



RÉGION
**Nouvelle-
Aquitaine**



**AVENANT N° 4 AU
CONTRAT DE PLAN
ETAT-REGION 2015-2020
AQUITAINE**

PREAMBULE

L'élaboration du contrat de plan Etat-Région (CPER) Aquitaine signé le 23 juillet 2015 a été l'opportunité pour l'Etat, la Région, les départements et les agglomérations de partager une vision commune d'aménagement et de développement du territoire.

Dans le respect des orientations de ce contrat, cet avenant qui porte sur les volets ferroviaire et portuaire du volet mobilité multimodale, s'inscrit dans la démarche visant à conforter des opérations contribuant au renforcement de la cohésion et au développement de la région.

Concernant la rénovation et la modernisation du réseau ferroviaire, l'avenant consiste en un redéploiement des moyens financiers contractualisés afin de :

- réajuster l'accostage financier de certaines opérations (moindre subvention européenne, surcoût...)
- prendre en compte les résultats de l'audit ferroviaire sur les lignes de dessertes fines du territoire (études et/ou travaux de maintien des performances sur les lignes régionales),

Cet avenant ajoute également de nouvelles opérations notamment une première phase d'études pour le démarrage du RER Métropolitain et la désaturation du nœud de Bordeaux, la réalisation d'études et de travaux d'urgence en faveur des lignes Périgueux-Brive et Périgueux-Agen.

Les lignes suivantes sont modifiées :

Opérations – Montant (M€)	Maquette CPER 2015-2020						Avenant						Delta		Commentaires
	Etat	Région	SNCF Réseau	Autres collectivités	UE	Total	Etat	Région	SNCF Réseau	Autres collectivités	UE	Total	Etat	Région	
IPCS Bordeaux - Hendaye - Section Gazinet-Dax : études et premiers travaux	6,750	6,750	27,000		13,500	54,000	9,500	9,500	27,000		8,000	54,000	2,750	2,750	
Aménagements capacitaires Bordeaux - Hendaye en lien avec l'arrivée du Y basque - Aménagements Hendaye frontière	11,683	6,517	6,050		16,133	40,383	3,664	3,664	3,664		7,008	18,000	-8,019	-2,853	
Aménagements capacitaires Bordeaux - Hendaye en lien avec l'arrivée du Y basque - Évitements de Morcenx	1,303	0,000	2,606		1,303	5,212	0,000	0,000					-1,303	0,000	Opération annulée
Aménagements capacitaires Bordeaux - Hendaye en lien avec l'arrivée du Y basque - IFTE (station de Biganos)	0,200	0,200	0,070			0,470	0,000	0,000					-0,200	-0,200	Opération annulée
Aménagements capacitaires Bordeaux - Hendaye en lien avec l'arrivée du Y basque - Évitements Ychoux - études	0,333	0,333	0,333			0,999	0,000	0,000					-0,333	-0,333	Opération annulée
Bordeaux- Hendaye (IPCS Gazinet-Lamothe, IPCS Lamothe-Morcenx)							0,500	0,500				1,000	0,500	0,500	Opération nouvelle
Aménagements ferroviaires en sortie de Bordeaux (prog GPSO) - Études PRO	6,500	6,500	6,500	6,500		26,000	6,500	6,500	0,300	6,500	7,200	27,000			
Simultanéité des voies ABC en sortie Sud du nœud ferroviaire de Bordeaux	0,255	0,255	0,090			0,600	0,000	0,000					-0,255	-0,255	Opération annulée
RER Métropolitain – désaturation nœud de Bordeaux							2,000	2,000		2,000		6,000	2,000	2,000	Opération nouvelle
Cambo - St-Jean-Pied-de-Port - Travaux de régénération	14,667	14,667	14,667			44,001	15,786	15,786	16,961			48,533	1,119	1,119	
Lamothe - Arcachon Renouvellement caténaires + OA	0,230	0,230	0,230			0,690	0,480	0,480	0,230			1,190	0,250	0,250	
Périgueux - Limoges - Études de faisabilité de l'amélioration de la desserte via POLT	0,100	0,100		0,200		0,400	0,000	0,000					-0,100	-0,100	Opération inscrite au CPER Limousin
Levée des ralentissements - Premiers travaux	0,667	0,000	0,334			1,001	0,000	0,000					-0,667	0,000	Opération annulée
Agen - Niversac – EP							1,625	4,875				6,500	1,625	4,875	Opération nouvelle
Périgueux - Niversac – Brive							2,633	5,267				7,900	2,633	5,267	Opération nouvelle
TOTAL													0,000	13,020	

Pour l'Etat, ce redéploiement se fait à enveloppe financière constante. Les participations hors Etat-Région sont estimatives et n'ont pas de caractère contractuel.

