



Séance Plénière du CESR HN, le 30 Novembre 2009  
Déclaration de la CRI Haute-Normandie

« Schéma Régional des Infrastructures et des Transports - SRIT »

La CRI Haute-Normandie, au nom des 45 000 entreprises qu'elle représente, se félicite de la réalisation du Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT). En effet, depuis la loi du 13 août 2004, la réalisation de ce document d'orientation et de planification des transports est de la compétence des régions. Il concerne bien sûr le transport des voyageurs mais aussi celui des marchandises (fret). Ce document est donc, pour les CCI et leurs ressortissants, très important car il constitue un cadre de référence pour la politique régionale des transports. C'est pourquoi, le réseau consulaire souhaite apporter les remarques suivantes.

En préambule, la CRI Haute-Normandie tient à préciser que, si la première phase de ce travail (le diagnostic) a donné lieu à concertation, il est regrettable que la deuxième phase (c'est-à-dire les préconisations sous forme de fiches-actions) n'ait pas été ouverte aux partenaires économiques.

Sur la forme, le document est structuré en 2 parties : les enjeux et les fiches actions.

Dans la partie « Enjeux », le document est souvent intéressant, riche et bien documenté, bien que ne faisant référence qu'à quelques éléments de prospective explicites. Cependant, la lecture devient difficile lorsque l'on se réfère aux « Fiches actions », dans la mesure où celles-ci reprennent tout ou partie des enjeux, sans pour autant les développer au plan opérationnel (avec même, parfois, des éléments manquants...).

Sur le fond, on constate que la Région ne s'est pas livrée à l'exercice de priorisation et hiérarchisation des infrastructures, n'a pas repris les conclusions des travaux du CESR et n'affiche pas de prise de position franche. Ainsi, la lecture du document ne permet pas de répondre à la question : « Quelles infrastructures prioritaires dans 20 ans ? », ambition initiale cependant...

D'autre part, dans les « Fiches actions », il est rarement fait état des financements et des délais ; la notion de court, moyen, long terme est imprécise et lorsque ces éléments existent, ils font simplement référence au CPER 2007-2013.

Enfin, il est peu fait référence :

- aux travaux récents menés par les différentes collectivités : en particulier, on ne voit pas quelles sont les articulations avec les travaux du Conseil général de Seine-Maritime, relatifs au schéma directeur Val de Seine, qui vient de sortir des fiches actions très détaillées ;
- aux travaux de l'AURH, liés aux zones d'activités sur l'estuaire de la Seine ;
- aux travaux du Conseil Général de l'Eure sur ce même thème ;
- aux travaux des services de l'Etat : étude « Corridor Baie de Seine Ile-de-France », étude de stratégie de positionnement de l'axe Seine-Oise ;
- aux travaux de LSN ;
- aux réflexions du « Grand Paris »...

Pour les fiches elles-mêmes :

*Fiche 1 – La mise en service de contournements fret ferroviaire de l’Ile-de-France favorisant la connexion du B.P. aux RTE-T*

Il serait important d’associer les CCI de l’Ouest du Bassin Parisien en termes de parties prenantes.

*Fiche 2 – Le soutien aux projets d’infrastructures des grands ports maritimes*

Le soutien aux projets d’infrastructures des grands ports maritimes est juste évoqué, ainsi que les OFP, mais sans prise de position véritable, hormis la référence au CPER.

*Fiche 4 – Une offre logistique d’envergure européenne en adéquation avec les besoins*

« Hiérarchiser les zones d’activités économiques présentes, dédiées aux activités logistiques » : La fiche devrait faire référence aux travaux de l’AURH, des Conseils généraux de l’Eure et de la Seine-Maritime et de l’État.

La Région devrait se positionner davantage comme coordinateur de toutes ces initiatives.

En outre, il est préconisé de réaliser une nouvelle étude, pour instaurer un outil foncier économique dédié à l’implantation des zones logistiques. Mais il n’est pas fait état des nécessaires interrelations avec l’EPFN ?

*Fiche 7 – L’aéroport de Deauville-Normandie : une plate-forme aéroportuaire interrégionale*

La plateforme de l’aéroport de Deauville : Estimation financière non précisée mais les objectifs, en nombre de passagers dans les 6 ans à venir, semblent très difficiles à atteindre, voire irréalistes, et ce dès 2010, puisqu’il est prévu 300 000 passagers à Deauville !...

*Fiches 8 et 12 – Une liaison Haute-Performance Le Havre/Rouen/Paris et une nouvelle gare à Rouen : un projet pluriel*

Le projet de LGV Le Havre/Rouen/Paris, tel qu’il est présenté, est une succession de petites modifications de tronçons, dont les coûts ne sont pas complètement intégrés, hormis les prévisions du CPER.

