*remise à niveau des lignes pour le développement du fret de proximité*) ;
 - ▶ ceux qui avancent plus lentement (< 30%), tel que le projet de régénération-modernisation (*la ligne Dourdan-La Membrolle - 5%*).
- ▶ Le fléchage des projets par type d'usage du réseau permet quant à lui de mettre en exergue un taux d'avancement des projets dédiés au fret (31,8%) en retrait par rapport aux projets de transport de voyageurs (51,6%).



Source : Données Ernst & Young au 21 avril 2010.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Centre

Premiers éléments explicatifs sur l'état d'avancement du volet rail et TCSP en région Centre

▪ Les chiffres clés de l'exécution du volet :

- Un taux d'engagement globalement paritaire entre la Région (49,2% / 142 M€ budgétés) et l'Etat (48,8% / 85 M€).
- Un rythme moyen d'avancement (49%) plutôt soutenu, supérieur au taux linéaire théorique et à la moyenne des volets rails des 6 régions étudiées.

▪ L'état d'avancement de quelques projets clés :

1. Les projets concrétisés par des réalisations notables

- Le Plan de relance a permis d'engager 22M€ qui étaient initialement inscrits au CPER pour mener à bien le projet de modernisation de la transversale Nantes-Lyon (travaux d'électrification du réseau entre Bourges et Saincaize), opération phare (62,9 M€ de budget Etat-Région) du volet rail du CPER.
- Concernant les TCSP et tram-train : l'essentiel des crédits contractualisés au titre des projets TCSP et tram-train (20M€ Etat-Région) ont été engagés au titre du projet CLEO (2^{ème} ligne de tramway à Orléans) permettant d'engager les travaux en janvier dernier pour une mise en service prévue en 2012. Ce projet a par ailleurs bénéficié de subventions au titre du premier appel à projet TCSP.
- La remise à niveau des lignes permettant de le développement du fret ferroviaire (30M€ de budget dont 10M€ pré-fléchés pour Chartres-Orléans) : 9,1 M€ ont été engagés pour la réalisation de remise à niveau des lignes, dont 7,5 M€ pour la ligne Chartres-Orléans.

2. Les projets dont les réalisations sont encore peu prégnantes

- Le projet de TCSP à Tours : 20M€ ont été inscrits au titre du CPER avec des crédits paritaires entre l'Etat et la Région. Les travaux n'ont pas commencé à ce jour (30 K€ engagés seulement). Néanmoins, l'appel à projet TCSP va permettre à Tours de bénéficier de 40,2M€ (dont la part Etat du CPER 10M€ et 14,49M€ au titre du Plan Espoir Banlieue). Les travaux devraient ainsi débuter en janvier 2011 pour une mise en service du TCSP en 2013.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Centre

Premiers éléments explicatifs sur l'état d'avancement du volet rail et TCSP en région Centre

▪ L'état d'avancement de quelques projets clés :

2. Les projets dont les réalisations sont encore peu prégnantes (suite)

- La remise à niveaux d'autres lignes (opération relative au chantier de développement du fret ferroviaire avec 30M€ de budget dont 10M€ pré-fléchés pour Chartres-Orléans) : un audit réalisé en 2008 a mis en exergue l'état dégradé du réseau ferré et un besoin significativement plus élevé que l'enveloppe disponible au titre du CPER. Des études sont en cours pour déterminer quelles lignes traiter en priorité. La possibilité d'engager les travaux et de programmer la totalité des crédits d'ici 2013 s'avère donc à ce jour relativement incertaine.
- La création d'un service d'autoroute ferroviaire : une convention de financement RFF/ Etat / Conseils régionaux a été récemment signée permettant d'engager les travaux de mise au gabarit sur l'itinéraire alternatif et de lancer des études pour la mise au gabarit de l'itinéraire principal. Les travaux initialement prévus sur ce dernier ne seront donc pas réalisés dans le cadre du CPER 2007-2013.
- La ligne Dourdan-La Membrolle : la programmation de l'opération de modernisation de la liaison Dourdan-La Membrolle est en cours de révision depuis 2009, en raison du coût estimé qui s'est révélé trop élevé par rapport au plan de financement initial (un avenant a été signé le 16 novembre 2009 entre l'Etat et la Région permettant de prendre en compte les surcoûts des travaux et de mobiliser les crédits CPER).
- La ligne POLT : seuls 425 K€ ont été engagés par l'Etat et la Région sur 11M€ de budget au titre des études d'avant-projet. Ce budget inscrit au CPER s'est avéré insuffisant pour traiter l'ensemble des passages à niveau (PN) de la ligne sur le périmètre initialement envisagé (PN dans l'Indre, au nord de Châteauroux). Des études sont donc en cours pour déterminer les passages à niveau à traiter prioritairement.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Centre

Premiers éléments explicatifs sur l'état d'avancement du volet rail et TCSP en région Centre

3. Les projets non engagés à mi-parcours

- La réouverture du trafic voyageur Chartres-Orléans :

Plusieurs facteurs ont ralenti l'avancée de cette opération :

- la lenteur des processus,
- un montage financier difficile,
- une sous-estimation initiale des coûts,
- et des difficultés techniques posées notamment par les problématiques des passages à niveaux, avec d'une part, la nécessaire suppression du PN3bis sur la rocade de Chartres pour laquelle des études préliminaires sont en cours de réalisation et d'autre part, les PN concernés par la mesure « Bussereau » pour lesquelles un diagnostic de sécurité a été engagé par RFF.

• **En résumé** : Un glissement important des coûts entre l'estimation initiale du projet et son coût effectif est la principale explication au rythme d'avancement relativement faible, à mi-parcours, de certains investissements ferroviaires et TCSP du CPER 2007-2013.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Nord-Pas de Calais

Logique d'intervention et principaux objectifs poursuivis :

- ▶ L'ambitieux programme de l'Etat et de la Région vise à trois axes stratégiques :
 - ▶ améliorer les connexions de la Métropole lilloise et de la région au réseau transeuropéen de la grande vitesse dans la perspective des extensions prochaines de celui-ci vers l'Allemagne, les Pays-Bas, Londres et au-delà ;
 - ▶ unir les territoires régionaux par la mise en place d'une région multipolaire en mettant toutes les grandes villes de la région à moins d'une heure de Lille ; la métropolisation de l'Aire Urbaine Centrale et l'accompagnement des projets de TCSP interurbaines.
 - ▶ soutenir le fret ferroviaire par le biais de la modernisation des infrastructures du Port de Dunkerque et de la desserte du Port de Calais, du contournement de l'étoile ferroviaire lilloise qui vise à supprimer un goulet d'étranglement et de l'accompagnement régional important sur la politique d'autoroute ferroviaire.

Type de projet	Objectifs	Projets clés
Desserte de Lille et raccordement au réseau des lignes à grandes vitesse	Dynamiser l'économie de la région et l'ouvrir sur l'international.	<ul style="list-style-type: none"> • Opportunité d'une gare TGV au sud de Lille • Réalisation d'une bifurcation LGV au nord d'Arras • Amélioration capacité gare Lille-Europe
Modernisation du réseau ferré régional	Lutter contre la saturation du réseau routier en favorisant le report modal vers le fer	<ul style="list-style-type: none"> • Accessibilité de la gare Lille-Flandres • Liaison rapide Lille-Sambre-Avesnois • Contournement fret de Lille • Autoroute ferroviaire
TCSP et pôles d'échanges	Assurer la liaison avec le reste du réseau dans un objectif de développement durable	<ul style="list-style-type: none"> • TCSP Hainaut-Cambrésis • TCSP Liévin Lens Hénin Beaumont

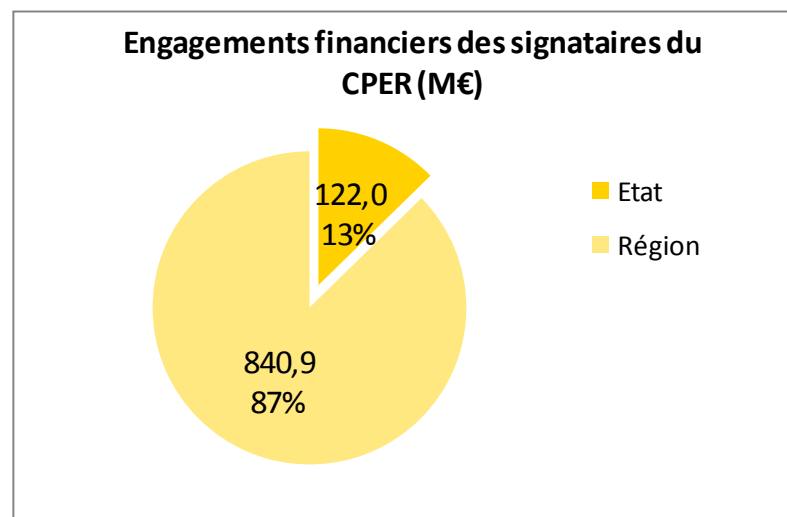
Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Nord-Pas de Calais

Etat d'avancement financier et physique :

► Engagements initiaux des partenaires :

- Les signataires du CPER ont prévu d'investir sur 7 ans, au titre du volet ferroviaire et TCSP, **962,9 M€, soit 38% du budget total du CPER** (2 545,5 M€), ainsi répartis :
 - 122,0 M€ pour l'Etat,
 - 840,9 M€ pour la Région.
- **RFF cofinance** le volet ferroviaire du CPER à hauteur de 55 M€ (*le montant du cofinancement ne figure pas dans l'annexe financier du CPER*).
- Il est par ailleurs à noter que plusieurs opérations du CPER bénéficient d'un cofinancement FEDER.



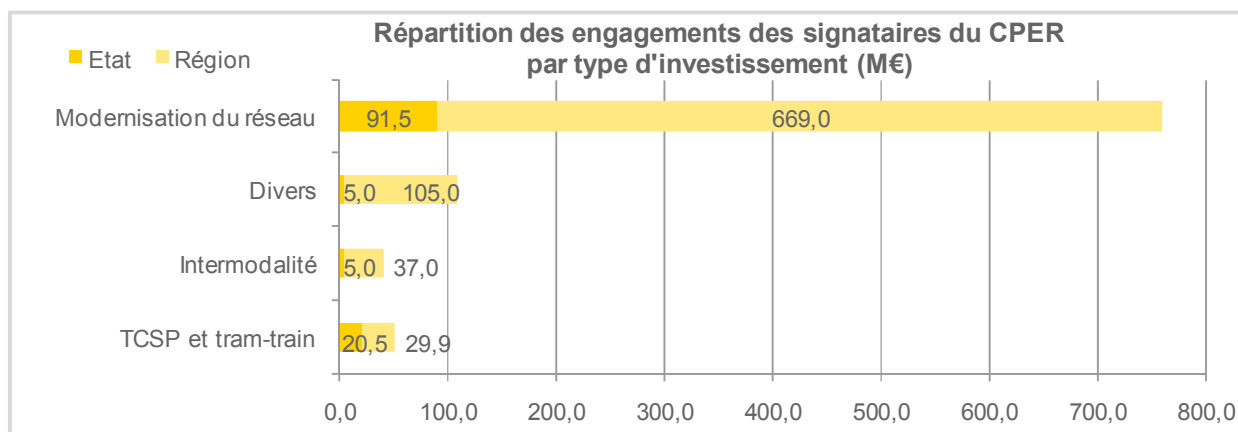
Source : Engagements initiaux Etat et Région , tels que figurant dans l'annexe financière du contrat signé en 2007.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Nord-Pas de Calais

Etat d'avancement financier et physique (suite)

- ▶ Les engagements financiers initiaux des partenaires ciblent 5 types d'investissement et une quinzaine de projets :
 - ▶ Une dizaine de projets de **modernisation du réseau** (72% des montants inscrits) avec par exemple « *le contournement ferroviaire fret de Lille* ». Il est par ailleurs à noter que les projets consacrés à la **desserte des ports** représentent un investissement très conséquent du volet rail du CPER Nord pas de Calais (265 M€ contractualisés).
 - ▶ des projets d'**intermodalité** (4% des montants inscrits) visant des études et des travaux d'amélioration de l'accessibilité des pôles d'échanges intermodaux.
 - ▶ 1 projet spécifique concernant la **création d'une infrastructure de test d'usure** (11% des montants inscrits) intitulé le « *Centre d'essais ferroviaires* » ;
 - ▶ 4 projets de **TCSP** (5% des montants inscrits) avec par exemple le « *TCSP pour le soutien au développement du Hainaut-Cambresis - Valenciennes* » et la « *création d'un TCSP sur l'axe Liévin-Lens-Hénin Beaumont* ».
- ▶ Les investissements « dédiés principalement au fret » représentent 13% du volet rail et TCSP et portent principalement sur quatre opérations : le « *contournement ferroviaire fret de Lille* », « *l'autoroute ferroviaire Atlantique* », la « *desserte de la plateforme de Marquion* » et la « *modernisation de la liaison Calais-Dunkerque* ».



Source : Engagements initiaux Etat et Région, tels que figurant dans l'annexe financière du contrat signé en 2007.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Nord-Pas de Calais

Etat d'avancement financier et physique (suite)

- ▶ Tous types de projets confondus, les taux d'engagement et de mandatement du volet ferroviaire et TCSP de la région Nord – Pas de Calais s'élèvent respectivement à 20,6% et 3,8%, contre 41,8% et 17,2% pour la moyenne des CPER des 6 régions étudiées :

	Montants inscrits au CPER en 2007 (M€)	Montants programmés (M€)	% programmé	Montants engagés (M€)	% engagé	Montants payés (M€)	% payé
Etat	122,0	24,6	20,2%	24,6	20,2%	9,1	7,4%
Région	840,9	174,0	20,7%	174,0	20,7%	27,6	3,3%
Total	962,9	198,6	20,6%	198,6	20,6%	36,7	3,8%

Source : Données Ernst & Young au 21 avril 2010.

▶ Principaux constats :

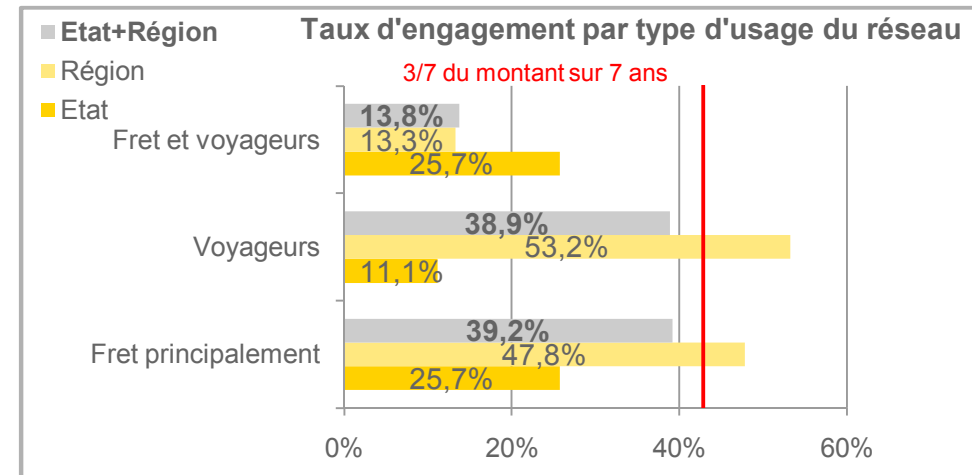
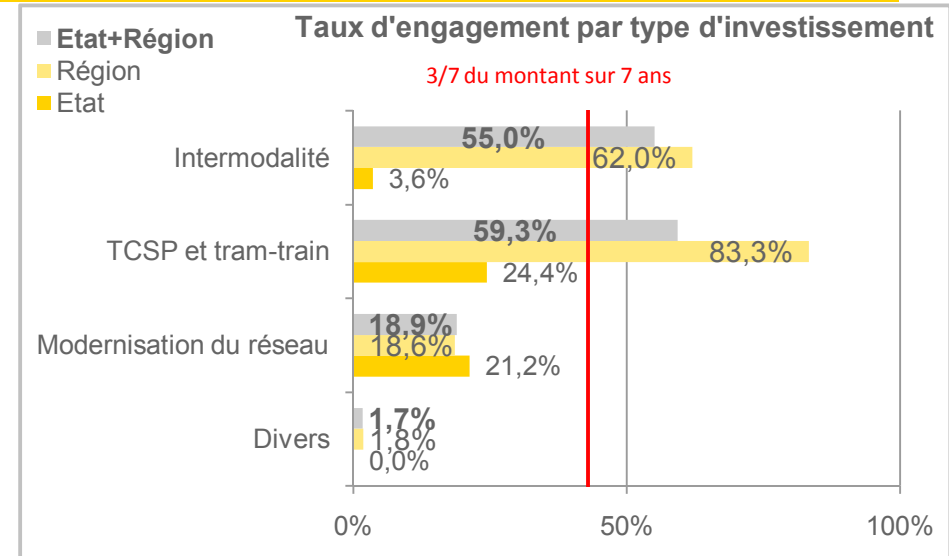
- ▶ Les taux de programmation et d'engagement de la Région (20,7%) et de l'Etat (environ 20,2%) sont quasiment similaires.
- ▶ Un rythme moyen d'avancement (20,6%) deux fois plus faible que le taux d'engagement moyen des 6 régions étudiées (41,8%) : diverses opérations arrivant en phase travaux en 2010, il est néanmoins à relativiser cette assertion (les acteurs prévoient en effet une montée en puissance significative des engagements d'ici la fin 2010).
- ▶ Un niveau de mandatement très faible (3,8%) et très inférieur à celui des autres régions (17,2%).

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Nord-Pas de Calais

Etat d'avancement financier et physique :

- ▶ Tous les projets n'avancent pas au même rythme. Par type d'investissement, il est possible de distinguer :
 - ▶ ceux qui avancent à un rythme élevé : les projets de « TCSP (et tram-train) » (59%) et les projets d'intermodalité (55%) :
 - ▶ *Il est à noter que le CPER de la région Nord-Pas de Calais ne comprend pas d'opérations de tram-train ».*
 - ▶ ceux qui avancent à un rythme peu élevé :
 - ▶ les projets de modernisation du réseau, priorité pourtant la plus investie en termes financier au moment de la contractualisation avec 760,5 M€ (79% du volet rail) ;
 - ▶ le Centre d'essais ferroviaire (divers).
- ▶ Le fléchage des projets par type d'usage du réseau permet quant à lui de mettre en exergue **un niveau d'avancement des projets de transport mêlant fret et voyageurs (13,8%) inférieur à celui des autres projets.**



Source : Données Ernst & Young au 21 avril 2010.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Nord-Pas de Calais

Premiers éléments explicatifs sur l'état d'avancement du volet rail et TCSP en région Nord - Pas de Calais

▪ Les chiffres clés de l'exécution du volet :

- Un taux d'engagement de la Région (20,7% / 841,0 M€ budgétés) similaire à celui de l'Etat (20,2% / 122 M€).
- Un rythme moyen d'avancement relativement faible (20,6%), plus de deux fois moins élevé que le taux moyen des CPER des 6 régions étudiées.
- Un niveau de mandatement faible (7,4% pour l'Etat et 3,3% pour la Région).

▪ L'état d'avancement de quelques projets clés :

1. Les projets concrétisés par des réalisations notables

- Le contournement de Lille fret ferroviaire : ce chantier, le plus investi en terme financier au moment de la contractualisation (99 M€ Etat-Région), représente un double enjeu, national (une grande partie du fret transitant par Dunkerque se dirige vers l'est de la France) et régional (libération de sillons autour de l'agglomération lilloise permettant le développement de l'offre de TER au sein de l'étoile ferroviaire de Lille). L'autoroute ferroviaire Atlantique : la quasi-totalité des crédits inscrits (15M€ dont 14M€ pour la Région) ont été engagés dont récemment 13,2 M€ (Région) pour le lancement des travaux au début l'année 2010. Les travaux seront terminés en novembre avec une mise en service prévue pour 2012.
- L'accessibilité de la gare de Lille Flandres : sur ce projet central pour faire du Nord - Pas de Calais un « *Hub au cœur de l'Europe* » et d'apporter une solution au problème de la capacité de Lille Flandres qui limite les possibilités de dessertes et de cadencement, le niveau d'avancement est élevé avec près de 30 M€ engagés pour 55 M€ de crédits budgétés. Les premières mises en service devraient aboutir en 2011.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Nord-Pas de Calais

Premiers éléments explicatifs sur l'état d'avancement du volet rail et TCSP en région Nord - Pas de Calais

1. Les projets concrétisés par des réalisations notables (suite)

- Le TCSP de Valenciennes : l'ensemble des crédits inscrits au titre de la phase 2 ont été engagés au début de l'année 2009. La ligne 2 du tramway a quant à elle d'ores et déjà émargé au 1^{er} appel à projets TCSP et devraient en outre bénéficier de crédits CPER (réaffectation des crédits inscrits pour la réouverture de la ligne Valenciennes – Mons : 21 M€ pour l'Etat et 54 M€ pour la Région).

