



**trans  
missions**

Conseil en mobilité engagé(e)



Gérer la Cité

## ASSOCIATION QUALITE MOBILITE

# Analyse des moyens financiers alloués par les Régions en matière de transport

Expertise pilotée par un groupe de travail de la FNAUT  
animé par Alain Richner, Vice-Président

4 septembre 2026

Stéphane Masse – directeur de mission associé – FCL Gérer la Cité  
Emma Cadier – cheffe de mission – FCL Gérer la Cité  
Patricia Perennes – consultante sénior – Trans-Missions

## TABLE DES MATIERES

|             |                                                                                                                              |           |
|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1.</b>   | <b>PREAMBULE – PRESENTATION DE LA METHODE ET DES OBJECTIFS POURSUIVIS .....</b>                                              | <b>4</b>  |
| <b>2.</b>   | <b>ANALYSE CONSOLIDEE DES MOYENS DEPLOYES PAR LES REGIONS EN MATIERE DE TRANSPORT .....</b>                                  | <b>5</b>  |
| <b>2.1.</b> | <b>Sur la période étudiée, la situation financière des Régions s’est tendue .....</b>                                        | <b>5</b>  |
| <b>2.2.</b> | <b>Les moyens financiers affectés par l’ensemble des Régions au financement du transport .....</b>                           | <b>7</b>  |
| 2.2.1.      | Le transport constitue une part importante du budget des Régions .....                                                       | 7         |
| 2.2.2.      | Cette part importante se traduit sur le fonctionnement comme sur l’investissement .....                                      | 8         |
| 2.2.3.      | Les Régions apportent un effort propre au-delà des recettes affectées et transférées en matière de transport .....           | 10        |
| <b>2.3.</b> | <b>Analyses thématiques .....</b>                                                                                            | <b>12</b> |
| 2.3.1.      | Le transport ferroviaire .....                                                                                               | 12        |
| 2.3.2.      | Le transport scolaire .....                                                                                                  | 13        |
| 2.3.3.      | Autres transports sur route (réseau autocars) .....                                                                          | 13        |
| 2.3.4.      | Le transport maritime et aérien .....                                                                                        | 14        |
| 2.3.5.      | Les autres actions en matière de transport .....                                                                             | 14        |
| <b>3.</b>   | <b>LA REALISATION DES CPER AU SEIN DES REGIONS .....</b>                                                                     | <b>15</b> |
|             | Introduction .....                                                                                                           | 15        |
| <b>3.1.</b> | <b>Nature des CPER : des documents politiques, dont la structure diffère selon les territoires..</b>                         | <b>16</b> |
| 3.1.1.      | Les CPER, des documents avant tout politiques, « catalyseur » de l’action publique .....                                     | 16        |
| <b>3.2.</b> | <b>Quelles sont les opérations qui apparaissent dans les CPER ? .....</b>                                                    | <b>20</b> |
| 3.2.1.      | Les CPER ne représentent pas l’intégralité des montants investis par les Régions dans les infrastructures de transport ..... | 20        |
| 3.2.2.      | Des différences d’approches des Préfets de Région .....                                                                      | 30        |
| <b>3.3.</b> | <b>Évolution des CPER .....</b>                                                                                              | <b>30</b> |
| 3.3.1.      | Les CPER : des documents évolutifs tout au long de leur mise en œuvre .....                                                  | 30        |
| 3.3.2.      | Des taux de réalisation des CPER à prendre avec prudence .....                                                               | 32        |
| <b>3.4.</b> | <b>Conclusion .....</b>                                                                                                      | <b>36</b> |
| <b>4.</b>   | <b>ANALYSE DES MOYENS DEPLOYES PAR CHAQUE REGION EN MATIERE DE TRANSPORT 39</b>                                              |           |
| <b>4.1.</b> | <b>Région Auvergne-Rhône-Alpes .....</b>                                                                                     | <b>39</b> |
| 4.1.1.      | Les moyens financiers alloués par la Région .....                                                                            | 39        |
| 4.1.2.      | La réalisation des CPER .....                                                                                                | 43        |
| <b>4.2.</b> | <b>Région Bourgogne-Franche-Comté .....</b>                                                                                  | <b>47</b> |
| 4.2.1.      | Les moyens financiers alloués par la Région .....                                                                            | 47        |
| 4.2.2.      | La réalisation des CPER .....                                                                                                | 51        |
| <b>4.3.</b> | <b>Région Bretagne .....</b>                                                                                                 | <b>55</b> |
| 4.3.1.      | Les moyens financiers alloués par la Région .....                                                                            | 55        |
| 4.3.2.      | La réalisation des CPER .....                                                                                                | 59        |
| <b>4.4.</b> | <b>Région Centre-Val de Loire .....</b>                                                                                      | <b>63</b> |
| 4.4.1.      | Les moyens financiers alloués par la Région .....                                                                            | 63        |
| 4.4.2.      | La réalisation des CPER .....                                                                                                | 67        |
| <b>4.5.</b> | <b>Région Grand Est .....</b>                                                                                                | <b>71</b> |

|              |                                                                                                |            |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 4.5.1.       | Les moyens financiers alloués par la Région.....                                               | 71         |
| 4.5.2.       | La réalisation des CPER .....                                                                  | 75         |
| <b>4.6.</b>  | <b>Région Hauts-de-France .....</b>                                                            | <b>79</b>  |
| 4.6.1.       | Les moyens financiers alloués par la Région.....                                               | 79         |
| 4.6.2.       | La réalisation des CPER .....                                                                  | 83         |
| <b>4.7.</b>  | <b>Région Normandie .....</b>                                                                  | <b>87</b>  |
| 4.7.1.       | Les moyens financiers alloués par la Région.....                                               | 87         |
| 4.7.2.       | La réalisation des CPER .....                                                                  | 91         |
| <b>4.8.</b>  | <b>Région Nouvelle-Aquitaine .....</b>                                                         | <b>95</b>  |
| 4.8.1.       | Les moyens financiers alloués par la Région.....                                               | 95         |
| 4.8.2.       | La réalisation des CPER .....                                                                  | 99         |
| <b>4.9.</b>  | <b>Région Occitanie.....</b>                                                                   | <b>103</b> |
| 4.9.1.       | Moyens financiers alloués par la Région .....                                                  | 103        |
| 4.9.2.       | La réalisation des CPER .....                                                                  | 108        |
| <b>4.10.</b> | <b>Région Pays de la Loire .....</b>                                                           | <b>112</b> |
| 4.10.1.      | Les moyens financiers alloués par la Région.....                                               | 112        |
| 4.10.2.      | La réalisation des CPER .....                                                                  | 116        |
| <b>4.11.</b> | <b>Région Provence-Alpes Côte d’Azur .....</b>                                                 | <b>120</b> |
| 4.11.1.      | Les moyens financiers alloués par la Région.....                                               | 120        |
| 4.11.2.      | La réalisation des CPER .....                                                                  | 124        |
| <b>5.</b>    | <b>ANNEXES .....</b>                                                                           | <b>128</b> |
| <b>5.1.</b>  | <b>Définitions et données utilisées .....</b>                                                  | <b>128</b> |
| 5.1.1.       | Données ART.....                                                                               | 128        |
| 5.1.2.       | Données budgétaires .....                                                                      | 128        |
| 5.1.3.       | Traitement des données / échanges avec les Régions .....                                       | 128        |
| <b>5.2.</b>  | <b>Valorisation des recettes transférées pour le financement du transport.....</b>             | <b>129</b> |
| 5.2.1.       | Recettes en faveur du ferroviaire transférées par l’État .....                                 | 129        |
| 5.2.2.       | Recettes en faveur du transport scolaire et interurbain transférées par les départements ..... | 130        |
| <b>5.3.</b>  | <b>Les retraitements effectués.....</b>                                                        | <b>130</b> |
| 5.3.1.       | Retraitements pour l’ensemble des Régions .....                                                | 130        |
| 5.3.2.       | Retraitements spécifiques à chaque région.....                                                 | 132        |

# 1. Préambule – présentation de la méthode et des objectifs poursuivis

L'étude vise à identifier les moyens financiers mis en œuvre par les Régions en matière de transport.

Elle porte sur les 11 Régions de métropole, à l'exclusion de l'Ile-de-France et de la Corse, pour lesquelles l'organisation institutionnelle spécifique et le maillage territorial ne permettent pas une comparaison directe avec les autres Régions.

L'Île-de-France bénéficiant, via Ile-de-France Mobilités, des versements mobilité, la structure de ses recettes pour financer ses politiques de transport est significativement différente des autres Régions.

La Corse présente quant à elle une situation particulière en matière d'investissement : la plupart des opérations d'investissement figurent dans le Programme Exceptionnel d'Investissement en faveur de la Corse et non dans son CPER<sup>1</sup>. La Corse étant également une collectivité à statut particulier (article 72 de la Constitution), les politiques publiques pour lesquelles elle est compétente varient de celles des autres Régions, ce qui peut fausser la comparaison.

L'étude couvre les exercices 2021 à 2024. Le périmètre d'analyse correspond à l'ensemble des dépenses et recettes de la fonction 8, transports, auxquelles ont été ajouté les recettes transférées ou mises en place, affectées au financement de la compétence transport (TICPE Grenelle, compensation SRV de l'État, attributions de compensation et CVAE des départements).

Par ailleurs, certaines Régions ont pu valoriser d'autres actions en faveur des mobilités, imputées comptablement en dehors du périmètre comptable de l'étude ; elles ont été intégrées au cas par cas. Certaines données ont enfin pu être retraitées afin de tenir compte du caractère exceptionnel de certaines dépenses / recettes ou les impacts des modifications d'imputations.

---

<sup>1</sup> Les montants inscrits au CPER 2015-2020 sont ainsi de 50 millions d'euros, ce qui est significativement plus faible que les autres Régions.

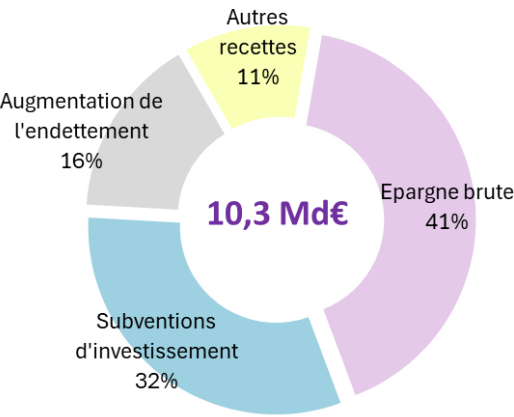
## 2.Analyse consolidée des moyens déployés par les Régions en matière de transport

### 2.1. Sur la période étudiée, la situation financière des Régions s’est tendue

De 2021 à 2024, les Régions ont investi 10.3Md€, soit 196€/habitant en moyenne par an. Ces investissements ont été financés par :

- De l’épargne brute, majoritairement
- Des subventions
- Complétées par d’autres recettes hors emprunt (FCTVA, variation du fonds de roulement, cession…)
- Le solde a été financé par un endettement supplémentaire représentant 16% du montant investi, soit 1.6Md€.

Niveau moyen d'investissement hors dette 2021-2024 et mode de financement

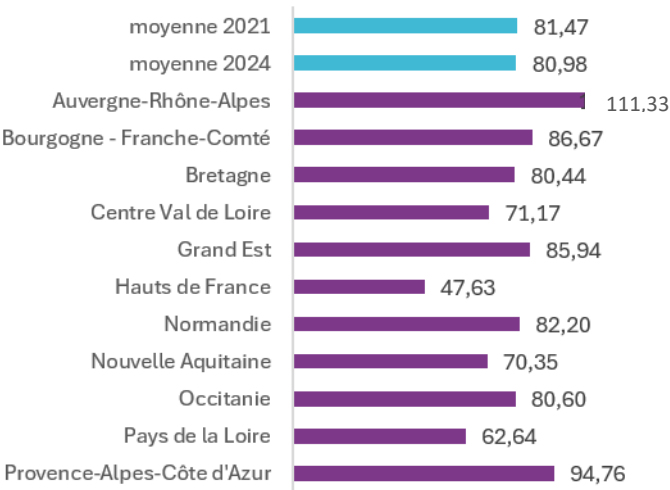


Cet accroissement de l’endettement ne s’est pas accompagné d’une hausse de l’épargne en parallèle, ce qui aurait permis de conserver le niveau des ratios financiers

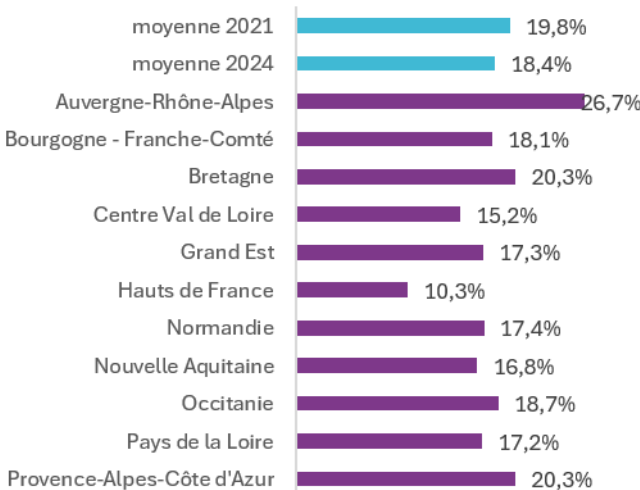
Ainsi, au 31 décembre 2024, la situation financière des Régions se caractérise par :

- Un volume d’épargne demeuré stable en €/habitant depuis 2021, tandis que les recettes ont augmenté, induisant une baisse du taux d’épargne brute moyen (de 19.8% à 18.4%). Cela traduit un rétrécissement des marges de manœuvres.

Epargne brute 2024 en €/hab



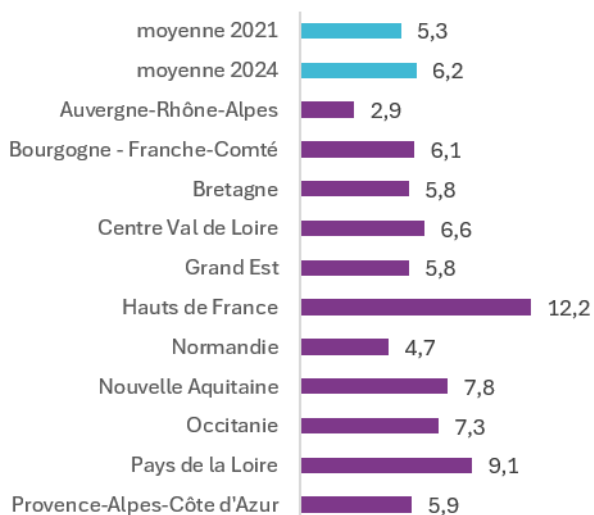
Taux d'épargne brute 2024



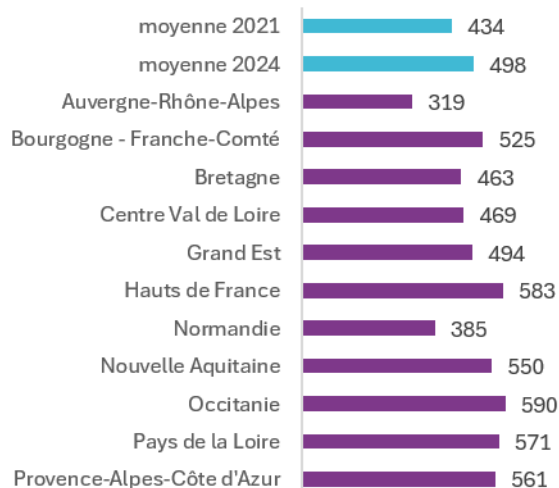
- En parallèle, l'endettement a progressé, passant de 434€/habitant en 2021 à 498€/habitant en 2024.

Cette évolution de l'encours de dette des Régions et le léger resserrement du taux d'épargne brute ont conduit à une dégradation des ratios d'endettement. La capacité de désendettement s'est allongée de presque 1 an, et le taux d'endettement est passé de 105% à 113%.

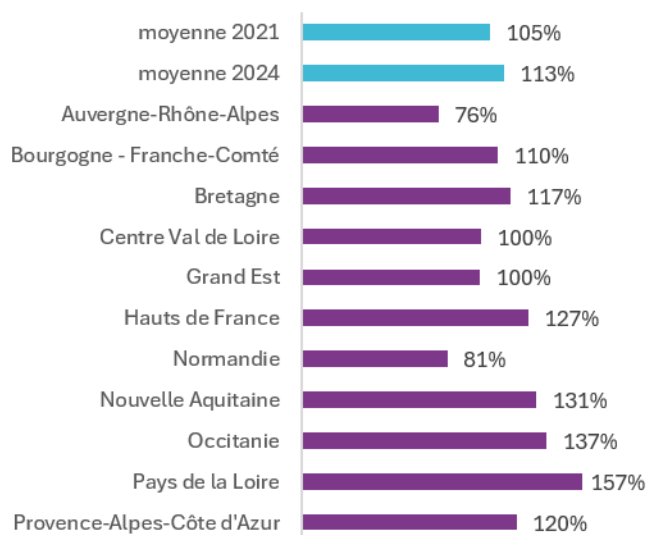
#### Capacité de désendettement 2024



#### Encours de dette 2024 en €/hab



#### Taux d'endettement 2024



## 2.2. Les moyens financiers affectés par l'ensemble des Régions au financement du transport

### 2.2.1. Le transport constitue une part importante du budget des Régions

#### Précision sur le périmètre étudié

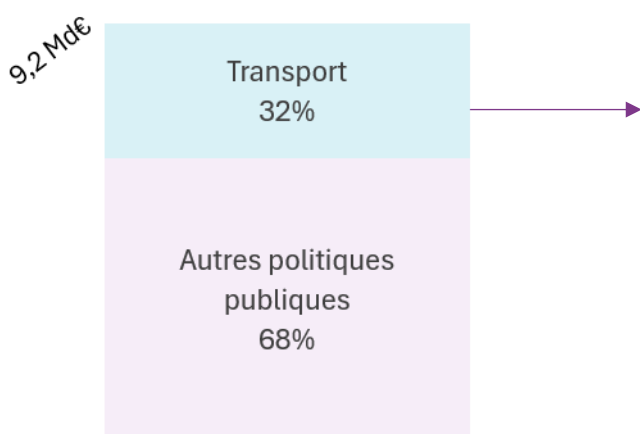
Les dépenses portées par les Régions : les Régions ne portent pas l'intégralité des dépenses affectées au transport sur leur territoire. Les modes de gestion peuvent être internalisés (en régie) ou externalisés (marchés, délégations de services publics). Elles financent à ce titre des opérateurs privés qui portent de leur côté des dépenses, peuvent assurer le renouvellement des véhicules et autres investissements. En parallèle, ces opérateurs perçoivent les recettes voyageurs.

L'analyse porte ici sur la part des dépenses en matière de transport portée directement dans le budget des Régions.

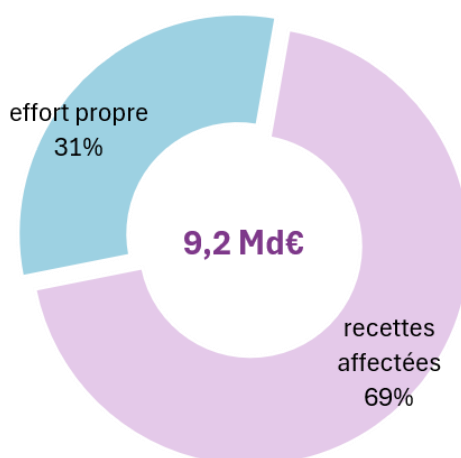
Les dépenses en matière de transport représentent en moyenne 32% du budget des Régions (fonctionnement + investissement), soit 9,2Md€/ an pour l'ensemble des Régions. Ces dépenses sont financées par :

- Des recettes affectées (issues de l'exploitation de l'activité ou recettes transférées)
- Et d'un effort propre complémentaire des Régions.

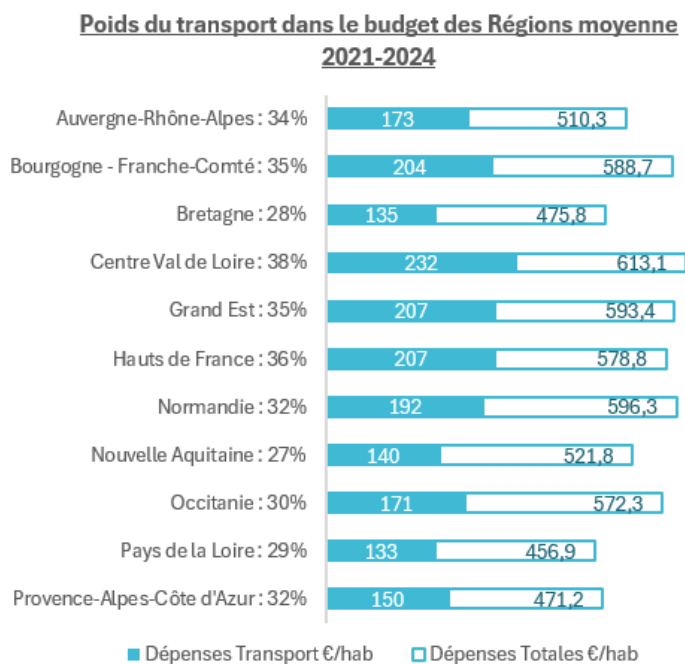
Part du transport dans le budget des Régions  
moyenne 2021-2024



Financement du transport par les  
Régions moyenne 2021-2024



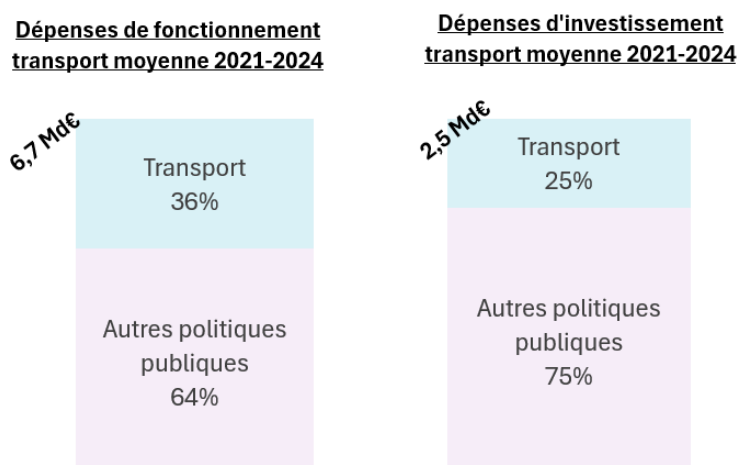
Au niveau de chaque Région, ce poids oscille entre 27% du budget total pour la Nouvelle-Aquitaine et 38% pour Centre Val de Loire.



## 2.2.2. Cette part importante se traduit sur le fonctionnement comme sur l'investissement

Ce montant se décompose en 6,7Md€ de dépenses de fonctionnement et 2,5Md€ de dépenses d'investissement, soit respectivement 36% du budget de fonctionnement des Régions et 25% du budget d'investissement des Régions.

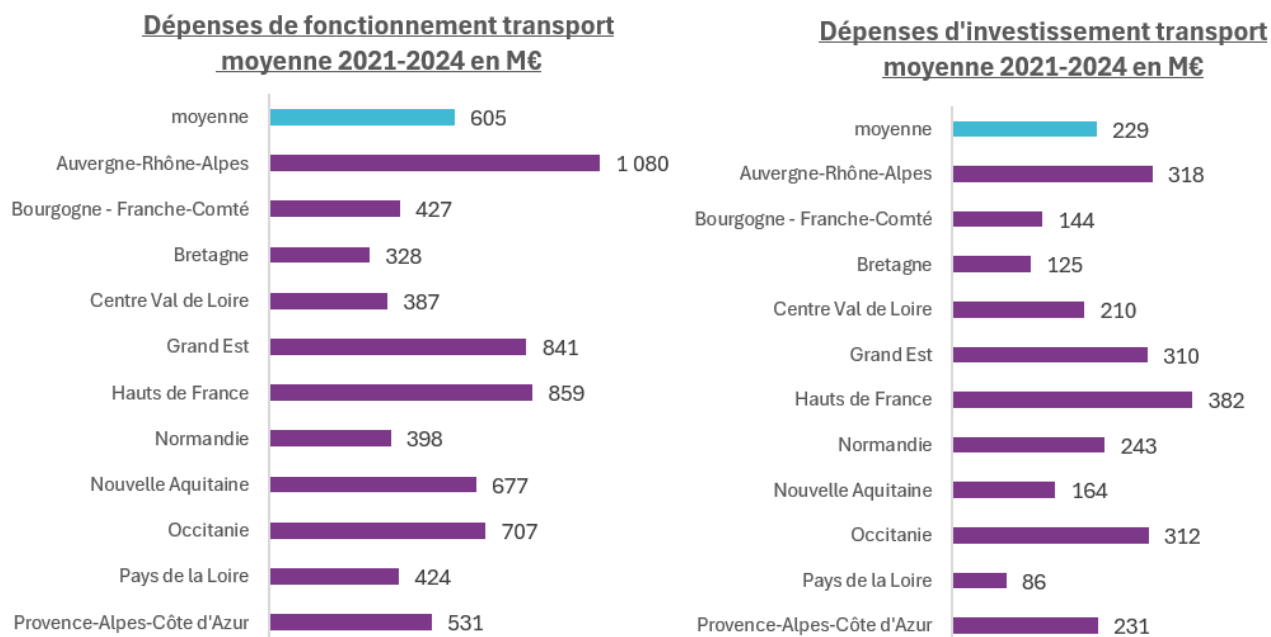
Cela correspond à 127€/habitant en moyenne en fonctionnement et 48€/habitant en investissement.



Le volume de dépenses alloué par Région au financement du transport est très hétérogène d'une Région à l'autre.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes demeure la Région qui affiche le plus haut niveau de dépenses, avec 1080M€ en moyenne sur la période soit presque quatre fois davantage que la Région qui affiche le plus bas niveau de dépenses de fonctionnement.

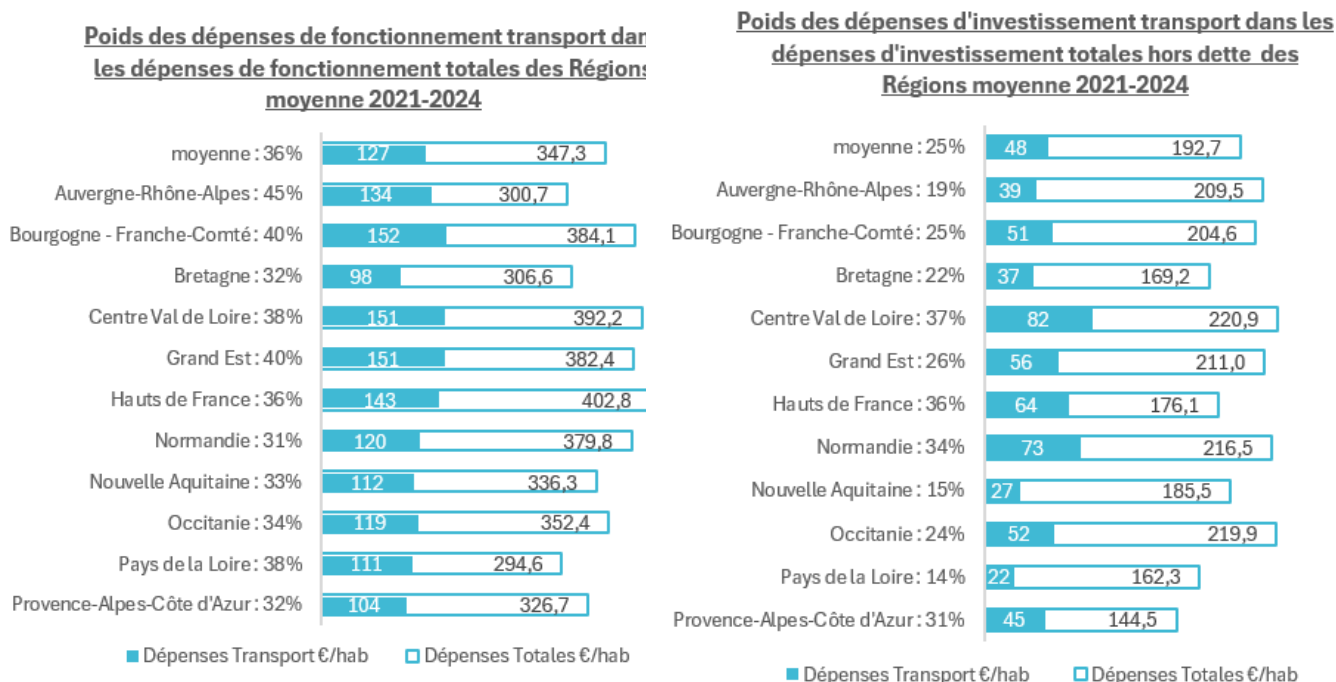
En investissement, la Région Hauts-de-France affiche un niveau de dépenses 4 fois supérieure à la Région Pays de la Loire qui réalise le plus petit volume d'investissements.



Ces montants doivent toutefois être analysés en tenant compte des spécificités de chaque région. Une lecture de ces données en €/habitant permet mieux mesurer les dépenses portées par les régions. En €/habitant, cet écart se resserre.

Il est également moins marqué s'agissant de la proportion du transport dans le budget de chaque Région.

En fonctionnement, le transport pèse entre 31% du budget en Normandie et jusqu'à 51% avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes. En investissement, la part liée au transport est plus relative, elle descend à 14% pour les Pays de la Loire et monte jusqu'à 37% de l'investissement total pour Centre-Val de Loire.



## 2.2.3. Les Régions apportent un effort propre au-delà des recettes affectées et transférées en matière de transport

### 2.2.3.1. Les Régions bénéficient de recettes aux origines diverses qui ne suffisent pas à financer l'intégralité des dépenses qu'elles portent

#### Précision sur le périmètre étudié

A l'instar des dépenses, les recettes présentées dans l'étude correspondent à celles perçues par les régions. La majorité des recettes voyageurs (titres de transport) sont perçues par les différents opérateurs privés.

S'agissant du ferroviaire, historiquement, les régions ne percevaient pas directement les recettes issues de la tarification des services. Depuis quelques années, certaines régions commencent à percevoir ces recettes qu'elles reversent ensuite aux opérateurs.

Dans l'étude, les dépenses en matière de ferroviaire apparaissent en coût net des recettes pour lisser la lecture indépendamment des choix des régions par rapport aux recettes.

Les dépenses transport portées par les Régions sont financées par différents types de recettes :

- **Les recettes de fonctionnement directes liées à l'activité.** Il s'agit des recettes liées à l'exploitation des services (tarification voyageurs, participations des familles pour le transport scolaire, péages portuaires) mais aussi les contributions versées par les communes et EPCI dans le cadre de conventionnements.).
- **Les recettes transférées par l'État.** Lors de la régionalisation des transports ferroviaires en 2002 et au cours des années suivantes, l'Etat a opéré une compensation sur la base du coût historique, via deux canaux : la dotation globale de décentralisation (DGD) et la dotation globale de fonctionnement (DGF). Au fil des réformes, d'une part la DGF a été réduite (en moyenne -26% entre 2014 et 2017) et d'autre part, depuis 2018, la DGF a été remplacée par une fraction de TVA nationale. Elles contribuent en moyenne sur la période 2021-2024 à hauteur de 21% au financement des transports porté par les régions.
- **Les flux financiers issus des transferts avec les départements :** la loi Notre a transféré aux régions la compétence transport scolaire et interurbain à compter de 2017. Il a été établi la différence entre le coût des compétences transférées et les recettes que la loi a transféré des départements aux régions (en grande partie la CVAE). Selon les situations, elles versent ou reçoivent une attribution de compensation auprès de chacun des départements qui la composent.
- **La TICPE Grenelle,** affectée au financement de projets d'infrastructure de transport durable, apporte 5% des recettes aux régions.
- **Les subventions d'investissement** contribuent pour seulement 4% des recettes.

Au total, les recettes affectées au transport toutes origines confondues apportent 69% des dépenses totales. Le reste à financer, soit l'effort net des Régions sur leurs ressources propres, s'élève à 2.8Md€ pour le fonctionnement et l'investissement.

| en M€                                                          | Moyenne<br>2021 - 2024 | Part dans<br>le total |
|----------------------------------------------------------------|------------------------|-----------------------|
| <b>Dépenses en matière de transport (A)</b>                    | <b>9 183,3</b>         |                       |
| Recettes fonctionnement directes                               | 538,2                  | 6%                    |
| TICPE Grenelle - ferroviaire                                   | 488,9                  | 5%                    |
| Recettes Etat transférées (DGD / TVA) ferroviaire              | 1 899,0                | 21%                   |
| Recettes départements issus transferts scolaire et interurbain | 3 057,2                | 33%                   |
| Subventions d'investissement                                   | 362,2                  | 4%                    |
| <b>Sous total recettes affectées transport (B)</b>             | <b>6 345,4</b>         | <b>69%</b>            |
| <b>Effort propre à fournir par les régions (A)-(B)</b>         | <b>2 837,9</b>         | <b>31%</b>            |

### 2.2.3.2. Les recettes dédiées à des types de transports (ferroviaire, scolaire et interurbain) ne concourent pas au financement du transport dans les mêmes proportions

Le poids des recettes issues de l'Etat (DGD/TVA) pour compenser le ferroviaire sont moindres que celles issues des départements pour compenser le transport scolaire et interurbain.

Les différents niveaux de recettes s'expliquent pour plusieurs raisons :

- **Le transfert du ferroviaire est plus ancien que celui du transport scolaire et interurbain.** Le transfert du ferroviaire de l'Etat aux Régions remonte à 2002, tandis que le transfert du scolaire et interurbain des Départements est intervenu en 2017.  
Pour illustrer cela, si le volume de DGF et DGD transféré aux régions en 2002 avait bénéficié de l'inflation chaque année, il représenterait aujourd'hui 2 952M€
- **La dynamique des recettes transférées n'a pas été la même.** Les Départements ont transféré une recette dynamique, la CVAE, devenue une quote-part de TVA. S'agissant du transport ferroviaire, la DGF, si elle a plusieurs fois été positivement abondée, a également subi des réductions sensibles (-26% en moyenne entre 2014 et 2017).

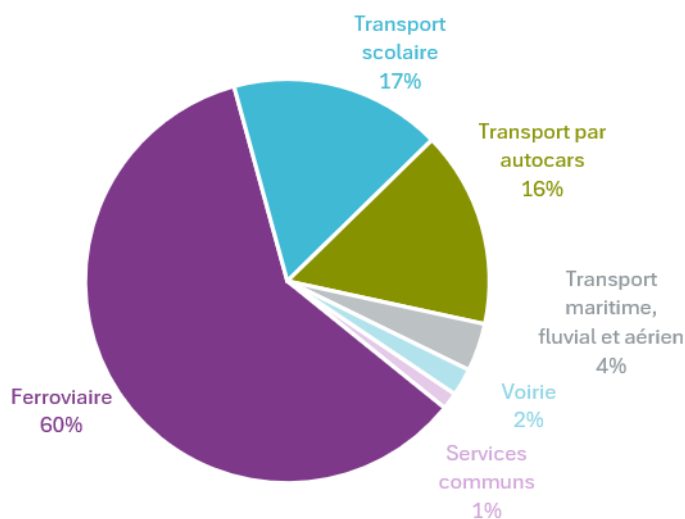
## 2.3. Analyses thématiques

Le ferroviaire constitue de loin le premier poste de dépenses des Régions en matière de transport, représentant 5,7Md€ en moyenne annuelle sur la période 2021-2024.

Le transport scolaire et les autres transports sur route représentent respectivement 1,5Md€ et 1,7Md€ par an.

Les autres modes de transport demeurent minoritaires.

### Répartition des dépenses transport moyenne 2021-2024



### 2.3.1. Le transport ferroviaire

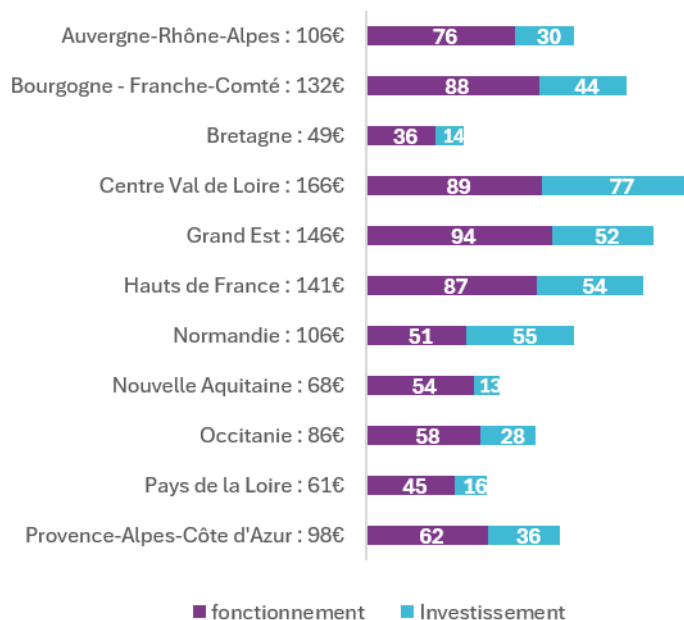
Le mode ferroviaire pèse pour 5,7Md€ en moyenne annuelle sur 2021-2024.

Les dépenses de fonctionnement, composées quasi-exclusivement des contributions à l'opérateur, représentent 65% des dépenses totales.

L'investissement représente 35% des dépenses et se traduit essentiellement par des subventions versées à l'opérateur.

Les recettes perçues dans le budget des régions compensent en moyenne 51% des charges.

### Dépenses en matière de ferroviaire Moyenne 2021-2024 en €/hab

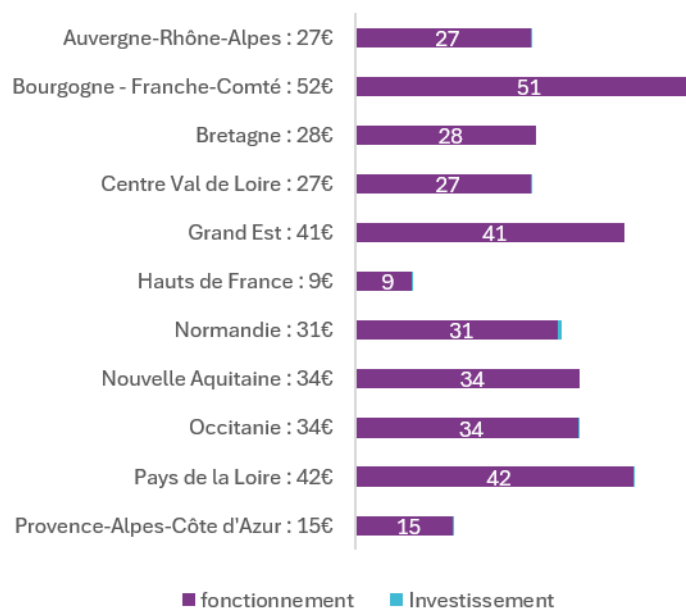


### 2.3.2. Le transport scolaire

Troisième poste de dépenses avec 1,5 Md€ par an, le transport scolaire est composé essentiellement de la section de fonctionnement, les investissements étant portés pour leur part directement par les prestataires privés auxquels les Régions ont recours.

Les participations des familles et contributions des communes compensent 13 % des charges, l'essentiel du financement reposant sur la compensation versée par les départements.

#### Dépenses en matière de transport scolaire moyenne 2021-2024 en €/hab



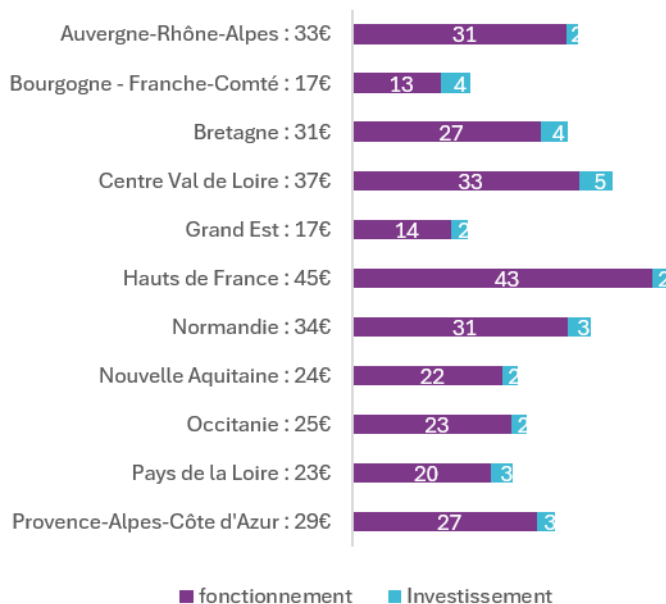
### 2.3.3. Autres transports sur route (réseau autocars)

Le transport public sur route hors scolaire, c'est-à-dire essentiellement les réseaux interurbains d'autocars, représente 1,4Md€ par an.

Comme pour le transport scolaire, il repose majoritairement sur des contrats conclus avec des opérateurs privés, même si certaines Régions contribuent à des syndicats mixtes.

Les investissements demeurent modestes, de l'ordre de 65M€ par an et concernent principalement les aménagements de pôles d'échange multimodaux.

#### Dépenses en matière de transport par autocars moyenne 2021-2024 en €/hab

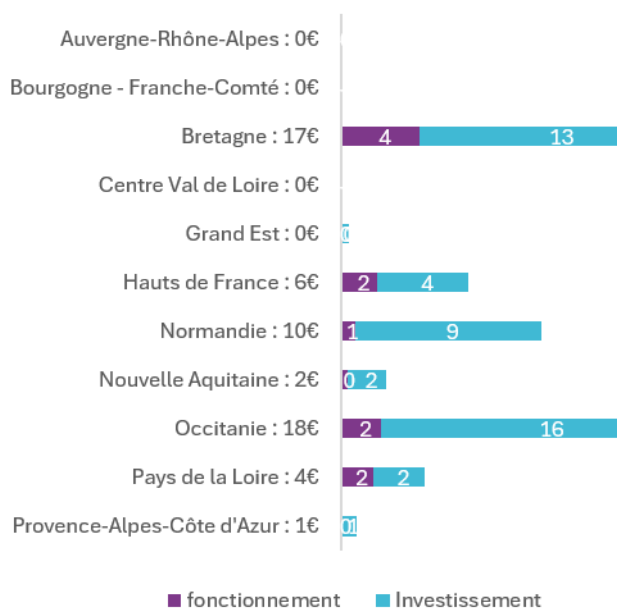


### 2.3.4. Le transport maritime et aérien

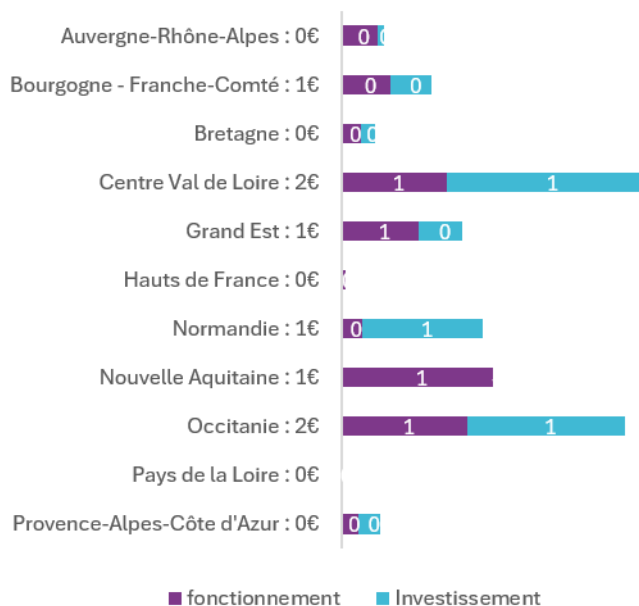
Ces modes de transport représentent une part minoritaire des dépenses, soit 468M€ par an, mais sont structurants pour les Régions disposant d'une façade maritime ou d'infrastructures portuaires : Bretagne, Occitanie, Normandie concentrent l'essentiel de ces dépenses.

Elles concernent l'entretien, la modernisation et le développement des infrastructures, gérées selon les cas en régie directe ou via des structures dédiées.

#### Dépenses en matière de transport maritime moyenne 2021-2024 en €/hab



#### Dépenses en matière de transport aérien Moyenne 2021-2024 en €/hab



### 3. La réalisation des CPER au sein des Régions

*« Les CPER sont des catalyseurs des investissements en Régions.*

*Ils sont nécessaires pour élever le niveau d'équipement des territoires, soutenir l'emploi et préparer l'avenir. Ils ont vocation à financer les projets exerçant un effet de levier pour l'investissement local. »*

*Préfecture des Hauts-de-France, 26 juillet 2021*

*« Les contrats [de Plan État Région] sont (...) caractérisés par une relation asymétrique entre l'État et les collectivités. L'État n'hésite pas à s'en servir pour faire financer des politiques qui relèvent de sa propre responsabilité par les collectivités territoriales. En outre, bien loin de les considérer comme une « ardente obligation », il ne respecte pas toujours ses engagements dans les délais, quand il n'y renonce pas purement et simplement. »*

*Sénateur Georges Labazée <sup>2</sup>*

#### Introduction

Créés par la loi n° 82-653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification (article 11), les Contrats de Plan État-Région (CPER) ont pour objectif de coordonner l'action de l'État et des Régions afin de financer des projets structurants pour les territoires, en cohérence avec les compétences régionales.

Ces contrats couvrent plusieurs domaines d'intervention, notamment l'enseignement supérieur et la recherche, la transition écologique, l'innovation et le numérique, ainsi que l'emploi et l'industrie. Toutefois, sur le plan financier, le volet consacré aux mobilités représente la part la plus importante des CPER.

La présente étude s'intéresse aux deux dernières générations du volet « mobilités » des CPER, correspondant aux périodes 2015-2022<sup>3</sup> et 2023-2027<sup>4</sup>.

Le premier objectif de cette étude consiste à expliciter la nature et les finalités des CPER. Une meilleure compréhension de ces dispositifs permettra par la suite de conduire une analyse plus fine des données financières ainsi que des taux de réalisation des différents CPER.

#### Méthodologie

Dans le cadre de cette étude, nous avons recueilli pour les 11 Régions métropolitaines, hors Corse et Île-de-France :

- La totalité des CPER 2015-2022 initiaux ainsi que la totalité des avenants.
- Les avenants mobilités 2023-2027 aux CPER 2021-2027 ainsi que le seul avenant modificatif existant au stade de la réalisation de notre étude (pour la Région PACA).

<sup>2</sup> Rapport d'information n°27 fait au nom de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation sur les partenariats entre l'État et les collectivités territoriales, enregistré à la Présidence du Sénat le 9 octobre 2012

<sup>3</sup> Après une prolongation de 2 ans des CPER, qui devait prendre fin initialement en 2020.

<sup>4</sup> Les volets mobilités des CPER étant inclus dans les CPER 2021-2027.

**L'ensemble de ces documents peuvent être mis à disposition des FNAUT régionales.**

Des entretiens ont été conduits avec les services en charge des transports au sein de ces Régions afin de garantir une bonne compréhension des enjeux associés à ces documents et de recueillir des données complémentaires, notamment relatives au taux de réalisation des CPER.

### 3.1. Nature des CPER : des documents politiques, dont la structure diffère selon les territoires

#### 3.1.1. Les CPER, des documents avant tout politiques, « catalyseur » de l'action publique

La nature des CPER est souvent mal comprise. Ces documents présentent, la vision partagée entre l'État et la Région sur les infrastructures qu'il faut prioritairement construire dans un territoire donné.

Or leur appellation de « contrat » peut laisser penser, à tort, qu'il s'agit de documents contraignants<sup>5</sup>. **Au contraire, la signature des CPER ne lie pas les parties.** Si l'État ou la Région ne respectent pas les dispositions de ceux-ci, l'autre partie ne peut saisir le juge administratif pour contraindre l'autre à en appliquer les dispositions.

Les CPER sont, plus qu'un « outil de planification » stricto sensu, des documents de nature politique visant à **communiquer sur l'action de la Région et de l'État sur un territoire.**

S'ils ne sont juridiquement pas contraignants, il ne faut pas non plus mésestimer leur importance pour les territoires. Les discussions autour des CPER permettent à l'État et à la Région - voire à d'autres collectivités – **d'élaborer une vision partagée des priorités pour un territoire et de décliner celle-ci en une liste de projets pour lesquels les différents niveaux de la puissance publique prévoient des crédits sur plusieurs années.** Pour le dire de manière moins formelle, le CPER permet d'identifier les projets qui « sont à l'agenda » dans une Région donnée. Les CPER peuvent donc être présentés comme des « catalyseurs d'investissements » permettant de combiner les efforts des différents niveaux de la puissance publique sur un territoire donné.

##### 3.1.1.1. Les CPER, des documents aux structures et aux contenus divers selon les territoires

Les CPER sont négociés entre les exécutifs régionaux et les services de la préfecture au niveau de chaque Région. De ce fait, **la structure et le format des CPER varient très sensiblement d'une Région à une autre en termes d'entités signataires, de format des documents, et de catégories de projets financés.**

---

<sup>5</sup> . Le Code civil définit un contrat comme un « accord de volontés entre deux ou plusieurs personnes destiné à créer, modifier, transmettre ou éteindre des obligations » (article 1101) et précise que « Les contrats légalement formés tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faits » (article 1103).