Cela est d’autant plus préjudiciable que certaines estimations, y compris dans les diagnostics pour l’élaboration du SRIT, avaient laissé envisager un coût global d’environ 4 milliards d’euros.

Par ailleurs, il est fait état de la nouvelle gare de Rouen à Saint-Sever, mais on ne parle pas du tunnel et de son coût probable (il est juste fait état des raccordements dans la partie « Enjeux »...).

*Fiche 10 – Les liaisons interrégionales*

« La modernisation de la liaison Serqueux-Gisors » : Il serait utile de préciser que cette ligne doit être à priorité fret et ne pas indiquer « fret et voyageurs » (voyageurs pendant les travaux ?).

D’une manière générale, dans les fiches traitant du ferroviaire, les raccordements de Dieppe vers Rouen ne sont jamais évoqués.

*Fiche 15 – Les dessertes périurbaines : dessiner les lignes de force du territoire*

« Dessertes périurbaines » : Ce ne sont que des études qui sont proposées, sans calendrier.

*Fiche 16 – Les liaisons intra-régionales : une armature de système de transport*

Cette fiche est curieusement libellée, en particulier dans la description. Il est proposé « d'envisager deux volets » : des hypothèses par car et des hypothèses par desserte ferroviaire » et notamment « la liaison Pont-Audemer/Le Havre en mode ferroviaire, qui nécessiterait la création du 3<sup>ème</sup> franchissement »... Cette fiche semble décalée par rapport à l'avancement des réflexions !

*Fiche 24 – La mutualisation des flux par filière économique pour favoriser le transfert modal*

Cette fiche doit être reliée aux réflexions sur la constitution d'OFP.

*Fiche 25 – La connexion des infrastructures routières structurantes*

C'est la seule fiche qui traite des opérations routières, bien qu'il ait été pris en compte dans les enjeux que l'accroissement du trafic maritime engendrerait, de facto, un accroissement du routier, quelle que soit la massification liée aux autres modes.

Dans la liste qui est évoquée, nous retrouvons en partie nos propres desiderata. Cependant, là encore :

- certaines infrastructures sont d'ores et déjà en travaux puisqu'appartenant au plan de relance (RN12, RN154, A150),
- ne rentre pas en compte l'établissement des priorités et hiérarchisation des infrastructures,
- et **surtout, la référence au contournement Est de Rouen n'est pas assez précise : il faut écrire Réalisation de la liaison A28/A13 et de la rocade est de Rouen,**
- il est également nécessaire d'insister sur les maillages vers Fécamp/Dieppe.

*Fiche 28 – Mutualiser les données transports sur le territoire régional en vue de la création d'un observatoire de la mobilité et des transports*

Cette fiche propose de créer un organisme régional d'observation, d'échange et de documentation. Toutefois, cet organisme ne fait-il pas doublon avec LSN ?...

Et quand on traite de l'observatoire de la mobilité et des transports, ne serait-il pas judicieux d'indiquer « mobilité, transports et logistique » ?

Dans les parties prenantes, les CCI sont à ajouter à la liste.

En somme, à la lecture de ce projet de SRIT, on peut regretter que les projets prioritaires ne soient pas clairement mentionnés et surtout, qu'il n'y ait aucun engagement de la Région quant à un soutien éventuel de ces projets. C'est le cas, par exemple, des projets de plateformes multimodales de Pîtres et de Seine-Sud qui ne sont que mentionnés. Mais quel est le positionnement du Conseil Régional sur ce sujet ? Souhaite-t-il les soutenir prioritairement? Quant au Contournement Est, il est bien sûr nécessaire de l'afficher comme une priorité. Dans la fiche, il est noyé parmi d'autres infrastructures routières. En effet, selon la loi du 13 août 2004, le SRIT « assure la cohérence régionale et interrégionale des itinéraires à grande circulation et de leurs fonctionnalités dans une approche multimodale. Il définit les priorités d'actions à moyen et long terme sur son territoire pour ce qui concerne les infrastructures routières [...] ». ».

La CRCI Haute-Normandie note cependant avec intérêt que la volonté du Conseil Régional est de faire vivre ce document et cette démarche en créant un comité de pilotage du SRIT. Nous nous réjouissons de la création de ce cadre pérenne de concertation sur la question de la mobilité en Haute-Normandie, et nous assurons le Conseil Régional de notre soutien quant à la poursuite de cette dynamique partenariale.