

Contrat de plan État-Région des Pays de la Loire

Volet Mobilité multimodale 2015-2022

Bilan cumulé au 31 décembre 2022



SOMMAIRE

VIE DU CONTRAT.....	4
SYNTHÈSE FINANCIÈRE.....	5
1– TRANSPORT FERROVIAIRE.....	7
2 – INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES.....	10
3 – DÉVELOPPEMENT DU GRAND PORT MARITIME DE NANTES – SAINT NAZAIRE.....	12
4 – DÉVELOPPEMENT DE LA MULTIMODALITÉ.....	15
ANNEXES.....	17

Annexe 1 : Tableau Etat – Région de suivi financier CPER au 31 décembre 2022

Annexe 2 : Tableau des engagements de l'ensemble des cofinanceurs au 31 décembre 2022

Annexe 3 : Suivi des critères d'écoconditionnalité – exemple des infrastructures routières

* * *

VIE DU CONTRAT

Le volet "Mobilité multimodale" du Contrat de plan Etat-Région 2015-2020 des Pays de la Loire a été prorogé de deux ans pour finaliser les engagements pris en matière d'infrastructures de transport et de mobilités. Un nouveau document de programmation spécialement dédié aux mobilités, en cours de préparation, fera l'objet d'un avenant au CPER 2021-2027 signé le 25 février 2022 pour la période 2023-2027.

Sur la période 2015-2020, des premières réalisations importantes étaient d'ores et déjà effectives : ouverture de la gare de Nantes et du pôle d'échange multimodal de Saint-Nazaire, mise en service de la déviation routière de Bouvron, mise à 2x3 voies d'une partie du périphérique Nord de Nantes, installation des protections acoustiques de Trignac et Montoir, mise à 2x2 voies de la bifurcation RN165-RN444, rénovation de la ligne ferroviaire Clisson-Cholet, lancement de travaux de grande ampleur pour le contournement ferroviaire de Donges, pour la rénovation de la voie ferrée entre La Roche-sur-Yon et La Rochelle ou encore entre Le Mans et Alençon, ainsi que pour la troisième tranche de la déviation de Moulay Mayenne.

Afin d'assurer la continuité des travaux en cours, l'Etat et la Région ont convenu, par avenant n°4 du 28 avril 2021, de proroger leurs engagements jusqu'au 31 décembre 2022, permettant ainsi d'optimiser la réalisation du contrat. Cet avenant a aussi permis d'ajuster les besoins financiers complémentaires liés aux perturbations de chantiers lors de la crise sanitaire. En complément, les crédits mobilisés au titre de la relance ont financé en 2021 et 2022 la réalisation de nouveaux projets portuaires du CPER qui contribuent à la transition écologique et énergétique du grand port maritime de Nantes – Saint Nazaire.

Par ailleurs, l'avenant n°5 du 20 juillet 2022 a permis de redéployer les crédits au regard de l'avancement des projets afin de financer des projets permettant de saisir de nouvelles opportunités, notamment dans le domaine de l'éolien flottant.

Le total du volet "Mobilité multimodale" du CPER contractualisé entre l'Etat et la Région est porté à 484,9 M€ dont 272,2 M€ pour l'Etat et 212,7 M€ pour la Région. Ces montants s'entendent hors crédits du plan de relance mobilisés en 2021 et 2022 par l'État et la Région sur les opérations ferroviaires, routières et multimodales.

Au 31 décembre 2022, la programmation s'élève pour l'État à 263,7 M€ (96,9 % des crédits inscrits) et pour la Région à 206,1 M€ (96,9 % des crédits inscrits) révélant un taux de réalisation du volet Mobilité du CPER 2015-2022 parmi les meilleurs au niveau national.

Enfin, le dispositif de suivi environnemental du volet Mobilité du CPER a fait l'objet d'une mise en oeuvre sur toute la durée du CPER à travers l'actualisation des critères d'éco-conditionnalité et des actions mises en place pour gérer les impacts environnementaux identifiés par l'évaluation environnementale.

SYNTHÈSE FINANCIÈRE

460 M€ engagés au 31 décembre 2022 (dont 34,7 M€ en 2022) par l'État et la Région sur le territoire des Pays de la Loire

Le tableau financier détaillé est présenté en annexe de ce document.

Au 31 décembre 2022, la programmation s'élève pour l'État à 263,7 M€ (96,9 % des crédits inscrits) et pour la Région à 206,1 M€ (96,9 % des crédits inscrits) :

Objectifs	Montant total V Avenant 5	ÉTAT V avenant n°5	Région V avenant n° 5	Programmé au 31/12/2022			
				État		Région	
				Programmé cumulé	%	Programmé cumulé	%
Transport ferroviaire	552 142 644	178 189 928	181 757 624	173 089 846	97,1%	175 789 211	96,7%
Infrastructures routières	84 744 000	65 804 000	4 512 000	63 004 000	95,7%	4 512 000	100,0%
Développement du Grand Port Maritime	84 450 000	27 101 000	25 847 000	27 100 620	100,0%	25 756 470	99,6%
Études multimodales	2 275 000	1 100 000	550 000	500 000	45,5%	75 000	13,6%
TOTAL MOBILITÉ MULTIMODALE	723 611 644	272 194 928	212 666 624	263 694 466	96,9 %	206 132 681	96,9 %

Au 31 décembre 2022, les engagements s'élèvent pour l'État à 254 M€ (93,3% des crédits inscrits) et pour la Région à 206,1 M€ (96,9 % des crédits inscrits) :

Objectifs	Montant total V Avenant 5	ÉTAT V avenant n°5	Région V avenant n° 5	Engagé au 31/12/2022			
				État		Région	
				Engagé cumulé	%	Engagé cumulé	%
Transport ferroviaire	552 142 644	178 189 928	181 757 624	173 089 842	97,1%	175 789 211	96,7%
Infrastructures routières	84 744 000	65 804 000	4 512 000	54 838 626	83,3%	4 512 000	100,0%
Développement du Grand Port Maritime	84 450 000	27 101 000	25 847 000	25 533 465	94,2%	25 756 470	99,6%
Études multimodales	2 275 000	1 100 000	550 000	500 000	45,5%	63 636	11,6%
TOTAL MOBILITÉ MULTIMODALE	723 611 644	272 194 928	212 666 624	253 961 933	93,3%	206 121 317	96,9%

Le taux d'engagement moindre pour l'Etat au titre des infrastructures routières s'explique par l'opération "Fluidification du périphérique nantais" (5,5 M€ Etat) pour laquelle seuls 15% sont engagés fin 2022. Le reste des engagements ont été reportés sine die.

Au 31 décembre 2022, les mandatements s'élèvent pour l'État à 213,1 M€ (83,9 % des crédits engagés, 78,3% des crédits inscrits) et pour la Région à 177,9 M€ (86,3% des crédits engagés, 83,7% des crédits inscrits) :

Objectifs	Montant total V Avenant 5	ÉTAT V avenant n°5	Région V avenant n° 5	Mandaté au 31/12/2022					
				État			Région		
				Mandaté cumulé	% / eng	% / crédits inscrits	Mandaté cumulé	% / eng	% / crédits inscrits
Transport ferroviaire	552 142 644	178 189 928	181 757 624	148 201 794	85,6%	83,2%	160 912 649	91,5%	88,5%
Infrastructures routières	84 744 000	65 804 000	4 512 000	50 384 865	91,9%	76,6%	3 102 250	68,8%	68,8%
Développement du Grand Port Maritime	84 450 000	27 101 000	25 847 000	14 324 456	56,1%	52,9%	13 894 385	53,9%	53,8%
Études multimodales	2 275 000	1 100 000	550 000	202 272	40,5%	18,4%	0		0,0%
TOTAL MOBILITÉ MULTIMODALE	723 611 644	272 194 928	212 666 624	213 113 386	83,9%	78,3%	177 909 284	86,3%	83,7%

Par ailleurs, dans le cadre du plan de relance sur les années 2021 et 2022, l'Etat a abondé l'enveloppe CPER "Mobilités" de 14,39 M€ dont 10,49 M€ sur le volet ferroviaire et 3,9 M€ sur le volet routier.

Synthèse crédits Etat / Région :

A fin 2022, **95 % des crédits Etat et Région inscrits au CPER ont été engagés**, révélant un taux d'exécution du volet Mobilité du CPER 2015-2022 parmi les meilleurs au niveau national :

- le taux de programmation des crédits contractualisés est de 97% et le taux d'engagement est de 95% ;
- le taux de mandatement représente 85% des crédits engagés et 81 % des crédits inscrits au contrat ;
- 71% des opérations sont programmées à 100 % (37 sur les 52) et 85 % des opérations sont programmées à plus de 90% par l'Etat et la Région (44)

Objectifs	Montant total 2015-2022	Part contractualisée État et Région	CUMUL État – Région au 31/12/2022						
			Programmé		Engagé		Mandaté		
			€	%	€	%	€	% / eng	% / crédits inscrits
Transport ferroviaire	552 142 644	359 947 552	348 879 057	97%	348 879 053	97%	309 114 443	89%	86%
Infrastructures routières	84 744 000	70 316 000	67 516 000	96%	59 350 626	84%	53 487 115	90%	76%
Développement du Grand Port Maritime	84 450 000	52 948 000	52 857 090	100%	51 289 935	97%	28 218 841	55%	53%
Études multimodales	2 275 000	1 650 000	575 000	35%	563 636	34%	202 272	36%	12%
TOTAL MOBILITÉ MULTIMODALE	723 611 644	484 861 552	469 827 147	97%	460 083 250	95%	391 022 670	85%	81%

Si les taux de programmation et d'engagement cumulés Etat-Région confirment la bonne exécution globale des projets inscrits au CPER, le niveau inférieur de mandatements (85% des crédits engagés et 81% des crédits contractualisés) est lié aux délais inhérents pour le solde de certaines opérations. De plus, le contrat ne connaît son véritable « atterrissage » financier que plusieurs années après son échéance.