Les **signataires des CPER** varient d'une Région à l'autre et d'une génération de contrat à l'autre. En Alsace, en 2015, en plus de l'État et de la Région, étaient signataires du CPER, les départements des Haut et Bas-Rhin, ainsi que les EPCI et villes de Strasbourg, Mulhouse et Colmar. Au contraire, à la même date, seuls la Région et l'État étaient signataires du CPER en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Les gestionnaires d'infrastructure, qu'il s'agisse de Réseau Ferré de France devenu SNCF Réseau, des Voies Navigables de France ou des gestionnaires des ports, ne sont jamais signataires de ces documents.

Le niveau de détail à la fois sur l'identité des autres financeurs et sur leur niveau de participation varie également d'une Région à une autre. Dans certains CPER, seuls les montants des financements de l'État et de la Région sont précisés. Dans d'autres, les financements des départements et du « bloc communal » (communes et/ou EPCI) sont également détaillés en particulier quand ceux-ci sont signataires du CPER. Au contraire, dans d'autres CPER, il est uniquement indiqué que la participation d'autres financeurs « sera recherchée » (par exemple le CPER Auvergne-Rhône-Alpes de 2023), sans plus de précision sur leur possible identité ou le détail montants qu'ils sont susceptibles d'engager.

**Dans le cadre des données qui seront présentées dans cette étude, nous nous limiterons donc à indiquer les financements de l'État et des Régions et non des autres parties prenantes.**

De même, le **degré de détail des opérations** varie d'un CPER à l'autre. Dans certaines Régions - par exemple en Languedoc-Roussillon pour le CPER 2015-2020, les informations contenues dans le CPER sont très détaillées : elles indiquent pour chaque projet l'infrastructure concernée, l'objectif général ainsi que le niveau d'études et/ou la réalisation. Par exemple : « *Amélioration du fonctionnement du doublet de lignes entre les nœuds de Nîmes et de Montpellier – études AVP* ». Dans d'autres Régions au contraire, seul l'objectif général est indiqué. Les infrastructures concernées ainsi que le type d'opérations (études vs travaux) ne sont pas précisées. Ainsi le CPER Poitou-Charentes se contente d'indiquer « *Développer et améliorer la desserte du littoral charentais en offrant une alternative crédible aux transports routiers* ». Dans le corps du texte, il est indiqué les opérations auquel cet objectif correspond : modernisation de la signalisation de la ligne Saintes-Angoulême, doublement de la voie entre Lusignan et Saint-Maixent, etc., mais la ventilation des financements entre les partenaires n'apparaît qu'à la maille de l'objectif général (« Développer et améliorer la desserte ...»), pas à l'échelle des opérations le constituant.

En termes de **modes de transport**, les volets mobilités des CPER 2015-2020 comprennent systématiquement un volet infrastructure ferroviaire et un volet infrastructure routière. Dans certaines Régions, on trouve également des volets maritimes et fluviaux, voire des mobilités actives (vélo), des transports par câble, l'aménagement de pôles d'échange multimodaux ou une catégorie fourre-tout « multimodalité » qui peut comprendre la mise en place de système de billettique.

| <b>Financement Région (M€)</b> | <b>Ferroviaire</b> | <b>Routier</b> | <b>Maritime/ fluvial</b> | <b>Autres</b> | <b>Total</b> |
|--------------------------------|--------------------|----------------|--------------------------|---------------|--------------|
| Auvergne                       | 60,00              | 0,00           |                          | 4,85          | 64,85        |
| Rhône-Alpes                    | 299,00             | 22,00          |                          | 32,20         | 353,20       |
| Bourgogne                      | 100,29             | 8,65           | 6,70                     | 0,80          | 116,44       |
| Franche-Comté                  | 37,10              | 45,90          |                          |               | 83,00        |
| Bretagne                       | 159,18             | 122,56         | 134,34                   |               | 416,08       |
| Centre-Val de Loire            | 278,38             |                | 0,05                     |               | 278,43       |

|                            |        |        |       |       |        |
|----------------------------|--------|--------|-------|-------|--------|
| Alsace                     | 103,59 | 45,75  | 7,40  |       | 156,75 |
| Champagne-Ardenne          | 39,09  | 32,85  | 4,21  |       | 76,15  |
| Lorraine                   | 37,88  | 44,78  | 4,84  |       | 87,49  |
| Nord-Pas-de-Calais         | 235,00 | 35,90  | 95,06 | 9,75  | 375,71 |
| Picardie                   | 322,20 | 8,35   | 6,13  |       | 336,68 |
| Basse-Normandie            | 122,00 | 9,40   |       | 0,30  | 131,70 |
| Haute-Normandie            | 44,50  | 89,46  | 14,50 |       | 148,46 |
| Aquitaine                  | 205,30 |        | 12,41 | 4,11  | 221,81 |
| Limousin                   | 47,60  | 10,50  |       |       | 58,10  |
| Poitou-Charentes           | 173,50 | 88,10  |       |       | 261,60 |
| Languedoc-Roussillon       | 70,34  | 23,72  | 60,00 | 1,50  | 155,55 |
| Midi-Pyrénées              | 140,72 | 102,60 |       |       | 243,33 |
| Pays de la Loire           | 141,09 | 2,43   | 16,30 |       | 159,82 |
| Provence-Alpes-Côte d'Azur | 217,40 | 73,95  | 33,90 | 78,00 | 403,25 |

| <b>Financement<br/>(M€)</b> | <b>État</b> | <b>Ferroviaire</b> | <b>Routier</b> | <b>Maritime/<br/>fluvial</b> | <b>Autres</b> | <b>Total</b> |
|-----------------------------|-------------|--------------------|----------------|------------------------------|---------------|--------------|
| Auvergne                    |             | 48,00              | 210,20         |                              |               | 258,20       |
| Rhône-Alpes                 |             | 253,00             | 203,70         |                              | 6,00          | 462,70       |
| Bourgogne                   |             | 62,23              | 93,17          | 0,49                         | 0,80          | 156,69       |
| Franche-Comté               |             | 50,00              | 207,10         |                              |               | 257,10       |
| Bretagne                    |             | 196,62             | 139,83         |                              | 0,25          | 336,69       |
| Centre-Val de Loire         |             | 118,70             | 50,10          |                              |               | 168,80       |
| Alsace                      |             | 86,40              | 122,80         | 18,30                        |               | 227,50       |
| Champagne-Ardenne           |             | 57,29              | 105,70         | 1,85                         |               | 164,83       |
| Lorraine                    |             | 62,05              | 89,55          | 12,00                        |               | 163,60       |
| Nord-Pas-de-Calais          |             | 156,20             | 123,60         | 111,47                       | 2,60          | 393,87       |
| Picardie                    |             | 78,10              | 76,60          | 15,19                        |               | 169,89       |
| Basse-Normandie             |             | 36,50              | 94,90          |                              | 0,30          | 131,70       |
| Haute-Normandie             |             | 20,40              | 196,30         | 39,50                        |               | 256,20       |
| Aquitaine                   |             | 121,30             | 200,50         | 18,49                        |               | 340,29       |
| Limousin                    |             | 57,86              | 75,84          |                              |               | 133,70       |
| Poitou-Charentes            |             | 97,20              | 181,00         | 12,17                        |               | 290,37       |
| Languedoc-Roussillon        |             | 50,20              | 86,80          |                              | 1,50          | 138,50       |
| Midi-Pyrénées               |             | 104,44             | 247,02         |                              |               | 351,46       |
| Pays de la Loire            |             | 105,03             | 102,56         | 18,10                        |               | 225,69       |
| Provence-Alpes-Côte d'Azur  |             | 180,65             | 135,23         | 44,40                        | 12,00         | 372,28       |

Tableaux 1a et 1b : Montants inscrits au CPER 2015-2022

Bien qu'une **certaine diversité subsiste entre Régions dans les CPER 2023-2027**, les différentes enveloppes présentent une structure commune, avec le transport ferroviaire divisé en sous-catégories (SERM, réseau structurant, mise en accessibilité des gares, fret, ligne de desserte fine du territoire), le transport routier, les véloroutes et le transport maritime et/ou fluvial. Certains CPER 2023-2027 incluent en plus des « études mobilités » et des financements pour les transports en commun urbains.

Cette plus forte standardisation découle d'une demande de l'État, le mandat de négociation des Préfets étant structuré selon ces catégories.

| <b>Financement Région (M€)</b> | SERM   | Ferroviaire | Routier | Maritime /fluvial | Vélo  | Divers | Total  |
|--------------------------------|--------|-------------|---------|-------------------|-------|--------|--------|
| Auvergne-Rhône-Alpes           | 175,35 | 148,73      | 298,00  |                   | 69,82 | 5,10   | 697,00 |
| Bourgogne Franche-Comté        |        | 118,13      | 46,90   | 10,00             | 4,00  |        | 179,03 |
| Bretagne                       | 51,12  | 111,62      | 48,00   | 3,00              | 10,00 | 9,30   | 233,04 |
| Centre-Val de Loire            | 18,00  | 156,23      | 0,00    | 0,25              | 18,17 | 0,25   | 192,90 |
| Grand Est                      | 197,38 | 369,97      | 81,01   | 40,69             | 18,50 |        | 707,55 |
| Hauts-de-France                | 138,94 | 355,52      | 122,65  | 66,35             | 10,00 |        | 693,45 |
| Normandie                      | 57,20  | 187,84      | 46,50   |                   |       |        | 291,54 |
| Nouvelle-Aquitaine             | 94,87  | 449,28      | 50,18   | 11,60             | 7,00  |        | 612,93 |
| Occitanie                      | 81,00  | 331,60      | 105,00  |                   | 15,00 |        | 532,60 |
| Pays de la Loire               | 17,83  | 151,99      | 10,09   | 32,81             | 17,74 | 4,35   | 234,79 |
| Provence-Alpes-Côte d'Azur     | 60,67  | 273,49      | 115,16  | 37,70             | 30,00 | 17,00  | 534,02 |

| <b>Financement État (M€)</b> | SERM   | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Vélo  | Divers | Total  |
|------------------------------|--------|-------------|---------|------------------|-------|--------|--------|
| Auvergne-Rhône-Alpes         | 134,40 | 308,61      | 204,00  |                  | 40,00 | 10,00  | 697,01 |
| Bourgogne Franche-Comté      |        | 95,98       | 97,04   | 61,34            | 10,00 | 6,64   | 271,00 |
| Bretagne                     | 53,06  | 88,20       | 74,90   | 1,80             | 10,00 | 5,10   | 233,05 |
| Centre-Val de Loire          | 18,00  | 116,21      | 28,58   | 7,80             | 18,17 | 0,25   | 189,01 |
| Grand Est                    | 130,44 | 288,18      | 163,81  | 106,63           | 18,50 |        | 707,56 |
| Hauts-de-France              | 121,02 | 234,60      | 152,55  | 175,30           | 10,00 |        | 693,46 |
| Normandie                    | 53,43  | 133,52      | 128,56  |                  | 15,00 |        | 330,51 |
| Nouvelle-Aquitaine           | 175,16 | 372,55      | 219,09  | 38,03            | 7,00  |        | 811,83 |
| Occitanie                    | 81,00  | 328,50      | 231,00  |                  | 15,00 |        | 655,50 |
| Pays de la Loire             | 56,79  | 80,18       | 92,46   | 34,35            | 29,22 | 13,60  | 306,58 |
| Provence-Alpes-Côte d'Azur   | 64,17  | 211,87      | 178,50  | 74,00            | 10,00 | 13,00  | 551,54 |

Tableaux 2a et 2b : Montants inscrits au volet mobilités 2023-2027 des CPER

## 3.2. Quelles sont les opérations qui apparaissent dans les CPER ?

### 3.2.1. Les CPER ne représentent pas l'intégralité des montants investis par les Régions dans les infrastructures de transport

Les deux aspects mentionnés plus haut concernant les CPER (leur nature plus « communicationnel » que « planificatrice », la profonde diversité de leur structure en fonction des Régions) permet de prendre un certain recul par rapport aux montants inscrits au CPER et détaillés dans les tableaux 1a/b et 2a/b ci-dessus.

Les CPER sont en effet loin de contenir toutes les opérations d'investissement financées par les Régions et l'État dans un territoire.

On peut faire l'exercice suivant :

- Déterminer les montants inscrits dans les deux générations de CPER examinées dans le cadre de cette étude ;
- Les comparer aux montants totaux des investissements réalisés par une Région au titre de sa politique de transport et apparaissant au sein des comptes administratifs, tels que présentés dans la partie précédente de notre étude.

Afin de rendre les montants comparables, nous avons calculé les moyennes annuelles des montants inscrits au CPER, en divisant par le nombre d'années prévu au CPER lors de sa signature (6 ans pour le CPER 2015-2020, 5 ans pour le volet mobilité du CPER 2023-2027). Pour les dépenses d'investissement, nous avons pris le montant moyen d'investissement de la Région<sup>6</sup>.

On arrive aux résultats suivants, pour les deux générations de CPER étudiées.

| CPER 2015-2020          | Montant total | Montant moyen annuel | DI 2014 | DI 2015 | Moyenne DI | Rapport CPER/DI |
|-------------------------|---------------|----------------------|---------|---------|------------|-----------------|
| Auvergne-Rhône-Alpes    | 418,05        | 69,68                | 182,77  | 135,20  | 158,99     | 43,8%           |
| Bourgogne Franche-Comté | 199,44        | 33,24                | 75,57   | 57,06   | 66,32      | 50,1%           |
| Bretagne                | 416,08        | 69,35                | 270,63  | 212,22  | 241,43     | 28,7%           |
| Centre-Val de Loire     | 278,43        | 46,40                | 47,46   | 41,29   | 44,37      | 104,6%          |
| Grand Est               | 320,39        | 53,40                | 153,48  | 156,82  | 155,15     | 34,4%           |
| Hauts-de-France         | 712,39        | 118,73               | 197,36  | 256,02  | 226,69     | 52,4%           |
| Normandie               | 280,16        | 46,69                | 183,95  | 188,72  | 186,34     | 25,1%           |
| Nouvelle-Aquitaine      | 541,51        | 90,25                | 146,09  | 83,13   | 114,61     | 78,7%           |
| Occitanie               | 398,88        | 66,48                | 309,08  | 230,36  | 269,72     | 24,6%           |

<sup>6</sup> Montants d'investissements tels qu'inscrits au compte « 8 Transports » des comptes administratifs de la Région.

|                            |        |       |        |        |        |       |
|----------------------------|--------|-------|--------|--------|--------|-------|
| Pays de la Loire           | 159,82 | 26,64 | 188,34 | 184,93 | 186,64 | 14,3% |
| Provence-Alpes-Côte d'Azur | 403,25 | 67,21 | 103,31 | 164,83 | 134,07 | 50,1% |

| CPER 2023-2027             | Montant total | Montant moyen annuel | DI 2014 | DI 2015 | Moyenne DI | Rapport CPER/DI |
|----------------------------|---------------|----------------------|---------|---------|------------|-----------------|
| Auvergne-Rhône-Alpes       | 697,00        | 139,40               | 269,21  | 346,00  | 307,61     | 45,3%           |
| Bourgogne Franche-Comté    | 179,03        | 35,81                | 142,19  | 112,26  | 127,22     | 28,1%           |
| Bretagne                   | 233,04        | 46,61                | 136,16  | 128,39  | 132,27     | 35,2%           |
| Centre-Val de Loire        | 192,90        | 38,58                | 327,62  | 119,16  | 223,39     | 17,3%           |
| Grand Est                  | 707,55        | 141,51               | 247,65  | 243,39  | 245,52     | 57,6%           |
| Hauts-de-France            | 693,45        | 138,69               | 269,91  | 280,74  | 275,33     | 50,4%           |
| Normandie                  | 291,54        | 58,31                | 139,38  | 301,87  | 220,62     | 26,4%           |
| Nouvelle-Aquitaine         | 612,93        | 122,59               | 143,73  | 170,66  | 157,20     | 78,0%           |
| Occitanie                  | 532,60        | 106,52               | 324,63  | 268,18  | 296,40     | 35,9%           |
| Pays de la Loire           | 234,79        | 46,96                | 80,84   | 86,13   | 83,49      | 56,2%           |
| Provence-Alpes-Côte d'Azur | 534,02        | 106,80               | 188,98  | 250,47  | 219,72     | 48,6%           |

*Tableaux 3a et 3b : Importance des dépenses inscrites au CPER par rapport aux dépenses totales d'investissement des Régions en matière de transports et de mobilité*

*DI : Montants d'investissement tels qu'inscrits au compte « 8 Transports » des comptes administratifs de la Région*

Ces résultats permettent de prendre du recul par rapport aux montants inscrits dans les CPER ainsi qu'aux différents ratios parfois mobilisés, tels que les montants de CPER rapportés au nombre d'habitants d'un territoire. **Un montant de CPER relativement faible ne signifie pas nécessairement qu'une Région serait peu ambitieuse en matière de politique de transport.** Ce niveau de financement peut en effet refléter avant tout des choix méthodologiques et politiques propres à chaque collectivité, notamment la décision de limiter le nombre d'opérations inscrites au CPER tout en poursuivant des investissements importants dans d'autres cadres financiers ou contractuels.

**Pour apprécier le niveau réel d'investissement d'une Région en matière de mobilité, il apparaît donc plus pertinent de se référer aux montants effectivement investis tels qu'ils figurent dans les comptes transports, lesquels font l'objet de la première partie de la présente étude.**

### 3.2.1.1. Des choix de présentation divers qui peuvent nuire à la comparabilité

#### 3.2.1.1.1. Une liste des montants qui dépend en premier lieu d'une recherche ou non de l'équité par les Régions

Dans de nombreuses Régions, la recherche d'une parité de financement avec l'État constitue un élément déterminant dans le choix de faire apparaître, ou non, certaines opérations au sein du CPER.

Lors d'un échange conduit dans le cadre de la présente étude, les services transports d'une Région ont ainsi souligné qu'en amont des négociations, l'exécutif régional se trouve confronté à un véritable dilemme politique et stratégique : la Région doit-elle afficher une participation financière supérieure ou inférieure à celle de l'État au sein du CPER ?

- Afficher une participation de l'État supérieure à celle de la Région peut être interprété comme le signe d'un manque d'ambition régionale en matière de mobilité sur son propre territoire. À l'inverse, une telle situation peut également être perçue comme la démonstration de la capacité de l'exécutif régional à obtenir un engagement financier important de l'État.
- En miroir, une participation régionale supérieure à celle de l'État peut être interprétée comme le signe d'un investissement fort de la collectivité en faveur des mobilités. Toutefois, elle peut également nourrir l'idée que la Région n'est pas parvenue à obtenir un niveau de financement suffisant de la part de l'État.

**Afficher une équité des financements paraît donc la solution idéale pour sortir de ce dilemme.** Il est donc intéressant d'observer si les montants inscrits par l'État et une Région au sein des CPER traduisent une volonté d'afficher une équité des financements au sein de ce CPER que ce soit sur l'ensemble des enveloppes ou sur certains modes de transports uniquement (transport ferroviaire) voire pour certaines « catégories » de projets (ceux concernant le « réseau ferroviaire structurant »<sup>7</sup> ou les SERM<sup>8</sup>).

L'examen des CPER des deux précédentes générations permet de constater que cette préoccupation semble – à deux exceptions près – absente des CPER 2015-2022, mais qu'elle devient centrale dans de nombreux territoires dans le cadre de l'actuelle génération de CPER. Les échanges avec nos interlocuteurs en Région nous ont permis de confirmer que dans certaines Régions (PACA, Grand Est, Centre-Val de Loire ...) l'équité des financements a été recherchée. Au contraire dans d'autres Régions (Pays de la Loire, Bourgogne-France Comté) Préfecture comme Région n'ont pas cherché à tout prix à faire apparaître un montant équitable entre les deux financeurs.

---

<sup>7</sup> Par opposition aux « petites lignes » cf. ci-dessous.

<sup>8</sup> Un service express régional métropolitain (SERM) est un service de transport au sein d'une métropole, principalement centrée sur le transport ferroviaire, à l'image des RER franciliens. Les SERM peuvent également comporter des offres de transports d'autres modes en particulier des transports par autocars ou par bus.

|                            | 2015-2022            |                                  | 2023-2027                    |
|----------------------------|----------------------|----------------------------------|------------------------------|
| Auvergne-Rhône-Alpes       | Auvergne             | Oui (ferroviaire yc SNCF Réseau) | Oui                          |
|                            | Rhône-Alpes          | Non                              |                              |
| Bourgogne Franche-Comté    | Bourgogne            | Non                              | Non                          |
|                            | Franche-Comté        | Non                              |                              |
| Bretagne                   |                      | Non                              | Oui                          |
| Centre-Val de Loire        |                      | Non                              | Oui (ferroviaire)            |
| Grand Est                  | Alsace               | Non                              | Oui                          |
|                            | Champagne-Ardenne    | Non                              |                              |
|                            | Lorraine             | Non                              |                              |
| Hauts-de-France            | Nord-Pas-de-Calais   | Non                              | Oui                          |
|                            | Picardie             | Non                              |                              |
| Normandie                  | Basse-Normandie      | Oui                              | Non                          |
|                            | Haute-Normandie      | Non                              |                              |
| Nouvelle-Aquitaine         | Aquitaine            | Non                              | Non                          |
|                            | Limousin             | Non                              |                              |
|                            | Poitou-Charentes     | Non                              |                              |
| Occitanie                  | Languedoc-Roussillon | Non                              | Oui (hors routes nationales) |
|                            | Midi-Pyrénées        | Non                              |                              |
| Pays de la Loire           |                      | Non                              | Non                          |
| Provence-Alpes-Côte d'Azur |                      | Non                              | Oui (avant avenant JO)       |

Tableau 4 : Recherche d'une parité entre les financements État/Région

On constate à la lecture du tableau que cette recherche de parité entre financements État/Région est surtout présente lors des négociations de la dernière génération de CPER, dans un contexte où les relations avec l'État se sont tendues avec la réduction des dotations de l'État aux collectivités.

Le choix de recherche l'équité est susceptible d'avoir un impact important sur le choix des opérations et les montants inscrits au sein d'un CPER. Afin d'arriver à des montants égaux, État comme Région peuvent choisir de faire apparaître des projets dont les contours ne sont pas totalement déterminés ou à jouer sur les montants inscrits. Ainsi, dans le CPER Centre-Val de Loire 2023-2027, pour les pistes cyclables, apparaît une ligne « opérations à négocier dans le

cadre des conventions Régions-Départements 2025-2027 pour un montant de 10,83M€ pour la région, conduisant à l'équité entre la Région et l'État sur cette enveloppe.

#### **3.2.1.1.2. Des projets « valorisés » dont la définition et le contenu varient d'une Région à l'autre**

Tous les CPER comprennent par ailleurs des opérations dites « valorisées », que l'État et la Région choisissent de faire apparaître dans le contrat sans que ces opérations soient formellement « inscrites » au sein des engagements contractuels du CPER.

Le CPER Pays de la Loire 2021-2027 définit les crédits valorisés comme des crédits « *qui contribuent directement à la réalisation des objectifs du CPER, mais sans faire l'objet d'un engagement réciproque de l'État et de la Région. Il s'agit usuellement de crédits mobilisés sur des politiques ou des compétences propres à l'État ou à la Région, mais qui s'inscrivent en complémentarité des politiques et dispositifs pilotés en commun et dont les crédits sont contractualisés* ».

Cette pratique de la valorisation permet de mettre en avant des opérations afin de montrer qu'au-delà du seul périmètre contractuel du CPER, les différentes parties prenantes poursuivent des investissements importants au bénéfice du territoire. Cette logique de valorisation s'inscrit pleinement dans la dimension communicationnelle des CPER.

Notre travail d'analyse des documents de CPER et les échanges que nous avons eus avec les Régions ont toutefois mis en évidence d'importantes différences entre les Régions quant à la nature des projets valorisés et à l'ampleur des opérations retenues.

Dans le cadre des échanges que nous avons eus avec elles, les Régions ont indiqué que les Préfets de Région disposaient, dans leur mandat de négociation relatif au volet mobilité des CPER 2023-2027, d'une demande explicite visant à valoriser les montants alloués dans le cadre des appels à manifestation d'intérêts organisés par l'État pour les transports collectifs en site propre (TCSP) et les mobilités actives, notamment le vélo.

Au-delà de ces financements issus de ces appels à manifestation d'intérêts, certaines Régions et Préfectures ont également choisi de valoriser de nombreuses opérations financées intégralement par l'une des parties, comme certains projets relatifs aux lignes de desserte fine du territoire financés en totalité par une Région (cf. ci-dessous) ou des financements de routes nationales par l'État. D'autres Régions ont choisi d'intégrer de grands projets de transport, habituellement exclus des CPER, à l'image du projet Lyon – Turin en Région Auvergne-Rhône-Alpes. Enfin, certaines opérations réalisées entre deux générations de CPER ont parfois été intégrées dans les montants valorisés, notamment en Région Centre-Val de Loire.

Pour finir, il faut noter que le recours à la liste des projets valorisés peut également constituer un outil permettant d'atteindre un objectif de parité financière entre l'État et la Région, car il permet d'arriver à une parité de façade sans exclure totalement certaines opérations du CPER.

#### **Lignes de desserte fine des choix différents d'une Région à une autre**

Les lignes de desserte fine du territoire constituent une illustration particulièrement révélatrice des difficultés rencontrées lorsqu'il s'agit de comparer les CPER des différentes Régions.

Pour rappel, ces lignes correspondent aux sections les moins circulées – selon certains critères, notamment de tonnage - du réseau ferroviaire national. Depuis la mise en œuvre

du Contrat de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau en 2017<sup>9</sup>, leur financement n'est plus assuré qu'à la marge par SNCF Réseau, ce qui a conduit à une remise en question profonde de leur modèle de financement.

À la suite de plusieurs années de discussions, la majorité des Régions a signé avec l'État, dans le prolongement de la mission confiée au Préfet François Philizot, des protocoles définissant les modalités de financement et de répartition des responsabilités relatives à ces lignes.

Sur les onze Régions métropolitaines hors Corse et hors Île-de-France, huit ont ainsi conclu un protocole avec l'État distinguant trois catégories de lignes :

- les lignes de desserte fine du territoire « réintégrées dans le réseau structurant », c'est-à-dire des lignes ne relevant plus financièrement des Régions et désormais prises en charge soit par l'État, soit par SNCF Réseau ;
- les lignes cofinancées par l'État et les Régions dans le cadre des CPER ;
- les lignes financées intégralement par les Régions.

Dans un certain nombre de Région (cf. fiches régionales en IV du présent rapport), la signature de ce protocole a conduit à avenanter le CPER 2015-2022.

Au sein des volets mobilités des CPER 2023-2027, les Régions ont fait des choix différents concernant l'inscription ou non de ces lignes au CPER. Certaines collectivités choisissent de faire apparaître dans le CPER des opérations financées à 100 % sur leurs propres crédits, tandis que d'autres excluent totalement ces lignes du périmètre contractuel. Les deux Régions ayant fait ce choix de ne pas faire apparaître les lignes « 100 % Région » (Grand Est, Occitanie), nous ont indiqué lors des échanges que ces financements étant exclusivement régionaux, ils n'avaient pas à apparaître dans un document intitulé Contrat de Plan État Région, dont l'objectif est de s'accorder sur des financements *a minima* bipartites. De la même manière, les lignes réintégrées au réseau structurant sont parfois inscrites dans les enveloppes CPER, parfois uniquement mentionnées au titre des opérations valorisées, parfois totalement absentes des CPER.

Enfin pour les trois Régions qui n'ont pas signé de protocole d'accord avec l'État (Auvergne-Rhône-Alpes, Bretagne et Normandie<sup>10</sup>), le CPER « fait office de » protocole. En d'autres termes il fixe le détail du financement des lignes. Il doit donc nécessairement faire apparaître toutes les lignes de desserte fine du territoire<sup>11</sup>.

<sup>9</sup> Cf. Contrat pluriannuel 2017 – 2026 entre l'État et SNCF Réseau disponible sur

: « Les investissements de renouvellement retenus (...) ne couvrent pas les lignes de groupes UIC 7 à 9, au-delà des bases travaux et voies de services indissociables du réseau structurant de par leur fonctionnalité. Le renouvellement de ces lignes peu circulées est pris en charge dans un autre cadre contractuel - et en premier lieu dans les Contrats de Plan Etat-Régions (CPER). » (p45)

<sup>10</sup> Dans cette région, un protocole de ligne de desserte fine a été voté par la collectivité, mais non signé par les parties. Les clefs d'allocation retenue au CPER sont finalement différentes de celles incluses dans ce projet de protocole.

<sup>11</sup> À l'exception des lignes reprises par l'État, car leur non-inclusion dans le CPER permet dans ce cas d'indiquer que la Région ne participera pas à leur financement.

| Région                        | Enveloppe (M€) |        | 100% Région<br>dans le CPER? | 100% État<br>dans le<br>CPER? |
|-------------------------------|----------------|--------|------------------------------|-------------------------------|
|                               | État           | Région |                              |                               |
| Auvergne-Rhône-Alpes          | 150,19         | 91,99  | Oui                          | Non                           |
| Bourgogne Franche-Comté       | 19,39          | 66,93  | Oui                          | Oui                           |
| Bretagne                      | 37,13          | 58,50  | -                            | Non                           |
| Centre-Val de Loire           | 5,52           | 84,20  | Oui                          | Non                           |
| Grand Est                     | 68,33          | 152,07 | Non                          | Non                           |
| Hauts-de-France               | 49,77          | 176,45 | -                            | Non                           |
| Normandie                     | 66,77          | 125,02 | -                            | Oui                           |
| Nouvelle-Aquitaine            | 191,86         | 339,69 | Oui                          | Oui                           |
| Occitanie                     | 151,00         | 198,00 | Non<br>(réouverture)         | Non                           |
| Pays de la Loire              | 9,69           | 122,51 | Oui (sauf<br>Herbiers)       | Non                           |
| Provence-Alpes-Côte<br>d'Azur | 157,85         | 174,72 | Incluses SERM                | -                             |

Tableau 5 : Traitement des LDT dans les volets mobilités des CPER 2023-2027

Il est particulièrement intéressant de constater que les deux Régions apparaissant aujourd'hui comme les plus volontaristes en matière de maintien des lignes de desserte fine du territoire — notamment à travers la reprise de la gestion ou de la propriété de certaines infrastructures rendue possible par l'article 172 de la Loi d'orientation des mobilités — à savoir les Régions Occitanie et Grand Est, n'ont pas intégré dans leurs CPER les dépenses consacrées aux lignes dont elles assurent directement la gestion ou dont elles sont devenues propriétaires ou gestionnaires.

### 3.2.1.1.3. L'existence de CPIER

Un dernier élément limite fortement la comparabilité des CPER entre les Régions : l'existence de documents interrégionaux appelés CPIER, pour Contrats de Plan Interrégionaux État-Régions.

Ces CPIER concernent principalement des projets liés au développement des massifs montagneux ou des grandes vallées fluviales. Ils intègrent fréquemment des opérations relatives à la mobilité, en particulier des projets liés aux mobilités touristiques, comme les véloroutes, ainsi qu'au transport fluvial.

Les CPIER actuellement en vigueur sont les suivants :

- La Vallée de la Seine ;
- La Loire ;
- Le Massif central ;
- Les Pyrénées ;
- Le Rhône ;
- Les Alpes.

Selon les territoires, le nombre de CPIER auxquels participe une Région ainsi que les montants consacrés aux transports dans ces documents peuvent varier fortement, ce qui complexifie encore davantage les comparaisons entre les CPER.

La Région Normandie présente à cet égard une situation particulièrement atypique. Plus de 200 millions d’euros d’investissements relatifs au transport ferroviaire et portuaire sont en effet inscrits, au titre de l’État et des deux anciennes Régions, dans le cadre du CPIER Vallée de la Seine.

La liste des CPIER et les montants associés au volet transport, pour les CPIER 2015-2022 et le volet mobilités 2023-2027 est présenté ici :

| 2015-2022                  | Vallée de la Seine |                      | Loire | Massif central | Pyrénées | Rhône                |      | Alpes |
|----------------------------|--------------------|----------------------|-------|----------------|----------|----------------------|------|-------|
|                            | Ferroviaire        | Fluvial et portuaire | Vélo  | Divers         | Divers   | Fluvial et portuaire | Vélo | Vélo  |
| Auvergne-Rhône-Alpes       |                    |                      | X     |                |          | X                    | X    | X     |
| Bourgogne Franche-Comté    |                    |                      | X     |                |          | X                    | X    |       |
| Bretagne                   |                    |                      |       |                |          |                      |      |       |
| Centre-Val de Loire        |                    |                      | X     |                |          |                      |      |       |
| Grand Est                  |                    |                      |       |                |          |                      |      |       |
| Hauts-de-France            |                    |                      |       |                |          |                      |      |       |
| Normandie                  | 38,05              | 63,45                |       |                |          |                      |      |       |
| Nouvelle-Aquitaine         |                    |                      | X     |                |          |                      |      |       |
| Occitanie                  |                    |                      |       |                |          | X                    | X    |       |
| Pays de la Loire           |                    |                      | X     |                |          |                      |      |       |
| Provence-Alpes-Côte d'Azur |                    |                      |       |                |          | X                    | X    | X     |
| État                       | 51,36              | 125,02               |       |                |          | 109M€                | 68M€ |       |

Tableau 6 : CPIER 2015-2022

Note : les X indiquent les Région concernées par un projet lorsque les montants ne sont pas définis. Lorsque des montants sont indiqués, ils sont en M€

| 2023-2027               | Vallée de la Seine |                      | Loire | Massif central | Pyrénées | Rhône-Saône          |      | Alpes |
|-------------------------|--------------------|----------------------|-------|----------------|----------|----------------------|------|-------|
|                         | Ferroviaire        | Fluvial et portuaire | Vélo  | Divers         | Divers   | Fluvial et portuaire | Vélo | Vélo  |
| Auvergne-Rhône-Alpes    |                    |                      | 16,5  | x              |          | X                    | 7    | X     |
| Bourgogne Franche-Comté |                    |                      | 1,1   | x              |          | 4,1                  | 3,65 |       |
| Bretagne                |                    |                      |       |                |          |                      |      |       |
| Centre-Val de Loire     |                    |                      | 2,32  |                |          |                      |      |       |
| Grand Est               |                    |                      |       |                |          |                      |      |       |
| Hauts-de-France         |                    |                      |       |                |          |                      |      |       |

|                            |    |    |   |   |   |       |      |   |
|----------------------------|----|----|---|---|---|-------|------|---|
| Normandie                  | 18 | 29 |   |   | x |       |      |   |
| Nouvelle-Aquitaine         |    |    |   | x | x |       |      |   |
| Occitanie                  |    |    |   | x |   | 1,012 |      |   |
| Pays de la Loire           |    |    | 4 |   |   |       |      |   |
| Provence-Alpes-Côte d'Azur |    |    |   |   |   | x     | 2,3  | X |
| État                       | 60 | 95 |   |   |   | 109M€ | 68M€ |   |

Tableau 7 : CPIER 2023-2027

Note : les X indiquent les Région concernées par un projet lorsque les montants ne sont pas définis. Lorsque des montants sont indiqués, ils sont en M€

### 3.2.1.2. La liste des projets définitivement inscrits par les exécutifs régionaux garde toutefois un caractère profondément politique

Une fois ces précisions apportées, il convient toutefois **de ne pas relativiser la dimension politique des choix opérés dans le cadre des CPER** en les ramenant à une simple logique communicationnelle.

Les CPER constituent un instrument permettant aux Régions de financer certaines politiques ou infrastructures au-delà de la stricte répartition des compétences prévue par la loi.

À ce titre, les Régions peuvent choisir d'investir des montants plus ou moins importants dans le réseau routier, alors même que cette compétence ne relève pas directement de leur champ d'intervention traditionnel, à l'exception notamment des Régions Grand Est et Auvergne-Rhône-Alpes qui disposent d'une compétence en la matière<sup>12</sup>. De la même manière, les choix relatifs au financement du fret ferroviaire ou à son maintien varient fortement d'une Région à l'autre. La politique en faveur du vélo fait également l'objet de choix distincts d'une Région à l'autre.

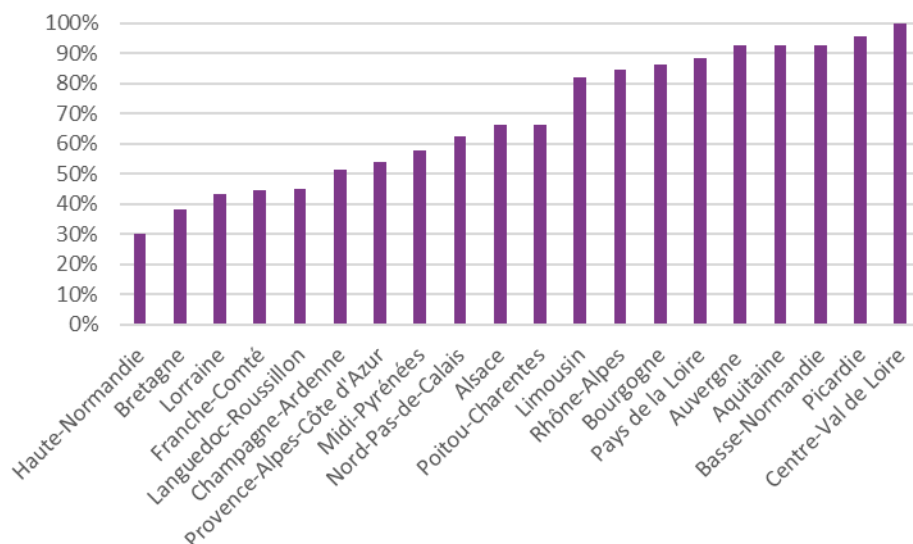
Sur ce point, les entretiens réalisés dans le cadre de la présente étude mettent en évidence des perceptions très différentes du rôle des Régions dans les politiques de mobilité. Certains interlocuteurs rencontrés au sein des services régionaux ont ainsi indiqué que leur collectivité ne participait pas au financement de certaines politiques de transport — notamment routières ou liées au fret — au motif que celles-ci ne relevaient pas de ses compétences. Cette position a notamment été exprimée en Région Centre-Val de Loire concernant le réseau routier ou en Région Auvergne-Rhône-Alpes concernant le transport de marchandises. Les agents interrogés, fonctionnaires ou contractuels, semblent ainsi parfois percevoir l'absence de financement non comme un choix politique, mais comme la conséquence directe de l'architecture institutionnelle répartissant les compétences entre l'État et les différentes collectivités territoriales. À l'inverse, d'autres Régions développent une interprétation beaucoup plus extensive du rôle que peut jouer le CPER. Celui-ci est alors perçu comme un outil permettant à la collectivité régionale d'intervenir au-delà du périmètre strict de ses compétences afin de soutenir des projets considérés comme stratégiques pour le territoire. La

<sup>12</sup> Cf. article 40 de la loi n° 2022-217 du 21 février 2022 dite « 3DS » (« loi relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale »). Cet article prévoit, à titre expérimental, la possibilité pour les Régions volontaires de se voir mettre à disposition des autoroutes, routes et portions de voies du domaine routier national non concédé, afin d'en assurer l'aménagement, l'entretien et l'exploitation.

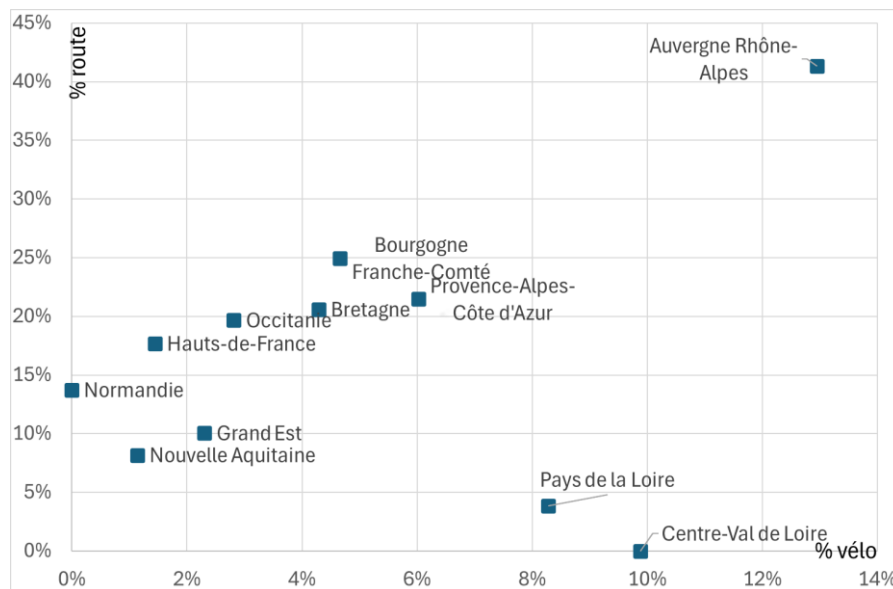
participation de la Région Bretagne au financement de la route du Centre-Bretagne constitue à cet égard un exemple particulièrement significatif.

Les figures 1 et 2 illustrent cette diversité dans les choix des exécutifs régionaux.

- Figure 1 : Proportion du volet ferroviaire au sein des crédits inscrits par les Régions dans le cadre du CPER 2015-2022 (lors de la signature des contrats)



- Figure 2 : Part des transports routiers et vélo dans les montants inscrits au volet mobilité des CPER 2023-2027



### 3.2.2. Des différences d'approches des Préfets de Région

Nos échanges avec les Régions et notre analyse des CPER ont mis en évidence des différences d'approche significatives entre Préfets de Région dans le cadre des négociations contractuelles — ce qui peut paraître étonnant de la part de représentants d'un État censé parler d'une seule voix sur l'ensemble du territoire.

Certains Préfets peuvent refuser totalement l'inscription un certain types opérations — qui n'ont pas « naturellement » leur place dans le CPER, tandis que d'autres acceptent de les faire apparaître au titre des montants « valorisés ». D'autres encore peuvent accepter leur inscription directe dans les crédits contractualisés du CPER, voire accorder une participation financière de l'État. Une illustration très concrète de cette diversité est le traitement financement des sites de maintenance et de remisage. En Région Nouvelle-Aquitaine, nos interlocuteurs ont indiqué que ces opérations avaient été totalement exclues du CPER à la demande du Préfet de Région car relevant d'un financement exclusivement régional. À l'inverse, en Région Pays de la Loire, ces montants ont été intégrés au titre des crédits valorisés. En Bretagne, deux projets liés aux Services Express Régionaux Métropolitains figurent directement dans les montants inscrits au CPER, dont l'un bénéficie d'un financement de l'État.

## 3.3. Évolution des CPER

### 3.3.1. Les CPER : des documents évolutifs tout au long de leur mise en œuvre

Les CPER constituent des documents évolutifs, dont le contenu ainsi que les montants des opérations programmées peuvent varier de manière significative entre leur signature et leur échéance, au gré d'avenants parfois nombreux.

En raison de leur durée relativement longue, comprise entre cinq et sept années, ces contrats font régulièrement l'objet de modifications avant leur terme afin de tenir compte de l'évolution des projets, des contraintes techniques, des surcoûts constatés ou encore des nouvelles priorités politiques et financières.

Le rythme et l'ampleur de ces avenants varient toutefois fortement d'une Région à l'autre, comme l'illustre le tableau ci-dessous.

Une analyse plus fine des avenants permet d'identifier plusieurs catégories récurrentes de modifications dans certaines Régions. On retrouve notamment :

- Des avenants de fusion ou de coordination des CPER dans les grandes Régions issues de la loi NOTRe<sup>13</sup> ;
- Des avenants visant à traduire dans les CPER les engagements pris par l'État et les Régions dans le cadre des protocoles relatifs aux lignes de desserte fine du territoire (cf. encadré ci-dessus) ;
- Des avenants de prolongation et de réallocation des crédits restants pour la période 2021-2022.

Aucune de ces catégories d'avenants n'est toutefois présente de manière systématique dans l'ensemble des Régions.

L'analyse des préambules des différents avenants met également en évidence des différences d'approche importantes entre les territoires. Certaines Régions ont ainsi tendance à recourir

---

<sup>13</sup> LOI n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.

à de nombreux avenants afin d'ajuster fréquemment le contenu des CPER à l'état réel d'avancement des projets. Cette logique apparaît particulièrement marquée en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. À l'inverse, d'autres Régions, comme la Région Grand Est, modifient relativement peu leurs CPER au cours de leur exécution et privilégient une approche plus stable du contenu contractuel initial.

|                            | Nombre d'avenants |
|----------------------------|-------------------|
| Auvergne-Rhône-Alpes       | 2                 |
| Bourgogne Franche-Comté    | 2                 |
| Bretagne                   | 3                 |
| Centre-Val de Loire        | 6                 |
| Grand Est                  | 2                 |
| Hauts-de-France            | 2                 |
| Normandie                  | 6                 |
| Nouvelle-Aquitaine         | 8                 |
| Occitanie                  | 6                 |
| Pays de la Loire           | 5                 |
| Provence-Alpes-Côte d'Azur | 9                 |

**Tableau 8 : Nombre d'avenants par grande Région, pour les CPER 2015-2020/22**

*Note : La signature des CPER 2015-2020 est antérieure à la mise en place de la loi NOTRe qui a conduit à la création des grandes Régions. Sont donc regroupés sous le nom des grandes Régions tous les avenants des Régions d'origine. Par exemple en Occitanie, il y a eu 3 avenants pour l'ancienne Région Languedoc-Roussillon et 3 avenants pour l'ancienne Région Midi-Pyrénées.*

Les volets mobilité 2023-2027 des CPER ont été signés très récemment. Certains de ces documents étaient d'ailleurs encore en cours de signature au moment de la réalisation de la présente étude, conduite au début de l'année 2026. De ce fait, peu de Régions ont, à ce stade, déjà modifié leur volet mobilité ou engagé formellement la préparation d'avenants. Plus précisément, seule la Région Sud a, à ce jour, signé un avenant, principalement afin d'intégrer les investissements liés aux Jeux Olympiques et Paralympiques. D'autres Régions envisagent néanmoins déjà des évolutions de leur CPER. La Région Auvergne-Rhône-Alpes a notamment évoqué la possibilité d'un avenant également lié aux Jeux Olympiques et Paralympiques. Par ailleurs, plusieurs Régions ont fait état des conséquences des réductions des dotations de l'État aux collectivités susceptibles d'affecter leur capacité à respecter les engagements financiers inscrits dans les contrats, ce qui pourrait conduire à des besoins de renégociation.

### 3.3.2. Des taux de réalisation des CPER à prendre avec prudence

#### 3.3.2.1. Des taux de réalisation difficilement disponibles

Dans le cadre de la présente étude, les Régions ont été sollicitées afin de fournir des données relatives au taux de réalisation des CPER de la génération précédente (2015-2022) ainsi qu'à l'état d'avancement des volets mobilité des actuels CPER.

Un premier constat notable réside dans le fait que l'ensemble des Régions n'a pas été en mesure de transmettre ces éléments, y compris pour les CPER 2015-2022 pourtant achevés depuis plusieurs années. Cette situation met en évidence l'absence de suivi systématique et harmonisé de la réalisation des CPER à l'échelle des différentes Régions françaises.

Cette difficulté de suivi apparaît particulièrement marquée dans les Régions issues des fusions intervenues à la suite de la loi NOTRe. Dans plusieurs de ces « nouvelles grandes Régions », les services transports ont indiqué qu'aucune donnée consolidée ou communicable n'était disponible.

Les informations transmises par les Régions sont synthétisées dans le tableau ci-dessous. Celui-ci distingue notamment la date de suivi retenue, ainsi que le périmètre des crédits pris en compte, certaines Régions ne suivant que leurs propres engagements tandis que d'autres suivent également les financements de l'État.

|                            | Taux de réalisation CPER<br>2015-2022 | Date       | Périmètre     |
|----------------------------|---------------------------------------|------------|---------------|
| Auvergne-Rhône-Alpes       | 93%                                   | 01/09/2022 | Région        |
| Bourgogne Franche-Comté    | 92,10%                                | 31/12/2022 | État + Région |
| Bretagne                   | 79%                                   | 31/12/2020 | Région        |
| Centre-Val de Loire        | 102,50%                               | 31/12/2022 | Région        |
| Grand Est                  | 81,60%                                | 31/12/2022 | État + Région |
| Hauts-de-France            | Pas d'élément                         |            |               |
| Normandie                  | Pas d'élément                         |            |               |
| Nouvelle-Aquitaine         | 98%                                   | 31/12/2025 | Région        |
| Occitanie                  | Pas d'élément                         |            |               |
| Pays de la Loire           | 96,90%                                | 31/12/2022 | État + Région |
| Provence-Alpes-Côte d'Azur | 85,94%                                | 31/12/2020 | Région        |

Tableau 7 : taux de réalisation des volets mobilités multimodales communiqués par les différentes Régions dans le cadre de la présente étude

Les données recueillies dans le cadre de la présente étude apparaissent par ailleurs sensiblement différentes de celles mentionnées dans les rapports sénatoriaux élaborés à l'occasion de l'examen des projets de loi de finances<sup>14</sup>, lesquels faisaient état de taux de réalisation de 52 % en 2020, 69 % en 2021 puis 82 % en 2022.

