

AVIS

20 juin 2024

CONTRAT DE PLAN INTERRÉGIONAL ETAT-RÉGIONS POUR LA VALLÉE DE LA SEINE

ACTUALISATION DU SCHÉMA STRATÉGIQUE 2040 "POUR UNE VALLÉE DE LA SEINE DÉCARBONÉE"

PROJET DE CPIER 2023-2027

Rapporteur :

Patrick MOREL

Résultat du vote :

Adopté à l'unanimité



Le projet de CPIER est présenté en même temps que l'actualisation du Schéma stratégique 2040 « Pour une Vallée de la Seine décarbonée »¹. Ce schéma constitue l'actualisation du Schéma stratégique d'aménagement et de développement de la vallée de la Seine, document d'orientation établi en 2015 et fixant les objectifs prioritaires à poursuivre à l'horizon 2030. Le Schéma actualisé établit un diagnostic du territoire de la Vallée de la Seine, identifie des enjeux stratégiques et des orientations organisées en trois axes qui se retrouvent dans la structuration du projet de CPIER. Le Schéma affiche l'ambition de promouvoir la Vallée de la Seine comme « *démonstrateur national de décarbonation des industries et des mobilités et de production d'énergies renouvelables et d'hydrogène. Il manifeste la volonté d'allier développement et sobriété* » (p. 7).

Il importe de souligner que le projet de CPIER proposé par l'Etat ne fait pas encore l'objet d'un consensus, en l'absence d'accord jusqu'à présent de la Région Ile-de-France. Le désaccord porte sur la participation de cette dernière au financement des études futures sur la Ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN, et notamment sur les études complémentaires demandées par l'Ile-de-France sur le prolongement du tunnel entre Nanterre et Orgeval).

Le projet de CPIER comprend 3 axes, déclinés en fiches-actions :

Axe 1 – « Aménager la vallée de Seine à l'aune des transitions »

Axe 2 – « Accélérer les transformations des mobilités »

Axe 3 – « Poursuivre la décarbonation et accompagner les mutations économiques »

La maquette financière du CPIER s'élève à 460,5 M€, avec des contributions respectives de l'Etat de 300 M€, de l'Ile-de-France de 101 M€ et de la Normandie de 59,5 M€. Le 2^e axe, consacré aux mobilités, concentre la majeure partie des financements prévisionnels (avec 389,5 M€, auxquels pourront s'ajouter les contributions d'autres acteurs – collectivités et Union européenne – sur les volets ferroviaire et fluvial).

Axe 1 – « Aménager la vallée de Seine à l'aune des transitions »

Le premier axe concerne notamment d'une part la connaissance et l'aménagement du territoire (via le soutien à des projets de recherche ou à l'ingénierie dans le cadre d'opérations d'aménagement stratégique), et d'autre part la gestion de l'eau et des continuités écologiques. Sur cet enjeu, sont prévus des financements destinés aux travaux de restauration des continuités écologiques et à l'aménagement de passes à poissons (via des fonds apportés par l'Agence de l'eau Seine-Normandie en particulier).

Axe 2 – « Accélérer les transformations des mobilités »

En matière de mobilités, le 2^e axe concerne le ferroviaire, le fluvial et les aménagements portuaires. Les opérations prévues en matière de transport fluvial concernent notamment la poursuite de la modernisation des écluses et barrages sur la Seine (en particulier Port Mort et Poses sur la partie normande). Sur ce point, il importe de continuer les aménagements de la Seine (modernisation des écluses en Normandie et en Ile-de-France, études et travaux de mise à grand gabarit...) dans la perspective de la

¹ Actualisation à laquelle le CESER a participé sous la forme d'une contribution : *Contribution du CESER de Normandie pour la mise à jour du Schéma stratégique pour l'aménagement et le développement de la Vallée de la Seine*, Septembre 2022.

mise en service du Canal Seine Nord. Le CESER rappelle à cet égard la nécessité d'améliorer la compétitivité de l'axe Seine aval afin de conforter l'activité des ports normands.