Pour l'État :

- Le terme « programmé » correspond aux autorisations d'engagement (AE) reçues et affectées
- Le terme « engagé » correspond aux montants de crédits reçus en autorisation d'engagement (AE) et comptablement engagés.

Pour la Région :

- Le terme « programmé » correspond aux autorisations de programme et d'engagement votées et affectées.
- Le terme « engagé » correspond aux autorisations de programme et d'engagement comptablement engagées.

1– Transport ferroviaire

552,1 M€ sont inscrits au CPER 2015-2022 (volet Mobilité), dont 360 M€ contractualisés par l'État et la Région des Pays de la Loire

En matière de transport ferroviaire, sur la période 2021-2022 de prorogation du volet mobilité du CPER 2015-2020, l'État et la Région apportent respectivement 50,4 M€ et 8,3 M€ pour le transport ferroviaire.

Même si les chantiers ferroviaires n'ont connu qu'une courte interruption liée à la crise sanitaire en 2020, des conséquences se sont fait sentir avec le report des dates de mise en service et souvent des surcoûts.

Sur la section entre Nantes-Angers-Sablé-sur-Sarthe de l'axe magistral vers Paris, la feuille de route arrêtée pour la mise en œuvre de ce schéma prévoit notamment **la mise au standard européen de l'axe et l'augmentation de capacité du nœud de Nantes**, avec un renouvellement progressif des postes d'aiguillage et le déploiement de la signalisation européenne. Ce scénario permet d'envisager un démarrage des travaux à horizon 2030, articulés avec l'aménagement de la section à grande vitesse depuis Paris (mise en ERTMS de Paris à Sablé-sur-Sarthe en 2030-2032). Plusieurs conventions d'études ont été signées par les partenaires en 2022 : les études exploratoires de phasage du programme d'aménagement de Nantes-Angers-Sablé-sur-Sarthe, l'étude préliminaire du nœud ferroviaire de Nantes et l'étude préliminaire de la première phase de l'axe Nantes -Angers -Sablé-sur-Sarthe.

En parallèle de ces études, la possibilité d'augmenter le trafic ferroviaire dans le **tunnel de Chantenay** a été étudiée et a permis d'établir une feuille de route permettant de définir des solutions techniques d'amélioration de la sécurité et de la sûreté, et des solutions techniques d'amélioration de la capacité. Une convention de financement des études préliminaires de sécurisation du tunnel de Chantenay et d'avant-projet de redécoupage des blocks de signalisation dans le tunnel avec mesures de sécurité associées a été signée par les partenaires fin 2022.

La Région a lancé une étude de mise en œuvre de sa stratégie régionale des mobilités pour le mode ferroviaire, avec l'appui de l'État au titre du Plan de relance. Les conclusions de cette étude contribueront en 2023 à identifier les projets d'infrastructures complémentaires à prévoir pour permettre cette mise en œuvre.

Enfin, à Ancenis, les aménagements d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) au niveau des quais et du souterrain et des ascenseurs sont réalisés ainsi que l'aménagement aux abords de la gare d'un pôle d'échange multimodal. Depuis novembre 2021, les travaux de signalisation sont achevés et permettent un gain de capacité en heure de pointe. Le terminus technique d'Ancenis a été créé et mis en service en novembre 2021. La gare accueille ainsi les dessertes TER péri-urbaines cadencées mises en place par la Région entre Nantes et Ancenis dès décembre 2021.

Sur l'axe Nantes-Bordeaux (section La Roche-sur-Yon – La Rochelle), la rénovation complète d'une des deux voies (voie 2), achevée en 2021 et qui a nécessité une fermeture de la ligne de janvier 2020 à juillet 2021, a permis de rétablir le temps de parcours initial sur cette section. En outre, l'Etat a été mis en place un aller-retour quotidien supplémentaire en 2022 sur la ligne de Trains d'équilibre des territoires Nantes – Bordeaux. La reprise de la fréquentation depuis la réouverture de la ligne est très positive.

Le grand projet des **Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL)** étudie la possibilité de moderniser le réseau existant – à l'horizon 2035 et au-delà – en améliorant la performance (réduction des temps de parcours et augmentation du nombre de trains) sur les axes Nantes-Rennes/Bretagne sud et Rennes-Brest. Cette opération se déroule dans le cadre du Pacte d'accessibilité et de mobilité pour la Bretagne et du Contrat d'Avenir pour les Pays de la Loire.

De novembre 2021 à mars 2022, s'est tenu le dialogue territorial. Suite à l'inscription du Port de Brest dans le réseau européen central étendu du RTE-T, des études complémentaires ont été menées sur la mise au standard européen Nantes-Rennes-Brest, l'aménagement dit de Port Cahours (nœud ferroviaire rennais) et l'opportunité de la virgule de Savenay pour les voyageurs. Les études préliminaires de la phase 1 ont été

rendues et présentées aux partenaires, présentant trois scénarios adossés à leur bilan socio-économique.

La **nouvelle gare-mezzanine de Nantes** a été ouverte au public en novembre 2020. Les travaux aux abords de la gare se poursuivent. Les espaces publics au sud ont été inaugurés fin 2022 et le chantier de construction du bâtiment multimodal Sud a démarré en décembre 2022 pour une livraison prévue au second semestre 2024.

Les travaux pour la **halte ferroviaire « Le Mans Hôpital »** ont débuté mi-2021 avec une ouverture prévue en août 2023. Cette gare permettra une desserte régionale des sites de l'Hôpital et de l'Université du Mans, en connexion avec la ligne de tramway à proximité.

Afin de réduire l'exposition du grand public aux risques industriels, l'État a initié en 2009, avec la Région, SNCF Réseau et Total Energie, le **projet de contournement ferroviaire des installations industrielles de Donges**, qui consistait en la réalisation d'une nouvelle section de voie ferrée contournant les sites industriels et la création d'une nouvelle gare, à proximité du centre de Donges en remplacement de l'ancienne située à proximité immédiate des sites industriels. Ce projet de 160 M€, dont un tiers financé par État et plus d'un quart financé par la Région, a été financé au travers du Contrat de Plan. Le préfet de la région Pays de la Loire et les partenaires ont inauguré cette voie éloignée des zones de dangers le 24 octobre 2022.

Une participation au **transfert des installations de Nantes État au Grand Blottereau** est également inscrite au volet mobilité du CPER, en complément du volet territorial. Les travaux, en cours depuis mi-2019, ont déjà permis le réaménagement et la modernisation du site du Grand Blottereau et la libération du site de Nantes État pour le projet urbain sud-ouest de l'Île de Nantes, connexe au futur CHU. Cette opération permet également de faciliter l'exploitation des circulations dans le nœud ferroviaire de Nantes, et donc d'optimiser le fonctionnement du réseau pour la circulation des trains de voyageurs et de fret, qui sont amenés à se développer, notamment les transports du quotidien avec des services express métropolitains (RER métropolitains de l'agglomération nantaise). Depuis deux ans, le déroulement du chantier a par ailleurs été exemplaire grâce à l'insertion sociale de personnel éloigné de l'emploi, ou la préservation de l'environnement. L'État et la Région sont financeurs du projet dans le cadre du contrat de plan État-Région à hauteur de plus de 12 M€ chacun, soit environ 20 % du montant global des travaux de 121,3 M€. Le projet a été également financé par Nantes Métropole (71%) et SNCF Réseau (9%).

L'inauguration du poste de signalisation et du faisceau ferroviaire de Blottereau s'est déroulée le 17 novembre 2022. Après la libération du site de l'Île de Nantes intervenue fin 2022, les travaux se poursuivent : reconstitution d'une voie de rebroussement des trains sur la voie mère de Chevire à Rezé-Bouguenais, conservation et mise en terminus d'une voie de près de 400 mètres sur l'Île de Nantes.

Les premières études pour la création d'une **halte ferroviaire au droit de l'aéroport Nantes-Atlantique** permettant la desserte de l'aéroport ont fait l'objet d'un conventionnement entre les partenaires. Les études se poursuivront en 2023.

En complément des crédits contractualisés, dans le cadre de l'accord de relance État-Région 2020-2022, l'État a mobilisé 2,494 M€ au titre de la dotation régionale d'investissement (DRI) pour l'amélioration de la ligne de tram-train de Nantes à Châteaubriant, par la mise en place de câbles résistants au givre et pour la réalisation de la maintenance renforcée de la ligne La Roche sur Yon – Bressuire, pour la partie située en Pays de la Loire. La Région a accompagné le financement de ces opérations.

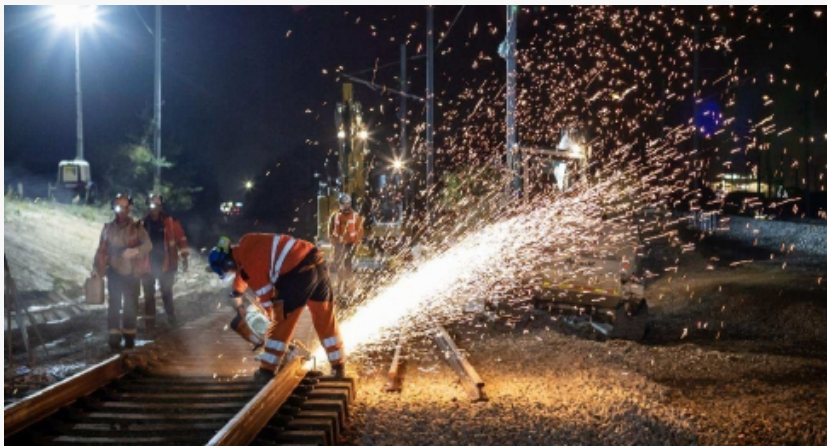
Au 31 décembre 2022, 96,9% des crédits contractualisés par l'Etat et la Région ont été programmés (348,9 M€ dont 15,4 M€ en 2022).

Inauguration du contournement ferroviaire des sites industriels de Donges

L'État a initié en 2008 avec Total Énergies, SNCF Réseau et la Région des Pays de la Loire une réflexion sur la possibilité pour la voie ferrée Nantes-Le Croisic de contourner les sites industriels de Donges classés Seveso. Les objectifs du projet étaient de réduire l'exposition aux risques industriels des usagers des soixante trains quotidiens, de pérenniser l'activité de la raffinerie et des sites attenants et d'améliorer la desserte ferroviaire de Donges avec un déplacement de la halte au plus près du centre bourg de la commune.