<sup>14</sup> Voir par exemple *Rapport général fait au nom de la commission des finances sur le projet de loi de finances pour 2022*, tome III, *Les moyens des politiques publiques et dispositions spéciales* (seconde partie de la loi de finances), annexe n° 6b : *Cohésion des territoires – Aménagement des territoires* (programmes 112 « Impulsion

Enfin, seul un nombre très limité de Régions a été en mesure de fournir des données relatives à l'avancement des volets mobilité des CPER 2023-2027, généralement sous la forme de taux d'engagement des crédits. Compte tenu du caractère encore très partiel et hétérogène de ces informations, il a été choisi de ne pas présenter ces résultats dans le cadre du présent rapport.

### 3.3.2.2. Des taux de réalisation à prendre avec recul

Les taux de réalisation mentionnés dans le tableau 7 ci-dessus doivent être interprétés avec prudence. Il apparaît en particulier délicat de comparer directement les taux de réalisation des Régions ayant peu modifié leur CPER au cours de son exécution — comme les Régions Grand Est ou Bretagne — avec ceux des Régions ayant eu recours à de nombreux avenants, notamment à des avenants dits de « finalisation » visant à redéployer les crédits au plus près de l'état réel d'avancement des projets. L'adoption d'un avenant permet en effet d'adapter le contenu du CPER à la réalité de la mise en œuvre des opérations, voire d'acter l'abandon de certains projets. De tels ajustements ont mécaniquement pour effet d'améliorer le taux de réalisation apparent du contrat. À titre d'exemple, le troisième avenant au CPER 2015 signé en Région Pays de la Loire avait pour objectif de « *redéployer 6,252 millions d'euros État et Région issus d'économies ou d'opérations non mûres vers de nouveaux projets* »<sup>15</sup>. Un autre exemple particulièrement parlant est celui de la Région Centre-Val de Loire. La version initiale du CPER, signée le 17 avril 2015, prévoyait la réouverture complète de la ligne Orléans – Châteauneuf, y compris au trafic voyageurs<sup>16</sup>, pour un montant estimé à 170 millions d'euros, soit plus d'un tiers des crédits consacrés aux infrastructures ferroviaires. Dans l'avenant signé le 6 juillet 2020 à la suite du plan de relance, seuls 8,77 millions d'euros demeurent affectés à cette ligne, correspondant essentiellement aux études déjà réalisées. La signature de cet avenant conduit ainsi, pour cette opération, à faire passer le taux de réalisation apparent de 5 % à 100 %.

**Le taux de réalisation des CPER dépend donc très fortement de l'existence ou non d'avenants, mais également de la référence retenue pour effectuer le calcul :** liste des projets figurant dans la version initiale du CPER vs liste des opérations figurant dans le dernier avenant signé. Les taux de réalisation présentés dans le tableau 7 ont ainsi été systématiquement calculés à partir du dernier avenant signé par chaque Région.

Afin d'objectiver ces évolutions intervenues en cours d'exécution, nous avons également procédé à un exercice complémentaire consistant à comparer les montants inscrits dans la première version du CPER - lors de sa signature - avec ceux figurant dans les derniers avenants des différents contrats régionaux. Les résultats sont présentés dans le tableau 8 ci-dessous.

|                         | Montant initial (en M€) | Montant final (en M€) | Évolution enveloppe |
|-------------------------|-------------------------|-----------------------|---------------------|
| Auvergne-Rhône-Alpes    | 418,05                  | 750,35                | + 79%               |
| Bourgogne Franche-Comté | 199,44                  | 199,46                | 0%                  |
| Bretagne                | 416,08                  | 426,74                | + 3%                |

et coordination de la politique d'aménagement du territoire » et 162 « Interventions territoriales de l'État »), rapporteur spécial : Bernard Delcros, Sénat, 2021.

<sup>15</sup> Extrait de l'avenant n°5 Pays de la Loire.

<sup>16</sup> La ligne étant partiellement ouverte au trafic fret.

|                            |         |        |       |
|----------------------------|---------|--------|-------|
| Centre-Val de Loire        | 278,43  | 150,38 | -46%  |
| Grand Est                  | 320,39  | 424,08 | + 32% |
| Hauts-de-France            | 712,39  | 713,10 | 0%    |
| Normandie                  | 293,43* | 297,86 | + 2%  |
| Nouvelle-Aquitaine         | 541,51  | 659,97 | + 22% |
| Occitanie                  | 398,88  | 506,22 | + 27% |
| Pays de la Loire           | 159,82  | 212,67 | + 33% |
| Provence-Alpes-Côte d'Azur | 403,25  | 441,69 | + 10% |

**Tableau 8 : Évolution des montants totaux inscrits pour les volets mobilités multimodales des CPER 2015-2020/22 pour les montants inscrits dans la version initiale vs le dernier avenant.**

En Normandie, le montant diffère du montant contractualisé, car une partie des crédits avait déjà été budgétée sur 2014

En revanche, il n'apparaît pas possible de calculer un « taux de réalisation » à partir des montants figurant dans la version initiale des CPER qui pourrait être comparé aux taux de réalisation présentés dans le tableau 8. En effet, les montants des opérations ont, dans la plupart des cas, fortement évolué entre le début et la fin des CPER (entre la prévision initiale et le montant effectivement nécessaire), tandis que de nombreux nouveaux projets — notamment relatifs aux lignes de desserte fine du territoire — ont été ajoutés en cours d'exécution, rendant toute comparaison strictement quantitative impossible.

Nous avons également conduit une analyse plus qualitative, Région par Région, des opérations non réalisées à l'issue des CPER, notamment à travers les échanges menés avec les services régionaux. En l'absence de suivi systématique harmonisé, il n'existe pas de source de données pleinement fiables permettant de vérifier de manière exhaustive le niveau réel de réalisation des CPER. Les résultats de ces analyses plus qualitatives se trouvent dans les fiches régionales présentées dans la suite du rapport<sup>17</sup>.

Les échanges réalisés dans le cadre de cette étude ont permis d'identifier plusieurs causes récurrentes expliquant le report ou l'abandon de projets initialement inscrits dans les CPER :

- L'insuffisance des budgets disponibles du fait de l'augmentation des coûts des projets ;
- La hausse des coûts d'autres opérations réduisant les marges de manœuvre financières ;
- La remise en cause de la pertinence ou du caractère prioritaire d'un projet à la suite d'études techniques ;
- L'évolution des priorités politiques régionales ;
- Les changements dans les préconisations formulées par les gestionnaires d'infrastructures.

Ces échanges ont également permis de mettre en évidence que la nature des projets abandonnés ou reportés varie fortement selon les territoires. Il peut s'agir de contournements routiers d'agglomération devenus politiquement moins prioritaires, comme le projet de Liaison Est-Ouest d'Avignon en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ou encore de projets

<sup>17</sup> Et les différents avenants des CPER 2015-2022 peuvent être communiqués à la demande des FNAUT régionales.

routiers dont les surcoûts ont conduit à reporter la finalisation au CPER suivant. D'autres opérations concernent des projets fluviaux ou portuaires que les gestionnaires d'infrastructures se sont finalement révélés incapables de réaliser dans les délais ou conditions initialement prévus. Enfin, plusieurs projets ferroviaires ont été abandonnés ou reportés en raison de surcoûts importants, soit sur les opérations concernées elles-mêmes, soit sur d'autres projets ferroviaires inscrits au CPER et venus réduire les marges de manœuvre financières disponibles.

Au cours de la période 2015-2022, une catégorie de projets apparaît particulièrement concernée par ces abandons ou reports : les opérations d'électrification ferroviaire (c'est-à-dire de mise en place de caténaires). Ont notamment été concernés les projets Angoulême – Saintes – Royan en Région Nouvelle-Aquitaine, Auxerre – Laroche-Migennes en Bourgogne-Franche-Comté, Paris – Troyes en Région Grand Est ou encore Amiens – Rang-du-Fliers en Hauts-de-France. Les échanges conduits avec les services des Régions concernées montrent que ces abandons s'expliquent principalement par la concurrence budgétaire entre ces projets d'électrification — particulièrement coûteux — et de nouvelles opérations ferroviaires non prévues lors de la signature des CPER ou dont les coûts ont fortement augmenté au cours de leur exécution. Cette situation a été particulièrement marquée pour les lignes de desserte fine du territoire à la suite de la clarification de la doctrine de SNCF Réseau concernant le financement de la régénération de ces infrastructures : la participation du gestionnaire d'infrastructure a été limitée à 8,5 %, correspondant à une estimation des économies de maintenance futures pour le gestionnaire d'infrastructure. Par ailleurs, le développement de matériels roulants alternatifs — notamment à batterie, à hydrogène ou bimodes diesel-électrique — a pu conduire certaines Régions, ainsi que SNCF Voyageurs et SNCF Réseau, à considérer certains projets d'électrification comme moins prioritaires d'un point de vue environnemental.

### 3.4. Conclusion

Les principales conclusions de cette étude peuvent être résumées de la manière suivante.

Les CPER apparaissent avant tout comme des outils de communication politique, de facilitation des échanges entre acteurs publics et de catalyse des projets d'infrastructures sur les territoires. Ils ne doivent donc pas être appréhendés comme des instruments de planification au sens strict. En conséquence, les comparaisons entre Régions doivent être réalisées avec prudence, de même que l'analyse des taux de réalisation des différents contrats. Il convient a minima d'évaluer les engagements pris par les Régions et les taux de réalisation au regard de la totalité des budgets d'investissement inscrits dans les comptes administratifs des Régions (cf. partie 1 de la présente étude).

Les opérations inscrites — ou non inscrites — dans les CPER traduisent les choix et priorités politiques des exécutifs régionaux au moment des négociations et de la signature des contrats. Le périmètre des projets retenus reflète ainsi des arbitrages institutionnels, financiers et stratégiques propres à chaque territoire y compris par les Préfectures représentant la continuité de l'État dans tous les territoires.

Il convient enfin de ne pas sous-estimer l'importance des CPER dans la concrétisation des projets d'infrastructures. Si l'inscription d'une opération dans un CPER ne constitue pas une garantie de réalisation, elle témoigne néanmoins de l'existence, à un moment donné, d'un consensus entre les partenaires publics pour faire aboutir un projet.

Pour conclure, une métaphore permet d'illustrer les limites d'une lecture trop simpliste des CPER. Les montants inscrits dans ces contrats peuvent être comparés à des relevés de température effectués dans différentes Régions, mais à des dates et à des heures distinctes. À première vue, les données paraissent comparables : elles sont toutes exprimées dans une même unité, qu'il s'agisse des degrés Celsius ou des euros. En réalité, elles recouvrent toutefois des situations profondément différentes selon les conditions dans lesquelles elles ont été produites.

De la même manière qu'une température varie selon le moment et les conditions de mesure, les montants inscrits dans les CPER dépendent fortement des choix méthodologiques et politiques effectués au moment de leur élaboration. Ces différences peuvent notamment résulter de la décision d'inscrire ou non certaines opérations dans le contrat, du recours à des montants « valorisés », du choix de rechercher ou non une parité de financement avec l'État, de l'existence de CPER comportant des projets mobilité...

Les informations contenues dans les CPER ne sont pas pour autant dépourvues d'intérêt. De la même façon que des relevés de température réalisés à des moments différents permettent malgré tout de mieux comprendre le climat d'un territoire, les données financières des CPER apportent des enseignements utiles sur les priorités régionales, les stratégies de financement et les relations entre l'État et les collectivités territoriales.

Toutefois, ces données ne peuvent être interprétées de manière pertinente qu'à la condition d'être replacées dans leur contexte de production. La compréhension des choix politiques, institutionnels et méthodologiques ayant présidé à l'élaboration de chaque CPER constitue ainsi un préalable indispensable à toute comparaison ou analyse transversale. C'est ce que nous avons tenté de réaliser ici.

### **Précision**

Les fiches qui suivent ont été élaborées par les cabinets FCL (pour les parties relatives aux moyens financiers des Régions) et Trans-Missions (pour les parties relatives aux CPER) à partir de documents publics et d'échanges avec les Régions.

Dans les parties relatives aux CPER, les paragraphes intitulés « Synthèse qualitative » et « Description des principes guidant le volet mobilité » reprennent les éléments exposés par les Régions lors des échanges intervenus avec Trans-Missions.

### **Rappel sur les recettes affectées en matière de transport**

Les tableaux ci-dessous présentent des niveaux hétérogènes entre les régions en matière de volume de recettes de fonctionnement, en particulier sur le transport scolaire et les réseaux d'autocar.

Cela traduit avant tout des différences dans les modes de gestion de ces compétences par les Régions (externalisés où la Région ne perçoit pas les recettes ou internalisés) plutôt que dans des choix de tarification.



## 4. Analyse des moyens déployés par chaque Région en matière de transport

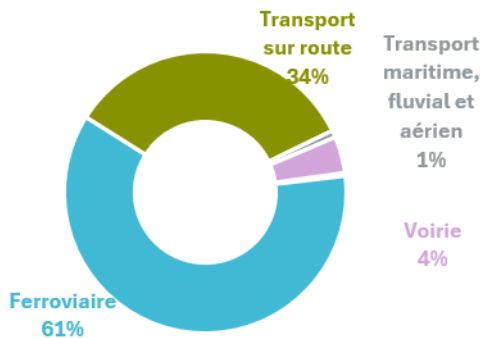
### 4.1. Région Auvergne-Rhône-Alpes

#### 4.1.1. Les moyens financiers alloués par la Région

##### 4.1.1.1. Le poids des mobilités dans le budget de la Région

De 2021 à 2024, la Région AURA a affecté en moyenne 1 398M€ à la mobilité, soit 173€/habitant dont 1 080M€ en fonctionnement et 318M€ en investissement. Cela représente 34% du budget de la Région. Le ferroviaire représente le premier poste de dépenses de la Région en matière de mobilité. Il est suivi par le transport sur route, la voirie et les transports maritime, fluvial et aérien.

Dépenses allouées aux mobilités  
(moyenne 2021-2024)



##### 4.1.1.2. Analyses thématiques

###### 4.1.1.2.1. Le ferroviaire

Offre et fréquentation :

| en Millions                              | 2021     | 2022     | 2023     | 2024     |
|------------------------------------------|----------|----------|----------|----------|
| Offre réalisée - km commerciaux          | 31,57    | 32,37    | 31,79    | 34,49    |
| fréquentation - passagers km transportés | 2 444,65 | 3 222,01 | 3 401,85 | 3 738,88 |

source : ART

##### • Les dépenses et recettes de fonctionnement :

Les dépenses de fonctionnement ferroviaire s'élèvent en moyenne à 611M€ par an, quasi stables sur la période (+1,6% entre 2021 et 2024). Elles sont quasi-exclusivement composées de la participation à l'exploitation du réseau TER.

| Fonctionnement - M€                                               | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|-------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                                                   | <b>593,3</b> | <b>610,7</b> | <b>636,4</b> | <b>602,9</b> |
| Transport ferroviaire de voyageurs                                | 592,3        | 610,7        | 636,4        | 602,4        |
| Exploitation du réseau                                            | 582,9        | 600,4        | 534,7        | 577,9        |
| Autres                                                            | 9,4          | 10,3         | 101,8        | 24,5         |
| Gares et autres infrastructures ferroviaires                      | 1,0          | 0,0          | 0,0          | 0,5          |
| Fret ferroviaire                                                  | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <b>Recettes</b>                                                   | <b>414,0</b> | <b>449,8</b> | <b>461,7</b> | <b>469,1</b> |
| Transport ferroviaire de voyageurs                                | 7,6          | 12,4         | 18,0         | 19,4         |
| Recettes compensation services régionaux Transport Ferroviaires : | 347,9        | 372,8        | 381,5        | 388,0        |
| TICPE Grenelle                                                    | 58,4         | 64,7         | 62,3         | 61,7         |
| Autres                                                            | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |

En 2023, le niveau de dépenses autres s'explique par une dépense exceptionnelle de 91M€.

Les recettes de fonctionnement couvrent en moyenne 73% des dépenses. Elles reposent essentiellement sur la compensation de l'État (TVA/DGD) et TICPE Grenelle, en hausse sur la période. Les recettes liées à l'activité (transport ferroviaire), progressent également.

- **Investissement :**

Les dépenses d'investissement ferroviaire s'élèvent en moyenne à 240M€/an. Elles sont quasi-exclusivement composées de subventions versées, le montant de dépenses directes d'équipement restant très limité.

| Investissement - M€              | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                  | <b>214,6</b> | <b>202,9</b> | <b>276,4</b> | <b>265,2</b> |
| Voyageurs et gares               | 214,6        | 202,9        | 276,4        | 265,2        |
| <i>Dépenses d'équipement</i>     | 2,8          | 2,9          | 2,0          | 2,1          |
| <i>Subventions versées</i>       | 211,8        | 200,0        | 274,5        | 262,9        |
| <i>Autres</i>                    | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,2          |
| Fret ferroviaire                 | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <b>Recettes</b>                  | <b>19,3</b>  | <b>15,2</b>  | <b>11,6</b>  | <b>12,6</b>  |
| <i>Subventions Etat</i>          | 18,8         | 14,5         | 11,5         | 9,2          |
| <i>Subventions Europe</i>        | 0,1          | 0,2          | 0,0          | 0,0          |
| <i>Subventions département</i>   | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <i>Subventions communes/EPCI</i> | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <i>Autres</i>                    | 0,3          | 0,4          | 0,1          | 3,3          |

Les recettes d'investissement (subventions reçues) représentent en moyenne 14,6M€/an, principalement sous forme de subventions de l'État.

#### 4.1.1.2.2. Le transport de voyageurs sur route

##### 4.1.1.2.2.1. Le transport scolaire

- **Fonctionnement :**

Les dépenses de transport scolaire s'élèvent en moyenne à 214M€/an, globalement stables sur la période (+2,5%).

| Fonctionnement - M€                        | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|--------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                            | <b>214,3</b> | <b>212,5</b> | <b>210,2</b> | <b>219,7</b> |
| <i>Prestation de services</i>              | 123,8        | 120,4        | 122,2        | 134,0        |
| <i>Contributions et participations</i>     | 89,7         | 91,3         | 86,9         | 85,4         |
| <i>Autres</i>                              | 0,7          | 0,7          | 1,2          | 0,3          |
| <b>Recettes liées à l'activité</b>         | <b>26,4</b>  | <b>32,2</b>  | <b>34,1</b>  | <b>34,4</b>  |
| <i>Produit des services (tarification)</i> | 23,5         | 28,6         | 31,7         | 32,2         |
| <i>Subventions Communes et EPCI</i>        | 1,2          | 2,0          | 0,2          | 1,0          |
| <i>Autres</i>                              | 1,6          | 1,7          | 2,1          | 1,3          |

Pour assurer cette compétence, la Région recourt à des prestataires via des contrats de prestations de services et des contributions et participations à des tiers (autorités organisatrices de mobilité, syndicats....).

Les recettes (participations familles, subventions communes/EPCI) couvrent en moyenne 15% des dépenses. Le produit des services (recette directe de tarification) est en forte hausse sur la période (+37%).

- **Investissements :** La Région ne porte pas directement les investissements relatifs au transport scolaire (acquisition matériel roulant notamment) portés par les prestataires.

#### 4.1.1.2.2.2. Le transport public de voyageurs sur route (réseau autocars)

- **Fonctionnement :**

Les dépenses de transport public de voyageurs sur route s'élèvent en moyenne à 249M€/an. La structure des dépenses évolue : les contrats de prestations de services progressent fortement tandis que les contributions et participations diminuent dans les mêmes proportions traduisant une évolution des modalités d'exercice de la compétence.

| Fonctionnement - M€                        | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|--------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                            | <b>251,5</b> | <b>232,8</b> | <b>250,5</b> | <b>261,0</b> |
| Transport sur route                        | 251,5        | 232,8        | 250,5        | 260,9        |
| <i>Prestation de services</i>              | 101,4        | 144,3        | 158,5        | 183,8        |
| <i>Contributions et participations</i>     | 137,3        | 75,9         | 79,3         | 43,8         |
| <i>Autres</i>                              | 12,8         | 12,6         | 12,7         | 33,3         |
| Infrastructures routières                  | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,1          |
| <b>Recettes liées à l'activité</b>         | <b>28,9</b>  | <b>16,8</b>  | <b>22,0</b>  | <b>20,8</b>  |
| Transport sur route                        | 28,9         | 16,8         | 22,0         | 20,8         |
| <i>Produit des services (tarification)</i> | 7,8          | 11,6         | 15,5         | 15,4         |
| <i>Autres</i>                              | 21,2         | 5,2          | 6,5          | 5,4          |
| Infrastructures routières                  | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |

Les recettes couvrent en moyenne 9% des dépenses, avec un produit des services en forte hausse (+97% sur la période).

- **Investissements :** La Région investit en moyenne pour environ 10M€ par an en matière de transport de voyageurs sur route.

#### 4.1.1.2.2.3. Les flux issus (+/-) avec les départements à la suite du transfert des compétences transports scolaire et interurbain en 2017

Les recettes nettes issues des transferts de compétences s'élèvent en moyenne à 521M€/an (+17% sur la période). Le solde reflète des déséquilibres dans la compensation initiale du transfert, la Région versant des attributions de compensation nettes à certains départements.

| Fonctionnement scolaire et urbain - en M€                            | 2021   | 2022   | 2023   | 2024   |
|----------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Recettes nettes Transports scolaires et interurbains                 | 479,5  | 517,5  | 523,0  | 562,8  |
| <i>- CVAE (intégrée dans la TVA) transférée par les départements</i> | 588,1  | 637,9  | 655,7  | 663,0  |
| <i>- Attributions de compensation versées par les départements</i>   | 60,9   | 49,1   | 49,1   | 49,1   |
| <i>- Attributions de compensation versée par la Région</i>           | -169,5 | -169,5 | -181,8 | -149,3 |

#### 4.1.1.2.3. Transports fluvial, maritime, aérien

##### Transports maritimes et ports

La Région ne gère pas de port maritime, les dépenses maritime et fluvial sont nulles.

##### Transport aérien et aéroports

La Région AURA contribue au financement d'aéroports régionaux. Les dépenses de fonctionnement sont stables, tandis que les investissements progressent fortement sur la période.

| Fonctionnement - M€ | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       |
|---------------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Dépenses</b>     | <b>2,4</b> | <b>2,0</b> | <b>2,1</b> | <b>2,7</b> |
| Services communs    | 0,0        | 0,1        | 0,4        | 0,2        |
| Transport Fluvial   | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Transport Maritime  | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Transport Aérien    | 2,4        | 2,0        | 1,7        | 2,5        |
| <b>Recettes</b>     | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> | <b>0,2</b> | <b>0,2</b> |
| Services communs    | 0,0        | 0,0        | 0,2        | 0,2        |
| Transport Fluviales | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Transport Maritime  | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Transport Aérien    | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |

| Investissement - M€       | 2021       | 2022       | 2023        | 2024        |
|---------------------------|------------|------------|-------------|-------------|
| <b>Dépenses</b>           | <b>2,6</b> | <b>7,8</b> | <b>13,2</b> | <b>12,2</b> |
| Services communs          | 2,6        | 6,8        | 12,2        | 12,2        |
| Transport Fluvial         | 0,0        | 0,0        | 0,0         | 0,0         |
| Transport Maritime        | 0,0        | 0,1        | 0,4         | 0,0         |
| Transport Aérien          | 0,0        | 0,9        | 0,6         | 0,0         |
| <b>Recettes</b>           | <b>0,8</b> | <b>0,1</b> | <b>0,6</b>  | <b>0,0</b>  |
| Subventions Etat          | 0,0        | 0,0        | 0,0         | 0,0         |
| Subventions Europe        | 0,0        | 0,0        | 0,0         | 0,0         |
| Subventions département   | 0,0        | 0,0        | 0,0         | 0,0         |
| Subventions communes/EPCI | 0,0        | 0,0        | 0,0         | 0,0         |
| Autres                    | 0,8        | 0,1        | 0,6         | 0,0         |

#### 4.1.1.2.4. Voirie

En matière de voirie Les dépenses d'investissement affichent un pic exceptionnel en 2021, puis se stabilisent en 2022-2024, sous forme de subventions versées à l'État et aux collectivités.

#### 4.1.1.2.5. Autres actions en matière de transports

La Région ne recense pas de dépenses significatives au titre des liaisons multimodales ou des circulations douces sur la période analysée.

### 4.1.1.3. Synthèse chiffrée

| En M€                                 | Fonctionnement (exploitation) |                |                |                | Investissement |              |              |              |
|---------------------------------------|-------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------|--------------|--------------|
|                                       | 2021                          | 2022           | 2023           | 2024           | 2021           | 2022         | 2023         | 2024         |
| <b>Dépenses</b>                       |                               |                |                |                |                |              |              |              |
| Services communs                      | 1,2                           | 1,8            | 2,2            | 11,4           | 0,6            | 0,9          | 1,0          | 1,4          |
| Ferroviaire                           | 593,3                         | 610,7          | 636,4          | 602,9          | 214,6          | 202,9        | 276,4        | 265,2        |
| Transport sur route                   | 465,8                         | 445,3          | 460,7          | 480,7          | 6,8            | 7,6          | 10,2         | 13,6         |
| Transport maritime, fluvial et aérien | 2,4                           | 2,0            | 2,1            | 2,7            | 2,6            | 7,8          | 13,2         | 12,2         |
| Voirie                                | 0,0                           | 0,0            | 0,0            | 0,0            | 118,0          | 49,5         | 45,2         | 20,4         |
| Autres actions                        | 0,0                           | 0,0            | 0,0            | 0,0            | 0,0            | 0,0          | 0,0          | 0,3          |
| <b>Total</b>                          | <b>1 062,8</b>                | <b>1 059,8</b> | <b>1 101,4</b> | <b>1 097,6</b> | <b>342,7</b>   | <b>268,7</b> | <b>346,0</b> | <b>313,1</b> |
| <b>Recettes</b>                       |                               |                |                |                |                |              |              |              |
| Services communs                      | 0,0                           | 4,0            | 4,1            | 4,2            | 0,1            | 0,0          | 0,1          | 0,0          |
| Ferroviaire                           | 414,0                         | 449,8          | 461,7          | 469,1          | 19,3           | 15,2         | 11,6         | 12,6         |
| Transport sur route                   | 534,8                         | 566,6          | 579,0          | 618,0          | 0,7            | 0,3          | 0,5          | 0,7          |
| Transport maritime, fluvial et aérien | 0,0                           | 0,0            | 0,2            | 0,2            | 0,8            | 0,1          | 0,6          | 0,0          |
| Voirie                                | 0,0                           | 0,0            | 0,0            | 0,0            | 102,0          | 8,0          | 0,0          | 7,9          |
| autres actions                        | 0,0                           | 0,0            | 0,0            | 0,0            | 0,0            | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <b>Total</b>                          | <b>948,8</b>                  | <b>1 020,5</b> | <b>1 045,1</b> | <b>1 091,5</b> | <b>122,9</b>   | <b>23,6</b>  | <b>12,8</b>  | <b>21,2</b>  |

## 4.1.2. La réalisation des CPER

### 4.1.2.1. Volet mobilités du CPER 2015-2022

#### 4.1.2.1.1. Montants inscrits aux CPER initiaux

##### 4.1.2.1.1.1. Répartition par mode (en M€)

| Auvergne | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Autres | Total  |
|----------|-------------|---------|------------------|--------|--------|
| Total    | 108,00      | 210,20  |                  | 4,85   | 323,05 |
| Région   | 60,00       | 0,00    |                  | 4,85   | 64,85  |
| État     | 48,00       | 210,20  |                  |        | 258,20 |

| Rhône-Alpes | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Autres | Total  |
|-------------|-------------|---------|------------------|--------|--------|
| Total       | 552,00      | 225,70  | 0,00             | 38,20  | 815,90 |
| Région      | 299,00      | 22,00   |                  | 32,20  | 353,20 |
| État        | 253,00      | 203,70  |                  | 6,00   | 462,70 |

| AURA   | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Autres | Total   |
|--------|-------------|---------|------------------|--------|---------|
| Total  | 660,00      | 435,90  |                  | 43,05  | 1138,95 |
| Région | 359,00      | 22,00   |                  | 37,05  | 418,05  |
| État   | 301,00      | 413,90  |                  | 6,00   | 720,90  |

Note : Tous les CPER ne faisant pas apparaître les financements des tiers dans leur CPER (Départements, EPCI, SNCF Réseau, VNF...), seuls les montants financés par l'État et les Régions apparaissent dans le tableau

#### 4.1.2.1.1.2. Montant par habitant

| Région (M€) | État (M€) | Population (2015) | Montant CPER initial/hab |
|-------------|-----------|-------------------|--------------------------|
| 418,05      | 720,90    | 7 877 698         | 144,58 €                 |

#### 4.1.2.1.1.3. Importance par rapport au budget transport de la Région (en M€)

| Région | Montant moyen par an | DI 2014 | DI 2015 | Moyenne | Importance prévue du CPER, % dépenses d'investissement |
|--------|----------------------|---------|---------|---------|--------------------------------------------------------|
| 418,05 | 69,68                | 182,77  | 135,20  | 158,99  | 43,8%                                                  |

Note :

La « dépense annuelle moyenne » correspond au montant de dépense inscrit par la Région dans le CPER initial divisé par 6 (la durée initiale prévue du CPER étant de 6 ans).

DI : Montants d'investissements tels qu'inscrits au compte « 8 Transports » des comptes administratifs de la Région

**4.1.2.1.2. Réalisation****4.1.2.1.2.1. Montant**

| Montant initial (M€) | Montant final (M€) | Évolution | Taux de réalisation |
|----------------------|--------------------|-----------|---------------------|
| 418,05               | 750,35             | +79%      | 93%                 |

Taux de réalisation calculé au 1<sup>er</sup> septembre 2022 sur les montants régionaux uniquement

**4.1.2.1.2.2. Synthèse qualitative**

Le CPER 2015-2020 a fait l'objet de deux avenants successifs. Le premier a été signé le 10 octobre 2017, dans le contexte de la fusion des deux Régions. Un avenant de finalisation est ensuite intervenu le 4 avril 2019 afin d'ajuster la démarche à l'évolution des projets engagés et de réaffirmer les priorités régionales, notamment par un renforcement de l'effort consacré au volet territorial.

Au cours des années 2021 et 2022, le financement des infrastructures a été assuré dans le cadre du plan de relance, mobilisant une enveloppe de 320 millions d'euros dédiée aux mobilités. Cette enveloppe a notamment permis de soutenir les opérations relatives aux lignes de desserte fine du territoire, à la ligne Paris-Clermont, aux passages à niveau ainsi qu'aux travaux d'accessibilité.

Parmi les principales évolutions financières intervenues dans ce cadre, plusieurs enveloppes complémentaires ont été ajoutées. Une dotation de 16,70 millions d'euros a ainsi été consacrée à la véloroute de l'Allier. Les projets routiers divers ont bénéficié d'une enveloppe de 154,40 millions d'euros. Par ailleurs, 25 millions d'euros ont été affectés à la sauvegarde des lignes de desserte fine du territoire. Les opérations relatives à la sécurité des gares ont fait l'objet d'un financement de 85 millions d'euros, tandis que 50 millions d'euros supplémentaires ont été dédiés aux passages à niveau.

**4.1.2.2. Avenant mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027****4.1.2.2.1. Montants inscrits au CPER initial****4.1.2.2.1.1. Répartition par mode (en M€)**

|        | SERM   | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Vélo   | Divers | Total   |
|--------|--------|-------------|---------|------------------|--------|--------|---------|
| Total  | 309,75 | 457,34      | 502,00  | 0,00             | 109,82 | 15,10  | 1394,01 |
| Région | 175,35 | 148,73      | 298,00  |                  | 69,82  | 5,10   | 697,00  |
| État   | 134,40 | 308,61      | 204,00  |                  | 40,00  | 10,00  | 697,01  |

Note : Tous les CPER ne faisant pas apparaître les financements des tiers dans leur CPER (Départements, EPCI, SNCF Réseau, VNF...), seuls les montants financés par l'État et les Régions apparaissent dans le tableau

**4.1.2.2.1.2. Importance par rapport au budget transport de la Région (en M€)**

| Région (M€) | Montant moyen par an | DI 2022 | DI 2023 | Moyenne | Importance prévue du CPER, % dépenses d'investissement |
|-------------|----------------------|---------|---------|---------|--------------------------------------------------------|
| 697,00      | 139,40               | 269,21  | 346,00  | 307,61  | 45,3%                                                  |

Note :

La « dépense annuelle moyenne » correspond au montant de dépense inscrit par la Région dans l'avenant mobilité 2023-2027 divisé par 5 (la durée initiale prévue du CPER étant de 5 ans).

DI : Montants d'investissements tels qu'inscrits au compte « 8 Transports » des comptes administratifs de la Région

**4.1.2.2.1.3. Montant par habitant**

| Région (M€) | État (M€) | Population (2023) | Montant CPER initial/hab |
|-------------|-----------|-------------------|--------------------------|
| 697,0       | 697,0     | 8 163 884         | 170,75 €                 |

**4.1.2.2.2. Description des principes guidant le volet mobilité**

Dans le cadre du volet mobilité du CPER 2023-2027, l'État et la Région Auvergne-Rhône-Alpes ont retenu un principe de parité des financements. La Région a adopté une approche pragmatique, consistant à n'inscrire au contrat que des opérations jugées réalisables sur la période couverte par le CPER. Un avenant destiné à prendre en compte les impacts liés à l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver de 2030 est actuellement en cours de discussion.

La Région n'ayant pas signé de protocole relatif aux lignes de desserte fine du territoire avec l'État, les choix retenus dans le CPER ont été guidés par deux principes, en complément de l'objectif de parité globale des enveloppes financières. D'une part, il a été acté qu'aucune fermeture de ligne n'interviendrait pendant la durée du CPER. D'autre part, l'État a refusé de financer la ligne Saint-Gervais – Vallorcine, en raison de son caractère métrique. Enfin, aucune discussion n'ayant porté sur les lignes réintégrées au réseau structurant, notamment la liaison Lyon – Bourg-en-Bresse, ces lignes ne figurent donc pas dans le périmètre du CPER.

S'agissant des Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), six projets existent en région Auvergne-Rhône-Alpes. À ce stade, la majorité des opérations inscrites au CPER concernent des études préalables à l'exception de :

- Le SERM lyonnais, qui intègre notamment des projets de bus à haut niveau de service ainsi que des opérations de tramway.
- Le SERM grenoblois comprend un certain nombre de réalisations : passage souterrain et terminus à Brignoud, réouverture et déplacement de halte... .

- En complément, le dispositif MobiLYSE, présenté ci-après, contribue au financement de travaux utiles au service métropolitain régional de Saint-Étienne.

La Région n'a, à ce stade, pas souhaité participer au financement des projets de fret ferroviaire, considérant que cette politique ne relevait pas de ses compétences. Les opérations identifiées sont ainsi financées exclusivement par l'État.

Le CPER comprend un volet « ascenseurs alpins », qui correspond à des transports collectifs urbains destinés à faciliter l'accès aux stations de montagne, avec pour objectif de réduire les phénomènes de congestion observés durant les périodes de vacances scolaires dans les Alpes.

Concernant les véloroutes, la Région assure directement la maîtrise d'ouvrage des opérations. Le CPER intègre notamment le projet ViaRhôna, dont l'achèvement n'avait pas pu être réalisé dans le cadre du CPIER (Contrat de Plan Interrégional État-Régions) 2015-2020. Les investissements prévus dans le présent CPER visent ainsi à finaliser cet itinéraire.

Les financements consacrés au réseau routier se répartissent en deux catégories principales. Une première partie concerne les surcoûts d'opérations issues du précédent CPER 2015-2020, intégralement pris en charge par l'État, notamment pour les opérations relatives aux RN 102 et 87. Les autres opérations correspondent au réseau routier transféré à la Région dans le cadre de l'expérimentation issue de la loi dite « 3DS », la Région Auvergne-Rhône-Alpes assurant la gestion de 750 kilomètres de routes nationales non concédées. Par principe, la Région n'intervient pas financièrement sur les routes départementales et ne sollicite pas les départements pour contribuer au financement des infrastructures routières dont elle assure la gestion, à l'exception notable de la route nationale 7.

Enfin, plusieurs opérations ne sont pas directement intégrées au volet mobilité du CPER mais apparaissent dans les montants valorisés. Il s'agit notamment des projets liés au dispositif MobiLYSE, fonds dédié à l'axe Saint-Étienne – Lyon en compensation de la non-réalisation de l'autoroute A45, des investissements régionaux consacrés à la mise en accessibilité des gares, ainsi que de la participation régionale au projet Lyon – Turin. Pour le Lyon-Turin, une enveloppe de 33 millions d'euros a été votée en janvier 2024 par la région. Cette participation n'est toutefois pas conventionnée dans le cadre du CPER et figure uniquement au titre des montants valorisés.

## 4.2. Région Bourgogne-Franche-Comté

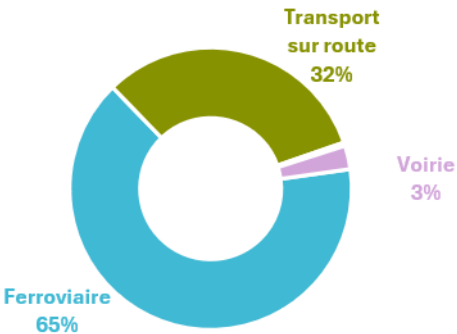
### 4.2.1. Les moyens financiers alloués par la Région

#### 4.2.1.1. Le poids des mobilités dans le budget de la Région

De 2021 à 2024, la Région Bourgogne-Franche-Comté a affecté en moyenne 571M€ soit 204€/habitant à la mobilité dont 427M€ en fonctionnement et 144M€ en investissement. Cela représente 35% du budget de la Région.

Le ferroviaire représente le premier poste de dépenses de la Région Bourgogne-Franche-Comté suivi par le transport sur route et l’entretien/renouvellement de la voirie.

Dépenses allouées aux mobilités  
(moyenne 2021-2024)



#### 4.2.1.2. Analyses thématiques

##### 4.2.1.2.1. Le ferroviaire

- Offre et fréquentation

| en Millions                              | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  |
|------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Offre réalisée - km commerciaux          | 12,56 | 15,42 | 14,19 | 15,02 |
| fréquentation - passagers km transportés | 867   | 1 174 | 1 209 | 1 356 |

source : ART

- Les dépenses et recettes de fonctionnement :

Les dépenses de fonctionnement ferroviaire s’élèvent en moyenne à 246M€/an, en légère baisse sur la période (-7%), quasi-exclusivement composées de subventions versées à la SNCF dans le cadre de l’exploitation du réseau.

| Fonctionnement - M€                                               | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|-------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                                                   | <b>259,7</b> | <b>248,1</b> | <b>234,1</b> | <b>242,1</b> |
| Transport ferroviaire de voyageurs                                | 259,7        | 248,1        | 234,1        | 240,6        |
| Exploitation du réseau                                            | 259,7        | 248,1        | 234,1        | 240,6        |
| Autres                                                            | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| Gares et autres infrastructures ferroviaires                      | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| Fret ferroviaire                                                  | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 1,5          |
| <b>Recettes</b>                                                   | <b>182,3</b> | <b>192,4</b> | <b>194,6</b> | <b>199,4</b> |
| Transport ferroviaire de voyageurs                                | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 2,6          |
| Recettes compensation services régionaux Transport Ferroviaires : | 150,6        | 160,4        | 163,8        | 166,3        |
| TICPE Grenelle                                                    | 31,8         | 32,0         | 30,7         | 30,5         |
| Autres                                                            | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |

Les recettes de fonctionnement couvrent en moyenne 78% des dépenses. Elles reposent sur la compensation de l’État (TVA/DGD, en et la TICPE Grenelle.

- Investissement :

Les dépenses d'investissement ferroviaire s'élèvent en moyenne à 124M€/an sur la période, Elles sont principalement composées de dépenses en faveur du matériel roulant, puis de régénération de voies ferrées.

| Investissement - M€                   | 2021         | 2022         | 2023        | 2024         |
|---------------------------------------|--------------|--------------|-------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                       | <b>172,4</b> | <b>125,9</b> | <b>91,8</b> | <b>107,7</b> |
| Voyageurs et gares                    | 172,4        | 125,9        | 91,8        | 107,7        |
| <i>dont matériel roulant</i>          | 137,3        | 100,2        | 59,6        | 61,2         |
| <i>dont voie ferrées régénération</i> | 35,1         | 25,6         | 32,2        | 46,4         |
| <i>Autres</i>                         | 0,0          | 0,1          | 0,0         | 0,1          |
| Fret ferroviaire                      | 0,0          | 0,0          | 0,0         | 0,0          |
| <b>Recettes</b>                       | <b>6,2</b>   | <b>4,1</b>   | <b>21,9</b> | <b>13,4</b>  |
| <i>Subventions Etat</i>               | 0,0          | 0,0          | 0,0         | 0,0          |
| <i>Subventions Europe</i>             | 0,0          | 0,0          | 3,0         | 0,0          |
| <i>Subventions département</i>        | 0,0          | 0,0          | 0,0         | 0,0          |
| <i>Subventions communes/EPCI</i>      | 0,0          | 0,0          | 0,0         | 0,0          |
| <i>Autres</i>                         | 6,2          | 4,1          | 18,9        | 13,4         |

Les recettes d'investissement sont mineures. La hausse sur 2023-2024 correspond à une diminution du coût de 16 trains Régiliolis commandés en 2019 et livrés en 2022.

#### 4.2.1.2.2. Le transport de voyageurs sur route

##### 4.2.1.2.2.1. Le transport scolaire

- Fonctionnement :

Les dépenses de transport scolaire s'élèvent en moyenne à 144M€/an, en hausse de +8% sur la période. Il s'agit essentiellement de contrats de prestation de services auprès de prestataires privés.

| Fonctionnement - M€                        | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|--------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                            | <b>136,7</b> | <b>138,9</b> | <b>153,5</b> | <b>147,2</b> |
| <i>Prestation de services</i>              | 120,4        | 120,8        | 136,1        | 129,5        |
| <i>Contributions et participations</i>     | 6,6          | 6,9          | 7,1          | 7,2          |
| <i>Autres</i>                              | 9,7          | 11,3         | 10,3         | 10,5         |
| <b>Recettes liées à l'activité</b>         | <b>4,7</b>   | <b>4,4</b>   | <b>4,7</b>   | <b>4,3</b>   |
| <i>Produit des services (tarification)</i> | 1,7          | 0,4          | 0,4          | 0,4          |
| <i>Subventions Communes et EPCI</i>        | 1,5          | 2,5          | 2,7          | 2,4          |
| <i>Autres</i>                              | 1,6          | 1,5          | 1,5          | 1,6          |

Les recettes (participations familles, subventions communes/EPCI) couvrent en moyenne 3% des dépenses.

- Investissements :** Les investissements scolaires s'élèvent en moyenne à 0.9M€. Ils sont composés des dépenses de billettique et des livraisons de cars Mobigo (sur 2021 et 2022).

##### 4.2.1.2.2.2. Le transport public de voyageurs sur route (réseau autocar)

- Offre et Fréquentation

| en Millions                              | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|------------------------------------------|------|------|------|------|
| Offre réalisée - km commerciaux          |      |      |      | 8,55 |
| fréquentation - passagers km transportés |      |      |      | 2,12 |

- **Fonctionnement :**

Les dépenses de transport public de voyageurs sur route s'élèvent en moyenne à 35M€/an.

Il s'agit quasi exclusivement des prestations auprès de prestataires privés.

| Fonctionnement - M€                        | 2021        | 2022        | 2023        | 2024        |
|--------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Dépenses</b>                            | <b>33,4</b> | <b>33,1</b> | <b>34,9</b> | <b>40,3</b> |
| Transport sur route                        | 33,4        | 33,1        | 34,9        | 40,3        |
| <i>Prestation de services</i>              | 29,6        | 30,9        | 32,3        | 38,2        |
| <i>Contributions et participations</i>     | 3,2         | 1,6         | 2,0         | 0,5         |
| <i>Autres</i>                              | 0,5         | 0,6         | 0,6         | 1,6         |
| Infrastructures routières                  | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| <b>Recettes liées à l'activité</b>         | <b>0,7</b>  | <b>2,5</b>  | <b>1,4</b>  | <b>1,6</b>  |
| Transport sur route                        | 0,7         | 2,5         | 1,4         | 1,6         |
| <i>Produit des services (tarification)</i> | 0,2         | 0,3         | 0,6         | 1,0         |
| <i>Autres</i>                              | 0,5         | 2,2         | 0,8         | 0,6         |
| Infrastructures routières                  | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |

- **Investissements :** La Région investit en moyenne pour environ 1.4M€ par an en matière de transport de voyageurs sur route. Cela concerne des investissements pour la billettique, les exploitants achètent directement leurs bus.

#### 4.2.1.2.2.3. Les flux issus (+/-) avec les départements à la suite du transfert des compétences transports scolaire et interurbain en 2017

Les recettes nettes issues des transferts de compétences s'élèvent en moyenne à 179M€/an, tirées par la CVAE/TVA transférée par les départements (179M€/an en moyenne). La Région verse des attributions de compensation à certains départements.

| Fonctionnement scolaire et urbain - en M€                            | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  |
|----------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Recettes nettes Transports scolaires et interurbains                 | 177,6 | 191,5 | 196,5 | 198,5 |
| <i>- CVAE (intégrée dans la TVA) transférée par les départements</i> | 165,4 | 179,4 | 184,4 | 186,5 |
| <i>- Attributions de compensation versées par les départements</i>   | 27,9  | 27,8  | 27,8  | 27,8  |
| <i>- Attributions de compensation versée par la Région</i>           | -15,7 | -15,7 | -15,7 | -15,7 |

#### 4.2.1.2.3. Transports fluvial, maritime, aérien

- **Transports maritimes, fluvial et ports**

La Région BFC n'intervient pas dans le domaine maritime. Des investissements ponctuels sur infrastructures fluviales ont été réalisés en 2023 (1,5M€).

- **Transport aérien et aéroports**

La Région BFC contribue au financement de plusieurs aéroports régionaux (Auxerre, Besançon, Nevers, Dijon, Saint Yan, Montbéliard) ainsi qu'une

| Fonctionnement - M€ | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       |
|---------------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Dépenses</b>     | <b>1,3</b> | <b>1,8</b> | <b>1,3</b> | <b>1,3</b> |
| Transport Fluvial   | 0,2        | 0,4        | 0,5        | 0,5        |
| Transport Maritime  | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Transport Aérien    | 1,2        | 1,3        | 0,8        | 0,8        |
| Autres              | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| <b>Recettes</b>     | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> | <b>0,1</b> | <b>0,0</b> |
| Transport Fluviales | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Transport Maritime  | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Transport Aérien    | 0,0        | 0,0        | 0,1        | 0,0        |
| Autres              | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |

| Investissement - M€ | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       |
|---------------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Dépenses</b>     | <b>0,8</b> | <b>1,0</b> | <b>2,7</b> | <b>0,3</b> |
| Transport Fluvial   | 0,0        | 0,0        | 1,5        | 0,0        |
| Transport Maritime  | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Transport Aérien    | 0,8        | 1,0        | 1,2        | 0,3        |
| Autres              | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| <b>Recettes</b>     | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> |

participation à un syndicat mixte pour le technoport de Pagny. Cela représente en moyenne pour 1M€ et des investissements aéroportuaires pour en moyenne 800k€/an.

#### 4.2.1.2.4. Voirie

En matière de voirie, les dépenses d'investissement en voirie s'élèvent en moyenne à 15M€/an. Elles portent principalement sur la voirie et dans une moindre mesure sur la voirie départementale.

#### 4.2.1.2.5. Autres actions en matière de transports

La Région investit dans le développement du SIM Mobigo (site d'information multimodale régional) dans des aménagements de pistes cyclables.

