



**PRÉFET
DE LA RÉGION
GRAND EST**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



AVENANT D'INTÉGRATION DU VOLET MOBILITÉS 2023-2027 AU CONTRAT DE PLAN ÉTAT-RÉGION GRAND EST 2021-2027

Entre

**L'Etat, représenté par Jacques WITKOWSKI, préfet de la région
Grand Est**

et

**La Région Grand Est, représentée par Franck LEROY, président
du conseil régional Grand Est**

Préambule

Des ambitions communes pour la mobilité en Grand Est

L'investissement massif pour la mobilité décarbonée constitue l'un des enjeux majeurs de la **démarche de planification écologique** portée par le Gouvernement alors que le secteur des transports représente la première source d'émission de gaz à effet de serre en France. **Le plan d'avenir pour les transports** vient traduire cette ambition en priorisant les transports ferroviaires et collectifs ainsi que les transports du quotidien.

La Région Grand Est s'est engagée dans une politique de mobilité durable fondée sur l'intermodalité (train, car, vélo, covoiturage et autopartage) et l'innovation afin de répondre aux enjeux de transition écologique. Elle a l'ambition de poursuivre son action par un engagement sans précédent sur les infrastructures, notamment ferroviaires que ce soit pour le transport de voyageurs ou le transport de marchandises.

Désigné chef de file par la loi d'orientation des mobilités (LOM), le Conseil régional souhaite simplifier et poursuivre la décarbonation des déplacements du quotidien, grâce à une chaîne de mobilité efficace permettant de répondre aux besoins des voyageurs tout en réduisant la part de l'auto-solisme.

Les ambitions communes en matière de mobilité de l'Etat et de la Région guidées par la transition écologique s'appuient notamment sur les travaux menés par le Conseil d'orientation des infrastructures.

A la suite du protocole d'accord signé à Metz le 15 décembre 2023, les engagements nouveaux pris dans le cadre de l'avenant mobilité du CPER s'élèvent à **708 M€ pour l'Etat comme pour la Région**, correspondant à un volume moyen d'investissement annuel conjoint Etat et Région d'environ 280 M€ par an, qui a débuté dès 2023 par anticipation sur certaines opérations (SERM de Strasbourg et Lorraine-Luxembourg, 2nde phase de l'électrification de la ligne Paris-Troyes, travaux d'urgence pour le maintien des lignes de desserte fine du territoire et du réseau fret-capillaire...).

Avec également la contribution d'autres partenaires, dont les autres collectivités du Grand Est appelées à cofinancer certaines opérations, ces engagements de l'Etat et de la Région, d'un volume inédit, permettront de soutenir la réalisation de **2,120 milliards d'investissements** sur des projets de mobilité en Grand Est (ferroviaire, fluvial, portuaire, routier, vélo...).

D'autres dispositifs également mobilisables par l'Etat ou la Région viendront en outre soutenir des opérations n'entrant pas dans le périmètre de ce CPER, ce qui portera à **près de 3,5 milliards le montant des investissements engagés sur des infrastructures de transport pour la période 2023-2027**.

Première ambition - des investissements pour soutenir la transition écologique

L'Etat et la Région souhaitent répondre au défi de la transition écologique en investissant massivement en faveur des mobilités durables sur la période 2023-2027. Les actions portent prioritairement sur le développement des modes de transport décarbonés et concernent tous les types d'usages au quotidien, le report modal vers des modes plus économes en énergie et en ressources foncières, ainsi que l'amélioration des réseaux existants pour répondre aux enjeux de sécurité et d'accessibilité des territoires.

Le volet mobilités 2023-2027 permettra également de préciser ou de définir une vision stratégique sur les axes de déplacement structurants de la région et les besoins d'investissement à prendre en compte pour la prochaine période de contractualisation au-delà de 2027. Ces projets s'inscrivent dans la double ambition du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) : aller vers une mobilité plus soutenable et réussir la transition énergétique dans les transports.

Le CPER n'est cependant pas le seul instrument financier de l'État et de la Région pour la décarbonation des transports et l'amélioration des déplacements quotidiens. D'autres mesures importantes sont citées et valorisées dans ce document.

Deuxième ambition – une démarche coconstruite et partagée

L'élaboration du volet mobilités 2023-2027 du CPER a donné lieu à une large concertation engagée par l'État et la Région avec les collectivités territoriales et les gestionnaires d'infrastructures. Les grandes orientations du mandat ont été présentées lors de la conférence territoriale de l'action publique du 4 juillet 2023 et les départements, métropoles et communautés d'agglomération ont été consultés durant plusieurs mois.

Le présent avenant sera aussi soumis à la consultation du public à l'issue de l'évaluation environnementale stratégique, qui donnera lieu à un avis de l'Autorité Environnementale. Les opérations ayant une incidence sur les territoires limitrophes à la région Grand Est seront aussi construites en cohérence avec les projets de ces territoires.

Troisième ambition – une gouvernance des mobilités et un suivi des objectifs renforcés

La Région s'est fortement engagée dans la mise en place d'outils de gouvernance prévus par la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 dont l'objectif est simple : des transports du quotidien à la fois plus faciles, plus fréquents, moins coûteux et plus propres. Les comités des 11 bassins de mobilité permettront de rendre compte de la réalisation des opérations qui seront inscrites dans le volet mobilités 2023-2027 du CPER en plus de leur vocation de coordination des autorités organisatrices de la mobilité (AOM). L'action de la Région va se poursuivre par la mise en place du comité des partenaires associant les représentants des usagers/habitants et des employeurs. Au sein de chaque bassin, le travail partenarial permettra la mise au point des contrats opérationnels de mobilité et des plans d'action communs en matière de mobilité solidaire.

Le report modal constitue le fil directeur des actions inscrites au volet mobilités 2023-2027 du CPER. Le présent avenant met en place des indicateurs de suivi, ainsi que des objectifs cibles à atteindre, qui alimenteront les réunions de suivi du CPER (*voir chapitre 7 ci-après*). La Région prévoit de mettre en place, en partenariat avec les autorités organisatrices de mobilité (AOM), les autres collectivités et l'État, un observatoire des mobilités durables, complémentaire à l'actuel Observatoire Régional des Transports et de la logistique en Grand Est (ORT&L), dédié au transport de marchandises et à la logistique.

Un bilan du volet mobilités du CPER ainsi que la possibilité d'une clause de revoyure sont prévus à mi-parcours afin d'évaluer l'avancement des opérations et, le cas échéant, d'adapter les plans de financement dans le cadre des enveloppes financières contractualisées.

Table des matières

1- Mettre en place des services express régionaux métropolitains.....	5
1-1 SERM de Strasbourg	5
1-2 SERM Lorraine - Luxembourg.....	5
1-3 SERM Mulhouse - Bâle.....	6
1-4 SERM de Reims	6
1-5 Démarches communes aux SERM du Grand Est.....	6
0- Engager des investissements immédiats sur le réseau ferroviaire	8
2-1 Modernisation des axes ferroviaires structurants	8
2-2 Lignes ferroviaires de desserte fine du territoire.....	9
2-3 Fret ferroviaire, terminaux multimodaux et transports combiné	10
2-4 Mise en accessibilité des gares pour les personnes à mobilité réduite.....	11
2-5 Sécurisation des passages à niveau	12
1- Renforcer la part des mobilités actives.....	14
2- Développer la voie d'eau et les ports	15
4-1 Volet fluvial	15
4-2 Le volet portuaire	18
3- Poursuivre l'aménagement du réseau routier national pour conforter l'accès aux territoires	20
Synthèse générale du volet mobilités.....	24
6 – Opérations valorisables au CPER 2023-2027	25
7 – Suivi de la réalisation du volet mobilités du CPER et des engagements réciproques associés	26

1- Mettre en place des services express régionaux métropolitains

Les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) visent l'amélioration de la desserte des zones urbaines et périurbaines, notamment en termes de fréquence et de qualité de service. Ils doivent contribuer à doubler la part modale du transport ferroviaire et collectif dans les déplacements du quotidien, conformément aux ambitions de la LOM. **Ils s'intègrent dans une stratégie de mobilité multimodale et s'appuieront respectivement sur un schéma d'ensemble, une gouvernance et un plan de financement qui seront élaborés dès 2024 au travers d'une étude de préfiguration des SERM.**

1-1 SERM de Strasbourg

Le projet de **SERM de Strasbourg**, également appelé REM (Réseau express métropolitain), vise à élargir l'offre de trains et de cars express interurbains sur l'ensemble des axes autour de la métropole y compris vers l'Allemagne, à renforcer les pôles d'échanges multimodaux autour des gares et à s'appuyer sur un réseau structurant de pistes cyclables. Une première phase a été mise en service en décembre 2022. L'ambition sur le périmètre ferroviaire est de permettre à terme une fréquence plus élevée et continue (cadencement à la 1/2h, voire au 1/4h avec une amplitude de 5h à 22h sur la desserte péri-urbaine), une augmentation des fréquences le week-end et la création de dessertes « traversantes » pour améliorer les connexions entre des pôles périphériques. Le projet de SERM intègre également les aménagements de voies réservées pour bus à haut niveau de service, notamment sur l'entrée ouest de la métropole (M351).

Pour atteindre ces objectifs, plusieurs types d'aménagements sont inscrits au présent avenant :

- Des aménagements de robustesse et de capacité sur différentes lignes (évitements, signalisation, relèvement de vitesse...), ainsi que dans les gares (nouveaux quais, modification des plans de voies...). Ces aménagements concernent notamment l'adaptation du plan de voie en gare de Molsheim, la modernisation de la section Strasbourg-Kehl, l'extension du faisceau de remisage de Sainte-Hélène, le renouvellement d'appareils de voie d'accès au raccordement de Bischheim-Hausbergen ;
- Des aménagements liés au matériel roulant (remisage, maintenance, avitaillement...) avec notamment la délocalisation du pôle logistique de la gare basse ;
- Diverses études nécessaires pour poursuivre la mise en œuvre du SERM, notamment celles relatives au renforcement de la capacité en gare (ferroviaire et voyageurs), l'électrification de certaines sections dont Strasbourg-Haguenau, la sécurité des passages à niveau, exploitation, ...
- Des aménagements de voies réservées aux transports en commun sur les axes M351 et M35.