Tout en répondant aux besoins ferroviaires (voyageurs, entreprises embranchées, halte), les scénarios de contournement devaient cohabiter avec la raffinerie au sud, l'habitat pavillonnaire de Donges au nord et les sites naturels protégés comme le marais de Liberge à l'ouest.

Le tracé retenu, de 4,5 km, permet de contourner les sites industriels par le nord tout en rapprochant la halte du bourg de Donges.



Crédits photo : Le Live, SNCF Réseau

Le projet a été déclaré d'utilité publique en 2017. Après une mise en service des nouvelles infrastructures le 7 octobre 2022, l'inauguration s'est déroulée le 24 octobre 2022.



Crédits photo : Studio Phil-Factory

Le coût de l'opération est de 160 M€, financés par l'État à 33,5 % soit 53,5 M€ depuis l'origine du projet, les autres contributeurs étant Total Énergies (33,3 %) et les collectivités locales à hauteur de 33,2% [Région, Département de la Loire-Atlantique, CARENE (et Donges sur une étude)]. La Région a financé le projet depuis son origine à hauteur de 40,7 M€

Au 31 décembre 2022, l'Etat et la Région ont engagé la totalité de leur participation prévue au CPER.

2 – Infrastructures routières

84,7 M€ sont inscrits au CPER 2015-2022 (volet Mobilité), dont 70,3 M€ contractualisés par l'État et la Région des Pays de la Loire

Sur le **périphérique nord de l'agglomération nantaise**, après la mise en service des trois voies dans chaque sens en 2020 et la réalisation d'écrans acoustiques en 2021, l'aménagement entre les portes d'Orvault et de Rennes s'est achevé en 2022 avec la réalisation de travaux d'assainissement et de plantations au lieu-dit Moque Souris, puis par l'ouvrage de franchissabilité piscicole sur le Cens, réalisé d'août à décembre. D'un point de vue environnemental, des travaux d'amélioration de massifs forestiers ont été réalisés dans le cadre des mesures compensatoires et une Obligation Réelle Environnementale (ORE) a été signée avec la mairie d'Orvault.

Les opérations de **fluidification du périphérique nantais** issue du Contrat d'Avenir pour les Pays de la Loire se poursuivent. Après les premières réalisations en 2021, d'un *shunt* (voie d'évitement) sur la porte d'Armor et de la bifurcation entre la RN444 et la RN165, les études pour la mise en place de voies d'entrecroisement sur le périphérique ouest, au nord du pont de Cheviré entre les portes de l'Estuaire et d'Atlantis avancent : le dossier d'autorisation environnementale est finalisé et va être déposé début 2023 pour instruction. Les appels d'offres pour les travaux ont été réalisés et les marchés seront notifiés en 2023. Les travaux devraient démarrer fin 2023 après obtention de l'autorisation environnementale.

Sur la partie sud de Cheviré, le choix d'un scénario mixte comprenant une voie réservée aux transports en commun (VRTC) entre les portes de Bouguenais et de Grand-Lieu en sens extérieur, une voie d'entrecroisement (VE) jumelée avec une VRTC entre les portes de Grand-Lieu et de Bouguenais, et d'une seule VE entre les portes de Retz et Grand-Lieu en sens intérieur a été acté en 2021. En 2022, le marché de maîtrise d'oeuvre a été passé et la convention de cofinancement a été signée. Les études doivent être engagées en 2023.

Sur la partie Est du périphérique, les études amont du complexe de Bellevue ont fait l'objet d'une concertation publique fin 2021. L'année 2022 a été consacrée à la réalisation d'études complémentaires demandées à l'occasion de cette concertation, permettant de proposer plusieurs scénarii d'aménagement. Les études préalables sont lancées en 2023 sur la base du scénario retenu par le comité de pilotage. Parallèlement, un inventaire complet faune flore sera réalisé en 2023 afin de constituer le dossier environnemental à l'horizon 2024-25.

S'agissant des études de l'opération de **mise à 2x3 voies de la RN165 entre Sautron et Savenay**, le dossier est en phase de conception détaillée pour les sections 1 à 3. En 2022, les avant-projets ont été présentés aux exploitants DIRO et Département de Loire-Atlantique et un marché spécifique de sécurisation des mesures compensatoires environnementales a été notifié. Des réunions ont eu lieu avec les communes concernées pour présenter et améliorer l'aménagement des futurs échangeurs des quatre Nations et du Temple de Bretagne en prenant en compte les enjeux de mobilité (aires de covoiturage, arrêt de bus) et en tenant compte de la révision du SAGE Estuaire qui prévoit une protection forte des zones humides de source.

La **déviations de Bouvron sur la RN171** a été mise en service fin 2019. En 2022, les travaux de parachèvement et de confortement des aménagements paysagers et de finition se sont achevés. Des mesures acoustiques post-travaux ont été réalisées et leurs bons résultats ont fait l'objet d'une communication en mairie et aux riverains concernés.

En Mayenne, la troisième et dernière tranche de la **déviations de Moulay – Mayenne** (section nord), engagés depuis le printemps 2020, a été inaugurée et mise en service le 6 juillet 2022. Cette opération de 3,6 km pour un coût de 22 M€ vient achever la déviation complète de 11,2 km, et comprend entre autres le viaduc de la Villette, ouvrage de 195 m de longueur permettant de préserver la vallée, d'assurer la transparence hydraulique et le passage de la faune.

Sur la section sud de la déviation, un aménagement complémentaire sera réalisé pour créer, sur la voirie communale, une voie de substitution pour le passage des engins agricoles. Les premiers travaux seront engagés en 2023.

Enfin, en ce qui concerne la **déviatio**n d'Ernée sur la RN12, le marché de maîtrise d'œuvre privée pour les phases de projet et de suivi des travaux a été notifié à l'été 2022. La phase de conception détaillée est en cours, l'état initial environnemental a été réalisé en 2022 et le dossier d'enquête parcellaire a été déposé en préfecture fin 2022 pour un début d'enquête prévue en mars 2023.

Au 31 décembre 2022, 96 % des crédits contractualisés par l'Etat et la Région ont été programmés (67,5 M€ dont 3,5 M€ en 2022).

RN162 – Mise en service de la déviation de Moulay – Mayenne

La dernière section de la déviation de Moulay-Mayenne sur la RN162 a été inaugurée le 6 juillet 2022. Après 3,5 ans de travaux, cette section de 3,6 km vient achever ce projet d'envergure d'une longueur totale de 11,2 km en voie bidirectionnelle pour un budget total de 72M€.



Fruit d'un riche travail partenarial entre les services de l'État (DREAL, DIRO) et les collectivités, le projet repose sur des objectifs de sécurité routière, d'optimisation des temps de parcours et d'amélioration de la qualité de vie des riverains. Sur la section nord, 5 600 véhicules dont 2 300 poids lourds transitent chaque jour. Ils profiteront ainsi d'une route plus rapide, confortable et sécurisée.

L'ouvrage majeur de cette déviation est le viaduc de la Vilette, ouvrage de 195 m en franchissement de la vallée, qui a permis à la fois de conserver une transparence écologique pour la faune, de préserver 10 000 m² de zones humides, et de faciliter l'intégration paysagère du projet.



Crédit photo - Air2D3

Le projet de déviation de Moulay-Mayenne section nord, inscrit au contrat de plan État-Région pour un montant de 22 M€, est cofinancé par l'État (80 %), la Région (5 %), le Département de la Mayenne (10 %) et Mayenne Communauté (5 %).

Au 31 décembre 2022, l'Etat et la Région ont programmé la totalité de leur participation prévue au CPER.

3 – Développement du Grand Port Maritime de Nantes – Saint Nazaire

84,45 M€ sont inscrits au CPER 2015-2022 (volet Mobilité), dont 52,95 M€ contractualisés par l'État et la Région des Pays de la Loire

En particulier, sur la période 2021-2022, 11,9 M€ de crédits État sont mobilisés pour accompagner la transition écologique et énergétique du Grand Port Maritime de Nantes – Saint Nazaire, dont 9 M€ au titre **du Plan de relance**. La Région mobilise quant à elle une enveloppe de 11,4 M€ dont 8M€ au titre de la relance. Ces montants s'ajoutent à ceux déjà prévus au CPER 2015-2020 et se traduisent par l'inscription de nouveaux projets portuaires.

L'avenant n°5 au CPER, signé le 20 juillet 2022, prévoit la réalisation de trois opérations supplémentaires : les études relatives au développement d'une infrastructure pour l'éolien flottant à Saint-Nazaire, pour un montant de 2 M€, la régénération des ouvrages mobiles et des écluses de Saint-Nazaire au profit de la construction navale, du secteur des énergies marines renouvelables et des mobilités urbaines pour un montant de 5,4 M€ et le développement du fret ferroviaire et de l'intermodalité – régénération de voies ferrées pour un montant de 0,6 M€.

Augmentation des capacités d'accueil du poste à liquide de Montoir

Afin de sécuriser l'infrastructure et d'améliorer le fonctionnement global de l'ouvrage, deux nouveaux appontements de chargement/déchargement seront créés sur l'amont et l'aval de l'appontement actuel. La conservation de l'appontement central permettra de maintenir la capacité d'accueil des navires d'environ 200 m.

Les travaux de préparation du chantier ainsi que la réalisation des quinze passerelles de lamanage se sont achevés en juin 2021. Suite à un problème d'approvisionnement des pieux en provenance d'Asie dans le contexte de pandémie, les travaux de pose de la nouvelle infrastructure, initialement programmés en septembre 2021, sont mis en service au premier semestre 2023.

Viabilisation de la plateforme logistique Est de Montoir-de-Bretagne

Dans le cadre de la mise en place de sa nouvelle stratégie, le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire souhaite engager des opérations visant à permettre le développement de capacités logistiques à température contrôlée à l'arrière du terminal à conteneurs, au niveau de la plateforme logistique Est de Montoir-de-Bretagne.