*A noter que ces dépenses (hormis liaisons multimodales) figurent ici à titre de précisions et sont comptablement ventilées sur d'autres postes (transport de voyageurs sur route, services commun notamment).*

| Fonctionnement - M€                             | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       |
|-------------------------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Dépenses</b>                                 | <b>1,2</b> | <b>1,1</b> | <b>1,4</b> | <b>1,5</b> |
| Liaisons multimodales                           | 0,2        | 0,4        | 0,5        | 0,5        |
| Système d'information multimodale (site Mobigo) | 1,0        | 0,7        | 0,9        | 1,0        |

| Investissement - M€                                | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       |
|----------------------------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Dépenses</b>                                    | <b>0,0</b> | <b>0,5</b> | <b>0,6</b> | <b>0,1</b> |
| Liaisons multimodales                              | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Système d'information multimodale (site Mobigo)    | 1,5        | 0,5        | 0,0        | 0,4        |
| Circulations douces (aménagement pistes cyclables) | 0,0        | 0,5        | 0,6        | 0,1        |
| <b>Recettes</b>                                    | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> | <b>1,3</b> | <b>0,0</b> |

### 4.2.1.3. Synthèse chiffrée

| En M€                                 | Fonctionnement (exploitation) |              |              |              |
|---------------------------------------|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| Dépenses                              | 2021                          | 2022         | 2023         | 2024         |
| Services communs                      | 0,1                           | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| Ferroviaire                           | 259,7                         | 248,1        | 234,1        | 242,1        |
| Transport sur route                   | 170,1                         | 172,0        | 188,4        | 187,5        |
| Transport maritime, fluvial et aérien | 1,3                           | 1,8          | 1,3          | 1,3          |
| Voirie                                | 0,0                           | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| Autres actions                        | 0,2                           | 0,4          | 0,5          | 0,5          |
| <b>Total</b>                          | <b>431,3</b>                  | <b>422,4</b> | <b>424,3</b> | <b>431,4</b> |

| Investissement |              |              |              |
|----------------|--------------|--------------|--------------|
| 2021           | 2022         | 2023         | 2024         |
| 0,0            | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| 172,4          | 125,9        | 91,8         | 107,7        |
| 3,5            | 2,4          | 1,6          | 2,6          |
| 0,8            | 1,0          | 2,7          | 0,3          |
| 18,6           | 12,9         | 16,1         | 13,9         |
| 0,0            | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <b>195,4</b>   | <b>142,2</b> | <b>112,3</b> | <b>124,4</b> |

| Recettes                              | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|---------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Services communs                      | 0,3          | 0,7          | 0,6          | 2,2          |
| Ferroviaire                           | 182,3        | 192,4        | 194,6        | 199,4        |
| Transport sur route                   | 183,1        | 198,4        | 202,6        | 204,5        |
| Transport maritime, fluvial et aérien | 0,0          | 0,0          | 0,1          | 0,0          |
| Voirie                                | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| autres actions                        | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <b>Total</b>                          | <b>365,7</b> | <b>391,5</b> | <b>397,9</b> | <b>406,1</b> |

| 2021       | 2022       | 2023        | 2024        |
|------------|------------|-------------|-------------|
| 0,0        | 0,0        | 3,3         | 0,0         |
| 6,2        | 4,1        | 21,9        | 13,4        |
| 0,0        | 0,1        | 0,0         | 1,9         |
| 0,0        | 0,0        | 0,0         | 0,0         |
| 0,0        | 0,0        | 0,0         | 0,2         |
| 0,0        | 0,0        | 0,0         | 0,0         |
| <b>6,2</b> | <b>4,2</b> | <b>25,2</b> | <b>15,5</b> |

## 4.2.2. La réalisation des CPER

### 4.2.2.1. Volet mobilités du CPER 2015-2022

#### 4.2.2.1.1. Montants inscrits aux CPER initiaux

##### 4.2.2.1.1.1. Répartition par mode (en M€)

| Bourgogne | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Autres | Total  |
|-----------|-------------|---------|------------------|--------|--------|
| Total     | 162,52      | 101,82  | 7,19             | 1,6    | 273,13 |
| Région    | 100,29      | 8,65    | 6,7              | 0,8    | 116,44 |
| État      | 62,23       | 93,17   | 0,49             | 0,8    | 156,69 |

| Franche-Comté | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Autres | Total |
|---------------|-------------|---------|------------------|--------|-------|
| Total         | 87,1        | 253     |                  |        | 340,1 |
| Région        | 37,1        | 45,9    |                  |        | 83    |
| État          | 50          | 207,1   |                  |        | 257,1 |

| BFC    | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Autres | Total  |
|--------|-------------|---------|------------------|--------|--------|
| Total  | 249,62      | 354,82  | 7,19             | 1,6    | 613,23 |
| Région | 137,39      | 54,55   | 6,7              | 0,8    | 199,44 |
| État   | 112,23      | 300,27  | 0,49             | 0,8    | 413,79 |

Note : Tous les CPER ne faisant pas apparaître les financements des tiers dans leur CPER (Départements, EPCI, SNCF Réseau, VNF...), seuls les montants financés par l'État et les Régions apparaissent ci-dessus

##### 4.2.2.1.1.2. Montant par habitant

| Région (M€) | État (M€) | Population (2015) | Montant CPER initial/hab |
|-------------|-----------|-------------------|--------------------------|
| 199,44      | 413,79    | 2 820 940         | 217,38 €                 |

##### 4.2.2.1.1.3. Importance par rapport au budget transport de la Région (en M€)

| Montant initial Région (M€) | Dépense annuelle moyenne | DI 2014 | DI 2015 | Moyenne DI 2014-2015 | Importance prévue du CPER, % dépenses d'investissement |
|-----------------------------|--------------------------|---------|---------|----------------------|--------------------------------------------------------|
| 199,44                      | 33,24                    | 75,57   | 57,06   | 66,32                | 50,1%                                                  |

Note :

La « dépense annuelle moyenne » correspond au montant de dépense inscrit par la Région dans le CPER initial divisé par 6 (la durée initiale prévue du CPER étant de 6 ans).

DI : Montants d'investissements tels qu'inscrits au compte « 8 Transports » des comptes administratifs de la Région

**4.2.2.1.2. Réalisation****4.2.2.1.2.1. Montant**

| Montant initial (M€) | Montant final (M€) | Évolution | Taux de réalisation |
|----------------------|--------------------|-----------|---------------------|
| 199,44               | 199,47             | 0%        | 92,1%               |

Note : réalisation pour la Région et l'État au 31/12/2022.

**4.2.2.1.2.2. Synthèse qualitative**

Le CPER a fait l'objet de deux avenants successifs : un avenant de fusion signé en mars 2017, puis un avenant de finalisation adopté en février 2021, concomitamment à la signature de la nouvelle génération de CPER hors volet mobilité.

La fin du CPER est intervenue dans la période COVID, ce qui a conduit à la mise en place de DRI (dotations régionales d'investissement) et donc d'une augmentation des crédits de l'État, en compensation des surcoûts engendrés par la crise sanitaire pour la Région.

Les modifications les plus notables sont les suivantes :

- Le projet d'amélioration de la ligne du Doubs, portant sur les travaux entre Franois et Arc-et-Senans, a ainsi été reporté à la suite des conclusions des études réalisées dans le cadre du CPER.
- Les travaux d'électrification du tronçon ferroviaire reliant Auxerre à Laroche-Migennes ont été abandonnés au profit de l'acquisition de matériel roulant fonctionnant à l'hydrogène.
- Les investissements prévus sur le réseau fluvial de l'Yonne n'ont pas pu être réalisés en raison de l'incapacité de VNF à conduire les travaux envisagés.
- De nouveaux projets ont été inclus en contrepartie, notamment des études relatives à la modernisation de la ligne des Hirondelles (ligne Dôle – Saint Claude), des actions de soutien au fret ferroviaire ainsi que des mesures destinées à assurer la pérennisation de la ligne Épinal – Cluses.

**4.2.2.2. Avenant mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027****4.2.2.2.1. Montants inscrits au CPER initial****4.2.2.2.1.1. Répartition par mode (en M€)**

|        | SERM | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Vélo  | Divers | Total  |
|--------|------|-------------|---------|------------------|-------|--------|--------|
| Total  |      | 214,11      | 143,94  | 71,34            | 14,00 | 6,64   | 450,03 |
| Région |      | 118,13      | 46,90   | 10,00            | 4,00  |        | 179,03 |
| État   |      | 95,98       | 97,04   | 61,34            | 10,00 | 6,64   | 271,00 |

Note : Tous les CPER ne faisant pas apparaître les financements des tiers dans leur CPER (Départements, EPCI, SNCF Réseau, VNF...), seuls les montants financés par l'État et les Régions apparaissent dans le tableau

#### 4.2.2.2.1.2. Importance par rapport au budget transport de la Région (en M€)

| Montant<br>prévu<br>Région | Montant<br>moyen<br>par an | DI 2022 | DI 2023 | Moyenne<br>DI 2022-<br>2023 | Importance<br>prévue du CPER,<br>% dépenses<br>d'investissement |
|----------------------------|----------------------------|---------|---------|-----------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| 179,03                     | 35,81                      | 142,19  | 112,26  | 127,22                      | 28,1%                                                           |

Note :

La « dépense annuelle moyenne » correspond au montant de dépense inscrit par la Région dans l'avenant mobilité 2023-2027 divisé par 5 (la durée initiale prévue du CPER étant de 5 ans).

DI : Montants d'investissements tels qu'inscrits au compte « 8 Transports » des comptes administratifs de la Région

#### 4.2.2.2.1.3. Montant par habitant

| Région (M€) | État (M€) | Population (2023) | Montant CPER<br>initial/hab |
|-------------|-----------|-------------------|-----------------------------|
| 179,0       | 271,0     | 2 803 977         | 160,50 €                    |

#### 4.2.2.2.2. Description des principes guidant le volet mobilité

S'agissant des opérations retenues dans le cadre du CPER, la Région a choisi de s'en tenir strictement au mandat de l'État.

En matière de transport routier, le périmètre des projets inscrits (contour des opérations retenues ainsi que les limites des mandats) peut varier d'une génération de CPER à l'autre. À titre d'exemple, la RN19 figurait dans le précédent CPER mais n'apparaît plus dans le présent contrat.

Les crédits dits « valorisés » correspondent à des opérations financées par d'autres enveloppes budgétaires que celles directement inscrites au CPER. Il s'agit notamment des appels à projets de l'État consacrés aux aménagements cyclables ou aux transports collectifs en site propre. La Région intègre également, au titre des montants valorisés, les financements consacrés à la réouverture ou à la pérennisation des installations terminales embranchées (ITE), mobilisés dans le cadre des crédits dédiés au développement économique.

À l'inverse, l'État a souhaité faire figurer dans les crédits du CPER certaines opérations spécifiques, notamment le financement de la ligne Franois – Arc-et-Senans ainsi que celui de la liaison Auxerre – Laroche-Migennes, intégrée au réseau structurant.

Le contenu du CPER pourrait encore évoluer dans les prochains mois ; en effet, la Région a adopté, en février 2025, une délibération demandant à l'État de reconsidérer les clés de répartition financières, notamment en ce qui concerne les lignes de desserte fine du territoire.

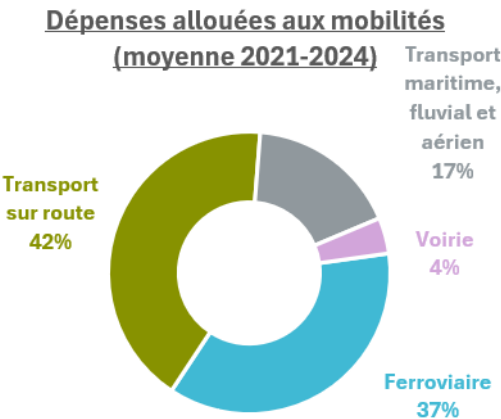
### 4.3. Région Bretagne

#### 4.3.1. Les moyens financiers alloués par la Région

##### 4.3.1.1. Le poids des mobilités dans le budget de la Région

De 2021 à 2024, la Région Bretagne a affecté en moyenne 453M€, soit 135€/habitant, à la mobilité dont 328M€ en fonctionnement et 125M€ en investissement. Cela représente 28% du budget de la Région.

Le transport sur route représente le premier poste de dépenses de la Région en matière de mobilité, devant le ferroviaire. Les transports maritime, fluvial et aérien occupent une place significative en lien avec le positionnement maritime de la Bretagne. La voirie représente 4% des dépenses.



##### 4.3.1.2. Analyses thématiques

###### 4.3.1.2.1. Le ferroviaire

- Offre et fréquentation :

| en Millions                              | 2021   | 2022   | 2023   | 2024     |
|------------------------------------------|--------|--------|--------|----------|
| Offre réalisée - km commerciaux          | 7,60   | 7,89   | 7,53   | 8,09     |
| fréquentation - passagers km transportés | 622,60 | 846,44 | 930,52 | 1 006,28 |

source : ART

- Les dépenses et recettes de fonctionnement :

Les dépenses de fonctionnement ferroviaire s'élèvent en moyenne à 120M€ par an. Elles sont quasi-exclusivement composées de la contribution à l'exploitation du réseau TER, via une participation à la SNCF.

Les recettes de fonctionnement couvrent en

moyenne 85% des dépenses. Elles reposent sur la compensation de l'État (TVA/DGD et TICPE Grenelle). Les recettes directes liées à l'activité (transport ferroviaire de voyageurs) restent très marginales, la Région ne percevant pas directement les produits du trafic.

| Fonctionnement - M€                                               | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|-------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                                                   | <b>123,6</b> | <b>120,9</b> | <b>113,4</b> | <b>120,3</b> |
| Transport ferroviaire de voyageurs                                | 123,5        | 120,9        | 113,4        | 120,2        |
| Exploitation du réseau                                            | 122,4        | 119,7        | 111,9        | 118,8        |
| Autres                                                            | 1,1          | 1,2          | 1,5          | 1,4          |
| Gares et autres infrastructures ferroviaires                      | 0,1          | 0,0          | 0,1          | 0,1          |
| Fret ferroviaire                                                  | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <b>Recettes</b>                                                   | <b>97,1</b>  | <b>104,3</b> | <b>102,0</b> | <b>102,1</b> |
| Transport ferroviaire de voyageurs                                | 1,0          | 1,2          | 1,5          | 0,1          |
| Recettes compensation services régionaux Transport Ferroviaires : | 61,4         | 65,4         | 66,8         | 68,6         |
| TICPE Grenelle                                                    | 34,7         | 37,7         | 33,6         | 33,4         |
| Autres                                                            | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |

- **Investissement :**

Les dépenses d'investissement ferroviaire s'élèvent en moyenne à 46M€/an sur la période. Elles sont principalement composées de subventions versées.

Les recettes d'investissement restent limitées (moy. 2,7M€/an).

| Investissement - M€              | 2021        | 2022        | 2023        | 2024        |
|----------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Dépenses</b>                  | <b>26,9</b> | <b>35,8</b> | <b>54,6</b> | <b>68,2</b> |
| Voyageurs et gares               | 26,9        | 35,8        | 54,6        | 68,2        |
| <i>Dépenses d'équipement</i>     | 0,2         | 0,2         | 2,8         | 22,3        |
| <i>Subventions versées</i>       | 26,7        | 35,7        | 51,8        | 45,9        |
| <i>Autres</i>                    | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| Fret ferroviaire                 | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| <b>Recettes</b>                  | <b>0,1</b>  | <b>4,1</b>  | <b>4,6</b>  | <b>2,0</b>  |
| <i>Subventions Etat</i>          | 0,0         | 0,0         | 0,1         | 0,0         |
| <i>Subventions Europe</i>        | 0,0         | 0,3         | 2,9         | 2,0         |
| <i>Subventions département</i>   | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| <i>Subventions communes/EPCI</i> | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| <i>Autres</i>                    | 0,1         | 3,8         | 1,6         | 0,0         |

#### 4.3.1.2.2. Le transport de voyageurs sur route

##### 4.3.1.2.2.1. Le transport scolaire

- **Fonctionnement :**

Les dépenses de transport scolaire s'élèvent en moyenne à 93M€/an, en hausse de +20% sur la période.

| Fonctionnement - M€                        | 2021        | 2022        | 2023        | 2024        |
|--------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Dépenses</b>                            | <b>82,8</b> | <b>89,4</b> | <b>98,7</b> | <b>99,6</b> |
| <i>Prestation de services</i>              | 59,2        | 69,0        | 76,0        | 77,4        |
| <i>Contributions et participations</i>     | 23,2        | 19,9        | 22,3        | 21,7        |
| <i>Autres</i>                              | 0,5         | 0,5         | 0,5         | 0,5         |
| <b>Recettes liées à l'activité</b>         | <b>12,2</b> | <b>12,6</b> | <b>13,1</b> | <b>11,2</b> |
| <i>Produit des services (tarification)</i> | 10,4        | 10,6        | 10,7        | 10,6        |
| <i>Subventions Communes et EPCI</i>        | 1,4         | 1,8         | 2,0         | 0,5         |
| <i>Autres</i>                              | 0,4         | 0,2         | 0,4         | 0,1         |

Pour assurer cette

compétence, la Région recourt principalement à des prestataires privés via des contrats de prestations de services.

Les recettes (participations familles, subventions communes/EPCI) couvrent en moyenne 13% des dépenses. Les produits des services sont stables sur la période.

- **Investissements :** La Région ne porte pas directement les investissements relatifs au transport scolaire (acquisition matériel roulant notamment) portés par les prestataires.

##### 4.3.1.2.2.2. Le transport public de voyageurs sur route (réseau autocars)

- **Fonctionnement :**

Les dépenses de transport public de voyageurs sur route s'élèvent en moyenne à 91M€/an, en hausse de +20% sur la période. Elles sont dominées par les contributions et participations (versées à des entités telles que les autorités organisatrices de mobilité, syndicats de transport...).

| Fonctionnement - M€                        | 2021        | 2022        | 2023        | 2024        |
|--------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Dépenses</b>                            | <b>82,5</b> | <b>87,0</b> | <b>96,1</b> | <b>98,7</b> |
| Transport sur route                        | 82,5        | 87,0        | 96,1        | 98,7        |
| <i>Prestation de services</i>              | 9,6         | 10,0        | 12,2        | 11,5        |
| <i>Contributions et participations</i>     | 68,2        | 72,5        | 79,2        | 82,5        |
| <i>Autres</i>                              | 4,7         | 4,5         | 4,7         | 4,8         |
| Infrastructures routières                  | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| <b>Recettes liées à l'activité</b>         | <b>3,7</b>  | <b>1,7</b>  | <b>2,9</b>  | <b>3,1</b>  |
| Transport sur route                        | 3,7         | 1,7         | 2,9         | 3,1         |
| <i>Produit des services (tarification)</i> | 0,1         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| <i>Autres</i>                              | 3,6         | 1,7         | 2,9         | 3,1         |
| Infrastructures routières                  | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |

Les recettes couvrent en moyenne 3% des dépenses.

- **Investissements** : La Région investit en moyenne pour environ 6M€ par an en matière de transport de voyageurs sur route.

#### 4.3.1.2.3. Les flux issus (+/-) avec les départements à la suite du transfert des compétences transports scolaire et interurbain en 2017

Les recettes nettes issues des transferts de compétences progressent de +15% sur la période, tirées par la CVAE/TVA. La Région verse par ailleurs des attributions de compensation nettes à certains départements.

| Fonctionnement scolaire et urbain - en M€                     | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  |
|---------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Recettes nettes Transports scolaires et interurbains          | 167,3 | 183,4 | 189,2 | 191,6 |
| - CVAE (intégrée dans la TVA) transférée par les départements | 190,1 | 206,2 | 211,9 | 214,3 |
| - Attributions de compensation versées par les départements   | 1,8   | 1,8   | 1,8   | 1,8   |
| - Attributions de compensation versée par la Région           | -24,5 | -24,5 | -24,5 | -24,5 |

#### 4.3.1.2.3. Transports fluvial, maritime, aérien

##### 4.3.1.2.3.1. Transports maritimes et ports

La Région intervient fortement dans le secteur maritime et fluvial, avec des dépenses de fonctionnement et des investissements significatifs, en lien avec la gestion des ports bretons et des liaisons fluviales.

| Fonctionnement - M€ | 2021        | 2022        | 2023        | 2024        |
|---------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Dépenses</b>     | <b>21,3</b> | <b>28,1</b> | <b>26,0</b> | <b>25,4</b> |
| Transport Fluvial   | 8,5         | 9,3         | 9,8         | 13,5        |
| Transport Maritime  | 11,1        | 16,8        | 13,1        | 10,0        |
| Transport Aérien    | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 1,9         |
| Autres              | 1,7         | 1,9         | 3,2         | 0,0         |
| <b>Recettes</b>     | <b>7,6</b>  | <b>7,7</b>  | <b>10,3</b> | <b>20,1</b> |
| Transport Fluviales | 0,1         | 0,1         | 0,1         | 1,4         |
| Transport Maritime  | 7,1         | 7,0         | 9,5         | 17,9        |
| Transport Aérien    | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,8         |
| Autres              | 0,4         | 0,6         | 0,7         | 0,0         |

| Investissement - M€       | 2021        | 2022        | 2023        | 2024        |
|---------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Dépenses</b>           | <b>49,2</b> | <b>62,2</b> | <b>41,2</b> | <b>62,5</b> |
| Transport Fluvial         | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 10,3        |
| Transport Maritime        | 41,1        | 53,5        | 31,9        | 50,8        |
| Transport Aérien          | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 1,4         |
| Autres                    | 8,1         | 8,6         | 9,2         | 0,0         |
| <b>Recettes</b>           | <b>1,6</b>  | <b>0,9</b>  | <b>6,7</b>  | <b>12,2</b> |
| Subventions Etat          | 0,0         | 0,0         | 0,6         | 1,6         |
| Subventions Europe        | 0,7         | 0,0         | 2,7         | 0,3         |
| Subventions département   | 0,5         | 0,6         | 0,5         | 0,5         |
| Subventions communes/EPCI | 0,0         | 0,1         | 1,5         | 0,0         |
| Autres                    | 0,4         | 0,2         | 1,5         | 9,8         |

##### 4.3.1.2.3.2. Transport aérien et aéroports

La Région Bretagne n'intervient pas significativement dans le domaine aérien sur la période analysée.

**4.3.1.2.4. Voirie et autres actions en matière de transports**

En matière de voirie Les dépenses d'investissement s'élèvent à 20M€ en moyenne, sous forme de subventions versées à l'État et aux départements.

**4.3.1.2.5. Autres actions en matière de transports**

La Région ne recense pas de dépenses significatives au titre des liaisons multimodales ou des circulations douces sur la période analysée.

**4.3.1.3. Synthèse chiffrée**

| En M€                                 | Fonctionnement (exploitation) |              |              |              | Investissement |              |              |              |
|---------------------------------------|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|----------------|--------------|--------------|--------------|
| Dépenses                              | 2021                          | 2022         | 2023         | 2024         | 2021           | 2022         | 2023         | 2024         |
| Services communs                      | 0,0                           | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0            | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| Ferroviaire                           | 123,6                         | 120,9        | 113,4        | 120,3        | 26,9           | 35,8         | 54,6         | 68,2         |
| Transport sur route                   | 165,4                         | 176,4        | 194,8        | 198,3        | 7,7            | 7,5          | 5,0          | 4,9          |
| Transport maritime, fluvial et aérien | 21,3                          | 28,1         | 26,0         | 25,4         | 49,2           | 62,2         | 41,2         | 62,5         |
| Voirie                                | 0,0                           | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 23,5           | 24,7         | 19,2         | 7,0          |
| Autres actions                        | 0,0                           | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0            | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <b>Total</b>                          | <b>310,3</b>                  | <b>325,4</b> | <b>334,2</b> | <b>344,0</b> | <b>107,2</b>   | <b>130,3</b> | <b>120,0</b> | <b>142,5</b> |

| Recettes                              | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         | 2021       | 2022       | 2023        | 2024        |
|---------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|------------|-------------|-------------|
| Services communs                      | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0        | 0,0        | 0,0         | 0,0         |
| Ferroviaire                           | 97,1         | 104,3        | 102,0        | 102,1        | 0,1        | 4,1        | 4,6         | 2,0         |
| Transport sur route                   | 183,3        | 197,7        | 205,1        | 205,9        | 0,6        | 2,1        | 0,2         | 0,2         |
| Transport maritime, fluvial et aérien | 7,6          | 7,7          | 10,3         | 20,1         | 1,6        | 0,9        | 6,7         | 12,2        |
| Voirie                                | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0        | 0,1        | 0,0         | 0,0         |
| autres actions                        | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0        | 0,0        | 0,0         | 0,0         |
| <b>Total</b>                          | <b>288,0</b> | <b>309,8</b> | <b>317,4</b> | <b>328,1</b> | <b>2,3</b> | <b>7,1</b> | <b>11,5</b> | <b>14,5</b> |

## 4.3.2. La réalisation des CPER

### 4.3.2.1. Volet mobilités du CPER 2015-2022

#### 4.3.2.1.1. Montants inscrits au CPER initial

##### 4.3.2.1.1.1. Répartition par mode (en M€)

|        | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Autres | Total  |
|--------|-------------|---------|------------------|--------|--------|
| Total  | 355,79      | 262,39  | 134,34           | 0,25   | 752,77 |
| Région | 159,18      | 122,56  | 134,34           |        | 416,08 |
| État   | 196,62      | 139,83  |                  | 0,25   | 336,69 |

Note : Tous les CPER ne faisant pas apparaître les financements des tiers dans leur CPER (Départements, EPCI, SNCF Réseau, VNF...), seuls les montants financés par l'État et les Régions apparaissent dans le tableau

##### 4.3.2.1.1.2. Montant par habitant

| Région (M€) | État (M€) | Population (2015) | Montant CPER initial/hab |
|-------------|-----------|-------------------|--------------------------|
| 416,08      | 336,69    | 3 293 850         | 228,54 €                 |

##### 4.3.2.1.1.3. Importance par rapport au budget transport de la Région

| Région (M€) | Montant moyen par an | DI 2014 | DI 2015 | Moyenne | Importance prévue du CPER, % dépenses d'investissements |
|-------------|----------------------|---------|---------|---------|---------------------------------------------------------|
| 416,08      | 69,35                | 270,63  | 212,22  | 241,43  | 28,7%                                                   |

Note :

La « dépense annuelle moyenne » correspond au montant de dépense inscrit par la Région dans le CPER initial divisé par 6 (la durée initiale prévue du CPER étant de 6 ans).

DI : Montants d'investissements tels qu'inscrits au compte « 8 Transports » des comptes administratifs de la Région

#### 4.3.2.1.2. Réalisation

##### 4.3.2.1.2.1. Montant

| Montant initial (M€) | Montant final (M€) | Évolution | Taux de réalisation |
|----------------------|--------------------|-----------|---------------------|
| 416,08               | 426,74             | 3%        | 79%                 |

Note : taux de réalisation calculé sur les engagements régionaux au 31 décembre 2020

##### 4.3.2.1.2.2. Synthèse qualitative

Le CPER a fait l'objet de trois avenants successifs, dont seuls les deux derniers concernaient le volet mobilité. Ces deux avenants ont principalement eu pour objet d'ajuster les montants financiers prévus afin de tenir compte des besoins réellement constatés au cours de la mise en œuvre des opérations.

La liste des projets inscrits au contrat a, quant à elle, peu évolué. Les principales modifications portent sur le report de la seconde phase du projet de relèvement de vitesse sur la ligne Rennes – Redon ainsi que de la mise en place du Bloc Automatique Lumineux sur la section Guingamp – Plouaret.

#### 4.3.2.2. Avenant mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027

##### 4.3.2.2.1. Montants inscrits au CPER initial

##### 4.3.2.2.1.1. Répartition par mode (en M€)

|        | SERM   | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluviail | Vélo  | Divers | Total  |
|--------|--------|-------------|---------|-------------------|-------|--------|--------|
| Total  | 104,18 | 199,81      | 122,90  | 4,80              | 20,00 | 14,40  | 466,09 |
| Région | 51,12  | 111,62      | 48,00   | 3,00              | 10,00 | 9,30   | 233,04 |
| État   | 53,06  | 88,20       | 74,90   | 1,80              | 10,00 | 5,10   | 233,05 |

Note : Tous les CPER ne faisant pas apparaître les financements des tiers dans leur CPER (Départements, EPCI, SNCF Réseau, VNF...), seuls les montants financés par l'État et les Régions apparaissent dans le tableau

##### 4.3.2.2.1.2. Importance par rapport au budget transport de la Région

| Région (M€) | Montant moyen par an | DI 2022 | DI 2023 | Moyenne | Importance prévue du CPER, % dépenses d'investissements |
|-------------|----------------------|---------|---------|---------|---------------------------------------------------------|
| 233,04      | 46,61                | 136,16  | 128,39  | 132,27  | 35,2%                                                   |

Note :

La « dépense annuelle moyenne » correspond au montant de dépense inscrit par la Région dans l'avenant mobilité 2023-2027 divisé par 5 (la durée initiale prévue du CPER étant de 5 ans).

DI : Montants d'investissements tels qu'inscrits au compte « 8 Transports » des comptes administratifs de la Région

##### 4.3.2.2.1.3. Montant par habitant

| Région (M€) | État (M€) | Population (2023) | Montant CPER initial/hab |
|-------------|-----------|-------------------|--------------------------|
| 233,0       | 233,1     | 3 422 845         | 136,17 €                 |

#### 4.3.2.2.2. Description des principes guidant le volet mobilité

Lors de l'élaboration du CPER, une volonté forte de parvenir à une parité de financement entre l'État et la Région a été exprimée à l'initiative de l'État. Si la liste des opérations inscrites au contrat a été stabilisée relativement rapidement, les quotes-parts de financement ont, en revanche, évolué tout au long des discussions afin d'atteindre cet objectif de parité.

Le présent CPER s'inscrit en partie dans la continuité du précédent contrat, certaines opérations initiées dans le CPER précédent étant terminées au sein de ce CPER.

Le CPER intègre également de nouvelles opérations, notamment en lien avec les projets de Services Express Régionaux Métropolitains (SERM).

Le CPER Bretagne comprend le financement des sites de maintenance et de remisage de Rennes et de Quimper. Seul le site de Rennes bénéficie toutefois d'un cofinancement de l'État. Ces deux opérations sont directement liées au projet de SERM breton.

À la suite de la publication du rapport Philizot, la Région n'a pas signé de protocole relatif aux lignes de desserte fine du territoire avec l'État. Il a néanmoins été décidé que la ligne Rennes – Saint-Malo, caractérisée par une circulation importante de trains à grande vitesse, serait intégrée au réseau structurant. En conséquence, l'ensemble des autres lignes de desserte fine du territoire demeure cofinancé par l'État et la Région et figure à ce titre dans le CPER.

Concernant le réseau ferroviaire structurant, la Région a accepté de participer au financement des travaux sur le secteur de Redon afin de permettre une augmentation du nombre de circulations ferroviaires.

La Région a fait le choix de ne pas participer au financement du réseau routier, à l'exception de la « route du Centre ». Elle a toutefois accepté que l'État fasse figurer dans le CPER les projets routiers financés sur ses crédits propres.

Enfin, par rapport au CPER précédent, un volet spécifiquement consacré à la politique cyclable a été ajouté au présent contrat.



## 4.4. Région Centre-Val de Loire

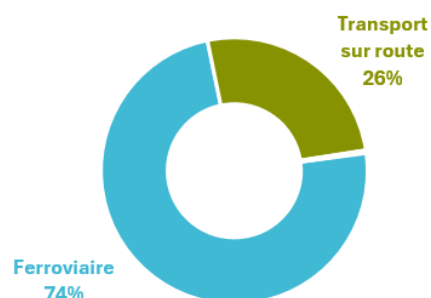
### 4.4.1. Les moyens financiers alloués par la Région

#### 4.4.1.1. Le poids des mobilités dans le budget de la Région

De 2021 à 2024, la Région Centre a affecté en moyenne 597M€ soit 232€/habitant à la mobilité dont 387M€ en fonctionnement et 210M€ en investissement. Cela représente 38% du budget de la Région.

Le ferroviaire représente la grande majorité des dépenses de la Région Centre-Val de Loire en matière de mobilité, suivi par le transport sur route.

**Dépenses allouées aux mobilités  
(moyenne 2021-2024)**



#### 4.4.1.2. Analyses thématiques

##### 4.4.1.2.1. Le ferroviaire

- Offre et fréquentation :

| en Millions                              | 2021     | 2022     | 2023     | 2024     |
|------------------------------------------|----------|----------|----------|----------|
| Offre réalisée - km commerciaux          | 12,19    | 12,40    | 12,22    | 13,14    |
| fréquentation - passagers km transportés | 1 131,31 | 1 485,83 | 1 624,18 | 1 902,16 |

source : ART

- Les dépenses et recettes de fonctionnement :

Les dépenses de fonctionnement ferroviaire s'élèvent en moyenne à 230M€/an. Elles comprennent la convention TER et la desserte de Bressuire, dont les modalités tarifaires évolueront en 2026.

| Fonctionnement - M€                                               | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|-------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                                                   | <b>241,9</b> | <b>229,0</b> | <b>220,7</b> | <b>228,4</b> |
| Transport ferroviaire de voyageurs                                | 241,8        | 228,8        | 220,7        | 228,4        |
| <i>Exploitation du réseau</i>                                     | 233,4        | 228,8        | 215,0        | 221,8        |
| <i>Autres</i>                                                     | 8,3          | 0,0          | 5,7          | 6,6          |
| Gares et autres infrastructures ferroviaires                      | 0,2          | 0,2          | 0,0          | 0,0          |
| Fret ferroviaire                                                  | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <b>Recettes</b>                                                   | <b>127,2</b> | <b>133,9</b> | <b>146,0</b> | <b>147,8</b> |
| Transport ferroviaire de voyageurs                                | 2,6          | 2,5          | 13,4         | 11,8         |
| Recettes compensation services régionaux Transport Ferroviaires : | 96,6         | 103,1        | 105,4        | 109,0        |
| TICPE Grenelle                                                    | 28,0         | 28,3         | 27,2         | 27,0         |
| Autres                                                            | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |

Les recettes de fonctionnement couvrent en moyenne 48% des dépenses. Elles reposent sur la compensation de l'État (TVA/DGD, en moyenne 100M€/an) et la TICPE Grenelle.

- **Investissement :**

Les dépenses d'investissement ferroviaire s'élèvent en moyenne à 197M€/an tournées en premier lieu vers le renouvellement du matériel roulant. Les recettes d'investissement couvrent 54% de l'investissement. Il s'agit essentiellement des subventions de l'État

| Investissement - M€                     | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|-----------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                         | <b>258,7</b> | <b>321,5</b> | <b>106,6</b> | <b>103,5</b> |
| Voyageurs et gares                      | 256,8        | 320,0        | 103,9        | 101,6        |
| <i>dont matériel roulant</i>            | 168,8        | 263,4        | 59,3         | 67,9         |
| <i>Infra hors Fret + Gares et quais</i> | 38,2         | 47,5         | 35,2         | 19,5         |
| <i>autres</i>                           | 49,8         | 9,1          | 9,4          | 14,2         |
| Fret ferroviaire                        | 1,9          | 1,5          | 2,7          | 1,9          |
| <b>Recettes</b>                         | <b>194,1</b> | <b>117,6</b> | <b>40,8</b>  | <b>73,9</b>  |
| <i>Subventions Etat</i>                 | 193,6        | 117,5        | 33,8         | 73,5         |
| <i>Subventions Europe</i>               | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <i>Subventions département</i>          | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <i>Subventions communes/EPCI</i>        | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <i>Autres</i>                           | 0,5          | 0,0          | 7,0          | 0,4          |

#### 4.4.1.2.2. Le transport de voyageurs sur route

##### 4.4.1.2.2.1. Le transport scolaire

- **Offre :**

| en Millions                     | 2021 | 2022 | 2023  | 2024  |
|---------------------------------|------|------|-------|-------|
| Offre réalisée - km commerciaux | 8,37 | 9,95 | 12,34 | 11,90 |

- **Fonctionnement :**

Les dépenses de transport scolaire s'élèvent en moyenne à 68M€/an, en hausse de +11% sur la période.

Elles comprennent les marchés de transport scolaire, la billettique

| Fonctionnement - M€                        | 2021        | 2022        | 2023        | 2024        |
|--------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Dépenses</b>                            | <b>64,7</b> | <b>65,1</b> | <b>72,8</b> | <b>71,9</b> |
| <i>Prestation de services</i>              | 46,8        | 47,6        | 49,6        | 50,6        |
| <i>Contributions et participations</i>     | 17,9        | 17,4        | 23,2        | 20,7        |
| <i>Autres</i>                              | 0,0         | 0,1         | 0,0         | 0,6         |
| <b>Recettes liées à l'activité</b>         | <b>4,9</b>  | <b>5,7</b>  | <b>6,0</b>  | <b>3,3</b>  |
| <i>Produit des services (tarification)</i> | 4,9         | 5,7         | 6,0         | 3,3         |
| <i>Subventions Communes et EPCI</i>        | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| <i>Autres</i>                              | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |

scolaire et des participations versées aux autorités organisatrice de second rang (AO2)

Les recettes (frais de gestion, participations familles, conventions AO2) couvrent en moyenne 6% des dépenses, un taux stable sur la période.

#### 4.4.1.2.2.2. Le transport public de voyageurs sur route (réseau autocars)

- **Offre et Fréquentation :**

| en Millions                          | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  |
|--------------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Km commerciaux des lignes régulières | 13,14 | 13,80 | 13,82 | 13,99 |

- **Fonctionnement :**

Les dépenses de fonctionnement s'élèvent en moyenne à 71M€/an, en hausse sur la période. La Région a recours à des marchés publics et des DSP pour assurer l'exploitation de ses lignes.

| Fonctionnement - M€                        | 2021        | 2022        | 2023        | 2024        |
|--------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Dépenses</b>                            | <b>69,9</b> | <b>94,9</b> | <b>84,4</b> | <b>86,3</b> |
| Transport sur route                        | 69,9        | 94,9        | 84,4        | 86,3        |
| <i>Prestation de services</i>              | 58,1        | 84,0        | 68,0        | 71,6        |
| <i>Contributions et participations</i>     | 11,6        | 10,9        | 16,4        | 14,6        |
| <i>Autres</i>                              | 0,2         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| Infrastructures routières                  | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| <b>Recettes liées à l'activité</b>         | <b>3,0</b>  | <b>31,4</b> | <b>3,3</b>  | <b>1,5</b>  |
| Transport sur route                        | 3,0         | 31,4        | 3,3         | 1,5         |
| <i>Produit des services (tarification)</i> | 3,0         | 30,1        | 1,1         | 1,5         |
| <i>Autres</i>                              | 0,0         | 1,3         | 2,1         | 0,0         |
| Infrastructures routières                  | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |

Les recettes couvrent en moyenne 13% des dépenses, à l'exception de l'exercice 2022 (27M€ de recettes exceptionnelle).

• **Investissements :**

Les investissements sont affectés aux opérations figurant dans le tableau ci contre :

| Investissement - M€          | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       |
|------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Dépenses</b>              | <b>3,7</b> | <b>6,7</b> | <b>9,5</b> | <b>9,2</b> |
| Transport scolaire           | 0,6        | 0,6        | 0,5        | 0,5        |
| Transport sur route          | 3,1        | 6,1        | 8,8        | 8,7        |
| <i>dont matériel roulant</i> | <i>3,0</i> | <i>5,9</i> | <i>8,5</i> | <i>8,0</i> |
| <i>PAR + Gares routières</i> | <i>0,1</i> | <i>0,2</i> | <i>0,3</i> | <i>0,7</i> |
| Infrastructures routières    | 0,0        | 0,0        | 0,2        | 0,0        |

**4.4.1.2.2.3. Les flux issus (+/-) avec les départements à la suite du transfert des compétences transports scolaire et interurbain en 2017**

Les recettes nettes issues des transferts de compétences s'élèvent en moyenne à 149M€/an, portées par la CVAE/TVA transférée par les départements.

La Région verse également des attributions de compensation à des départements, en contrepartie de la CVAE perçue.

| Fonctionnement scolaire et urbain - en M€                            | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|----------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Recettes nettes Transports scolaires et interurbains                 | 135,4        | 149,6        | 154,6        | 156,7        |
| <i>- CVAE (intégrée dans la TVA) transférée par les départements</i> | <i>167,7</i> | <i>181,9</i> | <i>187,0</i> | <i>189,1</i> |
| <i>- Attributions de compensation versées par les départements</i>   | <i>3,0</i>   | <i>3,0</i>   | <i>3,0</i>   | <i>3,0</i>   |
| <i>- Attributions de compensation versée par la Région</i>           | <i>-35,3</i> | <i>-35,3</i> | <i>-35,3</i> | <i>-35,3</i> |

**4.4.1.2.3. Transports fluvial, maritime, aérien**

**4.4.1.2.3.1. Transports maritimes et ports**

La Région Centre-Val de Loire n'a pas de façade maritime. Elle n'intervient pas dans ce domaine.

| Fonctionnement - M€ | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       |
|---------------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Dépenses</b>     | <b>1,8</b> | <b>1,5</b> | <b>2,5</b> | <b>2,1</b> |
| Transport Fluvial   | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Transport Maritime  | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Transport Aérien    | 1,8        | 1,5        | 2,5        | 2,1        |
| Autres              | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| <b>Recettes</b>     | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> |
| Transport Fluviales | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Transport Maritime  | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Transport Aérien    | 0,01       | 0,01       | 0,01       | 0,01       |
| Autres              | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |

| Investissement - M€              | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       |
|----------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Dépenses</b>                  | <b>6,3</b> | <b>4,1</b> | <b>2,6</b> | <b>2,0</b> |
| Transport Fluvial                | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Transport Maritime               | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Transport Aérien                 | 6,3        | 4,1        | 2,6        | 2,0        |
| Autres                           | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| <b>Recettes</b>                  | <b>1,5</b> | <b>0,1</b> | <b>0,1</b> | <b>0,0</b> |
| <i>Subventions Etat</i>          | <i>0,0</i> | <i>0,0</i> | <i>0,0</i> | <i>0,0</i> |
| <i>Subventions Europe</i>        | <i>0,0</i> | <i>0,0</i> | <i>0,0</i> | <i>0,0</i> |
| <i>Subventions département</i>   | <i>0,0</i> | <i>0,0</i> | <i>0,0</i> | <i>0,0</i> |
| <i>Subventions communes/EPCI</i> | <i>0,0</i> | <i>0,0</i> | <i>0,0</i> | <i>0,0</i> |
| <i>Autres</i>                    | <i>1,5</i> | <i>0,1</i> | <i>0,1</i> | <i>0,0</i> |

**4.4.1.2.3.2. Transport aérien et aéroports**

La Région contribue à l'exploitation des aéroports de Châteauroux et de Tours.

**4.4.1.2.4. Voirie**

En matière de voirie La Région Centre-Val de Loire ne recense pas de dépenses significatives.

**4.4.1.2.5. Autres actions en matière de mobilités**

Elle intervient en revanche en faveur de la mobilité durable dans le cadre de ses contrats territoriaux et des investissements au titre des schémas directeurs cyclables et de la mobilité rurale

| Fonctionnement - M€                                                     | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|-------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|
| Dépenses relatives à la mobilité durable dans les contrats territoriaux | 0,00 | 0,00 | 0,02 | 0,02 |

| Investissement - M€                                                     | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|-------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|
| Dépenses relatives à la mobilité durable dans les contrats territoriaux | 1,4  | 0,9  | 1,1  | 2,9  |

**4.4.1.3. Synthèse chiffrée**

| En M€                                 | Fonctionnement (exploitation) |              |              |              | Investissement |              |              |              |
|---------------------------------------|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|----------------|--------------|--------------|--------------|
| Dépenses                              | 2021                          | 2022         | 2023         | 2024         | 2021           | 2022         | 2023         | 2024         |
| Services communs                      | 2,6                           | 2,6          | 3,0          | 3,2          | 0,2            | 0,5          | 0,2          | 0,1          |
| Ferroviaire                           | 241,9                         | 229,0        | 220,7        | 228,4        | 258,7          | 321,5        | 106,6        | 103,5        |
| Transport sur route                   | 134,6                         | 160,0        | 157,2        | 158,2        | 3,7            | 6,7          | 9,5          | 9,2          |
| Transport maritime, fluvial et aérien | 1,8                           | 1,5          | 2,5          | 2,1          | 6,3            | 4,1          | 2,6          | 2,0          |
| Voirie                                | 0,0                           | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0            | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| Autres actions                        | 0,0                           | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 1,4            | 0,9          | 1,1          | 2,9          |
| <b>Total</b>                          | <b>381,0</b>                  | <b>393,1</b> | <b>383,3</b> | <b>391,9</b> | <b>270,3</b>   | <b>333,7</b> | <b>120,1</b> | <b>117,7</b> |

| Recettes                              | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         | 2021         | 2022         | 2023        | 2024        |
|---------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|
| Services communs                      | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0         | 0,0         |
| Ferroviaire                           | 127,2        | 133,9        | 146,0        | 147,8        | 194,1        | 117,6        | 40,8        | 73,9        |
| Transport sur route                   | 143,2        | 186,7        | 163,9        | 161,5        | 0,2          | 0,0          | 0,3         | 0,2         |
| Transport maritime, fluvial et aérien | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 1,5          | 0,1          | 0,1         | 0,0         |
| Voirie                                | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 1,1          | 0,3         | 0,0         |
| autres actions                        | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0         | 0,0         |
| <b>Total</b>                          | <b>270,4</b> | <b>320,6</b> | <b>309,9</b> | <b>309,4</b> | <b>195,8</b> | <b>118,8</b> | <b>41,4</b> | <b>74,0</b> |

## 4.4.2. La réalisation des CPER

### 4.4.2.1. Volet mobilités du CPER 2015-2022

#### 4.4.2.1.1. Montants inscrits au CPER initial

##### 4.4.2.1.1.1. Répartition par mode (en M€)

|        | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Autres | Total  |
|--------|-------------|---------|------------------|--------|--------|
| Total  | 397,08      | 50,10   | 0,05             |        | 447,23 |
| Région | 278,38      |         | 0,05             |        | 278,43 |
| État   | 118,70      | 50,10   |                  |        | 168,80 |

Note : Tous les CPER ne faisant pas apparaître les financements des tiers dans leur CPER (Départements, EPCI, SNCF Réseau, VNF...), seuls les montants financés par l'État et les Régions apparaissent dans le tableau

##### 4.4.2.1.1.2. Montant par habitant

| Région (M€) | État (M€) | Population (2015) | Montant CPER initial/hab |
|-------------|-----------|-------------------|--------------------------|
| 278,43      | 168,80    | 2 578 592         | 173,44 €                 |

##### 4.4.2.1.1.3. Importance par rapport au budget transport de la Région (en M€)

| Région (M€) | Montant moyen par an | DI 2014 | DI 2015 | Moyenne | Importance prévue du CPER, % dépenses d'investissements |
|-------------|----------------------|---------|---------|---------|---------------------------------------------------------|
| 278,43      | 46,40                | 47,46   | 41,29   | 44,37   | 104,6%                                                  |

Note :

La « dépense annuelle moyenne » correspond au montant de dépense inscrit par la Région dans le CPER initial divisé par 6 (la durée initiale prévue du CPER étant de 6 ans).

DI : Montants d'investissements tels qu'inscrits au compte « 8 Transports » des comptes administratifs de la Région

#### 4.4.2.1.2. Réalisation

##### 4.4.2.1.2.1. Montant

| Montant initial (M€) | Montant final (M€) | Évolution | Taux de réalisation |
|----------------------|--------------------|-----------|---------------------|
| 278,43               | 150,38             | -46%      | 102,5%              |

Note : taux de réalisation (engagement Région uniquement, au 31 décembre 2022).

#### 4.4.2.1.2. Synthèse qualitative

Le CPER a fait l'objet de six avenants successifs, dont trois ont conduit à modifier le volet mobilité du contrat.

L'avenant n°5, signé en juillet 2020, a entraîné une évolution substantielle de la liste des projets ferroviaires. Il a en effet permis de traduire dans le CPER l'accord conclu entre l'État et la Région relatif à la sauvegarde des lignes de desserte fine du territoire. Cette réorientation a conduit en contrepartie à limiter les montants consacrés aux projets de réouverture des lignes Chartres – Voves – Orléans et Orléans – Châteauneuf.

Concernant la liaison Chartres – Voves – Orléans, seule la section jusqu'à Voves a, à ce jour, été rouverte à l'exploitation. S'agissant de la ligne Orléans – Châteauneuf, le projet a finalement été limité à la réalisation d'études, sans engagement de travaux de réouverture à ce stade.

L'opération d'allongement des quais de Ferrières – Fontenay a également été intégrée au CPER.

Enfin, il faut noter que les crédits consacrés au maintien des capillaires fret n'étaient pas explicitement mentionnés dans le CPER 2015-2022, alors même que la Région a effectivement financé des opérations de maintien de ces infrastructures au cours de la période considérée.

#### 4.4.2.2. Avenant mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027

##### 4.4.2.2.1. Montants inscrits au CPER initial

##### 4.4.2.2.1.1. Répartition par mode (en M€)

|        | SERM  | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Vélo  | Divers | Total  |
|--------|-------|-------------|---------|------------------|-------|--------|--------|
| Total  | 36,00 | 272,44      | 28,58   | 8,05             | 36,34 | 0,50   | 381,91 |
| Région | 18,00 | 156,23      | 0,00    | 0,25             | 18,17 | 0,25   | 192,90 |
| État   | 18,00 | 116,21      | 28,58   | 7,80             | 18,17 | 0,25   | 189,01 |

Note : Tous les CPER ne faisant pas apparaître les financements des tiers dans leur CPER (Départements, EPCI, SNCF Réseau, VNF...), seuls les montants financés par l'État et les Régions apparaissent dans le tableau

##### 4.4.2.2.1.2. Importance par rapport au budget transport de la Région

| Région (M€) | Montant moyen par an | DI 2022 | DI 2023 | Moyenne | Importance prévue du CPER, % dépenses d'investissements |
|-------------|----------------------|---------|---------|---------|---------------------------------------------------------|
| 192,90      | 38,58                | 327,62  | 119,16  | 223,39  | 17,3%                                                   |

Note :

La « dépense annuelle moyenne » correspond au montant de dépense inscrit par la Région dans l'avenant mobilité 2023-2027 divisé par 5 (la durée initiale prévue du CPER étant de 5 ans).

DI : Montants d'investissements tels qu'inscrits au compte « 8 Transports » des comptes administratifs de la Région

#### 4.4.2.2.1.3. Montant par habitant

| Région (M€) | État (M€) | Population (2023) | Montant CPER initial/hab |
|-------------|-----------|-------------------|--------------------------|
| 192,9       | 189,0     | 2 581 597         | 147,94 €                 |

#### 4.4.2.2.2. Description des principes guidant le volet mobilité

La structure du CPER a été construite autour du mandat donné par l'État au Préfet, en incluant un volet Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) et fret, en plus des habituels volets ferroviaires, routier, vélo et fluvial.

Le CPER intègre le financement des lignes de desserte fine du territoire (LDFT) devant faire l'objet d'interventions au cours de la période considérée. Une exception peut toutefois être relevée concernant le projet Chartres – Courtalain, qui apparaît uniquement au titre des opérations « valorisées » tant pour l'État que pour la Région. Ce projet, engagé dans le cadre du précédent CPER, a en effet nécessité un abondement financier lié à des surcoûts constatés en cours d'opération. Cet abondement étant intervenu entre deux générations de CPER, les montants correspondants ont été valorisés sans être inscrits directement dans les crédits du présent CPER.

La Région, ne disposant pas de compétence en matière de réseau routier, n'a pas alloué de crédits sur ce volet. Elle a néanmoins accepté que l'État fasse figurer dans le CPER les projets routiers relevant de son propre mandat de négociation.

La liste initiale des projets inscrits au CPER est susceptible d'évoluer d'ici son échéance. Plusieurs opérations pourraient notamment être revues :

- Projet de renforcement électrique sur l'axe Paris – Chartres – Le Mans ne sera finalement pas réalisé. SNCF Réseau a en effet indiqué, à l'issue de ses analyses, qu'aucun risque opérationnel ne justifiait la mise en œuvre de cette opération.
- Une enveloppe dédiée aux Installations Terminales Embranchées (ITE) a été inscrite au CPER, mais les demandes formulées par les chargeurs à la suite de l'appel à manifestation d'intérêts lancé par la Région demeurent à ce stade limitées. Le montant prévu pourrait ainsi ne pas être intégralement consommé. En particulier, le projet de réouverture de l'embranchement fret de Patay – Péronville ne devrait pas aboutir, le chargeur concerné ayant finalement indiqué ne plus être intéressé par cette opération.
- Le projet d'extension du chantier de transport combiné des Aubrais demeure conditionné à la faisabilité foncière de l'opération, notamment à la disponibilité des emprises nécessaires à sa réalisation.



## 4.5. Région Grand Est

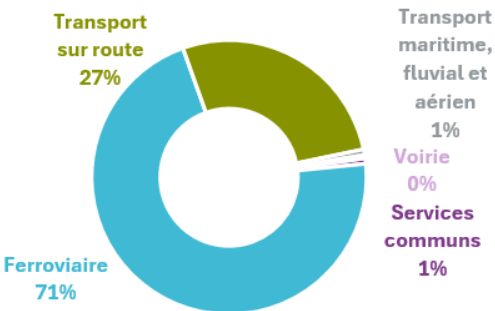
### 4.5.1. Les moyens financiers alloués par la Région

#### 4.5.1.1. Le poids des mobilités dans le budget de la Région

De 2021 à 2024, la Région Grand Est a affecté en moyenne 1 151M€ à la mobilité, soit 207€/habitant dont 841M€ en fonctionnement et 310M€ en investissement. Cela représente 35% du budget de la Région.

Le ferroviaire représente le premier poste de dépenses de la Région en matière de mobilité. Il est suivi par le transport sur route, la voirie et les transports maritime, fluvial et aérien.

Dépenses allouées aux mobilités  
(moyenne 2021-2024)



Les services communs servent au financement du marché SIM, de la campagne promotion application Fluo et la Conception graphique.

#### 4.5.1.2. Analyses thématiques

##### 4.5.1.2.1. Le ferroviaire

- Offre et fréquentation :

| en Millions                              | 2021    | 2022    | 2023    | 2024    |
|------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|
| Offre réalisée - km commerciaux          | 27,5    | 30,1    | 31,1    | 33,8    |
| fréquentation - passagers km transportés | 1 913,9 | 2 450,7 | 2 625,9 | 2 856,2 |

source : ART

- Les dépenses et recettes de fonctionnement :

Les dépenses de fonctionnement ferroviaire s'élèvent en moyenne à 524M€ par an, en hausse sur la période (+10%) Elles sont quasi-exclusivement composées de la participation à l'exploitation du réseau TER.

Les recettes de fonctionnement couvrent en

moyenne 76% des dépenses. Elles reposent essentiellement sur la compensation de l'État (TVA/DGD) et TICPE Grenelle, en hausse sur la période. Les recettes liées à l'activité (transport ferroviaire), progressent également.

| Fonctionnement - M€                                               | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|-------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                                                   | <b>492,0</b> | <b>545,0</b> | <b>520,9</b> | <b>539,0</b> |
| Transport ferroviaire de voyageurs                                | 492,0        | 545,0        | 520,8        | 538,6        |
| Exploitation du réseau                                            | 485,6        | 544,6        | 520,2        | 533,2        |
| Autres                                                            | 6,4          | 0,4          | 0,6          | 5,3          |
| Gares et autres infrastructures ferroviaires                      | 0,0          | 0,0          | 0,1          | 0,5          |
| Fret ferroviaire                                                  | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <b>Recettes</b>                                                   | <b>364,5</b> | <b>374,2</b> | <b>413,9</b> | <b>431,5</b> |
| Transport ferroviaire de voyageurs                                | 29,7         | 21,6         | 57,0         | 68,6         |
| Recettes compensation services régionaux Transport Ferroviaires : | 286,9        | 304,1        | 310,2        | 316,6        |
| TICPE Grenelle                                                    | 48,0         | 48,4         | 46,7         | 46,3         |
| Autres                                                            | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |

- **Investissement :**

Les dépenses d'investissement ferroviaire s'élèvent en moyenne à 288M€/an. Elles sont tournées en premier lieu vers le matériel roulant.

| Investissement - M€                   | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|---------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                       | <b>291,8</b> | <b>224,8</b> | <b>219,0</b> | <b>415,0</b> |
| Voyageurs et gares                    | 291,4        | 223,1        | 218,9        | 415,0        |
| <i>dont matériel roulant</i>          | 176,6        | 162,4        | 124,1        | 182,0        |
| <i>dont voie ferrées régénération</i> | 42,9         | 17,8         | 27,1         | 48,9         |
| <i>dont centres de maintenance</i>    | 12,4         | 12,4         | 14,9         | 59,5         |
| <i>Subventions versées à la SNCF</i>  | 56,4         | 26,9         | 44,0         | 31,8         |
| <i>Autres</i>                         | 3,0          | 3,6          | 8,8          | 92,7         |
| Fret ferroviaire                      | 0,5          | 1,7          | 0,2          | 0,0          |
| <b>Recettes</b>                       | <b>14,9</b>  | <b>8,1</b>   | <b>9,4</b>   | <b>12,5</b>  |
| <i>Subventions Etat</i>               | 4,5          | 2,7          | 2,2          | 1,5          |
| <i>Subventions Europe</i>             | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <i>Subventions département</i>        | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <i>Subventions communes/EPCI</i>      | 1,0          | 1,1          | 0,0          | 0,0          |
| <i>Autres</i>                         | 9,4          | 4,3          | 7,2          | 11,0         |

En 2024, la Région a réalisé un apport de 72M€ dans le cadre de la création de la SPL (société de portage pour l'investissement sur le ferroviaire) et a perçu également 412M€ de cette SPL, flux exceptionnels ici retraités.

#### 4.5.1.2.2. Le transport de voyageurs sur route

##### 4.5.1.2.2.1. Le transport scolaire

- **Fonctionnement :**

Les dépenses de transport scolaire s'élèvent en moyenne à 189M€/an hors 2021. A noter que l'année 2021 connaît un niveau de dépenses et recettes exceptionnel.

| Fonctionnement - M€                        | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|--------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                            | <b>343,4</b> | <b>175,1</b> | <b>190,1</b> | <b>201,6</b> |
| <i>Prestation de services</i>              | 120,3        | 123,9        | 145,2        | 143,0        |
| <i>Contributions et participations</i>     | 46,7         | 50,8         | 44,7         | 58,4         |
| <i>Autres</i>                              | 176,4        | 0,4          | 0,2          | 0,2          |
| <b>Recettes liées à l'activité</b>         | <b>207,7</b> | <b>14,7</b>  | <b>13,4</b>  | <b>13,0</b>  |
| <i>Produit des services (tarification)</i> | 11,1         | 10,1         | 9,5          | 9,4          |
| <i>Subventions Communes et EPCI</i>        | 3,7          | 1,9          | 1,9          | 2,2          |
| <i>Autres</i>                              | 192,9        | 2,7          | 1,9          | 1,4          |

Pour assurer cette compétence, la Région recourt à des prestataires via des contrats de prestations de services et des contributions et participations à des tiers (autorités organisatrices de mobilité, syndicats...).

Les recettes (participations familles, subventions communes/EPCI) couvrent en moyenne 7% des dépenses.

- **Investissements :** La Région ne porte pas directement les investissements relatifs au transport scolaire (acquisition matériel roulant notamment) portés par les prestataires.

##### 4.5.1.2.2.2. Le transport public de voyageurs sur route (réseau autocars)

- **Fonctionnement :**

Les dépenses de transport public de voyageurs sur route s'élèvent en moyenne à 64M€/an hors 2021.

A noter que l'année 2021 connaît un niveau de dépenses et recettes exceptionnel.

| Fonctionnement - M€                        | 2021         | 2022        | 2023        | 2024        |
|--------------------------------------------|--------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Dépenses</b>                            | <b>123,3</b> | <b>59,5</b> | <b>60,5</b> | <b>72,2</b> |
| Transport sur route                        | 123,3        | 59,5        | 60,5        | 72,2        |
| <i>Prestation de services</i>              | 56,2         | 48,1        | 48,3        | 56,6        |
| <i>Contributions et participations</i>     | 2,8          | 3,0         | 1,3         | 3,9         |
| <i>Autres</i>                              | 64,3         | 8,4         | 10,9        | 11,8        |
| Infrastructures routières                  | 0,0          | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| <b>Recettes liées à l'activité</b>         | <b>64,2</b>  | <b>6,3</b>  | <b>6,2</b>  | <b>8,4</b>  |
| Transport sur route                        | 64,2         | 6,3         | 6,2         | 8,4         |
| <i>Produit des services (tarification)</i> | 1,8          | 2,5         | 3,2         | 3,7         |
| <i>Autres</i>                              | 62,4         | 3,8         | 3,0         | 4,7         |
| Infrastructures routières                  | 0,0          | 0,0         | 0,0         | 0,0         |

Pour assurer cette compétence, la Région a essentiellement recours à des prestataires via des contrats de prestations de services. Les recettes couvrent en moyenne 11% des dépenses.

**Investissements :** La Région investit en moyenne pour environ 11M€ par an en matière de transport de voyageurs sur route.

| Investissement - M€                                                 | 2021       | 2022        | 2023        | 2024        |
|---------------------------------------------------------------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Dépenses</b>                                                     | <b>9,3</b> | <b>10,0</b> | <b>11,4</b> | <b>12,6</b> |
| Transport sur route                                                 | 9,3        | 10,0        | 10,8        | 12,6        |
| <i>dont matériel roulant</i>                                        | <i>0,9</i> | <i>4,5</i>  | <i>6,0</i>  | <i>10,5</i> |
| <i>dont autres (Station GNV; Billetique; Accessibilité; Études)</i> | <i>8,4</i> | <i>1,8</i>  | <i>4,8</i>  | <i>2,1</i>  |
| Infrastructures routières                                           | 0,0        | 0,0         | 0,6         | 0,0         |
| <b>Recettes</b>                                                     | <b>0,1</b> | <b>0,0</b>  | <b>0,0</b>  | <b>0,2</b>  |

#### 4.5.1.2.2.3. Les flux issus (+/-) avec les départements à la suite du transfert des compétences transports scolaire et interurbain en 2017

Les recettes nettes issues des transferts de compétences s'élèvent en moyenne à 307M€/an.

| Fonctionnement scolaire et urbain - en M€                            | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|----------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Recettes nettes Transports scolaires et interurbains                 | 279,1        | 308,6        | 319,1        | 323,4        |
| <i>- CVAE (intégrée dans la TVA) transférée par les départements</i> | <i>348,0</i> | <i>377,5</i> | <i>388,0</i> | <i>392,3</i> |
| <i>- Attributions de compensation versées par les départements</i>   | <i>11,9</i>  | <i>11,9</i>  | <i>11,9</i>  | <i>11,9</i>  |
| <i>- Attributions de compensation versée par la Région</i>           | <i>-80,9</i> | <i>-80,9</i> | <i>-80,9</i> | <i>-80,9</i> |

#### 4.5.1.2.3. Transports fluvial, maritime, aérien

##### 4.5.1.2.3.1. Transports maritimes et ports

La Région finance en investissement la participation au capital du syndicat SMO Colmar ainsi que le coût des Contrats de Canal

| Fonctionnement - M€ | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       |
|---------------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Dépenses</b>     | <b>4,4</b> | <b>2,9</b> | <b>3,0</b> | <b>2,2</b> |
| Transport Fluvial   | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Transport Maritime  | 0,1        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Transport Aérien    | 4,3        | 2,9        | 3,0        | 2,2        |
| Autres              | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| <b>Recettes</b>     | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> |
| Transport Fluviales | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Transport Maritime  | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Transport Aérien    | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Autres              | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |

| Investissement - M€ | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       |
|---------------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Dépenses</b>     | <b>4,9</b> | <b>1,2</b> | <b>6,6</b> | <b>5,8</b> |
| Transport Fluvial   | 3,4        | 0,2        | 0,0        | 0,0        |
| Transport Maritime  | 1,1        | 0,6        | 3,4        | 2,4        |
| Transport Aérien    | 0,3        | 0,3        | 3,2        | 3,4        |
| Autres              | 0,1        | 0,1        | 0,0        | 0,0        |
| <b>Recettes</b>     | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> |

##### 4.5.1.2.3.2. Transport aérien et aéroports

La Région contribue au financement d'aéroports régionaux.

**4.5.1.2.4. .Voirie**

En matière de voirie, les dépenses d'investissement représentent en moyenne 5M€ par an, tournées sous forme de subventions versées à l'État et aux collectivités.

**4.5.1.2.5. Autres actions en matière de transports**

La Région Grand Est finance un Système d'Information Multimodale (SIM) partiellement cofinancées par le FEDER.

La Région mène également des actions d'accompagnement de la mobilité durable (aides aux AOM pour études de mobilité, ambassadeurs mobilité, aide à vélos adaptés, soutien aux aménagements cyclables).

| Fonctionnement - M€ | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       |
|---------------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Dépenses</b>     | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> | <b>0,1</b> | <b>0,0</b> |
| Circulations douces | 0,0        | 0,0        | 0,1        | 0,0        |

| Investissement - M€   | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       |
|-----------------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Dépenses</b>       | <b>0,0</b> | <b>0,1</b> | <b>2,0</b> | <b>2,5</b> |
| Liaisons multimodales | 0,0        | 0,1        | 2,0        | 1,4        |
| Circulations douces   | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 1,2        |

| Fonctionnement - M€               | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       |
|-----------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Dépenses</b>                   | <b>0,5</b> | <b>0,5</b> | <b>0,6</b> | <b>0,5</b> |
| système d'information multimodale | 0,5        | 0,5        | 0,6        | 0,5        |
| <b>Recettes</b>                   | <b>0,1</b> | <b>0,2</b> | <b>0,5</b> | <b>0,4</b> |
| FEDER - SIM                       |            |            | 0,4        | 0,3        |
| contribution SIM                  | 0,1        | 0,2        | 0,1        | 0,1        |

| Investissement - M€                                                                | 2021       | 2022        | 2023        | 2024             |
|------------------------------------------------------------------------------------|------------|-------------|-------------|------------------|
| <b>Dépenses</b>                                                                    | <b>0,2</b> | <b>0,2</b>  | <b>0,0</b>  | <b>0,6</b>       |
| dispositif d'aides aux aom pour études de mobilité                                 |            |             |             | l'acquisition de |
| ambassadeurs mobilités                                                             | 0,1        | 0,1         |             | 0,0              |
| dispositif d'aide à l'acquisition de vélo adapté                                   | 0,1        | 0,1         |             | 0,0              |
| soutien aux aménagements cyclables et services vélos pour la mobilité du quotidien |            |             |             | 0,6              |
| <b>Recettes</b>                                                                    |            | <b>0,02</b> | <b>0,03</b> | <b>0,05</b>      |

**4.5.1.3. Synthèse chiffrée**

| En M€                                 | Fonctionnement (exploitation) |              |              |              |
|---------------------------------------|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| Dépenses                              | 2021                          | 2022         | 2023         | 2024         |
| Services communs                      | 5,8                           | 5,9          | 6,5          | 7,4          |
| Ferroviaire                           | 492,0                         | 545,0        | 520,9        | 539,0        |
| Transport sur route                   | 466,7                         | 234,7        | 250,5        | 273,9        |
| Transport maritime, fluvial et aérien | 4,4                           | 2,9          | 3,0          | 2,2          |
| Voirie                                | 0,0                           | 0,1          | 0,2          | 0,1          |
| Autres actions                        | 0,5                           | 0,5          | 0,7          | 0,5          |
| <b>Total</b>                          | <b>969,4</b>                  | <b>789,2</b> | <b>781,7</b> | <b>823,1</b> |

| Investissement |              |              |              |
|----------------|--------------|--------------|--------------|
| 2021           | 2022         | 2023         | 2024         |
| 1,5            | 1,4          | 0,9          | 1,1          |
| 291,8          | 224,8        | 219,0        | 415,0        |
| 9,3            | 10,0         | 11,4         | 12,6         |
| 4,9            | 1,2          | 6,6          | 5,8          |
| 1,1            | 10,0         | 3,2          | 3,0          |
| 0,2            | 0,2          | 2,0          | 3,1          |
| <b>308,8</b>   | <b>247,7</b> | <b>243,1</b> | <b>440,6</b> |

| Recettes                              | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|---------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Services communs                      | 0,1          | 0,2          | 0,5          | 0,7          |
| Ferroviaire                           | 364,5        | 374,2        | 413,9        | 431,5        |
| Transport sur route                   | 551,0        | 329,6        | 338,6        | 344,9        |
| Transport maritime, fluvial et aérien | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| Voirie                                | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,1          |
| autres actions                        | 0,1          | 0,2          | 0,5          | 0,4          |
| <b>Total</b>                          | <b>915,7</b> | <b>704,2</b> | <b>753,5</b> | <b>777,6</b> |

| 2021        | 2022       | 2023       | 2024        |
|-------------|------------|------------|-------------|
| 0,0         | 0,0        | 0,0        | 0,3         |
| 14,9        | 8,1        | 9,4        | 12,5        |
| 0,1         | 0,0        | 0,0        | 0,2         |
| 0,0         | 0,0        | 0,0        | 0,0         |
| 0,2         | 1,5        | 0,2        | 1,2         |
| 0,0         | 0,0        | 0,0        | 0,0         |
| <b>15,2</b> | <b>9,6</b> | <b>9,6</b> | <b>14,2</b> |

## 4.5.2. La réalisation des CPER

### 4.5.2.1. Volet mobilités du CPER 2015-2022

#### 4.5.2.1.1. Montants inscrits aux CPER initiaux

##### 4.5.2.1.1.1. Répartition par mode (en M€)

| Alsace | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Autres | Total  |
|--------|-------------|---------|------------------|--------|--------|
| Total  | 189,99      | 168,55  | 25,70            |        | 384,25 |
| Région | 103,59      | 45,75   | 7,40             |        | 156,75 |
| État   | 86,40       | 122,80  | 18,30            |        | 227,50 |

| Champagne-Ardenne | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Autres | Total  |
|-------------------|-------------|---------|------------------|--------|--------|
| Total             | 96,37       | 138,55  | 6,06             |        | 240,98 |
| Région            | 39,09       | 32,85   | 4,21             |        | 76,15  |
| État              | 57,29       | 105,70  | 1,85             |        | 164,83 |

| Lorraine | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Autres | Total  |
|----------|-------------|---------|------------------|--------|--------|
| Total    | 99,93       | 134,33  | 16,84            |        | 251,09 |
| Région   | 37,88       | 44,78   | 4,84             |        | 87,49  |
| État     | 62,05       | 89,55   | 12,00            |        | 163,60 |

| Grand Est | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Autres | Total  |
|-----------|-------------|---------|------------------|--------|--------|
| Total     | 386,29      | 441,43  | 48,60            |        | 876,32 |
| Région    | 180,55      | 123,38  | 16,45            |        | 320,39 |
| État      | 205,74      | 318,05  | 32,15            |        | 555,93 |

Note : Tous les CPER ne faisant pas apparaître les financements des tiers dans leur CPER (Départements, EPCI, SNCF Réseau, VNF...), seuls les montants financés par l'État et les Régions apparaissent dans le tableau

#### 4.5.2.1.1.2. Montant par habitant

| Région (M€) | État (M€) | Population (2015) | Montant CPER initial/hab |
|-------------|-----------|-------------------|--------------------------|
| 320,39      | 555,93    | 5 559 051         | 157,64 €                 |

**4.5.2.1.1.3. Importance par rapport au budget transport de la Région**

| Région (M€) | Montant moyen par an | DI 2014 | DI 2015 | Moyenne | Importance prévue du CPER, % dépenses d'investissements |
|-------------|----------------------|---------|---------|---------|---------------------------------------------------------|
| 320,39      | 53,40                | 153,48  | 156,82  | 155,15  | 34,4%                                                   |

Note :

La « dépense annuelle moyenne » correspond au montant de dépense inscrit par la Région dans le CPER initial divisé par 6 (la durée initiale prévue du CPER étant de 6 ans).

DI : Montants d'investissements tels qu'inscrits au compte « 8 Transports » des comptes administratifs de la Région

**4.5.2.1.2. Réalisation****4.5.2.1.2.1. Montant**

| Montant initial (M€) | Montant final (M€) | Évolution | Taux de réalisation |
|----------------------|--------------------|-----------|---------------------|
| 320,39               | 424,08             | +32%      | 81,60%              |

Note : Taux de réalisation des engagements de l'État et de la Région au 31 décembre 2022

**4.5.2.1.2.2. Synthèse qualitative**

Le CPER a fait l'objet de deux avenants successifs.

Le premier correspond à l'avenant de fusion des Régions intervenu dans le cadre de la création de la grande Région à la suite de l'adoption de la loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (loi NOTRe).

Le second avenant, signé dans le cadre de la politique de relance post-COVID, a notamment permis d'intégrer les lignes de desserte fine du territoire à la suite de la signature du protocole d'accord conclu entre l'État et la Région faisant suite au rapport Philizot. Il a également intégré le renforcement de la ligne ferroviaire Metz – Luxembourg. Cet avenant acte également la prolongation du volet mobilité du CPER jusqu'en 2022.

La quasi-totalité des opérations inscrites au CPER a été réalisée. La principale exception concerne l'opération de régénération de la liaison Bollwiller – Guebwiller. Certaines opérations engagées dans ce CPER sont poursuivies dans le cadre de l'actuel CPER : c'est notamment le cas de l'électrification de la ligne Paris-Troyes ainsi que de plusieurs opérations relatives au réseau fluvial.

#### 4.5.2.2. Avenant mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027

##### 4.5.2.2.1. Montants inscrits au CPER initial

##### 4.5.2.2.1.1. Répartition par mode (en M€)

|        | SERM   | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Vélo  | Divers | Total   |
|--------|--------|-------------|---------|------------------|-------|--------|---------|
| Total  | 327,82 | 658,15      | 244,82  | 147,32           | 37,00 |        | 1415,11 |
| Région | 197,38 | 369,97      | 81,01   | 40,69            | 18,50 |        | 707,55  |
| État   | 130,44 | 288,18      | 163,81  | 106,63           | 18,50 |        | 707,56  |

Note : Tous les CPER ne faisant pas apparaître les financements des tiers dans leur CPER (Départements, EPCI, SNCF Réseau, VNF...), seuls les montants financés par l'État et les Régions apparaissent dans le tableau

##### 4.5.2.2.1.2. Importance par rapport au budget transport de la Région

| Région (M€) | Montant moyen par an | DI 2022 | DI 2023 | Moyenne | Importance prévue du CPER, % dépenses d'investissements |
|-------------|----------------------|---------|---------|---------|---------------------------------------------------------|
| 707,55      | 141,51               | 247,65  | 243,39  | 245,52  | 57,6%                                                   |

Note :

La « dépense annuelle moyenne » correspond au montant de dépense inscrit par la Région dans l'avenant mobilité 2023-2027 divisé par 5 (la durée initiale prévue du CPER étant de 5 ans).

DI : Montants d'investissements tels qu'inscrits au compte « 8 Transports » des comptes administratifs de la Région

##### 4.5.2.2.1.3. Montant par habitant

| Région (M€) | État (M€) | Population (2023) | Montant CPER initial/hab |
|-------------|-----------|-------------------|--------------------------|
| 707,55      | 707,56    | 5 560 079         | 254,51 €                 |

##### 4.5.2.2.2. Description des principes guidant le volet mobilité

Le volet **ferroviaire** du CPER comprend les opérations relatives aux Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), pour lesquelles la Région a fait le choix d'accompagner fortement l'État sur plusieurs opérations.

Elle participe ainsi à hauteur de 50 %, au même niveau que l'État, au financement des études et des travaux nécessaires à la création ou à l'adaptation des sous-stations électriques destinées à permettre l'accroissement de l'offre ferroviaire liée aux SERM.

La Région intervient également à parité avec l'État dans le financement des études visant à la sécurisation des passages à niveau situés sur les lignes voyageurs, notamment celles intégrées au périmètre des SERM.

Sur les autres points notables du volet ferroviaire, un financement exceptionnel à hauteur de 50 %, partagé à parts égales avec l'État, a été accordé pour la réalisation de murs antibruit sur la commune de Champigneulle.

Ce volet du CPER comprend enfin des opérations relatives au fret ferroviaire, avec notamment le financement d'une dizaine de capillaires fret.

Le volet **rutier** du CPER s'inscrit dans un contexte institutionnel particulier marqué par l'expérimentation du transfert à la Région Grand Est, permise par la loi dite « 3DS », de certaines sections autoroutières et d'anciennes routes nationales, représentant un linéaire total d'environ 520 kilomètres. Ce transfert concerne les territoires situés hors du périmètre de la Collectivité européenne d'Alsace, cette dernière exerçant déjà ces compétences sur son territoire.

Dans ce cadre, les opérations routières inscrites au CPER peuvent être réparties en trois catégories :

- Les routes relevant de la maîtrise d'ouvrage de la Collectivité européenne d'Alsace sur le territoire alsacien ;
- Les routes placées sous maîtrise d'ouvrage départementale ;
- Les routes relevant de la maîtrise d'ouvrage de la Région Grand Est, en lien avec la Direction Interdépartementale des Routes de l'Est, pour les territoires situés hors Alsace.

Concernant les **véloroutes**, la Région a retenu un niveau de participation aligné sur celui de l'État, avec une contribution régionale de 18,5 millions d'euros.

En revanche, les lignes de desserte fine du territoire intégralement financées par la Région à la suite du protocole signé avec l'État sur ce sujet ne figurent pas dans le CPER, mais font partie des crédits dits « valorisés ». De même, les grands projets structurants sont exclus du périmètre contractuel, notamment les opérations de mise au grand gabarit.

Enfin, le CPER présente une spécificité liée à l'existence d'un protocole franco-luxembourgeois permettant au Grand-Duché du Luxembourg de participer au financement de certaines opérations inscrites au contrat.

## 4.6. Région Hauts-de-France

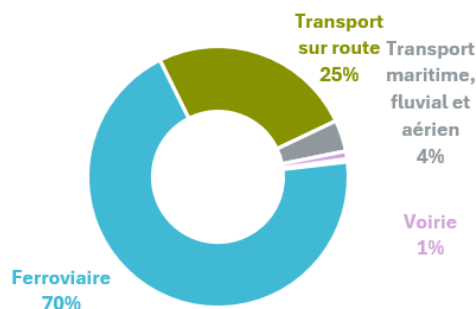
### 4.6.1. Les moyens financiers alloués par la Région

#### 4.6.1.1. Le poids des mobilités dans le budget de la Région

De 2021 à 2024, la Région a consacré en moyenne 1 241M€ soit 207€/habitant à la mobilité dont 859M€ en fonctionnement et 382M€ en investissement. Cela représente 36% du budget de la Région.

Le ferroviaire représente le premier poste de dépenses. Il est suivi par le transport sur route puis de manière plus mesurée, le transport maritime, fluvial et aérien.

**Dépenses allouées aux mobilités  
(moyenne 2021-2024)**



#### 4.6.1.2. Analyses thématiques

##### 4.6.1.2.1. Le ferroviaire

- **Offre et fréquentation :**

| en Millions                              | 2021     | 2022     | 2023     | 2024     |
|------------------------------------------|----------|----------|----------|----------|
| Offre réalisée - km commerciaux          | 23,67    | 24,66    | 23,84    | 26,04    |
| fréquentation - passagers km transportés | 2 051,19 | 2 668,77 | 2 832,86 | 3 282,39 |

source : ART

- **Les dépenses et recettes de fonctionnement :**

Les dépenses de fonctionnement ferroviaire s'élèvent en moyenne à 520M€/an, globalement stables sur la période. Elles reposent quasi-exclusivement sur les subventions versées à la SNCF dans le cadre de la convention TER.

| Fonctionnement - M€                                             | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|-----------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                                                 | <b>501,6</b> | <b>529,7</b> | <b>522,8</b> | <b>526,2</b> |
| Transport ferroviaire de voyageurs                              | 501,2        | 529,0        | 522,3        | 525,6        |
| <i>Exploitation du réseau</i>                                   | 494,1        | 521,9        | 514,9        | 518,2        |
| <i>Autres</i>                                                   | 7,0          | 7,1          | 7,4          | 7,4          |
| Gares et infrastructures ferroviaires                           | 0,5          | 0,7          | 0,5          | 0,6          |
| Fret ferroviaire                                                | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <b>Recettes</b>                                                 | <b>327,7</b> | <b>339,9</b> | <b>367,5</b> | <b>370,1</b> |
| Transport ferroviaire de voyageurs                              | 19,2         | 15,0         | 39,0         | 37,8         |
| Recettes compensation services régionaux Transport Ferroviaires | 257,8        | 273,7        | 279,3        | 283,5        |
| TICPE Grenelle                                                  | 50,7         | 51,2         | 49,2         | 48,8         |
| Autres                                                          | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |

Les recettes directes liées à l'activité restent limitées mais progressent fortement sur la période. La Région perçoit par ailleurs une compensation de l'État au titre des Trains d'Équilibre du Territoire à hauteur de 15M€/an (sur la ligne transport ferroviaire de voyageurs).

- **Investissement :**

Les dépenses d'investissement ferroviaire sont tournées vers le renouvellement de matériel roulant, ainsi que sur les gares. En 2024, 412M€ de subventions ont été versées à la SNCF dans le cadre de la création d'une SPL pour l'acquisition de rames.

En 2024, cette création s'est traduite par un apport en fonds propres de 62M€ et en parallèle par la perception de 474M€ de droits d'entrée en recettes d'investissement, dont les flux exceptionnels ont ici été retraités.

| Investissement - M€                                                                            | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                                                                                | <b>254,7</b> | <b>185,8</b> | <b>237,0</b> | <b>625,6</b> |
| Voyageurs et gares                                                                             | 254,7        | 185,8        | 237,0        | 625,6        |
| <i>dont matériel roulant</i>                                                                   | 161,4        | 124,6        | 167,4        | 459,1        |
| <i>dont voie ferrées régénération</i>                                                          |              |              |              | 0,1          |
| <i>dont centres de maintenance</i>                                                             | 3,3          | 2,4          | 1,9          | 11,7         |
| <i>dont autres (part investissement convention exploit, soldes conventions historiques...)</i> |              |              |              |              |
| <i>gares</i>                                                                                   | 65,4         | 38,6         | 33,7         | 85,2         |
| Fret ferroviaire                                                                               | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <b>Recettes</b>                                                                                | <b>52,0</b>  | <b>86,1</b>  | <b>61,7</b>  | <b>7,4</b>   |
| <i>Subventions Etat (Subvention AFITF relative acquis TET)</i>                                 | 38,0         | 66,3         | 50,5         | 6,3          |
| <i>Autres</i>                                                                                  | 14,0         | 19,8         | 11,2         | 1,1          |

#### 4.6.1.2.2. Le transport de voyageurs sur route

##### 4.6.1.2.2.1. . Le transport scolaire

- **Fonctionnement :**

Les dépenses de transport scolaire s'élèvent en moyenne à 51M€/an sur la période, en repli par rapport à 2021. Les recettes proviennent des subventions d'autres collectivités.

| Fonctionnement - M€                        | 2021        | 2022        | 2023        | 2024        |
|--------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Dépenses</b>                            | <b>76,8</b> | <b>39,9</b> | <b>44,5</b> | <b>43,4</b> |
| <i>Prestation de services</i>              | 68,1        | 36,7        | 38,4        | 37,8        |
| <i>Contributions et participations</i>     | 2,6         | 2,7         | 1,8         | 0,0         |
| <i>Autres</i>                              | 6,2         | 0,5         | 4,2         | 5,7         |
| <b>Recettes liées à l'activité</b>         | <b>2,0</b>  | <b>1,1</b>  | <b>1,2</b>  | <b>0,7</b>  |
| <i>Produit des services (tarification)</i> | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| <i>Subventions Communes et EPCI</i>        | 1,1         | 1,0         | 1,1         | 0,7         |
| <i>Autres</i>                              | 0,9         | 0,1         | 0,1         | 0,1         |

- **Investissements :** La Région ne porte pas directement les investissements relatifs au transport scolaire (acquisition matériel roulant notamment) portés par les prestataires.

##### 4.6.1.2.2.2. Le transport public de voyageurs sur route (réseau autocars)

- **Fonctionnement :**

Les dépenses de transport public de voyageurs sur route s'élèvent en moyenne à 260M€/an.

Il s'agit quasi exclusivement des prestations auprès de prestataires privés, selon les modes de gestion hérités des départements. Les modes de gestion sont en cours d'harmonisation.

| Fonctionnement - M€                        | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|--------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                            | <b>225,1</b> | <b>257,0</b> | <b>273,7</b> | <b>280,5</b> |
| Transport sur route                        | 225,1        | 257,0        | 273,7        | 280,5        |
| <i>Prestation de services</i>              | 225,0        | 257,0        | 273,5        | 280,4        |
| <i>Contributions et participations</i>     | 0,0          | 0,0          | 0,1          | 0,0          |
| <i>Autres</i>                              | 0,2          | 0,0          | 0,1          | 0,2          |
| Infrastructures routières                  | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <b>Recettes liées à l'activité</b>         | <b>10,5</b>  | <b>10,4</b>  | <b>14,0</b>  | <b>10,8</b>  |
| Transport sur route                        | 10,5         | 10,4         | 14,0         | 10,8         |
| <i>Produit des services (tarification)</i> | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <i>Autres</i>                              | 10,5         | 10,4         | 14,0         | 10,8         |
| Infrastructures routières                  | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |

- **Investissements** : La Région investit en moyenne pour environ 2.9M€ par an en matière de transport de voyageurs sur route.

#### 4.6.1.2.2.3. Les flux issus (+/-) avec les départements à la suite du transfert des compétences transports scolaire et interurbain en 2017

Les recettes nettes issues des transferts de compétences s'élèvent en moyenne à 350M€/an, en hausse de +14% sur la période, portées par la progression de la CVAE/TVA transférée par les départements (392M€/an en moyenne). La Région verse également des attributions de compensation à certains départements, et en reçoit d'autres, pour neutraliser le transfert de la CVAE.

| Fonctionnement scolaire et urbain - en M€                     | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  |
|---------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Recettes nettes Transports scolaires et interurbains          | 320,5 | 351,1 | 361,9 | 366,4 |
| - CVAE (intégrée dans la TVA) transférée par les départements | 360,7 | 391,3 | 402,2 | 406,7 |
| - Attributions de compensation versées par les départements   | 30,8  | 30,8  | 30,8  | 30,8  |
| - Attributions de compensation versée par la Région           | -71,1 | -71,1 | -71,1 | -71,1 |

#### 4.6.1.2.3. . Transports fluvial, maritime, aérien

##### 4.6.1.2.3.1. Transports maritimes et ports

La Région gère directement deux ports maritimes : Boulogne-sur-Mer et Calais. Les dépenses de fonctionnement portuaires sont en hausse sur la période. Les investissements sont également importants.

La Région intervient également sur les haltes fluviales dans le cadre du projet Canal Seine-Nord Europe, via des subventions au Syndicat mixte des ports intérieurs. Elle finance également des projets fluviaux de VNFTransport aérien et aéroports

| Fonctionnement - M€ | 2021       | 2022        | 2023       | 2024        |
|---------------------|------------|-------------|------------|-------------|
| <b>Dépenses</b>     | <b>8,3</b> | <b>12,8</b> | <b>9,0</b> | <b>12,5</b> |
| Transport Fluvial   | 0,0        | 0,0         | 0,0        | 0,2         |
| Transport Maritime  | 7,9        | 12,6        | 8,8        | 12,2        |
| Transport Aérien    | 0,4        | 0,1         | 0,1        | 0,1         |
| Autres              | 0,0        | 0,0         | 0,0        | 0,0         |
| <b>Recettes</b>     | <b>0,5</b> | <b>0,4</b>  | <b>2,4</b> | <b>0,4</b>  |
| Transport Fluviales | 0,0        | 0,0         | 0,0        | 0,0         |
| Transport Maritime  | 0,5        | 0,4         | 2,4        | 0,4         |
| Transport Aérien    | 0,0        | 0,0         | 0,0        | 0,0         |
| Autres              | 0,0        | 0,0         | 0,0        | 0,0         |

| Investissement - M€       | 2021        | 2022        | 2023        | 2024        |
|---------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Dépenses</b>           | <b>28,0</b> | <b>72,5</b> | <b>25,7</b> | <b>23,6</b> |
| Transport Fluvial         | 14,8        | 14,8        | 9,8         | 2,6         |
| Transport Maritime        | 13,2        | 56,1        | 15,5        | 21,0        |
| Transport Aérien          | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| Autres                    | 0,0         | 1,6         | 0,4         | 0,0         |
| <b>Recettes</b>           | <b>43,8</b> | <b>29,5</b> | <b>19,5</b> | <b>1,8</b>  |
| Subventions Etat          | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| Subventions Europe        | 1,8         | 16,5        | 18,1        | 1,7         |
| Subventions département   | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| Subventions communes/EPCI | 0,0         | 0,0         | 0,9         | 0,0         |
| Autres                    | 42,0        | 13,0        | 0,5         | 0,1         |

La Région peut contribuer au financement des aéroports du territoire régional dont elle est membre statutaire.

**4.6.1.2.4. Voirie**

En matière de voirie, les dépenses d'investissement en voirie s'élèvent en moyenne à 12M€/an. Elles concernent principalement le financement de la RN2 dans le cadre du CPER, sous forme de subventions versées à l'État.

**4.6.1.2.5. Autres actions en matière de transports**

La Région alloue des crédits en faveur des liaisons multimodales en fonctionnement et investit en faveur des circulations douces.

Elle finance également plusieurs dispositifs d'aide en faveur de la mobilité individuelle

| Fonctionnement - M€   | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       |
|-----------------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Dépenses</b>       | <b>0,5</b> | <b>0,5</b> | <b>0,6</b> | <b>0,7</b> |
| Liaisons multimodales | 0,5        | 0,4        | 0,6        | 0,7        |
| Circulations douces   | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Investissement - M€   | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       |
| <b>Dépenses</b>       | <b>2,1</b> | <b>1,9</b> | <b>1,6</b> | <b>0,0</b> |
| Liaisons multimodales | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Circulations douces   | 2,1        | 1,9        | 1,6        | 0,0        |
| <b>Recettes</b>       | <b>0,9</b> | <b>0,0</b> | <b>0,9</b> | <b>0,0</b> |

| Fonctionnement - M€              | 2021        | 2022        | 2023        | 2024        |
|----------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Dépenses</b>                  | <b>11,6</b> | <b>15,6</b> | <b>15,8</b> | <b>15,7</b> |
| aide ind au permis de conduire   | 0,3         | 1,6         | 3,4         | 3,9         |
| aide au transport au particulier | 11,3        | 14,0        | 12,4        | 11,8        |

| Investissement - M€                | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       |
|------------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Dépenses</b>                    | <b>0,5</b> | <b>1,2</b> | <b>0,2</b> | <b>0,1</b> |
| aide au permis de conduire         | 0,1        | 0,0        |            |            |
| aide à la conversion au bioéthanol | 0,4        | 1,2        | 0,2        | 0,1        |

**4.6.1.3. Synthèse chiffrée**

| En M€                                 | Fonctionnement (exploitation) |              |              |              | Investissement |              |              |              |
|---------------------------------------|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|----------------|--------------|--------------|--------------|
|                                       | 2021                          | 2022         | 2023         | 2024         | 2021           | 2022         | 2023         | 2024         |
| <b>Dépenses</b>                       |                               |              |              |              |                |              |              |              |
| Services communs                      | 6,2                           | 2,0          | 1,5          | 2,6          | 4,2            | 0,2          | 1,8          | 0,5          |
| Ferroviaire                           | 501,6                         | 529,7        | 522,8        | 526,2        | 254,7          | 185,8        | 237,0        | 625,6        |
| Transport sur route                   | 301,9                         | 297,0        | 318,2        | 324,0        | 7,0            | 0,1          | 0,1          | 5,1          |
| Transport maritime, fluvial et aérien | 8,3                           | 12,8         | 9,0          | 12,5         | 28,0           | 72,5         | 25,7         | 23,6         |
| Voirie                                | 0,2                           | 0,2          | 0,1          | 0,1          | 10,4           | 8,3          | 13,4         | 14,3         |
| Autres actions                        | 12,1                          | 16,0         | 16,4         | 16,3         | 2,6            | 3,2          | 1,8          | 0,1          |
| <b>Total</b>                          | <b>830,4</b>                  | <b>857,5</b> | <b>867,9</b> | <b>881,6</b> | <b>306,9</b>   | <b>270,0</b> | <b>279,9</b> | <b>669,3</b> |
| <b>Recettes</b>                       |                               |              |              |              |                |              |              |              |
| Services communs                      | 0,0                           | 0,0          | 0,1          | 0,0          | 1,4            | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| Ferroviaire                           | 327,7                         | 339,9        | 367,5        | 370,1        | 52,0           | 86,1         | 61,7         | 7,4          |
| Transport sur route                   | 333,0                         | 362,6        | 377,1        | 378,0        | 5,2            | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| Transport maritime, fluvial et aérien | 0,5                           | 0,4          | 2,4          | 0,4          | 43,8           | 29,5         | 19,5         | 1,8          |
| Voirie                                | 0,0                           | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0            | 0,0          | 0,0          | 0,3          |
| autres actions                        | 0,0                           | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,9            | 0,0          | 0,9          | 0,0          |
| <b>Total</b>                          | <b>661,3</b>                  | <b>702,8</b> | <b>747,1</b> | <b>748,6</b> | <b>103,3</b>   | <b>115,6</b> | <b>82,2</b>  | <b>9,5</b>   |

## 4.6.2. La réalisation des CPER

### 4.6.2.1. Volet mobilités du CPER 2015-2022

#### 4.6.2.1.1. Montants inscrits aux CPER initiaux

##### 4.6.2.1.1.1. Répartition par mode (en M€)

| NPDC   | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Autres | Total  |
|--------|-------------|---------|------------------|--------|--------|
| Total  | 391,20      | 159,50  | 206,53           | 12,35  | 769,58 |
| Région | 235,00      | 35,90   | 95,06            | 9,75   | 375,71 |
| État   | 156,20      | 123,60  | 111,47           | 2,60   | 393,87 |

| Picardie | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Autres | Total  |
|----------|-------------|---------|------------------|--------|--------|
| Total    | 400,30      | 84,95   | 21,32            |        | 506,57 |
| Région   | 322,20      | 8,35    | 6,13             |        | 336,68 |
| État     | 78,10       | 76,60   | 15,19            |        | 169,89 |

| Hauts-de-France | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Autres | Total   |
|-----------------|-------------|---------|------------------|--------|---------|
| Total           | 791,50      | 244,45  | 227,85           | 12,35  | 1276,15 |
| Région          | 557,20      | 44,25   | 101,19           | 9,75   | 712,39  |
| État            | 234,30      | 200,20  | 126,66           | 2,60   | 563,76  |

Note : Tous les CPER ne faisant pas apparaître les financements des tiers dans leur CPER (Départements, EPCI, SNCF Réseau, VNF...), seuls les montants financés par l'État et les Régions apparaissent dans le tableau

#### 4.6.2.1.1.2. Montant par habitant

| Région (M€) | État (M€) | Population (2015) | Montant CPER initial/hab |
|-------------|-----------|-------------------|--------------------------|
| 712,39      | 563,76    | 6 009 976         | 212,34 €                 |

#### 4.6.2.1.1.3. Importance par rapport au budget transport de la Région

| Région (M€) | Montant moyen par an | DI 2014 | DI 2015 | Moyenne | Importance prévue du CPER, % dépenses d'investissements |
|-------------|----------------------|---------|---------|---------|---------------------------------------------------------|
| 712,39      | 118,73               | 197,36  | 256,02  | 226,69  | 52,4%                                                   |

Note :

La « dépense annuelle moyenne » correspond au montant de dépense inscrit par la Région dans le CPER initial divisé par 6 (la durée initiale prévue du CPER étant de 6 ans).

*DI : Montants d'investissements tels qu'inscrits au compte « 8 Transports » des comptes administratifs de la Région*

#### 4.6.2.1.2. Réalisation

##### 4.6.2.1.2.1. Montant

| Montant initial (M€) | Montant final (M€) | Évolution | Taux de réalisation |
|----------------------|--------------------|-----------|---------------------|
| 712,39               | 713,10             | 0%        | Non disponible      |

##### 4.6.2.1.2.2. Synthèse qualitative

Le CPER a fait l'objet de deux avenants successifs permettant d'intégrer les ambitions portées par le plan de relance au sein respectivement des anciens CPER Nord-Pas-de-Calais et Picardie. Un avenant a ainsi été adopté en 2020 pour chacune des deux anciennes Régions afin de reconfigurer les crédits alloués au volet ferroviaire.

Cette révision avait principalement pour objectif d'intégrer les lignes de desserte fine du territoire, qui ne figuraient pas dans la version initiale du contrat. À l'origine, seule la modernisation de l'étoile ferroviaire de Saint-Pol-sur-Ternoise était inscrite parmi les opérations relatives aux lignes de desserte fine du territoire.

Cette évolution traduit un changement d'orientation des politiques ferroviaires inscrites au CPER, avec un passage d'une logique prioritairement tournée vers le développement du réseau à une logique davantage centrée sur son maintien et sa pérennisation. Dans cette perspective, certaines opérations de développement ont été abandonnées afin de dégager des marges de manœuvre financières suffisantes. C'est notamment le cas du projet d'électrification de la ligne Amiens – Rang-du-Fliers, finalement abandonné au profit d'opérations de sauvegarde et de modernisation du réseau existant.

#### 4.6.2.2. Avenant mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027

##### 4.6.2.2.1. Montants inscrits au CPER initial

##### 4.6.2.2.1.1. Répartition par mode (en M€)

|        | SERM   | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Vélo  | Divers | Total   |
|--------|--------|-------------|---------|------------------|-------|--------|---------|
| Total  | 259,96 | 590,12      | 275,20  | 241,64           | 20,00 |        | 1386,92 |
| Région | 138,94 | 355,52      | 122,65  | 66,35            | 10,00 |        | 693,45  |
| État   | 121,02 | 234,60      | 152,55  | 175,30           | 10,00 |        | 693,46  |

Note : Tous les CPER ne faisant pas apparaître les financements des tiers dans leur CPER (Départements, EPCI, SNCF Réseau, VNF...), seuls les montants financés par l'État et les Régions apparaissent dans le tableau

**4.6.2.2.1.2. Importance par rapport au budget transport de la Région**

| Région (M€) | Montant moyen par an | DI 2022 | DI 2023 | Moyenne | Importance prévue du CPER, % dépenses d'investissements |
|-------------|----------------------|---------|---------|---------|---------------------------------------------------------|
| 693,45      | 138,69               | 269,91  | 280,74  | 275,33  | 50,4%                                                   |

Note :

La « dépense annuelle moyenne » correspond au montant de dépense inscrit par la Région dans l'avenant mobilité 2023-2027 divisé par 5 (la durée initiale prévue du CPER étant de 5 ans).

DI : Montants d'investissements tels qu'inscrits au compte « 8 Transports » des comptes administratifs de la Région

**4.6.2.2.1.3. Montant par habitant**

| Région (M€) | État (M€) | Population (2023) | Montant CPER initial/hab |
|-------------|-----------|-------------------|--------------------------|
| 693,45      | 693,46    | 5 998 916         | 231,19 €                 |

**4.6.2.2.2. Description des principes guidant le volet mobilité**

Dans le cadre des négociations, la Région et l'État ont recherché une forme d'équité dans la répartition des financements.

L'État souhaitait notamment intégrer au contrat, conformément à son mandat de négociation, plusieurs projets relatifs aux Services Express Régionaux Métropolitains ainsi qu'au fret ferroviaire. De son côté, la Région a privilégié une approche centrée sur des opérations jugées réalisables au cours de la période couverte par le CPER.

La recherche d'un équilibre entre les contributions respectives des partenaires a conduit à inscrire dans le contrat certaines opérations pourtant financées intégralement par l'État.

Les deux lignes de desserte fine du territoire intégralement financées par la Région dans le cadre du protocole conclu avec l'État à la suite du rapport Philizot sont actuellement fermées. Il s'agit des lignes Ascq – Orchies et La Madeleine – Comines. Bien qu'elles s'inscrivent dans le périmètre du SERM de Lille, aucun projet les concernant ne figure dans l'actuel CPER. S'agissant des lignes de desserte fine du territoire relevant de la catégorie intermédiaire, faisant l'objet d'un cofinancement entre l'État et la Région, la participation de l'État s'est établie à un minimum de 20 %.

Enfin, la Région ne souhaitait pas intégrer au CPER des opérations finalement présentées sous forme de projets « valorisés ». Les projets Roissy – Picardie ainsi que le Canal Seine-Nord Europe sont exclus du périmètre du CPER.



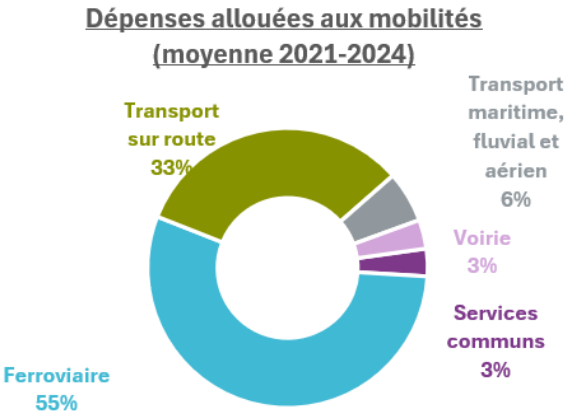
## 4.7. Région Normandie

### 4.7.1. Les moyens financiers alloués par la Région

#### 4.7.1.1. Le poids des mobilités dans le budget de la Région

De 2021 à 2024, la Région Normandie a affecté en moyenne 641M€ soit 192€/habitant à la mobilité dont 398M€ en fonctionnement et 243M€ en investissement. Cela représente 32% du budget de la Région.

Le ferroviaire représente le premier poste de dépenses de la Région en matière de mobilité. Il est suivi par le transport sur route, les transports maritime, fluvial et aérien puis l’entretien de la voirie.



#### 4.7.1.2. Analyses thématiques

##### 4.7.1.2.1. Le ferroviaire

- offre et fréquentation :

| en Millions                              | 2021     | 2022     | 2023     | 2024     |
|------------------------------------------|----------|----------|----------|----------|
| Offre réalisée - km commerciaux          | 14,34    | 15,21    | 14,53    | 15,20    |
| fréquentation - passagers km transportés | 1 840,19 | 2 363,78 | 2 527,31 | 2 792,38 |

source : ART

- Les dépenses et recettes de fonctionnement :

Les dépenses de fonctionnement ferroviaire s’élèvent en moyenne à 170M€ par an, en hausse de +13% sur la période. Elles sont quasi-exclusivement composées de la participation à l’exploitation du réseau TER.

| Fonctionnement - M€                                               | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|-------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                                                   | <b>161,5</b> | <b>162,3</b> | <b>172,8</b> | <b>183,2</b> |
| Transport ferroviaire de voyageurs                                | 161,5        | 162,3        | 172,8        | 183,2        |
| <i>Exploitation du réseau</i>                                     | <i>160,2</i> | <i>161,2</i> | <i>170,6</i> | <i>183,2</i> |
| <i>Autres</i>                                                     | <i>1,3</i>   | <i>1,1</i>   | <i>2,2</i>   | <i>0,1</i>   |
| Gares et autres infrastructures ferroviaires                      | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| Fret ferroviaire                                                  | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <b>Recettes</b>                                                   | <b>103,0</b> | <b>108,4</b> | <b>108,2</b> | <b>112,5</b> |
| Transport ferroviaire de voyageurs                                | 0,2          | 0,2          | 0,0          | 0,2          |
| Recettes compensation services régionaux Transport Ferroviaires : |              |              |              |              |
| TICPE Grenelle                                                    | 34,1         | 34,7         | 33,1         | 32,9         |
| Autres                                                            | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |

Les recettes de fonctionnement couvrent en moyenne 64% des dépenses. Elles reposent sur la compensation de l’État (TVA/DGD et TICPE Grenelle), en hausse de +15% sur la période. Les recettes voyageurs sont quasi-nulles, la Région ne percevant pas directement les produits du trafic.

- **Investissement :**

Les dépenses d'investissement ferroviaire s'élèvent en moyenne à 182M€/an, avec une forte accélération en 2023-2024. Les subventions versées en sont la composante. Les recettes d'investissement ont été importantes en 2021, issues de l'État.

| Investissement - M€              | 2021        | 2022        | 2023         | 2024         |
|----------------------------------|-------------|-------------|--------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                  | <b>78,4</b> | <b>75,5</b> | <b>251,9</b> | <b>321,8</b> |
| Voyageurs et gares               | 78,4        | 75,5        | 251,9        | 321,8        |
| <i>Dépenses d'équipement</i>     | 17,0        | 26,5        | 73,4         | 98,6         |
| <i>Subventions versées</i>       | 61,3        | 49,0        | 178,5        | 223,2        |
| <i>Autres</i>                    | 0,0         | 0,0         | 0,0          | 0,0          |
| Fret ferroviaire                 | 0,0         | 0,0         | 0,0          | 0,0          |
| <b>Recettes</b>                  | <b>94,7</b> | <b>20,2</b> | <b>0,3</b>   | <b>12,6</b>  |
| <i>Subventions Etat</i>          | 94,1        | 0,0         | 0,0          | 0,1          |
| <i>Subventions Europe</i>        | 0,0         | 0,0         | 0,0          | 0,0          |
| <i>Subventions département</i>   | 0,0         | 0,0         | 0,0          | 0,0          |
| <i>Subventions communes/EPCI</i> | 0,0         | 0,0         | 0,0          | 0,0          |
| <i>Autres</i>                    | 0,6         | 20,2        | 0,3          | 12,6         |

#### 4.7.1.2.2. Le transport de voyageurs sur route

##### 4.7.1.2.2.1. Le transport scolaire

- **Fonctionnement :**

Les dépenses de transport scolaire s'élèvent en moyenne à 103M€/an, globalement stables sur la période.

| Fonctionnement - M€                        | 2021         | 2022        | 2023         | 2024         |
|--------------------------------------------|--------------|-------------|--------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                            | <b>106,8</b> | <b>92,8</b> | <b>104,0</b> | <b>106,6</b> |
| <i>Prestation de services</i>              | 50,5         | 54,5        | 66,4         | 69,3         |
| <i>Contributions et participations</i>     | 36,6         | 36,4        | 36,8         | 36,7         |
| <i>Autres</i>                              | 19,7         | 1,9         | 0,8          | 0,6          |
| <b>Recettes liées à l'activité</b>         | <b>30,9</b>  | <b>20,4</b> | <b>16,9</b>  | <b>14,7</b>  |
| <i>Produit des services (tarification)</i> | 9,4          | 8,3         | 9,8          | 10,5         |
| <i>Subventions Communes et EPCI</i>        | 19,1         | 12,1        | 7,0          | 3,6          |
| <i>Autres</i>                              | 2,3          | 0,0         | 0,1          | 0,6          |

Pour assurer cette compétence, la Région fait appel à des prestataires via des prestations de services et verse des contributions et participations.

Les recettes couvrent en moyenne 20% des dépenses. À noter la forte diminution des subventions communes/EPCI sur la période.

- **Investissements :** Elle investit pour 2M€ en moyenne sur la période

##### 4.7.1.2.2.2. 1.3.2. Le transport public de voyageurs sur route (réseau autocars)

###### Fonctionnement :

Les dépenses de transport public de voyageurs sur route s'élèvent en moyenne à 103M€/an, en diminution de 16% sur la période. Elles sont quasi-exclusivement composées de contrats de prestations de services.

Les recettes couvrent en moyenne 19% des dépenses, composées principalement de refacturations ou attributions de compensation.

| Fonctionnement - M€                        | 2021         | 2022         | 2023         | 2024        |
|--------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| <b>Dépenses</b>                            | <b>110,5</b> | <b>106,7</b> | <b>101,3</b> | <b>93,3</b> |
| Transport sur route                        | 110,5        | 106,7        | 101,3        | 93,3        |
| <i>Prestation de services</i>              | 97,9         | 97,7         | 91,6         | 82,8        |
| <i>Contributions et participations</i>     | 2,1          | 1,0          | 0,9          | 1,1         |
| <i>Autres</i>                              | 10,5         | 8,0          | 8,8          | 9,4         |
| Infrastructures routières                  | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0         |
| <b>Recettes liées à l'activité</b>         | <b>31,7</b>  | <b>14,6</b>  | <b>14,3</b>  | <b>17,4</b> |
| Transport sur route                        | 31,7         | 14,6         | 14,3         | 17,4        |
| <i>Produit des services (tarification)</i> | 3,3          | 3,4          | 5,8          | 7,6         |
| <i>Autres</i>                              | 31,7         | 14,6         | 14,3         | 17,4        |
| Infrastructures routières                  | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0         |

- **Investissements** : La Région investit en moyenne pour environ 1.3M€ par an en matière de transport de voyageurs sur route.

#### 4.7.1.2.2.3. 1.3.3. Les flux issus (+/-) avec les départements à la suite du transfert des compétences transports scolaire et interurbain en 2017

Les recettes nettes issues des transferts de compétences progressent de +15% sur la période, tirées par la CVAE/TVA. La Région verse des attributions de compensation à certains départements.

| Fonctionnement scolaire et urbain - en M€                     | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  |
|---------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Recettes nettes Transports scolaires et interurbains          | 186,5 | 205,9 | 212,4 | 215,1 |
| - CVAE (intégrée dans la TVA) transférée par les départements | 217,9 | 236,4 | 242,9 | 245,7 |
| - Attributions de compensation versées par les départements   | 7,6   | 7,6   | 7,6   | 7,6   |
| - Attributions de compensation versée par la Région           | -39,0 | -38,1 | -38,1 | -38,1 |

#### 4.7.1.2.3. Transports fluvial, maritime, aérien

##### 4.7.1.2.3.1. Transports maritimes et ports

La Région Normandie dispose d'une façade maritime importante. Elle intervient en transport maritime avec des dépenses de fonctionnement en forte hausse sur la période et des investissements significatifs.

| Fonctionnement - M€ | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       |
|---------------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Dépenses</b>     | <b>1,7</b> | <b>1,7</b> | <b>2,2</b> | <b>5,3</b> |
| Transport Fluvial   | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Transport Maritime  | 1,1        | 0,7        | 2,0        | 5,1        |
| Transport Aérien    | 0,6        | 1,0        | 0,2        | 0,2        |
| Autres              | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| <b>Recettes</b>     | <b>0,1</b> | <b>0,8</b> | <b>1,8</b> | <b>1,5</b> |
| Transport Fluviales | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Transport Maritime  | 0,1        | 0,8        | 1,8        | 1,5        |
| Transport Aérien    | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Autres              | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |

| Investissement - M€       | 2021        | 2022        | 2023        | 2024        |
|---------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Dépenses</b>           | <b>47,8</b> | <b>45,6</b> | <b>25,4</b> | <b>21,7</b> |
| Transport Fluvial         | 2,5         | 3,3         | 3,0         | 1,1         |
| Transport Maritime        | 39,3        | 41,5        | 19,6        | 18,5        |
| Transport Aérien          | 6,0         | 0,7         | 2,8         | 2,1         |
| Autres                    | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| <b>Recettes</b>           | <b>0,0</b>  | <b>0,0</b>  | <b>1,8</b>  | <b>35,0</b> |
| Subventions Etat          | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| Subventions Europe        | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| Subventions département   | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| Subventions communes/EPCI | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| Autres                    | 0,0         | 0,0         | 1,8         | 35,0        |

##### 4.7.1.2.3.2. Transport aérien et aéroports

La Région contribue au financement d'aéroports régionaux, à un niveau relatif tant en fonctionnement qu'en investissement.

##### 4.7.1.2.4. Voirie

En matière de voirie, les dépenses sont concentrées en investissement, pour 20M€ en moyenne. Elles se matérialisent par des subventions versées à l'État et aux départements.

La Région finance en fonctionnement des dépenses en faveur du covoiturage, transport à la demande et transport PMR pour 0.1M€/ an en moyenne.

#### 4.7.1.2.5. Autres actions en matière de transports

La Région réalise par ailleurs des investissements en matière de circulation douce, pour la réalisation de pistes cyclables et abris vélos 0.8M€ en moyenne par an.

### 4.7.1.3. Synthèse chiffrée

| En M€                                 | Fonctionnement (exploitation) |              |              |              | Investissement |              |              |              |
|---------------------------------------|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|----------------|--------------|--------------|--------------|
| Dépenses                              | 2021                          | 2022         | 2023         | 2024         | 2021           | 2022         | 2023         | 2024         |
| Services communs                      | 6,9                           | 54,0         | 8,1          | 8,7          | 0,1            | 2,2          | 1,1          | 0,5          |
| Ferroviaire                           | 161,5                         | 162,3        | 172,8        | 183,2        | 78,4           | 75,5         | 251,9        | 321,8        |
| Transport sur route                   | 217,2                         | 199,5        | 205,4        | 199,9        | 4,1            | 4,2          | 1,5          | 0,8          |
| Transport maritime, fluvial et aérien | 1,7                           | 1,7          | 2,2          | 5,3          | 47,8           | 45,6         | 25,4         | 21,7         |
| Voirie                                | 0,0                           | 0,0          | 0,1          | 0,2          | 12,7           | 11,2         | 21,0         | 40,2         |
| Autres actions                        | 0,0                           | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,7            | 0,7          | 1,0          | 0,7          |
| <b>Total</b>                          | <b>387,3</b>                  | <b>417,5</b> | <b>388,6</b> | <b>397,3</b> | <b>143,8</b>   | <b>139,4</b> | <b>301,9</b> | <b>385,6</b> |

| Recettes                              | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         | 2021        | 2022        | 2023       | 2024        |
|---------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|------------|-------------|
| Services communs                      | 0,3          | 0,2          | 0,2          | 0,3          | 0,0         | 0,0         | 0,0        | 0,7         |
| Ferroviaire                           | 103,0        | 108,4        | 108,2        | 112,5        | 94,7        | 20,2        | 0,3        | 12,6        |
| Transport sur route                   | 249,1        | 240,9        | 243,7        | 247,2        | 1,4         | 0,3         | 0,0        | 0,0         |
| Transport maritime, fluvial et aérien | 0,1          | 0,8          | 1,8          | 1,5          | 0,0         | 0,0         | 1,8        | 35,0        |
| Voirie                                | 0,0          | 0,0          | 0,1          | 0,1          | 0,1         | 0,0         | 0,2        | 27,3        |
| autres actions                        | 0,0          | 0,0          | 0,1          | 0,0          | 0,0         | 0,0         | 0,0        | 0,0         |
| <b>Total</b>                          | <b>352,4</b> | <b>350,2</b> | <b>354,0</b> | <b>361,7</b> | <b>96,2</b> | <b>20,5</b> | <b>2,2</b> | <b>75,7</b> |

## 4.7.2. La réalisation des CPER

### 4.7.2.1. Volet mobilités du CPER 2015-2022

#### 4.7.2.1.1. Montants inscrits aux CPER initiaux

##### a.1 Répartition par mode (en M€)

| Basse-Normandie | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Autres | Total  |
|-----------------|-------------|---------|------------------|--------|--------|
| Total           | 158,50      | 104,30  |                  | 0,60   | 263,40 |
| Région          | 122,00      | 9,40    |                  | 0,30   | 131,70 |
| État            | 36,50       | 94,90   |                  | 0,30   | 131,70 |

| Haute-Normandie | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Autres | Total  |
|-----------------|-------------|---------|------------------|--------|--------|
| Total           | 64,90       | 285,76  | 54,00            |        | 404,66 |
| Région          | 44,50       | 89,46   | 14,50            |        | 148,46 |
| État            | 20,40       | 196,30  | 39,50            |        | 256,20 |

| Normandie | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Autres | Total  |
|-----------|-------------|---------|------------------|--------|--------|
| Total     | 223,40      | 390,06  | 54,00            | 0,60   | 668,06 |
| Région    | 166,50      | 98,86   | 14,50            | 0,30   | 280,16 |
| État      | 56,90       | 291,20  | 39,50            | 0,30   | 387,90 |

Note : Tous les CPER ne faisant pas apparaître les financements des tiers dans leur CPER (Départements, EPCI, SNCF Réseau, VNF...), seuls les montants financés par l'État et les Régions apparaissent dans le tableau

##### a.2 Montant par habitant

| Région (M€) | État (M€) | Population (2015) | Montant CPER initial/hab |
|-------------|-----------|-------------------|--------------------------|
| 280,16      | 387,90    | 3 339 131         | 200,07 €                 |

##### a.3 Importance par rapport au budget transport de la Région

| Région (M€) | Montant moyen par an | DI 2014 | DI 2015 | Moyenne | Importance prévue du CPER, % dépenses d'investissements |
|-------------|----------------------|---------|---------|---------|---------------------------------------------------------|
| 280,16      | 46,69                | 183,95  | 188,72  | 186,34  | 25,1%                                                   |

Note :

La « dépense annuelle moyenne » correspond au montant de dépense inscrit par la Région dans le CPER initial divisé par 6 (la durée initiale prévue du CPER étant de 6 ans).

*DI : Montants d'investissements tels qu'inscrits au compte « 8 Transports » des comptes administratifs de la Région*

#### 4.7.2.1.2. Réalisation

##### a.4 Montant

| Montant initial (M€) | Montant final (M€) | Évolution | Taux de réalisation |
|----------------------|--------------------|-----------|---------------------|
| 293,43*              | 297,86             | + 2%      | ?                   |

##### a.5 Synthèse qualitative

Le CPER a fait l'objet de six avenants successifs :

- Trois d'entre eux ont conduit à modifier les opérations inscrites au contrat : deux concernaient la Haute-Normandie et un la Basse-Normandie.
- Deux autres avenants ont permis d'adapter les CPER au plan de relance mis en œuvre à la suite de la crise sanitaire liée à la Covid-19, respectivement pour la Haute-Normandie et la Basse-Normandie.
- Enfin, un dernier avenant a modifié les financements du volet multimodal en Basse-Normandie afin de tenir compte des discussions engagées entre l'État et la Région relative aux lignes de desserte fine du territoire.

La stratégie de la région a été de conserver les montants quasi inchangés, aux bornes des anciennes régions et aux bornes de chaque mode, au fur et à mesure des avenants, en redistribuant les crédits entre opérations, voire en abandonnant une opération en cas de dérapage du montant d'une d'entre elles.

Les principales modifications concernent le redéploiement des crédits ferroviaires en Basse-Normandie via l'avenant 3 de cette ancienne Région, notamment par intégration des LDFT ce qui a conduit à abandonner ou décaler certains projets pour maintenir une enveloppe constante (notamment réduction forte des crédits alloués à l'amélioration de l'exploitabilité du réseau Cherbourg-Caen-Paris, et décalage de la mise en accessibilité réseau régional).

La Région n'a pas été en mesure de nous transmettre une estimation du taux de réalisation du CPER 2015-2020 prolongé jusqu'en 2022.

#### 4.7.2.2. Avenant mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027

##### 4.7.2.2.1. Montants inscrits au CPER initial

##### a.6 Répartition par mode (en M€)

|        | SERM   | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Vélo  | Divers | Total  |
|--------|--------|-------------|---------|------------------|-------|--------|--------|
| Total  | 110,63 | 321,36      | 175,06  | 0,00             | 15,00 | 0,00   | 622,05 |
| Région | 57,20  | 187,84      | 46,50   |                  |       |        | 291,54 |
| État   | 53,43  | 133,52      | 128,56  |                  | 15,00 |        | 330,51 |

Note : Tous les CPER ne faisant pas apparaître les financements des tiers dans leur CPER (Départements, EPCI, SNCF Réseau, VNF...), seuls les montants financés par l'État et les Régions apparaissent dans le tableau

#### a.7 Importance par rapport au budget transport de la Région

| Région (M€) | Montant moyen par an | DI 2022 | DI 2023 | Moyenne | Importance prévue du CPER, % dépenses d'investissements |
|-------------|----------------------|---------|---------|---------|---------------------------------------------------------|
| 291,54      | 58,31                | 139,38  | 301,87  | 220,62  | 26,4%                                                   |

Note :

La « dépense annuelle moyenne » correspond au montant de dépense inscrit par la Région dans l'avenant mobilité 2023-2027 divisé par 5 (la durée initiale prévue du CPER étant de 5 ans).

DI : Montants d'investissements tels qu'inscrits au compte « 8 Transports » des comptes administratifs de la Région

#### a.8 Montant par habitant

| Région (M€) | État (M€) | Population (2023) | Montant CPER initial/hab |
|-------------|-----------|-------------------|--------------------------|
| 291,54      | 330,51    | 3 339 074         | 186,29 €                 |

#### 4.7.2.2.2. Description des principes guidant le volet mobilité

Les discussions entre l'État et la Région n'ont pas été guidées par une recherche stricte d'équité financière à l'échelle du seul CPER, cette équité étant davantage appréciée sur un temps long, au-delà de la durée d'un contrat donné.

Il faut noter par ailleurs qu'un important projet ferroviaire, la ligne nouvelle Paris-Normandie, ne figure pas dans le CPER, mais dans un contrat de plan interrégional (CPIER) avec la Région Île-de-France (CPIER axe Seine). De ce fait, une grande partie des investissements ferroviaires de la région sont « invisibilisés » si l'on s'intéresse au seul CPER. La nouvelle version du CPIER n'a pas encore été signée.

Le mandat de négociation de l'État prévoyait des niveaux minimaux de participation de la Région sur les projets relatifs aux Services Express Régionaux Métropolitains ainsi qu'au fret ferroviaire.

Certaines opérations inscrites dans le CPER 2023-2027 correspondent à des « queues de comète » de projets engagés dans des contrats précédents, par exemple les mises en accessibilité des gares.

Concernant les lignes de desserte fine du territoire, un protocole a bien fait l'objet d'une délibération régionale, mais n'a finalement jamais été signé entre l'État et la Région. En conséquence, les taux de participation figurant dans le CPER diffèrent de ceux qui apparaissaient dans le projet initial de protocole. Il n'existe pas, dans ce cadre, de ligne financée intégralement par la Région ou intégralement par l'État, à l'exception de la ligne Mézidon – Alençon, financée à 100 % par SNCF, ainsi que de la ligne Lison – Cherbourg, déjà intégrée au réseau structurant par SNCF Réseau.

La Région a par ailleurs choisi de participer à certains projets routiers dans une logique de désenclavement des territoires et de desserte des pôles économiques, sans toutefois étendre son intervention au-delà de ces objectifs ciblés.

Enfin, concernant le fret ferroviaire, la Région a fait le choix de ne pas participer à la régénération de la ligne Motteville – Saint-Valery, considérée comme un capillaire fret régional.

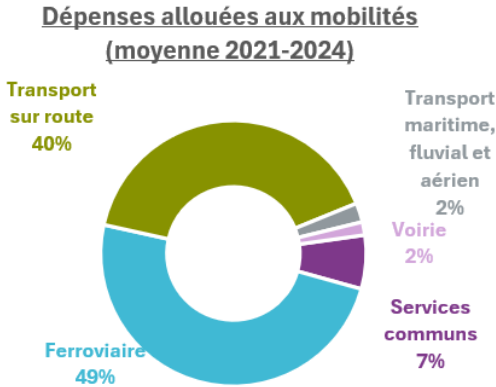
## 4.8. Région Nouvelle-Aquitaine

### 4.8.1. Les moyens financiers alloués par la Région

#### 4.8.1.1. Le poids des mobilités dans le budget de la Région

De 2021 à 2024, la Région Nouvelle-Aquitaine a affecté en moyenne 841M€, soit 140€/ habitant, à la mobilité dont 677M€ en fonctionnement et 164M€ en investissement. Cela représente 27% du budget de la Région.

Le ferroviaire représente le premier poste de dépenses, suivi par le transport sur route. Les services communs représentent 7% du budget (dépenses de personnel en matière de transport à compter de 2024).



#### 4.8.1.2. Analyses thématiques

##### 4.8.1.2.1. Le ferroviaire

- offre et fréquentation :

| en Millions                              | 2021   | 2022     | 2023     | 2024     |
|------------------------------------------|--------|----------|----------|----------|
| Offre réalisée - km commerciaux          | 17,73  | 18,39    | 17,61    | 20,00    |
| fréquentation - passagers km transportés | 990,31 | 1 258,73 | 1 332,66 | 1 501,15 |

source : ART

- Les dépenses et recettes de fonctionnement :

Les dépenses de fonctionnement représentent en moyenne 328M€/an. Elles sont presque exclusivement composées de l'exploitation du réseau, via une participation à la SNCF.

| Fonctionnement - M€                                               | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|-------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                                                   | <b>320,3</b> | <b>315,4</b> | <b>331,6</b> | <b>345,8</b> |
| Transport ferroviaire de voyageurs                                | 320,1        | 315,2        | 331,6        | 345,6        |
| <i>Exploitation du réseau</i>                                     | 317,4        | 313,8        | 330,1        | 342,8        |
| <i>Autres</i>                                                     | 2,7          | 1,4          | 1,4          | 2,8          |
| Gares et autres infrastructures ferroviaires                      | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,1          |
| Fret ferroviaire                                                  | 0,2          | 0,2          | 0,1          | 0,1          |
| <b>Recettes</b>                                                   | <b>233,1</b> | <b>246,5</b> | <b>251,1</b> | <b>357,0</b> |
| Transport ferroviaire de voyageurs                                | 8,2          | 9,8          | 12,8         | 115,4        |
| Recettes compensation services régionaux Transport Ferroviaires : | 162,2        | 173,7        | 177,7        | 181,4        |
| TICPE Grenelle                                                    | 62,6         | 63,1         | 60,7         | 60,2         |
| Autres                                                            | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |

Les recettes directes liées à l'activité connaissent un pic en 2024 : 69,2M€ correspondent à des recettes issues de la Société Publique Interrégionale Pour Les Investissements En Faveur Des Transports et 41,5M€ correspondent au solde de la facturation exceptionnelle 2023, imputée en 2024.

- **Investissement :**

Les dépenses d'investissement représentent 84M€/an. Il s'agit majoritairement de subventions versées.

En 2024, la Région a réalisé un apport de 15M€ dans le cadre de la création de la

Société Publique Interrégionale Pour Les Investissements En Faveur Des Transports (société de portage pour l'investissement sur le ferroviaire) flux exceptionnel ici retraité.

| Investissement - M€              | 2021        | 2022        | 2023        | 2024         |
|----------------------------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                  | <b>57,6</b> | <b>79,2</b> | <b>64,0</b> | <b>120,6</b> |
| Voyageurs et gares               | 57,4        | 75,7        | 59,5        | 119,2        |
| <i>Dépenses d'équipement</i>     | 0,0         | 0,0         | 8,1         | 28,4         |
| <i>Subventions versées</i>       | 57,4        | 75,7        | 51,2        | 90,6         |
| <i>Autres</i>                    | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,2          |
| Fret ferroviaire                 | 0,2         | 3,5         | 4,5         | 1,4          |
| <b>Recettes</b>                  | <b>3,8</b>  | <b>7,1</b>  | <b>4,0</b>  | <b>12,1</b>  |
| <i>Subventions Etat</i>          | 0,4         | 0,0         | 1,3         | 1,4          |
| <i>Subventions Europe</i>        | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0          |
| <i>Subventions département</i>   | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0          |
| <i>Subventions communes/EPCI</i> | 0,0         | 0,0         | 1,3         | 0,0          |
| <i>Autres</i>                    | 3,4         | 7,1         | 1,4         | 10,8         |

#### 4.8.1.2.2. Le transport de voyageurs sur route

##### 4.8.1.2.2.1. Le transport scolaire

- **Fonctionnement :**

Les dépenses de transport scolaire s'élèvent en moyenne à 206M€/an, en hausse de +13% sur la période

Pour assurer le fonctionnement de cette activité, la Région recourt

essentiellement à des prestataires privés et contribue à des OAM (autorités organisatrices de mobilité).

Les recettes (participations familles, subventions communes/EPCI) couvrent environ 9% des dépenses.

| Fonctionnement - M€                        | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|--------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                            | <b>192,5</b> | <b>203,9</b> | <b>208,0</b> | <b>217,7</b> |
| <i>Prestation de services</i>              | 126,5        | 132,4        | 142,9        | 149,5        |
| <i>Contributions et participations</i>     | 64,1         | 70,3         | 64,7         | 67,6         |
| <i>Autres</i>                              | 1,9          | 1,2          | 0,4          | 0,6          |
| <b>Recettes liées à l'activité</b>         | <b>20,4</b>  | <b>17,7</b>  | <b>17,5</b>  | <b>18,9</b>  |
| <i>Produit des services (tarification)</i> | 15,1         | 13,3         | 12,8         | 13,6         |
| <i>Subventions Communes et EPCI</i>        | 4,8          | 3,8          | 4,5          | 4,7          |
| <i>Autres</i>                              | 0,5          | 0,6          | 0,2          | 0,6          |

- **Investissements :** La Région ne porte pas directement les investissements relatifs au transport scolaire (acquisition matériel roulant notamment) portés par les prestataires.

##### 4.8.1.2.2.2. Le transport public de voyageurs sur route (réseau autocars)

- **Fonctionnement :**

Les dépenses de transport public sur route s'élèvent en moyenne à 130M€/an, en hausse de +20%

Elles sont composées de rémunérations d'exploitants mais

| Fonctionnement - M€                        | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|--------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                            | <b>114,8</b> | <b>124,2</b> | <b>144,1</b> | <b>136,1</b> |
| Transport sur route                        | 114,8        | 124,2        | 144,1        | 135,8        |
| <i>Prestation de services</i>              | 19,7         | 22,9         | 26,8         | 75,9         |
| <i>Contributions et participations</i>     | 80,1         | 84,7         | 99,6         | 53,4         |
| <i>Autres</i>                              | 15,0         | 16,6         | 17,7         | 6,5          |
| Infrastructures routières                  | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,3          |
| <b>Recettes liées à l'activité</b>         | <b>8,6</b>   | <b>5,4</b>   | <b>5,3</b>   | <b>9,3</b>   |
| Transport sur route                        | 8,6          | 5,4          | 5,3          | 9,3          |
| <i>Produit des services (tarification)</i> | 2,1          | 3,7          | 2,9          | 2,7          |
| <i>Autres</i>                              | 6,4          | 1,7          | 2,3          | 6,6          |
| Infrastructures routières                  | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |

aussi de participations/ contributions à des entités (autorités organisatrices de mobilités, syndicats de transports...).

Les dépenses autres contiennent jusqu'en 2023 des dépenses de personnel (sur services communs à compter de 2024). Les recettes couvrent environ 6% des dépenses de fonctionnement.

- **Investissements** : La Région investit en moyenne pour 3.4M€/ an, notamment pour le financement des points d'arrêt et de la billettique et verdissement de la flotte

#### 4.8.1.2.2.3. Les flux issus (+/-) avec les départements à la suite du transfert des compétences transports scolaire et interurbain en 2017

Les recettes nettes issues des transferts de compétences sont en hausse sur la période (+13%), portées par la progression de la part TVA anciennement CVAE.

La Région verse par ailleurs des attributions de compensation nettes à certains départements.

| Fonctionnement scolaire et urbain - en M€                     | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  |
|---------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Recettes nettes Transports scolaires et interurbains          | 318,1 | 347,4 | 357,9 | 362,2 |
| - CVAE (intégrée dans la TVA) transférée par les départements | 346,6 | 376,0 | 386,4 | 390,7 |
| - Attributions de compensation versées par les départements   | 25,8  | 25,8  | 25,8  | 25,8  |
| - Attributions de compensation versée par la Région           | -54,3 | -54,3 | -54,3 | -54,3 |

#### 4.8.1.2.3. Transports fluvial, maritime, aérien

##### 4.8.1.2.3.1. Transports maritimes et ports

La Région Nouvelle-Aquitaine contribue en fonctionnement au Port de Bayonne et porte le financement de plusieurs ports en investissement.

| Fonctionnement - M€ | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       |
|---------------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Dépenses</b>     | <b>8,5</b> | <b>8,6</b> | <b>8,5</b> | <b>8,8</b> |
| Transport Fluvial   | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Transport Maritime  | 2,0        | 2,0        | 2,0        | 2,0        |
| Transport Aérien    | 6,6        | 6,5        | 6,5        | 6,8        |
| Autres              | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| <b>Recettes</b>     | <b>3,8</b> | <b>4,0</b> | <b>3,8</b> | <b>3,7</b> |
| Transport Fluviales | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Transport Maritime  | 3,8        | 3,7        | 3,7        | 3,7        |
| Transport Aérien    | 0,0        | 0,2        | 0,0        | 0,0        |
| Autres              | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |

| Investissement - M€       | 2021       | 2022       | 2023        | 2024        |
|---------------------------|------------|------------|-------------|-------------|
| <b>Dépenses</b>           | <b>5,5</b> | <b>6,2</b> | <b>17,4</b> | <b>14,8</b> |
| Transport Fluvial         | 0,0        | 0,0        | 0,0         | 0,0         |
| Transport Maritime        | 5,5        | 6,2        | 17,4        | 14,8        |
| Transport Aérien          | 0,0        | 0,0        | 0,0         | 0,0         |
| Autres                    | 0,0        | 0,0        | 0,0         | 0,0         |
| <b>Recettes</b>           | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> | <b>0,1</b>  | <b>0,0</b>  |
| Subventions Etat          | 0,0        | 0,0        | 0,0         | 0,0         |
| Subventions Europe        | 0,0        | 0,0        | 0,0         | 0,0         |
| Subventions département   | 0,0        | 0,0        | 0,0         | 0,0         |
| Subventions communes/EPCI | 0,0        | 0,0        | 0,0         | 0,0         |
| Autres                    | 0,0        | 0,0        | 0,1         | 0,0         |

**4.8.1.2.3.2. Transport Transport aérien et aéroports**

La Région Nouvelle-Aquitaine n'intervient pas dans le financement d'aéroports.

**4.8.1.2.4. Voirie**

En matière de voirie, les dépenses de voirie s'élèvent en moyenne à 13M€.

**4.8.1.2.5. et autres actions en matière de transports**

La Région finance par ailleurs des liaisons multimodales.

| Fonctionnement - M€   | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       |
|-----------------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Dépenses</b>       | <b>1,2</b> | <b>1,5</b> | <b>1,9</b> | <b>1,9</b> |
| Liaisons multimodales | 1,2        | 1,5        | 1,9        | 1,9        |
| <b>Recettes</b>       | <b>0,0</b> | <b>0,2</b> | <b>0,5</b> | <b>1,2</b> |

| Investissement - M€   | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       |
|-----------------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Dépenses</b>       | <b>1,1</b> | <b>1,6</b> | <b>5,2</b> | <b>8,4</b> |
| Liaisons multimodales | 0,0        | 1,5        | 5,2        | 8,3        |
| Autres                | 1,1        | 0,1        | 0,0        | 0,0        |

**4.8.1.3. Synthèse chiffrée**

| En M€                                 | Fonctionnement (exploitation) |              |              |              | Investissement |              |              |              |
|---------------------------------------|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|----------------|--------------|--------------|--------------|
| Dépenses                              | 2021                          | 2022         | 2023         | 2024         | 2021           | 2022         | 2023         | 2024         |
| Services communs                      | 0,2                           | 0,2          | 0,2          | 10,0         | 25,5           | 23,6         | 66,5         | 93,1         |
| Ferroviaire                           | 320,3                         | 315,4        | 331,6        | 345,8        | 57,6           | 79,2         | 64,0         | 120,6        |
| Transport sur route                   | 307,3                         | 328,1        | 352,1        | 353,8        | 3,5            | 7,0          | 2,5          | 0,8          |
| Transport maritime, fluvial et aérien | 8,5                           | 8,6          | 8,5          | 8,8          | 5,5            | 6,2          | 17,4         | 14,8         |
| Voirie                                | 0,0                           | 0,0          | 0,0          | 0,6          | 6,0            | 11,3         | 11,1         | 24,4         |
| Autres actions                        | 1,2                           | 1,5          | 1,9          | 1,9          | 1,1            | 1,6          | 5,2          | 8,4          |
| <b>Total</b>                          | <b>637,5</b>                  | <b>653,8</b> | <b>694,3</b> | <b>721,0</b> | <b>99,1</b>    | <b>128,8</b> | <b>166,6</b> | <b>262,0</b> |

| Recettes                              | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         | 2021       | 2022       | 2023        | 2024        |
|---------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|------------|-------------|-------------|
| Services communs                      | 0,0          | 0,1          | 0,0          | 0,0          | 0,0        | 0,0        | 6,3         | 10,4        |
| Ferroviaire                           | 233,1        | 246,5        | 251,1        | 357,0        | 3,8        | 7,1        | 4,0         | 12,1        |
| Transport sur route                   | 347,0        | 370,5        | 380,6        | 390,4        | 0,1        | 0,0        | 0,0         | 5,6         |
| Transport maritime, fluvial et aérien | 3,8          | 4,0          | 3,8          | 3,7          | 0,0        | 0,0        | 0,1         | 0,0         |
| Voirie                                | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0        | 0,0        | 0,1         | 0,0         |
| autres actions                        | 0,0          | 0,2          | 0,5          | 1,2          | 0,0        | 0,0        | 0,0         | 0,0         |
| <b>Total</b>                          | <b>583,9</b> | <b>621,2</b> | <b>636,0</b> | <b>752,4</b> | <b>3,9</b> | <b>7,2</b> | <b>10,5</b> | <b>28,2</b> |

## 4.8.2. La réalisation des CPER

### 4.8.2.1. Volet mobilités du CPER 2015-2022

#### 4.8.2.1.1. Montants inscrits aux CPER initiaux

##### 4.8.2.1.1.1. Répartition par mode (en M€)

| Aquitaine | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Autres | Total  |
|-----------|-------------|---------|------------------|--------|--------|
| Total     | 326,59      | 200,50  | 30,90            | 4,11   | 562,10 |
| Région    | 205,30      |         | 12,41            | 4,11   | 221,81 |
| État      | 121,30      | 200,50  | 18,49            |        | 340,29 |

| Limousin | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Autres | Total  |
|----------|-------------|---------|------------------|--------|--------|
| Total    | 105,46      | 86,34   |                  |        | 191,80 |
| Région   | 47,60       | 10,50   |                  |        | 58,10  |
| État     | 57,86       | 75,84   |                  |        | 133,70 |

| Poitou-Charentes | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Autres | Total  |
|------------------|-------------|---------|------------------|--------|--------|
| Total            | 270,70      | 269,10  | 12,17            |        | 551,97 |
| Région           | 173,50      | 88,10   |                  |        | 261,60 |
| État             | 97,20       | 181,00  | 12,17            |        | 290,37 |

| Nouvelle-Aquitaine | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Autres | Total   |
|--------------------|-------------|---------|------------------|--------|---------|
| Total              | 702,75      | 555,94  | 43,07            | 4,11   | 1305,87 |
| Région             | 426,40      | 98,60   | 12,41            | 4,11   | 541,51  |
| État               | 276,36      | 457,34  | 30,66            | 0,00   | 764,36  |

Note : Tous les CPER ne faisant pas apparaître les financements des tiers dans leur CPER (Départements, EPCI, SNCF Réseau, VNF...), seuls les montants financés par l'État et les Régions apparaissent dans le tableau

##### 4.8.2.1.1.2. Montant par habitant

| Région (M€) | État (M€) | Population (2015) | Montant CPER initial/hab |
|-------------|-----------|-------------------|--------------------------|
| 541,51      | 764,36    | 5 911 482         | 220,90 €                 |

##### 4.8.2.1.1.3. Importance par rapport au budget transport de la Région

| Région (M€) | Montant moyen par an | DI 2014 | DI 2015 | Moyenne | Importance prévue du CPER, % dépenses d'investissements |
|-------------|----------------------|---------|---------|---------|---------------------------------------------------------|
| 541,51      | 90,25                | 146,09  | 83,13   | 114,61  | 78,7%                                                   |

Note :

La « dépense annuelle moyenne » correspond au montant de dépense inscrit par la Région dans le CPER initial divisé par 6 (la durée initiale prévue du CPER étant de 6 ans).

*DI : Montants d'investissements tels qu'inscrits au compte « 8 Transports » des comptes administratifs de la Région*

#### 4.8.2.1.2. Réalisation

##### 4.8.2.1.2.1. Montant

| Montant initial (M€) | Montant final (M€) | Évolution | Taux de réalisation |
|----------------------|--------------------|-----------|---------------------|
| 541,51               | 659,97             | + 22%     | 98%                 |

Note : le taux de réalisation correspond aux engagements de la Région estimée en 2025

##### 4.8.2.1.2.2. Synthèse qualitative

Le CPER a fait l'objet de huit avenants successifs, dont sept concernaient le volet mobilité multimodale. Le premier avenant avait pour objectif de coordonner les CPER des trois anciennes Régions à la suite de la réforme territoriale.

Cinq avenants ont conduit à ajuster certains montants prévus au sein des volets multimodaux, à l'échelle de chacune des anciennes Régions. Deux avenants concernaient ainsi l'Aquitaine, deux autres le Poitou-Charentes et un dernier le Limousin. Ces évolutions sont notamment intervenues à la suite des audits réalisés sur l'état des lignes de desserte fine du territoire, lesquels ont conduit à réévaluer les besoins financiers de plusieurs opérations et à en inclure de nouvelles.

Le dernier avenant a permis de prolonger le volet multimodal des CPER jusqu'en 2022 tout en adaptant certaines opérations inscrites au contrat.

Parmi les principales modifications intervenues en cours d'exécution, figure donc l'ajout de nombreux projets relatifs aux lignes de desserte fine du territoire. Les marges de manœuvre financières pour permettre ces opérations ont été trouvées par le report ou l'abandon d'autres opérations, notamment le projet d'électrification de l'étoile de Saintes.

Des ajustements ont également concerné les opérations portuaires et fluviales. Ceux-ci se sont traduits, notamment, par l'ajout de nouvelles opérations sur le port de Bayonne ainsi que par le report des opérations prévues sur le canal latéral à la Garonne.

#### 4.8.2.2. Avenant mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027

##### 4.8.2.2.1. Montants inscrits au CPER initial

##### 4.8.2.2.1.1. Répartition par mode (en M€)

|        | SERM   | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Vélo  | Divers | Total   |
|--------|--------|-------------|---------|------------------|-------|--------|---------|
| Total  | 270,03 | 821,83      | 269,27  | 49,63            | 14,00 | 0,00   | 1424,76 |
| Région | 94,87  | 449,28      | 50,18   | 11,60            | 7,00  |        | 612,93  |
| État   | 175,16 | 372,55      | 219,09  | 38,03            | 7,00  |        | 811,83  |

Note : Tous les CPER ne faisant pas apparaître les financements des tiers dans leur CPER (Départements, EPCI, SNCF Réseau, VNF...), seuls les montants financés par l'État et les Régions apparaissent dans le tableau

##### 4.8.2.2.1.2. Importance par rapport au budget transport de la Région

| Région (M€) | Montant moyen par an | DI 2022 | DI 2023 | Moyenne | Importance prévue du CPER, % dépenses d'investissements |
|-------------|----------------------|---------|---------|---------|---------------------------------------------------------|
| 612,93      | 122,59               | 143,73  | 170,66  | 157,20  | 78,0%                                                   |

Note :

La « dépense annuelle moyenne » correspond au montant de dépense inscrit par la Région dans l'avenant mobilité 2023-2027 divisé par 5 (la durée initiale prévue du CPER étant de 5 ans).

DI : Montants d'investissements tels qu'inscrits au compte « 8 Transports » des comptes administratifs de la Région

##### 4.8.2.2.1.3. Montant par habitant

| Région (M€) | État (M€) | Population (2023) | Montant CPER initial/hab |
|-------------|-----------|-------------------|--------------------------|
| 612,93      | 811,83    | 6 113 384         | 233,06 €                 |

##### 4.8.2.2.2. Description des principes guidant le volet mobilité

L'État et la Région ont recherché une forme d'équité dans la répartition des crédits consacrés au volet ferroviaire du CPER.

Le CPER se caractérise également par l'inscription et la mise en œuvre rapide de plusieurs projets relatifs aux véloroutes ainsi qu'aux SERM.

Certaines opérations inscrites dans le contrat s'inscrivent toutefois dans des projets plus larges engagés dans les précédents CPER :

- Concernant le volet ferroviaire, c'est notamment le cas des travaux sur la ligne Niort – Saintes, désormais achevés, ainsi que de la première phase du projet Poitiers – Limoges, aujourd'hui terminée.
- Pour le transport maritime, les travaux du port de La Rochelle ont été inscrits et rapidement engagés.
- Pour le réseau routier, les travaux sur RN141 sont achevés.

S'agissant des lignes de desserte fine du territoire, les lignes financées intégralement par la Région à la suite de la signature du protocole Philizot ont été inscrites au CPER. C'est notamment le cas de la ligne Thouars – Bressuire. En revanche, le Préfet n'a pas accepté que figurent dans le CPER des projets de réouverture de lignes, notamment concernant la liaison Oloron – Bedous.

L'État a pris à sa charge l'aménagement de la ligne Niort – Saintes afin qu'elle puisse constituer un itinéraire de substitution pour l'autoroute ferroviaire Cherbourg – Mouguerre.

Les services de l'État ont refusé d'intégrer au contrat des opérations relatives à des rénovations à mi-vie de matériel roulant, à l'acquisition de nouveaux matériels ou encore à l'aménagement de sites de maintenance et de remisage, y compris lorsqu'ils présentaient un lien direct avec les projets de Services Express Régionaux Métropolitains.

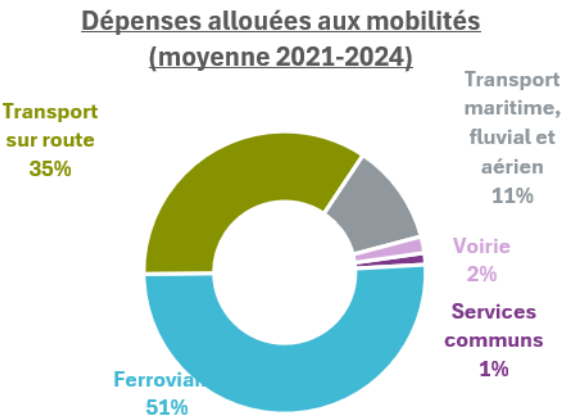
## 4.9. Région Occitanie

### 4.9.1. Moyens financiers alloués par la Région

#### 4.9.1.1. Le poids des mobilités dans le budget de la Région

De 2021 à 2024, la Région Occitanie a affecté en moyenne 1019M€, soit 171€/ habitant, à la mobilité dont 707M€ en fonctionnement et 312M€ en investissement. Cela représente 30% du budget de la Région

Le ferroviaire représente le premier poste de dépenses de la Région Occitanie en matière de mobilité, suivi par le transport sur route.