Concernant la contribution à la mise en œuvre du projet stratégique du Grand port maritime de Bordeaux, l'avenant consiste en un redéploiement des moyens financiers contractualisés pour tenir compte du retrait de l'opérateur du projet de terminal à conteneurs du sud-ouest (TCSO) au Verdon, et de l'arrêt de la logistique de production de l'A380 sur le poste 700 de Pauillac, avec nécessité d'un ajustement des opérations initialement prévues en 2015 sur la dernière période de mise en œuvre du CPER 2015-2020.

1,479 M€ des crédits initialement prévus par l'Etat et le conseil régional pour le projet TCSO, et 1,200 M€ de crédits non utilisés sur les autres opérations, soit achevée pour l'approfondissement du chenal, soit d'enveloppe moindre pour les études prospectives et actions commerciales, sont ainsi redéployés en faveur d'opérations visant à développer les activités industrielles (objectif 1.3.2), et portant :

- d'une part sur la modernisation et l'accessibilité du terminal de Bassens affecté au transport de conteneurs ;
- d'autre part sur des investissements indispensables à l'optimisation de certains terminaux de façon à développer des activités ancrées dans le territoire métropolitain telles que les vrac industriels, les matériaux de construction, le fret roulant ou le transport de colis-lourds.

Cette redéfinition des opérations s'effectue en cohérence avec les actions inscrites dans le contrat de partenariats et de projets 2019-2020 entre le Grand Port Maritime de Bordeaux, Bordeaux-Métropole, le Département de la Gironde et la Région Nouvelle-Aquitaine signé le 27 mai 2019, qui comprend notamment une action destinée à reprendre les réflexions sur l'avenir du terminal du Verdon.

Les montants globalement inscrits par l'Etat et la Région ne sont pas modifiés et restent fixés respectivement à 14,02 M€ et 9 M€.

N°	Mobilité multimodale (en M€)	Crédits contractualisés						Autres financeurs	
		Signature CPER		Avenant		Delta		GPMB	Collectivités locales *
		Etat BOP 203	Région	Etat BOP 203	Région	Etat BOP 203	Région		
1.3	Contribuer à la mise en œuvre du projet stratégique du Grand port maritime de Bordeaux	14,020	9,000	14,020	9,000	0,000	0,000	24,630	1,560
1.3.1	Augmenter la capacité d'accueil des navires	8,420		8,400		-0,020		3,600	
1.3.1.1	Approfondissement du chenal	8,420		8,400		-0,020		3,600	
1.3.2	Développer les activités industrielles	2,900	4,350	3,779	6,147	0,879	1,797	11,789	1,560
1.3.2.1	Modernisation et extension des installations portuaires (augmentation de capacité des voies ferrées portuaires, modernisation des quais, extension des terre-pleins et des capacités de stockage, ...)	2,900	4,350	3,779	6,147	0,879	1,797	11,789	1,560
1.3.3	Développer la filière conteneurs	2,600	3,450	1,821	2,753	-0,779	-0,697	8,361	
1.3.3.1	Modernisation du terminal feeder	2,600	3,450	1,821	2,753	-0,779	-0,697	8,361	
1.3.4	Mener des études prospectives	0,100	0,500	0,020	0,100	-0,080	-0,400	0,380	
1.3.4.1	Etudes pour programmations ultérieures	0,100	0,500	0,020	0,100	-0,080	-0,400	0,380	
1.3.5	Faire connaître et valoriser le port de Bordeaux		0,700				-0,700	0,500	
1.3.5.1	Actions commerciales		0,700				-0,700	0,500	

* Montants estimés à titre indicatif

Dans l'esprit de ce qui précède :

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

et

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

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

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

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

Vu les circulaires du Premier ministre n°5670-SG du 2 août 2013, n°5689-SG du 15 novembre 2013 et n°5730-SG du 31 juillet 2014 relatives à la nouvelle génération de contrats de plan Etat-Région ;

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

Vu le Contrat de plan Etat-Région signé le 23 juillet 2015 entre le Préfet de la région Aquitaine et le Président du Conseil régional d'Aquitaine, en présence du Premier ministre ;

Vu l'avenant n°1 aux CPER Aquitaine, Limousin et Poitou-Charentes du 9 mars 2017 ;

Vu l'avenant n° 2 au CPER Aquitaine du 25 juin 2019 ;

Vu l'avis favorable du Commissariat Général à l'Egalité des Territoires en date du 12 décembre 2019 sur le projet d'avenant ;

Vu l'avis du Conseil économique, social et environnemental régional sur le projet d'avenant ;

Vu la délibération du Conseil régional n° 2019.1764.SP en date du 21 octobre 2019 portant approbation du projet et autorisant le Président à signer l'avenant au CPER de l'ex région Aquitaine;

conviennent de ce qui suit :

Article 1 : IPCS Bordeaux – Hendaye – section Gazinet-Dax : études et premiers travaux - Opération n° 1.2.1.1

Afin de prendre en compte une moindre subvention européenne (8M€ au lieu de 13M€) par l'Etat et la Région, l'opération 1.2.1.1 du CPER Aquitaine est ainsi modifiée :

" L'opération globale sur la section Morcenx-Dax consiste en la création d'installations permanentes de contre-sens (IPCS) avec :

- l'implantation de points de changement de voie franchissables ;
- un équipement en signalisation à contre-sens par bloc permissif pour une circulation à contre-sens à la même vitesse qu'en sens normal à 160 km/h ;
- de nouveaux postes de signalisation pour la commande des installations et la mise en œuvre d'une télécommande depuis Morcenx ;
- les travaux de déploiement des installations de télécommunications et les remaniements de caténaires nécessaires entre Morcenx et Dax.

L'ensemble des engagements de l'Etat au titre du BOP 203 Infrastructures et Services de Transports et de la Région au titre du volet ferroviaire correspond à un engagement total de :

Financiers	Montant en M €
Etat	9,500
Région	9,500
SNCF Réseau	27,000
Europe	8,000
Total	54,000

"

Article 2 : Aménagements capacitaires Bordeaux - Hendaye en lien avec l'arrivée du Y Basque – Aménagements Hendaye frontière – Opération n°1.2.1.2

L'accostage de l'opération étant réajusté à hauteur de 18 M€, l'opération 1.2.1.2 du CPER Aquitaine est ainsi modifiée :

" L'opération consiste en la modification du plan de voies en gare d'Hendaye, la création d'une voie principale à écartement mixte, la suppression du régime d'arrêt général et la mise en place d'un système de suivi des trains.

L'ensemble des engagements de l'Etat au titre du BOP 203 Infrastructures et Services de Transports et de la Région au titre du volet ferroviaire correspond à un engagement total de :

Financiers	Montant en M €
Etat	3,664
Région	3,664
SNCF Réseau	3,664
Europe	7,008
Total	18,000

"

Article 3 : Aménagements capacitaires Bordeaux - Hendaye en lien avec l'arrivée du Y Basque – Evitements de Morcenx – Opération n°1.2.1.3

L'intérêt technique de l'opération n'étant pas consolidé, l'opération n° 1.2.1.3 est annulée.

Article 4 : Aménagements capacitaires Bordeaux - Hendaye en lien avec l'arrivée du Y Basque – IFTE (Station de Biganos) – Opération n°1.2.1.4

L'intérêt technique de l'opération n'étant pas consolidé, l'opération n° 1.2.1.4 est annulée.

Article 5 : Aménagements capacitaires Bordeaux - Hendaye en lien avec l'arrivée du Y Basque – Evitements d'Ychoux (études) – Opération n°1.2.1.5

L'intérêt technique de l'opération n'étant pas consolidé, l'opération n° 1.2.1.5 est annulée.

Article 6 : Bordeaux - Hendaye (IPCS Gazinet-Lamothe, IPCS Lamothe-Morcenx) – Opération n°1.2.1.9

Il est créé une opération nouvelle n° 1.2.1.9 afin d'engager une première phase d'études pour la mise en oeuvre d'installation permanente à contre sens (IPCS) entre Gazinet - Lamothe et Lamothe -Morcenx. Cette opération est intégrée ainsi qu'il suit :

" L'opération consiste en l'engagement d'une première phase d'études pour la mise en oeuvre d'installation permanente à contre sens (IPCS) entre Gazinet - Lamothe et Lamothe – Morcenx.

L'ensemble des engagements de l'Etat au titre du BOP 203 Infrastructures et Services de Transports et de la Région au titre du volet ferroviaire correspond à un engagement total de :

<i>Financeurs</i>	<i>Montants en M €</i>
Etat	0,500
Région	0,500
SNCF Réseau	0,000
Total	1,000

"

Article 7 : Aménagements ferroviaires en sortie de Bordeaux (AFSB) – Etudes de projet – Opération n°1.2.2.1

Afin de prendre en compte une moindre subvention européenne (3,6M€ au lieu de 7,2M€) par l'Etat et la Région, et un accostage de l'opération augmenté à hauteur de 27 M€, l'opération 1.2.2.1 du CPER Aquitaine est ainsi modifiée :

" Les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux portent sur 12 km de la ligne existante Bordeaux-Sète et consistent essentiellement en :

- la réalisation d'une troisième voie principale entre la gare de triage d'Hourcade et Saint-Médard-d'Eyrans ;*
- la réalisation d'une quatrième voie au droit des points d'arrêt ;*
- une réorganisation des circulations et un réaménagement des voies, sans création de voie supplémentaire sur la ville de Bègles jusqu'à la gare de triage d'Hourcade ;*
- un réaménagement en pôles d'échanges multimodaux de la gare existante de Bègles et des haltes existantes de Villenave-d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans ;*
- la suppression des 6 passages à niveau situés sur Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans ;*
- une base travaux permettant d'assurer la construction du projet et la pose des équipements ferroviaires prévue sur une partie de la gare de triage d'Hourcade au Sud de Bordeaux (communes de Bègles et de Villenave-d'Ornon).*