2. Les projets dont les réalisations sont encore peu prégnantes

- Le TCSP de Maubeuge (2,5 M€ Etat / 5 M€ Région) : la Région a récemment engagé la totalité des crédits contractualisés et l'Etat devrait engagé rapidement les 2,5 M€ prévus permettant la réalisation de cette opération permettant de réaliser le projet d'ici 2013.
- Le TCSP sur l'axe Liévin-Lens-Hénin Beaumont (20 M€ inscrits au budget à parité Etat-Région) a un taux d'engagement de 25% : seule la Région a engagé des crédits à hauteur de 5M€. Les études sont à présent bien avancées et les travaux seront engagés d'ici un an à deux ans.
- Le TCSP de Douai (3 M€ Etat / 5 M€ Région) : un problème de livraison du matériel roulant a retardé ce projet mettant certainement en cause les possibilités de réalisation du TCSP d'ici 2013.
- Les travaux sur les liaisons régionales (Lille-Sambre-Avesnois / RER métropolitain / Desserte du Bruyais): la Région s'est engagée à hauteur de 245,6 M€ sur ces chantiers d'amélioration du réseau ferré régional. A l'heure actuelle, à peine 7,4 M€ de crédits ont été engagés. L'Etat n'intervient pas sur les liaisons régionales. Ces projets représentent néanmoins une axe fort d'investissement pour la Région dans un objectif constant d'amélioration de la qualité des services à la population.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Nord-Pas de Calais

Premiers éléments explicatifs sur l'état d'avancement du volet rail et TCSP en région Nord - Pas de Calais

2. Les projets dont les réalisations sont encore peu prégnantes

- Les projets de raccordement au réseau LGV (26M€ de crédits dont 25 M€ pour la Région) ont été différés dans l'attente d'une vision stabilisée de l'organisation de la desserte grande vitesse de l'agglomération lilloise. Il semble peu probable que des engagements supplémentaires soient dégagés sur cette opération d'ici la fin de la contractualisation.
- Le projet du Centre d'essais ferroviaires européen permettrait à la région de confirmer le développement d'un pôle d'excellence et de compétitivité ferroviaire. Une telle infrastructure n'existe qu'aux Etats-Unis et serait une première en Europe. Le projet s'est jusque là heurté à des problèmes de foncier et de recherche d'un accord commun entre les parties prenantes. Si des crédits venaient à se débloquer grâce au Grand Emprunt, le projet, récemment entré dans sa phase d'études préliminaires (MOA RFF), pourrait voir le jour rapidement.

3. Les projets non engagés à mi-parcours

- La liaison ferroviaire Valenciennes-Mons : les crédits vont être transférés pour la ligne 2 Valenciennes. L'opportunité d'une desserte ferroviaire fret et voyageurs sur cette ligne reste cependant une volonté des partenaires (RFF, Etat et Région).
- Deux projets dédiés au fret ne sont pas engagés à ce jour (budget « Région » uniquement) :
 - la desserte ferroviaire de la plateforme de Marquion : ce projet, en partie dépendant de la réalisation du Canal Seine Nord Europe, n'a pas été engagé à mi-parcours. Des études financées par RFF, hors CPER, ont néanmoins déjà eu lieu.
 - Le raccordement ferroviaire du Port de Calais : cette opération n'est pas encore engagée à ce jour car elle est liée à la « *modernisation de la ligne Calais-Dunkerque* », qui fait l'objet d'un dossier Grand Projet en cours de préparation pour être transmis à la Commission européenne d'ici fin 2010.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Nord-Pas de Calais

Premiers éléments explicatifs sur l'état d'avancement du volet rail et TCSP en région Nord - Pas de Calais

En résumé :

- L'écart significatif entre les engagements initiaux des deux partenaires est la particularité majeure du volet rail et TCSP du CPER de la région Nord-Pas de Calais. Le manque de financements conjoints entre les deux signataires du CPER sur un grand nombre de projets semble nuire au niveau d'avancement général du volet rail. A contrario, les opérations qui avancent à un rythme élevé sont, pour la plupart, celles sur lesquelles les partenaires ont initialement contractualisé sur des montants relativement proches (l'accessibilité ferroviaire de Lille-Flandres ou le TCSP sur l'axe Liévin-Lens-Hénin Beaumont par exemple).
- Plus largement, le taux d'engagement relativement faible des partenaires sur le volet rail et TCSP s'explique par l'inscription au CPER d'opérations nouvelles, nécessitant de longues phases d'études (cas notamment des opérations de connexion à la future LGV). 2010 et 2011 devraient voir l'engagement fortement augmenter.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Pays de la Loire

Logique d'intervention et principaux objectifs poursuivis :

- ▶ « La région Pays de la Loire dépend pour son développement économique de la qualité des ses liaisons avec les centres de décision et de consommation européens » (p.56 du CPER). Les partenaires, forts de ce constat, ont élaboré **un CPER dont les objectifs se partagent entre le niveau national**, dans une logique de complémentarité avec les deux grandes infrastructures interrégionales de transport qui sont en cours de réalisation (la LGV Bretagne – Pays de la Loire et l'aéroport de Notre Dame-des-Landes) **et le niveau régional**, par le développement de l'offre de TER :

Type d'objectifs	Projets clés
Objectifs de niveau national	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation de capacité de la section Nantes-Angers sur les axes St Nazaire-Nantes-Paris et St Nazaire-Nantes-Tours • Désaturation de la gare de Nantes
Objectifs de niveau régional	<ul style="list-style-type: none"> • Modernisation de la ligne Nantes / Pornic / St Gilles Croix de Vie • Réouverture aux voyageurs de la ligne Nantes-Châteaubriant avec du matériel tram-train • Réouverture de Fontenay Le comte-Niort
Objectifs de niveaux national et régional	<ul style="list-style-type: none"> • Electrification de la ligne Nantes / La Roche sur Yon / Les Sables d'Olonne : <i>cette opération constitue une première étape de modernisation de l'axe nord-sud Rennes-Nantes-La Rochelle-Bordeaux ; elle permet la circulation de TGV vers le littoral vendéen et l'utilisation de rames TER à propulsion électrique.</i> • Desserte par moyen de transport collectif de l'aéroport de Notre Dame-des-Landes

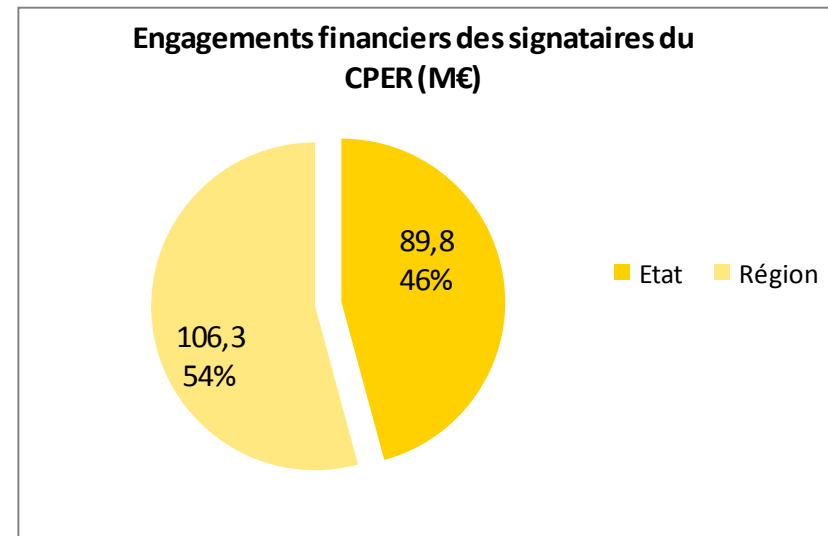
Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Pays de la Loire

Etat d'avancement financier et physique :

► Engagements initiaux des partenaires :

- Les signataires du CPER en Pays de la Loire : ils ont prévu d'investir sur 7 ans, au titre du volet ferroviaire et TCSP, **196,2 M€**, soit **20% du budget total du CPER** (998,9 M€), ainsi répartis :
 - 89,8 M€ pour l'Etat,
 - 106,3 M€ pour la Région.
- **Les co-financeurs non signataires** se sont quant à eux engagés sur le volet ferroviaire et TCSP du CPER Pays de la Loire à hauteur de **162,0 M€**.



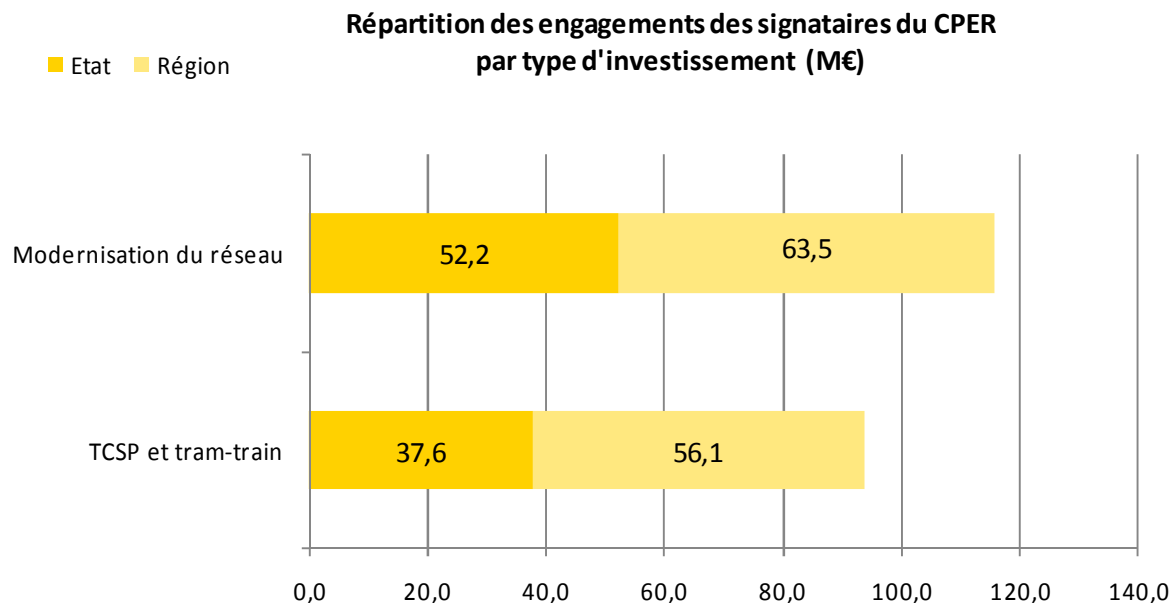
Source : Engagements initiaux Etat et Région, tels que figurant dans l'annexe financière du CPER signé en 2007.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Pays de la Loire

Etat d'avancement financier et physique (suite)

- ▶ Les engagements financiers initiaux des partenaires ciblent deux types d'investissements et 10 projets :
 - ▶ 7 projets de « modernisation du réseau » (59% des montants inscrits) dont « l'électrification de la ligne Nantes-La Roche-les Sables ».
 - ▶ 3 projets de « TCSP et tram-train » (41% des montants inscrits) : la « réouverture aux voyageurs de la ligne Nantes-Châteaubriant » ; les études relatives à « la desserte en transport collectif de l'aéroport de Notre Dame-des-Landes » et « l'interface Tram-Train à Nantes »
- ▶ Les investissements dédiés « principalement au fret » représentent 0,7% du volet rail et TCSP et portent sur 1 projet : les études du transfert des installations ferroviaires fret de Nantes Etat au Grand Blottereau.