Ces orientations amènent le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire en tant qu'aménageur public à finaliser le programme de viabilisation de la plateforme logistique Est. Ce programme comprend l'enlèvement des matériaux de pré-charge de la parcelle C ainsi que la réalisation des voiries définitives et réseaux. La première phase est terminée et la seconde est en cours (nivellement des parcelles et la viabilisation d'une parcelle pour développer des capacités logistiques froids).

Projets nantais portuaires/Cheviré : développement du terminal fluvial, sécurisation de la zone industrialo-portuaire et amélioration de l'accueil des navires de marchandises.

En préparation du développement plus global du site de Cheviré dans les années à venir, des opérations de modernisation des installations portuaires ont été engagées pour permettre de relancer l'attractivité de la zone, à commencer par la remise à niveau des infrastructures et la sécurisation de ses accès.

Développement de plateformes « Plug & Play » sur le pôle industriel de Montoir pour le report modal de la logistique et pour les industries (phases 1 et 2)

Le développement de plateformes « Plug & Play » consiste à finaliser l'aménagement des parcelles sur les sites portuaires dans l'objectif d'accueillir des activités industrielles ou logistiques sur un espace foncier déjà anthropisé. L'opération, initiée en décembre 2021, sera achevée mi-2025.

Électrification des quais à Saint-Nazaire pour l'alimentation des grues et des navires

Le programme consiste à créer des postes d'alimentation électrique haute et basse tensions sur les quais Ouest et Est du bassin de Penhoët et à déployer un réseau de prises haute et basse tensions sur ces quais. La première phase (quais Ouest) s'est terminée au premier semestre 2022. Les quais Est du bassin de Penhoët seront traités cette année pour une mise en service prévue à la fin du 1^{er} semestre.

Électrification et performance énergétique des activités portuaires

Le programme comprend trois opérations, à savoir le passage au LED de l'éclairage des ouvrages portuaires, l'équipement en courant de quai de deux pontons (Donges & avant-port) et la pose de bornes électriques sur le parc roulier.

Les premiers travaux LED ont débuté en 2021 et se poursuivront en 2023. S'agissant du courant de quai, si les travaux se sont terminés en 2021 pour le ponton de Donges, l'équipement du ponton de l'avant-port Est prévu courant 2022. Les bornes électriques seront installées courant 2023.

Amélioration des infrastructures ferroviaires du Grand Port

Il s'agit de la régénération et de la modernisation du réseau ferré portuaire à Saint-Nazaire, Montoir (Priory) et Nantes (Roche-Maurice). En 2021, 800 traverses ont été remplacées et 400 tonnes de ballast ont été ajoutées sur le faisceau du Priory. Des travaux complémentaires ont été apportés par l'avenant n°5, portant sur les voies ferrées menant au silo portuaire de Saint-Nazaire.

Les travaux de régénération des voies ferrées ont été intégralement réalisés courant du second semestre 2022, y compris ceux apportés par l'avenant 5 au CPER.

Études d'opportunité pour le développement du fret ferroviaire (virgule de Savenay)

La convention relative à l'étude d'opportunité économique portée par le Port et la convention relative à l'étude de faisabilité technique portée par SNCF Réseau ont été signées le 27 décembre 2021. La synthèse des deux études, réalisée par le Port, a été livrée à la fin du 1^{er} semestre 2023. Les suites à donner seront envisagées dans le cadre de l'élaboration du volet Mobilité 2023-2027 du CPER.

Amélioration des voies routières portuaires

Le programme portera sur une partie des opérations suivantes : la sécurisation d'un carrefour au croisement des flux du terminal multivrac et des poids lourds de GNL au niveau de la rue Caravelle, le réaménagement de la rue de la Pierre Percée (voie d'accès au terminal à conteneurs et terminal roulier) pour s'adapter aux colis XXL et les réaménagements et nouvelle structure de chaussée pour la sécurisation des flux et adaptation des trafics.

Si la régénération de la rue des Clippers s'est terminée en 2022, l'amélioration de la voirie lourde de Saint-Nazaire et la sécurisation de l'accès Poids Lourds entre le terminal méthanier et le terminal multivrac seront achevées courant 2024.

Etudes relatives à l'infrastructure pour l'éolien offshore à Saint-Nazaire

Le projet « Développement d'une infrastructure pour l'éolien flottant à Saint-Nazaire » prévoit la construction d'un quai à haut renforcement (30 T/m² contre 15 T/m² aujourd'hui) de 5 ha sur un linéaire de 700 m avec un tirant d'eau de 14 m de profondeur en bord à quai à Saint-Nazaire, en aval du pont de Saint-Nazaire, entre la forme Joubert et la forme C des chantiers de l'Atlantique. Le budget de l'opération est estimé à 100 M€ pour lequel le Port a sollicité un financement européen et un financement de l'État au titre de France 2030, incluant le Plan d'Investissement d'Avenir (PIA 4). Les études financées ici consistent en la première phase d'acquisition de données, indispensable pour réaliser le dossier d'autorisation puis les travaux. Il s'agit ici de financer les études de marché et les impacts socio-économiques, les études techniques, les études environnementales et les dossiers d'autorisation. La mise en service de ce nouveau quai est prévue courant 2028.

Régénération des ouvrages mobiles et des écluses de Saint-Nazaire au profit des constructions navales et EMR

Le projet consiste à remplacer des vantaux aval (début 2024), à régénérer le pont tournant ainsi que le système de freinage du pont levant de l'écluse Sud (début 2023).

Au 31 décembre 2022, 99,8 % des crédits contractualisés par l'État et la Région ont été programmés (52,9 M€ dont 11,2 M€ en 2022)

Études pour le quai EOLE

Le projet EOLE consiste à redimensionner l'infrastructure existante, le site de pré-assemblage de Saint-Nazaire, en base d'intégration de l'éolien flottant disposant d'un linéaire et d'un tirant d'eau en bord à quai à Saint-Nazaire suffisant pour satisfaire aux exigences des industriels de la filière XXL des éoliennes flottantes (300 m de haut). La cadence de production, la distance vis-à-vis des futures zones d'implantation des parcs éoliens, la portance renforcée des quais ainsi que leur polyvalence d'utilisation constituent les critères de performance indispensables au bon fonctionnement de cette activité.

Les études géotechniques sont en cours de réalisation sur le plan terrestre dans un premier temps, puis sur le plan nautique. Elles consistent à réaliser un carottage des sols pour en évaluer la composition. Cette phase est indispensable afin de caractériser le site et de dresser un état initial susceptible de nourrir les réflexions sur la géométrie des ouvrages du projet EOLE, les caractéristiques des fondations, les méthodologies et volumes de travaux à envisager.

Le port envisage également une concertation (avec saisine de la Commission nationale du débat public) cette année, un dépôt du dossier réglementaire d'autorisation fin 2024 et un début des travaux permettant une livraison du quai compatible avec les projets éoliens à venir, notamment l'appel d'offres Bretagne Sud (AO5) entre Belle-Île et Île de Groix.



©NSNP. Vue d'artiste du quai Eole d'une des formes possibles du projet de quai Eole

Cette opération est inscrite au CPER à hauteur de 2 M€ dont 0,8 M€ à parité Etat-Région, 0,3 M€ du Département de la Loire-Atlantique et 0,1 M€ du GPMNSN. Hors CPER, l'Union européenne, finance l'opération à hauteur de 2 M€.

Au 31 décembre 2022, l'État et la Région ont programmé la totalité de leur participation prévue au CPER.

4 – Développement de la multimodalité

Schéma directeur d'accessibilité du secteur de Nantes-Atlantique

Suite à la validation du schéma directeur d'accessibilité de l'aéroport Nantes-Atlantique en comité de pilotage du 20 avril 2021, les maîtrises d'ouvrage des différents modes de transport s'organisent et se coordonnent pour lancer les projets : SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions pour la création de la halte ferroviaire ; Nantes Métropole pour le BHNS et l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux et leurs connexions ; la DIR Ouest pour l'aménagement des voies d'entrecroisement et de voies réservées sur le périphérique. Les conventions de financement ont été conclues en 2022. Les études seront lancées en 2023.

Nouveau ferry pour la desserte de l'île d'Yeu

Dans le cadre de l'accord régional de relance, la Région, avec l'aide de l'Etat, assure le financement de la construction d'un nouveau ferry, l'Insula Oya III, pour assurer la desserte de l'île d'Yeu depuis Fromentine. Porté par le Conseil régional pour un budget total de plus de 26 M€, ce projet a bénéficié en 2021 d'une subvention de l'État de 9,3 M€ au titre de la dotation régionale d'investissement. La totalité des crédits inscrits au CPER sur cette opération ont été engagés.

