



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
NORMANDIE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**RÉGION  
NORMANDIE**

# Projet

**Avenant « mobilités » pour le volet mobilités 2023-2027  
Contrat de plan État-Région 2021-2027 pour la Normandie**



**L'État et la Région se mobilisent en faveur de la relance et  
de la résilience en Normandie**

# AVENANT MOBILITÉS 2023-2027 du CONTRAT DE PLAN ÉTAT-REGION NORMANDIE 2021-2027

Entre

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

et

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

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

Vu le mandat de négociation du Premier Ministre au Préfet de région en date du 23 octobre 2020,

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

Vu le protocole d'accord État-Région pour la mise en œuvre du contrat de plan 2021-2027 signé le 15 novembre 2022,

Vu le protocole d'accord État-Région pour la mise en œuvre du volet mobilité 2023-2027 du contrat de plan 2021-2027 signé le 12 juillet 2024,

Vu l'avis rendu par le Conseil Économique Social et Environnemental Régional en date du 20 juin 2024 sur le protocole d'accord État-Région pour la mise en œuvre du volet mobilité 2023-2027 du contrat de plan 2021-2027

Vu l'avis de l'autorité environnementale de l'avenant « mobilité » en date du 24 octobre 2024

Vu la consultation du public réalisée du

Vu l'avis rendu par le Conseil Économique Social et Environnemental Régional en date du

Vu la délibération du Conseil Régional de Normandie en date du 15 novembre 2022 autorisant par délégation la commission permanente du Conseil Régional de Normandie pour adopter le contrat de Plan État-Région 2021-2027 pour la Normandie et ses avenants

Vu le courrier de la Directrice Générale des Collectivités Locales en date du autorisant le Préfet de région à signer le contrat de plan État-Région,

IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

## **Article 1: Objet de l'avenant « mobilités »**

L'avenant concerne le volet « mobilités » 2023-2027 du Contrat de Plan Etat Région (CPER) 2021-2027 pour lesquelles l'État et la Région souhaitent concentrer leurs crédits :

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

Cet avenant remplace le point 2.2 « se projeter sur la période 2023-2027 » du CPER 2021-2027.

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

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

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

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

**\* Fret ferroviaire avec 40 millions d'euros**

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

L'avenant vise également à mettre en place des indicateurs de suivi permettant d'évaluer la décarbonation des transports. C'est l'objet de l'article 2.

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

\* \* \*

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

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

Afin de tendre vers une mobilité plus durable pour les personnes et les marchandises, il convient de mettre en place un observatoire commun qui permettra de suivre des indicateurs et de tendre vers des objectifs cibles pour 2025 et 2027. L'atteinte ou non de ces objectifs pourra donner lieu à d'éventuels avenants à ce CPER et servira pour les prochaines contractualisations.

Ces indicateurs devront répondre aux indicateurs de suivi proposées par l'évaluation environnementale concernant la réalisation des projets ou les résultats, ces indicateurs servant également à la déclinaison territoriale de la planification écologique. Il est entendu que l'évolution de ces indicateurs est liée à de nombreux facteurs extérieurs aux seules décisions de la Région Normandie et de l'État. L'observatoire Onde, mis en place par la DREAL de Normandie, servira de base à l'observatoire commun État-Région. L'annexe 1 présente une liste non exhaustive des indicateurs.

\* \* \*

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Article 4 : Volet ferroviaire**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## A- Modernisation des axes ferroviaires nationaux structurants

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

En réponse à la montée des phénomènes liés au changement climatique obérant de plus en plus fortement l'exploitation ferroviaire, il convient de prévoir un programme de mesures structurantes à l'échelle régionale. Le programme pourra comporter un plan de traitement ou d'adaptation de la végétation aux phénomènes de vents répétés ou de sols détrempés, et des mesures destinées à éviter les heurts d'animaux (pose de clôtures, grillages, etc.).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### D- Fret ferroviaire et transport combiné

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

Détail des opérations envisagées :