Seules les études de niveau projet sont inscrites pour un montant de 27 M€. L'ensemble des engagements de l'Etat au titre du BOP 203 Infrastructures et Services de Transports et de la Région au titre du volet ferroviaire correspond à un engagement total de :

<i>Financeurs</i>	<i>Montants en M €</i>
Etat	6,500
Région	6,500
<i>Autres collectivités</i>	6,500
<i>SNCF Réseau</i>	0,300
<i>Europe</i>	7,200
Total	27,000

"

Article 8 : Simultanéité des voies ABC en sortie Sud du nœud ferroviaire de Bordeaux– Opération n°1.2.2.4

L'intérêt technique de l'opération n'étant pas consolidé, l'opération n° 1.2.2.4 est annulée.

Article 9 : RER Métropolitain – Désaturation du nœud ferroviaire de Bordeaux – Opération n° 1.2.2.5

Il est créé une opération nouvelle n° 1.2.2.5 afin d'engager une première phase d'études dans le cadre du projet de RER Métropolitain et la désaturation du nœud de Bordeaux. Cette opération est intégrée ainsi qu'il suit :

" *L'opération consiste en l'engagement d'une première phase d'études dans le cadre du projet de RER Métropolitain et la désaturation du nœud de Bordeaux.*

L'ensemble des engagements de l'Etat au titre du BOP 203 Infrastructures et Services de Transports et de la Région au titre du volet ferroviaire correspond à un engagement total de :

<i>Financeurs</i>	<i>Montants en M €</i>
Etat	2,000
Région	2,000
<i>Bordeaux Métropole</i>	2,000
<i>SNCF Réseau</i>	0,000
Total	6,000

"

Article 10 : Cambo-les-Bains – Saint-Jean-Pied-de-Port – Travaux de régénération - Opération n°1.2.3.1

Afin de prendre en compte le surcoût de l'opération augmenté, l'opération 1.2.3.1 du CPER Aquitaine est ainsi modifiée :

" *La ligne entre Bayonne et Saint-Jean-Pied-de-Port, d'une longueur de 52 km, fait l'objet d'un renouvellement total des installations sur l'ensemble de la section.*

Lors du précédent CPER, une première phase de modernisation de la ligne entre Bayonne et Saint-Jean-Pied-de-Port a été engagée sur le tronçon le plus proche de l'agglomération bayonnaise entre Bayonne et Cambo-les-Bains. Cette section a été modernisée en 2010.

Dans le cadre du présent CPER, l'opération consiste à poursuivre les travaux de régénération de la ligne sur la section entre Cambo-les-Bains et Saint-Jean-Pied-de-Port, ainsi que la mise en accessibilité des quais des gares de Cambo-les-Bains et Saint-Jean-Pied-de-Port.

L'ensemble des engagements de l'Etat au titre du BOP 203 Infrastructures et Services de Transports et de la Région au titre du volet ferroviaire correspond à un engagement total de :

<i>Financeurs</i>	<i>Montants en M €</i>
Etat	15,786
Région	15,786
<i>SNCF Réseau</i>	<i>16,961</i>
Total	48,533

"

Article 11 : Lamothe – Arcachon – Renouvellement des caténaires et des ouvrages d'art - Opération n°1.2.2.2

Afin de prendre en compte des travaux de maintien des performances de la ligne, l'opération 1.2.2.2 du CPER Aquitaine est ainsi modifiée :

" L'opération consiste en la réalisation de premières études et de travaux de maintien des performances de la ligne.

L'ensemble des engagements de l'Etat au titre du BOP 203 Infrastructures et Services de Transports et de la Région au titre du volet ferroviaire correspond à un engagement total de :

<i>Financeurs</i>	<i>Montants en M €</i>
Etat	0,480
Région	0,480
<i>SNCF Réseau</i>	<i>0,230</i>
Total	1,190

"

Article 12 : Périgueux – Limoges : Etudes de faisabilité de l'amélioration de la desserte de Périgueux-Limoges via le POLT - Opération n°1.2.3.7

L'opération étant programmée dans le CPER Limousin, l'opération n° 1.2.3.7 est annulée.

Article 13 : Levée des ralentissements – premiers travaux – Opération n°1.2.3.8

L'intérêt technique de l'opération n'étant pas consolidé, l'opération n° 1.2.3.8 est annulée.

Article 14 : Agen – Niversac : Etudes préliminaires de régénération de la voie et travaux de maintien de la performance - Opération n°1.2.3.12

Il est créé une opération nouvelle n° 1.2.3.12 concernant la ligne Agen-Niversac, afin de permettre la réalisation de travaux d'urgence pour le maintien des performances, et d'engager des études de régénération. Cette opération est intégrée ainsi qu'il suit :

" L'opération consiste en la réalisation de travaux d'urgence pour le maintien des performances de la ligne, et l'engagement d'études de régénération.