1-2 SERM Lorraine - Luxembourg

Le projet de **SERM Lorraine-Luxembourg** s'inscrit dans la continuité du Grenelle des Mobilités de Lorraine, du Plan National de Mobilité 2035 du Luxembourg et du protocole d'accord franco-luxembourgeois sur les transports, conclu en 2018. Ce dernier définit notamment les principes d'aménagements ferroviaires sur la ligne Metz-Thionville-Luxembourg Initiés lors du CPER précédent, les aménagements se poursuivront dans le cadre de ce CPER. Il s'agit également de compléter cette ambition pour répondre à l'accroissement continu des mobilités sur le corridor du sillon lorrain incluant Nancy, en agissant sur la multimodalité, les transports en commun et en recherchant une plus forte ambition de report modal de la route vers le train, tout en assurant le maintien, voire le développement du fret ferroviaire. Le développement des transports en commun sur les circulations transversales, au-delà du seul sillon Lorrain sera aussi étudié.

L'offre cible sur la ligne Metz-Thionville-Luxembourg visée par le protocole d'accord se décline en deux phases :

- augmenter la capacité des trains en faisant circuler des rames en unités ((triple)> contre des unités ((double)> aujourd'hui,;
- augmenter la capacité de la ligne pour faire circuler 8 TER, 1 TGV et 1 train fret par heure et par sens en période de pointe.

Un certain nombre d'investissements ont déjà été réalisés dont notamment l'allongement des quais nécessaire à l'arrivée de rames plus capacitaires.

Pour atteindre ces objectifs, plusieurs types d'aménagements sont inscrits à l'avenant mobilités du CPER :

- Des aménagements visant le renforcement de la capacité électrique avec la création de la sous-station de Bévange pour la section Metz-Thionville ou encore les études relatives aux sections Thionville-Luxembourg et Metz-Nancy ;
- Des aménagements liés au matériel roulant (remisage, maintenance, avitaillement...) : la construction d'un centre de maintenance dédié est une installation logistique nécessaire au renforcement de l'offre sur l'axe Nancy-Metz-Luxembourg à Montigny-lès-Metz ;
- Les études relatives à la réalisation de sas fret à Woippy et Bettembourg, à l'optimisation du « block » de signalisation entre Metz et Luxembourg ou encore à la reprise du plan de voies de la gare de Thionville ;
- Diverses études nécessaires pour poursuivre la mise en œuvre du SERM Lorraine-Luxembourg, notamment celles relatives à la capacité ferroviaire et voyageurs dans les gares (Metz, Nancy et Thionville), la suppression de certains passages à niveau.

Par ailleurs, des études de développement de lignes BHNS transfrontalières et l'aménagement d'une voie multimodale pour bus à haut niveau de service sur la RD653 sont également inscrits au présent avenant.

1-3 SERM Mulhouse - Bâle

Le projet de **SERM de Mulhouse / liaison Bâle - Mulhouse** vise à développer l'offre de service autour de l'étoile ferroviaire de Mulhouse dans un contexte d'accroissement du trafic lié au développement du RER de Bâle, également désigné « RER Basel », dans le cadre d'une gouvernance transfrontalière. La modernisation du nœud de Mulhouse engagée au précédent CPER, est structurante pour le développement de la capacité. Ces aménagements qui permettront d'améliorer la robustesse, de développer l'offre TER et TGV et d'améliorer les temps de parcours et les correspondances doivent s'achever dans le cadre ce CPER.

L'avenant mobilités du CPER intègre le projet de « Nouvelle Liaison Ferroviaire de l'EuroAirport (aéroport de « Bâle-Mulhouse »), via la création d'un barreau neuf de 6 km et d'une nouvelle halte au contact direct de l'aérogare. La desserte directe de l'aéroport de Bâle-Mulhouse par les trains régionaux permettra également la mise en place de liaisons « diamétralisées » entre la France et la Suisse (liaisons Mulhouse – Bâle - Liestal et EuroAirport Bâle - Laufen). L'inscription à l'avenant comporte d'une part les études détaillées et d'autre part les travaux préparatoires.

1-4 SERM de Reims

Après une étude de capacité sur l'étoile ferroviaire de Reims qui a permis d'identifier le potentiel de développement de l'offre à moyen terme, des études et de premiers aménagements d'infrastructures nécessaires pour atteindre ces objectifs vont se poursuivre dans la perspective de proposer une **desserte de type SERM** dans le triangle champenois.

Sur la base des conclusions de cette étude, certains aménagements permettant d'améliorer l'offre à court terme ont été identifiés et sont inscrits au volet mobilités du CPER (signalisation, accès gare de Reims, étude pour l'implantation d'une nouvelle gare).

1-5 Démarches communes aux SERM du Grand Est

Pour consolider la vision à long terme, une mission de préfiguration des SERM de Strasbourg, Mulhouse/liaison Bâle-Mulhouse et Lorraine-Luxembourg est engagée. Elle doit permettre, pour chacun des SERM de préciser la desserte cible, la définition d'un schéma d'ensemble, d'un plan de financement et d'un schéma de gouvernance. Ces études permettront ainsi aux partenaires associés à chaque SERM de disposer d'une vision globale et partagée des projets à mener à bien pour atteindre les objectifs-cibles fixés sur chaque périmètre, ainsi que des étapes et ressources à mettre en œuvre pour les réaliser. Une étude préliminaire du SERM de Reims sera également engagée.

Enfin, le présent avenant comporte également un dispositif de soutien à la réalisation de pôles d'échanges multimodaux inclus dans les périmètres des SERM.

Synthèse pour les services express régionaux métropolitains

Sous partie < services express régionaux métropolitains 8 (en millions d'euros)	Besoins 23-27	Part Etat	Part Région	Autres
SERM Strasbourg	150.800	48.99	69.85	31.96
SERM Lorraine Luxembourg (*)	260.77	40.89	92.97	126.11
SERM Mulhouse / Liaison Bâle-Mulhouse (**)	143.80	23.84	23.84	96.12
SERM Reims	26.75	6.57	6.57	13.61
Démarches communes aux SERM du Grand Est	68.3	10.15	4.15	54.00
Total	650.42	130.44	197.38	322.60

L'annexe 1 présente le détail des opérations pour chaque SERM

() Le montant "autres" intègre la participation du Grand Duché de Luxembourg à hauteur de 112,19 M€*

*(**) Le montant "autres" intègre les participations de la Suisse et de l'Allemagne à hauteur de 63,1 M€ sur la nouvelle liaison ferroviaire de l'EAP*

2- Engager des investissements immédiats sur le réseau ferroviaire

Les opérations inscrites dans le volet ferroviaire de l'avenant au CPER se déclinent suivant les différentes stratégies et programmes structurants découlant de la LOM dans le secteur ferroviaire, à savoir :

- la modernisation des axes ferroviaires nationaux structurants ;
- les lignes ferroviaires de desserte fine du territoire ;
- la mise en accessibilité des gares ;
- la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire.

2-1 Modernisation des axes ferroviaires structurants

Le développement du transport ferroviaire nécessite de veiller au maintien de la bonne qualité du réseau ferré. Plusieurs opérations contribuent à augmenter la performance sur des axes majeurs du territoire, tant pour les services « voyageurs » que les services « fret ».

Achèvement de l'électrification de la ligne Paris-Troyes

Ce projet améliorera les possibilités d'exploitation pour tous les types de trains et est financé à parité via les CPER « Ile de France » et « Grand Est ». Les travaux de la phase 1 sont achevés depuis 2022, ceux de la phase 2, entièrement situés dans l'Aube, seront mis en service à l'été 2028.

Liaison Colmar-Fribourg

Le projet consiste à moderniser l'infrastructure existante entre Colmar et Volgelsheim, à créer une nouvelle ligne entre Volgelsheim et Breisach en Allemagne incluant la réalisation d'un nouveau pont sur le Rhin, et à augmenter la capacité de la ligne existante entre Breisach et Fribourg de sorte à assurer des circulations « voyageurs » de bout en bout sur cette ligne. Les études préliminaires sont achevées depuis janvier 2023 et il convient d'inscrire au présent avenant, la réalisation des études d'avant-projet.

Renforcement de la capacité électrique

L'avenant mobilités comporte plusieurs projets de renforcement de la capacité électrique avec cependant des objectifs différents selon les situations rencontrées :

- La **création de la sous-station électrique de Lampertheim (67)** a pour objectif de permettre le développement de l'offre voyageurs sur les lignes électrifiées du nœud de Strasbourg, les études détaillées ainsi que sa réalisation sont inscrites au présent avenant.
- Les **études relatives à la sous-station électrique de Colmar (68)** ont pour objectif de renforcer l'alimentation afin de limiter les impacts sur le trafic ferroviaire entre Strasbourg et Bâle en cas de maintenance ou de panne.
- La **création de la sous-station de Nouillonpont (55)** est nécessaire pour accompagner le développement du trafic envisagé sur les lignes du nord-ouest lorrain, le saut de performance ne pouvant être obtenu par simple renforcement des sous-stations existantes. Les études jusqu'au niveau « projet » sont inscrites au présent avenant.

Suppression de la temporisation du passage de service en gare de Charleville

Le projet consiste à supprimer la temporisation induite par le passage de service existant en gare de Charleville-Mézières afin d'éviter l'allongement du temps de parcours de 4 minutes pour certains TER à destination de Longwy. Le présent avenant comprend les études ainsi que les travaux.

Études diverses

Le présent avenant comporte également diverses études nécessaires pour préparer les contractualisations suivantes, elles portent notamment sur le développement de la capacité fret en traversée de la région

notamment pour les flux en provenance ou à destination de la Suisse, l'amélioration des débouchés (« Sud Lorraine », l'aménagement du (« shunt » de Conflans - Jarny en vue de soulager l'axe Thionville - Metz pour les circulations fret, la mise en sécurité des passages à niveau entre Saverne et Metz, le renforcement de la capacité fret entre Hausbergen et Woippy.