Annexe 1 : Tableau Etat – Région de suivi financier CPER au 31 décembre 2022

VOLET	OPERATIONS	Montant total V Avenant 5	ÉTAT V avenant n°5	Région V avenant n° 5	ETAT							RÉGION						
					PROGRAMMÉ		ENGAGÉ		MANDATÉ			PROGRAMMÉ		ENGAGÉ		MANDATÉ		
					Programmé cumulé au 31/12/2022	%	Engagé cumulé au 31/12/2022	%	Mandaté cumulé au 31/12/2022	% / eng	% / crédits inscrits	Programmé cumulé au 31/12/2022	%	Engagé cumulé au 31/12/2022	%	Mandaté cumulé au 31/12/2022	% / eng	% / crédits inscrits
Transport ferroviaire	1.1.1 – Axe Nantes-Angers-Sablé / amélioration des performances de l'axe : schéma directeur d'axe et noeuds, expression des besoins et étude de gains de capacité et de temps de parcours Sécurité tunnel de Chantenay pris sur le reliquat de la ligne (0,150 M€).	3 500 000	1 837 750	1 027 250	1 738 100	94,6%	1 738 100	94,6%	1 176 699	67,7%	64,0%	968 510	94,3%	968 510	94,3%	616 670	63,7%	60,0%
	1.1.2 – Axe Nantes-Angers-Sablé / amélioration des performances de l'axe : mise en place de la télésurveillance et opérations suite au SD	2 500 000	1 583 214	416 786	369 330	23,3%	369 327	23,3%	340 004	92,1%	21,5%	97 191	23,3%	97 191	23,3%	89 475	92,1%	21,5%
	1.1.2 bis – Axe Nantes-Angers-Sablé : mis aux normes LGV : clôture et contrôle de la végétation	12 366 000	2 509 000	2 033 000	1 238 878	49,4%	1 238 878	49,4%	0	-	0,0%	2 033 000	100,0%	2 033 000	100,0%	0	0,0%	0,0%
	1.1.3 –b Axe Nantes-Angers-Sablé : Etudes ERTMS du contrat d'avenir	2 174 935	2 024 935		1 062 500	52,5%	1 062 500	52,5%	212 500	-	10,5%							
	1.2 - Axe Nantes-Angers-Sablé : terminus technique Ancenis	22 500 000	8 077 273	7 977 273	8 077 273	100,0%	8 077 273	100,0%	8 089 036	100,1%	100,1%	7 977 273	100,0%	7 977 273	100,0%	7 839 731	98,3%	98,3%
	1.3 – Axe Nantes-Angers-Sablé : suites schéma directeur ferroviaire noeuds de Nantes : EP et premières AVP	900 000	405 000	315 000	405 000	100,0%	405 000	100,0%	81 000	20,0%	20,0%	315 000	100,0%	315 000	100,0%	63 000	20,0%	20,0%
	2 - Axe Nantes-Bordeaux : modernisation	103 667 333	52 846 895	28 909 393	52 866 956	100,0%	52 866 956	100,0%	50 259 888	95,1%	95,1%	28 909 393	100,0%	28 909 393	100,0%	26 969 124	93,3%	93,3%
	3 – Modernisation des liaisons entre Nantes, la Loire Atlantique et la Bretagne	5 200 000	1 842 000	1 478 000	589 970	32,0%	589 970	32,0%	356 970	60,5%	19,4%	491 460	33,3%	491 460	33,3%	416 079	84,7%	28,2%
	4.1 - Gare de Nantes : mise en accessibilité PMR des quais	12 228 000	3 957 000	6 240 568	3 886 683	98,2%	3 886 683	98,2%	2 288 556	58,9%	57,8%	6 240 568	100,0%	6 240 568	100,0%	6 240 568	100,0%	100,0%
	4.2 - Gare de Nantes : modernisation du CREM et déplacement du Centre télécom	21 540 776	1 000 000	3 003 797	1 000 000	100,0%	1 000 000	100,0%	872 717	87,3%	87,3%	2 794 485	93,0%	2 794 484	93,0%	2 598 038	93,0%	86,5%
	5 - Gare de St Nazaire : mise en accessibilité PMR des quais	19 528 000	2 308 000	4 896 000	2 307 750	100,0%	2 307 750	100,0%	2 307 750	100,0%	100,0%	4 893 439	99,9%	4 893 439	99,9%	4 791 950	97,9%	97,9%
	6 - Axe Nantes / St Gilles / Pornic : modernisation	100 422 000	24 462 737	37 191 970	24 462 737	100,0%	24 462 737	100,0%	23 239 600	95,0%	95,0%	37 191 970	100,0%	37 191 970	100,0%	35 707 372	96,0%	96,0%
	7 - Axe Nantes Cholet : modernisation Clisson Cholet	52 000 000	7 659 767	37 260 233	7 408 312	96,7%	7 408 312	96,7%	6 863 615	92,6%	89,6%	36 569 394	98,1%	36 569 394	98,1%	34 596 765	94,6%	92,9%
	8 - Création de haltes ferroviaires - Etoile du Mans	10 540 000	1 600 000	4 240 000	1 600 000	100,0%	1 600 000	100,0%	587 312	36,7%	36,7%	601 674	14,2%	601 674	14,2%	565 703	94,0%	13,3%
9 – Contournement ferroviaire des sites industriels de Donges	154 200 000	52 261 357	39 744 643	52 261 357	100,0%	52 261 357	100,0%	43 616 807	83,5%	83,5%	39 744 643	100,0%	39 744 642	100,0%	34 189 265	86,0%	86,0%	
10 – Transfert de Nantes-Etat vers Nantes-Blottereau : apport de l'Etat pour la partie ferroviaire de ce projet urbain	15 696 000	8 240 000		8 240 000	100,0%	8 240 000	100,0%	6 710 542	81,4%	81,4%								
11 – ALENÇON – Le Mans – Tours	4 529 600	3 800 000	386 211	3 800 000	100,0%	3 800 000	100,0%	0	0,0%	0,0%	386 211	100,0%	386 211	100,0%	-	100,0%	100,0%	
12 – Chateaubriant – Rennes	7 700 000	1 300 000	6 400 000	1 300 000	100,0%	1 300 000	100,0%	1 186 798	91,3%	91,3%	6 400 000	100,0%	6 400 000	100,0%	5 842 699	91,3%	91,3%	
13 – Accessibilité ferroviaire de l'aéroport Nantes Atlantique (halte)	950 000	475 000	237 500	475 000	100,0%	475 000	100,0%	12 000	2,5%	2,5%	175 000	73,7%	175 000	73,7%	0	0,0%	0,0%	
Sous-total Transport ferroviaire		552 142 644	178 189 928	181 757 624	173 089 846	97,1%	173 089 842	97,1%	148 201 794	85,6%	83,2%	175 789 211	96,7%	175 789 211	96,7%	160 912 649	91,5%	88,5%
Infrastructures routières	1.1 – Périphérique de Nantes : études du parti d'aménagement	430 000	215 000		215 000	100,0%	201 075	93,5%	191 113	95,0%	88,9%	-	-	-	-	-	-	
	1.2 – Périphérique de Nantes : aménagement entre les portes d'Orvault et de Rennes et autres aménagement	13 500 000	7 250 000		7 250 000	100,0%	6 684 496	92,2%	6 456 146	96,6%	89,1%	-	-	-	-	-	-	
	1.3 – Périphérique de Nantes : bifurcation RN165-RN444	4 900 000	4 900 000		4 900 000	100,0%	4 542 518	92,7%	4 090 243	90,0%	83,5%	-	-	-	-	-	-	
	1.4 – Fluidification du périphérique	11 000 000	5 500 000	1 375 000	2 765 000	50,3%	832 222	15,1%	321 092	38,6%	5,8%	1 375 000	100,0%	1 375 000	100,0%	231 250	16,8%	16,8%
	2.1 - RN 162 : déviation Moulay-Mayenne phase 2	4 930 000	2 465 000	1 972 000	2 465 000	100,0%	1 559 523	63,3%	1 317 381	84,5%	53,4%	1 972 000	100,0%	1 972 000	100,0%	1 972 000	100,0%	100,0%
	2.2.1 – Déviation Moulay-Mayenne phase 3	19 300 000	15 440 000	965 000	15 440 000	100,0%	13 364 503	86,6%	13 123 839	98,2%	85,0%	965 000	100,0%	965 000	100,0%	699 000	72,4%	72,4%
	2.2.2 – Aménagement de la RN 12 (déviation d'Ernée)	2 250 000	1 800 000		1 800 000	100,0%	993 920	55,2%				-	-	-	-	-	-	
	3.1 – RN 171 : déviation de Bouvron	13 650 000	13 650 000		13 650 000	100,0%	12 812 866	93,9%	12 123 836	94,6%	88,8%	-	-	-	-	-	-	
	3.2 – RN 171 : protection acoustique de Trignac et Montoir (DREAL) et amélioration de la sécurité (DIRO)	9 993 000	9 993 000		9 990 000	100,0%	9 822 149	98,3%	9 714 317	98,9%	97,2%	-	-	-	-	-	-	
	3.3 – RN 165 : Travaux préparatoires à la mise à 2x3 voies entre Nantes et Savenay	1 900 000	1 900 000		1 900 000	100,0%	1 462 980	77,0%	521 374	35,6%	27,4%	-	-	-	-	-	-	
	4.1 – Réduction de points noirs bruit	1 841 000	1 841 000		1 779 000	96,6%	1 755 318	95,3%	1 718 634	97,9%	93,4%	-	-	-	-	-	-	
4.2 – Protection de captage eau potable	850 000	850 000		850 000	100,0%	807 057	94,9%	806 889	100,0%	94,9%	-	-	-	-	-	-		
6 – Etudes de trafic Nord-Sud en aval de Nantes	200 000		200 000	-	-	-	-	-	-	-	200 000	100,0%	200 000	100,0%	200 000	100,0%	100,0%	
Sous-total Infrastructures routières		84 744 000	65 804 000	4 512 000	63 004 000	95,7%	54 838 626	83,3%	50 384 865	91,9%	76,6%	4 512 000	100,0%	4 512 000	100,0%	3 102 250	68,8%	68,8%

