

AVIS

20 juin 2024

ADOPTION DU PROTOCOLE RELATIF AU VOLET MOBILITÉS ÉTAT-RÉGION 2023- 2027 DU CONTRAT DE PLAN 2021-2027

Rapporteur :

Patrick MOREL

Résultat du vote :

111 « pour »

1 « abstention »



A la suite de l'adoption en octobre 2022 du protocole d'accord pour la mise en œuvre du Contrat de plan Etat-Région (CPER) 2021-2027, le projet de CPER a été arrêté en juin 2023. Le CPER 2021-2027 (faisant actuellement encore l'objet de consultations obligatoires) porte sur 5 priorités :

1. L'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation ;
2. Les infrastructures, les mobilités douces et les transports collectifs, *sur la seule période 2021-2022* ;
3. La transition écologique et énergétique ;
4. L'attractivité et la cohésion des territoires ;
5. La santé.

Le présent protocole d'accord soumis à l'avis du CESER porte sur le volet mobilités du CPER, pour la période 2023-2027. Le projet de délibération comprend également un avenant intégrant un certain nombre d'ajustements financiers : correction de certaines erreurs d'arrondis sur le soutien à des projets de recherche, transfert de crédits entre sous-volets de la priorité 3, et enfin hausse de 3M€ de l'engagement financier de la Région Normandie pour la rénovation de la tapisserie de Bayeux.

Le volet mobilités 2023-2027 priorise 4 domaines d'intervention :

- Les Services express régionaux métropolitains (SERM)
- Le ferroviaire
- Le réseau routier national
- Les véloroutes.

Dans l'ensemble, la maquette budgétaire du volet mobilités s'élève à 861,91 M€, fléchés en majorité vers le ferroviaire (plus des deux tiers, soit 585,46 M€ si l'on cumule les fonds prévus pour les SERM – 135,8 M€ – et pour le ferroviaire – 449, 66 M€). Le mandat de l'Etat s'élève à 330,5 M€ et celui de la Région à 291,54 M€ (cf. tableau ci-dessous).

Il est précisé que deux enveloppes du mandat de l'Etat ne sont pas fongibles : c'est le cas de celle fléchée vers les SERM (40 M€) et de celle dédiée au fret ferroviaire (40 M€). A l'inverse, une fongibilité dans le financement des opérations est possible à l'intérieur de chacun des quatre volets (SERM, ferroviaire, routier, véloroutes), et entre certains sous-volets ferroviaires (lignes structurantes, lignes de dessertes fines du territoire – LDFT –, Gares).

		Montants du volet « mobilités » 2023-2027				
		Total	État	Région	Autres	Dont SNCF Groupe
SERM	Montant	135,8	53,43	57,2	25,17	9,4
	Part		39,3 %	42,1 %	18,5 %	6,9 %
Volet Ferroviaire*	Montant	449,66	133,52	187,84	122,31	71,18
	Part		29,7 %	41,8 %	27,2 %	15,8 %
Dont Fret	Montant	103	41,5	10,38	51,13	
	Part		40,3 %	10,1 %	49,6 %	
Volet Routier	Montant	225,45	128,56	46,5	50,39	
	Part		57,0 %	20,6 %	22,4 %	
Volet Véloroute	Montant	51	15	0	36	
	Part		29,4 %	0,0 %	70,6 %	
TOTAL	Montant	861,91	330,5	291,54	233,87	80,58
	Part		38,3 %	33,8 %	27,1 %	9,3 %

(*) L'ÉTAT CONTRIBUE ÉGALEMENT AU PROJET DE LA GARE D'EVREUX VIA LE PLAN DE RELANCE POUR 6M€

Dans le détail, plusieurs opérations sont prévues dans le cadre du volet SERM (amélioration du réseau électrique de l'étoile ferroviaire rouennaise, qui doit profiter à la fois au réseau structurant et au déploiement du SERM, via la création d'une nouvelle sous-station électrique à Sotteville ; réouverture des 6 kms de la ligne Val-de-Rueil – Louviers).

Sur le ferroviaire, 33,5 M€ sont fléchés vers la modernisation du réseau structurant (études ERMTS¹ ; mesures d'adaptation au changement climatique et pour éviter les heurts avec des animaux ; automatisation du poste d'aiguillage de Sotteville). 250 M€ doivent être consacrés à l'entretien et la régénération des lignes de desserte fine du territoire (LDFT), en particulier les sections Dreux-Surdon et Argentan-Granville de la ligne Paris-Granville (93,2 M€), la ligne Mézidon-Alençon (40,4 M€, intégralement financés par SNCF Réseau), la ligne Elbeuf-Serquigny (60,6 M€), la ligne Lisieux-Deauville (37,8M€) et enfin la ligne Lison-Dol de Bretagne (15,8 M€).

La mise en accessibilité des gares est également incluse parmi les opérations du volet ferroviaire, à hauteur de 63,16 M€, et concerne les gares d'Evreux, de Cherbourg, de Sées, du Tréport, de Oissel et de Carentan. Enfin, 103 M€ (dont 10 M€ de fonds régionaux) doivent être consacrés au fret ferroviaire, et concernent le

¹ ERMTS : Système européen de gestion du trafic (*European Rail Traffic Management System*), nouveau système de signalisation ferroviaire interopérable à l'échelle européenne, qui permet l'amélioration de la capacité des lignes grâce à la géolocalisation des trains en temps réel.

financement de lignes capillaires fret et de terminaux multimodaux (dont des installations terminales embranchées – ITE) : la fin des travaux de confortement de la tranchée couverte de Rouen (permettant l'accès au port de Rouen), la régénération de la ligne capillaire fret entre Motteville et Saint-Valéry-en-Caux, la participation à la plateforme multimodale de transport combiné d'Orléans (projet à 10 M€ auquel la Région Normandie apporte son concours à hauteur de 1M€, aux côtés de l'Etat et de la Région Centre-Val de Loire), et enfin le financement d'ITE.

Le volet routier (225,45 M€) concerne essentiellement la finalisation d'opérations déjà engagées (RN12 dans l'Orne et RN13 dans la Manche), auxquelles s'ajoutent des projets liés au désenclavement du territoire ou à la sécurisation du réseau national (études sur la « tête nord du pont Flaubert » à Rouen, études sur le contournement sud de Caen, finalisation de la RN27 dans le pays de Dieppe...). Les nouvelles études routières ne sont pas financées par la Région.

Enfin, le volet véloroutes prévoit une participation de l'Etat à hauteur de 15 M€ (pour un montant total estimé à 51 M€), avec un taux d'intervention de 33 % pour les itinéraires inscrits au schéma national et 25 % pour ceux inscrits au schéma régional. La mobilisation de ces fonds de l'Etat suppose l'inscription dans un schéma régional – faisant l'objet d'un rapport et d'un avis du CESER par ailleurs.

De façon générale, le CESER, ayant constamment défendu la mise en œuvre d'un véritable report modal vers les modes collectifs et/ou massifiés (pour le fret), observe positivement le fait que près des trois quarts de la maquette financière du volet mobilités soient dédiés aux transports collectifs et aux modes actifs (SERM, ferroviaire et véloroute cumulés, soit 636,46 M€). Il note toutefois qu'aux 225,45 M€ fléchés vers le volet routier, s'ajoute une enveloppe nationale de 200 M€ sur la période pour d'autres opérations de modernisation du réseau routier, sans guère de précisions au-delà de la référence à la RN 13 entre Evreux et Chauffour-les-Bonnières (section pour laquelle la mise à deux fois deux voies a été abandonnée fin 2023 à l'issue de la concertation). L'usage de cette enveloppe appellerait à être précisée.

S'agissant du volet ferroviaire, le CESER observe très positivement de voir figurer les projets de SERM autour de Rouen et Caen (études et/ou travaux), ainsi que les opérations dédiées à l'entretien des lignes de desserte fine du territoire, tout comme celles liées au fret ferroviaire. Il se félicite de la réouverture de la ligne entre Val de Rueil et Louviers, même s'il demeure la question de la réouverture jusqu'à Evreux (compte tenu de l'intérêt que représenterait une liaison ferroviaire directe entre Rouen et Evreux), ainsi que d'autres projets de réouvertures.

Au sujet de la ligne Paris-Granville, le CESER s'inquiète du passage à de nouvelles sections à voie unique qui pourraient être envisagées. En effet, une telle option ne permettrait pas une augmentation de la capacité de la ligne (en ne permettant les croisements qu'au niveau des gares sur ces sections, et alors même que la ligne compte déjà des sections à voie unique).

Les travaux prévus sur la ligne Elbeuf-Serquigny concernent la mise au gabarit fret et revêtent donc un fort intérêt. Toutefois, le CESER a régulièrement plaidé en faveur de l'électrification de cette section, qui permettrait de disposer d'une ligne entièrement électrifiée entre Caen et Rouen, voire au-delà vers Le Mans et Tours, créant ainsi une véritable « route ferroviaire du blé », reliant le Centre de la France au port de Rouen. Le CESER considère ainsi qu'il serait utile d'envisager dans le même temps mise au gabarit fret et électrification de la section, dans l'optique de la décarbonation du transport ferroviaire. En effet, même si de façon générale le report modal vers le ferroviaire est pertinent sur le plan de la réduction des émissions de GES, y compris dans les situations où l'usage du diesel perdure, la sortie du diesel sera à envisager à moyen terme et à anticiper. Le train à batterie, qui pourrait permettre de coupler électrique et recours à la batterie sur les sections non électrifiées, ne représente pas une solution mature à ce jour et pourrait être limité en matière de fret pour des trains lourds, en comparaison avec l'option de l'électrification déjà éprouvée techniquement.

Par ailleurs, le CESER souligne positivement l'intégration de financements dédiés aux véloroutes au sein du volet mobilité du CPER.

Enfin, le CESER note que différents projets ferroviaires, fluviaux et portuaires, complémentaires de ceux inscrits au volet mobilités du CPER, figurent au sein du projet de CPIER. La signature de ce dernier – faisant également l'objet d'un avis du CESER – est cependant suspendue à la recherche d'un accord avec l'Ile-de-France au sujet de la LNPN, dont la réalisation de la section Paris-Mantes présente pourtant un très grand intérêt pour les deux régions (cf. sur ce point l'avis rendu par le CESER sur le projet de CPIER).

En conclusion, le CESER invite la Région en prendre en considération les observations formulées dans le présent avis.

Déclaration de Virginie POIRIER MOREL

Au titre de la CGT

Madame la présidente,
Cher-e-s collègues,

La CGT partage l'avis du CESER relatif au volet mobilité du CPER.

Les projets de SERM autour de Rouen et Caen constituent des investissements indispensables pour permettre un transfert des mobilités vers le rail et aussi pour faciliter les accès des villes de Rouen et Caen, qui, nous le constatons tous, deviennent terriblement problématiques.

Mais pour que cela fonctionne, il faut étudier les mouvements de population afin que l'offre de transport corresponde aux besoins. De possibles extensions des projets comme le SERM de Rouen jusqu'à Dieppe ne doivent pas être écartées. Il faut insister sur des réouvertures de lignes qui complèteraient cette offre, comme c'est indiqué dans l'avis : Louviers- Evreux pour l'ex Haute Normandie, Caen-Flers pour l'ex Basse-Normandie par exemple, et ne doivent pas être enterrées.

La CGT souhaite partager son inquiétude quant à **la ligne Paris-Granville**, dont le projet consiste à réduire à une seule voie certaines parties du tracé. Cette ligne a longtemps été en difficultés, rencontrant des problèmes de régularité, de matériel, etc. Aujourd'hui, en réduisant sa capacité, ces difficultés vont s'en trouver aggravées. La ligne sera moins flexible d'utilisation et le moindre retard en engendrera systématiquement pour les autres trains, car leurs possibilités de croisement sera terriblement réduite. La CGT alerte sur le fait que les économies envisagées pour ce projet nuiront grandement à la ligne Paris-Granville.

La CGT votera favorablement l'avis.