Source : Engagements initiaux Etat et Région, tels que figurant dans l'annexe financière du CPER signé en 2007.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Pays de la Loire

Etat d'avancement financier et physique (suite)

- ▶ Tous types de projets confondus, les taux d'engagement et de mandatement du volet ferroviaire et TCSP de la région Pays de la Loire s'élèvent respectivement à 59,0% et 42,4%, contre 41,8% et 17,2% pour la moyenne des CPER des 6 régions étudiées :

	Montants inscrits au CPER en 2007 (M€)	Montants programmés (M€)	% programmé	Montants engagés (M€)	% engagé	Montants payés (M€)	% payé
Etat	89,8	53,5	59,5%	52,8	58,8%	33,5	37,3%
Région	106,3	63,0	59,3%	63,0	59,2%	49,6	46,7%
Total	196,2	116,5	59,4%	115,8	59,0%	83,1	42,4%

Source : Données Ernst & Young au 21 avril 2010.

▶ Principaux constats :

- ▶ Les taux de programmation et d'engagement de la Région sont légèrement supérieurs à ceux de l'Etat.
- ▶ Un rythme moyen d'avancement très soutenu, supérieur à la moyenne des 6 régions étudiées.
- ▶ Un niveau de mandatement (42,4%) plus de deux fois plus élevé que dans les autres régions.

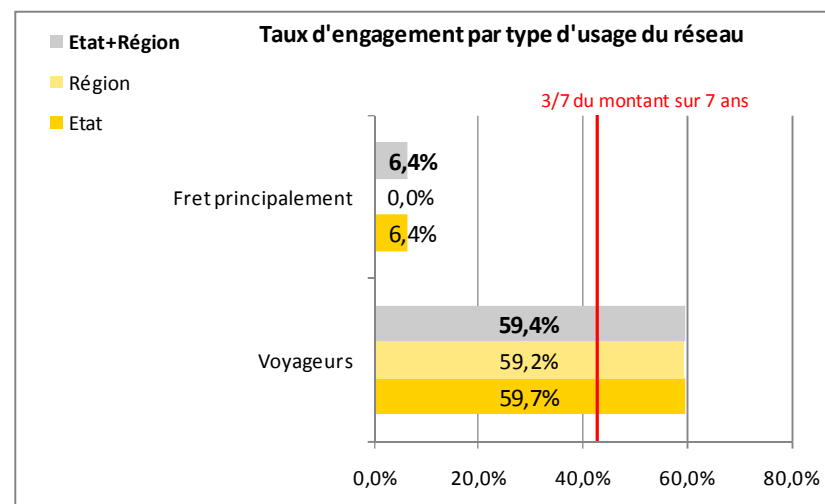
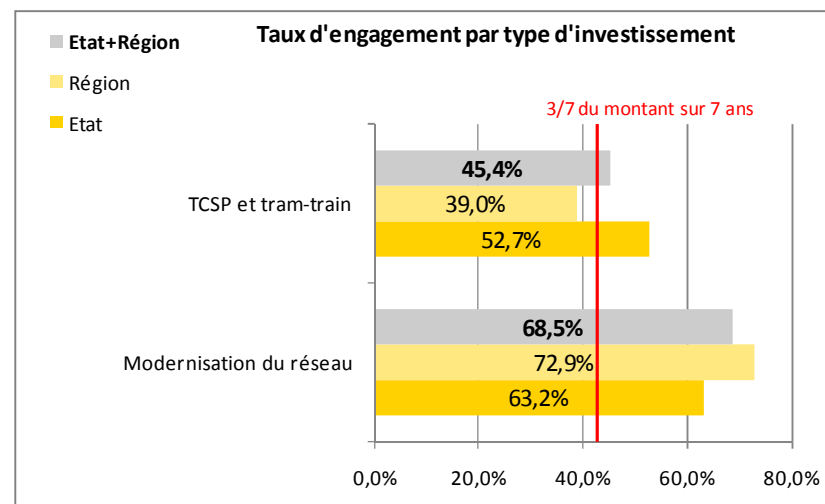
Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Pays de la Loire

Etat d'avancement financier et physique :

- ▶ Tous les projets n'avancent pas au même rythme. Par type d'investissement, il est possible de distinguer :
 - ▶ les projets de modernisation du réseau qui avancent à un rythme très soutenu (largement supérieur au taux théorique de 43%) ;
 - ▶ les projets de TCSP et tram-train qui avancent à un rythme soutenu (légèrement supérieur au taux théorique de 43%).

- ▶ Le fléchage des projets par type d'usage du réseau permet quant à lui de mettre en exergue **un niveau d'avancement du projet dédié au fret** (« *les études relatives au transfert des installations ferroviaires fret de Nantes Etat au Grand Blottereau* » études) largement en retrait par rapport aux **projets de transport de voyageurs** : ceci s'explique principalement par l'incertitude générale sur le devenir du fret ferroviaire qui rend difficile une évaluation des besoins (cf. p. 9 « *les projets dont les réalisations sont encore peu prégnantes* »).



Source : Données Ernst & Young au 21 avril 2010.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Pays de la Loire

Premiers éléments explicatifs sur l'état d'avancement du volet rail et TCSP en région Pays de la Loire

▪ Les chiffres clés de l'exécution du volet :

- Un taux d'engagement de l'Etat (58,8% / 89,8 M€ budgétés) légèrement inférieur à celui de la Région (59,2% / 106,3 M€)
- Un rythme moyen d'avancement très soutenu (59,0%).
- Un niveau de mandatement très élevé (46,7% pour la Région et 37,3% pour l'Etat), plus de deux fois supérieur au taux moyen des 6 régions étudiées (17,2%).

▪ L'état d'avancement de quelques projets clés :

1. Les projets concrétisés par des réalisations notables

- *Concernant la modernisation du réseau*, la plupart des projets ont bien fonctionné (68,5% de taux d'engagement) avec un bon niveau de réalisation des objectifs du volet rail du CPER :
 - La modernisation des lignes Nantes Pornic St Gilles Croix de Vie (24,4M€ de crédits inscrits) a été réalisée, de même que l'électrification Nantes-La Roche sur Yon-Les Sables d'Olonne (43,6M€ de crédits inscrits).
 - L'augmentation de capacité de la gare de Nantes : suite aux études préliminaires, les travaux ont été récemment lancés avec près de 10 M€ d'engagements Etat-Région, ce qui permet d'être optimiste sur le niveau d'exécution du projet en 2013.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Pays de la Loire

Premiers éléments explicatifs sur l'état d'avancement du volet rail et TCSP en région Pays de la Loire

▪ L'état d'avancement de quelques projets clés (suite) :

1. Les projets concrétisés par des réalisations notables (suite)

- *Concernant les projets de tram-train, la plupart des projets ont un taux d'avancement très satisfaisant :*

- Le Tram-Train lié à la liaison Nantes-Châteaubriant : les crédits Etat et Région (75M€) sont engagés à hauteur d'environ 47%, suivant ainsi un rythme satisfaisant d'exécution.
- Le projet d'interface Tram-Train à Nantes : les crédits « Etat » d'1 M€ (pas de crédit Région sur ce projet) ont été engagés dans leur totalité permettant d'une part, le versement d'une subvention à Nantes Métropole de 119 K€ et d'autre part, la réalisation d'études et travaux relatifs à l'élargissement du viaduc de la Jonelière.

2. Les projets dont les réalisations sont encore peu prégnantes

- Le projet d'augmentation de la capacité sur l'axe majeur Nantes-Angers n'a à ce jour pas dépassé le stade des études alors que le CPER prévoyait la réalisation de travaux d'adaptation du système de signalisation et d'aménagement des gares terminus des dessertes périurbaines. Cette opération ne se réalisera pas comme prévu : en effet, l'approfondissement des études techniques n'a pas confirmé la pertinence de tous les aménagements prévus (les évitements en gare notamment). Au final, seuls seront effectivement réalisés les travaux de signalisation et un terminus technique à Ancenis. Les études sur l'insertion d'une 3^{ème} et 4^{ème} voie se poursuivent également.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Pays de la Loire

Premiers éléments explicatifs sur l'état d'avancement du volet rail et TCSP en région Pays de la Loire

▪ L'état d'avancement de quelques projets clés

2. Les projets dont les réalisations sont encore peu prégnantes (suite)

- Les études du transfert des installations ferroviaires fret de Nantes Etat au Grand Blottereau : RFF est le principal maître d'ouvrage de ce projet qui est actuellement ralenti pour plusieurs facteurs dont les principaux sont :
 - l'incertitude générale sur le devenir du marché du fret ferroviaire qui rend difficile une évaluation des besoins ;
 - les coûts de transfert dont l'évaluation actuellement réalisée par un bureau d'études sous la MOA de RFF dépassent largement (d'environ 60-70 M€) la capacité de financement des acteurs publics.

>> Le projet, doit donc être redimensionné et est à ce jour en phase de renégociations.

3. Les projets non engagés à mi-parcours

- Un projet de modernisation du réseau (développement de l'offre TER) :
 - la réouverture aux voyageurs de Fontenay-Niort (5M€ de crédits budgétés à parité Etat-Région) a été jugée, pour les partenaires, comme ne s'avérant plus prioritaire après les résultats des premières études.
- Un projet de tram-train :
 - la desserte de l'aéroport Notre Dame des Landes par des transports collectifs (4,33 M€ budgétés dont 1,64M€ pour l'Etat et 2,9M€ pour la Région) est liée au projet de construction de l'aéroport, projet complexe, dont les modalités exactes de réalisation sont encore en cours de négociation.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Pays de la Loire

Premiers éléments explicatifs sur l'état d'avancement du volet rail et TCSP en région Pays de la Loire

En résumé :

Un bon niveau d'engagement global des projets, quelque peu contrebalancé par un nombre significatif de projets dont les réalisations sont peu ou pas prégnantes à ce jour.