- **Fin des travaux de confortement de la tranchée couverte de Rouen** (projet initié dans le précédent CPER Haute-Normandie). Nouvelle phase de travaux estimés à 27M€ avec une clé de répartition qui prévoit une participation de l'État à hauteur de 13,5 M€ ;
- Régénération de la **ligne capillaire fret Motteville – Saint-Valéry-en-Caux**. Dans l'attente des résultats finaux de l'étude de définition des travaux à réaliser, l'avenant prend en compte une estimation du coût total des travaux à 42M€ à date de signature avec une participation de l'État à hauteur de 21 M€ ;

- Participation à la plateforme multimodale de transport combiné d'Orléans-les Aubrais : Projet à 10M€ financé à hauteur de 5M€ par l'État en région Centre Val de Loire, 4M€ par la Région Centre Val de Loire et 1M€ par la Région Normandie ;
- Financement des Installations Terminales Embranchées (ITE) : enveloppe de 20 M€ avec une participation de l'État et de la Région à hauteur de 5M€ ; une première enveloppe à financement État et entreprises privées est également prévue.
- Études prospectives fret (Seine Sud, accès sud au port de Rouen notamment) : 2M€.

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

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

\* \* \*

## **Article 5 : Volet Routier**

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

La deuxième priorité concerne les **aménagement**s d'itinéraires structurants du réseau routier national : **la RN12 dans l'Orne et la RN13 dans la Manche** intègrent ces priorités et concernent des études et/ou travaux.

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

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

Conformément à l'article L1615-2 du code général des collectivités territoriales, les collectivités territoriales bénéficient des attributions du Fonds de compensation pour la taxe sur la va-

leur ajoutée au titre des fonds de concours versés à l'État pour les dépenses d'investissement que celui-ci effectue sur son domaine public routier.

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

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

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

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

\* \* \*

## Article 6 : Volet Véloroutes

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

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

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

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

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

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

\* \* \*

## Article 7 : Transports collectifs urbains

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

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

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

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

\* \* \*

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

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

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

Le tableau suivant récapitule les montants par volets, en précisant que les enveloppes SERM et fret ferroviaire ne sont pas fongibles (40 M€ chacune). L'annexe 2 récapitule tous les projets.

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

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

TABLEAU FINANCIER RÉCAPITULATIF DE L'AVENANT « MOBILITES » 2023-2027

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

\* \* \*

**Article 9 : Conditions d'exécution de l'avenant « mobilité » 2023-2027 du CPER 2021-2027**

Le présent avenant prend effet à compter de la signature par les deux parties.

Le Préfet de région et le Président du Conseil régional sont chargés conjointement de l'exécution du présent avenant.

À Rouen, le

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

Le Président du Conseil Régional  
de Normandie

Jean-Benoit ALBERTINI

Hervé MORIN

## ANNEXE 1

Liste d'indicateurs, non exhaustive, et ses sources.

- Décarbonner les mobilités :
  - Émissions de GES des transports en Normandie (fret et voyageurs) – *ORECAN*
- Développer le fret décarbonné, la multimodalité :
  - Parts modales des pré et post acheminements portuaires – *DGITM/BSP*
- Choisir la voiture électrique légère :
  - Nombre de bornes de recharge accessible au public - *SDES*
  - Motorisation du parc VL ( % crit'air 0) – *DREAL*
- Réduire les déplacements :
  - % du territoire et % habitants couverts par des plans de mobilité - *DREAL*
  - % du territoire et % habitants couverts par des contrats opérationnels de mobilité (COM) – *Région*
- Faciliter le report modal :
  - Parts modales concernant les trajets domicile – travail – *INSEE*
- Faciliter le report vers les transports en commun :
  - Nombre de gares et fréquentation annuelle en gares – *SNCF*
  - Offre km du réseau régional (trains.kilomètres et cars.kilomètres) - *Région*
  - Offre km TC par EPCI (kilomètres de voyages sur le réseau par habitant) ; km de TCSP – *GART*
- Faciliter le report vers le vélo :
  - % de gares équipées en stationnements sécurisés pour vélo – *SNCF*
  - Linéaire d'aménagements cyclables sécurisés par habitant - [amenagements-cyclables.fr](http://amenagements-cyclables.fr)
- Inciter au covoiturage pour les trajets du quotidien :
  - Nombre d'aires de covoiturages en Normandie - *DREAL*
  - Nombre de covoiturages réalisés – *Observatoire national du covoiturage*