L'ensemble des engagements de l'Etat au titre du BOP 203 Infrastructures et Services de Transports et de la Région au titre du volet ferroviaire correspond à un engagement total de :

<i>Financeurs</i>	<i>Montants en M €</i>
Etat	1,625
Région	4,875

<i>SNCF Réseau</i>	<i>0,000</i>
<i>Total</i>	<i>6,500</i>

"

Article 15 : Périgueux - Niversac - Brive : Etudes préliminaires de régénération de la voie et travaux de maintien de la performance - Opération n°1.2.3.13

Il est créé une opération nouvelle n° 1.2.3.13 concernant la ligne Périgueux-Niversac-Brive, afin de permettre la réalisation de travaux d'urgence pour le maintien des performances, et d'engager des études de régénération. Cette opération est intégrée ainsi qu'il suit :

" L'opération consiste en la réalisation de travaux d'urgence pour le maintien des performances de la ligne, et l'engagement d'études de régénération.

L'ensemble des engagements de l'Etat au titre du BOP 203 Infrastructures et Services de Transports et de la Région au titre du volet ferroviaire correspond à un engagement total de :

<i>Financeurs</i>	<i>Montants en M €</i>
<i>Etat</i>	<i>2,633</i>
<i>Région</i>	<i>5,267</i>
<i>SNCF Réseau</i>	<i>0,000</i>
<i>Total</i>	<i>7,900</i>

"

Article 16 : Contribuer à la mise en œuvre du projet stratégique du Grand port maritime de Bordeaux – Enjeu 1.3

Afin de permettre un redéploiement des moyens financiers contractualisés, pour tenir compte du retrait de l'opérateur du projet de terminal à conteneurs du sud-ouest (TCSO) au Verdon, et à l'arrêt de la logistique de production de l'A380 sur le poste 700 de Pauillac, avec nécessité d'un ajustement des opérations initialement prévues en 2015 sur la dernière période de mise en œuvre du CPER 2015-2020, le chapitre 1.3 du CPER Aquitaine est modifié ainsi qu'il suit :

"1.3. Contribuer à la mise en œuvre du projet stratégique du Grand port maritime de Bordeaux

Enjeux

Situé sur le plus vaste estuaire d'Europe, le Grand port maritime de Bordeaux (GPMB) dispose de sept terminaux portuaires spécialisés. En 2013, le trafic global de marchandises, essentiellement composées d'hydrocarbures (47 %) et de céréales (18 %), s'est élevé à près de 9,1 millions de tonnes contre 8,2 millions de tonnes en 2012, soit une hausse de +10,5 %. Les importations, principalement en provenance des pays de la zone euro, représentaient 71 % des échanges en volume.

Dans le cadre de la stratégie nationale de relance portuaire adoptée en mai 2013, le projet stratégique du GPMB a identifié en partenariat avec les acteurs liés à l'activité du port, huit objectifs opérationnels de développement, dont six font l'objet d'actions inscrites au volet mobilité du contrat de plan, et deux au volet territorial métropolitain du contrat de plan.

Sous diverses contraintes liées notamment au retrait de l'opérateur du projet de terminal à conteneurs du sud-ouest au Verdon (projet TCSO) et à l'arrêt de la logistique de production de l'A380 sur le poste 700, le GPMB doit réorienter une partie de ses investissements afin d'accompagner le redéploiement de son activité portuaire. Ainsi, un ajustement des opérations initialement prévues en 2015 s'impose sur la dernière période de mise en œuvre du CPER.

Ces modifications portent pour l'essentiel sur 2 grandes séries d'opérations, d'une part la remise à niveau du terminal feeder de Bassens pour préserver les acquis du port en matière de transport conteneurisé et lui

permettre, à terme, d'envisager un nouveau plan de croissance, et d'autre part, des investissements visant à reconfigurer certains terminaux pour leur permettre d'accueillir, dans des conditions optimales et compétitives, des secteurs d'activité ancrés dans le développement du territoire tels que les vracs industriels, les matériaux de construction, le fret roulant ou le transport de colis-lourds.

Objectif poursuivi :

Développer l'activité et le trafic du GPMB

Programme d'action

1.3.1. Augmenter la capacité d'accueil des navires

1.3.1.1. Approfondissement du chenal

L'opération a pour objectif d'améliorer les accès maritimes du GPMB afin de s'adapter à l'évolution de la flotte mondiale et accueillir sur ses terminaux des navires de plus grande dimension.

Elle concerne l'ensemble du chenal de navigation entre le Verdon-sur-Mer et Bassens, qui s'étend sur une longueur de 100 kilomètres, et qui permet l'accès aux sept terminaux portuaires du port de Bordeaux. Le transit s'élève à 1 600 navires par an pour un trafic d'environ 8,5 millions de tonnes.