Synthèse pour la modernisation des axes ferroviaires structurants

Sous-partie « modernisation des axes ferroviaires structurants » (en millions d'euros)	Besoins 23-27	Part Etat	Part Région	Autres
Électrification Paris-Troyes	158.92	57.21	57.21	44.50
Liaison Colmar Fribourg	25,00	8,25	8,25	8,50
Renforcement électrique	58,50	29,25	29,25	0,00
Passage de service en gare de Charleville-Mézières	4,05	1,82	1,01	1,22
Études diverses (*)	33.50	14.44	14.92	2.14
Total	279.97	111.97	111.64	56.35

(*) L'annexe 1 présente le détail de ces études

2-2 Lignes ferroviaires de desserte fine du territoire

Le protocole d'accord, dit (« protocole de Girancourt », signé le 20 février 2020 entre l'État et la Région Grand Est, fixe, dans l'attente du transfert d'une partie de ces lignes vers la Région et leur régénération complète, les modalités de financement du maintien de performance des lignes de desserte fines du territoire (LDFT) ouvertes au trafic des voyageurs. Le volet mobilités 2023-2027 du CPER permet de poursuivre les engagements financiers prévus au protocole pour les lignes suivantes : (« Strasbourg – Lauterbourg », (« Vendenheim – Wissembourg », (« Mommenheim – Sarreguemines », (« Haguenau – Niederbronn », (« Bantzenheim – Chalampé », (« Lutterbach – Kruth », (« Colmar – Metzeral », (« Béning – Sarreguemines », (« Epinal - Bains-les-Bains », (« Verdun - Conflans-Jarny », (« Reims – Fismes », (« Charleville – Givet ».

Le programme de travaux d'urgence de ces lignes représente 240.87 M€ dont 152.07 M€ pour la Région et 68.33 M€ pour l'Etat, la part restante étant prise en charge par SNCF Réseau.

La Région finance, à sa charge, hors CPER, les travaux d'urgence d'autres lignes (« Molsheim - Saint Dié », (« Arches - Saint Dié », (« Sélestat – Obernai », (« Jarville – Xeulley ») pour un montant total de 73,71 M€ (cf chapitre 6).

Par ailleurs, des demandes spécifiques exprimées par plusieurs collectivités nécessiteront des études permettant d'apporter les réponses les plus adéquates aux besoins de mobilité des territoires ; c'est le cas par exemple de la liaison Thionville – Bouzonville - Forbach, ou encore de la liaison Bollwiller - Guebwiller, qui seront étudiées dans la période couverte par le présent CPER.

Synthèse pour les lignes de desserte fine du territoire

Sous partie « lignes de desserte fine du territoire » (en millions d'euros)	Besoins 23-27	Part Etat	Part Région	Part réseau SNCF
Maintien à niveau de la ligne Bantzenheim - Chalampé	7,99	3,20	4,11	0,68
Maintien à niveau de la ligne Béning - Sarreguemines	38,59	12,16	23,15	3,28
Maintien à niveau de la ligne Charleville - Givet	24,40	7,69	14,64	2,07
Maintien à niveau de la ligne Colmar - Metzeral	12,20	1,40	9,76	1,04
Maintien à niveau de la ligne Epinal - Bains-les-Bains	24,41	2,81	19,53	2,08
Maintien à niveau de la ligne Haguenau - Niederbronn	3,76	0,43	3,01	0,32
Maintien à niveau de la ligne Lutterbach - Kruth	11,50	3,62	6,90	0,98
Maintien à niveau de la ligne Mommenheim - Sarreguemines	46,50	18,60	23,95	3,95
Maintien à niveau de la ligne Reims - Fismes	12,37	1,42	9,90	1,05
Maintien à niveau de la ligne Strasbourg - Lauterbourg	30,90	12,36	15,92	2,63
Maintien à niveau de la ligne Vendenheim - Wissembourg	4,89	1,95	2,52	0,42
Maintien à niveau de la ligne Verdun - Conflans-Jarny	23,36	2,69	18,69	1,99
Total	240.87	68.33	152.07	20.47

2-3 Fret ferroviaire, terminaux multimodaux et transports combiné

La relance du fret ferroviaire est essentielle pour réduire les émissions de GES du secteur du transport de marchandises, les consommations énergétiques, le maintien d'une économie en secteur périurbain et rural ainsi que pour accompagner la ré-industrialisation du territoire. **L'ambition nationale de doubler la part du fret ferroviaire d'ici 2030 implique notamment des investissements soutenus sur les infrastructures ferroviaires.** L'État et la Région augmentent leurs engagements afin de renforcer les moyens au bénéfice des chargeurs et industriels suivant plusieurs axes.

Des études prospectives permettront d'une part, de développer **une stratégie ferroviaire régionale en faveur du fret**, visant à lever les obstacles à son déploiement et de renforcer la place du transport combiné et du ferroutage, d'autre part, d'identifier les **plateformes multimodales structurantes** essentielles pour compléter les infrastructures des ports ou des cours de marchandises.

L'objectif du **maintien, voire du développement, du réseau capillaire fret** est entièrement partagé par l'Etat, la Région et les autres collectivités concernées. Après une première tranche de travaux conventionnés en 2022 (accords portant sur un programme de plus de 70 M€), de nouveaux engagements sont visés afin de soutenir les activités industrielles et les emplois associés. Ces opérations seront cofinancées avec les autres collectivités et les chargeurs concernés pour plus d'une dizaine de lignes - notamment les lignes

((Roeschwoog – Beinheim », ((Colmar - Neuf-Brisach », ((Saint-Louis – Huningue », ((Pont-Saint-Vincent – Xeulley », ((Pont-Saint-Vincent – Rosières-aux-Salines », ((Neufchâteau – Gironcourt », ((Verdun – Dugny », ((Pont-Maugis - Mouzon », ((Coolus – Luyères », ((Oiry – Esternay » et ((Troyes – Poliset ».

Des études seront également menées pour identifier les obstacles au respect du gabarit ((P400 » afin de pouvoir rendre accessible l'ensemble des itinéraires structurants du Grand Est pour tous les gabarits ferroviaires nécessaires au transport de marchandises.

Les investissements visent également l'amélioration de l'accès au réseau ferré, en soutenant le **développement des installations terminales embranchées** (ITE) adaptées aux besoins des chargeurs privés. L'Etat et la Région s'engagent sur un dispositif spécifique de soutien aux raccordements ferroviaires des sites industriels afin d'accroître la compétitivité du mode ferroviaire pour le transport de marchandises, s'inscrivant dans le nouveau cadre d'aides d'État en cours de mise au point auprès de la Commission Européenne.

L'État finance en outre sur des programmes nationaux dédiés, la remise à niveau de la gare de triage de Woippy, hub d'intérêt national, ainsi que l'ajustement des corridors de transports combiné et des gabarits des tunnels sur les itinéraires fret le desservant.

Synthèse pour le fret ferroviaire, les terminaux modaux et le transport combiné

Sous partie < Fret ferroviaire, terminaux modaux et transport combiné » (en millions d'euros)	Besoins 23-27	Part Etat	Part Région	Autres
Aides aux installations terminales embranchées	20,00	6.60	4.00	9.40
Études en matière de fret ferroviaire <i>(études et premiers travaux sur les plateformes multimodales et cours de marchandises, études pour le maillage régional et le développement)</i>	7,00	3.50	3.50	0
Programme de travaux de pérennisation des lignes capillaires fret <i>(y compris études)</i>	155,13	65.84	42.88	46.40
Total	182,13	75,94	50,38	55,80

2-4 Mise en accessibilité des gares pour les personnes à mobilité réduite

L'Etat et la Région font de la mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements un objectif prioritaire conformément à la loi. Le volet mobilités du CPER porte les investissements nécessaires à la mise en accessibilité de 12 nouvelles gares : Brumath, Cernay, Donchery, Epernay, Longwy, Monthermé, Reims Maison Blanche, Romilly-sur-Seine, Saint-Avold, Toul, Varangéville – St Nicolas et Verdun, pour un montant total de 97,75 M€, dont 24,44 M€ de part État et 48,875 M€ de part Région, la part restante, 24,44 M€ étant prise en charge par SNCF Gares & Connexions.

Un accompagnement sera également mené auprès des collectivités pour la bonne prise en compte de l'accessibilité dans les projets d'aménagement de pôle d'échanges multimodaux intégrés dans un SERM de manière à améliorer l'intermodalité pour tous.

Synthèse pour la mise en accessibilité des gares

Sous partie < mise en accessibilité des gares 8	Besoins 23-27	Part Etat	Part Région	Part Gares & Connexions
(en millions d'euros)				
Mise en accessibilité de la gare de Brumath (REA)	7,77	1,94	3,89	1,94
Mise en accessibilité de la gare de Cernay (APO complémentaire et REA)	6,16	1,54	3,08	1,54
Mise en accessibilité de la gare de Donchery (REA)	7,48	1,87	3,74	1,87
Mise en accessibilité de la gare de Epernay (REA)	11,24	2,81	5,62	2,81
Mise en accessibilité de la gare de Longwy (REA)	11,99	3,00	6,00	3,00
Mise en accessibilité de la gare de Monthermé (REA)	5,67	1,42	2,84	1,42
Mise en accessibilité de la gare de Reims - Maison Blanche (APO+REA)	2,09	0,52	1,05	0,52
Mise en accessibilité de la gare de Romilly sur Seine (REA)	10,50	2,63	5,25	2,63
Mise en accessibilité de la gare de Saint Avold (REA)	9,02	2,26	4,51	2,26
Mise en accessibilité de la gare de Toul (REA)	13,34	3,34	6,67	3,34
Mise en accessibilité de la gare de Varangeville St Nicolas (REA)	8,19	2,05	4,10	2,05
Mise en accessibilité de la gare de Verdun (APO+REA)	3,30	0,83	1,65	0,83
Mise en accessibilité des gares – Etudes prospectives	1,00	0,25	0,50	0,25
Total	97,75	24,44	48,88	24,44

2-5 Sécurisation des passages à niveau

La sécurité aux passages à niveau est essentielle, tant en termes de sécurité pour les personnes, que de robustesse du trafic ferroviaire, notamment sur les axes densément circulés. Conformément au plan d'action du 3 mai 2019 relatif à l'amélioration de la sécurisation des passages à niveau, l'État soutient la suppression de ceux inscrits au Programme de Sécurisation National (PSN). La suppression de deux passages à niveau prioritaires est inscrite au présent volet Mobilités :

PN 129 de Laneuveville-devant-Nancy

Ce passage à niveau situé au croisement de la RD 112 et de la ligne ferroviaire Paris-Nancy-Strasbourg est le théâtre de nombreux incidents (plus de 20 entre 2017 et 2019). La déviation routière de Saint-Nicolas-de-Port (liaison A33-RD400) permettra de capter le trafic routier empruntant l'actuelle RD112 et ainsi de supprimer le PN. Les financements inscrits au volet mobilités du CPER seront mis en place auprès du Conseil Départemental de Meurthe-et-Moselle, maître d'ouvrage de la déviation routière.