Le sujet de la LNPN suscite des réserves et oppositions du côté de l'Ile-de-France, notamment en raison des nuisances et de la consommation foncière liées au chantier de ligne nouvelle. Cependant, le CESER de Normandie a déjà fréquemment souligné la nécessité de la réalisation de la section prioritaire Paris-Mantes (ainsi que celle entre Rouen et Barentin, avec la nouvelle gare de Rouen Saint-Sever). En effet, l'accès ferroviaire vers l'Ile-de-France, comme les circulations franciliennes, sont confrontées à une saturation liée à l'existence de sections à 2 voies, qui limitent les circulations à 14 trains par heure et génèrent des retards fréquents pour les trains rapides. Toute augmentation de l'offre de trains EOLE ou du nombre d'arrêts aura un impact négatif sur les trains normands actuels. Il est ainsi nécessaire de disposer de 4 voies (2x2 voies de bout en bout de Paris à Mantes), comme le prévoit la section prioritaire Paris-Mantes de la LNPN. Cette section implique la réalisation d'un tunnel d'une vingtaine de km entre Nanterre et Orgeval (à la fois en raison de la présence d'espaces très densément urbanisés d'une part, et de la forêt de Saint-Germain en Laye, d'autre part). Or, l'Ile-de-France a conditionné son soutien au projet à la réalisation d'études complémentaires pour la prolongation de ce tunnel. Même si la possibilité d'une tranchée couverte pourrait être étudiée, ces attentes pourraient renchérir à l'excès le projet, au point de le rendre infinançable. Pourtant, les deux régions ont un intérêt à disposer d'une véritable section à 2x2 voies, afin de développer le trafic de voyageurs franciliens et normands, et de permettre ainsi un transfert modal aujourd'hui limité par la saturation actuelle. Ainsi, la prise en compte des enjeux environnementaux et d'acceptabilité sociale, si elle est particulièrement indispensable, ne doit pas apparaître comme une justification pour venir remettre en cause un projet qui doit permettre de favoriser le transfert modal de la route et de l'autosolisme vers le ferroviaire, avec un intérêt majeur en termes de réduction d'émissions de GES liées au trafic automobile et de qualité de l'air.

Axe 3 – « Poursuivre la décarbonation et accompagner les mutations économiques »

Sur l'ensemble des fiches actions du 3^e axe, le CESER soutient l'action de la Région en termes de soutien à l'activité économique en Vallée de Seine. Toutefois, il s'interroge sur le peu d'informations contenues dans le document. Il appelle donc la Région à prendre en compte les préconisations du CESER contenues dans les différents rapports thématiques², et à associer le CESER par la suite pour ce qui concerne l'évaluation des différents dispositifs.

Fiche action 3.1.2 – Déployer la filière hydrogène en Normandie et en Ile-de-France

Le CESER rappelle son soutien au développement de l'hydrogène en Normandie qu'il avait pu exposer dans son avis relatif à la filière hydrogène paru en octobre 2021. Néanmoins, les montants alloués à son développement dans le CPIER paraissent déconnectés des besoins importants de la filière. Il rappelle par ailleurs qu'il avait préconisé de prioriser la décarbonation de l'hydrogène industriel avant de mettre en place de nouveaux usages, notamment en termes de transport. Le CESER appelle donc la Région à se pencher sur la question des cofinancements avec l'Etat, à l'image d'autres régions françaises ayant développé des projets d'envergure importantes sur ce vecteur d'énergie.

Fiche action 3.2 – Agir pour la transition écologique et la valorisation économique

Le CESER approuve la volonté régionale de soutenir l'ensemble des énergies renouvelables, mais rappelle son soutien à l'agrivoltaïsme à titre accessoire sur les exploitations, comme il a pu le noter dans son avis

² Voir notamment « L'hydrogène en Normandie : petite molécule, grands enjeux » (octobre 2021) et « Tourisme en 2040 : la Normandie face à des choix décisifs » (juin 2024)

relatif aux Orientations Budgétaires pour 2024. Il relevait notamment que ces pratiques permettent de cumuler production d'énergie et production agricole et réaffirme également son soutien à l'installation de panneaux solaires photovoltaïques sur les toits et les friches, même s'il renouvelle la nécessaire prise en compte de la biodiversité des friches avant toute installation de panneaux solaires.

Fiche action 3.3 – Valoriser la destination Seine par le tourisme et la culture

Le CESER souligne favorablement la mobilisation du CPIER pour la poursuite de sa politique régionale, permettant de financer des projets d'envergure et de proposer une offre touristique de qualité et répondant aux enjeux actuels.

Au-delà de ses observations thématiques, le CESER s'inquiète du risque que fait peser sur l'ensemble du CPIER le désaccord de l'Île-de-France au sujet du financement des études d'étape 3 de la LNPN, qui risque de fragiliser ou reporter des opérations nécessaires aux deux régions.

En conclusion, le CESER invite la Région en prendre en considération les observations formulées dans le présent avis sur l'actualisation du Schéma stratégique 2040 « Pour une Vallée de la Seine décarbonée » et sur le projet de CPIER.