

Le Premier Ministre

Paris, le 25 septembre 2013

n° 5679/SG

à

Mesdames et Messieurs les préfets de région

Objet : volet « Mobilité multimodale » des contrats de plan Etat-régions 2014-2020

Par circulaire en date du 2 août 2013, je vous ai indiqué les principes, contenus et modalités d'élaboration et de négociation des contrats de plan Etat-régions (CPER) 2014-2020.

Je vous ai également annoncé l'envoi d'une directive particulière pour le volet « Mobilité multimodale », compte tenu notamment des orientations arrêtées par le Gouvernement à la suite de la remise des travaux de la commission « Mobilité 21 » et de la nécessité de disposer d'ici la fin de l'année d'un programme ayant obtenu dans ses grandes lignes l'accord des opérateurs et des régions. Tel est l'objet de la présente circulaire.

1. Elaboration d'une stratégie de mobilité multimodale

Afin de constituer le volet « Mobilité multimodale » des contrats de plan, je vous demande d'élaborer une stratégie articulant :

- les investissements dans les infrastructures qui font l'objet du volet « Mobilité multimodale » des CPER ;
- les projets pilotes et les démonstrateurs de solutions innovantes de mobilité décrits dans les volets « Innovation » ou « Transition écologique et énergétique » des CPER ;
- les projets « Transports collectifs et mobilité durable » retenus dans le cadre des appels à projets, les engagements spécifiques (par exemple ceux portant sur les autoroutes ferroviaires), ainsi que les initiatives en matière de modes doux (particulièrement le vélo) ;
- le cas échéant, les actions hors contractualisation comprises dans le programme d'investissements d'avenir.

Cette stratégie devra être élaborée avant la fin de l'année en cohérence avec le calendrier fixé par la circulaire du 2 août. Elle s'appuiera sur les analyses et les diagnostics de mobilité menés par vos services et par l'ensemble des partenaires et qui feront l'objet d'échanges tout au long des concertations conduites avec les présidents des conseils régionaux et les collectivités territoriales et établissements publics de coopération intercommunale concernés.

2. Orientations prioritaires du volet « Mobilité multimodale » des CPER

Cette stratégie de mobilité multimodale sera déclinée, pour ce qui concerne les investissements dans les infrastructures de transport, dans le volet « Mobilité multimodale » des CPER. Dans ce domaine, le Gouvernement a affiché ses priorités à l'occasion de la présentation du plan « Investir pour la France » le 9 juillet 2013 : modernisation du réseau existant, poursuite des opérations de désenclavement, décongestion des axes les plus encombrés et performance de la desserte en transports terrestres des grands ports maritimes.

Ces priorités donneront lieu, par région de métropole et d'outre-mer, à un programme d'opérations précis, prenant en compte les orientations suivantes.

2.1. Concernant le volet routier, le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports et de l'économie maritime, vous a saisi le 18 décembre 2012 afin de définir une liste hiérarchisée des opérations de modernisation du réseau routier national ainsi que le montant des cofinancements que les collectivités seraient susceptibles de mettre en place aux côtés de l'État.

Ces opérations répondront prioritairement aux enjeux de sécurité, de réduction de la congestion chronique, de désenclavement et d'amélioration des dessertes des territoires et des grands pôles économiques, notamment au titre des synergies modales, ainsi que d'amélioration de la qualité de la vie.

2.2. S'agissant du volet ferroviaire, la rénovation et la modernisation du réseau existant constituent la première des priorités, conformément aux préconisations de la commission « Mobilité 21 », afin d'améliorer le service offert à l'usager et notamment celui des trains du quotidien.

Les négociations que vous engagerez avec les présidents des conseils régionaux s'articuleront autour des trois axes principaux suivants :

- la modernisation du réseau structurant, afin de conforter sa sécurité et d'améliorer son exploitation et sa robustesse, en traitant notamment les contraintes de fonctionnement qui nuisent à la performance et à la régularité des trains : modernisation de la signalisation, adaptation des plans de voie, allongement de quai, installations permanentes de contre-sens... ;
- la modernisation des nœuds ferroviaires d'importance nationale les plus contraints, afin de permettre notamment l'amélioration des correspondances et l'optimisation de la capacité d'accueil et de l'agencement des trains en gare ;
- la réalisation de projets régionaux de développement ayant un fort potentiel, soit en termes d'amélioration de la qualité de service aux voyageurs, soit en termes de report modal.