PN 22 de Thann

Ce passage à niveau est très sensible par les niveaux de trafic sur la RD 1066 et la ligne ferroviaire Mulhouse / Kruth. La dénivellation de la route sous la voie ferrée améliorera ainsi significativement la sécurité des PN21 et PN22 (seul subsistera le trafic routier local interne à Thann) et permet de supprimer les PN24 et PN25. Le montant inscrit à l'avenant mobilités dans le volet « Sécurisation des passages à niveau » permettra de conduire les études et les travaux du pont rail. Les études du projet routier sont inscrites au volet routier du présent avenant.

Par ailleurs des études, cofinancées par l'Etat et la Région, seront menées sur différentes lignes pour poursuivre l'identification des passages à niveau à sécuriser.

Synthèse pour la sécurisation des passages à niveaux

Sous partie « sécurisation des passages à niveau » (en millions d'euros)	Besoins 23-27	Part Etat	Part Région	Autres
PN 129 à Laneuveville (54)	13,00	3,00	2,50	7,50
PN22 à Thann (68)	22,00	5,50	5,50	11
Total	35,00	8,50	8,00	18,50

3- Renforcer la part des mobilités actives

Le défi de la transition écologique des transports s'appuie notamment sur le développement de la mobilité sobre en énergie.

Le potentiel de développement de la marche et du vélo est considérable : 64,6 % des trajets domicile-travail de moins de 5 km sont effectués en voiture et 7% à vélo (INSEE, 2021).

Le schéma régional des vélo routes en Grand Est s'articule autour des EuroVélos¹ et d'itinéraires nationaux², il comporte 3 323 km d'itinéraires réalisés à 66 %³.

Le volet mobilité du CPER soutiendra l'achèvement des derniers segments des itinéraires inscrits aux schémas national et le développement des itinéraires du schéma régional. Cela va concourir à l'objectif du triplement de la part modale du vélo dans les déplacements porté par le Gouvernement au niveau national.

Le nouveau dispositif d'aide commun à l'État et à la Région mis en place en 2024 est doté de 18,5 M€ en part État et autant en part Région.

En parallèle, l'État continuera à accompagner les collectivités territoriales et les porteurs de projets au travers de ses différentes dotations et les ((Appels à projets Aménagements cyclables » et ((Appels à Territoires cyclables » relevant du « Fonds Mobilités Actives ». La Région poursuivra également son intervention sur les itinéraires cyclables via son inscription dans les politiques territoriales prévues par le Plan Vélo adopté par en juin 2022 avec une enveloppe totale complémentaire de 55 M€ (10 €/habitant).

Synthèse pour le renforcement de la part des mobilités actives

Sous partie «renforcement de la part des mobilités actives» (en millions d'euros)	Besoins 23-27	Part Etat	Part Région	Autres
Total (aménagement des vélo routes et voies vertes)	95,00	18,50	18,50	58,00

¹ - sont concernés en Grand Est les Eurovélos 5, 6, 15 et 19

² - tels que la V34 (canal des Ardennes), la V50 (Charles le Téméraire), la V52 (Paris-Prague longeant le canal de la Marne au Rhin)...

³ - dont 1064 km d'EuroVélos quasi achevés, 1358 km d'itinéraires nationaux hors EuroVélo (réalisés au deux tiers) et 901 km d'itinéraires régionaux hors EuroVélos et Schéma national (réalisés au quart)

4- Développer la voie d'eau et les ports

En complémentarité du ferroviaire, l'enjeu est aussi de maintenir, voire de développer, le transport massifié de marchandises par la voie d'eau afin de stimuler le report modal depuis la route et de relever le défi climatique. Les ouvrages de navigation concourent historiquement à l'activité de navigation (fret, tourisme) et contribuent plus largement à un large panel d'usages de l'eau : régulation des niveaux, prélèvements pour des usages économiques et agricoles, activités nautiques, soutien des nappes d'accompagnement, préservation de la biodiversité.

4-1 Volet fluvial

Le volet fluvial du volet mobilités du CPER s'inscrit dans les objectifs stratégiques que l'État a confiés à l'opérateur Voies Navigables de France (VNF) visant à renforcer la compétitivité du transport fluvial via des infrastructures capacitaires, des services performants et la recherche d'une empreinte environnementale toujours moindre. Il s'agit aussi de favoriser le développement des territoires par la valorisation de l'attractivité économique et touristique de la voie d'eau en partenariat avec les collectivités territoriales, tout en garantissant une exploitation de l'infrastructure économe de la ressource en eau.

La Grand Est est dotée d'un important réseau navigable alliant infrastructures à grand gabarit (le Rhin, la Moselle, la Seine et la Meuse) et liaisons au gabarit dit "Freycinet" (norme européenne relative aux écluses), permettant la circulation de bateaux allant jusqu'à 350 tonnes d'emport.

Les principales opérations inscrites au volet mobilités du CPER concernent :

Modernisation et la régénération des équipements de navigation sur la Moselle

Cette opération vise à fiabiliser la disponibilité de l'infrastructure afin de répondre aux standards européens pour une voie d'eau grand gabarit ouverte en continu au trafic. Elle s'articule autour de deux axes majeurs constitués d'une part par la mise en place de la téléconduite des écluses (pose de la fibre optique, création d'un poste de commande centralisée, sécurisation des écluses) et d'autre part par un programme de régénération qui comporte notamment le changement des organes de manœuvre des portes d'écluses de la Moselle, la modernisation des barrages de navigation de Jouy-aux-Arches, Villey-le-Sec, Chaudeney-sur-Moselle et Pont à Mousson, le remplacement des portes de garde du Liégeot et le remplacement des portes des écluses de Custines, Blénod, Pont à Mousson et Aingeray. Le montant inscrit à l'avenant permet la réalisation des études et des travaux.

Elargissement de la porte de garde de Pont à Mousson sur la Moselle,

Cette porte, de par sa largeur réduite, constitue un étranglement ralentissant la navigation et générant de nombreux incidents et accidents causant des dommages à la porte ainsi qu'aux bateaux. Le projet consiste en la création d'une nouvelle porte élargie à 18.0m, en aval de l'actuelle. Le montant inscrit à l'avenant permet la finalisation des études et la réalisation des travaux.

Allongement de l'écluse de Clévant du port de Nancy-Frouard

Ce projet a pour objectif de permettre l'accueil de bateaux de 135 m au port de Nancy-Frouard accessible uniquement par l'écluse de Clévant et ainsi assurer le développement du trafic fluvial et du port. Le montant inscrit à l'avenant permet la réalisation des études et des procédures réglementaires

Remise en état du sas 2 des écluses de Gamsheim sur le Rhin,

Dans la continuité des travaux engagés au précédent CPER sur le sas 1, le projet consiste à réhabiliter le sas 2 des écluses de Gamsheim (travaux sur le génie civil et les systèmes mécaniques). Ces écluses sont en effet les plus grandes écluses de France et l'objectif est d'améliorer la performance et de fiabiliser le fonctionnement du site pour éviter tout report modal vers la route. Le montant inscrit à l'avenant permet la réalisation des travaux.

Contrat de territoire du canal Rhin-Rhône branche sud

L'objectif du projet est de maintenir la navigation de plaisance sur cet itinéraire et de le moderniser avec notamment l'automatisation des écluses, des ponts et des vannes, la sécurisation des ouvrages hydrauliques et les opérations de maintenance préventive sur les ouvrages. Le montant inscrit à l'avenant permet la réalisation des études et des travaux.

Poste de commande centralisé VNF à Gamsheim

Le projet consiste à construire un nouveau poste de commande centralisé (PCC) regroupant le ((petit gabarit », pour la partie relevant de l'unité VNF « Strasbourg-Rhin » et le CARING, actuellement situés dans des bâtiments vieillissants, en incluant des aménagements destinés au public. Le montant inscrit à l'avenant permet la réalisation des travaux.

Création de deux aires de stationnement sur le Rhin

Cette opération permet de répondre à la demande récurrente de stationnement sur le Rhin pour les bateaux de commerce, en commençant par deux sites identifiés comme prioritaires. Ces postes de stationnement seront équipés de toutes les commodités (électricité, eau potable). Le montant inscrit à l'avenant permet la réalisation des études et des travaux.

Création d'un quai de transbordement pour la logistique urbaine à Vendenheim

L'objectif de ce projet est de développer le transport fluvial de déchets entre Vendenheim et l'usine d'incinération de Strasbourg, afin de diminuer la pollution et la congestion engendrées par le transport routier et de développer des flux de logistique urbaine vers les communes du Nord de Strasbourg depuis les entrepôts logistiques du port de Strasbourg. Le montant inscrit à l'avenant permet la réalisation des études et des travaux.

Amélioration de la gestion hydraulique

L'opération consiste à améliorer la gestion hydraulique des itinéraires de la direction territoriale de Strasbourg dans un contexte où la gestion et l'optimisation de la consommation d'eau est une priorité. Le montant inscrit à l'avenant permet la réalisation des travaux.

Régénération du plan incliné de St-Louis Arzwiller

Cette opération de régénération vise à fiabiliser le fonctionnement de cet ouvrage assurant la liaison entre les bassins rhénan et mosellan. Le montant inscrit à l'avenant permet la réalisation des études et des travaux.

Confortement du barrage de Gondrexange

Cette opération prévoit des travaux de confortement de la digue de fermeture du barrage réservoir de Gondrexange. Le diagnostic mené en 2021 a révélé que l'ouvrage, qui supporte la RD89, présente un problème de stabilité et de fuite de surface. Le montant inscrit à l'avenant permet la réalisation des études et des travaux.

Étanchéification et stabilisation des digues des bassins du Rhin et de la Sarre

Les opérations d'étanchéification et de stabilisation des digues permettent de limiter les pertes en eau et de garantir la tenue des biefs pour la navigation, dans un contexte où l'optimisation de la consommation d'eau constitue une priorité. Les travaux concerneront les secteurs les plus dégradés, afin d'éviter les ruptures de digue et ainsi assurer le maintien de la navigation. Le montant inscrit à l'avenant permet la réalisation des travaux.

