



## **PLENIERE DU 18 OCTOBRE 2010**

### **RAPPORT « SRADT ».**

#### ***Intervention de Jérôme Bourlet, Conseiller régional Europe Ecologie***

Monsieur le Président, cher(e)s collègues,

Nous savons combien il est difficile de faire évoluer les idées et changer les pratiques sur le terrain, c'est pour cela que l'évaluation de ce document doit permettre à notre collectivité d'intégrer les changements qui proposeront un début de solution à la crise économique, sociale et environnementale sans précédent que subit notre territoire. Monsieur le Président, dans votre introduction vous indiquez que vous « proposer de revisiter la charte du SRADT. » Comptez dès à présent du soutien des élus de notre groupe dans cette démarche.

Contribuer à cette ré-écriture, c'est aussi se permettre de se poser la question de la pertinence de certains indicateurs qui nous laissent dans le constat, sans nous aider à la mise en place de perspectives. Comme l'an dernier, la profusion de chiffres mettant en avant l'investissement et le rôle moteur qu'a le conseil régional est minorée par le peu d'analyse et évaluation des politiques mises en œuvre. D'autant que ce sont essentiellement des indicateurs d'état plutôt que des indicateurs dynamiques et que nous pêchons par manque d'objectifs cibles pour chacun.

Mais reprenons les axes un par un.

#### **Axe 1 – Formation**

### Formation technologique

Il est révoltant, alors que de nombreux jeunes haut-normands choisissent cette voie de formation, que le gouvernement par pure vision comptable supprime cette offre alors que la région avait investi pour rendre cette filière attractive et performante.

### Enseignement supérieur

Nous constatons, malgré une augmentation de la part de bacheliers poursuivant en enseignement supérieur, une baisse des effectifs. Il serait pertinent d'avoir un indicateur sur les suivis de cohorte ainsi que sur le choix des filières

## **Axe 2 – Interface maritime**

Nous ne remettons pas en question le rôle de carrefour de notre région, mais la vision « zone de transit » entre Paris et Londres, doit être interrogée pour ne pas être récupérée par les apôtres du « Grand Paris » qui nous laissent sur notre faim.

Comme d'habitude est mise en avant les opportunités créées par les exportations / importations et du rayonnement de notre région, alors que le nombre d'emplois liés (créés ou maintenus) permettant de confirmer ces affirmations n'est pas renseigné. Par ailleurs, « malgré tous nos efforts », nous sommes au 13ème rang des régions françaises pour les implantations d'entreprises étrangères. Dès lors, nous ne saurions encore une fois que souhaiter que la priorité soit donnée à la relocalisation de nos activités.

A noter que le premier poste d'exportation est désormais le secteur pharmacie/parfumerie et qu'il serait bon de mettre en place des indicateurs reliant l'offre de formation et ces secteurs industriels.

## **Axe 3 – Economie**

Les indicateurs actuels constatent la crise que subissent nos filières d'excellence (notamment automobile) sans aucune analyse des causes et des conséquences. Pourtant l'économie de l'après pétrole bon marché se met en place, nous devons dès à présent réfléchir à la mise en place d'indicateurs stimulant notre envie de conversion écologique de l'économie.

Une des réponses proposées par le gouvernement à la crise économique fut la mise en place du statut d'«auto-entrepreneur » d'où la forte augmentation constatée du nombre de créations d'entreprises, mais le manque d'indication sur la pérennité dans le temps de ces

créations quelque soit leur nature (on peut créer beaucoup et liquider très vite...) ne garantit pas un tissu économique tourner vers l'avenir.

#### **Axe 4 – Déplacements et énergies**

##### Déplacements

On constate une baisse de l'augmentation de l'usage des transports en commun, mettant en cause la crise économique, mais il n'y a pas d'indicateurs sur les infrastructures ou organisations permettant le rabattement vers les gares alors que les parkings de nombreuses gares sont saturés.

Malgré l'envie et la communication autour des modes doux, le peu de linéaire réalisé: 4km sur le territoire de la CREA/CAR, 20km dans l'Eure... demanderait la mise en place d'indicateurs nous expliquant d'où provient l'inertie que rencontre cette politique d'aménagement ou bien nous permettant de comparer avec d'autres régions. Nous ne pouvons - concernant le développement des pistes cyclables - que demander un changement de braquet.

Concernant le transport de marchandises alors que le report de la route vers le fluvial semble s'effectuer nous ne pouvons que nous attrister de la diminution du volume qui transite par le ferroviaire. Une nouvelle fois, un indicateur clair sur le nombre de véhicules nous indiquerait que le nombre de camions ne diminue pas et que la quantité de CO2 émise par ce secteur n'est pas en baisse.

##### Energie

La part des renouvelables dans la production électrique augmente mais reste bien faible à 0,11 %, alors que nous avons un objectif de 20 %. Autres indications, notre consommation d'énergie continue d'augmenter, alors quelle conclusion en tirer quel indicateur pour mettre en place un changement de comportement sûrement l'évolution de la demande de bilan thermique dans le cadre du dispositif chèque énergie...

#### **Axe 5 – Cohésion sociale**

Ce paragraphe important et intéressant sur l'ESS comme facteur de recul de l'exclusion (conclusions de l'évaluation) serait renforcé si l'on avait un indicateur mettant en rapport l'argent investi par rapport au nombre d'emplois créés ou maintenus, confortant le rôle de ce secteur où déjà seul le nombre d'emploi est parlant :

En emplois 2009 : ESS : 54 225 à comparer avec ceux de la logistique : 43 069, chimie : 17 031 et de l'automobile : 13 044...

### **Axe 6 – Démographie**

Cet axe montre combien la solidarité est un axe important, néanmoins les indicateurs sont de nouveau trop basés sur les structures, alors que les politiques innovantes devraient être évaluées pour éviter toutes remises en question...

### **Axe 7 – Culture, sports & co**

A noter qu'est « déploré » la difficulté à mesurer les pratiques culturelles et artistiques, il faut dire qu'on s'occupe surtout de créer des équipements.

### **Axe 8 – Environnement**

L'étude de la gestion durable des berges de Seine (liée à l'arasement du chenal de Rouen) alors qu'on aurait semble-t-il peu de « projets » de restauration et donc moins de budget affecté (cf. désengagement du département 76) demanderait aussi un indicateur sur les risques d'inondation. Et nous ne parlons pas ici des berges de la Seine dans le département de l'Eure qui attendent désespérément un maître d'ouvrage.

Cet exemple montre combien un indicateur sur l'état des berges serait utile dans le cadre d'une politique de prévention et de continuité écologique ...

La mise en réseau des SCOT est une bonne chose car en compilant leurs données et en s'appuyant sur le travail des deux agences d'urbanisme de Haute-Normandie, des indicateurs nous aideraient dans la mise en place de valeur de densités d'habitat évitant ainsi l'étalement urbain et le mitage de nos paysages.

En conclusion, nous ne pouvons que nous investir dans cet outil qui a les défauts de sa jeunesse mais qui permettra s'il est bien utilisé d'appréhender ce moment charnière pour notre région. Néanmoins, dans la situation actuelle nous ne pouvons pas dire que nous sommes sereins quant à l'utilisation de cet outil qui si on veut qu'il soit efficace nécessitera des investissements actuellement irréalisables devant le peu de moyens que laisse la réforme des financements des collectivités territoriales.