



**PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
CENTRE-VAL
DE LOIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**CONTRAT DE PLAN
ÉTAT-RÉGION**



**Avenant au contrat de Plan État-Région
Centre-Val de Loire 2021-2027
relatif au volet « mobilités »**

En relai de la programmation du CPER 2015-2020, prolongée jusqu'en 2022 pour le volet « mobilités », le CPER 2021-2027 a été signé le 7 mars 2022 entre l'Etat et le Conseil Régional Centre-Val de Loire. Le présent avenant est la nouvelle programmation relative au volet « mobilités » pour la période 2023-2027.

Le présent avenant au Contrat de Plan Etat-Région 2021-2027 est conclu

ENTRE

L'État représenté par Sophie BROCAS, Préfète de la région Centre-Val de Loire,
Préfète du Loiret

d'une part,

ET

La Région Centre-Val de Loire, représentée par François BONNEAU, Président du
Conseil régional,

d'autre part,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de l'environnement,

Vu la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique
territoriale et d'affirmation des métropoles ;

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 83-62 du 21 janvier 1983 relatif aux contrats de plan entre l'Etat et
les collectivités territoriales ;

Vu le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets,
à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements
;

Vu le contrat de plan État-Région 2021-2027 signé le 7 mars 2022 entre la préfète
de la région Centre-Val de Loire et le président du Conseil régional Centre-Val de
Loire ;

Vu le mandat donné par la Première Ministre à la préfète de la région Centre-Val
de Loire le 5 juin 2023 pour engager la négociation du volet du CPER 2021-2027
relatif aux mobilités ;

Vu la concertation engagée avec les conseils départementaux et les
agglomérations des six départements par courrier de la préfète de la région
Centre-Val de Loire et du président du Conseil régional en date 16 mai 2022 ;

Vu le Protocole d'accord sur l'avenant au CPER 2021-2027 relatif au volet «
Infrastructures de transport et mobilités » pour la période 2023-2027, signé le 20
novembre 2023 entre la préfète de la région Centre-Val de Loire et le président du
Conseil régional, en présence du Ministre des transports ;

Vu l'avis du conseil économique, social, environnemental régional de la région
Centre-Val de Loire en date du 18 décembre 2023 ;

Vu l'avis émis par l'autorité environnementale le 12 septembre 2024 ;

Vu la consultation publique organisée 14 octobre au 15 novembre 2024 ;

Vu l'accord de la directrice générale des collectivités locales donné le 17 janvier 2025 à la préfète de la région Centre-Val de Loire de procéder à la signature de l'avenant au CPER 2021-2027 ;

Vu la délibération du Conseil régional DAP n° 23.05.05 des 21 et 22 décembre 2023 autorisant le président du Conseil régional à signer l'avenant au CPER 2021-2027.

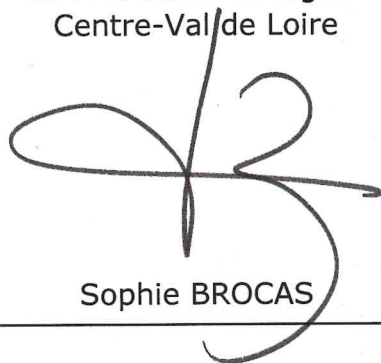
DECIDENT :

L'axe thématique n°4 « Infrastructures de mobilité » du Contrat de Plan Etat-Région Centre-Val de Loire 2021 - 2027 est remplacé par l'annexe du présent avenant.

Fait à Orléans, le

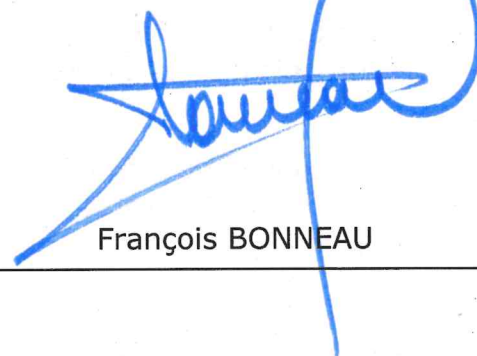
06 FEV. 2025

La Préfète de la région
Centre-Val de Loire



Sophie BROCAS

Le Président du Conseil régional
Centre-Val de Loire



François BONNEAU

Tableau de synthèse par thématique

Thématiques	Etat (M€)		Conseil régional (M€)		Autres (M€) contractualisés	TOTAL (M€) contractualisés
	Contractualisés	Valorisés	Contractualisés	Valorisés		
Axes ferroviaires structurants	25,1	135 (POLT)	25,1	-	-	50,2
Routes	28,58	-	-	-	2,96	31,6
Services Express Régionaux Métropolitains	18	-	18	-	8	44
Transports collectifs en site propre	-	53	-	45	-	-
Lignes de desserte fine du territoire	5,52	5,3	84,2	10,8	1,49	91,2
Véloroutes	18,17	-	18,17	-	59,19	95,5
Mise en accessibilité des gares	51,31	-	13,43	-	31,23	96
Fret	34,28	2,9	33,5	2,09	24,18	92
Fluvial	7,8	-	0,25	-	5,26	13,3
Autres (études complémentaires)	0,25	-	0,25	-	-	0,5
TOTAL	189 M€	196,2 M€	193 M€	57,9 M€	132,3 M€	514,3M€



**PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
CENTRE-VAL
DE LOIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



ANNEXE DE L'AVENANT AU CONTRAT DE PLAN ETAT REGION 2021-2027 : VOLET MOBILITES 2023-2027

Préambule

Ce volet mobilités est un complément au CPER 2021-2027 signé le 07 mars 2022. Il prend le relai de la programmation du CPER 2015-2020 prolongé jusqu'à fin 2022 pour ce qui concerne les infrastructures de transports et les mobilités. Il est essentiel pour la bonne programmation des investissements publics de moyen terme. Il est la conclusion de travaux et d'une large concertation, en associant les intercommunalités et les Conseils départementaux par le biais de réunions dédiées. Il fait suite aux réflexions engagées par le Conseil d'Orientation des Infrastructures et intègre les priorités de l'État notamment celles de la loi d'orientation des mobilités. Le volet mobilités porte sur les années 2023 à 2027.