## ANNEXE 2

		Montants				Parts		
		Total	État	Région	Autres	État	Région	Autres
<b>SERM</b>	Études diverses	1	0,5	0,25	0,25	50,0 %	25,0 %	25,0 %
<b>Caen</b>	Études Terminus Bayeux	1,4	0,7	0,35	0,35	50,0 %	25,0 %	25,0 %
	Études réouverture Louviers-Val de Reuil	4,06	2,03	2,03		50,0 %	50,0 %	
<b>SERM Rouen</b>	Études fusion gares Barentin Pavilly	1	0,5	0,25	0,25	50,0 %	25,0 %	25,0 %
	Autres études SERM « fer » (PN, haltes, bifurcation, terminus)	12	6	3	3	50,0 %	25,0 %	25,0 %
	Étude TC routiers Axes A150 et A151	4,3	3,15	0	1,15	73,3 %		26,7 %
	Travaux réouverture ligne Louviers-Val de Reuil	61,14	20,38	30,57	10,19	33,3 %	50,0 %	16,7 %
	Travaux sur haltes ferroviaires*	3,5	1,17	1,75	0,58	33,4 %	50,0 %	16,6 %
	Améliorations électriques (Études et travaux)	47,4	19	19	9,4	40,1 %	40,1 %	19,8 %
	Dont unification des postes de commande (100 % SNCF Réseau)	9,4			9,4			100,0 %
<b>TOTAL SERM</b>		<b>135,8</b>	<b>53,43</b>	<b>57,2</b>	<b>25,17</b>	<b>39,0 %</b>	<b>43,0 %</b>	<b>19,0 %</b>
<b>Lignes structurantes</b>	Études ERTMS	5	2,5	2,5		50,0 %	50,0 %	
	Mesures structurelles d'adaptation au changement climatique	8	4	4		50,0 %	50,0 %	
	Amélioration Paris-Cherbourg – Traversée piétonne en gare de Molay Littry (étude et travaux)	4,5	2,25	2,25		50,0 %	50,0 %	
	Automatisation du poste d'aiguillage H de Sotteville-lès-Rouen	12	3,5	8,5		29,2 %	70,8 %	
	Autres études d'améliorations	4	2	2		50,0 %	50,0 %	
	<b>TOTAL Lignes structurantes</b>	<b>33,5</b>	<b>14,25</b>	<b>19,25</b>		<b>42,5 %</b>	<b>57,5 %</b>	
<b>LDFT</b>	Mézidon-Alençon	40,4			40,4			100,0 %
	Paris-Granville (Dreux-Surdon et Argentan-Granville)	93,2	46,6	38,68	7,92	50,0 %	41,5 %	8,5 %
	Elbeuf-Serquigny	60,6	12,12	43,33	5,15	20,0 %	71,5 %	8,5 %
	Lisieux-Deauville	37,8	4,54	30,05	3,21	12,0 %	79,5 %	8,5 %
	Lison-Dol de Bretagne	15,8	3,16	11,3	1,34	20,0 %	71,5 %	8,5 %
	Autres lignes	2,2	0,35	1,66	0,19	15,9 %	75,5 %	8,6 %
	<b>TOTAL LDFT</b>	<b>250</b>	<b>66,77</b>	<b>125,02</b>	<b>58,21</b>	<b>26,7 %</b>	<b>50,0 %</b>	<b>23,3 %</b>
<b>PMR et Gares</b>	Gare d'Evreux*	20	6*	11	3	30,0 %	55,0 %	15,0 %
	Gare de Cherbourg	4	1,2	1,8	1	30,0 %	45,0 %	25,0 %
	Gare de Sées	2	0,5	1	0,5	25,0 %	50,0 %	25,0 %
	Gare du Tréport	3,5	0,88	1,745	0,875	25,1 %	49,9 %	25,0 %