VOLET	OPERATIONS	Montant total V Avenant 5	ÉTAT V avenant n°5	Région V avenant n° 5	ETAT							RÉGION						
					PROGRAMMÉ		ENGAGÉ		MANDATÉ			PROGRAMMÉ		ENGAGÉ		MANDATÉ		
					Programmé cumulé au 31/12/2022	%	Engagé cumulé au 31/12/2022	%	Mandaté cumulé au 31/12/2022	% / eng	% / crédits inscrits	Programmé cumulé au 31/12/2022	%	Engagé cumulé au 31/12/2022	%	Mandaté cumulé au 31/12/2022	% / eng	% / crédits inscrits
Développement du Grand Port Maritime	1.1 - Site industriel de Saint-Nazaire : hub logistique	10 000 000	2 900 000	2 900 000	2 900 000	100,0%	2 900 000	100,0%	2 655 711	91,6%	91,6%	2 900 000	100,0%	2 900 000	100,0%	2 897 304	99,9%	99,9%
	1.2 - Site industriel de Saint-Nazaire :restructuration (dont bd des Apprentis)	9 491 000	2 754 000	4 050 000	2 754 000	100,0%	2 754 000	100,0%	2 058 312	74,7%	74,7%	4 050 000	100,0%	4 050 000	100,0%	3 121 972	77,1%	77,1%
	1.3 - Valorisation du site du Carnet	5 000 000	1 500 000	1 900 000	1 500 000	100,0%	1 500 000	100,0%	286 710	19,1%	19,1%	1 900 000	100,0%	1 900 000	100,0%	363 166	19,1%	19,1%
	1.5 - Augmentation capacités d'accueil du poste à liquides	8 000 000	3 600 000	3 000 000	3 600 000	100,0%	3 600 000	100,0%	3 189 149	88,6%	88,6%	3 000 000	100,0%	3 000 000	100,0%	2 400 000	80,0%	80,0%
	2.1 – Etudes du chantier de transport combiné de Montoir	259 000	47 000	97 000	46 620	99,2%	46 620	99,2%	28 235	60,6%	60,1%	56 470	58,2%	56 470	58,2%	56 470	100,0%	58,2%
	2.2 – Nouvelles capacités logistiques - filière froid (Viabilisation plateforme logistique Est de Montoir)	2 000 000	100 000	400 000	100 000	100,0%	68 500	68,5%	0	0,0%	0,0%	400 000	100,0%	400 000	100,0%	202 966	50,7%	50,7%
	2.3 – Projets nantais portuaires / Cheviré	5 500 000	450 000	650 000	450 000	100,0%	450 000	100,0%	0	0,0%	0,0%	650 000	100,0%	650 000	100,0%	0	0,0%	0,0%
	3 - Aménagement de l'avant port de Saint-Nazaire	3 000 000	1 500 000	500 000	1 500 000	100,0%	1 500 000	100,0%	1 192 279	79,5%	79,5%	500 000	100,0%	500 000	100,0%	499 945	100,0%	100,0%
	4 - Performance de l'outil industriel	7 700 000	2 900 000	2 000 000	2 900 000	100,0%	2 900 000	100,0%	2 641 851	91,1%	91,1%	2 000 000	100,0%	2 000 000	100,0%	1 979 407	99,0%	99,0%
	5.1 – Développement de plateformes « Plug & Play » sur le pôle industriel de Montoir pour le report modal de la logistique et pour les industries : phase 1	9 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000	100,0%	2 525 000	84,2%	1 721 524	68,2%	57,4%	3 000 000	100,0%	3 000 000	100,0%	1 735 141	57,8%	57,8%
	5.2 – Développement de plateformes « Plug & Play » sur le pôle industriel de Montoir pour le report modal de la logistique et pour les industries : phase 2	7 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000	100,0%	3 000 000	100,0%	0	0,0%	0,0%	3 000 000	100,0%	3 000 000	100,0%	0	0,0%	0,0%
	6 – Électrification des quais à Saint Nazaire pour l'alimentation des grues et des navires	2 200 000	500 000	500 000	500 000	100,0%	181 818	36,4%	56 077	30,8%	11,2%	500 000	100,0%	500 000	100,0%	85 250	17,0%	17,0%
	7 – Électrification et performance énergétique des activités portuaires	3 100 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	100,0%	274 194	27,4%	96 269	35,1%	9,6%	1 000 000	100,0%	1 000 000	100,0%	222 763	22,3%	22,3%
	8.1 – améliorations des infrastructures ferroviaires du grand port	1 200 000	400 000	400 000	400 000	100,0%	383 333	95,8%	373 339	97,4%	93,3%	400 000	100,0%	400 000	100,0%	320 000	80,0%	80,0%
	8.2 – études d'opportunité pour le développement du fret ferroviaire (virgule de Savenay)	200 000	100 000	100 000	100 000	100,0%	100 000	100,0%	25 000	25,0%	25,0%	50 000	50,0%	50 000	50,0%	10 000	20,0%	10,0%
	9. – Amélioration des voies routières portuaires	2 800 000	1 000 000		1 000 000	100,0%	1 000 000	100,0%	0	0,0%	0,0%	-	-	-	-	-	-	-
10 – Régénération des ouvrages mobiles et des écluses de Saint-Nazaire au profit construction navale et EMR	5 400 000	1 350 000	1 350 000	1 350 000	100,0%	1 350 000	100,0%	0	0,0%	0,0%	1 350 000	100,0%	1 350 000	100,0%	0	0,0%	0,0%	
11 – Etudes relatives à l'infrastructure pour l'éolien offshore à Saint-Nazaire	2 000 000	800 000	800 000	800 000	100,0%	800 000	100,0%	0	0,0%	0,0%	800 000	100,0%	800 000	100,0%	0	0,0%	0,0%	
12 – Régénération des voies ferrées	600 000	200 000	200 000	200 000	100,0%	200 000	100,0%	0	0,0%	0,0%	200 000	100,0%	200 000	100,0%	0	0,0%	0,0%	
Sous-total Développement du Grand Port Maritime		84 450 000	27 101 000	25 847 000	27 100 620	100,0%	25 533 465	94,2%	14 324 456	56,1%	52,9%	25 756 470	99,6%	25 756 470	99,6%	13 894 385	53,9%	53,8%
Etudes multimodales	1 – Schéma directeur d'accessibilité du secteur de Nantes-Atlantique	2 275 000	1 100 000	550 000	500 000	45,5%	500 000	45,5%	202 272	40,5%	18,4%	75 000	13,6%	63 636	11,6%	63 636	100,0%	11,6%
Sous-total Etudes multimodales		2 275 000	1 100 000	550 000	500 000	45,5%	500 000	45,5%	202 272	40,5%	18,39%	75 000	13,6%	63 636	11,6%	63 636	100,0%	11,6%
TOTAL MOBILITÉ MULTIMODALE		723 611 644	272 194 928	212 666 624	263 694 466	96,9%	253 961 933	93,3%	213 113 386	83,9%	78,3%	206 132 681	96,9%	206 121 317	96,9%	177 972 920	86,3%	83,7%

Annexe 2 : Tableau des engagements financiers de l'ensemble des cofinanceurs au 31 décembre 2022

Sous-Volet	OPÉRATIONS	MAQUETTE CPER (en €)	ÉTAT – RÉGION		DÉPARTEMENTS CD44, CD 53, CD 85		AGGLOMÉRATIONS Nantes métropole, Carene, Cholet Agglo		OPÉRATEURS ETAT SNCF, GPM		AUTRES Total, Ville de Saint Nazaire		FEDER		TOTAL GÉNÉRAL	
			Engagé cumulé au 31/12/2022	% Crédits inscrits	Engagé cumulé au 31/12/2022	% Crédits inscrits	Engagé cumulé au 31/12/2022	% Crédits inscrits	Engagé cumulé au 31/12/2022	% Crédits inscrits	Engagé cumulé au 31/12/2022	% Crédits inscrits	Engagé cumulé au 31/12/2022	% Crédits inscrits	Engagé cumulé au 31/12/2022	% Crédits inscrits
Transport ferroviaire	1.1.1 – Axe Nantes-Angers-Sablé : amélioration performance axe : SD axe et de noeuds, définition des besoins et études de gains de capacité et de temps de parcours. Sécurité tunnel de Chantenay pris sur le reliquat de la ligne (0,150 M€).	3 500 000	2 706 610	94%	-	-	6 918	10%	246 485	58%	-	-	-	-	2 960 013	85%
	1.1.2 – Axe Nantes-Angers-Sablé : amélioration performance axe : mise en place télé-surveillance et opération suite au SD	2 500 000	466 518	23%	-	-	-	-	107 472	21%	-	-	-	-	573 990	23%
	1.1.2 bis – Axe Nantes-Angers-Sablé : mis aux normes LGV : clôture et contrôle de la végétation	12 366 000	3 271 878	72%	-	-	-	-	0	0%	-	-	-	-	3 271 878	26%
	1.1.3.b Etudes ERTMS du contrat d'avenir	2 174 935	1 062 500	52%	-	-	-	-	0	0%	-	-	-	-	1 062 500	49%
	1.2 – Axe Nantes-Angers-Sablé : terminus technique Ancenis	22 500 000	16 054 546	100%	-	-	-	-	4 400 000	100%	-	-	2 000 000	100%	22 454 546	100%
	1.3 – Axe Nantes-Angers-Sablé / suites schéma directeur ferroviaire noeuds de Nantes : EP et premières AVP	900 000	720 000	100%	-	-	14 400	32%	108 000	80%	-	-	-	-	842 400	94%
	2 – Axe Nantes-Bordeaux : modernisation	103 667 333	81 776 349	100%	2 327 553	40%	-	-	16 000 000	100%	-	-	-	-	100 103 902	97%
	3 – Modernisation des liaisons entre Nantes, la Loire Atlantique et la Bretagne	5 200 000	1 081 430	33%	62 500	100%	261 855	35%	0	0%	-	-	-	-	1 405 785	27%
	4.1 – Gare Nantes : mise en accessibilité PMR des quais	12 228 000	10 127 251	99%	-	-	-	-	78 150	100%	-	-	1 952 330	100%	12 157 731	99%
	4.2 – Gare de Nantes : modernisation du CREM et déplacement du Centre télécom	21 540 776	3 794 484	95%	-	-	16 080 395	100%	939 772	65%	-	-	-	-	20 814 651	97%
	5 – Gare St Nazaire : mise en accessibilité PMR des quais	19 528 000	7 201 189	100%	1 700 000	100%	6 302 007	103%	1 758 791	100%	1 255 429	84%	-	-	18 217 416	93%
	6 – Axe Nantes / St Gilles / Pornic : modernisation	100 422 000	61 654 707	100%	12 397 293	100%	-	-	24 926 465	95%	-	-	-	-	98 978 465	99%
	7 – Axe Nantes Cholet : modernisation Clisson Cholet	52 000 000	43 977 706	98%	-	-	2 000 000	100%	3 767 398	75%	0	0%	-	-	49 745 104	96%
	8 – Création de haltes ferroviaires – Étoile du Mans	10 540 000	2 201 674	38%	-	-	-	-	0	0%	0	0%	-	-	2 201 674	21%
	9 – Contournement ferroviaire des sites industriels de Donges	154 200 000	92 005 999	100%	8 000 000	100%	2 135 715	85%	0	0%	48 749 879	94%	-	-	150 891 593	98%
10 – Transfert de Nantes-Etat vers Nantes-Blottereau : apport de l'État pour la partie ferroviaire de ce projet urbain	15 696 000	8 240 000	100%	-	-	-	-	4 101 054	55%	-	-	-	-	12 341 054	79%	
11 – Alençon – Le Mans – Tours	4 529 600	4 186 211	100%	-	-	-	-	292 537	84%	0	0%	-	-	4 478 748	99%	
12 – Chateaubriant – Rennes	7 700 000	7 700 000	100%	-	-	-	-	0	0%	-	-	-	-	7 700 000	100%	
13 – Accessibilité ferroviaire de l'aéroport Nantes Atlantique (halte)	950 000	650 000	91%	-	-	-	-	0	0%	0	0%	-	-	650 000	68%	
Sous-total Transport ferroviaire	552 142 644	348 879 053	97%	24 487 346	88%	26 801 290	97%	56 726 124	79%	50 005 308	84%	4 112 458	100%	511 011 579	93%	
Infrastructures routières	1.1 – Périphérique de Nantes : études du parti d'aménagement	430 000	201 075	94%	107 500	100%	107 500	100%	-	-	-	-	-	416 075	97%	
	1.2 – Périphérique de Nantes : aménagement entre les portes d'Orvault et de Rennes et autres aménagements	13 500 000	6 684 496	92%	-	-	6 250 000	100%	-	-	-	-	-	-	12 934 496	96%
	1.3 – Périphérique de Nantes : bifurcation RN165-RN444	4 900 000	4 542 518	93%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4 542 518	93%
	1.4 – Fluidification du périphérique via l'aménagement de voies auxiliaires d'entrecroisement, amélioration de la desserte de l'aéroport via le périphérique et les RN, et création des voies réservées sur les pénétrantes.	11 000 000	2 207 222	32%	-	-	348 750	8%	-	-	-	-	-	-	2 555 972	23%
	2.1 - RN 162 : déviation Moulay-Mayenne phase 2	4 930 000	3 531 523	80%	215 250	87%	-	-	-	-	-	-	-	-	3 746 773	76%
	2.2. 1 – déviation Moulay-Mayenne phase 3	19 300 000	14 329 503	87%	1 835 000	95%	-	-	-	-	-	-	-	-	16 164 503	84%
	2.2. 2 – aménagement de la RN 12	2 250 000	993 920	55%	0	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	993 920	44%
	3.1 – RN 171 : déviation de Bouvron	13 650 000	12 812 866	94%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12 812 866	94%
	3.2 – RN 171 : protection acoustique de Trignac et Montoir et amélioration de la sécurité	9 993 000	9 822 149	98%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9 822 149	98%
	3.3 – RN 165 : Travaux préparatoires à la mise à 2x3 voies entre Nantes et Savenay	1 900 000	1 462 980	77%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 462 980	77%
	4.1 – Réduction de points noirs bruit	1 841 000	1 755 318	95%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 755 318	95%
	5.2 – Protection de captage eau potable	850 000	807 057	95%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	807 057	95%
	6 – Études de trafics Nord-Sud en aval de Nantes	200 000	200 000	100%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200 000	100%
	Sous-total Infrastructures routières	84 744 000	59 350 626	84%	2 157 750	86%	6 706 250	64%	-	-	-	-	-	-	68 214 626	80%