Vous veillerez à l'intérêt socio-économique des opérations proposées et à leur articulation, tant d'un point de vue opérationnel que financier, avec les priorités de l'État pour la déclinaison régionale du Grand projet de modernisation du réseau (GPMR) qui sera engagée au second semestre 2013 sous la conduite de RFF, priorités que précisera très prochainement le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports et de l'économie maritime. Notamment, les deux premiers thèmes ci-dessus auront vocation à concentrer une fraction majoritaire, supérieure

aux deux tiers à l'échelle nationale, de l'enveloppe consacrée par l'État au volet ferroviaire des CPER.

Les projets qui ne participeront à aucun des trois axes ci-dessus ne pourront être inscrits qu'à titre exceptionnel, pour une participation très minoritaire de l'État.

La contractualisation des projets ferroviaires d'infrastructures visant à améliorer le service des trains express régionaux (TER), relevant des régions en tant qu'autorités organisatrices, et le service des trains d'équilibre du territoire (TET), relevant de l'État, pourra être l'occasion d'un débat sur l'évolution respective de ces périmètres, un an avant la signature de la nouvelle convention.

Compte tenu de ces priorités et des besoins financiers correspondants, l'État ne participera pas à l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux ou des gares. Seules pourront être inscrites les opérations d'accessibilité aux quais pour les personnes à mobilité réduite.

2.3. En matière fluviale, les actions de l'État viseront prioritairement à accroître les performances du réseau à grand gabarit confié à Voies navigables de France (VNF), qui concentre l'essentiel des enjeux économiques.

En cohérence avec les objectifs de transition écologique et conformément au projet « Voies d'eau » de VNF, elles porteront sur la régénération et la modernisation du réseau à grand gabarit dans la perspective d'une fiabilisation de l'offre de service. Ces actions concerneront notamment la remise en état des ouvrages de navigation, aussi bien les écluses que les barrages, la fiabilisation des digues et des berges ainsi que l'automatisation des écluses et le passage à la téléconduite.

Elles pourront également porter sur des opérations de développement et d'accroissement du gabarit du réseau en lien avec le développement des « hinterlands » portuaires et des plates-formes.

Le cas échéant, de façon très marginale, la contractualisation pourrait concerner le réseau à petit gabarit sous réserve que les opérations retenues soient conformes, individuellement mais également vis-à-vis de la masse globale des financements qu'elles représenteraient, avec les dispositions du contrat d'objectifs et de performance de VNF.

2.4. Concernant les ports maritimes, l'État a vocation à continuer à financer, aux côtés des collectivités, les investissements dans les grands ports maritimes (GPM), qui constituent des entités économiques majeures au niveau régional, et qui bénéficient de l'effet de levier financier et d'une dynamique efficace avec l'ensemble des partenaires.

Dans le prolongement des actions déjà engagées, les priorités porteront sur les opérations conformes aux orientations de la stratégie nationale portuaire et sur les opérations inscrites dans les projets stratégiques des GPM, actuellement en cours de révision. Ces opérations concerneront les infrastructures portuaires, les nouveaux terminaux portuaires, les plates-formes multimodales ainsi que les travaux d'approfondissement, de création des chenaux d'accès dans les estuaires, au-delà de l'entretien courant. En cohérence avec les recommandations de la commission « Mobilité 21 », les dessertes routières, ferroviaires et fluviales des ports qui, au cœur des synergies intermodales, irriguent les « hinterlands » des grands ports maritimes, constitueront une priorité.

L'Etat continuera d'apporter son soutien aux projets de développement des ports fluviaux situés le long ou à l'extrémité des voies à grand gabarit du réseau navigable, avec une priorité donnée aux actions ayant un caractère multimodal renforcé.

2.5. En Île-de-France, dans le cadre du Nouveau Grand Paris et plus particulièrement du Plan de mobilisation pour les transports et la réalisation du Grand Paris Express, un protocole spécifique « Transport » a été signé le 19 juillet 2013 avec la région Île-de-France. Les cadres contractuels existants seront actualisés pour intégrer la nouvelle programmation opérationnelle et permettre ainsi de poursuivre le financement des opérations du Plan de mobilisation pour les transports. Le volet « Mobilité multimodale » du CPER accueillera les opérations non concernées par cette contractualisation, notamment les opérations routières.

2.6. S'agissant du développement de la vallée de la Seine, le contrat déclinera de manière multimodale les objectifs de croissance des trafics portuaires, d'enrichissement des fonctions logistiques, de report modal et de fluidification des trafics de voyageurs et de fret. Il reposera sur une distinction, dans les quatre domaines, routier, ferroviaire, fluvial et portuaire, entre projets s'inscrivant dans la logique de l'axe Seine et investissements d'intérêt essentiellement régional. Il traitera tant la liaison entre la façade maritime et l'Île-de-France que la traversée ou le contournement de celle-ci par les flux de fret à longue distance.

3. Méthode et calendrier

Afin de préparer la stratégie de mobilité que j'évoquais plus haut, vos propositions seront présentées de manière hiérarchisée et comporteront une estimation des ressources à mobiliser par l'État ainsi que des cofinancements que les collectivités seraient susceptibles de mettre en place.

Les projets à caractère interrégional ou ceux concernant les massifs de montagne et les fleuves que vous aurez identifiés feront l'objet d'un suivi particulier à l'intérieur du volet « Mobilité multimodale ». Ils pourront le cas échéant être labellisés en référence aux thématiques territoriales spécifiquement prévues dans les circulaires du 2 août 2013.

Une estimation de l'enveloppe financière disponible sur la durée des CPER pour votre région vous sera communiquée par le ministère chargé des transports dans les prochains jours, de manière à vous permettre de calibrer vos propositions et de les hiérarchiser.

Ces propositions feront ensuite l'objet d'une analyse et d'une sélection ; vous veillerez à ne pas les présenter aux partenaires locaux, notamment régionaux, comme valant à ce stade engagement de l'Etat, tous les projets ne pouvant au final être retenus.

Dans vos propositions, vous veillerez également à ce que les financements mobilisés par l'ensemble des partenaires permettent la réalisation d'opérations présentant une autonomie fonctionnelle.

Par ailleurs, vous distinguerez les opérations qui, par leur maturité et les priorités qu'elles recouvrent, pourraient être mises en œuvre dans une première étape (jusqu'à fin 2017 inclus) et celles à engager dans un second temps (jusqu'en 2020).

L'année 2014 constituera une année de transition permettant à la fois l'aboutissement des phases fonctionnelles déjà engagées au titre des contrats de projets 2007-2013 et la mise

en œuvre, dans le cadre du budget 2014, des premières opérations qui auront été retenues dans le volet « Mobilité multimodale » des contrats de plan 2014-2020. En tout état de cause, vous justifierez les propositions de reprise de projets qui, bien qu'inscrits dans les programmes de modernisation des itinéraires routiers ou les CPER actuels, n'auraient pas pu être engagés. Les projets dont les travaux ont été lancés avant la fin 2013 seront repris dans la programmation 2014-2020.

Afin de préparer l'avenir, vous identifierez également au sein des CPER les études qu'il vous semble nécessaire de conduire dès à présent, soit pour des opérations ayant vocation à être financées dans le cadre des futures contractualisations, soit pour des grands chantiers d'infrastructures qui relèveront le moment venu d'un financement spécifique.

Je vous demande enfin de me préciser les modalités de gouvernance que vous jugez les plus adéquates pour associer l'ensemble des partenaires concernés à l'élaboration du volet « Mobilité multimodale » des CPER. L'objectif est non seulement d'assurer une gestion efficace, opérationnelle et concertée sur la durée du futur contrat de plan jusqu'en 2020, mais aussi de disposer d'un lieu de coordination avec les autres grandes problématiques de mobilité engagées en dehors du contrat de plan. Ces modalités de gouvernance pourront s'appuyer sur un comité de suivi réunissant les différents partenaires : l'Etat et ses établissements publics, les régions, les autres collectivités territoriales et EPCI cofinanceurs. Elles seront formalisées dans le volet « Mobilité multimodale » des CPER.

Parallèlement aux concertations avec les collectivités locales, vous prendrez l'attache en tant que de besoin, pendant toute la phase d'élaboration de vos propositions, avec les services du ministère chargé des transports (direction générale des infrastructures, des transports et de la mer) qui assurera le pilotage d'ensemble du volet « Mobilité multimodale » des futurs contrats de plan, en lien avec la DATAR, à laquelle succèdera le Commissariat général à l'égalité des territoires.

Afin d'aboutir à un accord avec les collectivités territoriales concernées fin 2013, vos propositions devront être transmises au ministre chargé des transports (direction générale des infrastructures, des transports et de la mer) avant le 1er décembre 2013, afin que celui-ci me fasse ses propositions.



Jean-Marc AYRAULT