Remise en état des buses du contre-canal des biefs de Gamsheim et Iffezheim

Le projet consiste à sécuriser les ouvrages hydrauliques sur le contre-canal, et à maintenir les accès existants au Rhin. Les buses situées sur le contre-canal sont en effet fortement corrodées. Certaines ont été traitées entre 2018 et 2023, le présent projet concerne le traitement des buses prioritaires restantes. Le montant inscrit à l'avenant permet la réalisation des études et des travaux.

Diagnostic de l'écluse principale de Niffer

L'opération consiste à établir le diagnostic en vue de réaliser les travaux pour maintenir l'ouvrage en bon état de fonctionnement. Cette opération permettra de sécuriser l'accès au port au pétrole de Mulhouse.

Reconstruction du barrage manuel de Beaulieu sur la Seine

L'objectif du projet est de reconstruire en amont du barrage actuel, vétuste et manœuvré de manière manuelle, un barrage à clapet automatisé et équipé d'une passe à poissons. Le montant inscrit à l'avenant permet la finalisation des procédures réglementaires et la réalisation des travaux.

Etudes de reconstruction des barrages manuels sur l'Aisne, la Marne et la Seine

Les barrages actuels vétustes, manœuvrés de manière manuelle, ne répondent plus aux normes de sécurité pour le personnel. Ils seront remplacés par des barrages automatisés et équipés de passes à poissons. Le montant inscrit à l'avenant comprend essentiellement des diagnostics des études de faisabilité et des études préliminaires.

Enfin, il est rappelé l'importance de l'opération de mise à grand gabarit du canal entre Bray et Nogent sur Seine, qui sera financée hors CPER dans le cadre des programmes de grands projets d'infrastructures.

Synthèse pour le volet fluvial

Sous partie < développer la voie d'eau > (en millions d'euros)	Besoins 23-27	Part Etat	Part Région	Autres
Modernisation et régénération des équipements de navigation sur la Moselle	37.27	29.23	8.04	0
Elargissement de la porte de garde de Pont à Mousson sur la Moselle	12.46	9.34	3.11	0
Allongement de l'écluse de Clévant du port de Nancy-Frouard	0.22	0.17	0.06	0
Remise en état du ((sas 2 » des écluses de Gamsheim sur le Rhin	16.20	9.72	3.24	3.24
Contrat de territoire du canal Rhin-Rhône - branche sud	13.80	7.20	3.00	3.06
Poste de commande centralisé VNF sur le Rhin à Gamsheim	5.53	1.44	1.38	2.71
Création de deux aires de stationnement sur le Rhin	4.60	1.80	1.15	1.65
Création d'un quai de transbordement pour la logistique urbaine à Vendenheim	4.20	1.75	1.05	1.40
Amélioration de la gestion hydraulique (DT Strasbourg)	6.00	1.80	0	4.20
Régénération du plan incliné de Saint-Louis Arzviller	2.00	1.60	0	0.40
Confortement du barrage de Gondrexange	1.65	0.60	0	1.05
Etanchéification et stabilisation des digues des bassins du Rhin et de la Sarre	7.00	4.20	0	2.80

Remise en état des buses du contre-canal des biefs de Gambsheim et Iffezheim	0.91	0.24	0	0.67
Diagnostic de l'écluse principale de Niffer	0.50	0.40	0	0.10
Reconstruction du barrage manuel de Beaulieu sur la Seine	20.00	16.80	3.20	0
Études de reconstruction des barrages manuels sur l'Aisne, la Marne et la Seine	3.72	3.72	0	0
Total	136,06	90,01	24,23	21,82

4-2 Le volet portuaire

Dans une démarche volontariste la Région souhaite contribuer au financement des plateformes multimodales structurantes en particulier les zones portuaires, pour massifier les flux et faire face à la concurrence des pays voisins. Les financements seront fléchés vers les plateformes structurantes et de grande taille, localisées sur les principaux corridors de flux européens. L'État et la Région souhaitent ainsi dynamiser la capacité d'investissement des ports et leur modèle économique, en cohérence avec la stratégie nationale portuaire. La priorité porte sur l'augmentation des flux ferroviaires sur les plateformes trimodales des ports intérieurs (Ports de Moselle, Ports de Mulhouse-Rhin) ainsi que du Port Autonome de Strasbourg. Le port de Nogent sur Seine est également appelé à se développer en lien avec la mise au grand gabarit de la Seine, les études permettant d'identifier les potentiels de développement et les investissements nécessaires pour y répondre seront inscrites dans le CPER.

Ports de Strasbourg :

Pour le site de Strasbourg, les investissements devront contribuer à la mise en œuvre de l'évolution stratégique à l'horizon 2030 visant à le positionner comme une véritable plateforme multimodale du transport national et européen. Ainsi une première tranche de travaux sera conduite pour développer les accès ferroviaires des terminaux et les capacités fluviales.

Pour le site de Lauterbourg, moteur de la réindustrialisation verte, les travaux d'extension du terminal conteneur trimodal permettront de traiter les nouveaux flux ferroviaires attendus les prochaines années.

Pour garantir les circulations ferroviaires sur la ligne desservant le site de Marckolsheim, une première tranche de travaux sur cette voie est prévue.

Ports Sud Alsace - Mulhouse :

Le port d'Ottmarsheim fera l'objet de travaux d'aménagements sur son terminal trimodal, au niveau de ses infrastructures ferroviaires. Ainsi, le projet « Terminal 1 » consistera en un renouvellement complet du terminal, englobant à la fois la rénovation des équipements et de l'infrastructure pour garantir des fonctionnalités modernes.

Le « Terminal 2 » servira principalement de réserve de capacité pour les marchandises en vrac et marchandises diverses. Le projet intègre la création d'un quai de 130 mètres dans une deuxième phase.

L'extension du « Terminal 3 » est orientée vers les principaux clients industriels et opérateurs logistiques du concessionnaire, tous embranchés aux accès ferroviaires.

Le port de Huningue – Village Neuf fera lui aussi l'objet de travaux d'aménagement de voies ferrées et de sa plateforme attenante.

Le projet repose sur la création d'un nouveau quai de 260 m desservant une surface de 35 000 m² de terre-plein mis en place en 2023 et entièrement dédiés à l'activité vrac.

Il s'accompagne de la réhabilitation de la connexion ferroviaire pour favoriser le développement des modes alternatifs à la route pour l'accès à cette zone portuaire. Il comprend enfin le prolongement de la voie ferrée sur le terre-plein portuaire

Ports Lorrains :

Le nouveau port de Metz fera l'objet d'une première phase d'extension du terminal conteneur. L'installation terminale embranchée ferroviaire sera également développée en termes de voies de chargement.

Le port de Nancy - Frouard fera l'objet de travaux de rénovation et de développement de son installation terminale embranchée.

Le Port de Thionville - Illange bénéficiera d'une remise en service et du développement de son installation terminale embranchée et de ses voies de bouclage interne.

Port de Nogent-sur Seine

Les études environnementales et d'aménagement du port de Nogent sur Seine permettront de préparer son développement futur notamment en termes de flux ferroviaires, avec un projet d'aménagement d'un terminal multimodal.

Synthèse pour le volet portuaire

Sous partie « développer les ports » (en millions d'euros)	Besoins 23-27	Part Etat	Part Région	Autres
Ports de Strasbourg	45.05	10.84	9.13	25.09
Ports Sud Alsace - Mulhouse	10.70	2.14	2.01	6.55
Ports lorrains	16.74	3.55	5.02	8.37
Port de Nogent sur Seine	1.00	0.30	0.30	0.40
Total	73,49	16,62	16,46	40,40

L'annexe 1 présente le détail des opérations pour chaque port

5- Poursuivre l'aménagement du réseau routier national pour conforter l'accès aux territoires

La priorité aux modes alternatifs à la route n'exclut pas la réalisation de certains aménagements routiers du réseau national nécessaires à la bonne desserte du territoire et à la sécurisation des déplacements.

Les opérations inscrites au volet mobilités du CPER ont pour objectifs prioritaires de finaliser les opérations déjà engagées au titre du CPER 2015-2022, de poursuivre l'aménagement d'itinéraires structurants, notamment concernant des ((derniers maillons > permettant leur achèvement, et enfin de conduire les aménagements visant au désenclavement du territoire, notamment ceux visant à offrir un meilleur raccordement au réseau structurant et à la sécurisation d'itinéraires.

Par ailleurs, le réseau routier national (RRN) est concerné par l'application des articles 38 et 40 de la loi n°2022-217 du 21 février 2022, dite « loi 3DS », et de la décision du 4 janvier 2023 arrêtant les sections de ce réseau transférées ou mises à disposition⁴. Ces dispositions n'ont cependant pas influé l'analyse sur l'intérêt d'inscrire des opérations au volet mobilités du CPER, l'analyse est restée fondée sur l'intérêt fonctionnel.

Ainsi, la programmation intègre :

RN135 – Déviation de Velaines

La déviation de Velaines sur la RN135 a pour objectif d'améliorer la circulation entre l'agglomération de Bar-le-Duc et l'axe structurant que constitue la RN4. Elle facilite également la desserte de la vallée de l'Ornain, premier pôle industriel du département de la Meuse. Le montant inscrit permet de finaliser les travaux qui ont démarré au CPER précédent.

A31bis – Aménagement des secteurs centre et sud

Ce projet considéré comme stratégique par le COI dans son rapport de février 2023, concernant l'élargissement à 2X3 voies de l'A31 entre le sud de Metz et le nord de Nancy, la sécurisation de la desserte de Metz depuis l'A31 et la RN431 (notamment l'échangeur de Grigy) , ainsi que la mise en œuvre des actions issues de la démarche multimodale sur le bassin de vie de Nancy (A31 et A33). L'objectif est d'accompagner le développement socio-économique de la région Grand Est, en particulier du sillon lorrain, en facilitant les échanges de transit, périurbains et urbains pour les voyageurs et les marchandises en bonne complémentarité avec le réseau ferroviaire et la voie d'eau. Il s'agit ainsi de réduire la congestion sur l'A31 en améliorant les conditions de circulation et de sécurité des usagers, de mettre l'infrastructure aux normes environnementales et de laisser plus de place aux transports en commun et au covoiturage. Le montant inscrit à l'avenant mobilités permettra de poursuivre les études (AVP/PRO) et de réaliser une première tranche de travaux selon l'avancement des différents projets.

