


**SESSION PLENIERE DES 18 ET 19 DÉCEMBRE
2023**
AVIS SUR LE VOLET MOBILITÉ DU CPER

La signature en 2021 du CPER 2021 2027 excluait le volet mobilité, pour lequel était uniquement prévu un prolongement des opérations du CPER 2015 2020. Le protocole d'accord sur le volet mobilité prévoit pour les 5 années 2023 2027 33,6 millions de nouveaux crédits et près de 300 M€ de crédits valorisés.

La CGT a voté l'avis du CESER porté par le rapporteur au plan schémas et territoires, ainsi que par notre camarade Yvic Kergroac'h, président de la commission chargée des transports

[Le volet mobilité du CPER \(téléchargeable sur le site de la préfecture de Région\)](#)

Ce protocole d'accord prévoit notamment la sauvegarde de la ligne ferroviaire la Roche-Bressuire.

Extrait de la maquette (en M€) :

Thématique	État	Contrat avenir (État)	Région	Autres	Total par thématique
Route	84,1	8,4	10,1	15,7	118,3
SERM	38,1	18,7	17,9	31,7	106,4
Aéroport	9,5	4,1	4,4	4,4	22,4
Fer	48,8	18,8	138,3	9,7	215,6
Accessibilité	3,5		4,6	2,8	10,9
Fret fer	9		9	6,8	24,8
Port	32,9		32,8	46,3	112
Fluvial	1,5				1,5
Modes actifs	29,2		17,7	74,4	121,3
Total CPER	256,6	50	234,8	191,8	733,2
Crédits valorisés	136		157,9	Total	293,9
Total	392,6	50	392,7	191,8	1027,1

[L'AVIS DU CESER \(téléchargeable sur le site du CESER\)](#)

Bien que le CESER apprécie l'ampleur des investissements, il attire l'attention de l'État et de la Région sur l'alignement de ce contrat avec d'autres financements publics, et leur cohérence avec les orientations politiques établies aux différentes échelles, du national au local.

Le CESER salue l'accent fort donné dans le CPER sur le transport ferroviaire (330 M€ sur 730) et aux mobilités actives, dans le cadre de la transition énergétique et écologique. Il souligne cependant que la route reste un mode de transport indispensable pour de nombreux Ligériens, comme pour les entreprises du territoire.

Les montants sont importants, le CESER souligne qu'il s'agit cependant pour partie de rattraper des retards dans la desserte des Pays de la Loire et de financer – enfin – l'ensemble des projets prévus dans le contrat d'avenir (ainsi la pose des clôtures sur Nantes Sablé était prévue dans le contrat d'avenir signé en 2018).

Enfin, le CESER suivra avec attention l'exécution du CPER. Les projets annoncés devront être réalisés rapidement.

CE QU'A DIT LA CGT : INTERVENTION DE DIDIER ROBERT

La CGT remercie le rapporteur et l'ensemble de la commission 4 pour cet avis que nous voterons.

Passons sur l'**aspect dit « historique » du milliard d'euros du volet mobilité du CPER 2023 2027**, avec 300 millions de crédits valorisés. C'est un montant important, certes, mais il suffit de comparer avec la Région Paca par exemple pour constater que les habitants de cette région sont mieux dotés que nous par habitant, avec un CPER à 1,5 milliards d'euros. Par ailleurs, c'est normal quand on parle de développement durable, il y a également une part de recyclage concernant les projets prévus dans le contrat d'avenir qui n'ont pas été réalisés depuis près de 6 ans. Il est toujours bon pour nos communicants de se féliciter deux fois de l'annonce des mêmes projets.

Bien sûr, au-delà des montants, ce qui importe est évidemment **ce qui va être financé – ou pas**, dans l'optique d'un développement humain équilibré du territoire, répondant aux besoins de déplacement des habitants, basé sur une réindustrialisation des territoires permettant d'éviter des transports inutiles et polluants.

Si les projets financés sont de manière générale utiles, **nous regrettons que de nombreux projets restent à l'état du financement d'études**, comme la virgule de Savenay ou la rénovation de la seconde voie entre La Roche et la Rochelle.

Concernant cette ligne, le retour à la double voie est un impératif si on veut assurer sa fiabilité et si on veut pouvoir augmenter progressivement le nombre de dessertes, dans un contexte d'augmentation du trafic voyageurs et d'attractivité retrouvée du train. De même, les travaux au sud de Saintes, qui ne sont certes pas du ressort des Pays de la Loire et du présent CPER, ne sont pas prévus à court terme, alors que le trajet est déjà ralenti pour cause de vétusté de la voie.

Par ailleurs, l'**ERTMS** est une obligation pour bénéficier des subventions européennes dans le cadre du RTE-T. Cependant, l'amélioration qu'il procurera reste mesurée, de l'ordre de 4 sillons par heure, il ne permettra pas de densifier fortement l'offre en heure de pointe, notamment sur l'axe Savenay Ancenis. C'est pourquoi, l'étude de portions de troisième voie est selon nous un impératif.

Plus généralement, le **SERM nantais**, comme ses petits frères angevins et manceau, devront s'accompagner d'un développement de l'offre non seulement en heure creuse et le week-end, mais aussi en heure de pointe, là où des limites de capacités sont d'ores et déjà rencontrées.

Nous nous réjouissons de la perspective du sauvetage de la ligne ferroviaire La Roche-Thouars, ligne de desserte fine du territoire, dont la fermeture pour cause de vétusté aurait été un très mauvais signal en matière de développement durable.

Nous notons positivement la perspective de réouverture de la ligne **Cholet - les Herbiers**, toute réouverture est une bonne nouvelle, à condition de servir les populations au quotidien et pas uniquement un parc dont l'idéologie très conservatrice peut pour le moins interroger.

À cette occasion, nous souhaitons que soit réétudiée l'opportunité de rouvrir d'autres lignes fermées, à l'image par exemple de Paimboeuf - Saint Hilaire-de-Chaléons vers Nantes, ou de Nantes - Carquefou. Il s'agit de dessertes périurbaines qui permettraient de limiter le trafic automobile.

En conséquence, **nous souhaitons que les emprises des voies ferrées fermées soient préservées**. Si nous appuyons fortement le développement d'itinéraires cyclables sécurisés et agréables, et si nous nous félicitons que les mobilités actives soient parties intégrantes de ce protocole d'accord, nous considérons que le développement de voies vertes ne doit pas obérer l'opportunité, demain ou plus tard, de rouvrir des lignes fermées.

Enfin, nous partageons le rappel du CESER sur la complémentarité des modes de transport, et partageons également l'exigence sur les délais de réalisation des travaux annoncés, pour qu'ils ne restent pas au stade de la promesse.

VOTES : l'avis a été adopté par 87 voix pour, 1 contre et 5 abstentions.

*Membres de la commission 4 du CESER : Yvic Kergroac'h (président),
Christophe Besnard, Olivier Haquette, Didier Robert
Courriel : comite-regional@cgt-paysdelaloire.org / tel 02.41.20.03.21*