#### 4.9.1.2. Analyses thématiques

##### 4.9.1.2.1. Le ferroviaire

- Offre et fréquentation :

| en Millions                              | 2021     | 2022     | 2023     | 2024     |
|------------------------------------------|----------|----------|----------|----------|
| Offre réalisée - km commerciaux          | 15,37    | 15,49    | 14,65    | 16,09    |
| fréquentation - passagers km transportés | 1 072,28 | 1 303,76 | 1 513,56 | 1 631,91 |

source : ART

- Les dépenses et recettes de fonctionnement :

Les dépenses de fonctionnement sont presque exclusivement composées de l'exploitation du réseau, via une participation à la SNCF. A compter de 2023, la Région a fait évoluer sa convention TER et perçoit directement l'ensemble des recettes issues de l'exploitation du réseau.

| Fonctionnement - M€                                               | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|-------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                                                   | <b>353,9</b> | <b>334,1</b> | <b>365,5</b> | <b>336,1</b> |
| Transport ferroviaire de voyageurs                                | 353,7        | 334,0        | 365,2        | 335,4        |
| Exploitation du réseau                                            | 353,1        | 333,0        | 364,3        | 334,6        |
| Autres                                                            | 0,6          | 1,0          | 0,9          | 0,8          |
| Gares et autres infrastructures ferroviaires                      | 0,1          | 0,1          | 0,3          | 0,7          |
| Fret ferroviaire                                                  | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <b>Recettes</b>                                                   | <b>204,8</b> | <b>220,8</b> | <b>218,5</b> | <b>244,0</b> |
| Transport ferroviaire de voyageurs                                | 0,9          | 6,4          | 2,7          | 25,5         |
| Recettes compensation services régionaux Transport Ferroviaires : |              |              |              |              |
| TICPE Grenelle                                                    | 55,8         | 56,3         | 54,2         | 53,9         |
| Autres                                                            | 0,2          | 0,0          | 0,0          | 0,1          |

Les recettes de fonctionnement couvrent en moyenne 68% des dépenses. Elles reposent essentiellement sur la compensation de l'État et la TICPE Grenelle.

- **Investissement :**

Les dépenses d'investissement sont composées, en premier lieu de renouvellement pour le matériel roulant puis de régénération de voies. Ces deux postes constituent la grande majorité des dépenses d'investissement.

| Investissement - M€                   | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|---------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                       | <b>173,3</b> | <b>149,0</b> | <b>176,5</b> | <b>163,8</b> |
| <i>dont matériel roulant</i>          | 89,3         | 80,8         | 89,3         | 79,5         |
| <i>dont Lignes Grande Vitesse</i>     | 3,3          | 7,2          | 21,2         | 6,8          |
| <i>dont voie ferrées régénération</i> | 77,3         | 40,4         | 60,1         | 66,5         |
| <i>dont centres de maintenance</i>    | 0,5          | 0,0          | 0,6          | 0,6          |
| <i>dont gares</i>                     | 3,0          | 20,5         | 5,1          | 10,1         |
| Fret ferroviaire                      | 0,0          | 0,0          | 0,1          | 0,3          |
| <b>Recettes</b>                       | <b>9,3</b>   | <b>12,5</b>  | <b>4,2</b>   | <b>9,6</b>   |
| <i>Subventions Etat</i>               | 4,8          | 9,5          | 0,9          | 0,4          |
| <i>Subventions Europe</i>             | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <i>Subventions département</i>        | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <i>Subventions communes/EPCI</i>      | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <i>Autres</i>                         | 4,5          | 3,0          | 3,3          | 9,2          |

En 2024, la Région a réalisé un apport de 20M€ dans le cadre de la création de La Société Publique Interrégionale Pour Les Investissements En Faveur Des Transports (société de portage pour l'investissement sur le ferroviaire) et par la perception de 474M€ de droits d'entrée en recettes d'investissement, dont les flux exceptionnels ont ici été retraités.

#### 4.9.1.2.2. Le transport de voyageurs sur route

##### 4.9.1.2.2.1. Le transport scolaire

- **Fréquentation :**

| en Millions                          | 2021   | 2022   | 2023   | 2024   |
|--------------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Nombre d'élèves (effectifs inscrits) | 0,1725 | 0,1767 | 0,1865 | 0,1952 |

- **Fonctionnement :**

Les dépenses de transport scolaire s'élèvent en moyenne à 202M€/an, en hausse de +14% sur la période.

| Fonctionnement - M€                        | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|--------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                            | <b>190,4</b> | <b>192,1</b> | <b>207,0</b> | <b>216,9</b> |
| <i>Prestation de services</i>              | 100,2        | 121,8        | 133,9        | 135,6        |
| <i>Contributions et participations</i>     | 90,2         | 70,2         | 73,1         | 81,3         |
| <i>Autres</i>                              | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <b>Recettes liées à l'activité</b>         | <b>9,4</b>   | <b>7,8</b>   | <b>6,0</b>   | <b>6,7</b>   |
| <i>Produit des services (tarification)</i> | 1,1          | 1,1          | 1,1          | 1,2          |
| <i>Subventions Communes et EPCI</i>        | 7,3          | 5,9          | 4,3          | 4,8          |
| <i>Autres</i>                              | 1,0          | 0,8          | 0,6          | 0,8          |

Pour assurer le fonctionnement de cette

activité, la Région recourt essentiellement à des prestataires privés via des contrats de prestation de service.

Les recettes (participations familles et subventions communes/EPCI) couvrent moins de 4% des dépenses.

- **Investissements :** La Région ne porte pas directement les investissements relatifs au transport scolaire (acquisition matériel roulant notamment) portés par les prestataires.

##### 4.9.1.2.2.2. Le transport public de voyageurs sur route (réseau autocars)

- **Fréquentation :**

| en Millions                                          | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  |
|------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Scolaires (en nombre d'élèves) sur lignes régulières | 3,248 | 2,999 | 3,619 | 3,761 |
| Commerciaux (en nombre d'usagers)                    | 6,193 | 7,316 | 7,734 | 7,815 |

- **Fonctionnement**

Les dépenses de transport public sur route s'élèvent en moyenne à 136M€/an, en hausse de +21% sur la période. Elles sont composées majoritairement de rémunérations d'exploitants et de participations/ contributions.

- **Investissements :** La Région investit en moyenne 4,6M€/an en matière de transport de voyageurs sur route, ventilés de la manière présentée ci contre :

| Fonctionnement - M€                        | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|--------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                            | <b>122,5</b> | <b>133,7</b> | <b>139,5</b> | <b>148,6</b> |
| Transport sur route                        | 122,5        | 133,7        | 139,5        | 148,6        |
| <i>Prestation de services</i>              | 82,1         | 95,1         | 98,9         | 104,9        |
| <i>Contributions et participations</i>     | 40,4         | 38,6         | 40,6         | 43,7         |
| <i>Autres</i>                              | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| Infrastructures routières                  | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <b>Recettes liées à l'activité</b>         | <b>9,4</b>   | <b>9,5</b>   | <b>10,9</b>  | <b>12,1</b>  |
| Transport sur route                        | 9,4          | 9,5          | 10,9         | 12,1         |
| <i>Produit des services (tarification)</i> | 3,9          | 8,3          | 10,1         | 9,0          |
| <i>Autres</i>                              | 5,5          | 1,2          | 0,8          | 3,2          |
| Infrastructures routières                  | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |

| Investissement - M€                    | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       |
|----------------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Dépenses</b>                        | <b>1,8</b> | <b>9,1</b> | <b>3,1</b> | <b>4,4</b> |
| <i>dont matériel roulant</i>           | 1,6        | 5,6        | 1,1        | 1,4        |
| <i>dont autres (Dépôt autocars)</i>    | 0,2        | 3,1        | 0,0        | 0,0        |
| <i>dont autres (Station hydrogène)</i> |            |            |            | 1,1        |
| <i>dont autres (Billettique)</i>       | 0,0        | 0,4        | 2,0        | 1,9        |

#### 4.9.1.2.2.3. Les flux issus (+/-) avec les départements à la suite du transfert des compétences transports scolaire et interurbain en 2017

Les recettes nettes issues des transferts de compétences s'élèvent en moyenne à 340M€/an, en hausse de +13% sur la période, portée par la progression de la CVAE/TVA. La Région verse par ailleurs des attributions de compensation nettes à certains départements.

| Fonctionnement scolaire et urbain - en M€                     | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  |
|---------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Recettes nettes Transports scolaires et interurbains          | 324,6 | 353,6 | 363,9 | 368,1 |
| - CVAE (intégrée dans la TVA) transférée par les départements | 341,7 | 370,7 | 381,0 | 385,2 |
| - Attributions de compensation versées par les départements   | 60,8  | 60,8  | 60,8  | 60,8  |
| - Attributions de compensation versée par la Région           | -77,9 | -77,9 | -77,9 | -77,9 |

**4.9.1.2.3. Transports fluvial, maritime, aérien****4.9.1.2.3.1. Transports maritimes et ports**

La Région assure la gestion en régie de deux ports : Port-la-Nouvelle et le port de Sète. Les dépenses de fonctionnement portuaire s'élèvent en moyenne à 11,5M€/an.

Les recettes d'exploitation des ports (droits de port, redevances) couvrent une partie des dépenses de fonctionnement

Les investissements portuaires ont été très importants sur 2021-2022, principalement pour l'extension de Port-la-Nouvelle et les travaux SEMOP.

| Fonctionnement - M€ | 2021        | 2022        | 2023        | 2024        |
|---------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Dépenses</b>     | <b>16,4</b> | <b>14,6</b> | <b>22,3</b> | <b>14,5</b> |
| Transport Fluvial   | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| Transport Maritime  | 11,1        | 9,0         | 16,2        | 9,8         |
| Transport Aérien    | 5,2         | 5,6         | 6,1         | 4,7         |
| Autres              | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| <b>Recettes</b>     | <b>1,7</b>  | <b>3,3</b>  | <b>4,3</b>  | <b>5,1</b>  |
| Transport Fluviales | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| Transport Maritime  | 1,3         | 3,0         | 4,0         | 3,1         |
| Transport Aérien    | 0,4         | 0,3         | 0,3         | 2,0         |
| Autres              | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |

| Investissement - M€            | 2021         | 2022         | 2023        | 2024        |
|--------------------------------|--------------|--------------|-------------|-------------|
| <b>Dépenses</b>                | <b>108,5</b> | <b>162,0</b> | <b>89,0</b> | <b>46,9</b> |
| Transport Fluvial              | 0,1          | 0,3          | 0,0         | 0,0         |
| Transport Maritime             | 101,0        | 150,6        | 85,2        | 42,3        |
| Transport Aérien               | 7,4          | 11,1         | 3,8         | 4,7         |
| Autres                         | 0,0          | 0,0          | 0,0         | 0,0         |
| <b>Recettes</b>                | <b>4,7</b>   | <b>26,9</b>  | <b>14,6</b> | <b>10,8</b> |
| Subventions Etat               | 0,8          | 22,1         | 5,5         | 6,0         |
| Subventions Europe             | 0,0          | 0,0          | 4,3         | 0,0         |
| Subventions département / EPCI | 3,9          | 4,8          | 4,8         | 4,8         |

**4.9.1.2.3.2. Transport aérien et aéroports**

La Région contribue au financement de plusieurs aéroports régionaux via des syndicats mixtes (Tarbes, Perpignan, Rodez, Castres-Mazamet) et est propriétaire de l'aéroport de Carcassonne, dont elle finance directement les investissements.

Les investissements aéroportuaires totaux s'élèvent en moyenne à 8M€/an, dont 3M€ pour Carcassonne et 3,8M€ en moyenne pour les syndicats mixtes.

**4.9.1.2.4. Voirie**

En matière de voirie Les dépenses de voirie s'élèvent en moyenne à 18,7M€/an en investissement.

**4.9.1.2.5. Autres actions en matière de mobilités**

La Région a identifié des actions en matière de liaisons multimodales et circulation douce.

| Fonctionnement - M€   | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|-----------------------|------|------|------|------|
| Liaisons multimodales | 0,5  | 0,5  | 0,6  | 0,6  |
| Investissement - M€   | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| Liaisons multimodales | 10,0 | 2,6  | 0,9  | 2,5  |
| Circulations douces   | 0,0  | 0,0  | 0,1  | 0,7  |

| Fonctionnement - M€   | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       |
|-----------------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Dépenses</b>       | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> | <b>0,1</b> | <b>0,2</b> |
| Aides au co-voiturage | 0,0        | 0,0        | 0,1        | 0,2        |

| Investissement - M€                                       | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       |
|-----------------------------------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Dépenses</b>                                           | <b>7,0</b> | <b>7,8</b> | <b>8,2</b> | <b>7,8</b> |
| Aides à la réalisation de pistes cyclables                | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,2        |
| Aides itinéraires cyclables tourisme                      | 1,0        | 0,8        | 1,3        | 2,4        |
| Acquisition station vélo hydrogène                        | 0,2        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Acquisition flotte vélos (expérimentation lycées + gares) | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,4        |
| Aide à l'achat de vélos à assistance électrique           | 3,3        | 4,2        | 3,1        | 1,0        |
| Aide à l'achat de véhicules électriques                   | 2,4        | 2,8        | 3,8        | 3,8        |

Elle finance également un certain nombre d'actions en faveur des mobilités, en dehors des dépenses strictement liées au transport.

#### 4.9.1.3. Synthèse chiffrée

| En M€                                 | Fonctionnement (exploitation) |              |              |              |
|---------------------------------------|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| Dépenses                              | 2021                          | 2022         | 2023         | 2024         |
| Services communs                      | 1,0                           | 13,8         | 0,9          | 1,0          |
| Ferroviaire                           | 353,9                         | 334,1        | 365,5        | 336,1        |
| Transport sur route                   | 312,8                         | 325,7        | 346,5        | 365,5        |
| Transport maritime, fluvial et aérien | 16,4                          | 14,6         | 22,3         | 14,5         |
| Voirie                                | 0,0                           | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| Autres actions                        | 0,5                           | 0,5          | 0,7          | 0,7          |
| <b>Total</b>                          | <b>684,5</b>                  | <b>688,7</b> | <b>736,0</b> | <b>717,8</b> |

| Investissement |              |              |              |
|----------------|--------------|--------------|--------------|
| 2021           | 2022         | 2023         | 2024         |
| 10,2           | 8,7          | 9,1          | 8,5          |
| 173,3          | 149,0        | 176,5        | 163,8        |
| 1,8            | 9,1          | 3,1          | 4,4          |
| 108,5          | 162,0        | 89,0         | 46,9         |
| 16,9           | 27,6         | 3,0          | 27,3         |
| 17,0           | 10,4         | 9,2          | 11,0         |
| <b>327,8</b>   | <b>366,7</b> | <b>290,0</b> | <b>262,0</b> |

| Recettes                              | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|---------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Services communs                      | 0,0          | 0,0          | 0,1          | 0,0          |
| Ferroviaire                           | 204,8        | 220,8        | 218,5        | 244,0        |
| Transport sur route                   | 343,4        | 370,9        | 380,8        | 387,0        |
| Transport maritime, fluvial et aérien | 1,7          | 3,3          | 4,3          | 5,1          |
| Voirie                                | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| autres actions                        | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <b>Total</b>                          | <b>549,9</b> | <b>595,1</b> | <b>603,8</b> | <b>636,1</b> |

| 2021        | 2022        | 2023        | 2024        |
|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,1         |
| 9,3         | 12,5        | 4,2         | 9,6         |
| 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| 4,7         | 26,9        | 14,6        | 10,8        |
| 0,3         | 0,2         | 1,6         | 1,0         |
| 0,0         | 0,1         | 0,0         | 0,0         |
| <b>14,4</b> | <b>39,7</b> | <b>20,4</b> | <b>21,5</b> |

## 4.9.2. La réalisation des CPER

### 4.9.2.1. Volet mobilités du CPER 2015-2022

#### 4.9.2.1.1. Montants inscrits aux CPER initiaux

##### 4.9.2.1.1.1. Répartition par mode (en M€)

| Languedoc | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Autres | Total  |
|-----------|-------------|---------|------------------|--------|--------|
| Total     | 120,54      | 110,52  | 60,00            | 3,00   | 294,05 |
| Région    | 70,34       | 23,72   | 60,00            | 1,50   | 155,55 |
| État      | 50,20       | 86,80   |                  | 1,50   | 138,50 |

| Midi-Pyrénées | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Autres | Total  |
|---------------|-------------|---------|------------------|--------|--------|
| Total         | 245,16      | 349,62  | 0,00             | 0,00   | 594,79 |
| Région        | 140,72      | 102,60  |                  |        | 243,33 |
| État          | 104,44      | 247,02  |                  |        | 351,46 |

| Occitanie | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Autres | Total  |
|-----------|-------------|---------|------------------|--------|--------|
| Total     | 365,70      | 460,14  | 60,00            | 3,00   | 888,84 |
| Région    | 211,06      | 126,32  | 60,00            | 1,50   | 398,88 |
| État      | 154,64      | 333,82  | 0,00             | 1,50   | 489,96 |

Note : Tous les CPER ne faisant pas apparaître les financements des tiers dans leur CPER (Départements, EPCI, SNCF Réseau, VNF...), seuls les montants financés par l'État et les Régions apparaissent dans le tableau

#### 4.9.2.1.1.2. Montant par habitant

| Région (M€) | État (M€) | Population (2015) | Montant CPER initial/hab |
|-------------|-----------|-------------------|--------------------------|
| 398,88      | 489,96    | 5 774 185         | 153,93 €                 |

#### 4.9.2.1.1.3. Importance par rapport au budget transport de la Région

| Région (M€) | Montant moyen par an | DI 2014 | DI 2015 | Moyenne | Importance prévue du CPER, % dépenses d'investissement |
|-------------|----------------------|---------|---------|---------|--------------------------------------------------------|
| 398,88      | 66,48                | 309,08  | 230,36  | 269,72  | 24,6%                                                  |

Note :

La « dépense annuelle moyenne » correspond au montant de dépense inscrit par la Région dans le CPER initial divisé par 6 (la durée initiale prévue du CPER étant de 6 ans).

*DI : Montants d'investissements tels qu'inscrits au compte « 8 Transports » des comptes administratifs de la Région*

#### 4.9.2.1.2. Réalisation

##### 4.9.2.1.2.1. Montant

| Montant initial (M€) | Montant final (M€) | Évolution | Taux de réalisation |
|----------------------|--------------------|-----------|---------------------|
| 398,88               | 506,22             | + 27%     | Non disponible      |

##### 4.9.2.1.2.2. Synthèse qualitative

Le CPER a fait l'objet de six avenants successifs, répartis à parts égales entre les deux anciennes Régions avant leur fusion.

Le premier avenant avait pour objectif de prendre en compte les priorités résultant de la fusion des deux anciennes Régions. Le deuxième visait à réajuster les crédits afin de permettre le bon achèvement des projets engagés et d'optimiser la consommation des crédits de l'État avant la fin de l'année 2020. Enfin, le troisième avenant a prolongé de deux années la durée du volet mobilité des CPER tout en procédant à un nouveau réajustement des montants des opérations afin de garantir leur achèvement et d'optimiser la consommation des crédits de l'État à l'horizon 2022.

Concernant la réalisation des opérations initialement prévues, plusieurs projets se sont révélés insuffisamment définis ou étudiés lors de leur inscription au CPER. À titre d'exemple, le projet de doublement partiel de certaines voies ferrées s'est avéré beaucoup plus complexe qu'anticipé. Les études réalisées ont mis en évidence que chaque opération de doublement nécessitait la création d'un poste d'aiguillage informatique, représentant un coût estimé à environ 15 millions d'euros. Dès lors, ce qui devait initialement constituer une opération de doublement limitée et peu coûteuse s'est transformé en projet techniquement lourd et financièrement beaucoup plus important. Par ailleurs, alors que SNCF Réseau avait initialement soutenu l'inscription d'installations permanentes de contre-sens au CPER, le gestionnaire d'infrastructure a finalement revu sa position en considérant que ces équipements n'étaient pas nécessaires.

Certaines opérations ont également connu des dépassements financiers très importants, réduisant d'autant les capacités de financement d'autres projets inscrits au contrat. C'est notamment le cas des opérations Alès – Langogne et du Train Jaune. D'autres projets ont vu leur coût fortement réévalué à la hausse à la suite des études réalisées, ce qui a finalement empêché leur mise en œuvre dans le cadre du CPER 2015-2022.

Au global, le montant total de l'enveloppe inscrite par la Région au CPER a fortement augmenté, principalement en raison de l'intégration de nombreuses opérations relatives aux

lignes de desserte fine du territoire afin d'éviter leur fermeture. À cet égard, il convient de noter que les projets de réouverture des lignes Montréjeau – Luchon et de la rive droite du Rhône n'apparaissent pas, ou seulement de manière très partielle, dans le CPER.

#### 4.9.2.2. Avenant mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027

##### 4.9.2.2.1. Montants inscrits au CPER initial

##### 4.9.2.2.1.1. Répartition par mode (en M€)

|        | SERM   | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Vélo  | Divers | Total   |
|--------|--------|-------------|---------|------------------|-------|--------|---------|
| Total  | 162,00 | 660,10      | 336,00  |                  | 30,00 |        | 1188,10 |
| Région | 81,00  | 331,60      | 105,00  |                  | 15,00 |        | 532,60  |
| État   | 81,00  | 328,50      | 231,00  |                  | 15,00 |        | 655,50  |

Note : Tous les CPER ne faisant pas apparaître les financements des tiers dans leur CPER (Départements, EPCI, SNCF Réseau, VNF...), seuls les montants financés par l'État et les Régions apparaissent dans le tableau

##### 4.9.2.2.1.2. Importance par rapport au budget transport de la Région

| Région (M€) | Montant moyen par an | DI 2022 | DI 2023 | Moyenne | Importance prévue du CPER, % dépenses d'investissement |
|-------------|----------------------|---------|---------|---------|--------------------------------------------------------|
| 532,60      | 106,52               | 324,63  | 268,18  | 296,40  | 35,9%                                                  |

Note :

La « dépense annuelle moyenne » correspond au montant de dépense inscrit par la Région dans l'avenant mobilité 2023-2027 divisé par 5 (la durée initiale prévue du CPER étant de 5 ans).

DI : Montants d'investissements tels qu'inscrits au compte « 8 Transports » des comptes administratifs de la Région

##### 4.9.2.2.1.3. Montant par habitant

| Région (M€) | État (M€) | Population (2023) | Montant CPER initial/hab |
|-------------|-----------|-------------------|--------------------------|
| 532,60      | 655,50    | 6 080 731         | 195,39 €                 |

##### 4.9.2.2.2. Description des principes guidant le volet mobilité

Les négociations relatives au CPER ont été conduites avec l'objectif d'afficher une parité des financements entre l'État et la Région, hors volet routier.

Le financement des grands projets ferroviaires, notamment les Grands Projets du Sud-Ouest (GPSO) et la Ligne Nouvelle Montpellier – Perpignan (LNMP), n'apparaît pas directement dans le CPER. Ces opérations sont en effet financées par l'intermédiaire de sociétés dédiées. Seules les études associées à ces projets figurent dans les montants inscrits au CPER.

En dehors de certaines opérations routières, le principe retenu consistait à ne faire apparaître dans le contrat que des opérations cofinancées par l'État et la Région.

Dans cette logique, les deux lignes de desserte fine du territoire financées intégralement par la Région dans le cadre du protocole Philizot, à savoir Montréjeau – Luchon et Alès – Bessèges, ne figurent pas dans le CPER. Il en va de même pour la seconde phase du projet de réouverture au trafic voyageurs de la rive droite du Rhône, correspondant notamment à la réouverture de gares. De la même manière, les lignes de desserte fine du territoire réintégrées au réseau structurant, et donc financées intégralement par l'État et SNCF Réseau, n'apparaissent pas dans le CPER.

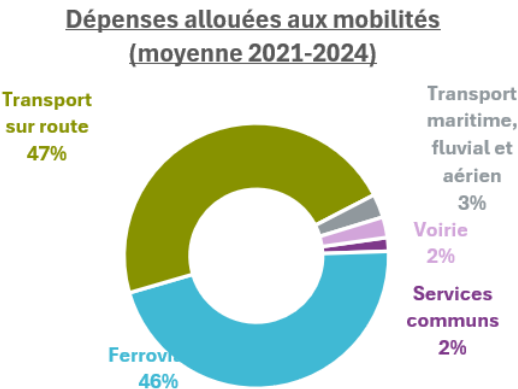
## 4.10. Région Pays de la Loire

### 4.10.1. Les moyens financiers alloués par la Région

#### 4.10.1.1. Le poids des mobilités dans le budget de la Région

De 2021 à 2024, la Région Pays de La Loire a affecté en moyenne 510M€ soit 133€/ habitant à la mobilité dont 424M€ en fonctionnement et 86M€ en investissement. Cela représente 29% du budget de la Région, soit son premier poste de dépenses.

Les dépenses sont essentiellement tournées vers le ferroviaire, qui représente le premier poste de dépenses et le transport sur route.



#### 4.10.1.2. Analyses thématiques

##### 4.10.1.2.1. Le ferroviaire

- offre et fréquentation :

| en Millions                              | 2021   | 2022     | 2023     | 2024     |
|------------------------------------------|--------|----------|----------|----------|
| Offre réalisée - km commerciaux          | 11,04  | 11,49    | 11,08    | 11,89    |
| fréquentation - passagers km transportés | 786,26 | 1 009,38 | 1 150,46 | 1 266,61 |

source : ART

- Les dépenses et recettes de fonctionnement :

Les dépenses de fonctionnement s'élèvent à 172M€/an en moyenne. Elles sont presque exclusivement composées de l'exploitation du réseau, via une participation à la SNCF.

Les recettes de fonctionnement reposent essentiellement sur la compensation de l'État (TVA/DGD) et TICPE Grenelle.

| Fonctionnement - M€                                               | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|-------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                                                   | <b>178,0</b> | <b>175,5</b> | <b>166,2</b> | <b>168,1</b> |
| Transport ferroviaire de voyageurs                                | 177,1        | 174,3        | 166,1        | 168,1        |
| Exploitation du réseau                                            | 174,6        | 171,7        | 162,7        | 165,3        |
| Autres                                                            | 2,5          | 2,6          | 3,4          | 2,8          |
| Gares et autres infrastructures ferroviaires                      | 0,9          | 1,2          | 0,1          | 0,0          |
| Fret ferroviaire                                                  | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <b>Recettes</b>                                                   | <b>113,6</b> | <b>125,9</b> | <b>131,6</b> | <b>139,8</b> |
| Transport ferroviaire de voyageurs                                | 4,4          | 8,1          | 13,5         | 21,0         |
| Recettes compensation services régionaux Transport Ferroviaires : | 72,5         | 77,2         | 78,9         | 80,3         |
| TICPE Grenelle                                                    | 36,6         | 40,5         | 39,0         | 38,5         |
| Autres                                                            | 0,0          | 0,0          | 0,3          | 0,0          |

Les recettes directes liées à l'activité ferroviaire correspondent à la tarification Aléop, mais fondu dans l'ensemble des produits et services. La Région perçoit également des recettes pour la partie ouverte à la concurrence (avec SNCF Loire Océan).

- **Investissement :**

Les dépenses d'investissement représentent 62M€/an. Il s'agit quasi exclusivement de subventions versées. Pour la régénération et acquisition de matériel roulant.

Les recettes en parallèle sont modestes.

| Investissement - M€              | 2021        | 2022        | 2023        | 2024        |
|----------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Dépenses</b>                  | <b>58,6</b> | <b>52,7</b> | <b>64,5</b> | <b>73,0</b> |
| Voyageurs et gares               | 58,6        | 52,7        | 64,5        | 73,0        |
| <i>Dépenses d'équipement</i>     | 0,0         | 0,0         | 0,5         | 2,8         |
| <i>Subventions versées</i>       | 58,5        | 52,2        | 64,0        | 70,2        |
| <i>Autres</i>                    | 0,1         | 0,5         | 0,0         | 0,0         |
| Fret ferroviaire                 | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| <b>Recettes</b>                  | <b>5,8</b>  | <b>6,6</b>  | <b>6,5</b>  | <b>1,4</b>  |
| <i>Subventions Etat</i>          | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| <i>Subventions Europe</i>        | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| <i>Subventions département</i>   | 0,0         | 0,0         | 1,3         | 0,0         |
| <i>Subventions communes/EPCI</i> | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| <i>Autres</i>                    | 5,8         | 6,6         | 5,2         | 1,4         |

#### 4.10.1.2.2. Le transport de voyageurs sur route

##### 4.10.1.2.2.1. Le transport scolaire

- **Fonctionnement :**

Les dépenses de transport scolaire s'élèvent en moyenne à 161M€/an, en hausse de +18% sur la période. mobilité).

| Fonctionnement - M€                        | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|--------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                            | <b>148,8</b> | <b>158,1</b> | <b>162,3</b> | <b>175,5</b> |
| <i>Prestation de services</i>              | 113,0        | 123,9        | 134,2        | 141,7        |
| <i>Contributions et participations</i>     | 27,6         | 27,7         | 25,6         | 30,1         |
| <i>Autres</i>                              | 8,2          | 6,5          | 2,5          | 3,8          |
| <b>Recettes liées à l'activité</b>         | <b>25,0</b>  | <b>18,9</b>  | <b>26,2</b>  | <b>23,4</b>  |
| <i>Produit des services (tarification)</i> | 16,8         | 13,7         | 21,7         | 18,6         |
| <i>Subventions Communes et EPCI</i>        | 5,2          | 2,9          | 1,3          | 0,4          |
| <i>Autres</i>                              | 3,0          | 2,3          | 3,2          | 4,4          |

Pour assurer le fonctionnement de cette activité, la Région recourt essentiellement à des prestataires privés et contribue à des AOM (autorités organisatrices de mobilité).

Les recettes (participations familles, subventions communes/EPCI) couvrent environ 15% des dépenses.

- **Investissements :** La Région ne porte pas directement les investissements relatifs au transport scolaire (acquisition matériel roulant notamment) portés par les prestataires.

##### 4.10.1.2.2.2. Le transport public de voyageurs sur route (réseau autocars)

- **Fonctionnement :**

Les dépenses de transport sur route s'élèvent en moyenne à 76M€/an, en hausse marquée de +34% sur la période.

| Fonctionnement - M€                        | 2021        | 2022        | 2023        | 2024        |
|--------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Dépenses</b>                            | <b>64,5</b> | <b>70,5</b> | <b>81,8</b> | <b>86,5</b> |
| Transport sur route                        | 64,5        | 70,5        | 81,8        | 86,5        |
| <i>Prestation de services</i>              | 36,6        | 39,5        | 42,9        | 44,5        |
| <i>Contributions et participations</i>     | 25,8        | 28,5        | 37,2        | 39,3        |
| <i>Autres</i>                              | 2,1         | 2,5         | 1,7         | 2,7         |
| Infrastructures routières                  | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| <b>Recettes liées à l'activité</b>         | <b>8,4</b>  | <b>8,7</b>  | <b>9,8</b>  | <b>10,9</b> |
| Transport sur route                        | 8,4         | 8,7         | 9,8         | 10,9        |
| <i>Produit des services (tarification)</i> | 5,3         | 5,9         | 8,5         | 8,2         |
| <i>Autres</i>                              | 3,0         | 2,8         | 1,3         | 2,7         |
| Infrastructures routières                  | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |

Pour assurer le fonctionnement de cette activité, la Région recourt essentiellement à des prestataires privés et contribue à des OAM (autorités organisatrices de mobilité).  
Les recettes couvrent environ 12% des dépenses de fonctionnement.

- **Investissements** : les investissements sont mineurs, de l'ordre de 0.8M€ par an.

#### 4.10.1.2.2.3. Les flux issus (+/-) avec les départements à la suite du transfert des compétences transports scolaire et interurbain en 2017

Les recettes nettes issues des transferts de compétences sont en hausse sur la période, portées par la progression de la part TVA anciennement CVAE.

| Fonctionnement scolaire et urbain - en M€                     | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  |
|---------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Recettes nettes Transports scolaires et interurbains          | 191,3 | 211,9 | 219,2 | 222,2 |
| - CVAE (intégrée dans la TVA) transférée par les départements | 242,3 | 262,8 | 270,1 | 273,1 |
| - Attributions de compensation versées par les départements   | 0,0   | 0,0   | 0,0   | 0,0   |
| - Attributions de compensation versée par la Région           | -50,9 | -50,9 | -50,9 | -50,9 |

#### 4.10.1.2.3. Transports fluvial, maritime, aérien

##### 4.10.1.2.3.1. Transports maritimes et ports

La Région Pays de la Loire témoigne de dépenses marquées en matière maritime, en fonctionnement : exploitation des liaisons entre continent et l'île d'Yeu, en lien avec le département de la Vendée.

En investissement, les dépenses sont tournées vers la construction d'un bateau et en soutien au grand port de Nantes-Saint Nazaire.

En parallèle, la Région a bénéficié de recettes de l'État, notamment en 2022 dans le cadre du plan de relance, pour la construction d'un bateau.

| Fonctionnement - M€ | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       |
|---------------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Dépenses</b>     | <b>5,1</b> | <b>3,8</b> | <b>7,9</b> | <b>7,3</b> |
| Transport Fluvial   | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Transport Maritime  | 5,1        | 3,7        | 7,8        | 7,2        |
| Transport Aérien    | 0,0        | 0,0        | 0,1        | 0,0        |
| Autres              | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| <b>Recettes</b>     | <b>1,3</b> | <b>1,0</b> | <b>1,4</b> | <b>1,2</b> |
| Transport Fluviales | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Transport Maritime  | 1,3        | 1,0        | 1,4        | 1,2        |
| Transport Aérien    | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Autres              | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |

| Investissement - M€       | 2021        | 2022        | 2023       | 2024       |
|---------------------------|-------------|-------------|------------|------------|
| <b>Dépenses</b>           | <b>12,9</b> | <b>12,1</b> | <b>8,0</b> | <b>4,2</b> |
| Transport Fluvial         | 0,0         | 0,0         | 0,0        | 0,0        |
| Transport Maritime        | 12,9        | 12,1        | 8,0        | 4,2        |
| Transport Aérien          | 0,0         | 0,0         | 0,0        | 0,0        |
| Autres                    | 0,0         | 0,0         | 0,0        | 0,0        |
| <b>Recettes</b>           | <b>2,7</b>  | <b>4,8</b>  | <b>0,0</b> | <b>1,9</b> |
| Subventions Etat          | 2,7         | 4,8         | 0,0        | 1,9        |
| Subventions Europe        | 0,0         | 0,0         | 0,0        | 0,0        |
| Subventions département   | 0,0         | 0,0         | 0,0        | 0,0        |
| Subventions communes/EPCI | 0,0         | 0,0         | 0,0        | 0,0        |
| Autres                    | 0,0         | 0,0         | 0,0        | 0,0        |

**4.10.1.2.3.2. Transport aérien et aéroports**

La Région Pays de la Loire ne témoigne pas de dépenses marquées en la matière

**4.10.1.2.4. Voirie**

En matière de voirie, es dépenses s'élèvent à 12M€ par an, tournés vers l'investissement.

**4.10.1.2.5. autres actions en matière de transports**

Par ailleurs, la Région réalise des dépenses en matière d'incitation au covoiturage.

| Fonctionnement - M€             | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       |
|---------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Dépenses</b>                 | <b>0,3</b> | <b>2,1</b> | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> |
| Autres (incitation covoiturage) | 0,3        | 2,1        | 0,0        | 0,0        |

**4.10.1.3. Synthèse chiffrée**

| En M€                                 | Fonctionnement (exploitation) |              |              |              | Investissement |             |             |             |
|---------------------------------------|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|----------------|-------------|-------------|-------------|
| Dépenses                              | 2021                          | 2022         | 2023         | 2024         | 2021           | 2022        | 2023        | 2024        |
| Services communs                      | 4,7                           | 5,4          | 11,6         | 11,5         | 0,0            | 0,0         | 0,5         | 0,3         |
| Ferroviaire                           | 178,0                         | 175,5        | 166,2        | 168,1        | 58,6           | 52,7        | 64,5        | 73,0        |
| Transport sur route                   | 213,4                         | 228,6        | 244,0        | 262,0        | 0,8            | 1,1         | 1,8         | 2,0         |
| Transport maritime, fluvial et aérien | 5,1                           | 3,8          | 7,9          | 7,3          | 12,9           | 12,1        | 8,0         | 4,2         |
| Voirie                                | 0,1                           | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 19,9           | 14,9        | 11,3        | 4,5         |
| Autres actions                        | 0,3                           | 2,1          | 0,0          | 0,0          | 0,0            | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| <b>Total</b>                          | <b>401,6</b>                  | <b>415,4</b> | <b>429,7</b> | <b>448,9</b> | <b>92,1</b>    | <b>80,8</b> | <b>86,1</b> | <b>84,1</b> |

| Recettes                              | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         | 2021       | 2022        | 2023       | 2024       |
|---------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|-------------|------------|------------|
| Services communs                      | 0,2          | 0,2          | 0,2          | 0,3          | 0,0        | 0,0         | 0,0        | 0,0        |
| Ferroviaire                           | 113,6        | 125,9        | 131,6        | 139,8        | 5,8        | 6,6         | 6,5        | 1,4        |
| Transport sur route                   | 224,7        | 239,5        | 255,1        | 256,5        | 0,0        | 0,0         | 0,0        | 0,0        |
| Transport maritime, fluvial et aérien | 1,3          | 1,0          | 1,4          | 1,2          | 2,7        | 4,8         | 0,0        | 1,9        |
| Voirie                                | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0        | 0,0         | 1,3        | 1,9        |
| autres actions                        | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0        | 0,0         | 0,0        | 0,0        |
| <b>Total</b>                          | <b>339,8</b> | <b>366,7</b> | <b>388,4</b> | <b>397,7</b> | <b>8,5</b> | <b>11,4</b> | <b>7,7</b> | <b>5,2</b> |

## 4.10.2. La réalisation des CPER

### 4.10.2.1. Volet mobilités du CPER 2015-2022

#### 4.10.2.1.1. Montants inscrits au CPER initial

##### 4.10.2.1.1.1. Répartition par mode (en M€)

|        | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Autres | Total  |
|--------|-------------|---------|------------------|--------|--------|
| Total  | 246,12      | 104,99  | 34,40            | 0,00   | 385,51 |
| Région | 141,09      | 2,43    | 16,30            |        | 159,82 |
| État   | 105,03      | 102,56  | 18,10            |        | 225,69 |

Note : Tous les CPER ne faisant pas apparaître les financements des tiers dans leur CPER (Départements, EPCI, SNCF Réseau, VNF...), seuls les montants financés par l'État et les Régions apparaissent dans le tableau

##### 4.10.2.1.1.2. Montant par habitant

| Région (M€) | État (M€) | Population (2015) | Montant CPER initial/hab |
|-------------|-----------|-------------------|--------------------------|
| 159,82      | 225,69    | 3 718 512         | 103,67 €                 |

##### 4.10.2.1.1.3. Importance par rapport au budget transport de la Région (en M€)

| Région | Montant moyen par an | DI 2014 | DI 2015 | Moyenne | Importance prévue du CPER, % dépenses d'investissements |
|--------|----------------------|---------|---------|---------|---------------------------------------------------------|
| 159,82 | 26,64                | 188,34  | 184,93  | 186,64  | 14,3%                                                   |

Note :

La « dépense annuelle moyenne » correspond au montant de dépense inscrit par la Région dans le CPER initial divisé par 6 (la durée initiale prévue du CPER étant de 6 ans).

DI : Montants d'investissements tels qu'inscrits au compte « 8 Transports » des comptes administratifs de la Région

#### 4.10.2.1.2. Réalisation

##### 4.10.2.1.2.1. Montant

| Montant initial (M€) | Montant final (M€) | Évolution | Taux de réalisation |
|----------------------|--------------------|-----------|---------------------|
| 159,82               | 212,67             | + 33%     | 96%                 |

Note : taux de réalisation calculé pour les crédits de Région et de l'État au 31/12/2022

##### 4.10.2.1.2.2. Synthèse qualitative

Le CPER a fait l'objet de cinq avenants successifs ayant conduit à adapter les montants financiers ainsi que la liste des projets inscrits au volet mobilité du contrat initial. Dans les opérations notables ajoutées en cours d'exécution, on peut noter le contournement ferroviaire des sites industriels de Donges et de nombreux projets portuaires. Une particularité notable de la Région Pays de la Loire réside dans le redéploiement de crédits intervenu à la suite de l'abandon du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Ce redéploiement a été formalisé dans le cadre de l'avenant n°2 signé en février 2020. L'avenant n°4 a, pour sa part, prolongé le volet mobilité du CPER jusqu'en 2022. Le dernier avenant avait principalement pour objectif d'optimiser l'utilisation des crédits restant à engager.

Le précédent CPER présente un taux de réalisation particulièrement élevé. Cette situation s'explique notamment par la mise en œuvre de grandes opérations d'infrastructures ferroviaires, telles que le renouvellement d'une voie sur la section La Roche-sur-Yon – La Rochelle de l'axe Nantes – Bordeaux, le contournement ferroviaire de la raffinerie de Donges, ainsi que la modernisation et l'extension de la gare de Nantes.

Ce bon niveau de réalisation s'explique également par les crédits complémentaires mobilisés dans le cadre du contrat d'avenir conclu avec l'État à la suite de l'abandon du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, lequel a joué un rôle d'accélérateur dans la réalisation de plusieurs opérations.

Le principal projet non réalisé concerne la création de l'une des deux haltes ferroviaires prévues au Mans, son coût ayant été jugé trop élevé au regard des besoins identifiés.

#### 4.10.2.2. Avenant mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027

##### 4.10.2.2.1. Montants inscrits au CPER initial

###### 4.10.2.2.1.1. Répartition par mode (en M€)

|        | SERM  | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Vélo  | Divers* | Total  |
|--------|-------|-------------|---------|------------------|-------|---------|--------|
| Total  | 74,61 | 232,17      | 102,54  | 67,16            | 46,95 | 17,95   | 541,38 |
| Région | 17,83 | 151,99      | 10,09   | 32,81            | 17,74 | 4,35    | 234,79 |
| État   | 56,79 | 80,18       | 92,46   | 34,35            | 29,22 | 13,60   | 306,58 |

Note : Tous les CPER ne faisant pas apparaître les financements des tiers dans leur CPER (Départements, EPCI, SNCF Réseau, VNF...), seuls les montants financés par l'État et les Régions apparaissent dans le tableau

\* : « desserte de l'aéroport de Nantes Atlantique par voie routière »,

##### 4.10.2.2.1.2. Importance par rapport au budget transport de la Région (M€)

| Région<br>(M€) | Montant<br>moyen par<br>an | DI 2022 | DI 2023 | Moyenne | Importance<br>prévue du CPER,<br>% dépenses<br>d'investissements |
|----------------|----------------------------|---------|---------|---------|------------------------------------------------------------------|
| 234,79         | 46,96                      | 80,84   | 86,13   | 83,49   | 56,2%                                                            |

**Note :**

La « dépense annuelle moyenne » correspond au montant de dépense inscrit par la Région dans l'avenant mobilité 2023-2027 divisé par 5 (la durée initiale prévue du CPER étant de 5 ans).

DI : Montants d'investissements tels qu'inscrits au compte « 8 Transports » des comptes administratifs de la Région

**4.10.2.2.1.3. Montant par habitant**

| Région (M€) | État (M€) | Population (2023) | Montant CPER initial/hab |
|-------------|-----------|-------------------|--------------------------|
| 234,79      | 306,58    | 3 879 216         | 139,56 €                 |

**4.10.2.2.2. Description des principes guidant le volet mobilité**

La Région et l'État n'ont pas recherché un objectif de stricte parité financière dans le cadre des négociations du CPER.

Concernant le transport ferroviaire, pour les lignes de desserte fine du territoire, la répartition des financements a été définie à la suite du rapport Philizot et du protocole conclu entre l'État et la Région. Pour les lignes relevant de la catégorie dite « C2 », financées conjointement par l'État et la Région dans le cadre du CPER, les participations de l'État ont été précisées dans un courrier adressé par le ministre Jean-Baptiste Djebbari. La règle générale retenue correspond à une répartition de 30 % pour l'État et 70 % pour la Région. Une exception concerne toutefois la ligne Retiers – Châteaubriant, financée à 20 % par l'État et à 80 % par les Régions concernées. Toutefois, si l'esprit de cette règle a été suivi, les négociations globales dans le cadre du Volet Mobilités et Infrastructures de Transports entre l'État et la Région ne l'ont pas appliqué à la lettre.

Ainsi par exemple, pour la ligne Nantes – Bordeaux, qui selon le protocole ligne de desserte fine, est intégralement financée par l'État, la modernisation de cette infrastructure apparaît dans le CPER au titre des études, avec toutefois une contribution significative de la Région à ce stade, à hauteur de 910 000 euros sur un montant total de 1,3 million d'euros, notamment pour les études relatives à la seconde voie. Cette contribution de la Région était liée à une étude relative à des besoins éventuels de créations de nouvelles haltes pour une desserte régionale, les Trains TET Nantes – Bordeaux n'étant pas appelés à s'y arrêter. Au contraire, la ligne Alençon – Le Mans, également intégralement financée par l'État, n'apparaît pas dans le CPER, les investissements correspondants étant intégralement financés sur fonds propres par SNCF Réseau.

La Roche-sur-Yon – Thouars, financée intégralement par les Régions selon le protocole, le montant des travaux de régénération est estimé à environ 200 millions d'euros. Cette enveloppe est répartie à parts égales entre les Régions Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine. La quote-part correspondant à la Région Pays de la Loire, soit environ 93 millions d'euros (enveloppe qui avait été estimée pour des besoins de travaux sur la durée du CPER), figure dans le CPER. Il convient de noter que cette ligne est inscrite au sein du réseau ferroviaire stratégique de défense nationale.

La Région a fait le choix d'investir dans un nombre important de projets de véloroutes. Le CPER présente, sur ce volet, un niveau de détail particulièrement élevé concernant les opérations envisagées, ce qui témoigne du degré de maturité des projets cyclables sur le territoire régional.

Le CPER comprend également un volume important de crédits valorisés. Ceux-ci concernent notamment :

- des investissements de la Région sur le réseau routier départemental ;
- le projet de réouverture de la ligne Cholet – Les Herbiers, valorisé conjointement par l'État et la Région. La ligne étant propriété du département de la Vendée entre Saint-Christophe-du-Bois et Les Herbiers, le projet nécessite un montage juridique distinct de celui habituellement retenu pour les lignes de desserte fine du territoire. Le montant valorisé au titre de cette opération s'élève à 49 millions d'euros ;
- le contournement ferroviaire sud de l'Île-de-France Massy – Valenton Ouest, valorisé pour l'État ;
- les ateliers de maintenance de Nantes-Blottereau ainsi que les opérations relatives à l'étoile mancelle, valorisés côté Région.

La version initiale du volet mobilité devrait prochainement faire l'objet d'un avenant destiné à prendre en compte les surcoûts constatés sur plusieurs opérations et la modification des projets « vélos ». Cet avenant aura pour objet de confirmer ou de prioriser certains projets afin d'absorber les surcoûts identifiés, tout en procédant à une réaffectation des crédits à partir d'opérations dont la nécessité apparaît désormais moins avérée ou moins urgente.

## 4.11. Région Provence-Alpes Côte d’Azur

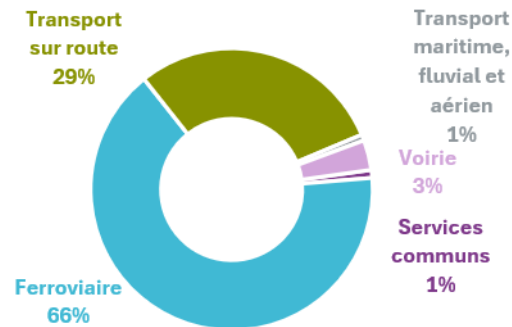
### 4.11.1. Les moyens financiers alloués par la Région

#### 4.11.1.1. Le poids des mobilités dans le budget de la Région

De 2021 à 2024, la Région Provence Alpes Côte d’Azur a affecté en moyenne 762M€ soit 150€/habitant à la mobilité dont 531M€ en fonctionnement et 231M€ en investissement. Cela représente 32% du budget de la Région.

Le ferroviaire représente le premier poste de dépenses de la Région en matière de mobilité. Il est suivi par le transport sur route, la voirie, et les transports maritime, fluvial et aérien.

Dépenses allouées aux mobilités  
(moyenne 2021-2024)



#### 4.11.1.2. Analyses thématiques

##### 4.11.1.2.1. Le ferroviaire

- offre et fréquentation :

| en Millions                              | 2021     | 2022     | 2023     | 2024     |
|------------------------------------------|----------|----------|----------|----------|
| Offre réalisée - km commerciaux          | 11,61    | 12,31    | 11,92    | 13,44    |
| fréquentation - passagers km transportés | 1 024,76 | 1 336,95 | 1 458,74 | 1 662,92 |

source : ART

- Les dépenses et recettes de fonctionnement :

Les dépenses de fonctionnement ferroviaire s’élèvent en moyenne à 317M€ par an, globalement stables sur la période. Elles comprennent la participation à l’exploitation du réseau TER mais aussi des dépenses en faveur des gares et infrastructures ferroviaires.

| Fonctionnement - M€                                               | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|-------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                                                   | <b>319,3</b> | <b>321,6</b> | <b>304,9</b> | <b>321,2</b> |
| Transport ferroviaire de voyageurs                                | 305,0        | 306,1        | 288,0        | 304,2        |
| Exploitation du réseau                                            | 301,2        | 302,3        | 285,1        | 303,1        |
| Autres                                                            | 3,8          | 3,8          | 2,9          | 1,0          |
| Gares et autres infrastructures ferroviaires                      | 14,4         | 15,5         | 16,8         | 17,0         |
| Fret ferroviaire                                                  | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <b>Recettes</b>                                                   | <b>181,0</b> | <b>191,5</b> | <b>224,7</b> | <b>230,4</b> |
| Transport ferroviaire de voyageurs                                | 3,7          | 4,1          | 36,4         | 39,7         |
| Recettes compensation services régionaux Transport Ferroviaires : | 127,2        | 135,7        | 138,7        | 141,7        |
| TICPE Grenelle                                                    | 46,8         | 48,2         | 46,6         | 46,4         |
| Autres                                                            | 3,2          | 3,5          | 2,9          | 2,5          |

À compter de 2024, la Région a fait évoluer sa convention TER et perçoit directement les recettes de l’exploitation du réseau. Les dépenses apparaissent ici nettes de ces nouvelles recettes.