Cette situation s'explique principalement par une possible remise en cause des projets suite à la réalisation des études préliminaires, ces derniers ne répondant plus de façon satisfaisante aux objectifs des partenaires ou s'avérant d'une ampleur plus importante que les estimations initiales (à la fois en terme de coût financier et de réalisations techniques).

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Rhône-Alpes

► Logique d'intervention et principaux objectifs poursuivis :

► Le volet rail et TCSP du CPER 2007-2013 (245 M€ Etat / 245 M€ Région) :

- **Il s'articule autour 2 grands projets et de 7 actions majeures** visant à rendre le service public de transport régional de voyageurs plus attractif, à limiter l'usage de la voiture, à encourager le report modal du fret vers les autres modes non polluants et donc à développer la part de fret ferroviaire :

Grands projets	Actions majeures
GP1 : Investir sur les axes ferroviaires majeurs	<ul style="list-style-type: none"> • 1.1. Modernisation du Sillon Alpin Sud (projet phare du volet rail). • 1.2. Liaison transfrontalière de l'agglomération Annemasse-Genève et étoile d'Annemasse (CEVA Cornevin -Eaux Vives – Annemasse). • 1.3. Aménagement du réseau de l'aire métropolitaine lyonnaise : nœud et étoile ferroviaire lyonnais. • 1.4. Transports combinés : développer l'intermodalité pour les marchandises. • 1.5. Etudes pour les grands projets (le développement des accès français à la liaison Lyon-Turin et le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise) et pour les investissements futurs. • 1.6. Liaison Lyon-Turin (« grand chantier » - CIADT du 18/12/2003) : interventions de l'Etat et de la Région prévues à l'issue de la phase de préfiguration, sur crédits CPER et hors CPER.
GP2 : Développer les transports collectifs par l'intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> • 2.1 Crédits réservés au développement de l'intermodalité * : <ul style="list-style-type: none"> • Aménagements de gares (Lyon, Grenoble, St Etienne). • Pôles d'échanges (initiés dans le cadre du CPER 2000-2006). <p><i>* Le détail des projets a été établi au fur et à mesure de la contractualisation, par la signature de conventions d'application spécifiques avec les agglomérations et les villes concernées.</i></p>
Réserve pour actualisation économique et aléas (12 M€ Etat / 12 M€ Région).	

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Rhône-Alpes

▶ **Un cadre de contractualisation original en complément, hors CPER :**

▶ Le contrat d'objectifs Région-RFF (2005-2010) :

- ▶ Au cours du CPER 2000-2006, en parallèle à la mise en œuvre par l'Etat et la Région d'un avenant à la convention d'application du volet ferroviaire du CPER permettant un recentrage de l'Etat sur un nombre plus restreint d'opérations pour en garantir la réalisation, un contrat d'objectifs a été signé par la Région et RFF visant l'achèvement de certaines opérations inscrites au CPER ainsi que la mise en œuvre de nouveaux investissements pour l'augmentation des capacités des dessertes régionales.
- ▶ Les opérations prévues dans ce contrat d'objectifs mais non réalisées ou non engagées au 31/12/2006 se sont ajoutées à celles inscrites au CPER 2007-2013, pour un montant total de 145 M€ (90 M€ pour la part Région et 55 M€ pour les co-financeurs).

▶ Le plan Ardèche :

- ▶ Le département de l'Ardèche présente la particularité de ne pas bénéficier de réseau ferroviaire pour le déplacement des voyageurs : seul le réseau routier permet d'assurer une desserte de l'ensemble du territoire.
- ▶ La Région s'est donc engagée, à hauteur de 30 M€, en complément au CPER 2007-2013, pour l'amélioration de l'accessibilité du territoire ardéchois par les transports collectifs régionaux, ainsi que pour la modernisation des services offerts aux usagers et pour l'étude de la réouverture de lignes ferroviaires dans ce département.

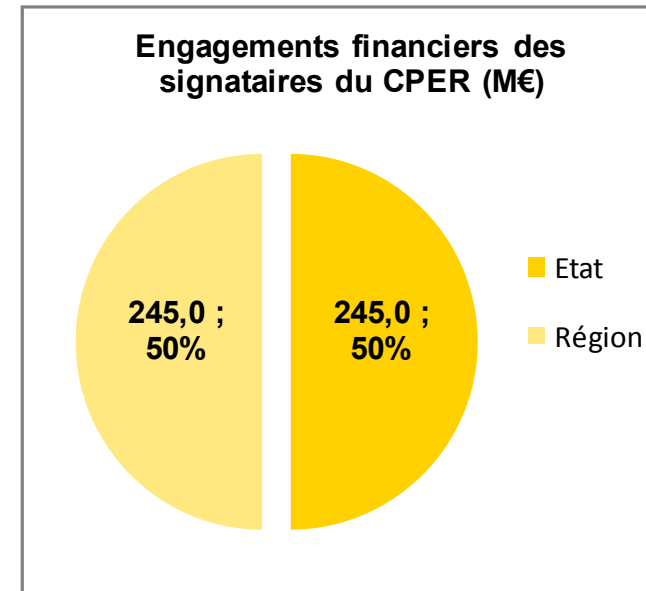
Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Rhône-Alpes

Etat d'avancement financier et physique :

► Engagements initiaux des partenaires :

- Les signataires du CPER ont prévu d'investir sur 7 ans, au titre du volet ferroviaire et TCSP, **490,0 M€, soit 20% du budget total du CPER** (2 395,9 M€), ainsi répartis :
 - 245 M€ pour l'Etat,
 - 245 M€ pour la Région.
- **Les co-financeurs non signataires** devaient quant à eux s'engager sur le volet ferroviaire et TCSP du CPER Rhône-Alpes à hauteur de **69,4 M€**.



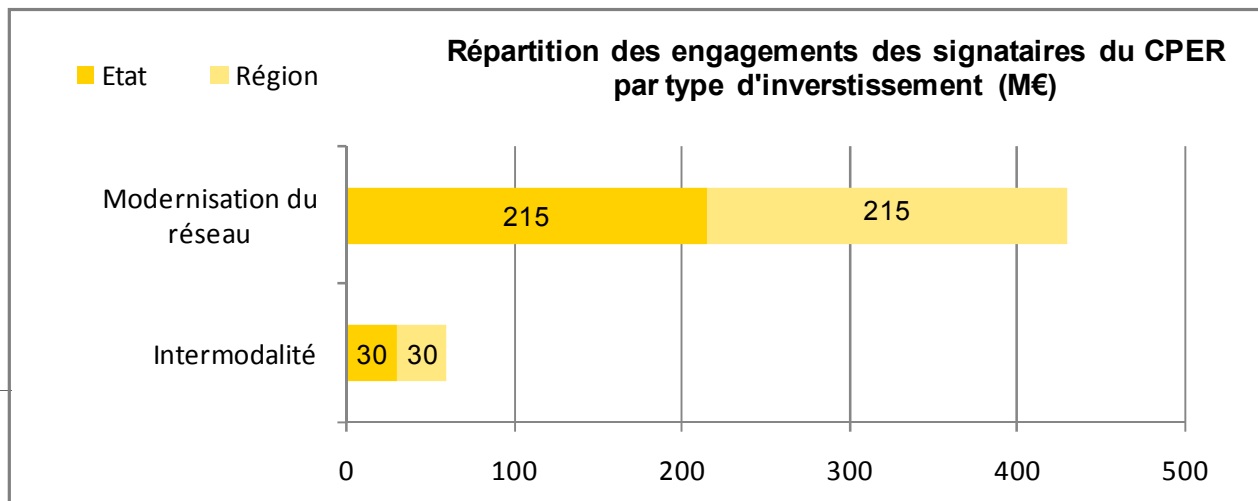
Source : Engagements initiaux Etat et Région, tels que figurant dans l'annexe financière du contrat signé en 2007.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Rhône-Alpes

Etat d'avancement financier et physique (suite) :

- ▶ Les engagements financiers initiaux des signataires du CPER (Etat et Région) ciblent 2 types d'investissement et 6 chantiers majeurs :
 - ▶ 5 chantiers concernant la **modernisation du réseau** (88% des crédits) comprenant :
 - ▶ 236 M€ pour « *la modernisation et l'électrification du Sillon Alpin* » (48,2% du volet) ;
 - ▶ 70 M€ pour « *le nœud et l'étoile ferroviaire lyonnaise* » (14,3%) ;
 - ▶ 50 M€ pour « *la liaison transfrontalière de l'agglomération Annemasse-Genève* » (10,2%) ;
 - ▶ 30 M€ pour les études grands projets et investissements futurs (6,1%) ;
 - ▶ 24 M€ pour les réserves et aléas économiques (4,9%) ;
 - ▶ 20 M€ pour les transports combinés (4,1%) : unique action principalement dédiée au fret.
 - ▶ 1 ensemble de chantiers **relatifs à l'intermodalité** (12% des crédits) couvrant des projets d'aménagement de gares (Grenoble, Lyon Perrache, Cluses, etc.) et de réalisation de pôles d'échanges (Bourg-en-Bresse, Vienne, Annecy, Voiron, etc.).



Source : Engagements initiaux Etat et Région, tels que figurant dans l'annexe financière du contrat signé en 2007.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Rhône-Alpes

Etat d'avancement financier et physique (suite)

- ▶ Tous types de projets confondus, les taux d'engagement et de mandatement du volet ferroviaire et TCSP de la région Rhône-Alpes s'élèvent respectivement à 34,7% et 8,7%, contre 41,8% et 17,2% pour la moyenne des volets ferroviaires et TCSP des CPER des 6 régions étudiées :

	Montants inscrits au CPER en 2007 (M€)	Montants programmés (M€)	% programmé	Montants engagés (M€)	% engagé	Montants payés (M€)	% payé
Etat	245,0	88,1	35,9%	88,1	35,9%	21,1	8,6%
Région	245,0	82,6	33,7%	82,6	33,7%	21,6	8,8%
Total	490,0	170,7	34,8%	170,7	34,8%	42,7	8,7%

Source : Données Ernst & Young au 21 avril 2010.