Les travaux consistent à draguer environ 8,3 millions de m³ de matériaux meubles, vase et sable, sur environ 69 kilomètres. Ils sont essentiellement concentrés sur les zones qui font d'ores et déjà l'objet des dragages d'entretien réguliers. Ces sédiments seront déposés dans les zones d'immersion autorisées. Une partie des sables pourra être réutilisée pour des opérations de mise hors d'eau de terrain sur les terminaux de Grattequina et Bassens.

Ces travaux sont couverts par une autorisation de dragage du chenal de navigation délivrée en 2006 pour une durée de 10 ans. Un dossier de renouvellement de cette autorisation est en cours de préparation. Par ailleurs, l'opération comprend des actions visant à améliorer les conditions de sécurité et de navigation sur l'estuaire pour les navires ayant les tirants d'eau les plus importants : amélioration du réseau marégraphique, acquisition d'un progiciel adapté aux montées et descentes des navires, amélioration des relevés bathymétriques, modélisation hydrodynamique....

Le coût global de l'opération est de 12 M€ financé par l'État pour 8,400 M€ et le GPMB pour 3,600 M€.

1.3.2. Développer les activités industrielles

1.3.2.1. Modernisation et extension des installations portuaires

Le GPMB assure la gestion de sept terminaux portuaires répartis sur environ 100 kilomètres le long de l'estuaire de la Gironde, et notamment :

- le terminal de Bassens qui centralise plus d'un tiers du trafic portuaire (conteneurs, produits issus du recyclage, céréales, graines oléagineuses, vracs industriels, produits forestiers, colis lourds) et constitue un pôle logistique majeur autour d'une vaste zone industrialo-portuaire ;
- Le terminal d'Ambès qui rassemble plusieurs entreprises pétrochimiques et de stockage de produits liquides en vracs, en majorité des hydrocarbures, dont la région Aquitaine forme l'hinterland ;
- Le terminal de Grattequina en cours d'aménagement qui accueillera des bateaux multivrac ainsi que le transport de colis lourds et de grande longueur de type éolienne.
- Le terminal du Verdon, initialement dédié au conteneur, et dont le développement a subi un coup d'arrêt avec le retrait de l'opérateur du projet TCSO, mais qui dispose d'excellentes capacités nautiques, de terre-pleins et d'une zone arrière aménageable.

Ces sites situés autour de l'agglomération bordelaise exigent de façon permanente des adaptations aux attentes des industriels et des manutentionnaires travaillant ou voulant s'implanter sur le port.

L'une des opérations ainsi prévue consistera à renforcer progressivement les voies ferroviaires portuaires du terminal de Bassens, propriété du port de Bordeaux depuis 2008, en les rendant aptes à supporter la charge D à l'instar de la voie desservant le site du Verdon. Elle permettra ainsi d'élargir les perspectives de développement des trafics actuels du port et la recherche de nouveaux trafics au sein de l'hinterland.

Une seconde opération consistera à réaliser des travaux de modernisation des quais, d'extension des terre-pleins, ou d'adaptation des hangars sur les sites considérés : création de nouveaux pontons pour accueillir de nouvelles activités, adaptation des terre-pleins existants aux nouvelles pratiques de manutention du fait du développement de nouveaux trafics, adaptation des hangar et des terre-pleins de stockage en bord à quai, sécurisation des terminaux...

Parallèlement, dans le cadre de la convention de coopération Région-Département-Métropole-GPMB, le devenir du site du Verdon fera l'objet d'un groupe de travail ayant pour objet de faire émerger un nouveau projet de territoire sur ces espaces portuaires.

Les travaux seront engagés sur la durée résiduelle du CPER. Le coût global des opérations de modernisation et d'extension des installations portuaires est de 23,275 M€ dont, 3,779 M€ financés par l'État, 6,147 M€ par la Région, 11,789 M€ par le GPMB. Les autres collectivités sont sollicitées pour 1,560 M€.

1.3.3. Développer la filière conteneurs

1.3.3.1. Modernisation du terminal feeder

Le GPMB a identifié la filière conteneur comme un axe stratégique de son développement et souhaite poursuivre cet objectif. Avec le retrait de l'opérateur pressenti sur le projet de terminal à conteneurs du sud-ouest (TCSO), l'arrêt d'une ligne maritime et l'absence de projet alternatif crédible à court terme, cet objectif stratégique doit trouver un nouveau terrain d'expression.

Avec les volumes de conteneurs actuellement traités sur le port de Bordeaux, le site de Bassens retrouve toute sa pertinence. Le port va donc, dans un premier temps, engager rapidement une série de travaux visant à remettre à niveau ce terminal portuaire aux standards de la profession et accroître ses capacités afin d'envisager l'accueil de nouvelles escales.

Cette opération permettra de préserver et de crédibiliser la présence de place portuaire de Bordeaux sur le marché du transport de conteneurs. Elle permettra par ailleurs au port de travailler à des étapes ultérieures qui pourront, le cas échéant, inclure la relance de nouveaux projets sur le site du Verdon sur des bases consolidées, durables et multimodales. Les réserves foncières du site du Verdon permettent d'envisager le développement d'activités logistiques et industrielles directement sur le site.