RN4 - Mise à 2x2 voies entre Gogney et Saint-Georges

La RN4 assure d'importantes fonctions de maillage entre la Lorraine et l'Alsace et supporte un important trafic de transit, dont plus de 20 % de poids-lourds. La section entre Gogney et Saint-Georges s'inscrit dans la continuité de la mise à 2x2 voies de la section Saint-Georges-Héming mise en service en 2021. Elle permettra ainsi l'achèvement d'une liaison performante à 2x2 voies entre l'autoroute A4 (échangeur de Phalsbourg) et l'autoroute A33 au sud-est de Nancy. Le montant inscrit à l'avenant mobilités permettra la réalisation des travaux.

⁴ - Ainsi au 1^{er} janvier 2024, l'autoroute A320 et les RN 52 (section entre A4 et A 30), 33 et 61 seront transférées au département de la Moselle et la RN67 sera transférée au département de la Haute-Marne. Les autoroutes A30, A31, A33, A313 et les routes nationales RN4, RN44, RN52 (entre l'autoroute A30 et la frontière belge) et RN431 seront quant à elles mises à disposition de la Région Grand Est au 1^{er} janvier 2025.

RN44 - Mise à 2x2 voies entre Moncetz-Longevas et Châlons-en-Champagne

Le projet s'inscrit dans la continuité de la déviation de Chepy mise en service en 2018. Il permettra de poursuivre la mise à 2x2 voies de la RN44 en entrée de Châlons en Champagne. Il répond à de fortes attentes en termes de sécurité des usagers : la RN44 supporte en effet un trafic élevé (plus de 22 000 véhicules/jour avec un fort taux de poids-lourds). Le montant inscrit à l'avenant mobilités permettra la finalisation des études et la réalisation des travaux.

RN4 – Déviation de Saint-Dizier

La déviation de Saint-Dizier, réalisée à la fin des années 90, a été conçue comme une route à 2x2 voies mais a été mise en service en 2000 avec un profil à 2x1 voies. Cette section arrive aujourd'hui en limite capacité du fait d'un trafic important (plus de 20 000 véhicules/jour) et un fort taux de poids-lourds (33 %). Le montant inscrit à l'avenant mobilités permettra de réaliser les travaux de mise à 2x2 voies de la section Ouest (jusqu'à l'échangeur RD28), incluant la construction de protections phoniques, et de réaliser les études détaillées de la section Est.

VR52 - Contournement de Rombas

Le projet constitue le dernier maillon de l'opération VR52, infrastructure à 2x2 voies qui assure une liaison performante, alternative à l'A31, entre l'autoroute A30, au Sud-Ouest de Thionville et l'autoroute A4, au Nord-Ouest de Metz. Le contournement de Rombas s'inscrit dans la continuité de la section ((giratoire de Jailly-giratoire de Rombas » mise en service au printemps 2022 et financée dans le cadre du CPER 2015-2022. Le montant inscrit à l'avenant mobilités permettra la réalisation des études détaillées et des travaux, sous la maîtrise d'ouvrage du Département de la Moselle.

RN 67 - Sécurisation des carrefours

Ce projet a été inscrit au Projet de développement du territoire (PDT) pour l'accompagnement de Cigeo. Il figurait déjà au précédent CPER mais l'avancement des études n'a pas permis de concrétiser la réalisation des travaux. Il consiste à sécuriser certains carrefours de la RN67 y compris celui de Roches-sur-Marne.

Ex RN59 (RD1059) : Aménagement entre Lièpvre Châtenois

Le projet consiste à sécuriser la section de la RD1059 (ex RN59) entre la déviation de Châtenois (mise en service prévue fin 2024) et la déviation de Sainte-Marie aux Mines existante. Après la mise en service de la déviation de Châtenois et l'évolution de la réglementation de la circulation des poids-lourds dans les cols vosgiens, cet itinéraire a en effet vocation à supporter l'essentiel du trafic PL entre la Lorraine et l'Alsace. Le montant inscrit permettra de réaliser les études et les travaux, il intègre les éventuelles finitions de la déviation de Châtenois

Ex RN66 (RD1066) - Dénivellation du PN22

Ce passage à niveau est très sensible en raison des trafics sur les axes routiers et ferroviaires. Le projet consiste à réaliser la dénivellation de la RD 1066 sous la voie ferrée, il améliore ainsi très significativement la sécurité des PN21 et PN22 (seul subsistera le trafic routier local interne à Thann) et permet de supprimer les PN24 et PN25. Il contribuera également à améliorer la fluidité routière. Le montant inscrit à l'avenant mobilités dans le volet routier permettra de conduire les études routières et les acquisitions foncières. Les études et les travaux du pont rail sont inscrites au volet ((Sécurisation des passages à niveau '> du présent avenant.

A31 - Installation de protections phoniques à Champigneulle

Le projet consiste à réaliser les travaux de protections phoniques le long de l'autoroute A31 au droit de la commune de Champigneulle. Ce secteur rassemble en effet de nombreux points noirs bruits. Cette opération s'inscrit en parallèle des travaux de construction de protection phonique sur l'autoroute A31 au droit de la commune de Maxéville, financés précédemment.

A304 - Y Ardennais : Assainissement et confortement géotechnique

L'autoroute A304, prolongement de l'axe nord-sud A34 (Reims Charleville-Mézières) vers la Belgique a été mise en service en 2018. Depuis cette date, plusieurs secteurs ont connu des désordres significatifs de type glissements. Deux zones de déblais ont fait l'objet de travaux de réparation et il reste à traiter le secteur du déblai D10 et éventuellement d'autres zones qui font aujourd'hui l'objet d'un suivi particulier.

A304 - Y Ardennais : Réalisation de l'aire de repos de Belval

Le projet consiste à finaliser l'aménagement de l'aire de repos de Belval située au droit de l'échangeur avec la RD16 au nord-ouest de Charleville-Mézières de manière cohérente avec les projets portés par les collectivités.

RN19 - Etude d'axe Langres – Vesoul

Le COI a recommandé d'étudier le contournement de Langres et de poursuivre l'aménagement sur place de la RN19 en complément de la déviation de Port-sur-Saône suite à l'abandon des études du barreau autoroutier A319 Langres-Vesoul. Cette ligne d'études permettra de poursuivre les études dans la continuité du diagnostic d'itinéraire lancé en 2023 afin de faire émerger des solutions réalistes adaptées aux enjeux des territoires et aux trafics attendus.

Etudes d'aménagements du réseau routier national

Cette ligne d'études permettra de préparer la contractualisation suivante en lançant par exemple les études d'opportunité de la déviation de Vitry-le-François.

Par ailleurs, par rapport au précédent CPER, l'adaptation et la modernisation du réseau routier national s'inscrira en dehors du CPER, avec une enveloppe réservée au niveau national sur la période 2023-2027. Celle-ci a pour objet de répondre aux enjeux relatifs à la transition numérique et écologique, au partage de la voirie, à la réduction des nuisances environnementales et l'adaptation des infrastructures au changement climatique

Synthèse pour le volet routier

Sous-partie < aménagement du réseau routier national pour conforter l'accès aux territoires » (en millions d'euros)	Besoins 23-27	Part Etat	Part Région	Autres
RN135 Déviation de Velaines	44.50	26.40	9.35	8.76
A31bis – Aménagement des secteurs centre et sud	81.00	40.50	20.25	20.25
RN4 - Mise à 2x2 voies entre Gogney et Saint-Georges	70.00	35.00	21.00	14.00

RN44 - Mise à 2x2 voies entre Moncetz-Longevas et Châlons-en-Champagne	40.00	20.00	10.00	10.00
RN4 – Déviation de Saint-Dizier	16.00	8.00	4.00	4.00
VR52 - Contournement de Rombas	30.00	8.33	10.00	11.67
RN 67 - Sécurisation des carrefours	6.00	2.50	1.00	2.50
Ex RN59 (RD1059) : Aménagement entre Lièpvre Châtenois	10.00	2.08	0	7.92
Ex RN66 (RD1066) - Dénivellation du PN22	6.00	1.25	0	4.75
A31 - Installation de protections phoniques à Champigneulle	8.00	4.00	4.00	0
A304 - Y Ardennais : Assainissement et confortement géotechnique	6.00	6.00	0	0
A304 - Y Ardennais : Réalisation de l'aire de repos de Belval	5.00	2.75	1.42	0.83
RN19 - Etude d'axe Langres – Vesoul	2.00	2.00	0	0
Etudes d'aménagements du réseau routier national	5.00	5.00	0	0
Total	329,50	163,81	81,01	84,68

Synthèse générale du volet mobilités

(en millions d'euros)	Besoins 23-27	Part Etat	Part Région	Autres
Mettre en place les services express régionaux métropolitains	650.42	130.44	197.38	322.60
Moderniser les axes ferroviaires structurants	279.97	111.97	111.64	56.35
Pérenniser les lignes de desserte fine du territoire	240.87	68.33	152.07	20.47
Relancer le fret ferroviaire	182,13	75,94	50,38	55,80
Mettre en accessibilité les gares	97.75	24.44	48.88	24.44
Sécuriser les passages à niveau	35.00	8.50	8.00	18.50
Renforcer la part de mobilités actives	95.00	18.50	18.50	58.00
Développer la voie d'eau	136.06	90.01	24.23	21.82
Développer les ports	73.49	16.62	16.46	40.40
Aménager le réseau routier national	329.50	163.81	81.01	84.68
Total	2120,19	708,57	708,55	703,06

6 – Opérations valorisables au CPER 2023-2027

Pour ce qui concerne les modes ferroviaire et fluvial, les transports en commun ou encore les mobilités actives, d'autres leviers permettent de soutenir les investissements en faveur des mobilités durables.

Ainsi pour ce qui concerne le soutien au mode ferroviaire, la Région Grand Est porte en intégralité la régénération des 4 lignes de desserte fine du territoire dont le transfert de propriété à son bénéfice est engagé : Arches-Saint-Dié, Jarville-Xeuilley, Molsheim-Saint-Dié et Sélestat-Obernai. L'État quant à lui soutient les aménagements de sécurité aux passages à niveau dans le cadre de son programme régional annuel et investit via un financement spécifique dans les études relatives à la mise au gabarit des tunnels entre Saverne et Sarrebourg et dans la modernisation de la gare de triage de Hausbergen.