Sous- Volet	OPÉRATIONS	MAQUETTE CPER (en €)	ÉTAT – RÉGION		DÉPARTEMENTS CD44, CD 53, CD 85		AGGLOMÉRATIONS Nantes métropole, Carene, Cholet Agglo		OPÉRATEURS ETAT SNCF, GPM		AUTRES Total, Ville de Saint Nazaire		FEDER		TOTAL GÉNÉRAL	
			Engagé cumulé au 31/12/2022	% Crédits inscrits	Engagé cumulé au 31/12/2022	% Crédits inscrits	Engagé cumulé au 31/12/2022	% Crédits inscrits	Engagé cumulé au 31/12/2022	% Crédits inscrits	Engagé cumulé au 31/12/2022	% Crédits inscrits	Engagé cumulé au 31/12/2022	% Crédits inscrits	Engagé cumulé au 31/12/2022	% Crédits inscrits
Développement Grand Port Maritime	1.1 – Site industriel de Saint-Nazaire : hub logistique	10 000 000	5 800 000	100%	2 900 000	100%	899 163	100%	400 000	100%	-	-	-	-	9 999 163	100%
	1.2 – Site industriel de Saint-Nazaire : restructuration (dont bd apprentis)	9 491 000	6 804 000	100%	1 539 000	100%	429 641	66%	500 000	100%	-	-	-	-	9 272 641	98%
	1.3 – Valorisation du site du Carnet	5 000 000	3 400 000	100%	1 500 000	100%	-	-	100 000	100%	-	-	-	-	5 000 000	100%
	1.5 – Augmentation capacités d'accueil du poste à liquides	8 000 000	6 600 000	100%	1 300 000	100%	-	-	100 000	100%	-	-	-	-	8 000 000	100%
	2.1 – Etudes du chantier de transport combiné de Montoir	259 000	103 090	72%	45 120	100%	44 345	99%	24 636	99%	-	-	-	-	217 191	84%
	2.2 – Nouvelles capacités logistiques - filière froid (Viabilisation plateforme logistique Est de Montoir)	2 000 000	468 500	94%	400 000	100%	456 674	51%	200 000	100%	-	-	-	-	1 525 174	76%
	2.3 – Projets nantais portuaires / Cheviré	5 500 000	1 100 000	100%	900 000	100%	-	-	264 000	53%	-	-	-	-	2 264 000	41%
	3 – Aménagement de l'avant port de Saint Nazaire	3 000 000	2 000 000	100%	-	-	-	-	1 000 000	100%	-	-	-	-	3 000 000	100%
	4 – Performance de l'outil industriel	7 700 000	4 900 000	100%	400 000	100%	500 000	100%	1 300 000	100%	-	-	-	-	7 100 000	92%
	5.1 – Développement de plateformes « Plug & Play » sur le pôle industriel de Montoir pour le report modal de la logistique et pour les industries : phase 1	9 000 000	5 525 000	92%	-	-	-	-	1 100 000	100%	-	-	-	-	6 625 000	74%
	5.2 – Développement de plateformes « Plug & Play » sur le pôle industriel de Montoir pour le report modal de la logistique et pour les industries : phase 2	7 000 000	6 000 000	100%	-	-	-	-	51 000	51%	-	-	-	-	6 051 000	86%
	6 – Électrification des quais à Saint Nazaire pour l'alimentation des grues et des navires	2 200 000	681 818	68%	-	-	-	-	193 000	28%	-	-	-	-	874 818	40%
	7 – Électrification et performance énergétique des activités portuaires	3 100 000	1 274 194	64%	-	-	-	-	180 000	36%	-	-	-	-	1 454 194	47%
	8.1 – améliorations des infrastructures ferroviaires du grand port	1 200 000	783 333	98%	-	-	-	-	100 000	100%	-	-	-	-	883 333	74%
	8.2 – études d'opportunité pour le développement du fret ferroviaire (virgule de Savenay)	200 000	150 000	75%	-	-	-	-	0	0%	-	-	-	-	150 000	75%
	9. – Amélioration des voies routières portuaires	2 800 000	1 000 000	100 %	-	-	-	-	593 000	85%	-	-	-	-	1 593 000	57%
	10 - Régénération des ouvrages mobiles et des écluses de Saint-Nazaire au profit construction navale et EMR	5 400 000	2 700 000	100%	0	0%	-	-	525 000	25%	-	-	-	-	3 225 000	60%
	11 – Etudes relatives à l'infrastructure pour l'éolien offshore à Saint-Nazaire	2 000 000	1 600 000	100%	0	0%	-	-	100 000	100%	-	-	-	-	1 700 000	85%
	12 – Régénération des voies ferrées	600 000	400 000	100%	0	0%	-	-	100 000	100%	-	-	-	-	500 000	83%
Sous- total Développement GPM	84 450 000	51 289 935	97%	8 984 120	90%	2 329 823	78%	6 830 636	71%	-	-	-	-	69 434 514	82%	
Etudes multimodales	1 – Schéma directeur d'accessibilité du secteur de Nantes-Atlantique	2 275 000	563 636	34%	-	-	304 428	49%	0	0%	-	-	-	868 064	38%	
	Sous-total Etudes multimodales	2 275 000	563 636	34%	-	-	304 428	49%	0	0%	-	-	-	868 064	38%	
TOTAL VOLET MOBILITE – 2015-2022 – TOUS COFINANCEURS		723 611 644	460 083 250	95%	35 629 216	88%	36 141 791	87%	63 556 760	78%	50 005 308	81%	3 952 330	100 %	649 368 655	90%

Annexe 3 : Suivi des critères d'écoconditionnalité – exemple des infrastructures routières