L'opération comprend plusieurs actions majeures :

- La sécurisation du terminal (clôture, plan de circulation, aménagement des accès)*
- L'extension de capacité (démolition d'entrepôts, réfection des TP, organisation des espaces)*
- La réfection des réseaux (voies ferrées, alimentation électrique, eau)*
- Les services annexes (Poste d'Inspection Frontalier, parking sécurisé)*

Le coût global de l'opération (12,935 M€) est financé par l'Etat (1,821 M€), la Région (2,753 M€) et le GPMB (8,361 M€).

1.3.4. Mener des études prospectives

1.3.4.1. Études pour programmations ultérieures

La nouvelle politique européenne des transports a défini neuf corridors multimodaux transeuropéens stratégiques (Réseau Trans Européen – Transport, RTE-T) sur lesquels doivent se concentrer les investissements de l'Union européenne et des États membres jusqu'en 2030, date à laquelle les corridors

devront être totalement opérationnels.

Dans ce cadre, Bordeaux constitue un nœud multimodal et notamment maritime du corridor atlantique, et le développement de son port exige la réalisation d'études prospectives qui auront pour but d'intégrer le port de Bordeaux dans cette vision européenne ambitieuse et à long terme tout en l'ancrant dans son territoire.

Ces études pourront couvrir les thèmes suivants : assistance à l'intégration du port de Bordeaux dans le corridor atlantique européen, développement de nouvelles chaînes logistiques innovantes, développement de la multimodalité (logistique urbaine et fluviale, autoroutes de la mer....), réduction de l'empreinte carbone et des gaz toxiques dans la zone industrialo-portuaire, développement et application d'innovations technologiques et organisationnelles visant à améliorer la performance du port comme : production d'énergies renouvelables, captage de CO2, mise en œuvre d'une stratégie d'écologie industrielle....

Le coût global de l'opération (0,500 M€) est financé par l'Etat (0,020 M€), la Région (0,100 M€) et le GPMB (0,380 M€).

1.3.5. Faire connaître et valoriser le port de Bordeaux

1.3.5.1. Actions commerciales

Le développement du port de Bordeaux à l'international impose une politique commerciale active à mener en partenariat avec les collectivités locales, les opérateurs ferroviaires, les professionnels des filières concernées, le réseau des ports.

Cette politique commerciale comporte plusieurs volets : promotion, prospection de nouveaux marchés, représentation en continu sur certains grands marchés porteurs (Chine, Brésil, États-Unis pour la filière croisières), soutien de filières par des aménagements tarifaires adaptés, développement de la multimodalité grâce à des rapprochements avec les opérateurs ferroviaires et fluviaux.

Le coût global de l'opération est de 0,500 M€, réparti régulièrement sur la durée du CPER est financé par le GPMB."

Article 17 : Maquettes financières

Les maquettes financières du CPER Aquitaine des opérations concernées par le présent avenant, sont modifiées et remplacées par les maquettes ci-après :