Concernant le mode fluvial, la Région et l'État soutiennent notamment les projets de ((contrat de canaux '> des Ardennes, de la Meuse et des Vosges. D'autres opérations sont prises en charge directement sur les fonds propres de VNF. Enfin la mise à grand gabarit du canal Bray-Nogent relève de la catégorie des ((grands projets > et à ce titre, fait l'objet d'une contractualisation spécifique hors CPER.

Les projets de transports en commun en sites propres ont pour leur part fait l'objet depuis 2008 de 4 appels à projet successifs. Le 4ème appel à projet lancé en décembre 2020 comportait en outre une nouvelle catégorie éligible avec l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux, notamment autour des gares. En Grand Est, ce sont ainsi 16 projets (BHNS, tramway et PEM) qui ont été soutenus par l'Etat et la Région.

Le tableau figurant en annexe 2 détaille l'ensemble de ces opérations qui représentent un montant d'investissement total de près 1,3 Mds portant exclusivement sur les transports en commun ou les mobilités sobres en énergie, dont 180,79 M€ de part État et 161,38 M€ de part Région.

7 – Suivi de la réalisation du volet mobilités du CPER et des engagements réciproques associés

Une réunion de suivi de la réalisation du volet mobilités du CPER sera mise en place suivant une fréquence annuelle entre l'État et la Région afin de dresser le bilan financier et technique des opérations qui y sont inscrites ainsi que des engagements réciproques en faveur de la transition sur l'organisation des mobilités et l'offre de services que les collectivités déploieront autour des infrastructures.

Par ailleurs, la programmation détaillée dans le présent avenant pourra être ajustée à enveloppe constante lors de la révision mi-parcours du volet mobilités 2023-2027 du CPER pour tenir compte de l'avancement réel des opérations.

Les engagements réciproques portent sur trois axes : le renforcement de la gouvernance des mobilités, le développement des mobilités durables, le développement des transports de marchandises durables.

Concernant le **renforcement de la gouvernance des mobilités**, la Région présentera l'avancée de ses actions déployées en tant que ((chef de file des mobilités », notamment des instruments de coordination prévus par la loi d'orientation des mobilités (comités de partenaires, comités de suivi de desserte ferroviaire, bassins de mobilité, contrats opérationnels, stratégies de transport complémentaires avec les EPCI ayant pris la compétence d'AOM...).

Concernant le **développement des mobilités durables**, le report modal constitue le fil directeur du volet mobilités de ce CPER. Les opérations favorables au report modal des personnes et des biens y ont été inscrites en priorité. Il conviendra ici de s'assurer de la bonne articulation entre les partenaires sur les projets d'infrastructures et démarches structurantes en mesure d'influencer et d'agir de manière significative sur le report modal.

Concernant le **développement des transports de marchandises durables**, et afin d'atteindre cet objectif, il sera plus particulièrement examiné :

- La définition à l'échelle régionale d'un schéma foncier de réindustrialisation réduisant la dépendance aux modes de transport routiers ;
- La déclinaison des stratégies nationales de développement du fret ferroviaire d'une part, portuaire d'autre part et du contrat d'objectif de Voies navigables de France ;
- La participation active des acteurs locaux aux plateformes infrastructures et services, en veillant à permettre l'atteinte des objectifs de la stratégie nationale du développement du fret ferroviaire, en particulier par le développement des infrastructures et la préservation des sillons nécessaires ;
- La participation des acteurs locaux aux conférences régionales du fret et de la logistique et aux suites qui y seront réservées.

Les indicateurs annuels suivants seront présentés dans le cadre des réunions de suivi du CPER.

Afin d'orienter l'action, ils pourront être le cas échéant complétés par d'autres indicateurs à développer dans le cadre des études et travaux de l'observatoire régional des mobilités et de l'ORT&L.

Thème	Sous-thème	Indicateur	Valeur actuelle	Cible horizon 2027	Source
Offre de transport personnes	Offre de transport ferroviaire	Trains.kilomètres du TER	A compléter par le CR	A compléter par ICR	Région
	Qualité du transport ferroviaire	Taux de conformité TER	A compléter par le CR	A compléter par CR	Région
	Accessibilité des quais de gare	Taux de réalisation du Sd'Ap	A compléter par le CR	A compléter par CR	Région
Part modale personnes	Parts modales concer-	Par voiture particulière	78% (2020)	- 5%	Insee

	nant les trajets domicile – travail	Par transports en commun	8,1 % (2020)	+ 3%	Insee
		Par deux roues	A compléter DREAL	+ 1%	Insee
		Par la marche	A compléter DREAL	+ 1%	Insee
Aménagements cyclables sécurisés	Achèvement du schéma national « vélo routes et voies vertes »	Taux de réalisation du schéma national VVV	A compléter DREAL	95%	Geovelo
	Achèvement du schéma régional « vélo routes et voies vertes »	Taux de réalisation du schéma régional VVV	A compléter Conseil régional	A compléter CR	Région
Report modal fret	Utilisateur du fret ferroviaire par les chargeurs	Nombre d'installations terminales embranchées (ITE) actives	149 (2023)	164	SNCF Réseau

Fait à Gamsheim, le 10 avril 2025

Le Préfet de région Grand Est


Jacques WITKOWSKI

Le Président du Conseil régional Grand Est


Franck LEROY

Annexe 1 - Détails des opérations concernant les SERM, les ports et diverses études ferroviaires

Intitulé de l'opération	Maitre d'ouvrage	Besoins M€	Montant Région M€	Montant Etat M€	Montant Autres M€
-------------------------	------------------	------------	-------------------	-----------------	-------------------

Détail SERM de Strasbourg

SERM Strasbourg - Aménagements voies réservées sur M35 et M351 : - extrémité de la M351 et en section urbaine - M351 - deuxième phase - M35 en traversée de Strasbourg	EMS	43,00	17,20	10,75	15,05
Aménagement de voies réservées aux transports collectifs à l'extrémité de la M351 et en section urbaine - Strasbourg	EMS	4,00	1,60	1,00	1,40
Aménagement de voies réservées aux transports collectifs de la M351 - deuxième phase - Strasbourg	EMS	32,00	12,80	8,00	11,20
Aménagement de voies réservées aux transports collectifs sur la M35 en traversée de Strasbourg	EMS	7,00	2,80	1,75	2,45
SERM Strasbourg - Etudes ferroviaires : - Etudes de capacité ferroviaire en gare de Strasbourg - Etudes de capacité Strasbourg-Sélestat (Erstein-Limersheim) - Etudes de création d'ateliers à Cronenbourg et d'aménagement des accès - Etudes de modernisation de la section Strasbourg-Kehl - Etudes de trafic, socio-économiques et environnementales du SERM - Etudes d'électrification Strasbourg-Bischheim - Etudes d'électrification Vendenheim-Haguenau - Etudes d'exploitation des phases transitoires avant mise en œuvre du projet long terme - Etudes exploratoires des aménagements pour l'offre de long terme sur les branches vers Sélestat, Lauterbourg et Sarreguemines - Etudes d'adaptation du plan de voies de la gare de Haguenau - Etudes de délocalisation du pôle logistique de Strasbourg - Etudes d'adaptation du plan de voies de la gare de Molsheim - études	SNCF Réseau	16,95	8,48	8,48	0,00
Travaux de délocalisation du pôle logistique de Strasbourg (y compris APO)	SNCF Réseau	49,17	24,59	16,23	8,36
Etudes et travaux préparatoires de renforcement de la capacité voyageurs de la gare de Strasbourg	SNCF Gares&Connexion et EMS	5,00	1,25	0,50	3,25
Etudes de sécurisation des passages à niveau du SERM	SNCF Réseau	5,50	2,75	2,75	0,00
Travaux d'adaptation du plan de voies de la gare de Molsheim	SNCF Réseau	7,20	3,60	2,38	1,22
Travaux de modernisation de la section Strasbourg-Kehl	SNCF Réseau	6,00	3,00	1,98	1,02
Travaux de renouvellement d'appareils de voie d'accès au raccordement Bischheim-Hausbergen	SNCF Réseau	8,43	4,22	2,78	1,43

Annexe 1 - Détails des opérations concernant les SERM, les ports et diverses études ferroviaires

Intitulé de l'opération	Maitre d'ouvrage	Besoins M€	Montant Région M€	Montant Etat M€	Montant Autres M€
Travaux d'extension du faisceau de remisage de Sainte Hélène	SNCF Réseau	9,55	4,78	3,15	1,62
Détail SERM Lorraine-Luxembourg					
SERM Lorraine Luxembourg - Renforcement électrique : - Etude et travaux de renforcement électrique entre Thionville et Luxembourg - Création de la sous-station électrique de Bévange (Richemont) <i>Le montant "autres" correspond à la participation du Grand Duché de Luxembourg</i>	SNCF Réseau	77,00	19,25	19,25	38,50
SERM Lorraine Luxembourg - Etudes nord : - Etude d'optimisation des flux voyageurs en gare de Thionville - Etudes de développement de lignes BHNS transfrontalières avec le Luxembourg - Etudes d'amélioration du plan de voie de Thionville (AVP + PRO) - Etudes de la création d'une bifurcation à Metz-Sablons - Etudes de suppression des passages à niveau entre Metz et Luxembourg (AVP + PRO) - Etudes d'optimisation du block de signalisation entre Metz et Luxembourg (AVP + PRO) <i>Le montant "autres" correspond à la participation du Grand Duché de Luxembourg</i>	SNCF Réseau	26,60	6,65	6,65	13,30
Etude de suppression des passages à niveau entre Pagny et Nancy et de renforcement électrique entre Metz et Nancy	SNCF Réseau	9,50	4,75	4,75	0,00
Etudes de capacité des étoiles de Metz et de Nancy	SNCF Réseau	2,20	0,73	0,73	0,75
Etudes des sas fret de Woippy et de Bettembourg (AVP et PRO) <i>Le montant "autres" correspond à la participation du Grand Duché de Luxembourg</i>	SNCF Réseau	22,02	5,51	5,51	11,01
Création d'un "origine/terminus" à Blainville	SNCF Réseau	6,70	2,21	2,21	2,28
Réalisation de la voie multimodale pour bus à haut niveau de service - RD 653 - Thionville-Luxembourg	CD 57	18,0	4,50	1,80	11,70
Installations logistiques nécessaires au renforcement de l'offre sur l'axe Metz-Luxembourg - Montigny-les-Metz <i>Le montant "autres" correspond à la participation du Grand Duché de Luxembourg</i>	Région Grand Est	98,75	49,38	0,00	49,38
Détail SERM Mulhouse-Bâle					
Etude de capacité ligne Mulhouse - Mulheim	SNCF Réseau	2,00	1,00	1,00	0,00

