

**CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL  
DE  
HAUTE NORMANDIE**

---

**SESSION PLÉNIÈRE  
DU LUNDI 30 NOVEMBRE 2009**

**AVIS SUR LE SCHÉMA RÉGIONAL DES INFRASTRUCTURES DE  
TRANSPORT**

**ADOPTÉ A L'UNANIMITÉ**

**Rapporteur : Monsieur Denys DECLERCO**

Le CESR remarque que le comité de pilotage du SRIT n'intègre pas la société civile dans toute sa diversité notamment les organisations syndicales de salariés, les associations environnementales et les associations d'usagers de transports, cette situation est récurrente et le CESR le déplore. Le CESR constate avec satisfaction que les grandes orientations retenues dans son rapport sur les infrastructures en Haute Normandie, remis en mai dernier au Président du Conseil Régional, sont en phase avec celles présentées dans le Schéma Régional des Infrastructures de Transport (SRIT).

Le CESR regrette toutefois que la démarche de hiérarchisation des projets et les réflexions sur leur mode de financement contenues dans ce même rapport n'apparaissent pas dans le SRIT.

Il remarque par ailleurs que le comité de pilotage du SRIT n'intègre pas de représentant de la société civile, situation récurrente que déplore le CESR.

Le CESR s'interroge sur la capacité de ce schéma à s'adapter aux évolutions qui marqueront notre territoire dans les années à venir, comme celles liées au développement du Grand Paris, par exemple.

Le CESR insiste sur la nécessité d'assurer une articulation cohérente entre les orientations de ce schéma et les démarches déjà initiées dans le domaine des transports.

**DÉCLARATION DES GROUPES**

**DÉCLARATION DE MONSIEUR ANTOINE LAFARGE AU TITRE DE LA  
CHAMBRE REGIONALE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE HAUTE-  
NORMANDIE SUR LE PROJET D'AVIS CONCERNANT LE SCHÉMA  
RÉGIONAL DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**

La CRCI 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 CRCI 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 explicités. 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'Etat.  
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 3ème 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 plate-forme multimodales de Pitres 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.

**DÉCLARATION DE MONSIEUR JACQUES BRIFAUT AU TITRE DES  
PERSONNALITÉS QUALIFIÉES SUR LE PROJET D'AVIS CONCERNANT  
LE SCHÉMA REGIONAL DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**

Monsieur le Président,

Si je limitais mon propos à la satisfaction de voir certaines des préconisations du CESR reprises dans le SRIT, cela n'aurait pas beaucoup d'intérêt. Je préfère appuyer fortement l'intervention de mon collègue Antoine LAFARGE.

Pour ma part, je m'attarderai sur un point qui me paraît devoir être étudié avec attention pour corriger les imperfections du document : le SRIT ne donne pas d'orientation stratégique pour les infrastructures haut normandes alors que la cohérence voudrait que cette orientation soit articulée autour des axes stratégiques de développement économique, social et environnemental définis par le Conseil régional.

En effet, le danger de marginalisation de notre région est plus que jamais présent. Ces projets CSNE, le classement des boucles de la Seine, la LGV etc ne présentent pas que des opportunités.

Il est donc essentiel, pour la bonne mise en œuvre du SRIT qu'il puisse déboucher sur un plan stratégique régional cohérent qui permettrait à la Région de jouer un véritable rôle de coordination et de mieux maîtriser la hiérarchisation et le financement de ces infrastructures.

**DÉCLARATION DE MONSIEUR ALAIN VIGNALE AU TITRE DE LA  
FÉDÉRATION RÉGIONALE DES USAGERS DES TRANSPORTS SUR LE  
PROJET D'AVIS CONCERNANT LE SCHÉMA RÉGIONAL DES  
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**

Concernant le comité de pilotage:

En parlant de société civile pourquoi se limiter à un seul membre ? Dans un passé pas si lointain il y avait des commissions mixtes CR/CESR. Elles auraient pu être de quelque utilité. Pourquoi ne pas le rappeler à l'exécutif régional ?

Pourquoi faut-il que ce soient toujours les mêmes qui s'adaptent ?. D'ailleurs, pour le moment, le Grand Paris semble quelque peu une nébuleuse artistique. Je n'en dirai pas plus.

Sur le fond, on nous parle d'une liaison à grande vitesse entre le Havre et la Capitale. Réaffirmation de quelques principes :

- le passage par le centre de Rouen est indispensable. Cela induit un nouveau franchissement de la Seine. Il convient d'éviter une « gare des betteraves » au nord ou au sud de l'agglomération. (Ces gares situées loin des centres-villes, ne sont généralement pas reliées au réseau TER ). De plus, une jonction avec le réseau de transports en commun est cruciale d'autant que la zone de la nouvelle gare prévoit la construction d'un pôle tertiaire.
- Il convient d'exiger un haut niveau de service en terme de fréquence
- Ces lignes rapides (en provenance du Havre et de Cherbourg) doivent être ouvertes à tous les trafics TGV TER GL Fret.

Quelques questions restent posées :

- le sous dimensionnement programmé du viaduc d'Oissel
- l'électrification du tronçon Oissel Saint Aubin lès Elbeuf Serquigny même si les nouveaux matériels AGC BIBI arrivent.

Une suggestion

- l'établissement d'une virgule à Serquigny afin de permettre des liaisons entre Evreux et Honfleur par Glos Montfort (fret et voyageurs)

Beaucoup de questions à se poser sur les silences de RFF !