1. Une région traversée par de grands axes structurants nationaux

La région Centre-Val de Loire est au carrefour de la France et de l'Europe. Elle est traversée d'axes structurants qui conditionnent le développement économique et en font une zone de transit privilégiée. La modernisation et la fiabilisation de ce réseau d'infrastructures de mobilité est un enjeu crucial pour le maintien des circulations intra comme inter-régionales et internationales.

1.1 L'amélioration des performances des lignes ferroviaires structurantes

Des travaux sont programmés pour viser une plus grande fiabilité des circulations, une amélioration des temps de parcours ainsi qu'une augmentation des capacités du réseau. Les lignes nationales Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et Paris-Clermont font l'objet d'opérations de modernisation permettant d'améliorer la fiabilité, la robustesse et les temps de parcours de la ligne.

L'État et le Conseil régional soutiennent les travaux de désaturation du nœud ferroviaire de Tours-Saint Pierre des Corps, 1^{er} nœud ferroviaire de la façade atlantique avec 2 gares d'importance nationale. La liaison Orléans-Tours est essentielle au niveau régional et participe également de la robustesse et de la capacité du système ferroviaire national.

La proximité de la région parisienne, les enjeux d'interconnexion avec les lignes de la région parisienne et le Grand Paris express rendent essentiels l'accessibilité en transports en commun à la métropole francilienne notamment pour les villes du nord de la région.

Intitulé de l'opération	Phase concernée	Crédits	Montant total en M€	Etat en M€	Conseil régional en M€	Autres en M€
Modernisation Paris-Orléans-Limoges-Toulouse	Travaux	Valorisés	135	135		
Modernisation des nœuds ferroviaire de Tours-St Pierre des Corps	Travaux	Inscrits	6,8	3,4	3,4	
Renforcement des installations fixes de traction électrique entre Melun et Moret (TET), nécessaire au maintien des performances de la ligne, en lien avec la modernisation de la ligne TET Paris-Clermont	Travaux	Inscrits	4	2	2	
Renforcement électrique de la ligne Paris-Chartres-Le Mans	Travaux	Inscrits	36,2	18,1	18,1	
Orléans-Tours amélioration de la ligne, adaptation de la signalisation, pour relever la vitesse de contre-sens de 120 à 160km/h pour améliorer la qualité de service	Travaux	Inscrits	0,8	0,4	0,4	
Études complémentaires temps de parcours Paris-Orléans-Limoges-Toulouse	Etudes	Inscrits	0,4	0,2	0,2	
Etudes relatives au projet de gare de Pont-de-Rungis jusqu'à l'enquête d'utilité publique	Etudes	Inscrits	1	0,5	0,5	
Études schéma directeur de lignes TER Paris-Orléans – Paris-Tours – Orléans – Tours, Paris- Bourges Tours-Nevers...	Etudes	Inscrits	1	0,5	0,5	
Mesures complémentaires exceptionnelles pour l'insertion dans l'environnement de la LGV Tours-	Travaux	Valorisés	1	0,67	0,33	

Bordeaux, contre les nuisances sonores, sur le territoire du 37						
TOTAL		inscrits	50,2	25,1	25,1	

1.2 Aménagements du réseau routier national

La priorité du CPER est donnée aux modes alternatifs à la route. Cependant, il reste à finaliser des aménagements routiers de sécurisation d'itinéraires et désenclavement du territoire qui participent également à développer la complémentarité et les synergies intermodales.

En effet, dans nos territoires les moins bien desservis, il est nécessaire de :

- Mettre à niveau le réseau routier national non-concédé pour se déplacer en sécurité en l'adaptant aux enjeux de transition énergétique.
- Porter attention aux attentes des habitants, en conciliant l'amélioration des déplacements sur le réseau routier national et la préservation du cadre de vie et de l'environnement : il y a un enjeu à ce que le réseau routier national offre des déplacements sécurisés dans les territoires ruraux notamment, à l'aune du développement des lignes de covoiturage et du renforcement des transports en commun routiers.

Intitulé de l'opération	Phase concernée	Crédits	Montant total en M€	Etat en M€	Conseil régional en M€	Autres en M€
Finalisation des aménagements de sécurité de la RN 10 en Eure-et-loir	Travaux	inscrits	2	2		
Aménagement de la rocade de Bourges RN142 : création d'une voie de désenclavement pour les véhicules agricoles	Travaux	inscrits	8	8		
Aménagement de la rocade de Bourges RN142 : dénivellation et/ou aménagements des carrefours avec la RD 976 et la RN 151	Travaux	inscrits	10,94	8,74		2,2
Études et aménagements de carrefours de la RN151, en particulier les carrefours RD9a, et études d'opportunité carrefour RD96, carrefour RD80 et entrée de Charost	Travaux	inscrits	3,8	3,04		0,76
Études générales et travaux sur le RRN qui pourront notamment	Etudes et travaux	inscrits	6	6		

porter sur les RN 151 et RN 12 : - aménagements de sécurité sur la RN 151 entre Bourges et Châteauroux ; - aménagements de sécurité sur la RN 12.						
Etudes générales sur le RRN et opérations de finalisation des opérations routières sur le RRN	Etudes et travaux	inscrits	0,8	0,8		
TOTAL		Inscrits	31,54	28,58		2,96

2. Territoire multipolaire : renforcer l'offre de mobilité du quotidien entre les pôles et desservant les territoires ruraux reste la priorité

Si la décarbonation est une priorité en zone urbaine et jusque dans les territoires ruraux via une offre de transports collectifs et de mobilités douces qui doivent permettre de limiter l'usage de la voiture, en zone rurale, la priorité reste d'assurer une offre de mobilité du quotidien sûre et accessible à tous : c'est une question de survie et d'attractivité pour ces territoires, y compris pour faciliter l'insertion professionnelle des habitants.

Par ailleurs, l'attractivité de l'ensemble du territoire régional, passe aussi par son offre touristique et notamment son offre en mobilités douces, via les véloroutes. Ce maillage réalisé en toute sécurité permet en outre de répondre à des déplacements du quotidien.

2.1 Les services express régionaux métropolitains de Tours et d'Orléans : développer l'offre de mobilité du quotidien en zone urbaine, péri-urbaine et rurale

Développer l'offre de mobilité du quotidien est un sujet majeur dans un territoire multipolaire comme le Centre-Val de Loire. Elle passe notamment par un maillage des solutions, autour des deux principales métropoles et de leur périphérie immédiate et plus lointaine, basée sur les déplacements opérés quotidiennement. Cette offre doit répondre au plus près des besoins des territoires.

Dans la continuité de la déclaration du Président de la République du 27 novembre 2022 et de la volonté d'accompagner le développement des SERM (Services Express Régionaux Métropolitains), l'Etat et le Conseil régional, en lien avec les conseils départementaux et EPCI concernés, engageront ainsi des études sur les aires de Tours et d'Orléans afin de caractériser le fonctionnement futur de ces étoiles, en développant et articulant les différentes solutions de mobilité, et d'engager de premiers travaux.

L'objectif est d'augmenter la part modale du transport collectif, en optimisant notamment l'utilisation du mode ferroviaire (amélioration de la desserte, solutions innovantes...), et plus largement des mobilités durables. Il s'agit ainsi de construire une stratégie de mobilité globale, intégrant les solutions de transports collectifs routiers ou de mobilités actives, ainsi que l'enjeu d'adaptation de la ville à ces services de mobilité.

La démarche consiste à placer l'utilisateur au cœur de la réflexion pour penser la stratégie de mobilité et d'aménagement du territoire.

Les études ainsi initiées s'attacheront à analyser les solutions à mettre en œuvre autour des liaisons entre les villes centres et leur aire d'attractivité :

- les 8 branches de l'étoile ferroviaire de Tours (augmentation des fréquences, création de nouvelles haltes à Tours-Verdun, Fondettes/La Riche par exemple, création de liaisons pénétrantes et transversales...);
- les 6 axes de déplacement d'Orléans (Orléans/Les Aubrais – Saint Cyr-en-Val/La Ferté Saint Aubin ; Orléans – Châteauneuf-sur-Loire ; Orléans – Neuville-aux-Bois ; Orléans – Paris ; Orléans – Meung-sur-Loire ; Orléans-Bricy)

Intitulé de l'opération	Phase concernée	Crédits	Montant total en M€	État en M€	Conseil régional en M€	Autres en M€
SERM de Tours Études de prospective technico-économique	Études	Inscrits	2	1	1	
SERM d'Orléans Études de prospective technico-économique	Études	Inscrits	2	1	1	
SERM de Tours et Orléans Études techniques (EP, AVP) : 50/50 Etat et Région ou autres cofinanceurs PRO et travaux de projets : 1/3 Etat, 1/3 Région et 1/3 autres cofinanceurs	Études et travaux	Inscrits	40	16	16	8
TOTAL		Inscrits	44	18	18	8

2.2 Le développement des transports collectifs urbains en site propre (pour mémoire)

En utilisant une voie dédiée à sa seule exploitation, le transport collectif en site propre, tramway ou bus à haut niveau de service, portés par les métropoles et agglomérations constituent une alternative attractive à la voiture individuelle dans des zones sujettes à congestion routière.

Intitulé de l'opération	Phase concernée	Crédits	Total en M€	État en M€	Conseil régional en M€	Autres en M€
2ème ligne de tramway, métropole de Tours	Travaux	Valorisés	369	40	20	309
réaménagement de la ligne du bus à haut niveau de service, métropole de Tours	Travaux	Valorisés	38	2,04		35,96
lignes de bus, agglomération de Blois	Travaux	Valorisés	23,1	2,78		20,32

Pôle d'échange multimodal, métropole de Chartres	Travaux	Valorisés	31,1	1,99	25	4,11
Aménagement du réseau de bus, pôle d'échange multimodal, agglomération de Bourges	Travaux	Valorisés	40,63	6,19		34,44
TOTAL		Valorisés	501,83	53	45	403,83

2.3 Les lignes de desserte fine du territoire : après la sauvegarde, la requalification

La signature le 20 février 2020 du protocole d'accord entre l'État et la Région sur l'avenir des lignes de desserte fine du territoire a constitué un véritable plan de sauvegarde des 6 lignes de desserte du territoire régional : Bourges-Montluçon (intégration de la ligne dans le réseau structurant en 2024), Dourdan-La Membrolle, Chartres-Courtalain, Tours-Loches, Tours-Chinon et Salbris-Valençay. Les financements des chantiers de régénération de ces lignes ont été engagés dans la foulée et se poursuivent pour certaines lignes sur la période de ce CPER. Les clés de financement actées dans ce protocole d'accord sont conservées dans ce volet mobilités.

La sauvegarde des lignes de dessertes fines du territoire étant réalisée, il convient d'aller plus loin, pour les moderniser et accroître leur fréquentation. Ces services publics de transports répondent à la fois aux enjeux de transition écologique, à l'aménagement du territoire, aux mobilités du quotidien et au développement économique.

Plusieurs de ces lignes sont incluses dans le périmètre des étoiles d'Orléans et de Tours évoquées ci-dessus.

Intitulé de l'opération	Phase concernée	Crédits	Montant total en M€	Etat en M€	Conseil régional en M€	Autres en M€
Tours – Loches Régénération de la voie entre Reignac et Loches	Travaux	Inscrits	25,5		25,5	
Tours – Loches amélioration de la performance de la ligne – remplacement du système d'exploitation	Travaux	Inscrits	2		2	
Etudes de la réouverture de la section Loches Châteauroux aux voyageurs	Etudes	Inscrits	0,9		0,9	
Etudes de la réouverture de la section Dreux-Chartres aux voyageurs	Etudes	Inscrits	0,9		0,9	
Tours – Chinon Régénération de la voie entre Tours et Chinon et ouvrages d'art	Travaux	Inscrits	30,5		30,5	
régénération de la voie entre Le Blanc – Argent et ouvrages d'art	Travaux	Inscrits	13,9		13,9	
Amélioration de la ligne Paris - Châteaudun (section Dourdan – Châteaudun) – étude et travaux, de modernisation du système d'exploitation et du relèvement de vitesse à 160km/h sur Dourdan-Châteaudun	Travaux	Inscrits	4,5	1,42	2,7	0,38
Ligne Dourdan – La Membrolle – renouvellement voie ballast en gare de Châteaudun	Travaux	Inscrits	3	0,95	1,8	0,26
Chartres – Courtalain remplacement câble signalisation et études de modernisation du système d'exploitation et relèvement de vitesse	Travaux	Inscrits	4,8	1,51	2,88	0,41
section Chateaudun – La Membrolle régénération des ouvrages d'art	Travaux	Inscrits	5,2	1,64	3,12	0,44
Régénération Chartres-Courtalain	Travaux	Valorisés	16,8	5,29	10,08	1,43
TOTAL		Inscrits	91,2	5,52	84,2	1,49

L'Etat s'assure par ailleurs que SNCF Réseau réalise les travaux nécessaires à la pérennisation de la ligne Bourges-Montluçon, conformément au protocole d'accord du 20 février 2020.

2.4 Le développement des véloroutes : un maillage sécurisé du territoire qui répond à l'essor du tourisme et également aux mobilités du quotidien

L'État et les collectivités locales sont pleinement mobilisés pour favoriser le développement des mobilités douces. Les pistes cyclables et voies vertes ont augmenté de près de 55% depuis décembre 2017 sur l'ensemble de la région et la pratique du vélo de +12 % sur l'année 2022.

Afin de poursuivre cette dynamique, Etat et Région décident d'investir et de contractualiser pour les aménagements des itinéraires inscrits au schéma national ou régional des véloroutes.

N° véloroute	Description	Phase concernée	Crédits	Montant total (M€)	Part Etat (M€)	Part Région * (M€)	Part Autre (M€)
V46	Section St Amand-Morond Cuffy	Etudes et travaux	Inscrits	4,5	1,13	0,9	
V41	Maintenon-Dreux et Dreux-Saint-Georges	Etudes et travaux	Inscrits	10	3,30	1,485	
V56	La Châtre - Chavin	Etudes et travaux	Inscrits	5,73	1,89		
V49	Ardentes – La Châtre	Etudes et travaux	Inscrits	3,28	1,08		
EV6-V41	Chaînon manquant pour relier l'EV6 à V41 via le pont de Vouvray	Etudes et travaux	Inscrits	3,72	0,93		
	Mise à niveau de Cœur de France à Vélo - Cher à vélo - Indre à Vélo - Touraine Berry à Vélo - Saint Jacques à Vélo	Etudes et travaux	Inscrits	0,3		0,18	
EV 6	Mise à niveau Loire à Vélo	Etudes et travaux	Inscrits	0,7		0,42	
V46	Coeur de France à vélo (Cher à vélo)	Etudes et travaux	Inscrits	14	2,50	1,060	
	Passerelle du Cher à St Aignan	Etudes et travaux	Inscrits	2,2	0,44		
	Passerelle de Blois**	Etudes et travaux	Inscrits	20	1,00		
V48	Section Sully-sur-Loire – Bourges (18)	Etudes et travaux	Inscrits	9,2	1,84	1	
V48	Section Sully-sur-Loire – Bourges (45)	Etudes et travaux	Inscrits	3,8	0,76		

EV3	Canal d'Orléans	Etudes et travaux	Inscrits	16,5	3,30	2	
EV3	Véloroute Scandibérique section Ouzouer et Rogny	Etudes et travaux	Inscrits	1,6		0,3	
	Opérations à négocier dans le cadre des conventions Région-Département 2025-2027	Etudes et travaux	Inscrits			10,83***	
	TOTAL		inscrits	95,53	18,17	18,17	59,19

* Financements figurant aux conventions Région-Département 2022-2024 et à négocier pour la période 2025-2027

** autres financements Etat : 0,222M€ au titre du III.4.1.2 du CPER2021-2027 et 3,64M€ au titre du Plan Destination France

*** dont notamment au bénéfice de la passerelle de Blois, des aménagements de la V56 dans l'Indre et du chaînon manquant pour relier l'EV6 à V41 via le pont de Vouvray en Indre et Loire

Par ailleurs, le plan national vélo et marche 2023-2027 lancé en septembre 2022 par la Première Ministre permet d'aider les collectivités locales à réaliser des aménagements cyclables sécurisés pour les trajets du quotidien. Le Gouvernement a annoncé lors du premier comité interministériel vélo du 5 mai 2023 la pérennisation jusqu'en 2027 du Fonds Mobilités Actives, doté de 250 M€ annuels de soutien aux projets d'itinéraires cyclables sécurisés portés par les collectivités. Depuis 2021, 93 projets ont été soutenus pour un montant d'aide total de l'État de 28,3 M€. Un « appel à programme territoires cyclables » est conduit en 2023, pour accompagner dans la durée des territoires peu ou moyennement denses, et accélérer la mise en œuvre de leur schéma cyclable. Doté de 100 millions d'euros au niveau national, il permettra de soutenir au moins une collectivité de la région à hauteur de plusieurs millions d'euros pendant 4 ans.

De même, la Région mène une politique incitative au développement de l'usage du vélo sur son territoire grâce à des infrastructures sécurisées, mais aussi de l'intermodalité entre le vélo et son réseau de transport en commun, avec notamment l'emport des vélos dans les trains et dans les cars Rémi, et la mise en place de stationnements sécurisés en gare.

Sur ce dernier point, le plan régional vélo adopté en 2020 a pour objectif le déploiement des abris sécurisés (fermés ou vidéosurveillés) dans 70 gares de la région, accessible aux abonnés et aux occasionnels. Entre 2022 et 2023, la Région a apporté à ce titre un financement à hauteur de 1.4M€.

Dans le cadre du plan de relance, l'État y a apporté un soutien de 2,3 M€ en 2022 permettant la réalisation de 919 emplacements sécurisés dans 35 gares de la région.

Pour mémoire, en complément des financements mentionnés ci-dessus, le CPER 2021-2027 intègre déjà l'aménagement d'infrastructures vélo du quotidien (6 M€ Etat et 21 M€ Région).

2.5 Etudes

La contractualisation d'études générales, complémentaires ou de contre-expertises permettra d'expertiser des choix techniques sur des opérations inscrites au CPER, dans l'objectif d'optimiser les financements au regard des enjeux définis.

Intitulé de l'opération	Phase concernée	Crédits	Montant total en M€	Etat en M€	Conseil régional en M€	Autres en M€
Etudes complémentaires, contre-expertises	Études	inscrits	0,5	0,25	0,25	

3. Un réseau ferroviaire accessible à tous et sécurisé : la mise aux normes d'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite

L'État et le Conseil régional travaillent à achever les opérations de mise en accessibilité des gares prioritaires du territoire régional inscrites aux schémas directeurs d'accessibilité des gares (Sd'AP) afin de garantir la mobilité pour tous. L'accessibilité des transports ferroviaires est utile pour l'ensemble des usagers ferroviaires. Elle constitue également un enjeu majeur de la démarche de planification écologique en tant que levier du report modal.

Intitulé de l'opération	Phase concernée	Crédits	Montant total en M€	Etat en M€	Conseil régional en M€	Autres en M€
Gares nationales : Tours, St Pierre des Corps, Les Aubrais, Orléans, Montargis	Etudes et travaux	Inscrits	72,33	43,4	3,61	25,32
Gares régionales : Châteaudun, Illiers Combray, Epernon, Maintenon, Romorantin, St Aignan, Vendôme, Malesherbes, Chevilly	Etudes et/ou travaux	Inscrits	15,63	3,91	7,82	3,91
Gares POLT : Argenton sur Creuse, Issoudun	Etudes et travaux	Inscrits	8	4,00	2,00	2,00
TOTAL		Inscrits	95,96	51,31	13,43	31,23

4. Décarboner les mobilités tout en valorisant l'économie de la région

4.1 Développer l'activité de fret ferroviaire grâce au transport combiné, à l'utilisation de nouveaux terminaux embranchés et sauvegarder et rendre plus robustes les lignes capillaires fret

De par sa position centrale au carrefour majeur d'axes structurants routiers et ferrés pour l'Europe et pour la France, la région Centre Val de la Loire constitue le 5ème pôle logistique de France avec plus de 10 % des plateformes XXL de plus de 40 000 m² et environ 1700 établissements employeurs. Cette activité est encore essentiellement tournée vers la route avec les impacts associés. La région est également une des premières régions céréalière européenne et productrice de granulats, ces activités étant traditionnellement utilisatrices du fret ferroviaire. Le territoire régional dispose des bases techniques nécessaires au développement du fret avec bientôt ses 3 plateformes de transport combiné aux Aubrais, Saint Pierre des Corps et Vierzon. Le développement du fret est également un enjeu fort pour accompagner la réindustrialisation du pays.

Un travail important de sauvegarde a été entrepris depuis 2015 pour sauvegarder et régénérer les lignes de capillaires fret, avec un cofinancement au tiers pour l'État, le Conseil régional et les entreprises utilisatrices.

A la suite du Comité interministériel de la logistique d'octobre 2021, les réflexions pour le développement d'une logistique durable devant relever les défis de la transition énergétique en Centre Val-de-Loire ont été lancées le mercredi 5 octobre 2022 avec la première conférence régionale sur la logistique et le fret ferroviaire.

Intitulé de l'opération	Phase concernée	Crédits	Montant total (M€)	Part Etat (M€)	Part Région (M€)	Part Autre (M€) Chargeurs
Orléans – Châteauneuf Travaux de maintenance renforcée en attente d'investissements plus lourds	Travaux	Inscrits	0,73	0,23	0,50	
Création de plusieurs installations terminales embranchées – régénération – extension (appels à manifestation d'intérêt)	Études et travaux	Inscrits	20,00	5,00	5,00	10,00
Régénération capillaire Châteauroux – Buzançais	Études et travaux	Inscrits	2,10	0,70	0,70	0,70
Chantier de Transport Combiné des Aubrais : Travaux de reconstitution et étude d'extension (autres : FEDER et Région Normandie)	Études et travaux	Inscrits	10,52	4,38	3,33	2,81
Chantier de Transport Combiné des Aubrais : Travaux d'extension	Études et travaux	Inscrits	15	6	6	3
Régénération Chartres - Beaulieu Le	Études et	Inscrits	1,17	0,39	0,39	0,39

Coudray Régénération	travaux					
Régénération Les Aubrais – Pithiviers – Engenville (10 % chargeur)	Études et travaux	Inscrits				2,80
Régénération Vendôme – Montoire	Études et travaux	Inscrits	39,61	16,47	16,47	2,07
Régénération Les Aubrais – Marigny	Études et travaux	Inscrits				1,80
Réouverture embranchement fret Patay Péronville	Études et travaux	Inscrits	1,00*	0,33*	0,33*	0,33*
Réouverture Loches – Buzançais au fret – études (Tours Chateauroux)	Études	Inscrits	0,25*	0,13*	0,13*	
Etude de desserte du port du Havre par des trains origine Région CVL, Réouverture Orgères – Fains la Folies - études	Études	Inscrits	0,50	0,25	0,25	
Plateforme fret nord Centre-Val de Loire - création d'une plateforme multimodale	Études	Inscrits	1,00	0,40	0,40	0,20
Régénération capillaire Malesherbes-Buthiers	Travaux	Valorisés	3,93	1,50	0,71	1,72
Régénération capillaire Montargis-Quiers	Travaux	Valorisés	4,16*	1,38*	1,38*	1,38*
TOTAL		Inscrits	91,88	34,28	33,5	24,1

* Montants arrondis au centième

4.2 Développer le fret fluvial

Le réseau fluvial est composé en région Centre-Val de Loire des canaux de Briare, du Loing et du canal Latéral à la Loire. Un peu plus de 56 000 tonnes de marchandises ont été transportées en 2021 sur l'axe Briare-Loing. Le confortement de la digue du barrage de Grand Rue et la modernisation des organes hydrauliques constituent une opération nécessaire pour une meilleure gestion de la ressource en eau pour l'alimentation du canal de Briare et indispensable pour la navigation sur le canal. De manière connexe, ces travaux permettront de restaurer des éco-systèmes à très forte patrimonialité. Par ailleurs, un projet de rénovation du port de Marseilles-Les-Aubigny sur le Canal Latéral à la Loire prévoit une automatisation de la régie et des installations de pontons.

Intitulé de l'opération	Phase concernée	Crédits	Montant total en M€	Etat en M€	Conseil régional en M€	Autres en M€
Barrage réservoir de Grand-Rue	Travaux	inscrits	13	7,8		5,2
Rénovation du port de Marseilles-lès-Aubigny	Travaux	inscrits	0,31		0,25	0,06

TOTAL			13,31	7,8	0,25	5,26
-------	--	--	-------	-----	------	------

5. Les engagements réciproques

L'élaboration du CPER s'est accompagnée de son évaluation environnementale stratégique, permettant d'évaluer les effets notables sur l'environnement et prendre le cas échéant, les mesures correctives nécessaires. A titre d'exemple, de nouvelles prescriptions seront incluses dans les conventions de financement partenariales pour la réalisation des opérations. Des mesures de suivi de l'effet sur l'environnement du CPER seront également actées et compléteront le suivi des objectifs du CPER.

5.1 Renforcer la gouvernance des mobilités

La LOM ouvre une nouvelle ère dans la gouvernance des mobilités sur l'ensemble du territoire de la région Centre-Val de Loire, dans l'objectif d'assurer une cohérence des actions menées et de veiller à la prise en compte des enjeux spécifiques des territoires ruraux.

La Région a défini, par délibération de juin 2022, les périmètres des bassins de mobilité, à la suite d'une large concertation les collectivités locales.

La région Centre-Val de Loire comprend 34 bassins de mobilité, périmètres support à l'organisation de comités locaux des partenaires pour assurer une concertation avec l'ensemble des acteurs, et à l'élaboration d'un Contrat Opérationnel de Mobilité engageant l'ensemble des acteurs compétents, pour mener des actions coordonnées sur les mobilités.

Ces périmètres sont cohérents avec les bassins de vie, périmètres supports à d'autres concertations et contractualisations entre la Région et les EPCI, notamment en matière d'action économique ou d'aménagement du territoire. Une telle convergence permet d'envisager une action coordonnée plus globale des collectivités.

Organisation générale de la concertation avec les acteurs concernés sur les mobilités :

La concertation sur les mobilités est menée par la Région Centre-Val de Loire avec l'ambition d'associer les acteurs territoriaux, les usagers et les habitants dans une démarche vertueuse de développement de l'usage des modes de déplacements décarbonés. Elle est principalement articulée autour de trois échelles géographiques distinctes :

- **A l'échelle régionale, le comité régional des partenaires** est l'instance de concertation des mobilités à l'échelle de la région Centre-Val de Loire (évolution des services de transport en commun interurbains, tarification, billettique...) Sa composition a été approuvée en Commission Permanente de la Région le 13 octobre 2023, comprenant les collèges suivants :
 - Représentants des employeurs
 - Représentants des salariés
 - Représentants des usagers et des habitants (dont des habitants tirés au sort)
 - Structures invitées

Un premier comité régional des partenaires s'est tenu le 18 octobre 2023.

Conformément au SRADDET, ce comité régional des partenaires s'articule avec :

- un comité régional des AOM, réunissant autour de la Région l'ensemble des AOM du territoire. Ce comité s'est réuni à un rythme de 3 séances par an depuis 2021.
- la Conférence Territoriale de l'Action Publique, qui aborde autant que nécessaire les enjeux des mobilités.
- **A l'échelle des bassins de mobilité, 30 comités locaux des partenaires**, organisés par la Région, seront des cadres indispensables pour l'élaboration et le suivi des Contrats Opérationnels de Mobilités.

Démarrage des concertations :

- Fin 2023 : 2 comités locaux réunis
- 2024 : 17 comités locaux supplémentaires réunis
- 2025 : 15 comités locaux supplémentaires réunis

Pour chacun des bassins, l'ensemble du processus de concertation, de formalisation et de signature des contrats opérationnels de mobilité doit durer 12 mois.

Quatre comités locaux des partenaires sont organisés par les AOM qui couvrent à elles seules le périmètre d'un bassin.

- Enfin, les **comités de suivi de dessertes ferroviaires** seront organisés par la Région à partir de début 2024 à l'échelle des lignes ferroviaires ou groupes de lignes, et ont vocation à aborder la qualité du service produit, les dessertes et horaires, ou les perspectives d'évolution des services.

Enfin, d'autres cadres de concertation sont mis en place fin 2023, notamment ceux spécifiques à la gouvernance des SERM d'Orléans et de Tours, pour associer l'ensemble des acteurs compétents, à partir d'une ambition commune, abordant la convergence des mobilités.

Organisation générale des Contrats Opérationnels de Mobilité :

Le Contrat Opérationnel de Mobilités s'appuie sur le périmètre des bassins de mobilité.

A partir d'un diagnostic territorial partagé sur les mobilités, il intégrera les orientations communes et cohérentes des partenaires, et les cadres articulés d'intervention entre les AOM locales et avec l'AOM régionale.

Il se déclinera à l'échelle des intercommunalités :

- **pour les EPCI non-AOM, des contrats d'engagement entre la Région et l'EPCI seront mis en œuvre pour définir les services de mobilité Rémi mis en œuvre localement par la Région, et l'accompagnement financier pour porter les initiatives locales...**
- **pour les EPCI AOM, des conventions unifiées et harmonisées** entre la Région et l'AOM portant sur la tarification, la distribution, les arrêts routiers, la délégation de compétence, la gestion des abris vélos en gare, ou les dessertes scolaires...

L'élaboration des Contrats Opérationnels de Mobilité sera réalisée selon un planning cohérent avec l'élaboration des autres contrats sur le même périmètre, pour privilégier une approche globale et cohérente, et en s'appuyant sur les instances de concertation, selon le planning cité ci-dessus.

Un délai d'environ 12 mois est prévu entre le lancement initial de la concertation, et la finalisation du Contrat Opérationnel de Mobilité, ainsi que sa déclinaison à l'échelle de chaque EPCI.

En parallèle et dans le même calendrier, la Région engagera avec ces collectivités, les conseils départementaux et l'État, les discussions concernant la définition de plans d'action mobilité solidaire.

Mise en œuvre de nouveaux services de mobilité locaux en territoires ruraux :

En Centre-val de Loire, 57 des 70 communautés de communes ont décidé de ne pas prendre la compétence d'organisation des mobilités, et donc de confier à la Région cette responsabilité.

La Région entend travailler étroitement avec tous les EPCI, qu'ils soient AOM pour articuler les actions respectives, ou non AOM pour développer des actions répondant aux spécificités de chaque territoire et en lien avec les acteurs concernés. Pour ces dernières, la Région a voté en juin 2022 un cadre régional d'intervention sur les mobilités rurales, qui a été présenté à l'ensemble des EPCI, et qui s'appuie notamment sur :

- transports à la demande à l'usage,
- services d'autopartage,
- actions en faveur de l'usage du vélo en milieu rural (appui à la réalisation d'infrastructures, aides à l'acquisition de vélos à assistance électrique, ...)
- premier niveau de conseil en mobilité
- soutien financier aux opérateurs de mobilités solidaires (conseil en mobilité inclusif, services dédiés), en lien avec les Conseils départementaux
- solutions de covoiturage
- soutien aux initiatives locales...

La mise en œuvre d'une offre locale de mobilité est déjà engagée, avec au moins deux cadres d'intervention déjà actifs sur l'ensemble des Communautés de communes concernées dès 2023, et de nombreux EPCI bénéficiant déjà de nombreux services supplémentaires. La signature d'un Contrat Opérationnel de Mobilité n'est pas un préalable au déploiement de ces nouveaux services de mobilité.

La Région réalise ces déploiements par des financements sur ses fonds propres, en l'absence d'une ressource dédiée au bénéfice de l'AO (pas de Versement Mobilité prévu par la loi lorsque la Région est devenue AOM locale par décision des Communautés de communes).

Les actions communes avec les AOM :

La Région est, depuis la loi NOTRe, collectivité cheffe de file de l'intermodalité. La LOM a consacré depuis le rôle de la Région comme cheffe de file de la mobilité.

Depuis de nombreuses années, la Région Centre-Val de Loire porte ainsi des actions au bénéfice de l'ensemble des Autorités Organisatrices des Mobilités de son territoire, en lien étroit avec elles, visant à faciliter les usages des transports publics, mais plus largement de toutes les solutions de mobilité durable. Ces actions communes s'inscrivent sous la marque commune JVMalin.

C'est dans ce cadre qu'a été mise en place, dès 2012, la centrale d'information multimodale JVMalin (recherche d'itinéraires et d'offres de mobilités sur la région). Ce calculateur d'itinéraires présente toutes les solutions en transport en commun présentes sur le territoire régional, mais aussi à vélo et des offres de covoiturage. **Cet outil partenarial a vocation à évoluer vers un MaaS, c'est-à-dire permettre notamment la vente de billets digitaux dans la continuité de la recherche d'itinéraire, en porte à porte, en articulant les outils de chaque réseau.**

La Région pilote également le déploiement d'une billettique interopérable JV Malin, c'est-à-dire de cartes billettiques compatibles sur les réseaux de transport en commun du territoire régional pour charger les titres de transport (cartes JVMalin), ainsi que des accords tarifaires pour disposer de titres combinés plus simples pour les voyageurs.

5.2 Développer les mobilités durables

La Région souhaite qu'un véritable d'observatoire régional des mobilités incluant l'ensemble des AOM puisse apporter à chacun les connaissances indispensables à la mise en œuvre de nos actions respectives en faveur des mobilités collectives, décarbonées, partagées, actives et solidaires. Pour cela, la Région préconise que l'Observatoire Régional des Transports (ORT) Centre-Val de Loire puisse évoluer vers cet observatoire des mobilités, avec le concours des différentes AOM, pour éviter de créer une nouvelle structure ad-hoc.

A titre d'exemple, le projet d'enquête régionale sur les parts modales des déplacements du quotidien aurait vocation à fédérer l'ensemble des acteurs autour d'un projet commun. Pour rappel, les observatoires régionaux des transports sont définis par la circulaire du 9 novembre 1993. La circulaire du 26 octobre 2004 précise les modalités de leur mise en place. Leurs objectifs principaux sont :

- La diffusion des données et des informations issues de l'observation économique et statistique qui répond aux besoins de l'ensemble des acteurs régionaux
- La valorisation et la capitalisation d'une connaissance partagée, par la réalisation d'études en partenariat, la diffusion d'études réalisées par les partenaires, l'organisation de journées thématiques, colloques ou séminaires
- L'identification d'un lieu d'animation et de pilotage d'études, de réflexions et de débats, d'ouvertures aux autres acteurs malgré les points de vue et les intérêts parfois divergents, dans un espace neutre favorable à la construction d'une relation de confiance.

Intitulé	Valeur de référence	Année de référence	Objectif 2025		Objectif 2027	
			% et quantifié		% et quantifié	
Part modale du transport routier de marchandises (%)	96%	2021	95		93	
Part modale du transport ferroviaire de marchandise dans le transport intérieur (%)	4%	2021	5		7	
Pourcentage d'habitants résidant dans des territoires couverts par des stratégies de logistique urbaine	2%	2022	4		6	
Nombre de trains de marchandises (soit l'équivalent de 40 camions)	4,5 Mt	2022	+0,5%		+1%	
Part modale de la marche dans les déplacements	NC	2025	Année 0		+0,25 %	
Part modale des Transports Collectifs dans les déplacements	NC	2025	Année 0		+0,25 %	
Part modale du covoiturage dans les déplacements	NC	2025	Année 0		+0,25 %	
Part de la voiture individuelle solo dans les déplacements	NC	2025	Année 0		-1%	
Part modale du vélo dans les déplacements	NC	2025	Année 0		+0,25 %	
Pourcentage de gares/haltes ferroviaires équipées de stationnements sécurisés pour vélo		2022	150%		200%	
Pourcentage de gares ferroviaires accessibles (handicap) (au titre du SDAP)		2022	20%		100%	
Voyages (Train REMI)	21 644 426	2022	6%	23M	10%	24M
Km commerciaux (Train REMI)	12 471 619	2022	8,2	13,5M	12,3	14M
Voyages (Cars inter-urbain) (lignes régulières REMI)	3 257 000	2023	4	3,378M	6%	3,448M
Km commerciaux (Cars inter-urbain) (Lignes régulières REMI)	14 684 000	2023	0%	14,618 M	0%	14,67M

5.3 Développer des transports de marchandises durables

L'Etat et la Région ont exprimé leur volonté de maintenir et développer le fret, à travers :

- La stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire visant à doubler la part modale du fret d'ici 2030.
- Le SRADDET (schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires), visant à réduire de 5 points la part modale du transport routier marchandises dès 2030 et de 15 points à l'horizon 2050

Intitulé	Année de référence	Objectif 2025	Objectif 2027
Part modale du transport routier de marchandises (%)	2021	95 %	93,00 %
Part modale du transport ferroviaire de marchandise dans le transport intérieur (%)	2021	5,00 %	7,00 %
Le % d'habitants résidant dans des territoires couverts par des stratégies de logistique urbaine	2022	4%	6%
Nombre de trains de marchandise (soit un équivalent 40 camion)	2022	+0,5%	+1%