Les recettes de fonctionnement couvrent en moyenne 65% des dépenses. Elles reposent en premier lieu sur la compensation de l’État (TVA/DGD et TICPE Grenelle).

- **Investissement :**

Les dépenses d'investissement ferroviaire s'élèvent en moyenne à 184M€/an. Elles comprennent des dépenses directes d'équipement et des subventions versées. Les recettes sont en parallèle mesurées.

| Investissement - M€              | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                  | <b>119,4</b> | <b>149,4</b> | <b>198,9</b> | <b>266,6</b> |
| Voyageurs et gares               | 119,4        | 148,8        | 194,3        | 264,9        |
| <i>Dépenses d'équipement</i>     | 30,3         | 64,2         | 118,6        | 179,1        |
| <i>Subventions versées</i>       | 69,4         | 84,6         | 75,7         | 78,0         |
| <i>Autres</i>                    | 19,7         | 0,0          | 0,0          | 7,8          |
| Fret ferroviaire                 | 0,0          | 0,6          | 4,6          | 1,8          |
| <b>Recettes</b>                  | <b>1,6</b>   | <b>1,1</b>   | <b>13,6</b>  | <b>3,3</b>   |
| <i>Subventions Etat</i>          | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <i>Subventions Europe</i>        | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <i>Subventions département</i>   | 1,3          | 0,7          | 2,1          | 0,0          |
| <i>Subventions communes/EPCI</i> | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <i>Autres</i>                    | 0,3          | 0,4          | 11,5         | 3,3          |

#### 4.11.1.2.2. Le transport de voyageurs sur route

##### 4.11.1.2.2.1. Le transport scolaire

- **Fonctionnement :**

Les dépenses de transport scolaire s'élèvent en moyenne à 75M€/an, en hausse de +21% sur la période.

| Fonctionnement - M€                        | 2021        | 2022        | 2023        | 2024        |
|--------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Dépenses</b>                            | <b>68,7</b> | <b>68,5</b> | <b>81,6</b> | <b>83,0</b> |
| <i>Prestation de services</i>              | 17,4        | 20,7        | 28,4        | 31,6        |
| <i>Contributions et participations</i>     | 49,1        | 47,1        | 52,7        | 51,1        |
| <i>Autres</i>                              | 2,2         | 0,7         | 0,5         | 0,3         |
| <b>Recettes liées à l'activité</b>         | <b>7,3</b>  | <b>5,6</b>  | <b>5,2</b>  | <b>9,7</b>  |
| <i>Produit des services (tarification)</i> | 5,1         | 3,1         | 4,3         | 8,6         |
| <i>Subventions Communes et EPCI</i>        | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         |
| <i>Autres</i>                              | 2,1         | 2,6         | 0,9         | 1,1         |

- **Investissements :** La Région ne porte pas directement les investissements relatifs au transport scolaire (acquisition matériel roulant notamment) portés par les prestataires.

##### 4.11.1.2.2.2. Le transport public de voyageurs sur route (réseau autocar)

**Fonctionnement :**

Les dépenses de transport public de voyageurs sur route s'élèvent en moyenne à 135M€/an, en hausse sur la période. Cette hausse se traduit sur l'ensemble des modes de gestion, tant sur les prestations de services, que les participations, contributions.

| Fonctionnement - M€                        | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         |
|--------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Dépenses</b>                            | <b>117,8</b> | <b>130,3</b> | <b>142,3</b> | <b>149,4</b> |
| Transport sur route                        | 117,8        | 130,3        | 142,3        | 149,4        |
| <i>Prestation de services</i>              | 65,2         | 67,9         | 71,9         | 73,0         |
| <i>Contributions et participations</i>     | 42,2         | 61,1         | 68,9         | 74,6         |
| <i>Autres</i>                              | 10,4         | 1,4          | 1,5          | 1,8          |
| Infrastructures routières                  | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <b>Recettes liées à l'activité</b>         | <b>12,0</b>  | <b>23,6</b>  | <b>26,3</b>  | <b>25,9</b>  |
| Transport sur route                        | 12,0         | 23,6         | 26,3         | 25,9         |
| <i>Produit des services (tarification)</i> | 10,5         | 20,8         | 20,6         | 22,1         |
| <i>Autres</i>                              | 1,4          | 2,7          | 5,7          | 3,8          |
| Infrastructures routières                  | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          |

Les recettes couvrent en moyenne 16% des dépenses, avec un produit de tarification en forte hausse sur la période.

- **Investissements :** La Région investit pour 12M€ en moyenne sur le transport sur route. Elle réalise également des investissements fléchés sur les infrastructures routières.

#### 4.11.1.2.2.3. 1.3.3. Les flux issus (+/-) avec les départements à la suite du transfert des compétences transports scolaire et interurbain en 2017

Les recettes nettes issues des transferts de compétences progressent de +19% sur la période. La Région verse des attributions de compensation nettes à certains départements.

| Fonctionnement scolaire et urbain - en M€                     | 2021   | 2022   | 2023   | 2024   |
|---------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Recettes nettes Transports scolaires et interurbains          | 214,5  | 241,9  | 251,7  | 255,7  |
| - CVAE (intégrée dans la TVA) transférée par les départements | 323,6  | 351,0  | 360,8  | 364,8  |
| - Attributions de compensation versées par les départements   | 20,6   | 20,6   | 20,6   | 20,6   |
| - Attributions de compensation versée par la Région           | -129,7 | -129,7 | -129,7 | -129,7 |

#### 4.11.1.2.3. Transports fluvial, maritime, aérien

##### 4.11.1.2.3.1. Transports maritimes et ports

La Région PACA présente des dépenses tournées en investissement, à hauteur de 3.7M€ en moyenne par an.

| Fonctionnement - M€ | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       |
|---------------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Dépenses</b>     | <b>0,4</b> | <b>0,9</b> | <b>0,2</b> | <b>1,0</b> |
| Transport Fluvial   | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Transport Maritime  | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Transport Aérien    | 0,4        | 0,9        | 0,2        | 1,0        |
| Autres              | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| <b>Recettes</b>     | <b>0,0</b> | <b>0,3</b> | <b>0,3</b> | <b>0,1</b> |
| Transport Fluviales | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Transport Maritime  | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Transport Aérien    | 0,0        | 0,3        | 0,3        | 0,1        |
| Autres              | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |

| Investissement - M€ | 2021       | 2022       | 2023       | 2024       |
|---------------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Dépenses</b>     | <b>4,3</b> | <b>3,9</b> | <b>2,9</b> | <b>7,2</b> |
| Transport Fluvial   | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,2        |
| Transport Maritime  | 3,7        | 3,4        | 1,1        | 6,5        |
| Transport Aérien    | 0,6        | 0,5        | 1,7        | 0,5        |
| Autres              | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| <b>Recettes</b>     | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> |

##### 4.11.1.2.3.2. Transport aérien et aéroports

La Région contribue au financement d'aéroports régionaux. Les dépenses restent modestes tant en fonctionnement qu'en investissement.

#### 4.11.1.2.4. Voirie

En matière de voirie, les dépenses d'investissement s'élèvent en moyenne à 26M€, sous forme de subventions versées à l'État et aux collectivités.

#### 4.11.1.2.5. Autres actions en matière de transports

La Région ne recense pas de dépenses significatives au titre des liaisons multimodales ou des circulations douces sur la période analysée.

#### 4.11.1.3. Synthèse chiffrée

| En M€                                 | Fonctionnement (exploitation) |              |              |              | Investissement |              |              |              |
|---------------------------------------|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|----------------|--------------|--------------|--------------|
| Dépenses                              | 2021                          | 2022         | 2023         | 2024         | 2021           | 2022         | 2023         | 2024         |
| Services communs                      | 2,4                           | 2,8          | 3,5          | 3,4          | 1,8            | 6,0          | 4,7          | 3,0          |
| Ferroviaire                           | 319,3                         | 321,6        | 304,9        | 321,2        | 119,4          | 149,4        | 198,9        | 266,6        |
| Transport sur route                   | 186,5                         | 198,9        | 223,9        | 232,5        | 12,6           | 6,2          | 19,8         | 13,9         |
| Transport maritime, fluvial et aérien | 0,4                           | 0,9          | 0,2          | 1,0          | 4,3            | 3,9          | 2,9          | 7,2          |
| Voirie                                | 0,0                           | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 49,4           | 22,4         | 22,5         | 10,3         |
| Autres actions                        | 0,0                           | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0            | 0,0          | 0,0          | 0,0          |
| <b>Total</b>                          | <b>508,7</b>                  | <b>524,2</b> | <b>532,5</b> | <b>558,0</b> | <b>187,5</b>   | <b>187,9</b> | <b>248,8</b> | <b>301,0</b> |

| Recettes                              | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         | 2021       | 2022       | 2023        | 2024       |
|---------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|------------|-------------|------------|
| Services communs                      | 0,7          | 1,3          | 1,4          | 3,9          | 0,0        | 0,0        | 0,0         | 0,0        |
| Ferroviaire                           | 181,0        | 191,5        | 224,7        | 230,4        | 1,6        | 1,1        | 13,6        | 3,3        |
| Transport sur route                   | 233,7        | 271,1        | 283,2        | 291,3        | 1,2        | 0,0        | 0,1         | 0,0        |
| Transport maritime, fluvial et aérien | 0,0          | 0,3          | 0,3          | 0,1          | 0,0        | 0,0        | 0,0         | 0,0        |
| Voirie                                | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0        | 0,0        | 0,9         | 0,2        |
| autres actions                        | -2,6         | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,0        | 0,0        | 0,0         | 0,0        |
| <b>Total</b>                          | <b>412,8</b> | <b>464,3</b> | <b>509,6</b> | <b>525,6</b> | <b>2,9</b> | <b>1,1</b> | <b>14,5</b> | <b>3,5</b> |

## 4.11.2. La réalisation des CPER

### 4.11.2.1. Volet mobilités du CPER 2015-2022

#### 4.11.2.1.1. Montants inscrits au CPER initial

##### 4.11.2.1.1.1. Répartition par mode (en M€)

|        | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluvial | Autres | Total  |
|--------|-------------|---------|------------------|--------|--------|
| Total  | 398,05      | 209,18  | 78,30            | 90,00  | 775,53 |
| Région | 217,40      | 73,95   | 33,90            | 78,00  | 403,25 |
| État   | 180,65      | 135,23  | 44,40            | 12,00  | 372,28 |

Note : Tous les CPER ne faisant pas apparaître les financements des tiers dans leur CPER (Départements, EPCI, SNCF Réseau, VNF...), seuls les montants financés par l'État et les Régions apparaissent dans le tableau

##### 4.11.2.1.1.2. Montant par habitant

| Région (M€) | État (M€) | Population (2015) | Montant CPER initial/hab |
|-------------|-----------|-------------------|--------------------------|
| 403,25      | 372,28    | 5 007 977         | 154,86 €                 |

##### 4.11.2.1.1.3. Importance par rapport au budget transport de la Région (en M€)

| Région (M€) | Montant moyen par an | DI 2014 | DI 2015 | Moyenne | Importance prévue du CPER, % dépenses d'investissements |
|-------------|----------------------|---------|---------|---------|---------------------------------------------------------|
| 403,25      | 67,21                | 103,31  | 164,83  | 134,07  | 50,1%                                                   |

Note :

La « dépense annuelle moyenne » correspond au montant de dépense inscrit par la Région dans le CPER initial divisé par 6 (la durée initiale prévue du CPER étant de 6 ans).

DI : Montants d'investissements tels qu'inscrits au compte « 8 Transports » des comptes administratifs de la Région

#### 4.11.2.1.2. Réalisation

##### 4.11.2.1.2.1. Montant

| Montant initial (M€) | Montant final (M€) | Évolution | Taux de réalisation |
|----------------------|--------------------|-----------|---------------------|
| 403,25               | 441,69             | + 10%     | 85,94%              |

Note : le taux de réalisation est calculé pour les crédits Région au 31/12/2020

##### 4.11.2.1.2.2. Synthèse qualitative

Le CPER a fait l'objet de neuf avenants successifs. Huit impactent le volet mobilité multimodale du CPER et conduisent à ajuster les montants financiers ainsi que la liste des projets inscrits, notamment avec l'intégration des lignes de desserte fine du territoire dans le cadre de l'avenant n°8. L'avenant n°7 a, quant à lui, en plus de modification du montant de certaines opérations, acté la prolongation du CPER jusqu'en 2022. Le dernier avenant est un avenant de finalisation destiné à redéployer certains montants entre différentes opérations routières, ferroviaires et portuaires afin d'optimiser la consommation des crédits au regard du rythme réel d'avancement des projets. Cet avenant prévoyait également que, dans l'hypothèse où la nouvelle contractualisation entre l'État et la Région relative aux infrastructures de mobilité n'entrerait pas en vigueur au cours de l'année 2023, les montants restant à engager pourraient servir de base à l'élaboration d'une programmation transitoire pour cette même année.

Parmi les opérations qui n'ont finalement pas été réalisées sur le CPER 2015-2020/22, on peut mentionner l'abandon du projet routier de la Liaison Est-Ouest d'Avignon, la réouverture aux voyageurs de la ligne Aix – Étang de Berre, ainsi que de certains projets d'électrification ferroviaire finalement remplacés, dans l'actuel CPER, par des solutions d'électrification frugale.

#### 4.11.2.2. Avenant mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027

##### 4.11.2.2.1. Montants inscrits au CPER initial

##### 4.11.2.2.1.1. Répartition par mode (en M€)

|        | SERM   | Ferroviaire | Routier | Maritime/fluviail | Vélo  | Divers | Total   |
|--------|--------|-------------|---------|-------------------|-------|--------|---------|
| Total  | 124,84 | 485,36      | 293,66  | 111,70            | 40,00 | 30,00  | 1085,56 |
| Région | 60,67  | 273,49      | 115,16  | 37,70             | 30,00 | 17,00  | 534,02  |
| État   | 64,17  | 211,87      | 178,50  | 74,00             | 10,00 | 13,00  | 551,54  |

Note : Tous les CPER ne faisant pas apparaître les financements des tiers dans leur CPER (Départements, EPCI, SNCF Réseau, VNF...), seuls les montants financés par l'État et les Régions apparaissent dans le tableau

##### 4.11.2.2.1.2. Importance par rapport au budget transport de la Région

| Région (M€) | Montant moyen par an | DI 2022 | DI 2023 | Moyenne | Importance prévue du CPER, % dépenses d'investissements |
|-------------|----------------------|---------|---------|---------|---------------------------------------------------------|
| 534,02      | 106,80               | 188,98  | 250,47  | 219,72  | 48,6%                                                   |

Note :

La « dépense annuelle moyenne » correspond au montant de dépense inscrit par la Région dans l'avenant mobilité 2023-2027 divisé par 5 (la durée initiale prévue du CPER étant de 5 ans).

DI : Montants d'investissements tels qu'inscrits au compte « 8 Transports » des comptes administratifs de la Région

**4.11.2.2.1.3. Montant par habitant**

| Région (M€) | État (M€) | Population (2023) | Montant CPER initial/hab |
|-------------|-----------|-------------------|--------------------------|
| 534,02      | 551,54    | 5 170 312         | 209,96 €                 |

**4.11.2.2.2. Description des principes guidant le volet mobilité**

L'objectif général des négociations était d'aboutir à une participation financière équivalente entre l'État et la Région, initialement fixée à 385 millions d'euros pour chacune des parties.

Concernant le volet routier, l'État est arrivé aux négociations avec une liste préétablie de projets assortie d'un budget dédié. La Région a ensuite choisi de participer, ou non, au financement des différentes opérations proposées. Elle a notamment refusé de contribuer à certains projets correspondant à des dépassements de coûts d'opérations routières inscrites dans les précédents CPER et placées sous maîtrise d'ouvrage de l'État.

L'inscription d'opérations routières au CPER, qu'elles bénéficient ou non d'un financement régional, permet par ailleurs de mobiliser d'autres financeurs, notamment les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et les départements. Une telle mobilisation aurait été plus difficile en l'absence d'inscription des projets au contrat.

Les négociations se sont ainsi inscrites dans une logique de contrepartie entre les deux partenaires : la Région accepte de participer au financement de certaines opérations routières tandis que l'État accompagne, en retour, des opérations ferroviaires. Cette logique présente également un intérêt pour la Région dans la mesure où certains investissements routiers bénéficient directement à des projets de transports collectifs en site propre.

La recherche de cette parité financière a conduit à intégrer certaines opérations complémentaires afin d'équilibrer les contributions respectives. Ainsi, les financements supplémentaires apportés par l'État sur les grands ports maritimes et les infrastructures routières ont été compensés, côté Région, par l'inscription d'autres opérations telles que la modernisation de la ligne des Chemins de fer de Provence, la création d'une mesure dédiée à la résilience des infrastructures de transport — initialement financée uniquement par la Région — ou encore le financement de projets de logistique décarbonée dans le cadre du volet portuaire.

Les grands projets structurants, notamment la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ainsi que le déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire ERTMS niveau 2 hybride, demeurent exclus du périmètre du CPER.

L'avenant mobilité 2023-2027 du CPER 2021-2027 a déjà fait l'objet d'une première modification afin d'intégrer les investissements liés aux Jeux Olympiques et Paralympiques ainsi qu'une augmentation des financements consacrés à la zone industrialo-portuaire de Fos – Étang de Berre.

À la suite de cet avenant, les participations respectives de l'État et de la Région ne sont désormais plus parfaitement équilibrées. La contribution régionale s'établit à 534 millions d'euros contre 551 millions d'euros pour l'État. L'écart s'explique principalement par l'augmentation plus importante des financements apportés par l'État aux projets routiers liés aux Jeux Olympiques et Paralympiques ainsi qu'à la zone industrialo-portuaire de Fos – Étang de Berre, dont il assure la maîtrise d'ouvrage.

## 5. Annexes

### 5.1. Définitions et données utilisées

#### 5.1.1. Données ART

Trains.km commerciaux : Nombre de kilomètres parcourus par les trains sur le réseau ferré pour des circulations commerciales.

Passagers km transportés : Unité de mesure correspondant au déplacement d'un passager sur un km. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des passagers.

#### 5.1.2. Données budgétaires

Les données utilisées sont celles issues des comptes de gestion des Régions, sur la fonction 8 transport sur la période 2021-2024.

Ont également été intégrées les recettes compensations issues de l'État et des départements dans le cadre des transferts de ferroviaire et de transport scolaire et interurbain.

La TICPE Grenelle a également systématiquement été intégrée aux recettes ferroviaires.

#### Les ratios d'épargne

**L'épargne brute** correspond à la différence entre les recettes réelles et dépenses réelles de fonctionnement, nettes des amortissements, reprises sur amortissement et produits de cessions. Il représente ainsi la marge dégagée en section de fonctionnement disponible pour rembourser les emprunts et financer les investissements. Afin d'évaluer la « performance » du niveau d'autofinancement, on calcule un taux d'épargne, qui représente la part des ressources de fonctionnement dégagée sous forme d'autofinancement brut.

**Le taux d'épargne brute** correspond à l'épargne brute rapportée aux recettes réelles de fonctionnement hors cessions et nettes atténuations de produits et provisions.

#### Les ratios d'endettement

Le **taux d'endettement** (encours de dette au 31 décembre / recettes réelles de fonctionnement nette des produits de cessions) donne une indication de l'importance de la dette au regard de la surface financière de la collectivité. Si le ratio s'établit à 100%, cela signifie qu'il faut une année de recettes de fonctionnement pour rembourser le stock de dette

La **capacité de désendettement** (encours de dette au 31 décembre / épargne brute) mesure le nombre théorique d'années d'épargne nécessaire au remboursement intégral du stock de la dette. Elle constitue donc une mesure de l'adéquation entre le niveau d'endettement et l'épargne brute.

#### 5.1.3. Traitement des données / échanges avec les Régions

Les données brutes – fonction 8 ont pu être fiabilisées, modulées, à la suite d'entretiens menés avec les Régions.

Ces rencontres avaient vocation à :

- Présenter la démarche et les objectifs de l'étude
- Partager les données valorisées dans l'étude pour la Région concernée
- Proposer à la Région d'enrichir les données ou d'apporter des précisions sur les montants financiers.

### Terminologie - correspondances

| Terminologie étude                    | sous fonction correspondantes                              |
|---------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| Services communs                      | F80, F820, F830                                            |
| Ferroviaire                           | F822, F851, F832                                           |
| Transport sur route                   | F81, F821, F828, F851                                      |
| Transport maritime, fluvial et aérien | F823, F824, F825, F853, F854, F855, F833, F834, F835, F838 |
| Voirie                                | F841, F843, F844, F846, F847, F849                         |
| Autres actions                        | F86, F87, F88, F813, F814, F818                            |

- Services communs : il s'agit des dépenses transverses en matière de mobilité.
- Ferroviaire : il s'agit du transport de voyageurs en ferroviaire, des dépenses relatives aux gares et haltes, ainsi que celles relatives au fret ferroviaire
- Transport sur route : il s'agit de l'ensemble des dépenses et recettes relatives au transport de voyageurs via les routes (transport scolaire et transports par lignes de bus), ainsi que les dépenses relatives aux gares routières.
- Transport maritime, fluvial, aérien : ce poste correspond à l'ensemble des dépenses et recettes relatives au transport de voyageurs par ces différents modes, ainsi qu'à l'entretien et l'investissement des infrastructures afférentes (ports, aéroports)
- Voirie : entretien et renouvellement des voiries régionales, financement et subventions pour les voiries nationales, départementales, communales
- Autres actions :

## 5.2. Valorisation des recettes transférées pour le financement du transport

### 5.2.1. Recettes en faveur du ferroviaire transférées par l'État

Dans le cadre du transfert de l'État des services régionaux de voyageurs sur le ferroviaire, une compensation dynamique a été instituée au sein de la DGD. A compter de 2004, elle est scindée pour 90% en une part DGF, convertie depuis en TVA nationale, et pour 5% en une part DGD.

Cette compensation a bénéficié des évolutions à la hausse comme à la baisse des enveloppes dans lesquelles elle est fondue.

Les Régions bénéficient également d'une part de la TICPE dite Grenelle destinée au financement de projets d'infrastructures de transport durable.

|                      | Droit à compensation initial services régionaux de voyageurs - SRV | Ajustement évaluation initiale SRV                                                           | Compens. redevances d'utilisation du Réseau Ferré National | Reprise de la TVA compensée pour les SRV            | Compens reconstitution offre liée à la LGV EST  | Compens redevance de circulation et de réservation  | Compensation Gares et autres infrastructures   | Compens reconstitution offre liée à la LGV RHIN-RHÔNE | Compens tarifs réduits militaires         |
|----------------------|--------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Date de valeur       | 2002                                                               | 2002                                                                                         | 2004                                                       | 2009                                                | 2010                                            | 2010                                                | 2014                                           | 2012                                                  | 2024                                      |
| Vecteur compensation | DGD en 2002 et 2003 puis 95% DGF et 5% DGD à compter de 2004       | DGD                                                                                          | DGD                                                        | DGD                                                 | DGD                                             | DGD                                                 | DGD                                            | DGD                                                   | DGD                                       |
| Source               | Arrêté du 8 août 2002 (NOR : INTB0200455A)                         | Article 101 de la LFR 2024 (loi n° 2004-1485) et arrêté du 24 juin 2013 (NOR : INTB1301423A) | Arrêté du 10 mai 2007 (NOR : INTX0710367A)                 | Circulaire du 29 décembre 2008 (NOR : INTB0800186C) | Arrêté du 21 novembre 2008 (NOR : IOCB0827597A) | Circulaire du 31 décembre 2009 (NOR : IOCB0931580C) | Arrêté du 11 juillet 2017 (NOR : INTB1703411A) | Arrêté du 24 juin 2013 (NOR : INTB1301423A)           | Circulaire du 1er mars 2004 (24-000886-D) |

## 5.2.2. Recettes en faveur du transport scolaire et interurbain transférées par les départements

Dans le cadre du transfert des compétences transport des départements vers les Régions, deux modes de compensations ont été prévu, à l’occasion de la Loi de Finances pour 2016. Les départements ont ainsi transféré 25 points de CVAE aux Régions. Ce transfert de CVAE a été complété par le versement d’une attribution de compensation, de la part département ou de la région, en fonction de la sur ou sous compensation induite par le transfert de la CVAE pour financer la compétence transport scolaire et interurbain.

## 5.3. Les retraitements effectués

### 5.3.1. Retraitements pour l’ensemble des Régions

- **Retraitements liés au passage à la M57** : la M57 a conduit à des évolutions dans les imputations de certains postes. Les dépenses et recettes de transports de voyageurs « autres » ont été ventilés entre les transports de voyageurs sur route, aérien, maritime.
- **Retraitements dans le cadre des créations de structures dédiées à l’acquisition et entretien de rames** : un certain nombre de Régions s’est doté de structure dédiée type SPL à l’acquisition et l’entretien de rames. L’année de création induit des dépenses et recettes exceptionnelles qui ont été retraitées de l’étude (subventions versées par la SPL en recettes d’investissement et prise de participation en dépenses d’investissement).
- **Retraitement des recettes issues des voyageurs de transport ferroviaire perçues directement par les Régions** : certaines Régions ont fait le choix de modifier, dans le cadre de leur convention TER, leurs relations financières avec leur opérateur, conduisant à une perception directe des recettes issues de l’exploitation, conduisant en parallèle à une hausse de la participation à leur opérateur. Dans un souci de lecture homogène des données, cette recette a été déduite des charges pour les Régions qui la perçoivent directement.

- **TICPE Grenelle en fonctionnement** : Imputation systématique de la TICPE Grenelle en recettes de fonctionnement. Celle-ci a également été intégrée aux recettes de ferroviaire pour les Régions ne l’ayant pas fléché sur le transport.
- **Ajustement de données à la suite des entretiens avec les Régions** : certaines Régions ont proposé des évolutions de montants par rapport aux données brutes-fonction 8, afin qu’elles correspondent au mieux à leur réalité. Ces évolutions sont de deux ordres :
  - Retraitement / lissage de données à caractère exceptionnel, sur plusieurs exercices
  - Ajustement de certains montants en fonction de leur comptabilité analytique et leur connaissance des dépenses réalisées en matière de transport

## 5.3.2. Retraitements spécifiques à chaque région

### 5.3.2.1. Région Auvergne-Rhône-Alpes

|                                                                                                                         | En M€ | Fonctionnement (exploitation) |               |               |               | Investissement |            |            |            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|------------|------------|------------|
|                                                                                                                         |       | 2021                          | 2022          | 2023          | 2024          | 2021           | 2022       | 2023       | 2024       |
| <b>Dépenses retraitées</b>                                                                                              |       |                               |               |               |               |                |            |            |            |
| Transport sur route Retraitement des AC en dépenses (pour de ne faire apparaître qu'une ligne : flux dépenses recettes) |       | -169,5                        | -169,5        | -169,5        | -137,4        |                |            |            |            |
| <b>Total</b>                                                                                                            |       | <b>-169,5</b>                 | <b>-169,5</b> | <b>-169,5</b> | <b>-137,4</b> | <b>0,0</b>     | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> |
| <b>Recettes retraitées</b>                                                                                              |       |                               |               |               |               |                |            |            |            |
| Ferroviaire : Intégration des compensations Etat (DGD et TVA (DGF))                                                     |       | 347,9                         | 372,8         | 381,5         | 388,0         |                |            |            |            |
| Grenelle pour les régions ne l'ayant pas imputé en fonction 8                                                           |       | 58,4                          | 64,7          | 62,3          | 61,7          |                |            |            |            |
| Transport sur route Rattachement de la CVAE au scolaire + route                                                         |       | 588,1                         | 637,9         | 655,7         | 663,0         |                |            |            |            |
| Scolaire + route : Intégration des AC versées par les région aux départements                                           |       | -169,5                        | -169,5        | -169,5        | -137,4        |                |            |            |            |
| Scolaire + route Intégration flux (+/-) AC avec départements                                                            |       | 0,0                           | 0,0           | -12,3         | -12,0         |                |            |            |            |
| <b>Total</b>                                                                                                            |       | <b>824,9</b>                  | <b>905,9</b>  | <b>917,6</b>  | <b>963,4</b>  | <b>0,0</b>     | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> |

### 5.3.2.2. Région Bourgogne-Franche-Comté

|                                                                                                                         | En M€ | Fonctionnement (exploitation) |              |              |              | Investissement |            |            |            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|----------------|------------|------------|------------|
|                                                                                                                         |       | 2021                          | 2022         | 2023         | 2024         | 2021           | 2022       | 2023       | 2024       |
| <b>Dépenses retraitées</b>                                                                                              |       |                               |              |              |              |                |            |            |            |
| Transport sur route Retraitement des AC en dépenses (pour de ne faire apparaître qu'une ligne : flux dépenses recettes) |       | -15,7                         | -15,7        | -15,7        | -15,7        |                |            |            |            |
| <b>Total</b>                                                                                                            |       | <b>-15,6</b>                  | <b>-15,3</b> | <b>-15,2</b> | <b>-15,2</b> | <b>0,0</b>     | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> |
| <b>Recettes retraitées</b>                                                                                              |       |                               |              |              |              |                |            |            |            |
| Ferroviaire : Intégration des compensations Etat (DGD et TVA (DGF))                                                     |       | 150,6                         | 160,4        | 163,8        | 166,3        |                |            |            |            |
| Grenelle pour les régions ne l'ayant pas imputé en fonction 8                                                           |       | 31,8                          | 32,0         | 30,7         | 30,5         |                |            |            |            |
| Transport sur route Rattachement de la CVAE au scolaire + route                                                         |       | 165,4                         | 179,4        | 184,4        | 186,5        |                |            |            |            |
| Scolaire + route : Intégration des AC versées par les région aux départements                                           |       | -15,7                         | -15,7        | -15,7        | -15,7        |                |            |            |            |
| Autres ajustements entre données brutes/retour Région                                                                   |       | 0,0                           | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0,00           | 0,00       | 1,26       | 1,92       |
| <b>Total</b>                                                                                                            |       | <b>332,0</b>                  | <b>356,1</b> | <b>363,3</b> | <b>367,6</b> | <b>0,0</b>     | <b>0,0</b> | <b>1,3</b> | <b>1,9</b> |

### 5.3.2.3. Région Bretagne

|                                                                     | En M€ | Fonctionnement (exploitation) |              |              |              | Investissement |            |            |            |
|---------------------------------------------------------------------|-------|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|----------------|------------|------------|------------|
|                                                                     |       | 2021                          | 2022         | 2023         | 2024         | 2021           | 2022       | 2023       | 2024       |
| <b>Dépenses retraitées</b>                                          |       |                               |              |              |              |                |            |            |            |
| <b>Total</b>                                                        |       | <b>0,0</b>                    | <b>0,0</b>   | <b>0,0</b>   | <b>0,0</b>   | <b>0,0</b>     | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> |
| <b>Recettes retraitées</b>                                          |       |                               |              |              |              |                |            |            |            |
| Ferroviaire : Intégration des compensations Etat (DGD et TVA (DGF)) |       | 61,4                          | 65,4         | 66,8         | 68,6         |                |            |            |            |
| Transport sur route Rattachement de la CVAE au scolaire + route     |       | 190,1                         | 206,2        | 211,9        | 214,3        |                |            |            |            |
| Scolaire + route Intégration flux (+/-) AC avec départements        |       | -22,7                         | -22,7        | -22,7        | -22,7        |                |            |            |            |
| <b>Total</b>                                                        |       | <b>228,8</b>                  | <b>248,9</b> | <b>256,0</b> | <b>260,2</b> | <b>0,0</b>     | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> |

### 5.3.2.4. Région Centre-Val de Loire

| En M€                                                               | Fonctionnement (exploitation)  | Investissement |            |            |            |
|---------------------------------------------------------------------|--------------------------------|----------------|------------|------------|------------|
|                                                                     |                                | 2021           | 2022       | 2023       | 2024       |
| Dépenses retraitées                                                 | 2021 2022 2023 2024            | 2021           | 2022       | 2023       | 2024       |
| Autres actions. Intégration des actions hors fonction 8             | 0,0 0,0 0,0 0,0                | 1,4            | 0,9        | 1,1        | 2,9        |
| Autres ajustements entre données brutes/retour Région               | 15,3 26,0 18,9 17,8            | 5,0            | 5,4        | 1,3        | 0,9        |
| <b>Total</b>                                                        | <b>15,3 26,0 18,9 17,8</b>     | <b>6,4</b>     | <b>6,2</b> | <b>2,4</b> | <b>3,8</b> |
| Recettes retraitées                                                 | 2021 2022 2023 2024            | 2021           | 2022       | 2023       | 2024       |
| Ferroviaire : Intégration des compensations Etat (DGD et TVA (DGF)) | 96,6 103,1 105,4 109,0         |                |            |            |            |
| Grenelle pour les régions ne l'ayant pas imputé en fonction 8       | 28,0 28,3 27,2 27,0            |                |            |            |            |
| Transport sur route Rattachement de la CVAE au scolaire + route     | 167,7 181,9 187,0 189,1        |                |            |            |            |
| Scolaire + route Intégration flux (+/-) AC avec départements        | -32,3 -32,3 -32,3 -32,3        |                |            |            |            |
| Autres ajustements entre données brutes/retour Région               | 0,7 2,0 2,2 0,0                | 1,48           | 0,07       | 0,26       | 0,00       |
| <b>Total</b>                                                        | <b>260,6 282,9 289,4 292,7</b> | <b>1,5</b>     | <b>0,1</b> | <b>0,3</b> | <b>0,0</b> |

### 5.3.2.5. Région Grand Est

| En M€                                                                                                                                      | Fonctionnement (exploitation)  | Investissement |            |            |               |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|----------------|------------|------------|---------------|
|                                                                                                                                            |                                | 2021           | 2022       | 2023       | 2024          |
| Dépenses retraitées                                                                                                                        | 2021 2022 2023 2024            | 2021           | 2022       | 2023       | 2024          |
| Ferroviaire : retraitement des produits des services en moindre dépenses, (pour régions percevant directement les recettes d'exploitation) | -244,7                         |                |            |            |               |
| Ferroviaire. retraitement des prises de participation à la SPL                                                                             |                                |                |            |            | -72,8         |
| Autres actions. Intégration des actions hors fonction 8                                                                                    | 0,5 0,5 0,6 0,5                | 0,2            | 0,2        | 0,0        | 0,6           |
| <b>Total</b>                                                                                                                               | <b>0,5 0,5 0,6 -244,2</b>      | <b>0,2</b>     | <b>0,2</b> | <b>0,0</b> | <b>-72,2</b>  |
| Recettes retraitées                                                                                                                        | 2021 2022 2023 2024            | 2021           | 2022       | 2023       | 2024          |
| Ferroviaire : retraitement des produits des services en moindre dépenses (pour régions percevant directement les recettes d'exploitation)  | -244,7                         |                |            |            |               |
| Ferroviaire : Intégration des compensations Etat (DGD et TVA (DGF))                                                                        | 286,9 304,1 310,2 316,6        |                |            |            |               |
| Grenelle pour les régions ne l'ayant pas imputé en fonction 8                                                                              | 48,0 48,4 46,7 46,3            |                |            |            |               |
| Ferroviaire. retraitement des subventions issues de la SPL à la suite de sa création                                                       |                                |                |            |            | -412,3        |
| Transport sur route Rattachement de la CVAE au scolaire + route                                                                            | 348,0 377,5 388,0 392,3        |                |            |            |               |
| Scolaire + route Intégration flux (+/-) AC avec départements                                                                               | -68,9 -68,9 -68,9 -68,9        |                |            |            |               |
| Autres actions. Intégration des actions hors fonction 8                                                                                    | 0,1 0,2 0,5 0,4                | 0,00           | 0,02       | 0,03       | 0,05          |
| Autres ajustements entre données brutes/retour Région                                                                                      | 0,0 0,0 0,0 0,0                | 2,54           | 1,04       | 0,00       | 0,00          |
| <b>Total</b>                                                                                                                               | <b>614,0 661,3 676,4 442,0</b> | <b>2,5</b>     | <b>1,1</b> | <b>0,0</b> | <b>-412,2</b> |

### 5.3.2.6. Région Hauts-de-France

| En M€                                                                                                                   | Fonctionnement (exploitation)  | Investissement |            |            |              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|----------------|------------|------------|--------------|
|                                                                                                                         |                                | 2021           | 2022       | 2023       | 2024         |
| Dépenses retraitées                                                                                                     | 2021 2022 2023 2024            | 2021           | 2022       | 2023       | 2024         |
| Ferroviaire : retraitement des prises de participation à la SPL                                                         |                                |                |            |            | -61,9        |
| Transport sur route Retraitement des AC en dépenses (pour de ne faire apparaître qu'une ligne : flux dépenses recettes) | -71,1 -71,1 -71,1 -71,1        |                |            |            |              |
| Autres actions : Intégration des actions hors fonction 8                                                                | 11,6 15,6 15,8 15,7            | 0,5            | 1,2        | 0,2        | 0,1          |
| <b>Total</b>                                                                                                            | <b>-59,5 -55,5 -55,3 -55,4</b> | <b>0,5</b>     | <b>1,2</b> | <b>0,2</b> | <b>-61,8</b> |

| En M€                                                                                 | Fonctionnement (exploitation)  | Investissement |            |            |               |
|---------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|----------------|------------|------------|---------------|
|                                                                                       |                                | 2021           | 2022       | 2023       | 2024          |
| Recettes retraitées                                                                   | 2021 2022 2023 2024            | 2021           | 2022       | 2023       | 2024          |
| Ferroviaire : Intégration des compensations Etat (DGD et TVA (DGF))                   | 257,8 273,7 279,3 283,5        |                |            |            |               |
| Grenelle pour les régions ne l'ayant pas imputé en fonction 8                         | 50,7 51,2 49,2 48,8            |                |            |            |               |
| Ferroviaire : retraitement des subventions issues de la SPL à la suite de sa création |                                |                |            |            | -474,3        |
| Transport sur route Rattachement de la CVAE au scolaire + route                       | 360,7 391,3 402,2 406,7        |                |            |            |               |
| Scolaire + route : Intégration des AC versées par les régions aux départements        | -71,1 -71,1 -71,1 -71,1        |                |            |            |               |
| Autres ajustements entre données brutes/retour Région                                 | 0,0 0,0 22,0 -22,0             | 0,00           | 0,00       | 0,00       | 0,00          |
| <b>Total</b>                                                                          | <b>598,2 645,1 681,6 645,9</b> | <b>0,0</b>     | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> | <b>-474,3</b> |

### 5.3.2.7. Région Normandie

| En M€               | Fonctionnement (exploitation) | Investissement |            |            |            |
|---------------------|-------------------------------|----------------|------------|------------|------------|
|                     |                               | 2021           | 2022       | 2023       | 2024       |
| Dépenses retraitées | 2021 2022 2023 2024           | 2021           | 2022       | 2023       | 2024       |
| <b>Total</b>        | <b>0,0 0,0 0,0 0,0</b>        | <b>0,0</b>     | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> |

| En M€                                                               | Fonctionnement (exploitation)  | Investissement |            |            |            |
|---------------------------------------------------------------------|--------------------------------|----------------|------------|------------|------------|
|                                                                     |                                | 2021           | 2022       | 2023       | 2024       |
| Recettes retraitées                                                 | 2021 2022 2023 2024            | 2021           | 2022       | 2023       | 2024       |
| Ferroviaire : Intégration des compensations Etat (DGD et TVA (DGF)) | 68,8 73,5 75,1 79,4            |                |            |            |            |
| Grenelle pour les régions ne l'ayant pas imputé en fonction 8       | 34,1 34,7 33,1 32,9            |                |            |            |            |
| Transport sur route Rattachement de la CVAE au scolaire + route     | 217,9 236,4 242,9 245,7        |                |            |            |            |
| Scolaire + route Intégration flux (+/-) AC avec départements        | -31,4 -30,5 -30,5 -30,5        |                |            |            |            |
| <b>Total</b>                                                        | <b>289,3 314,0 320,7 327,4</b> | <b>0,0</b>     | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> |

### 5.3.2.8. Région Nouvelle-Aquitaine

| En M€                                                           | Fonctionnement (exploitation) | Investissement |            |            |              |
|-----------------------------------------------------------------|-------------------------------|----------------|------------|------------|--------------|
|                                                                 |                               | 2021           | 2022       | 2023       | 2024         |
| Dépenses retraitées                                             | 2021 2022 2023 2024           | 2021           | 2022       | 2023       | 2024         |
| Ferroviaire : retraitement des prises de participation à la SPL |                               |                |            |            | -14,8        |
| <b>Total</b>                                                    | <b>0,0 0,0 0,0 0,0</b>        | <b>0,0</b>     | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> | <b>-14,8</b> |

| En M€                                                               | Fonctionnement (exploitation)  | Investissement |            |            |            |
|---------------------------------------------------------------------|--------------------------------|----------------|------------|------------|------------|
|                                                                     |                                | 2021           | 2022       | 2023       | 2024       |
| Recettes retraitées                                                 | 2021 2022 2023 2024            | 2021           | 2022       | 2023       | 2024       |
| Ferroviaire : Intégration des compensations Etat (DGD et TVA (DGF)) | 162,2 173,7 177,7 181,4        |                |            |            |            |
| Grenelle pour les régions ne l'ayant pas imputé en fonction 8       | 62,6 63,1 60,7 60,2            |                |            |            |            |
| Transport sur route Rattachement de la CVAE au scolaire + route     | 346,6 376,0 386,4 390,7        |                |            |            |            |
| Scolaire + route Intégration flux (+/-) AC avec départements        | -28,5 -28,5 -28,5 -28,5        |                |            |            |            |
| <b>Total</b>                                                        | <b>542,9 584,2 596,2 603,8</b> | <b>0,0</b>     | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> |

### 5.3.2.9. Région Occitanie

| En M€                                                                                                                                                                                             | Fonctionnement (exploitation)  | Investissement |             |             |               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|----------------|-------------|-------------|---------------|
|                                                                                                                                                                                                   |                                | 2021           | 2022        | 2023        | 2024          |
| Dépenses retraitées                                                                                                                                                                               | 2021 2022 2023 2024            | 2021           | 2022        | 2023        | 2024          |
| <u>Ferroviaire</u> : retraitement des produits des services en moindre dépenses, (pour régions percevant directement les recettes d'exploitation)                                                 | -96,4 -116,5                   |                |             |             |               |
| <u>Ferroviaire</u> , retraitement des prises de participation à la SPL                                                                                                                            |                                |                |             |             | -20,0         |
| <u>Autres actions</u> , Intégration des actions hors fonction 8                                                                                                                                   | 0,0 0,0 0,1 0,2                | 7,0            | 7,8         | 8,2         | 7,8           |
| Autres ajustements entre données brutes/retour Région                                                                                                                                             | 17,2 3,3 -12,2 -13,1           | 25,3           | 38,5        | 14,8        | -11,2         |
| <b>Total</b>                                                                                                                                                                                      | <b>17,2 3,4 -108,4 -129,5</b>  | <b>32,4</b>    | <b>46,3</b> | <b>22,9</b> | <b>-23,4</b>  |
| En M€                                                                                                                                                                                             | Fonctionnement (exploitation)  | Investissement |             |             |               |
|                                                                                                                                                                                                   |                                | 2021           | 2022        | 2023        | 2024          |
| Recettes retraitées                                                                                                                                                                               | 2021 2022 2023 2024            | 2021           | 2022        | 2023        | 2024          |
| <u>Ferroviaire</u> : retraitement des produits des services en moindre dépenses (pour régions percevant directement les recettes d'exploitation)                                                  | -96,4 -116,5                   |                |             |             |               |
| <u>Ferroviaire</u> : Intégration des compensations Etat (DGD et TVA (DGF))                                                                                                                        | 147,8 158,0 161,6 164,6        |                |             |             |               |
| <u>Ferroviaire</u> , Rattachement en rec.fonc TICPE Grenelle pour les régions ne l'ayant pas imputé en fonction 8 + transfert de sous fonction transport sur route vers sous fonction ferroviaire | 55,8 56,3 54,2 53,9            |                |             |             |               |
| <u>Ferroviaire</u> , retraitement des subventions issues de la SPL à la suite de sa création                                                                                                      |                                |                |             |             | -105,4        |
| <u>Transport sur route</u> Rattachement de la CVAE au scolaire + route                                                                                                                            | 341,7 370,7 381,0 385,2        |                |             |             |               |
| <u>Scolaire + route</u> : Intégration des AC versées par les région aux départements                                                                                                              | 0,0 0,0 0,0 0,0                |                |             |             |               |
| <u>Scolaire + route</u> Intégration flux (+/-) AC avec départements                                                                                                                               | -77,9 -77,9 -77,9 -77,9        |                |             |             |               |
| Autres ajustements entre données brutes/retour Région                                                                                                                                             | 0,3 0,3 0,3 0,0                | -1,63          | -0,07       | 4,24        | -0,52         |
| <b>Total</b>                                                                                                                                                                                      | <b>467,8 507,5 422,9 409,3</b> | <b>-1,6</b>    | <b>-0,1</b> | <b>4,2</b>  | <b>-106,0</b> |

### 5.3.2.10. Région Pays de la Loire

| En M€                                                                      | Fonctionnement (exploitation)  | Investissement |            |            |            |
|----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|----------------|------------|------------|------------|
|                                                                            |                                | 2021           | 2022       | 2023       | 2024       |
| Dépenses retraitées                                                        | 2021 2022 2023 2024            | 2021           | 2022       | 2023       | 2024       |
| <b>Total</b>                                                               | <b>0,0 0,0 0,0 0,0</b>         | <b>0,0</b>     | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> |
| En M€                                                                      | Fonctionnement (exploitation)  | Investissement |            |            |            |
|                                                                            |                                | 2021           | 2022       | 2023       | 2024       |
| Recettes retraitées                                                        | 2021 2022 2023 2024            | 2021           | 2022       | 2023       | 2024       |
| <u>Ferroviaire</u> : Intégration des compensations Etat (DGD et TVA (DGF)) | 72,5 77,2 78,9 80,3            |                |            |            |            |
| <u>Transport sur route</u> Rattachement de la CVAE au scolaire + route     | 242,3 262,8 270,1 273,1        |                |            |            |            |
| <u>Scolaire + route</u> Intégration flux (+/-) AC avec départements        | -50,9 -50,9 -50,9 -50,9        |                |            |            |            |
| <b>Total</b>                                                               | <b>263,8 289,1 298,0 302,5</b> | <b>0,0</b>     | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> |

### 5.3.2.11. Région Provence Alpes Côte d’Azur

|                                                                                                                                                   | En M€ | Fonctionnement (exploitation) |              |              |               | Investissement |            |            |            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------------------------------|--------------|--------------|---------------|----------------|------------|------------|------------|
|                                                                                                                                                   |       | 2021                          | 2022         | 2023         | 2024          | 2021           | 2022       | 2023       | 2024       |
| <b>Dépenses retraitées</b>                                                                                                                        |       |                               |              |              |               |                |            |            |            |
| <u>Ferroviaire</u> : retraitement des produits des services en moindre dépenses, (pour régions percevant directement les recettes d'exploitation) |       |                               |              |              | -165,7        |                |            |            |            |
| <b>Total</b>                                                                                                                                      |       | <b>0,0</b>                    | <b>0,0</b>   | <b>0,0</b>   | <b>-165,7</b> | <b>0,0</b>     | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> |
| <b>Recettes retraitées</b>                                                                                                                        |       |                               |              |              |               |                |            |            |            |
| <u>Ferroviaire</u> : retraitement des produits des services en moindre dépenses (pour régions percevant directement les recettes d'exploitation)  |       |                               |              |              | -165,7        |                |            |            |            |
| <u>Ferroviaire</u> : Intégration des compensations Etat (DGD et TVA (DGF))                                                                        |       | 127,2                         | 135,7        | 138,7        | 141,7         |                |            |            |            |
| Grenelle pour les régions ne l'ayant pas imputé en fonction 8                                                                                     |       | 46,8                          | 48,2         | 46,6         | 46,4          |                |            |            |            |
| <u>Transport sur route</u> Rattachement de la CVAE au scolaire + route                                                                            |       | 323,6                         | 351,0        | 360,8        | 364,8         |                |            |            |            |
| <u>Scolaire + route</u> Intégration flux (+/-) AC avec départements                                                                               |       | -109,1                        | -109,1       | -109,1       | -109,1        |                |            |            |            |
| <b>Total</b>                                                                                                                                      |       | <b>388,6</b>                  | <b>425,8</b> | <b>437,1</b> | <b>278,3</b>  | <b>0,0</b>     | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> | <b>0,0</b> |