



PLENIERE DES 6 ET 7 DECEMBRE 2010

BP 2011 - RAPPORT « TRANSPORTS ».

Intervention de Jérôme Bourlet, Conseiller régional Europe Ecologie

Monsieur le Président, cher(e)s collègues,

Que l'on soit Eurois ou Seino-marins, nous pouvons constater rapidement deux choses : l'allongement de nos trajets et de nos temps de déplacements notamment entre nos lieux de vie et de travail et le nombre de plus en plus important de camions sur nos routes.

Ces deux observations confirment que la Haute-Normandie est la première région émettrice de CO2 par habitant en France. 32 % de ces émissions proviennent des transports.

Dans le même temps, les dépenses consacrées à nos déplacements grèvent de plus en plus nos budgets. Cette situation n'est plus tenable si nous voulons lutter efficacement contre les dérèglements du climat et permettre à nos concitoyens de gagner du pouvoir d'achat.

Pour cela, les orientations prises par la Région Haute-Normandie concernant les transports doivent donc répondre à un double défi : lutter contre le réchauffement climatique et permettre aux hauts-normands d'accéder à une éco-mobilité partagée.

Si dans les grandes lignes (sans jeux de mots) les orientations sont les bonnes, nous constatons que deux visions s'opposent encore :

- celle du toujours plus avec une priorité donnée aux grands axes et des investissements encore importants dans les infrastructures routières et,
- celle du développement d'un maillage de proximité du territoire.

Le premier grand enjeu est celui de l'inter-modalité.

Nous ne pouvons que constater la difficulté de la mise en place de la carte Atoutmod malgré les efforts de la Région, pour cette raison nous devons réfléchir à la mise en place

d'une instance des transports qui regroupera la Région, les Départements et les Agglomérations.

Le deuxième grand enjeu est celui des infrastructures ferroviaires.

Elles sont victimes du désengagement de l'Etat vis-à-vis du réseau. Ainsi seuls 83 % des 6,5 milliards d'euros par an nécessaires à l'entretien des voies et à leur renouvellement sont budgétés par RFF. David Azema, n° 3 de la SNCF, affirme par ailleurs : « que l'extension du réseau LGV actuel risquait de mettre à mal le modèle économique du TGV qui ne s'autofinancerait plus, très rapidement. »

Cette situation renforce notre position concernant la future liaison « Paris –Normandie » qui est de défendre l'amélioration de la ligne Paris – Rouen – Le Havre par la réhabilitation du Mantois et la construction de la nouvelle gare rive gauche de l'agglomération rouennaise.

Autrement, le déficit d'exploitation sera reporté sur la remise à niveau des "petites" lignes qui pour un investissement ridicule en valeur absolue permet pourtant le lien de nos territoires. Privilégier l'amélioration de l'existant permettrait également de se consacrer aux lignes TER, qu'empruntent quotidiennement les haut-normands et qui représentent une très large majorité du trafic, et l'ouverture de nouvelles lignes régionales.

Le troisième grand enjeu est celui de l'axe Seine.

Sur l'arasement du chenal de Rouen, Cl. Taleb et V. Bérégovoy ont proposé l'amendement suivant intégré au BP : « *L'équilibre de ce projet sera assuré par la conciliation des objectifs économiques avec les enjeux environnementaux, en apportant une attention particulière sur la protection et la renaturation des berges ainsi qu'à la mise en œuvre du classement des Boucles de Seine.* ». Si la Région accepte cette vision, nous devons rappeler aux autres collectivités - et principalement le CG 76 - que les engagements financiers pris sur la renaturation des berges ne sont pas qu'un coup de pinceau vert.

La problématique des berges est aussi présente dans l'Eure. Avec le renforcement des transports fluviaux, les dégradations s'accroissent et nous demandons l'étude de la mise en place d'un établissement public territorial de bassin sur un périmètre allant de Vernon au Havre, qui ouvrira la possibilité de trouver un maître d'ouvrage pour la restauration des berges.

Le quatrième grand enjeu est le fret ferroviaire.

La modernisation de la ligne Serqueux-Gisors et les orientations du « maillon Ouest » proposé par la C8 sont la bonne direction. Cette impulsion donnée par la Région doit faire changer d'avis les principaux acteurs de la filière, car comment accepter :

- le manque de volonté de la SNCF et l'Etat est l'actionnaire principale qui préfère investir dans le routier avec sa filière GEODIS et donc l'abandon de la politique du wagon isolé ?
- Le refus de la remise en état du réseau de fret secondaire par RFF, qui ne sait toujours pas qu'un grand fleuve et le fruit de nombreuses petites rivières ?

Si les enjeux précédents sont largement partagés par la majorité régionale, **le groupe Europe Ecologie-Les Verts s'oppose en revanche aux lignes de crédits du chapitre « Routes et voiries »** proposant d'inscrire 2 693 955€ en crédits de paiement pour les travaux de la déviation Sud-Ouest d'Evreux et 35 000 000€ en autorisations de programme pour, **entre autres, la section centrale de la déviation Sud-Ouest d'Evreux entre Les Fayaux et le giratoire de Cambolle**. En plus des conséquences environnementales que présente cette infrastructure (destruction d'une partie du massif de la Madeleine, fermeture de bassins de captage d'eau), les prévisions de trafic, la nécessité de penser autrement mobilité et déplacements et le contexte financier ne justifient plus l'engagement de notre collectivité. Nous demandons donc pour ce chapitre un vote séparé du reste du rapport « Transports ».

Pour conclure, l'Agence Internationale de l'Energie, vient de publier son rapport annuel "Perspectives énergétiques mondiales 2010".

Dans ce rapport, l'Agence utilise pour la première fois l'expression "pic pétrolier" et annonce que le pic de production du pétrole conventionnel est passé. Le pétrole bon marché est bien derrière nous et si nous voulons éviter la mise en concurrence des habitants de notre région devant ce futur manque, c'est aujourd'hui qu'il faut réaliser un réseau de transport de proximité.