Il convient de féliciter la Région sur son implication dans l'intermodalité tarifaire

**DÉCLARATION DE MONSIEUR DENYS DECLERCO AU TITRE DU  
COMITÉ RÉGIONAL CGT DE NORMANDIE SUR LE PROJET D'AVIS  
CONCERNANT LE SCHÉMA RÉGIONAL DES INFRASTRUCTURES DE  
TRANSPORT**

Sur les projets prévus dans le SRIT pas d'évolutions majeures en comparaison des propositions du rapport du CESR sur les infrastructures de mai 2009.

La CGT regrette, que les propositions en terme de financements précisées dans ce rapport ne soient pas évoquées à ce jour dans le SRIT,

Pour mémoire 3 propositions avaient été formulées :

- le lancement d'un Grand emprunt régional,
- le Partenariat Public Privé
- la création d'un Pôle financier public régional.

Concernant le SRIT et sa Gouvernance :

A plusieurs reprises, il est fait état dans le document d'un souci affiché de favoriser le débat le plus ouvert, pour aller vers un fonctionnement démocratique de la politique des transports et des déplacements.

Nous pouvons apprécier que la région exprime au travers du SRIT un intérêt majeur à construire une telle démarche.

Je cite quelques extraits du document :

(Page 42)

"une gouvernance efficace & pérenne ",

(Page 42 & 43)

" Une nouvelle gouvernance afin de faciliter l'émergence de la demande, susciter du débat et de la confrontation, encourager de la mobilisation et du portage de projet, proposer une (des) organisation(s) partenariale pour être efficace (définir et assumer les rôles dans le qui fait quoi) "

(page 45)

" Aux travers de pratiques : La région serait alors en mesure de contribuer à la combinaison harmonieuse entre démocratie participative & démocratie représentative "

C'est beau !

Mais il y a le discours et la méthode !

Nous serions dans le meilleur des mondes, si quelques pages plus loin, nous n'étions pas informés du maintien d'un comité de pilotage du SRIT sous la présidence du président de Conseil Régional avec l'aimable et très intéressée participation de :

- RFF
- VNF
- SNCF,
- Le Grand Port Maritime du Havre,
- Le Grand Port Maritime de Rouen,
- le Port de Dieppe,
- la Chambre Régionale de Commerce et d'industrie,
- Logistique Seine Normandie
- l'État.
- le département de l'Eure,
- le département de la Seine Maritime,

La démocratie participative n'est plus ouverte qu'aux représentants des entreprises publiques et privées, au côté de l'Etat et des élus.

Nous ne remettons pas en cause le principe du comité de pilotage, mais bien sa composition exclusivement "tri céphale"

Quid des Organisations syndicales de Salariés ?

Quid des associations de protection de la nature ?

Quid des associations d'usagers des transports ?

Quid de la société civile dans toute sa diversité ?

Quid des travaux sur la saisine infrastructures en lien avec le développement durable ?

On pourrait presque en rire, mais le schéma national des infrastructures et transports (SNIT) implique les Organisations syndicales représentatives des Salariés et les associations de protection de la nature dans son comité de pilotage.

Il y a donc ce que l'on dit !

Et il y a ce que l'on fait !

L'exécutif régional serait bien inspiré de s'inscrire dans la démarche exprimée dans le rapport du CESE national du 7 juillet 2009.

"la réalité et l'avenir du dialogue social territorial".

Ce rapport porte avec force une conception démocratisée du dialogue social en insistant sur le fait d'ouvrir l'accès aux décisions à toutes les composantes de la société civile.

La CGT se félicite que son amendement concernant la gouvernance ait été adopté à l'unanimité.

**DÉCLARATION DE MONSIEUR NICOLAS PLANTROU AU TITRE DES  
PERSONNALITÉS SUR LE PROJET D'AVIS CONCERNANT LE SCHEMA  
REGIONAL DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**

Simplement sur un point qui concerne la gare de Rouen puisqu'il y a un projet qui est actuellement plutôt en faveur de la Gare Saint-Sever :

Dans le cadre du travail que nous avons mené, il y avait des débats qui existaient et certains proposaient que la gare soit plutôt à Sotteville. Je crois que ce débat n'est toujours pas tranché d'ailleurs entre nous et le comité de suivi devra effectivement examiner avec soin l'évolution du dossier dans ce domaine.

Mais je voulais rassurer Alain VIGNALE qui sans doute ne s'est pas promené depuis longtemps du côté de Sotteville parce que, si la gare avait été installée à Sotteville, il n'y aurait aucun plan de betteraves qui serait abîmé par l'installation d'une gare à Sotteville !

**DÉCLARATION DE MONSIEUR ALAIN VIGNALE AU TITRE DE LA  
FÉDÉRATION RÉGIONALE DES USAGERS DES TRANSPORTS SUR LE  
PROJET D'AVIS CONCERNANT LE SCHÉMA RÉGIONAL DES  
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**

Je ne faisais absolument pas allusion à cette gare-là, je faisais allusion à une gare qui nous était promise au nord de l'agglomération, une gare non reliée à aucun réseau TGV.

C'est une polémique un peu maladroite parce que je voudrais dire aussi que, sur le plan de la discussion sur la gare Saint-Sever, le CESR a été très étroitement associé sur la question de son implantation. Nous avons été, avec Jean-Louis ERNIS et Denys DECLERCO, convoqués régulièrement par le SCOP de l'agglomération Rouen-Elbeuf sur cette question.

Maintenant, on ne va pas revenir dans le débat mais la gare de Sotteville, si elle devait un jour exister, par souci d'économies, ne nous permettrait pas de développer ni le fret, ni les dessertes périurbaines. Ces voies historiques doivent être libérées pour le permettre. Cela suppose un franchissement sous fluvial ou sur la Seine, je ne sais pas mais, en tout cas, cela suppose un franchissement pour la liaison entre la nouvelle gare et la ligne du Havre. Sous la Seine ou sur la Seine, peu importe.

Voilà les enjeux.