Opérations	Bilan des critères			Description des mesures A - Mesures d'amélioration (DD ou intermodalité) ou d'éco-conception (phase étude) B - Clauses des marchés relatives à l'environnement (phase réalisation) C - Clauses des marchés relatives à l'emploi ou à l'insertion sociale (phase réalisation)
	A (oui/non/ sans objet)	B (oui/non/ sans objet)	C (oui/non/ sans objet)	
1.1 – Périphérique de Nantes : études du parti d'aménagement	Oui	Sans objet	Sans objet	Etudes menées en application de la démarche ERC « Éviter – Réduire - Compenser »
1.2 – Périphérique de Nantes : aménagement entre les portes d'Orvault et de Rennes et autres aménagements	Oui	Oui	Oui	<i>Eco-conception</i> : Conception du projet en application de la démarche ERC. Les phases Evitement et Réduction ont été définies lors des études PDMI (limitations des impacts sur les zones humides, limitations des zones de déboisement, définition de périodes de travaux adaptées à la faune. Mesures compensatoires mises en œuvre : restauration de zones humides, création d'habitats en faveur de l'avifaune, des reptiles. <i>Clauses environnementales</i> : Désignation d'un coordonnateur environnemental. Production d'une notice de respect de l'environnement précisant les enjeux et les éléments à respecter par les entreprises dans le cadre des travaux notamment permettant le respect des prescriptions des arrêtés réglementaires au titre de la loi sur l'eau et des espèces protégées. Obligation pour les entreprises de produire un plan de respect de l'environnement. Le SOPRE (schéma organisationnel du plan de respect de l'environnement) est analysé dans le cadre de l'analyse des offres. Désignation d'un coordonnateur « bruit de chantier » assurant le contrôle des entreprises sur les dispositions pour la limitation des bruits de nuit. <i>Insertion sociale</i> - 1 ^{er} Marché TACE : 711 heures réalisées - 2 ^{eme} marché TACE : 1495 heures réalisées Soit un total de 2206 heures réalisées - Marché écrans : 595 heures prescrites (TF 525h et TO 70h) 378,5 h réalisées en raison de la fusion des tranches - Marché OA du Cens NM consultée et réponse le 10-02-2021 : pas d'heures d'insertion en raison du montant et de la durée des travaux
1.3 – Périphérique de Nantes : bifurcation RN165-RN444	Sans objet	Oui	Oui	<i>Clauses environnementales</i> : - Production d'un SOPRE (Schéma d'organisation du plan de respect de l' Environnement) dès la phase de consultation. L'analyse du SOPRE fait partie des critères de choix des entreprises. <i>Insertion sociale</i> : - Marché TACE : 2609 heures réalisées par le groupement
1.4 – Fluidification du périphérique	Oui	Sans objet	Sans objet	
2.1 – RN 162 : déviation Moulay-Mayenne phase 2	Oui	Oui	Oui	<i>Eco-conception</i> : Conception du projet en application de la démarche ERC (PDMI). <i>Clauses environnementales</i> : Notice de respect de l'environnement dans les marchés de travaux. Critères environnementaux pour l'analyse des offres Marché de coordination environnementale en cours de notification à SEGED pour suivi des travaux DCE défrichage-déboisement : contraintes de réalisation en dehors de la période de nidification (15-03 au 31-07). Pas d'abattage après fin février. <i>Insertion sociale</i> : DCE défrichage-déboisement : montant et durée du chantier insuffisants pour heures d'insertion sociale. Heures d'insertion à prévoir sur DCE mur de soutènement et DCE TAC
2.2 – RN 162 : déviation Moulay-Mayenne phase 3	Oui	Oui	Oui	<i>Eco-conception</i> : Conception du projet en application de la démarche ERC : Mesures d'évitement des impacts sur la biodiversité et les zones humides : viaduc de franchissement de la vallée de la Villette, mutualisation des passages de 2 passages inférieurs en 1 seul. Mesures de réduction : limitation des impacts sur la faune par la définition de période de travaux adaptée (ex déboisement), rétablissement des continuités écologiques (passages faune), mise en place de bassins de traitement. Mesures de compensation : modification de pratiques culturale (ex : reconversion de parcelle cultivée en prairie avec mesures de gestion favorable à la faune et aux zones humides), création de haies, créations de mares, restauration de zones humides, création de boisement alluvial, restauration de cours d'eau,...) avec mise en place d'obligations réelles environnementales sur les parcelles. Une ORE mis en place sur les haies (Parcelles : ZK0044, YM0005, YM0004). <i>Clauses environnementales</i> : Désignation d'un coordonnateur environnemental. Production d'une notice de respect de l'environnement précisant les enjeux et les éléments à respecter par les entreprises dans le cadre des travaux notamment permettant le respect des prescriptions des arrêtés réglementaires au titre de la loi sur l'eau et des espèces protégées. Obligation pour les entreprises de produire un plan de respect de l'environnement. SOPRE noté dans le cadre de l'analyse des offres. <i>Insertion sociale</i> : les marchés imposent un nombre minimal d'heures d'insertion sociale - Ouvrages d'arts courants (2019-2020) : 441/400 heures réalisées - Viaduc de la Villette (2020-2021) : 1338/1300 heures réalisées - TAC (2020-2021) : 1256/1200 heures réalisées
2.2 – RN12 : aménagement de la RN12 : Déviation d'Ernée	Oui	Oui	Oui	<i>Eco-conception</i> : Conception du projet en application de la démarche ERC : Mesures d'évitement des impacts sur la biodiversité et les zones humides : viaduc de franchissement de la vallée de l'Ernée, passage du projet sur un site industriel non affecté. Mesures de réduction : limitation des impacts sur la faune par la définition de période de travaux adaptée (ex déboisement), rétablissement des continuités écologiques (passages faune, boviduc), rétablissement des cours d'eau par ouvrage hydraulique, mise en place de bassins de traitement. Mesures de compensation : Environ 18 ha de mesures compensatoires environnementales sont prévues avec : - Réouverture d'un cours d'eau busé et restauration du cours d'eau dans son talweg naturel sur 410 ml - Restauration de zones humides sur environ 4 ha - Plantation de haies sur environ 3000 ml <i>Clauses environnementales</i> : En complément des démarches d'écoconception et des critères sont mises en œuvre dans certains marchés d'études pour : - Analyse des ressources locales pour usage en couche de voirie - Analyse de l'optimisation du réemploi avec des critères carbone - Analyse des ressources locales issues de la valorisation de matériaux alternatifs - Stratégies d'usage des ressources suivant coût énergétique et consommation en eau - Analyse de l'impact carbone des matériaux
3.1 – RN 171 : déviation de Bouvron	Oui	Oui	Oui	<i>Eco-conception</i> : Conception du projet en application de la démarche ERC. Les phases Evitement et Réduction ont été définies lors des études PDMI (limitations des impacts sur les zones humides, définition de périodes de travaux adaptées à la faune, captures de sauvegarde et déplacement d'espèces préalables au démarrage de travaux. La phase compensation a été engagée en 2017 par la création de 15 mares à amphibiens. Elle s'est poursuivie en 2018 et 2019 par la création de mouillères, de noues, de mégaphorbiais, reconversion en boisement alluvial, création de haies, d'habitats en faveur des reptiles, restauration de zones humides, suppression de drainage. L'efficacité de ces mesures est suivie dans le temps. <i>Clauses environnementales</i> : Désignation d'un coordonnateur environnemental. Production d'une notice de respect de l'environnement précisant les enjeux et les éléments à respecter par les entreprises dans le cadre des travaux notamment permettant le respect des prescriptions des arrêtés réglementaires au titre de la loi sur l'eau et des espèces protégées. Obligation pour les entreprises de produire un plan de respect de l'environnement. SOPRE noté dans le cadre de l'analyse des offres. <i>Insertion sociale</i> : les marchés imposent un nombre minimal d'heures d'insertion sociale : à fin 2020 : 6984,9 heures réalisées pour 5710 heures prescrites : - Marché de construction des giratoires : 1300,2 heures (/1300 heures prescrites) - Marché de construction des ouvrages d'art : 2299,5 heures (/1820 heures prescrites) - Marché TAC : 3125 heures (/1920 heures prescrites) - Marché de mesures compensatoires : 242,2 heures (/ 215 heures prescrites) - Marché de signalisation et dispositifs de retenue : 256,5 heures (/255 heures prescrites) - Marché d'aménagements paysagers : 202 heures (/200 heures prescrites) Soit un total de 7425,4 heures réalisées pour 5710 heures prescrites. 37 personnes en situation d'insertion professionnelles sont intervenues sur le chantier
3.2 – RN 171 : protection acoustique de Trignac et Montoir	Sans objet	Oui	Oui	<i>Eco-conception</i> : sans objet <i>Clauses environnementales</i> : Ecrans de Montoir : Désignation d'un coordonnateur environnemental. Production d'une notice de respect de l'environnement précisant les enjeux et les éléments à respecter par les entreprises dans le cadre des travaux notamment permettant le respect des prescriptions des arrêtés réglementaires au titre de la loi sur l'eau et des espèces protégées. Obligation pour les entreprises de produire un plan de respect de l'environnement. Désignation d'un coordonnateur « bruit de chantier » assurant le contrôle des entreprises sur les dispositions pour la limitation des bruits de nuit. <i>Insertion sociale</i> - Ecrans de Trignac : 1526 heures réalisées (/1705 heures) - Ecrans de Montoir : 2096 heures réalisées (/2130 heures) Soit un total de 3622 heures d'insertion réalisées
4.1 – Réduction de points noirs bruit	Sans objet	Oui	Non	<i>Clauses environnementales</i> : Notice de respect de l'environnement. Critère rentrant dans l'analyse des offres des entreprises
4.2 – Protection de captage eau potable		Oui	Non	<i>Clauses environnementales</i> : Notice de respect de l'environnement. Critère rentrant dans l'analyse des offres des entreprises
5 – Desserte aéroport du Grand Ouest	Oui	Sans objet	Sans objet	Projet abandonné
6 – Etudes de trafic nord-sud en aval de Nantes	Oui	Sans objet	Sans objet	Etude exploratoire d'un nouveau franchissement de la Loire qui prendra en compte les problématiques d'insertion environnementale et d'acceptation sociale du projet à un stade très amont. Il ne s'agit pas à ce stade de définir la conception des ouvrages a fortiori leur écoconception.

PRÉFECTURE DE LA RÉGION PAYS-DE-LA-LOIRE
Secrétariat général pour les affaires régionales
8, rue de Chateaubriand – Téléphone : 02 40 08 64 84 – Télécopie : 02 40 47 66 66
adresse postale : 6, quai Ceineray – BP 33515 – 44035 Nantes cedex 1
<https://www.prefectures-regions.gouv.fr/pays-de-la-loire>

RÉGION PAYS-DE-LOIRE
1, rue de la Loire
44966 Nantes cedex 9
Téléphone : 02 28 20 50 00 – Télécopie : 02 28/ 20 50 05
<https://www.paysdelaloire.fr>

ISSN 1967 - 095