Annexe 1 - Détails des opérations concernant les SERM, les ports et diverses études ferroviaires

Intitulé de l'opération	Maitre d'ouvrage	Besoins M€	Montant Région M€	Montant Etat M€	Montant Autres M€
Noeud de Mulhouse : modernisation gare de Mulhouse	SNCF Réseau	15,00	7,25	7,25	0,51
Etudes et premiers travaux préparatoires de raccordement ferroviaire de l'EuroAirport : - Etudes PRO et acquisitions foncières - premiers travaux préparatoires - déviation de réseaux <i>le montant "autres" intègre les participations de la Suisse et de l'Allemagne à hauteur de 63,1 M€</i>	SNCF Réseau, CeA	126,80	15,60	15,60	95,61
Détail SERM de Reims					
Aménagement ferroviaire des accès en gare de Reims : banalisation de voies et création d'un point remarquable	SNCF Réseau	15,50	5,12	5,12	5,27
Etude d'implantation d'une halte supplémentaire sur le Grand Reims	Grand Reims	10,00	1,00	1,00	8,00
Implantation d'un signal supplémentaire sur l'évitement d'Avenay	SNCF Réseau	1,00	0,33	0,33	0,34
Détail démarches communes aux SERM du Grand Est					
Etudes de préfiguration des SERM de Strasbourg, Lorraine-Luxembourg et Mulhouse-Bâle et étude préliminaire du SERM de Reims		8,55	4,28	4,28	0,00
Soutien aux pôles d'échanges multimodaux et parkings relais des SERM du Grand Est (<i>part Région via le dispositif DIRIGE</i>)	Collectivités	60,0		6,00	54,00

Détails études diverses des axes ferroviaires structurants

Modernisation réseau structurant - études ferroviaires et préparatoires : - Etudes pour développer la capacité fret en traversée du Grand Est, notamment pour les flux en provenance ou à destination de la Suisse - Etudes de capacité fret entre Hausbergen et Woippy - Etudes du shunt de Conflans-Jarny - Autres études capacitaires et prospectives ferroviaires	SNCF Réseau	20,70	10,35	10,35	0,00
Etude multimodale voyageurs dans le sud de la Haute-Marne	Région Grand Est	1,00	0,50	0,00	0,50
Etudes de suppression et mise en sécurité des passages à niveau entre Metz et Saverne	SNCF Réseau	3,70	1,83	1,85	0,02

Annexe 1 - Détails des opérations concernant les SERM, les ports et diverses études ferroviaires

Intitulé de l'opération	Maitre d'ouvrage	Besoins M€	Montant Région M€	Montant Etat M€	Montant Autres M€
Etudes d'amélioration des débouchés sud Lorraine	SNCF Réseau	8,10	3,24	3,24	1,62

Détail Port de Strasbourg

Développement des capacités multimodales (ferroviaires et fluviales) des terminaux du port de Strasbourg - 1ère tranche	Port Autonome de Strasbourg	18,25	5,02	5,48	7,76
Mise en conformité de la voie d'accès ferroviaire du site de Marckolsheim - 1ère tranche	Port Autonome de Strasbourg	1,80	0,36	0,36	1,08
Travaux d'extension du terminal conteneur du port de Lauterbourg	Port Autonome de Strasbourg	25,00	3,75	5,00	16,25

Détail Ports Mulhouse Rhin

Ports Mulhouse Rhin - Huningue Village-Neuf : Aménagement des voies ferrées du terminal nord et de la plate-forme	Ports de Mulhouse Rhin / EuroRhine Ports	1,70	0,21	0,34	1,15
Ports Mulhouse Rhin - Ottmarsheim : Aménagement du terminal trimodal et de ses équipements ferroviaires	Ports de Mulhouse Rhin / EuroRhine Ports	9,00	1,80	1,80	5,40

Détail Ports intérieurs lorrains

Nouveau Port de Metz - Extension du terminal conteneurs (phase 2) : études et 1ère phase travaux	SMO des Ports mosellans	1,80	0,54	0,36	0,90
Nouveau port de Metz - Extension de l'installation terminale embranchée (ITE) et des voies ferrées du terminal	SMO des Ports mosellans	4,84	1,45	0,97	2,42
Port de Nancy-Frouard - Rénovation et développement de l'installation terminale embranchée (ITE)	SMO des Ports mosellans	2,75	0,83	0,55	1,38
Port de Thionville-Illange - Remise en service et développement de l'installation terminale embranchée (ITE) et de ses voies de bouclage interne	SMO des Ports mosellans	7,35	2,21	1,47	3,68

Annexe 2 : autres opérations financées hors CPER Grand Est 2023-2027

Volet	Intitulé de l'opération	Maître d'ouvrage	Besoins M€	Montant Région M€	Montant Etat M€	Montant Autres M€	Autres financeurs
-------	-------------------------	------------------	------------	-------------------	-----------------	-------------------	-------------------

Soutien au mode ferroviaire

Mise au gabarit de tunnels	Etude de la mise au gabarit des tunnels entre Sarrebourg et Saverne (AVP)	SNCF Réseau	8,00	0,00	4,80	3,20	Union européenne, SNCF Réseau
Modernisation de triage	Modernisation du triage de la gare de Woippy	SNCF Réseau	39,00	0,00	39,00	0,00	
LDFT portées par la Région	Ligne Arches - Saint Dié	A préciser	17,12	17,12	0,00	0,00	
LDFT portées par la Région	Ligne Jarville Xeulilly	A préciser	0,58	0,58	0,00	0,00	
LDFT portées par la Région	Ligne Molsheim - Saint Dié	A préciser	50,05	50,05	0,00	0,00	
LDFT portées par la Région	Ligne Sélestat - Obernai	A préciser	5,96	5,96	0,00	0,00	
Sécurisation de passages à niveau	Programme régional d'aménagements de sécurité aux passages à niveau	Collectivités et SNCF Réseau	2,30	0,00	2,30	0,00	
			Besoins	Montant Région	Montant Etat	Montant Autres	
Total "Opérations ferroviaires"			123,01	73,71	46,10	3,20	

Soutien au mode fluvial

Autres projets	Contrat de canal des Ardennes	VNF	15,60	7,80	3,12	4,68	Collectivités
Autres projets	Contrat de canal des Vosges	VNF	5,20	2,60	1,04	1,56	Collectivités
Autres projets	Contrat de canal de la Meuse	VNF	14,53	7,25	2,91	4,36	
Autres projets	Aménagement d'un quai dans le secteur de la ZI Green Valley - Vosges	VNF	2,20	0,55	0,55	1,10	Collectivités
Développement réseau (grand gabarit)	Mise à grand gabarit du canal Bray-Nogent-Etudes (hors MOE travaux)	VNF	4,87	0,00	0,00	4,87	
Sécurité Voies navigables	Régénération et modernisation des barrages de navigation de la Moselle – Jouy-aux-Arches	VNF	1,00	0,00	1,00	0,00	
Sécurité Voies navigables	Régénération et modernisation des barrages de navigation de la Moselle - Villey-le-Sec, Chaudeney-sur-Moselle et Pont à Mousson	VNF	6,60	0,00	6,60	0,00	
			Besoins	Montant Région	Montant Etat	Montant Autres	
Total "Opérations fluviales"			50,00	18,20	15,22	16,57	

Fluvial	Mise à grand gabarit du canal Bray Nogent - Travaux	VNF	46,30	6,02	17,59	22,69	
---------	---	-----	-------	------	-------	-------	--

Soutien aux transports collectifs

Lauréats AAP TCSP PEM	3e ligne de BHNS – Ligne METTIS C	Metz Métropole	65,70	6,57	2,01	57,12	
-----------------------	-----------------------------------	----------------	-------	------	------	-------	--

Annexe 2 : autres opérations financées hors CPER Grand Est 2023-2027

Volet	Intitulé de l'opération	Maitre d'ouvrage	Besoins M€	Montant Région M€	Montant Etat M€	Montant Autres M€	Autres financeurs
Lauréats AAP TCSP PEM	Prolongement METTIS A	Metz Métropole	5,60	0,56	0,79	4,25	
Lauréats AAP TCSP PEM	BHNS Citezen – Thionville	Agglomération et autorité de transports de Thionville	260,0	6,50	10,16	243,34	
Lauréats AAP TCSP PEM	BHNS ligne 1	Grand Reims	54,40	5,44	9,14	39,82	
Lauréats AAP TCSP PEM	BHNS ligne 2	Grand Reims	84,80	8,48	5,46	70,86	
Lauréats AAP TCSP PEM	BHNS ligne bleue	Grand Nancy	77,60	7,76	6,60	63,24	
Lauréats AAP TCSP PEM	BHNS ligne jaune	Grand Nancy	59,60	5,96	7,68	45,96	
Lauréats AAP TCSP PEM	BHNS ligne orange	Grand Nancy	67,60	6,76	7,31	53,53	
Lauréats AAP TCSP PEM	BHNS ligne verte	Grand Nancy	93,40	9,34	10,70	73,36	
Lauréats AAP TCSP PEM	PEM Épernay	Agglomération d'Epernay CPC	8,30	0,88	1,14	6,28	
Lauréats AAP TCSP PEM	Extension ligne de bus G	EMS	11,50	0,00	0,95	10,55	
Lauréats AAP TCSP PEM	Extension tramway F vers l'ouest	EMS	98,80	0,00	15,12	83,68	
Lauréats AAP TCSP PEM	PEM Mundolsheim	EMS	1,70	0,68	0,25	0,77	
Lauréats AAP TCSP PEM	PEM Schiltigheim-Bischheim	EMS	8,01	3,20	0,75	4,06	
Lauréats AAP TCSP PEM	PEM Vendenheim	EMS	3,30	1,32	0,30	1,68	
Lauréats AAP TCSP PEM	Tramway nord et maillage centre-nord	EMS	166,60	0,00	23,52	143,08	
			Besoins	Montant Région	Montant Etat	Montant Autres	
Total "Opérations de transports collectifs"			1 066,91	63,45	101,88	901,58	
			Besoins	Montant Région	Montant Etat	Montant Autres	
TOTAL GENERAL OPERATIONS VALORISEES			1 286,22	161,38	180,79	944,03	