N°	Mobilité multimodale (en M€)	Crédits contractualisés		Autres financeurs		Crédits valorisés Etat	Crédits Européens *
		BOP 203 Etat	Région	Organismes	Collectivités locales *		
1.2	Rénover et moderniser le réseau ferroviaire	BOP 203 121,345	218,314	SNCF Réseau 109,430	38,050	6,000	50,408
1.2.1	Accroître les capacités de circulation du réseau ferroviaire structurant	30,164	32,164	54,414	11,750	0,000	15,008
1.2.1.1	IPCS Bordeaux-Hendaye section Gazinet-Dax : études et premiers travaux	9,500	9,500	27,000			8,000
1.2.1.2	Aménagements capacitaires Bordeaux-Hendaye en lien avec l'arrivée du Y basque - Aménagements Hendaye frontière	3,664	3,664	3,664			7,008
1.2.1.3	Aménagements capacitaires Bordeaux-Hendaye en lien avec l'arrivée du Y basque - Evitements de Morcenx	Opération annulée					
1.2.1.4	Aménagements capacitaires Bordeaux-Hendaye en lien avec l'arrivée du Y basque - IFTE (station de Biganos)	Opération annulée					
1.2.1.5	Aménagements capacitaires Bordeaux-Hendaye en lien avec l'arrivée du Y basque - Evitements d'Ychoux (études)	Opération annulée					
1.2.1.6	Etudes préparatoires au prochain CPER	1,500	1,500	1,500			
1.2.1.7	Mesure compensatoire de l'AFAT – Desserte routières de Tarnos par la RD85	2,000	2,000		4,000		
1.2.1.8	Accessibilité dans les gares nationales et régionales	13,000	15,000	22,250	7,750		
1.2.1.9	Bordeaux-Hendaye (IPCS Gazinet-Lamothe, IPCS Lamothe-Morcenx)	0,500	0,500				
1.2.2	Accroître les capacités de circulation des nœuds ferroviaires d'importance nationale	18,696	18,696	11,369	13,500	0,000	16,200
1.2.2.1	Aménagements ferroviaires en sortie de Bordeaux – Etudes de projet	6,500	6,500	0,300	6,500		7,200
1.2.2.2	Restructuration de la gare de Bayonne et adaptation du plateau ferroviaire	10,000	10,000	11,000	5,000		9,000
1.2.2.3	Nœud ferroviaire de Bordeaux – Renforcement des installations fixes de traction électrique	0,196	0,196	0,069			
1.2.2.4	Simultanéité des voies ABC en sortie Sud du nœud ferroviaire de Bordeaux	Opération annulée					
1.2.2.5	RER Métropolitain – désaturation du nœud ferroviaire de Bordeaux	2,000	2,000		2,000		
1.2.3	Pérenniser les lignes et dessertes ferroviaires régionales ; développer les capacités de circulation du réseau ferroviaire régional	72,485	161,454	43,651	10,800	0,000	19,200
1.2.3.1	Cambo-les-bains – Saint-Jean-Pied-de-Port – Travaux de régénération	15,786	15,786	19,961			
1.2.3.2	Lamothe – Arcachon : renouvellement des caténaires + ouvrages d'art	0,480	0,480	0,230			
1.2.3.3	Voie ferrée de ceinture – Renouvellement de caténaires + ouvrages d'art	5,433	5,433	5,433			
1.2.3.4	Actualisation de l'audit du réseau	0,100	0,100	0,100			
1.2.3.5	Amélioration de la desserte de Bergerac	27,678	34,763	14,677	6,750		
1.2.3.6	Etudes d'amélioration de la desserte de Pau	0,250	0,250	0,250	0,250		
1.2.3.7	Périgueux-Limoges : Etudes de faisabilité de l'amélioration de la desserte de Périgueux-Limoges	Opération annulée					
1.2.3.8	Levée des ralentissements – premiers travaux	Opération annulée					
1.2.3.9	Oloron-Bedous – Suppression du passage à niveau n° 50	1,500	4,500				
1.2.3.10	Bordeaux-Le Verdon – Aménagements capacitaires et renouvellement des caténaires	17,000	17,000	6,000			
1.2.3.11	Oloron-Bedous – Reprise des circulations		73,000		3,800		19,200
1.2.3.12	Agen-Niversac : Etudes préliminaires de régénération de la voie et travaux de maintien de la performance	1,625	4,875				
1.2.3.13	Périgueux-Niversac-Brive : Etudes préliminaires de régénération de la voie et travaux de maintien de la performance	2,633	5,267				
1.2.4	Améliorer la desserte ferroviaire des grands ports maritimes	0,000	6,000	0,000	2,000	6,000	0,000
1.2.4.1	Accessibilité ferroviaire du Grand port de Bordeaux : restructuration de la voie ferroviaire du Bec d'Ambès		6,000		2,000	6,000	

* Montants estimés à titre indicatif

N°	Mobilité multimodale (en M€)	Crédits contractualisés		Autres financeurs		Crédits valorisés Etat	Crédits Européens *
		BOP 203 Etat	Région	Organismes	Collectivités locales *		
1.3	Contribuer à la mise en œuvre du projet stratégique du Grand port maritime de Bordeaux	BOP 203 14,020	9,000	GPMB 24,630	1,560		
1.3.1	Augmenter la capacité d'accueil des navires	8,400		3,600			
1.3.1.1	Approfondissement du chenal	8,400		3,600			
1.3.2	Développer les activités industrielles	3,779	6,147	11,789	1,560		
1.3.2.1	Modernisation et extension des installations portuaires (augmentation de capacité des voies ferrées portuaires, modernisation des quais, extension des terre-pleins et des capacités de stockage, ...)	3,779	6,147	11,789	1,560		
1.3.3	Développer la filière conteneurs	1,821	2,753	8,361			
1.3.3.1	Modernisation du terminal feeder	1,821	2,753	8,361			
1.3.4	Mener des études prospectives	0,020	0,100	0,380			
1.3.4.1	Etudes pour programmations ultérieures	0,020	0,100	0,380			
1.3.5	Faire connaître et valoriser le port de Bordeaux			0,500			
1.3.5.1	Actions commerciales			0,500			

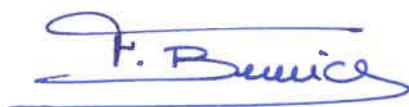
* Montants estimés à titre indicatif

Article 18: Dispositions générales

La préfète de région et le président du conseil régional assurent conjointement la mise en œuvre du présent contrat.

Le présent avenant prend effet à compter de la signature par l'ensemble des parties. **13 JAN. 2020**

La préfète de la région
Nouvelle-Aquitaine



Fabienne BUCCIO

Le président du conseil régional
Nouvelle-Aquitaine



Alain ROUSSET