▶ Principaux constats :

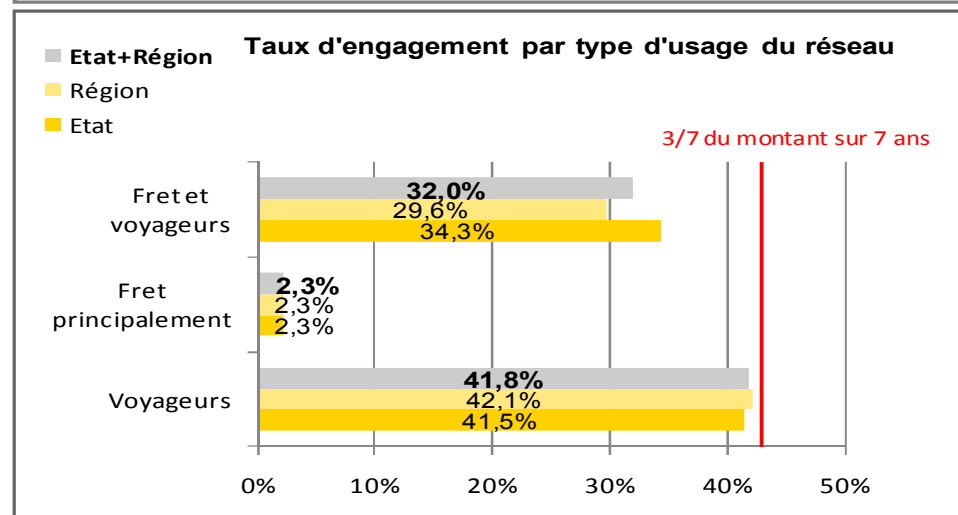
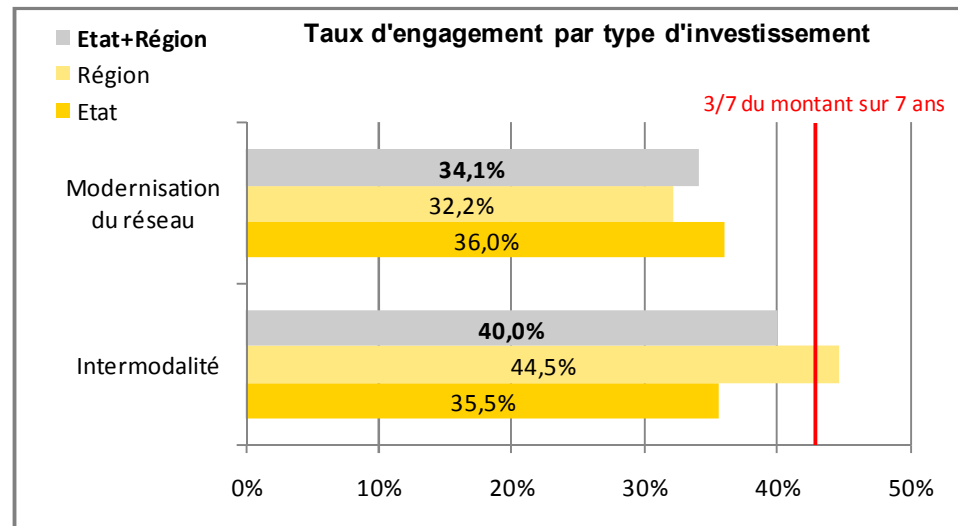
- ▶ Les taux de programmation et d'engagement de la Région et de l'Etat sont globalement paritaires.
- ▶ Le taux de mandatement de l'Etat (8,6%) est très légèrement inférieur à celui de la Région (8,8%).
- ▶ Un rythme d'avancement en retrait par rapport à la moyenne des 6 régions (inférieur à environ 7 point).
- ▶ Un niveau de mandatement 2 fois moins élevé que le taux moyen des régions étudiées (17,2%).

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Rhône-Alpes

Etat d'avancement financier et physique :

- Pour chacun des types d'investissement, les projets avancent à un rythme inférieur au taux théorique de 43%, soit 34,1% pour les projets de modernisation du réseau et 38,7% pour les chantiers relatifs à l'intermodalité, avec pour ces derniers, un niveau d'engagement un plus soutenu du côté de la Région que de l'Etat.
- Le fléchage des projets par type d'usage du réseau permet quant à lui de mettre en exergue un niveau d'avancement des projets dédiés au fret très faible et largement inférieur aux investissements « voyageurs » et « voyageurs et fret ».



Source : Données Ernst & Young au 21 avril 2010.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Rhône-Alpes

Premiers éléments explicatifs sur l'état d'avancement du volet rail et TCSP en région Rhône-Alpes

▪ Les chiffres clés de l'exécution du volet au 21/04/10 :

- Les taux de programmation et d'engagement de la Région et de l'Etat sont globalement paritaires.
- Le taux de mandatement de l'Etat (8,6%) est très légèrement inférieur à celui de la Région (8,8%).
- Un rythme d'avancement en retrait par rapport à la moyenne des 6 régions.
- Un niveau de mandatement deux fois moins élevé que le taux moyen des régions étudiées (17,2%).

▪ L'état d'avancement de quelques projets clés :

1. Les projets concrétisés par des réalisations notables

- L'action 1.1 « Modernisation du Sillon Alpin » (enjeu majeur pour le développement du ferroviaire en Rhône-Alpes, à la fois pour les voyageurs et le fret) : ce projet faisait déjà l'objet d'un cofinancement dans le cadre du CPER 2000-2006, il en est à présent au stade des travaux préparatoires pour la seconde phase. Il a bénéficié, au regard des forts enjeux locaux et nationaux, du plan de relance (5M€), ce qui devrait permettre, malgré une sous-estimation initiale du coût du projet et un taux d'engagement de 31%, de respecter le calendrier de mise en service fixé à l'horizon fin 2013.
- L'action 1.3 « Nœud et étoile ferroviaire lyonnais » pour laquelle le taux d'engagement Etat-Région s'élève à 79% :
 - Ce bon niveau d'engagement est principalement dû aux 34 M€ engagés depuis 2009 par les partenaires (17M€ chacun) au titre des travaux préliminaires et des travaux principaux relatifs au projet ferroviaire de l'Ouest lyonnais (liaison St Paul-Brignais). Ce projet, en phase de maturation lors de son inscription dans le CPER 2007-2013, devrait porter ses fruits d'ici 2013. Il a par ailleurs bénéficié des crédits du contrats d'objectifs RFF/Région(1^{ère} tranche), levier financier important.
 - Par ailleurs, les études sur le nœud ferroviaire engagées au titre du CPER 2007-2013 permettront de préparer au mieux le prochain CPER avec des montants de travaux pouvant être plus importants (projet mature).

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Rhône-Alpes

Premiers éléments explicatifs sur l'état d'avancement du volet rail et TCSP en région Rhône-Alpes

1. Les projets concrétisés par des réalisations notables (suite)

- L'action 2.1 portant sur les pôles d'échanges atteint un niveau d'engagement de 40% : le financement des aménagements portant sur les différents espaces du site gare est une particularité du CPER de région Rhône-Alpes, résultant d'un compromis entre l'Etat et la Région. En agissant sur les gares, soit à l'interface entre les transports urbains et le réseau ferroviaire, les partenaires souhaitent améliorer l'intermodalité entre les transports collectifs. Par ailleurs, des travaux en faveur de l'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite ont récemment été engagés. Il est néanmoins à noter des rythmes d'avancement très variables selon les pôles d'échanges et les gares concernées par cette action.

2. Les projets dont les réalisations sont encore peu prégnantes

- L'action 1.2 « Liaison transfrontalière de l'agglomération Annemasse-Genève » connaît un rythme d'avancement peu soutenu (taux d'engagement de 8%) pour deux raisons principales :
 - des difficultés d'avancement en Suisse qui ralentissent les prises de décision permettant d'envisager une mise en service fin 2016 ;
 - les études conduites à ce jour mettent en exergue des coûts effectifs des travaux largement supérieurs aux 50 M€ budgétés : un financement complémentaire sera réalisé en 2013.
- L'action 1.4 relative aux transports combinés (intermodalité) est en difficulté avec un taux d'engagement d'environ 2% : des études sont en cours depuis 2007 concernant l'amélioration des accès au Port de Lyon et de Salaise-Sablons mais seulement 45 000 euros ont été mandatés.

3. Les projets non engagés à mi-parcours : aucun projet concerné.

Bilan à mi-parcours du volet rail et TCSP des CPER

La région Rhône-Alpes

Premiers éléments explicatifs sur l'état d'avancement du volet rail et TCSP en région Rhône-Alpes

▪ Observations particulières :

- Les crédits inscrits au titre des « réserves pour aléas économiques » : sur les 24 M€ inscrits à parité entre l'Etat et la Région pour des surcoûts sur les différents projets ou pour des imprévus, environ un tiers de la réserve a été engagé à mi-parcours, avec notamment 2,5 M€ engagés au titre de l'avenant sur l'électrification de St Etienne-Firminy (opération du plan 2000-2006) et 5 M€ engagés pour la liaison transfrontalière de l'agglomération Annemasse-Genève (surcoût).
- Le grand chantier Lyon-Turin : la plupart des financements de ce grand chantier sont portés par l'AFIT. Néanmoins, 2 M€ ont été engagés au titre du CPER pour la réalisation d'études.

En résumé :

Le glissement des coûts du fait de la complexité technique de l'opération CEVA et les difficultés d'avancement rencontrées en Suisse expliquent en grande partie un taux d'engagement global du volet rail et TCSP du CPER Rhône-Alpes quelque peu en retrait par rapport au taux linéaire théorique de 43%. La mise en service est désormais prévue pour la fin 2016 ce qui supposera un étalement des engagements au-delà de 2013.

Une volonté politique forte de faire avancer les projets (aucun projet non engagé) et la montée en puissance du chantier du sillon alpin devrait néanmoins permettre un taux d'engagement des crédits plus fort dès 2010 et in fine, globalement satisfaisant en 2013.

Impacts des événements exogènes sur le CPER 2007- 2013 sur le CPER 2007-2013

Points abordés

3

Impacts des événements exogènes sur le CPER 2007-2013

- Eléments de synthèse
- Revue des impacts des événements exogènes

Impacts des événements exogènes sur le CPER 2007-2013

Eléments de synthèse

- ▶ L'analyse n'a pas abouti à l'identification de changements majeurs dans l'agenda général des CPER : si diverses évolutions de contexte ont bien eu lieu depuis 2007, ces dernières n'ont, ni rendu obsolètes les projets, ni fait émerger de besoins nouveaux majeurs.
- ▶ Les projets d'investissements ferroviaires sont en effet des chantiers souvent très complexes et donc relativement peu perméables à ce type d'événements exogènes de niveau national (Grenelle de l'environnement ; plans et initiatives nationaux ; évolutions législatives en matière sociale et de sécurité ; changement de gouvernance des acteurs institutionnels).
- ▶ Par ailleurs, au moment de leur inscription au CPER, ces projets étaient globalement en avance sur les exigences législatives et réglementaires (sécurisation, contraintes environnementales, etc.) survenues depuis lors.
- ▶ Enfin, les incidences potentielles sur le déroulement de ces chantiers sont davantage à rechercher au niveau local : les projets sont fréquemment articulés et liés entre eux, pouvant entraîner un « effet en chaîne » lorsqu'un des investissements est remis en cause.

Impacts des événements exogènes sur le CPER 2007-2013

Eléments de synthèse

- ▶ Il est néanmoins indéniable que certains plans et initiatives nationaux ont eu un réel impact d'accélération sur la programmation des projets :

Impact des événements exogènes sur les CPER 2007-2013

		CONTRATS DE PROJETS 2007-2013					
		Région Alsace	Région Aquitaine	Région Centre	Région NPC	Région PDL	Région Rhône Alpes
EVENEMENTS EXOGENES	Plan de relance	X	X	X	X	X	X
	Grenelle : Plan fret		X	X	X		X
	Grenelle : Appel à projet TCSP	X		X	X		

- **Le plan de relance** : Les 6 régions étudiées dans le cadre de notre évaluation sont impactées par le Plan de relance. Sur les 12 projets concernés, il est possible de constater, au global, un doublement du taux d'engagement :

Région	Intitulé de l'opération	Nature des travaux relevant du plan de relance	Montant total (Etat+Région) inscrit au CPER (M€)	Crédits engagés au titre du CPER avant le plan de relance	Crédits mobilisés dans le cadre du plan de relance
				Engagement 2007-2008 (M€)	AE 2009 (M€)
Alsace	Raccordement court de Mulhouse	Travaux de voies	32,0	0,0	20,0
	3ème voie d'Erstein	Travaux de voies	25,7	4,8	0,0
	Tram-train de Mulhouse	Travaux de voies, électrification, signalisation	20,9	8,1	2,1
Aquitaine	Bouchon ferroviaire de Bordeaux - 1ère phase	Travaux de voies	26,0	24,2	0,0
	Bouchon ferroviaire de Bordeaux 2ème phase	Mise à quatre voies		0,0	11,1
	Capacité Bordeaux Espagne	Travaux de voies, signalisation	93,0	8,5	9,3
	Pau-Oloron	Régénération	26,3	0,0	13,1
Centre	Électrification de Bourges-Saincaize	Electrification	66,9	0,0	22,0
Nord Pas-de-Calais	Raccordement ferroviaire de Saint-Laurent-Blangy (Arras)	Travaux de voies, signalisation	99,0	7,9	0,0
Pays de la Loire	Modernisation Nantes – Sainte-Pazanne – Pornic	Travaux de voies, signalisation	24,4	1,5	6,5
	Réouverture au trafic voyageurs de la liaison Nantes-Châteaubriant - travaux (y.c. Voies 54 et 55 en gare de Nantes)	Travaux de voies, électrification, signalisation	75,0	1,5	17,3
Rhône-Alpes	Sillon alpin sud – Valence – Grenoble Montmélian	Mise gabarit tunnels et raccordement TGV Valence : travaux préparatoires	236,0	0,0	5,0
Total			725,2 (1)	56,5 (2)	106,4 (3)
Taux d'engagement total				8% (2/1)	15% (3/1)

Impacts des évolutions de contexte

Revue des impacts des événements exogènes

▶ Le 1er appel à projet TCSP :

- ▶ Le 1^{er} appel à projets transports collectifs en site propre (TCSP) a été lancé en octobre 2008 pour mettre en œuvre concrètement les engagements du Grenelle.
- ▶ Le Grenelle prévoit de porter les TCSP en 15 ans de 329 à 1800 km, le coût de l'accélération de ce programme est estimé par les collectivités à 18 milliards d'euros hors IDF.
- ▶ **Entre 2009 et 2011, l'Etat apportera 800 M€ sur 50 projets dans 36 agglomérations** (215 km de tramway et 150 km de BHNS seront mis en service) dont les travaux débiteront d'ici 2011 et qui contribueront au renforcement des transports collectifs et à un objectif de report modal ; au désenclavement des quartiers sensibles dans le cadre de la Dynamique Espoir Banlieues, et à la relance économique et à l'emploi puisque les travaux de tous ces projets devront engagés dans les 2 ans.
- ▶ **L'impact de l'appels à projet TCSP sur le CPER 2007-2013 est très important : les crédits alloués au titre de l'appel à projet ont en effet permis de quasiment doubler les montants initialement inscrits au titre du CPER et a dans certains cas conduit la Région à revoir à la hausse son appui financier :**

Région	Intitulé de l'opération	Montant Etat-Région inscrit au CPER (M€)	Montant inscrit par la Région (M€)	Montant inscrits par l'Etat (M€)	Aide supplémentaire de l'Etat au titre de l'appel à Projet TCSP (hors CPER, M€)	dont la part "Dynamique Espoir Banlieues" (M€)	Apport de l'appel à projet par rapport au CPER	Aide supplémentaire de la Région (hors CPER, M€)
Alsace	Extension Rattachement-Châtaignier du tramway Mulhouse	20,0	0,0	10,0	12,4	4,7	62%	
Centre	Deuxième ligne de tramway CLEO de l'agglomération orléanaise	20,0	10,0	10,0	28,0	13,6	140%	2,0
Centre	Première ligne de tramway de Tours	20,0	10,0	10,0	28,2	14,5	141%	2,0
Nord Pas-de-Calais	Ligne 2 du TCSP de Valenciennes	44,0	23,0	21,0	25,3	8,8	58%	31,0
Nord Pas-de-Calais	Création d'un TCSP (Liévin-Lens-Hénin-Beaumont)	20,0	10,0	10,0	57,6	21,0	288%	

Impacts des événements exogènes sur le CPER 2007-2013

Revue des impacts des événements exogènes

▶ Le Plan fret :

- ▶ Le Gouvernement a rendu public le 16 septembre 2009 un « Engagement national pour le fret ferroviaire » dont l'objectif est de porter la part de marché du fret non routier à 25% en 2022. Cet engagement national correspond à un investissement public global en faveur du fret ferroviaire de plus de 7 milliards d'euros d'ici à 2020.
- ▶ **Ce Plan comprend 8 objectifs stratégiques déclinés en programme d'actions, dont certaines portent sur les projets financés au titre du CPER 2007-2010 :**
 - ▶ **1. Créer un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires cadencées :**
 - ▶ Quatre réalisations majeures sont prévues au titre de cet objectif, dont une concerne la réalisation de l'autoroute ferroviaire atlantique financée au titre du CPER par 3 des 6 régions étudiées (Aquitaine, Centre, Nord Pas-de-Calais). L'engagement de l'Etat pour ce projet ne dépassera néanmoins pas le cadre des crédits inscrits aux CPER.
 - ▶ **2. Doubler le transport combiné de marchandises**
 - ▶ Le plan d'aide au transport combiné a pour objectif de compenser partiellement le surcoût dû au transbordement, par rapport à un parcours « tout routier ». Le Plan fret finance donc uniquement, jusqu'à ce jour, les opérateurs.
 - ▶ Le Plan fret prévoit néanmoins le lancement d'un appel à manifestation permettant d'identifier les projets de nouveaux services. Ce dernier pourrait faire émerger de nouveaux besoins et impacter à terme les CPER.
 - ▶ **3. Créer des Opérateurs Ferroviaires de Proximité**
 - ▶ Le projet de régénération des lignes permettant le développement du fret de proximité en région Centre qui avance à ce jour à un rythme satisfaisant (cf. page 47, le bilan physique et financier de la région Centre) pourrait bénéficier du Plan fret : il est en effet prévu que la rénovation des « petites lignes de fret à potentiel » bénéficie d'une participation de RFF à hauteur de 8 M€ par an et de l'AFITF à hauteur de 8 M€ par an.

Impacts des événements exogènes sur le CPER 2007-2013

Revue des impacts des événements exogènes

▶ **Le Plan fret :**

▶ **4. Développer le fret à grande vitesse entre les aéroports**

- ▶ Les actions prévues au titre de cet objectif portent essentiellement sur les LGV et ne cadre donc pas avec la logique d'intervention des CPER 2007-2013.

▶ **5. Créer un Réseau Orienté Fret**

- ▶ Le Plan fret prévoit de transformer le réseau existant sur les grands axes structurants de transport de marchandises en un véritable Réseau Orienté Fret. Des investissements sur l'infrastructure existante sont prévus à hauteur de 1 500 millions d'euros en 15 ans. Toutes les régions sont potentiellement concernées par ce plan.

▶ **6. Supprimer les goulets d'étranglement**

- ▶ La réalisation du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) est un des objectif du Plan fret permettant de développer le TER et le fret en libérant des sillons sur les parties les plus chargées du réseau.
- ▶ Les investissements prévus pour cette opération s'élèvent à 2,9 milliards dont 1,5 milliard pour la partie Nord du CFAL (inscrite au CPER 2007-2013 pour 30 millions d'euros) et à 1,4 milliard pour la partie Sud.
- ▶ Le contournement fret ferroviaire de Lille répond à la même problématique.

▶ **7. Favoriser la desserte ferroviaire des ports**

- ▶ Les ports du Havre, de la Rochelle, de Dunkerque et de Calais sont concernés par cet objectif, auxquels s'ajoutent la création d'au moins un opérateur portuaire dans chaque Grand Port Maritime (hors du périmètre de la présente évaluation).

▶ **8. Améliorer le service offert aux transporteurs**

- ▶ Cet objectif visant à « améliorer le service proposé par RFF aux demandeurs de sillons autorisés du fret ferroviaire afin de les intégrer dans des processus industriels et commerciaux, tout en y incluant les travaux nécessaires à la remise en état du réseau » ne rentre pas dans la logique d'intervention des CPER 2007-2013.

Annexes

Points abordés

4 Annexes

- Bilan physique et financier :
 - Acteurs contactés
 - Glossaire
- Présentation des projets retenus pour la monographie

Bilan physique et financier du volet rail et TCSP des CPER

Acteurs contactés

	Organisme	Nom	Prénom	Fonction
National	ARF	Langlois	François	Délégué général
	DATAR	Le Dolley	Vincent	Conseiller - Développement régional et politiques européennes
	DATAR	Guigon	Marc	Chargé de mission Transports - Champagne-Ardenne - Chine
	MEEDDM	Barthet	Martine	DIT - RFP2
	MEEDDM	Faussurier	Delphine	DIT - RFP2
	MEEDDM	Meunier	David	CGDD - SEEIDD (Chargé de mission "évaluation socio-économique")
	MEEDDM	Becker	Jean-Jacques	CGDD - SEEIDD (Sous-directeur « mobilité et aménagement »)
SGAR	ALSACE	Roesch	Philippe	SGAR adjoint
	AQUITAINE	Mac Kain	Frédéric	SGAR
	CENTRE	Bessin	Pierre	SGAR
	NORD PAS DE CALAIS	Coudon	François	SGAR adjoint
	PAYS DE LA LOIRE	Maillet	Cyrille	SGAR
	RHÔNE ALPES	Cavalier	Stéphane	Chargé de mission Contrat de projets Etat-Région
DREAL	ALSACE	Genevaux	Jean-Jacques	Service Transport - Responsable Pôle Transports durables et sécurité routière
	AQUITAINE	Gabrielli	Pierre-Paul	Chef du service mobilité, transports et infrastructures (SMTI)
	CENTRE	Choren	Thomas	DREAL Centre / SDIT / DID
	NORD PAS DE CALAIS	Bodier	Elisabeth	Adjointe au chef du service déplacements-intermodalité-infrastructures
	RHÔNE ALPES	Maisonnier	Christian	Chargé de mission en charge des grandes infrastructures
Conseil Régional	ALSACE	Schaller	Jean-Luc	Chargé de mission CPER
	AQUITAINE	Janin	Danielle	Pôle Plan Prospective - Suivi financier
	CENTRE	Dyonne	Corinne	Chef de service au sein de la DGSEPT
	NORD PAS DE CALAIS	Legendre	Anne-Sophie	Direction des transports
	PAYS DE LA LOIRE	Uguen	Sandrine	Direction des Transports et des Déplacements
	RHÔNE ALPES	Lengaigne	Emmanuel	DTCI

Bilan physique et financier du volet rail et TCSP des CPER

Glossaire

- ▶ **Montant inscrit, contractualisé ou engagement initial** : maquette financière pluriannuelle (7 ans).
- ▶ **Montant « programmé »** : somme des crédits inscrits au budget des collectivités et du ministère.
 - ▶ *A noter : dans certains SGAR et dans la plupart des Régions, cette donnée n'est saisie dans Présage qu'au moment de la décision d'engagement – les montants programmés et engagés sont donc identiques pour certaines régions.*
- ▶ **Montant « engagé »** : décision d'attribution effectuée.
 - ▶ *A noter : la notion d'engagement au sens de Présage se recoupe en Région avec la notion d'affectation des crédits.*
 - ▶ *A noter : Les montants engagés et payés figurant dans l'ensemble des tableaux de synthèse et graphiques présentés dans la suite du rapport intermédiaire sont les données financières produites par Ernst & Young dans le cadre de cette évaluation, selon la méthodologie explicitée page 20. La source « données Ernst & Young au 21 avril 2010 » est ainsi systématiquement mentionnée.*
- ▶ **Montant « payé »** : ordre de mandatement effectué.
- ▶ **Taux de programmation** : montant programmé / montant inscrit.
- ▶ **Taux d'engagement (ou niveau d'exécution)** : montant engagé / montant inscrit.
 - ▶ *A noter : à mi-parcours, le taux d'engagement est le ratio le plus pertinent.*
- ▶ **Taux de mandatement** : montant payé / montant inscrit.

Présentation des projets retenus pour les monographies

Région	Type d'invest.	Usage des invest.	Libellé Projet	Libellé Dossier	Description du projet	Critères de sélection
Alsace	Création de ligne nouvelle	Fret et voyageurs	Achèvement de la 3ème voie d'Erstein	Création voies d'évitement autour d'Erstein	Opération de création d'un évitement à Erstein dont la mise en service a eu lieu en décembre 2009 apportera un gain important de capacité au sud de Strasbourg en complément des aménagements de voies en gare de Sélestat réalisés dans le cadre du Contrat de Plan 2000/2006.	<ul style="list-style-type: none"> > 10% du volet ferroviaire. > Redéploiement des crédits (le projet coûtera moins cher que prévu). > Projet déjà présent au CPER 2000-2006 et donc déjà mature en 2007. > Impact du Plan de relance. > Faciliter les circulations des TGV > Améliorer l'offre de transport collectif par TER
				Création voies évitement autour Erstein tr07		
Aquitaine	Modernisation du réseau	Fret et voyageurs	6.2.2 - Capacité Bdx-Espagne - BAL IPCS - TR 1 et 2	BAL IPCS - TR 1	Aménagements visant à augmenter la capacité de la ligne ferroviaire existante entre Bordeaux et Hendaye pour développer les trafics fret et voyageurs et éviter la saturation à l'horizon de la mise en service, au Sud, de « l'Y basque » et au Nord, de la LGV Tours-Bordeaux.	<ul style="list-style-type: none"> > 25% du volet ferroviaire. > Priorité régionale, nationale (le corridor atlantique est l'un des 3 axes majeurs de fret en France) et européenne (lien avec la LGV SEA). > Projet complexe : adaptation du réseau aux prévisions de trafic. > Lien avec la politique de rénovation du réseau de RFF. > Lien avec la mise en place du cadencement des horaires sur la région.
				BAL IPCS - TR 2		
			6.2.2 - Capacité Bdx-Espagne - Etudes	Etude AVP/PRO Redécoupage des blocks entre Bdx StJ et la médoquine		
				Etude SD gare de Bdx St Jean horizon 2020		

Présentation des projets retenus pour les monographies

Région	Type d'invest.	Usage des invest.	Libellé Projet	Libellé Dossier	Description du projet	Critères de sélection
Centre	Modernisation de réseau	Voyageurs	Poursuite de la modernisation de la transversale Nantes-Lyon	Travaux d'électrification de la ligne Bourges-Saincaize	La transversale Nantes-Lyon passant par Tours, Vierzon et Bourges constitue l'itinéraire le plus direct entre la façade atlantique et le sud-est et présente une alternative aux liaisons radiales passant par l'Île-de-France. Le programme 2007-2013 prévoit l'électrification de la section Bourges-Saincaize, qui offrira une continuité en traction électrique de Nantes et Saint-Nazaire à Saint-Germain des Fossés.	<ul style="list-style-type: none"> >30% du volet ferroviaire (73,4M€, projet le plus important en terme de crédits inscrits au CPER). > Création d'un axe Est Ouest. > Impact du plan de relance (22 M€ engagés). > Lien avec le CPER 2000-2006 (électrification de la section Tours - Vierzon). > Opération d'électrification (objectifs du Grenelle). Environnement). > Enjeu de transport des voyageurs et développement du fret ferroviaire.
Nord - Pas de Calais	Modernisation du réseau avec un enjeu d'intermodalité	Voyageurs	Gare Lille-Flandres	Etude AVP accessibilité ferroviaire Lille-Flandres	Une solution doit être apportée au problème de la capacité de Lille Flandres qui limite les possibilités de dessertes et de cadencement.	<ul style="list-style-type: none"> > Problématique d'intermodalité > Rapport Keller (accessibilité) > Liaison entre gares régionale/nationale (gare Lille-Flandres) et internationale (gare TGV Lille-Europe) > Etude du lien entre capacité/accessibilité ferroviaire d'une gare et cadencement/ desserte du réseau
				Etudes de projet d'infrastructures de la gare Lille-Flandres		
				Travaux d'amélioration des capacités ferroviaires de la gare Lille-Flandres REA Etapes 1 et 2		

Présentation des projets retenus pour les monographies

Région	Type d'invest.	Usage des invest.	Libellé Projet	Libellé Dossier	Description du projet	Critères de sélection
Pays de la Loire	(TCSP et) tram-train	Voyageurs	Réouverture au trafic voyageur Nantes – Châteaubriant	Etudes de projet (MOA : RFF)	Réouverture au trafic de voyageurs de la ligne ferroviaire Nantes – Châteaubriant (64 km) actuellement peu exploitée et uniquement pour le fret jusqu'à La Chapelle-sur- Erdre (et Carquefou). Réouverture prévue avec du matériel "tram-train" électrique, adapté à l'environnement périurbain, permettant de limiter les temps d'interruption du trafic routier aux passages à niveau en milieu urbain et de s'interconnecter à terme avec le réseau de tramway nantais.	<ul style="list-style-type: none"> > 40% du volet ferroviaire > Projet le plus significatif pour le Conseil régional > Projet le plus significatif pour la région > Projet ayant démarré en 2009, chantier en cours . > Lien avec le Grenelle de l'environnement : "tram-train" électrique > Environnement urbain et périurbain > Financement PO FEDER
				Travaux tranche 1 (MOA : RFF)		
				Travaux voies 54/55 (MOA : RFF)		
				Etudes de Projet (MOA : SNCF)		
				Travaux voies 54/55 (MOA : SNCF)		

Présentation des projets retenus pour les monographies

Région	Type d'invest.	Usage des invest.	Libellé Projet	Libellé Dossier	Description du projet	Critères de sélection
Rhône-Alpes	Modernisation du réseau	Fret et voyageurs	Modernisation du Sillon Alpin Sud	Ligne Valence à Grenoble - Travaux relatifs aux aménagements de capacité entre Romans et St Marcellin	La partie sud du Sillon Alpin relie les agglomérations de Valence, Grenoble et Chambéry. Deux objectifs sont poursuivis : le transport de voyageurs sur des liaisons périurbaines et interurbaines (TER et TGV) doit être amélioré sur l'ensemble du parcours pour renforcer la compétitivité du ferroviaire par rapport au routier ; le développement du trafic fret doit être soutenu vers l'Italie depuis le Nord de la France par (via Dijon-Modane) et depuis le Sud (via Valence-Grenoble-Montmélian).	<ul style="list-style-type: none"> > Projet mûr : première phase d'investissement dans le cadre du CPER 2000-2006. > Priorités régionale, nationale. > Projet complexe : problématiques intéressantes de gouvernance et d'ingénierie financière. > Opération la plus importante opération en terme de crédits inscrits. > Liaison TGV / grandes lignes
				Ligne de Valence à Grenoble - Etudes d'AVP du raccordement en gare de Valence-TGV (avenant n°1)		
				Sillon Alpin phase 2 : phase projet portant sur 3 opérations : électrification de la ligne entre St Marcel les Valences et Moirans + modernisation et électrification entre Grenoble et Montmélian + raccordement en gare de Valence		
				Création d'un saut de mouton à Moirans (rattrapage du CPER 2000-2006)		
				Aménagement du Sillon Alpin (travaux préparatoires) - Plan de relance		
				Travaux préparatoires "électrification Portes-les-Valence-Moirans"		
				Travaux préparatoires "modernisation et électrification Gières-Montmélian"		