	Gare de Oissel	13,7	3,43	7,67	2,6	25,0 %	56,0 %	19,0 %
	Gare de Carentan	7,8	1,95	3,9	1,95	25,0 %	50,0 %	25,0 %
	Études de mise en accessibilité	12,16	3,04	6,08	3,04	25,0 %	50,0 %	25,0 %
	<b>TOTAL PMR et Gares</b>	<b>63,16</b>	<b>11</b>	<b>33,195</b>	<b>12,965</b>	<b>17,4 %</b>	<b>52,6 %</b>	<b>20,5 %</b>
<b>Fret</b>	Fin des travaux de confortement tranchée couverte de Rouen	27	13,5	3,38	10,13	50,0 %	12,5 %	37,5 %
	Régénération Motteville – Saint Valery (Études et travaux)	42	21	0	21	50,0 %		50,0 %
	Plateforme Orléans les Aubrais**	10	0**	1	9		10,0 %	90,0 %
	Financement des ITE 1ère partie	2	1		1	50,0 %	0 %	50,0 %
	Financement des ITE 2ème partie	20	5	5	10	25,0 %	25,0 %	50,0 %
	Études prospectives fret	2	1	1		50,0 %	50,0 %	
	<b>TOTAL FRET</b>	<b>103</b>	<b>41,5</b>	<b>10,38</b>	<b>51,13</b>	<b>40,3 %</b>	<b>10,1 %</b>	<b>49,6 %</b>
<b>TOTAL FERROVIAIRE</b>		<b>449,66</b>	<b>133,52</b>	<b>187,84</b>	<b>122,31</b>	<b>29,7 %</b>	<b>41,8 %</b>	<b>27,2 %</b>
<b>Routier</b>	Travaux – Accès RG du Pont Flaubert	81,79	40,9	20,45	20,45	50,0 %	25,0 %	25,0 %
	Travaux – Déviation Sud-Ouest d'Evreux	41	24,03	11,36	5,62	58,6 %	27,7 %	13,7 %
	Études et Travaux – RN13 Valognes-Cherbourg Phase 2	32	25,6		6,4	80,0 %		20,0 %
	Études et Travaux – RN12 2*2 voies Mortagne-Tourouvre	47	25	12,6	9,4	53,2 %	26,8 %	20,0 %
	Études et travaux préparatoires – RN12 2*2 St Anne-St Maurice	7	3,5	2,1	1,4	50,0 %	30,0 %	20,0 %
	Études – Contournement Sud de Caen	4	2		2	50,0 %		50,0 %
	Études – A150 – Tête Nord Flaubert continuité à 2 voies, solutions court et long terme	4,5	3,38		1,13	75,1 %		25,1 %
	Finalisation du projet de la RN27 dans le pays Dieppois	6	2		4	33,3 %		66,7 %
	Autres études diverses du réseau routier national	2,16	2,16			100,0 %		
	<b>TOTAL ROUTIER</b>	<b>225,45</b>	<b>128,57</b>	<b>46,51</b>	<b>50,4</b>	<b>57,0 %</b>	<b>20,6 %</b>	<b>22,4 %</b>
<b>TOTAL VELOURUTES</b>		<b>51</b>	<b>15</b>		<b>36</b>	<b>29,4 %</b>		<b>70,6 %</b>
<b>Grand TOTAL</b>		<b>861,9</b>	<b>330,5</b>	<b>291,6</b>	<b>233,9</b>	<b>38,3 %</b>	<b>33,8 %</b>	<b>27,1 %</b>

en rose clair dans la case « autres », participation de SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions