

AVIS

20 mars 2025

# Contrat de plan État-Région pour la Normandie 2021-2027

Adoption définitive

**Présenté par**

Claire-Hélène PEGHAIRE-GAUDEUL

**Résultat du vote**

106 pour et 2 abstentions





# Présentation générale

Le Contrat de Plan État-Région (CPER) 2021-2027, dont le CESER examine aujourd'hui la version définitive en vue de son adoption, a été élaboré en plusieurs étapes. Chaque étape a fait l'objet d'un avis du CESER, annexé au présent avis :

- Protocole d'accord général (avis du CESER du 13 octobre 2022)
- Adoption du projet de CPER (avis du CESER du 22 juin 2023)
- Avenant n°1 au projet de CPER (corrections d'erreurs matérielles) - Protocole d'accord sur le volet « Mobilités 2023-2027 » (avis du CESER du 20 juin 2024)

Le 24 octobre 2024, le protocole d'accord sur le volet « Mobilités 2023-2027 » a reçu un accord tacite favorable de l'Autorité environnementale.

Le projet de CPER, son avenant n°1, le protocole d'accord sur le volet « Mobilités 2023-2027 » et l'évaluation environnementale du CPER ont été mis à la disposition du public entre le 13 décembre 2024 et le 13 janvier 2025. Aucun avis n'a été émis au cours de cette consultation.

Le CPER présenté aujourd'hui est donc identique à celui présenté au CESER en juin 2024.

Il porte sur 5 priorités :

1. L'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation;
2. Les infrastructures, les mobilités douces et les transports collectifs ; *priorité traitée en deux temps (2021-2022 puis 2023-2027 avec le protocole d'accord sur le volet « Mobilités »)* ;
3. La transition écologique et énergétique.
4. L'attractivité et la cohésion des territoires.
5. La santé.

Les montants du CPER se répartissent comme suit :

| Volet                  | Thématique                                                     | Crédits État<br>(et organismes/<br>agences) | Crédits État<br>Plan de<br>Relance | Crédits Région | Autres<br>financeurs |
|------------------------|----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------------|----------------|----------------------|
| 1                      | Enseignement supérieur,<br>recherche et innovation             | 74 873 000 €                                | 29 665 000 €                       | 79 873 000 €   | 89 837 000 €         |
| 2<br>2021-2022         | Infrastructures,<br>mobilités douces et<br>transport collectif | 157 700 000 €                               | 3 200 000 €                        | 233 044 000 €  |                      |
| 2<br>2023-2027         | Infrastructures,<br>mobilités douces et<br>transport collectif | 330 500 000 €                               |                                    | 233 865 €      | 233 865 500 €        |
| 3                      | Transition écologique et<br>énergétique                        | 130 921 000 €                               | 113 459 747 €                      | 53 700 000 €   |                      |
| 4                      | Attractivité et cohésion<br>des territoires                    | 133 964 915 €                               | 90 316 255 €                       | 60 393 414 €   | 23 161 477 €         |
| 5                      | Santé (pour valorisation)                                      | 255 000 000 €                               |                                    | 200 000 000 €  |                      |
| Total hors volet santé |                                                                | 827 958 915 €                               | 236 641 002 €                      | 719 527 655 €  | 346 863 977 €        |

# Les observations du CESER sur les volets thématiques

Sur l'ensemble des volets, le CESER maintient et confirme ses observations émises dans ses précédents avis, annexés au présent document. Il souhaite, à la lecture de cette version définitive, formuler quelques observations complémentaires.

## Volet 1 : Enseignement supérieur, recherche et innovation

Le CESER réitère les observations faites le 22 juin 2023 concernant ce volet. Il se félicite de l'engagement financier de la Région. Néanmoins, au vu du retard pris et du contexte national et international actuel, le CESER sera attentif à ce que les fonds fléchés soient réellement alloués, tant par l'État que la Région.

Au regard de l'état d'avancement du CPER, un bilan à mi-parcours aurait pu compléter le document. Enfin, outre le risque de désengagement financier, le CESER alerte d'ores et déjà sur la menace qui pourrait peser sur des projets prévus au CPER 2021-2027, mais qui n'auraient pu démarrer en raison du retard pris, et qui devront impérativement figurer au prochain CPER.

## Volet 2 : Infrastructures, mobilité douce et transports collectifs

### Concernant ces thématiques, mais hors CPER:

Le CESER s'inquiète de la situation de blocage persistant s'agissant de la signature du CPIER, liée à l'opposition de l'Ile-de-France à la section Paris-Mantes de la LNPN. Cette situation compromet différents projets – ferroviaires, fluviaux et portuaires – complémentaires de ceux inscrits dans le volet mobilités du CPER. Dans ce sens, le projet de nouvelle gare de Rouen Saint-Sever, indispensable au déploiement complet du Service Express Régional Métropolitain (SERM), doit être sanctuarisé dans les deux sections prioritaires de la LNPN. Le CESER rappelle également la nécessité de respecter les délais de mise en service de cette nouvelle gare. Si le projet de SERM devait être déployé en deux phases, avec une première phase qui pourrait être mise en œuvre relativement rapidement, c'est-à-dire sans nouvelle gare, cette dernière est néanmoins indispensable pour un réel développement de l'offre ferroviaire. Enfin, le CESER souligne l'importance de la connexion future entre les gares rive droite et Saint-Sever.

Par ailleurs, au-delà du CPER, **le CESER souhaite alerter sur l'impact des futurs travaux de stabilisation du remblai d'Apremont**, situé entre Evreux et Mantes-la-Jolie sur la ligne Cherbourg-Caen-Paris. À la suite d'un effondrement intervenu il y a plusieurs années, la circulation des trains est actuellement limitée à 40 km/h dans ce secteur, et des travaux de stabilisation du sol sont nécessaires. Le scénario privilégié – dont le calendrier de réalisation n'est pas arrêté – prévoit une interruption totale des circulations pour une durée de trois mois.

La Normandie (où les temps de parcours vers l'Ile-de-France se sont allongés depuis les années 1970-1980) pâtit déjà d'une dégradation de la qualité de service dans la liaison ferroviaire avec l'Ile-de-France, liée notamment aux impacts des travaux d'EOLE, entraînant des allongements récurrents de temps de parcours lors des weekends. Le retard pris dans ces travaux va faire perdurer ces perturbations. Or, après les conséquences des travaux d'EOLE, les usagers du ferroviaire devraient donc être confrontés à une interruption totale des circulations liée à la stabilisation du remblai d'Apremont. Le CESER souhaite donc alerter la Région, autorité organisatrice de la mobilité régionale en charge des ex-Intercités, sur les très forts impacts pour l'ensemble des usagers – navetteurs, étudiants, usagers ponctuels, personnes à mobilité réduite – de cette perspective d'une interruption

totale des trafics pour une durée estimée à trois mois. Il s'interroge sur les scénarios alternatifs – notamment celui consistant à une interruption des trafics plus longue mais partielle – ainsi que les solutions de report envisagés par l'opérateur.

## **Volet 3 : Transition écologique et énergétique**

### **3.2 Le développement des énergies renouvelables et de l'économie circulaire**

#### Bois-énergie :

Le CESER soutient le développement de la filière bois-énergie, sous réserve de la mise en œuvre d'une gestion durable de la ressource. Cependant, des discussions européennes sont en cours concernant les futures normes pour le chauffage au bois, aussi le CESER attire l'attention de la Région sur le nécessaire équilibre à maintenir entre les réglementations à venir et les possibilités pour les citoyens de se chauffer. Bien que le chauffage au bois puisse présenter des inconvénients environnementaux qui doivent être réglés, il convient de porter une attention toute particulière à sa dimension sociale, notamment au regard du renouvellement des équipements suite à de potentielles évolutions réglementaires.

#### Méthanisation :

Le CESER soutient le développement de la filière méthanisation, notamment au regard de l'évolution du nombre de projets de méthaniseurs sur le sol normand. Il appelle la Région à exercer une vigilance toute particulière sur les intrants utilisés pour la production d'énergie, ainsi que sur les enjeux liés à la hausse de la valeur foncière, résultant des concurrences d'usages dans la production agricole.

#### Solaire :

En ce qui concerne la filière solaire et au regard des enjeux de souveraineté alimentaire, le CESER rappelle son soutien à l'agrivoltaïsme<sup>1</sup> dans une perspective de primauté de la production alimentaire sur la production d'énergie dans les surfaces agricoles.

Il note par ailleurs la possibilité de développer la production d'énergie solaire par la création de personnalités morales organisatrices, qui coordonnent la consommation d'énergie par les collectivités et par les entreprises, notamment du secteur tertiaire, ce qui contribue à l'augmentation de l'autoconsommation énergétique.

En outre, le CESER rappelle également la réflexion à avoir à propos de la provenance des panneaux solaires et d'une potentielle filière nationale de production.

## **Volet 4 -Attractivité et cohésion du territoire**

### **4.3. L'emploi**

Dans le cadre de l'accompagnement des mutations économiques et du développement de l'emploi, la Région apporte son soutien au titre du CARIF-OREF à hauteur de 7 M€, aux côtés de l'État pour 7,15 M€. Les missions du CARIF-OREF, pour certaines relativement récentes, se déploient autour de projets structurants d'envergure tels que :

---

<sup>1</sup> CESER de Normandie, juin 2024 – Avis sur le Contrat de plan interrégional État-Régions pour la Vallée de la Seine

- le Data Emploi-formation et l'animation de la cellule technique prospective rattachée au bureau du CREFOP, pivot de l'activité d'observatoire prospectif de la donnée emploi-formation en Normandie et sur les territoires,
- l'intégration de l'offre de formation en apprentissage dans le cadre de la collecte de l'offre de formation des actifs en région, depuis 2018 et la loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel,
- l'adaptation de la professionnalisation des acteurs de la formation, de l'insertion et de l'orientation,
- la participation à la prévention et la lutte contre l'illettrisme et l'analphabétisme.

Le CARIF-OREF, au travers de ses missions, constitue ainsi un véritable outil d'utilité reconnue au service du quadripartisme en région. Le CESER souhaite insister sur le rôle indispensable de la mission de service public remplie par les salariés du CARIF-OREF et alerter sur les enjeux d'envergure de ces projets pesant fortement sur les équipes. Enjeux d'autant plus considérables au regard des moyens financiers limités engagés au titre du CPER et de la situation financière délicate depuis plusieurs années.

Le CESER souligne que dans un moment où les restrictions budgétaires obligent à la précision dans les choix d'interventions, les éléments de perspectives fiables sont plus que jamais déterminants sur les territoires normands.

Enfin, le CESER attire l'attention de la Région sur la nécessité de renforcer le financement socle du CARIF-OREF, à savoir le CPER, afin qu'il poursuive sereinement ses missions de service public.

## **Les observations transverses du CESER**

### **Le dispositif de mise en œuvre et de suivi**

Le CESER estime que le suivi du CPER doit intégrer le suivi des critères d'éco-conditionnalités, via la mise en place d'une comptabilité environnementale type « budget vert ». En effet, l'évaluation du CPER ne sera possible que si ces critères sont tous clairement définis.

En outre, la publication d'un tableau annuel sur l'état d'avancement des engagements et des paiements, détaillé pour chaque financeur (État, Région...), faciliterait nettement le suivi de la mise en œuvre du CPER.

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

## **Déclarations des groupes**



## **Déclaration de Jean-Luc LÉGER**

### **Au titre des personnalités qualifiées**

Madame la Présidente, Mesdames Messieurs, cher.es Collègues.

Le CESER réitère, à juste titre, les observations faites le 22 juin 2023 concernant le volet Enseignement supérieur, recherche et innovation, j'en ferai de même concernant mon intervention du même jour.

Ainsi le CPER 2021-2027 ne s'applique que depuis 2023 et encore, pas pour tout. Le présent avis rappelle qu'au vu du retard pris et du contexte national et international actuel, le CESER sera attentif à ce que les fonds fléchés soient réellement alloués, tant par l'État que la Région. Depuis le début de l'élaboration du document qui nous est soumis, nous ne pouvons pas dire que nous fumons noyés d'informations, ni du côté de l'Etat en Région, ni du côté du Conseil Régional et ceci en dépit des engagements oraux du Préfet Durand et du Président Morin. D'ailleurs, la faible contribution de l'Etat sur ce volet Enseignement supérieur, recherche et innovation ne peut que nous inquiéter, lorsqu'en plus, nous constatons du retard pris, donc des projets reportés et peut-être, peut-être purement et simplement annulés si par les mécanismes de financements que nous connaissons bien, d'autres co-financements publics ou privés pourraient, dans l'intervalle, s'avérer annulés ou caduques remettant ainsi en cause la totalité d'un projet et la cohérence d'un ensemble. Pourtant, le CESER de Normandie a démontré, au cours des années précédentes, combien la valorisation de la recherche avait un impact économique et contribuait à l'attractivité du territoire et à sa notoriété. Bref, mettre de l'argent dans la recherche c'est de tout point de vue, une opération gagnant – gagnant. Visiblement, ceci échappe à l'Etat.

Concernant le volet 3 : « Transition écologique et énergétique : promouvoir une Normandie durable », au-delà des éléments inscrits dans l'avis du CESER, je rappelle que le CPER comporte peu d'éléments sur l'atténuation du changement climatique, qui devrait être prioritaire au vu de l'urgence climatique. Et pourtant, lorsque le mot prioritaire est prononcé, le mot urgence n'est pas loin pour ne pas dire étroitement associé.

Voici deux exemples qui illustrent la pauvreté de l'engagement de l'Etat laissant ainsi les Régions face à leurs propres situations budgétaires. Ce qui ne peut que nous inquiéter quant à l'avenir du CPER. Un Etat peu engagé, la Région Ile de France peu encline à y voir une coopération positive (et c'est un euphémisme), la Normandie se retrouve seule pour croire encore dans un projet ferroviaire qui, pourtant, reste d'avenir. En ce sens, je souscris pleinement à l'avis qui nous est présenté concernant le volet ferroviaire. L'avenir des ports normands est en jeu. Le premier port de l'Ile de France est Anvers et visiblement, l'idée même de souveraineté nationale semble totalement occultée puisque ni l'Ile de France, ni l'Etat n'apparaissent comme voulant infléchir les choses au profit du Havre, de Rouen et de Cherbourg.

En conclusion, il n'existe pas d'évaluation des politiques publiques sans vision de l'avenir, sans mise en perspective. Le problème est qu'à la lecture du CPER, je ne vois ni vision de l'avenir, ni perspective.

Je voterai favorablement l'avis du CESER. Je vous remercie de votre attention.

## Déclaration de David SEBAG

### Au titre de la CGT

Madame la présidente,  
Cher-e-s collègues,

La CGT souhaite s'associer à l'avis du CESER portant sur les volets 1, 2 et 3 du Contrat Plan État-Région pour la Normandie 2021-2027.

Concernant le volet 1, l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation la CGT souhaite revenir sur quelques points :

Dès 2023, la CGT s'étonnait que la délibération entérinant une partie du contrat de plan Etat Région 2021-2027 soit soumise au vote de l'assemblée régionale 2 ans et demi après son démarrage.

Aujourd'hui, une délibération nous est proposée pour avis sur l'ensemble du CPER alors qu'il va s'achever dans deux ans et demi. La CGT reste dubitative quant à la fiabilité d'un tel contrat.

Nous ne pouvons pas imaginer que les crédits CPER attachés aux projets de recherche et d'investissements dans les universités de la région soient bloqués ou reportés à cause d'une négociation mal gérée. Même si le contexte d'austérité de la période post-covid à laquelle s'est ajoutée l'envolée de l'inflation a heurté de plein fouet les projets d'envergure, les crédits CPER sont de ceux qui doivent être sanctuarisés et versés en temps et en heure.

Par ailleurs, la CGT se fait écho de l'avis du CESER sur la question de l'évaluation à mi-parcours et notamment sur ce qui a été fait depuis 2021 dans les universités qui sont de plus en plus délaissées au profit de l'enseignement supérieur privé.

Ainsi, la CGT appelle l'État et de la Région à un soutien sans faille pour un service public d'enseignement supérieur et de recherche de qualité.

Sur le volet 2 du Contrat de plan État-Région pour la Normandie 2021-2027, la CGT s'interroge sur la non mise en place dans le cadre du Projet de Loi de Finances 2025 (PLF) de la création d'un impôt mobilité régional jusqu'à hauteur de 0,15% de la masse salariale pour les entreprises de plus de onze salariés pour financer les transports collectifs.

Quatre Régions dont la Normandie ont en effet choisi de ne pas utiliser ce levier de mobilité régional. La majorité au Conseil Régional Normande a ainsi préféré augmenter la taxe sur les cartes grises, le prix des trains et des transports scolaires.

Pour la CGT, c'est une erreur stratégique qui risque de faire décrocher l'attractivité économique de notre région mais aussi sur le plan de la transition écologique ; car les entreprises ont intérêt à voir se renforcer les transports décarbonés, pour les marchandises et leurs salariés dans l'optique d'exercer leur responsabilité sociale et environnementale en vue de diminuer leur impact carbone.

Pourtant, les projets de réouverture de lignes comme Caen-Flers ou Rouen-Évreux, le développement des Services Express Régionaux de Mobilité (SERM) de Rouen ou de Caen se heurtent à la carence des crédits d'investissement pour les travaux de rénovation de lignes ! Dans la continuité de la fermeture de la ligne Serqueux-Gisors annoncé en juillet 2024, le président Hervé Morin a aussi enterré le 10 Mars 2025 l'éventualité d'une ligne de train entre Louviers et Évreux. Ces mauvaises nouvelles pour les Normand.e.s confirment que ce dispositif fiscal est une vraie opportunité à leur service pour atténuer la privatisation et l'ouverture à la concurrence de l'ensemble des modes de transports qui subissent le désengagement de l'État et l'absence de toute vision stratégique de long terme. Cette

conception du transport conduit notamment à l'abandon du fret ferroviaire, à l'allongement des temps de transport ferroviaire, à l'inaccessibilité pour les personnes à mobilité réduite ou à la réduction constante des budgets nécessaires aux voies navigables intérieures au profit du trafic routier ou aérien. Pire, se sont aussi des vagues de privatisation à la SNCF, de compagnies aériennes et d'aéroports, la dérégulation du transport aérien ou la privatisation partielle de ports qui s'accompagne au déclin des ports du Havre et Fos-Marseille sur la scène européenne. Cette vision d'une Europe libérale s'attaque chaque jour un peu plus aux emplois et aux conditions de travail des personnels tout en poursuivant la dégradation du niveau de service rendu aux usager·es. Appréhender le transport sous l'angle de la rentabilité à court terme, au mépris du service public n'est pas la solution.

Pour rappel, le transport est aussi le premier secteur responsable des émissions de gaz à effet de serre et que la construction de nouvelles infrastructures autoroutières ou aéroportuaires détruit toujours plus les terres agricoles et fragmente les espaces naturels et sont responsables de la pollution sonore qui a un impact significatif sur la santé humaine.

Le groupe CGT du CESER de Normandie réaffirme que les mobilités sont des biens communs qui doivent être organisés et planifiés par des services 100 % publics accessibles à toutes et tous. Ce droit est une nécessité pour permettre à chacun·e d'avoir accès à une offre de transport adaptée à ses besoins et qui réponde aux enjeux climatiques liés aux mobilités. Se priver de financement complémentaire est aussi une ineptie dans un contexte où le PLF 2025 entraîne pour la Région un effort de près de 43 millions d'euros.

Sur le volet 3, partie "Développement des énergies renouvelables et de l'économie circulaire", concernant l'agrivoltaïsme, le groupe CGT est circonspect sur le rappel du soutien à ce dispositif par le CESER. Il est nécessaire d'affirmer que le soutien à ce dispositif, tout comme le développement de la filière méthanisation ne doivent pas venir concurrencer les pratiques agricoles traditionnelles par un détournement de la production et un renchérissement du foncier.

Enfin, et avant de conclure, nous exprimons une fois de plus comme en 2023 notre satisfaction sur la préconisation du CESER indiquant que « le suivi du CPER doit intégrer des critères d'éco-conditionnalité environnementaux, via la mise en place d'une comptabilité environnementale ». Il s'agira sans doute, pour la CGT, de revenir sur la notion « d'éco-socio conditionnalité environnemental » qui permettrait à l'avenir d'obtenir des aides financières publiques. Condition sinequanone pour réaliser des actions précises et réelles en faveur du développement durable. Un principe qui intègre critères environnementaux, sociaux et économiques.

**La CGT votera favorablement l'avis du CESER.**

## **Déclaration d'Anne PINEL**

### **Au titre de l'union syndicale SUD Solidaires en Normandie**

Nous rappelons que l'énergie la plus durable est celle dont on n'a pas besoin. En outre remplacer les énergies fossiles par la destruction de nos forêts et de leur biodiversité ne convient pas et nous préconisons de privilégier la réhabilitation et l'isolation des habitations et des bâtiments publics afin que les besoins en énergie soient les plus faibles possible.

Certes on parle là de milliards d'euros. Nous appelons à une volonté politique des pouvoirs publics en général.

## **Déclaration de Daniel CORNET**

### **Au titre de la Fédération Régionale des Travaux Publics de Normandie**

Mon intervention n'est pas accès sur le contenu du CPER mais consiste en une remarque générale sur le planning d'établissement et de validation de ce type de document.

Comment voulez vous que le monde de la Construction puisse anticiper ses besoins humains et ses besoins en formations sur les années à venir lorsque le document définitif du CPER pour les années 2021-2027 fait l'objet d'un vote définitif en 2025 soit deux ans avant la fin du contrat.

A cela, on peut également préciser que, si tout se passe bien, les Autorisations de Programmes seront engagées mais qu'en sera-t-il de la majorité des Crédits de Paiement qui eux seuls permettent aux entreprises de réaliser les travaux et donc de produire un réel Chiffre d'Affaires.

Ensuite, quelle garantie avons-nous, étant donnée la situation budgétaire de la France, que ce CPER ne fera pas l'objet d'un coup de rabot budgétaire ou d'un ripage sur les années suivantes.

Autre point, le CPIER n'est toujours pas signé. Là également des dérapages de programmes sont donc à prévoir.

En conclusion, le monde de l'économie et en particulier celui des entreprises de la Construction regrettent cette situation, qui s'avère préjudiciable sur les prévisions de l'emploi et sur l'investissement en matériel de leurs sociétés.



# **Annexes**



---

# AVIS

---

13 octobre 2022

## CONTRAT DE PLAN ÉTAT-RÉGION (CPER) 2021-2027 : PROTOCOLE D'ACCORD

Rapporteur : M. Jean-Yves HEURTIN

Résultat du vote : **Unanimité**



## Introduction

L'élaboration du CPER 2021-2027 a été initiée en septembre 2019. Elle est fondée sur le partage d'un diagnostic territorial entre l'État et la Région, complété d'échanges avec les 5 Départements et les intercommunalités de Rouen, Le Havre, Caen et Cherbourg.

Les 5 grandes priorités que l'État et la Région souhaitent particulièrement soutenir pour la période 2021-2027 au vu des caractéristiques du territoire normand sont :

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

Les montants en jeu se répartissent comme suit :

| Volet                  | Thématique                                               | Crédits État et Organismes de recherche | Crédits État Plan de Relance | Crédits Région                  | Autres financeurs |
|------------------------|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------|---------------------------------|-------------------|
| 1                      | Enseignement supérieur, recherche et innovation          | 64 873 000 €                            | 29 665 000 €                 | 64 873 000 €                    | 74 837 000 €      |
| 2                      | Infrastructures, mobilités douces et transport collectif | 157 700 000 €                           | 3 200 000 €                  | 233 044 000 €                   |                   |
| 3                      | Transition écologique et énergétique                     | 130 921 000 €                           | 126 859 747 €                | 53 700 000 €                    |                   |
| 4                      | Attractivité et cohésion des territoires                 | 133 014 915 €                           | 90 372 234 €                 | 56 196 898 €                    |                   |
| 5                      | Santé                                                    | 258 300 000 €                           |                              | 203 300 000 €                   |                   |
| Total hors volet santé |                                                          | 486 508 915 €<br>CPER 2021-2027         | 250 096 981 €                | 407 813 898 €<br>CPER 2021-2027 | 74 837 000 €      |

L'engagement financier de l'État au titre du CPER 2021-2027, hors volet santé, de 486 M€, tient compte des arbitrages rendus concernant :

- la bascule des opérations portuaires dans le CPER de la Vallée de la Seine,
- la prise en compte, à l'inverse, des crédits de recherche de l'enseignement supérieur, initialement inscrits dans le CPER.

Le protocole d'accord précise les moyens financiers que les cosignataires s'engagent à mobiliser. **Il s'agit d'un document stratégique, préfigurateur du contrat de plan État-Région 2021-2027, qui sera signé en 2023 et auquel s'ajoutera un volet mobilité complémentaire des engagements retenus pour 2021 et 2022 dans le présent protocole.**

## **Les observations et propositions transverses du CESER**

Le CESER regrette le retard pris dans la signature de ce protocole d'accord, alors que toutes les autres Régions de France ont déjà signé leur CPER 2021-2027. Bien que des moyens financiers de l'État et de la Région Normandie aient été mobilisés via le plan de Relance en 2021 et en 2022, ce retard porte nécessairement préjudice à l'avancement des projets nécessaires au territoire.

Concernant les montants inscrits au CPER 2021-2027, le CESER regrette la faiblesse des montants consacrés à l'enseignement supérieur et à la recherche. Pour rénover son immobilier, offrir des conditions d'études satisfaisantes, et accroître son attractivité, les montants nécessaires sont beaucoup plus importants. Le nombre de diplômés de l'enseignement supérieur en Normandie est insuffisant par rapport à ses besoins, notamment dans le domaine stratégique de l'énergie.

## **Les observations et propositions du CESER sur les volets thématiques**

### **Volet 1 : Enseignement supérieur, recherche et innovation : Améliorer l'attractivité de l'enseignement supérieur et la compétitivité de la recherche pour accroître le niveau de qualification des Normands**

Le CESER avait, dans ses précédents avis, salué l'engagement financier de la Région sur le CPER, avant même que celui-ci soit acté, afin de permettre à nombre d'établissements de rester compétitifs. De même, il salue le souhait de la Région d'investir pour amorcer la remise à niveau du parc immobilier vieillissant, proposer un cadre de vie attractif pour les étudiants et ainsi concourir à accroître le niveau de qualification des jeunes Normands. Néanmoins, au regard des dispositifs dont la Région n'avait pas bénéficié, Plan Campus-PIA Excellence, le CESER note que les crédits de l'Etat pour la partie enseignement auraient pu être bien supérieurs afin de rattraper son retard au niveau national.

### **Volet 2 : Infrastructures, mobilité douce et transports collectifs : Inscrire le sujet des mobilités dans le temps long**

Au sujet des infrastructures ferroviaires et routières, le protocole d'accord comprend uniquement des opérations inscrites dans les contrats de plan 2015-2020 (ou leurs avenants), et leur prolongement sur les années 2021 et 2022, soit des projets déjà engagés (par exemple travaux sur le boulevard périphérique de Caen, déviation sud-ouest d'Evreux, aménagement des accès définitifs du pont Flaubert à Rouen...). Le CPER sera en effet signé en 2023 sans inclure de volet infrastructures et mobilités. Ce dernier y sera intégré par la suite par un avenant pour la période 2023-2027. Le rapport du COI (Conseil d'orientation des infrastructures) attendu pour la fin de l'année 2022, que le gouvernement attend pour opérer ses arbitrages, viendra hiérarchiser les investissements à conduire en matière d'infrastructures de transport pour les années à venir. Le CESER insiste tout particulièrement sur la nécessité de faire figurer la LNPN parmi les dossiers prioritaires du futur volet mobilités du CPER, et plus largement les transports ferroviaires – qu'il s'agisse du financement du protocole de régénération de lignes de dessertes fines du territoire signé entre l'Etat et la Région, ou du développement des services express métropolitains autour de Rouen et Caen.

### **Volet 3 : Transition écologique et énergétique : promouvoir une Normandie durable**

En termes de transition écologique et énergétique, le protocole d'accord comprend surtout des dispositifs existants (notamment avec les financements des Etablissements publics de l'Etat tels que l'ADEME ou l'Agence de l'eau Seine-Normandie). Si le CESER note avec intérêt les moyens prévus dans le protocole d'accord pour l'adaptation des territoires aux changements climatiques, et souligne l'importance de l'approche décrite comme « *anticipatrice plutôt que curative* », il observe qu'il s'agit exclusivement de financements apportés par la Région.

#### **Volet 4 : Accroître l'activité et la cohésion des territoires**

Le CESER prend note des investissements prévus dans le cadre du mandat de négociation dans le domaine du patrimoine culturel et notamment ce qui concerne les travaux envisagés sur le site de l'Abbaye d'Ardenne. Il s'interroge néanmoins sur la nature de ces derniers et ce qui bénéficiera directement à l'IMEC pour maintenir ce haut lieu culturel.

#### **Volet 5 : Santé**

15 M€ ont d'ores et déjà été mobilisés pour financer les Pôles et Maisons de santé en Normandie afin de renforcer l'offre de soins sur le territoire normand. Le CESER réitère sa demande de bénéficier d'une évaluation de l'efficacité des Pôles de Santé Libéraux Ambulatoires.

Concernant les élèves en formations médicales et para médicales, un suivi de cohorte est toujours préconisé par le CESER, suivi de cohorte qui pourrait utilement orienter les travaux nécessaires en matière d'information et d'orientation vers ces domaines d'activités.

Le CESER s'étonne de la différence du nombre d'étudiants relevant de ce secteur et comptabilisés de manière différente dans ce protocole d'accord et dans les orientations budgétaires. Une clarification s'avère nécessaire pour connaître les effectifs, les taux de remplissage des écoles et instituts, de même que les modalités d'accès (apprentissage, formation initiale, continue).

Sur les 486 M€ apportés par l'État dans le CPER 2021-2027, seuls environ 100 M€ représentent de nouveaux engagements. Dans le CPER 2021-2027, sur une durée de six années, l'État apporte environ 100 M€ pour l'immobilier de l'enseignement supérieur, recherche et innovation. Sur ce constat, le CESER déplore le faible niveau d'engagement de l'État sur ce CPER 2021-2027, notamment dans l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation, au regard des 140 M€ investis chaque année par la Région dans les lycées. Il sera attentif au rapport que la cour des comptes va publier sur l'immobilier des universités.

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

# **Déclarations des groupes**

**Déclaration de M. Jean-Pierre GIROD**

au titre de personnalité qualifiée au titre de l'environnement

En attente

**Déclaration de Mme Virginie POIRIER MOREL**  
au titre du groupe CGT de Normandie

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les conseillers.ères,

Enfin !!!

Si l'on peut se réjouir de la future signature du protocole du CPER 2022-2027, l'avis présenté aujourd'hui nous apparaît succinct et ne prend pas en compte certains éléments qui nous semblent incontournables.

Par exemple, le volet 4 de l'avis ne reprend pas le sous-volet 4.3 du protocole. On peut le comprendre ! Ce sous-volet se réduit à un tableau financier et une phrase. **Néanmoins, le champ emploi-formation est un sujet qui nous tient à cœur.**

A l'occasion de cette déclaration, le groupe CGT acte que le Carif-Oref est toujours une structure qui outille les acteurs du quadripartisme en région sur le champ emploi-formation.

Rappelons que cet appui dont bénéficie la Normandie est remis en cause en Ile de France. En effet, l'Etat et la Région Ile de France ont décidé la liquidation du GIP Carif-Oref d'Ile de France, laissant 42 personnes sur le carreau. Pour mener à bien les missions inscrites dans le décret de juin 2021, l'Etat et la Région Ile de France recourraient à des ressources internes ou des cabinets extérieurs.

C'est un vrai scandale !

De plus, cette situation n'est pas sans impacter les projets de mutualisation au sein du réseau des Carif-Oref ; la charge de travail portée par le Carif-Oref d'Ile de France devra être transférée sur les autres afin que ces projets puissent aboutir.

Avec l'inscription au CPER et avec la création du Data Emploi-Formation en Normandie dont le Carif-Oref est le chef de projet, nous pouvons rester optimiste sur sa pérennité. La CGT restera vigilante et affirme sa solidarité avec les salariés du Carif-Oref Ile de France, Défi Métiers.

Néanmoins, lorsque l'on regarde de plus près, la baisse de financement Etat/Région s'élève à 1.5 Million, hors financement sur projets spécifiques non pérennes. Or, même si les deux Carif-Oref des ex régions Haute et Basse Normandie ont fusionné, il n'en reste pas moins que les frais de personnel ont déjà été réduits sur la période CPER précédente, hors missions spécifiques non financées dans le cadre du CPER.

En conclusion sur ce point, la CGT restera vigilante à ce que la santé financière du Carif-Oref de Normandie soit préservée et n'hésitera pas à intervenir dans le cas où une quelconque fragilité mettrait son avenir en péril.

**Autre sujet central pour la CGT, l'enseignement supérieur et la recherche.**

Deux ans de latence pour arriver à la signature de ce contrat ! Mais que de temps perdu pour les établissements du supérieur, les organismes de recherche et les étudiant.e.s pendant que nos Présidents participaient à un combat de coqs d'un autre âge.

L'ESR normand serait en retard sur les autres régions ? Premièrement, la CGT ne considère pas que l'ESR normand est en compétition avec celui d'autres régions. Laissons ce vocabulaire aux défenseurs de la « Main Invisible ». Et s'il y a retard, la faute à qui ? La politique d'austérité imposée par les gouvernements successifs accélère la dégradation de l'ESR. Pas tout l'ESR, mais l'ESR public est touché de plein fouet !

La Région n'est pas responsable de tous les malheurs de l'ESR public, mais elles y contribuent comme tous les autres acteurs publics. Le soutien de la Région aux ESR privés ne fait que renforcer le régime inégalitaire de l'ESR au niveau national. Et au final ce sont les étudiant.e.s les plus défavorisé.e.s socialement, les personnels de l'ESR les plus précaires qui font les frais de cette politique libérale !

Le groupe CGT prend acte de la signature du CPER mais ne se fait aucune illusion sur la trajectoire vers laquelle La Région et le gouvernement entraînent l'ESR. La CGT est et sera toujours là pour les faire dévier de cette trajectoire.

**Déclaration de M. Lamri ADOUI**

au titre de la Communauté d'Universités et d'Etablissements de Normandie

En attente



---

# AVIS

---

22 juin 2023

## **CONTRAT DE PLAN ÉTAT-RÉGION (CPER)**

### **2021-2027 POUR LA NORMANDIE**

Rapporteure : Maud LASNON  
Résultat du vote : Unanimité



## Introduction

L'élaboration du CPER 2021-2027 a été initiée en septembre 2019. Ce CPER s'est fondé sur le partage d'un diagnostic territorial entre l'État et la Région, complété d'échanges avec les cinq Départements et les intercommunalités de Rouen, Le Havre, Caen et Cherbourg. Le 13 octobre 2022, le CESER a émis un avis sur le protocole d'accord entre l'État et la Région, qui a été signé fin 2022.

Les cinq grandes priorités que l'État et la Région souhaitent particulièrement soutenir pour la période 2021-2027 au vu des caractéristiques du territoire normand sont :

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

| Volet et thématique                                          | Crédits État et Organismes de recherche | Crédits État Plan de Relance | Crédits Région       | Autres financeurs    |
|--------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------|----------------------|----------------------|
| 1 - Enseignement supérieur, recherche et innovation          | 74 873 000 €                            | 29 665 000 €                 | 79 873 000 €         | 89 837 000 €         |
| 2 - Infrastructures, mobilités douces et transport collectif | 157 700 000 €                           | 3 200 000 €                  | 234 011 241 €        |                      |
| 3 - Transition écologique et énergétique                     | 130 921 000 €                           | 113 459 747 €                | 53 700 000 €         |                      |
| 4 - Attractivité et cohésion des territoires                 | 133 964 915 €                           | 90 316 255 €                 | 57 314 898 €         | 23 161 477 €         |
| 5 - Santé                                                    | 258 300 000 €                           |                              | 203 300 000 €        |                      |
| <b>Total hors – 5 - Santé</b>                                | <b>497 458 915 €</b>                    | <b>236 641 002 €</b>         | <b>424 899 139 €</b> | <b>112 998 477 €</b> |

## Les observations et propositions transverses du CESER

Le CESER regrette le retard pris dans la signature de ce contrat, alors que toutes les autres Régions de France ont déjà signé leur CPER 2021-2027. Bien que des moyens financiers de l'État et de la Région Normandie aient été mobilisés via le plan de Relance en 2021 et en 2022, ce retard porte nécessairement préjudice à l'avancement des projets nécessaires au territoire.

Le projet de CPER comporte quelques différences de montants avec le protocole d'accord. **Le sous-volet 1-1 des bâtiments de l'enseignement supérieur et de la recherche-innovation augmente au total de 40 M€, soit 27 %.** Cet abondement relève, par ordre décroissant, de la Région, des autres financeurs et de l'État. L'autre évolution concerne **l'augmentation de 23 M€, soit 40 %, du sous-volet 4-1 de la culture.** Cette augmentation résulte de la mobilisation d'autres financeurs, qui apportent quasiment autant de crédits que la Région.

## Les observations et propositions du CESER sur les volets thématiques

### Volet 1 : Enseignement supérieur, recherche et innovation

Le CESER avait salué dans ses précédents avis l'engagement financier de la Région sur le CPER avant même que celui-ci soit acté afin de permettre à nombre d'établissements de rester compétitifs. Il souligne l'effort de la Région dans cette version définitive du contrat de plan, en faveur notamment des projets immobiliers de l'enseignement supérieur. En effet, la Région porte ses crédits de financement à 61,55 M€, soit 15 M€ d'abondement par rapport au protocole d'accord du 15 novembre 2022. L'Etat abonde de 10 M€. Bien que les crédits d'Etat eussent pu être largement supérieurs, notamment au regard de l'inégalité des financements entre les Régions, ces augmentations de budget pourront permettre de financer de nouveaux projets immobiliers.

En ce qui concerne le soutien aux projets de recherche et d'innovation, si les financements prévus dans le protocole d'accord Etat-Région reste inchangés, le CESER encourage l'utilisation de co financement FEDER pour que l'éco système normand de recherche puisse être réellement moteur pour le tissu économique et le développement du territoire.

### Volet 2 : Infrastructures, mobilité douce et transports collectifs

Le volet infrastructures et mobilités du CPER mentionne les opérations inscrites dans le programme 2015-2020, et celles prolongées sur 2021-2022. Il s'agit là de travaux déjà engagés ou en voie d'achèvement (travaux sur le réseau routier ou sur le réseau ferroviaire). Le volet mobilité du CPER est en cours de négociation, et sera établi sur la période 2023-2027 sous la forme d'un avenant. A ce sujet, le CESER renvoie aux priorités régionales identifiées en matière de transport ferroviaire, dans la note qu'il a récemment publiée<sup>2</sup> : LNPN (sections Paris-Mantes et Rouen-Barentin avec nouvelle gare de Rouen) ; services express métropolitains ; électrification des lignes ; amélioration des dessertes et réouvertures de lignes ; développement du fret ferroviaire. L'électrification des lignes, bénéfique en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de particules fines, représente par ailleurs un intérêt en termes d'harmonisation du matériel et en termes de maintenance. Par ailleurs, des améliorations capacitaires via des techniques de type « installations permanentes à contre-sens », ou des alternatives au passage systématique via l'Île de France s'avéreraient favorables au développement du report modal.

Le gouvernement a annoncé que le volet « mobilité » des CPER serait doté de 8,6 Md€ sur la période 2023-2027. 70 % seraient dédiés au ferroviaire et au transport collectif, et les financements dédiés à la route seraient réduits de moitié par rapport au précédent CPER. Le CESER plaide régulièrement pour la mise en œuvre d'un véritable report modal vers les modes collectifs et/ou massifiés (pour le fret). Il voit donc dans cette annonce un signal encourageant, même si les montants alloués peuvent interroger par rapport au plan ferroviaire de 100 Md€ d'ici 2040, annoncé en début d'année 2023. Ainsi, comme le CESER le soulignait dans sa note, de nouvelles sources de financement seront nécessaires, notamment via la contribution des modes les plus polluants.

### Volet 3 : Transition écologique et énergétique : promouvoir une Normandie durable

---

<sup>2</sup> Rapporteur : Patrick MOREL, mai 2023. [Note sur les priorités régionales en matière de transport ferroviaire | Ceser Normandie](#)

De façon générale, le CESER observe que le CPER fait essentiellement référence à des financements et dispositifs existants (notamment les financements des établissements de l'Etat que sont l'ADEME et l'Agence de l'eau). S'il souligne avec intérêt les 15 M€ apportés par la Région en faveur de l'adaptation au changement climatique, il observe néanmoins que le CPER comporte peu d'éléments sur l'atténuation du changement climatique, qui devrait être prioritaire au vu de l'urgence climatique.

Par ailleurs, le document indique page 101 que les projets soutenus devront respecter « *la mise en place de mesures compensatoires ou de réduction des incidences le cas échéant au-delà du champ réglementaire (éviter-réduire-compenser)* ». Or cette référence au sein du document à la séquence « éviter-réduire-compenser » inverse l'ordre des priorités inscrit dans le droit. En effet, le CESER rappelle que cette séquence prévoit prioritairement d'éviter les atteintes à l'environnement, et ensuite seulement de les réduire, voire enfin de les compenser.

### ***Le développement des énergies renouvelables et de l'économie circulaire***

Le CPER prévoit notamment le soutien au développement des énergies hydrauliques. Le CESER observe que la Région Normandie est composée de fleuves côtiers fréquentés par des poissons migrateurs. Les choix d'implantation des unités de production d'énergie doivent donc se concentrer sur les courants offrant la meilleure productivité, en préservant par la même occasion la biodiversité sur les cours d'eaux, pour lesquels ces implantations seraient peu stratégiques.

S'agissant des sujets de capture, transport et stockage du carbone, le CESER souligne favorablement la volonté de la Région de soutenir la réalisation d'études sur le sujet. Il rappelle que, dans son avis relatif au développement de l'hydrogène en Normandie, il avait considéré que « *s'il se confirme que la technologie permet une réduction des émissions nettes de CO<sub>2</sub>, le CESER encourage la Région à favoriser le développement des dispositifs de CCUS,<sup>3</sup> afin d'amorcer une transition via la mobilisation de la production déjà en place.* »

Néanmoins, il y indiquait également « *que le CCS ou CCUS (...) fait l'objet d'interrogations quant aux possibilités techniques et économiques d'un déploiement à grande échelle, et doit être considéré comme un complément potentiel aux actions de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de décarbonation des activités économiques à la source* ».

Concernant l'économie circulaire et la gestion des déchets, le CESER approuve la diversité du panel de projets soutenus, mais s'interroge quant aux montants qui y seront alloués. Par ailleurs, il rappelle qu'après la mise en œuvre de telles feuilles de route, il est primordial d'accorder une attention tout aussi importante au suivi puis à l'évaluation des actions. A ce titre, il rappelle le nécessaire travail d'animation et de sensibilisation à amplifier sur les gestes de chacun.

A propos de la tarification incitative, le CESER s'interroge sur la pertinence d'un tel modèle, notamment au regard des critiques qui lui sont apportées, des modalités de mise en œuvre pour les usagers, de son impossibilité dans l'habitat collectif, des problématiques liées au vieillissement des populations pour le dépôt des déchets en déchetterie... Ainsi, le CESER alerte sur la nécessaire prudence dont il convient de faire preuve pour la mise en œuvre de la tarification incitative, potentiellement porteuse d'inégalités sociales. Le CESER indique que ce sujet suppose une grande

---

<sup>3</sup> CCUS : carbon capture utilization and storage (captage, stockage et valorisation du carbone)

concertation de toutes les parties prenantes. Il restera attentif aux moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs posés par le présent CPER.

#### **Le dispositif de mise en œuvre et de suivi**

Le CESER estime que le suivi du CPER doit intégrer le suivi des critères d'éco-conditionnalité environnementaux, via la mise en place d'une comptabilité environnementale.

En outre, la publication d'un tableau annuel sur l'état d'avancement des engagements et des paiements, détaillé pour chaque financeur (État, Région...), faciliterait nettement le suivi de la mise en œuvre du CPER.

**En conclusion, le Conseil économique, social et environnemental régional regrette que ce CPER « 2021-2027 » ne soit signé qu'en 2023. Le retard pris dans la signature porte préjudice au développement du territoire. Il invite tous les signataires du CPER à prendre en considération les observations formulées dans son présent avis.**

# **Déclarations des groupes**

**M. Jean-Pierre GIROD**

**Au titre de personnalité qualifiée au titre de l'environnement, CREPAN, FNE, GRAINE, CARDERE,  
Fédérations départementales de la pêche du Calvados, de l'Eure et de la Seine Maritime**

En attente

**Mme Véronique LEROUX**

**Au titre du Comité Régional d'Etudes pour la Protection et l'Aménagement de la Nature en Normandie (CREPAN)**

En attente

**Mme Nadège PLAINEAU**  
**Au titre du groupe CGT de Normandie**

Monsieur Le Président,

Chères et Chers Collègues,

Après un bras de fer, sans doute justifié mais perdu par la Région, sur le montant ridiculement insuffisant, du financement de l'enseignement Supérieur et de la recherche (ESR) normand programmé par l'État, ce CPER 2021-2027 va donc, enfin, trouver son officialisation en cette fin de second trimestre 2023 !

Tant mieux !

Mais comme l'indique l'avis du CESER « *ce retard porte nécessairement préjudice à l'avancement des projets nécessaires au territoire* ».

Au-delà de cet épisode, c'est bien sur le contenu même des ambitions affichées dans ce texte que le bât peut blesser !

Il apparaît que ce CPER est en décalage avec la nécessité et l'urgence d'accélérer la transformation de notre modèle de développement au regard des réalités nouvelles, et de l'enseignement des crises qui se succèdent.

Ainsi, alors que la première ministre annonce, le 24 février dernier, un Plan d'avenir pour les transports prévoyant un investissement massif de 100 milliards d'euros dans le ferroviaire à l'horizon 2040, seuls 8,6 milliards seront mobilisés jusqu'à la fin des CPER en 2027 !

Pour l'ensemble des régions, une fois la répartition effectuée cela sera bien peu.

Combien pour le CPER normand ? Seul l'avenir le dira ! .... Et... l'avenant puisque c'est par ce biais que le financement, permettant, notamment d'améliorer l'état du réseau et d'investir dans les transports du quotidien, sera acté.

Alors qu'il nous faudrait franchir un palier significatif et décisif pour renforcer l'offre de transports publics :

- Pour le droit à la mobilité pour tous dans une période d'explosion du prix de l'énergie,
- Pour décarboner ce secteur très émetteur de gaz à effet de serre,
- Pour rééquilibrer l'aménagement et le développement des territoires,

... ne pas avoir pris en compte dans ce CPER le volet mobilité et son articulation stratégique avec les autres enjeux est sans aucun doute un non-sens, voire une faute regrettable.

Concernant le volet ESR évoqué en introduction. Nous ne pouvons que rappeler nos propos déjà exprimés devant cette assemblée lors de l'avis sur le protocole d'accord du CPER.

Deux ans et demi d'attente pour cela ?

Mais que de temps perdu pour les établissements du supérieur, les organismes de recherche et les étudiant.e.s.

L'Enseignement Supérieur et la Recherche normand (ESR) comme l'ESR au niveau national est impacté par la politique d'austérité imposée par les gouvernements successifs.

Et ceci concerne principalement l'ESR public qui est touché de plein fouet !

La Région n'est pas responsable de tous les malheurs de l'ESR public, mais elles y contribuent comme tous les autres acteurs publics.

Le soutien de la Région aux ESR privés ne fait que renforcer le régime inégalitaire de l'ESR au niveau national.

En Normandie, pas moins de 3 nouvelles écoles privées en contrat avec l'Etat vont s'installer sur le territoire.

Et au final ce sont les étudiant.e.s les plus défavorisé.e.s socialement, les personnels de l'ESR les plus précaires qui font et vont faire les frais de cette politique libérale

Le groupe CGT ne se fait donc aucune illusion sur la trajectoire vers laquelle La Région et le gouvernement entraînent l'ESR.

La CGT est et sera toujours là pour les faire dévier de cette trajectoire !

Par ailleurs, même si la formation et l'emploi ne figurent pas dans les priorités du CPER, nous tenons à souligner que le CPER valide l'existence du Carif-Oref \*.

Pour la CGT, cet outil du quadripartisme est essentiel à l'écosystème emploi-formation.

Le CPER devra donc sécuriser sa pérennité au-delà de 2027 afin que les partenaires sociaux continuent à se positionner comme parties prenantes du pilotage des politiques publiques emploi-formation.

Côté Agence régionale de l'orientation et des métiers (AROM), les organisations syndicales sont toujours persona non grata à son Conseil d'administration.

Sans revenir sur son intitulé trompeur puisque son périmètre ne relève que de l'information métiers, nous ne connaissons toujours pas les tenants et les aboutissants du budget de cet établissement public local malgré les demandes du CESER.

Pourquoi ? Aucune explication depuis 2020...

Sur ce point-là aussi, la CGT sera vigilante à ce que le Carif-Oref soit sécurisé budgétairement et politiquement après 2027 et regrette que l'AROM ne soit pas plus transparente.

Enfin, et avant de conclure, nous exprimons notre satisfaction sur la préconisation du CESER indiquant que « le suivi du CPER doit intégrer des critères d'éco-conditionnalité environnementaux, via la mise en place d'une comptabilité environnementale ».

Cependant, nous regrettons de ne pas avoir été plus loin lors de nos interventions en Commission 6 budgétaire en proposant la notion « **d'Éco-Socio- conditionnalité environnementale** » à l'instar de l'emploi de cette notion dans des CPER d'autres régions.

Il s'agira sans doute de revenir sur cette notion permettant à l'avenir l'obtention **d'aides financières publiques à condition de réaliser des actions précises en faveur du développement durable, de principes et critères environnementaux, sociaux ou économiques.**

**Le groupe CGT votera l'avis du CESER**

*\* Les centres animation ressources d'information sur la formation-Observatoire régional emploi formation (CARIF-OREF) sont des structures partenariales portées par l'État et la région répartis sur l'ensemble du territoire.*

**Mme Valérie RUBA COUTHIER**  
**Au titre du groupe CFTC de Normandie**

Monsieur le Président, Chers collègues,

Rappelons brièvement en introduction les 5 grandes priorités que l'État et la Région souhaitent soutenir pour la période 2021-2027 en Normandie :

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

En raison de leur intérêt pour notre territoire, chacun des thèmes pourraient faire débat mais compte tenu du temps qui nous est imparti, et du fait que certains axes ont déjà fait l'objet d'interventions des représentants du syndicat CFTC à d'autres occasions, nous allons aborder rapidement 2 sujets qui nous ont interpellés à l'analyse du document.

Pour commencer, le groupe CFTC tient à faire remarquer l'absence réelle de vision transversale et interrégionale. Dans les contrats de plan Etat-Région trop peu, voire, aucune ambition de travailler le collectif. Dans les faits, seule une partie de la Normandie et une partie de l'Île-de-France font l'objet d'un contrat de plan interrégional État-Région (CPIER). La réflexion du développement des coopérations avec les régions proches de la Normandie et/ou de l'espace maritime permettrait pourtant d'associer des acteurs régionaux face à des problématiques et enjeux communs atténuant ainsi l'effet « frontalier ». Les différents interlocuteurs pourraient sans aucun doute, à travers des programmes identifiés, entrevoir des solutions communes ou chacune des régions trouveraient un intérêt économique mais aussi humain, sans sous-estimer pour autant les concurrences régionales, les jeux politiques et les atavismes avec parfois plus d'identitaire que d'identité.

Concernant un aspect du volet 4, la thématique « Égalité entre les femmes et les hommes », le syndicat CFTC est particulièrement investi et attentif à la lutte contre les violences sexistes et sexuelles, le harcèlement et toute forme de discrimination.

Nous profitons de cette assemblée pour saluer la Région, principal financeur, de la 1<sup>ère</sup> Maison des Femmes en Normandie implantée au sein du centre hospitalier Louviers-Elbeuf-Val de Reuil qui propose un parcours coordonné de soins aux femmes victimes de violences y compris sexuelles, victimes de mutilations et aux femmes en situation de vulnérabilité ou de précarité.

Nous adressons, à cette occasion, tous nos respects à la dizaine de lieux d'accueil présents dans le Calvados, la Manche, la Seine-Maritime, l'Eure ou l'Orne qui œuvrent tous à leur manière dans la

lutte contre les violences faites aux femmes. Dans chacun de ces lieux, les femmes, les hommes et les enfants, victimes, peuvent trouver refuge.

Nous ne pouvons pourtant nous empêcher de nous questionner sur le fait qu'une seule Maison des Femmes soient en fonction en 2023 en Normandie même si un projet est en cours de réalisation à Caen.

Nous encourageons vivement la Région Normandie à allouer des budgets supplémentaires et conséquents afin que ces structures se développent dans tous nos départements.

Le syndicat CFTC ne fait pas de politique et préférera toujours des actes plutôt que des effets d'annonce, quel que soit le sujet d'ailleurs.

Rappelons la triste réalité et les derniers chiffres officiels fournis par la Préfecture et parus en février dernier pour le Calvados. A eux seuls ils soulignent l'urgence d'agir et d'y mettre des moyens humains et financiers :

En 2019 il a été recensé 842 femmes victimes, en 2021, 1971, et en 2022, 2 312. Des chiffres en hausse de 17% entre 2021 et 2022, et une augmentation de + 200% entre 2019 et 2022.

Derrière chaque chiffre, des victimes.

Je vous remercie pour votre attention.

La CFTC votera l'avis.

**M. Marc GRANIER**  
**au titre de Normandie Energies**

En attente

**M. André BERNE**

**Au titre de France Nature Environnement Normandie**

En attente

**M. Daniel CORNET**

**Par accord entre le MEDEF et la Fédération régionale des Travaux Publics de Normandie**

En attente

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 ERMTS<sup>4</sup> ; 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 financement de lignes capillaires fret et de terminaux multimodaux (dont des installations terminales

<sup>4</sup> 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.

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.**