



PLENIERE DU 21 JUIN 2010

DEBAT DE POLITIQUE GENERALE

Intervention de Jérôme Bourlet, pour le groupe des élu-es Europe Ecologie

Monsieur le Président, cher(e)s collègues,

Les temps changent.

Les crises se suivent et les habitudes sont tenaces. Le cycle des crises monétaires, financières, économique, sociale, environnementale s'accélère.

Ce qui reste constant, c'est le mythe d'un progrès permanent, d'une croissance infinie, qui serait, comme par magie, toujours bénéfique pour notre société : toujours plus vite, toujours plus grand, sans se soucier de demain, toujours persuadés que le modèle des Trente Glorieuses est porteur d'avenir.

La réalité est que ce modèle agonise. Il crée, aujourd'hui, de plus en plus d'injustice sociale et de destructions environnementales. Il génère, pour demain, toujours plus d'incertitudes pour les générations futures.

L'actualité est têtue et nous rappelle les conséquences de nos choix productivistes.

La marée noire dans le golfe du Mexique – consécutive à la fuite de la plate forme pétrolière offshore de BP – est une catastrophe écologique majeure. L'équivalent d'un naufrage comme celui de l'Erika toutes les 48 heures depuis le 20 avril ! Elle nous montre combien le profit immédiat conjugué à un mépris volontaire vis-à-vis de l'environnement nous entraîne droit dans le mur. Et, on commence tout juste à mesurer l'étendue des conséquences. Outre les atteintes irrémédiables à un des écosystèmes les plus riches de notre planète, la

déstructuration de toute une filière économique (la pêche), cette catastrophe écologique a aussi des répercussions sur le système britannique de retraites par capitalisation, du fait de la chute du cours de l'action BP. On mesure une nouvelle fois l'extrême fragilité de notre modèle. Quelques semaines seulement après l'éruption volcanique en Islande qui a cloué sur place voyageurs et marchandises...

Encore et toujours, il s'agit d'augmenter le PIB ! L'augmenter pour qui ? Pour quoi ?

Il y a longtemps que plus personne ne prend la peine d'essayer de répondre à ces questions. Comme si ces 3 lettres, PIB, et le confort de l'habitude se suffisaient à eux-mêmes pour tout justifier.

Alors allons-nous sortir de notre addiction au pétrole, d'une économie strictement carbonée, du « tout routier » ?

Et nous, dans notre région, sommes-nous prêts à changer ?

Lors de la décision modificative n°1 d'aujourd'hui, nous allons voter les budgets alloués à des actions en faveur de l'intermodalité et de l'augmentation de l'offre des transports en commun, nous ne pouvons que nous en réjouir.

Pourtant, l'actualité de deux autres dossiers vient contredire ces efforts alors qu'ils nous offrent l'opportunité de faire autrement :

Premier dossier : le projet de ligne LGV.

Chacun mesure l'urgence d'améliorer le réseau ferroviaire de notre région, notamment le lien avec les Régions Ile de France et la Basse-Normandie. Nous rappelons la position commune de la majorité régionale, telle qu'elle a été proposée puis validée par le vote des Haut-Normands et des Haut-Normandes : modernisation du Mantois, une nouvelle Gare sur la rive gauche de Rouen, amélioration du réseau existant. Par ailleurs, le groupe des élus régionaux Europe Ecologie de Haute-Normandie tient à rappeler les exigences de maillage démocratique du territoire. Pour que le train redevienne un moyen de transport désirable et simple pour nos concitoyens, nous vous rappelons la nécessité :

- ♦ de ré ouvrir les petites lignes ferroviaires transversales et secondaires
- ♦ de ré ouvrir les petites gares
- ♦ d'augmenter l'amplitude de la grille « horaires » des TER,
- ♦ d'améliorer la ponctualité

Le projet « LGV », tel qu'il est envisagé, plaide au contraire pour de nouvelles lignes, coûteuses et inutiles, construites au détriment notamment de terres agricoles et d'espaces naturels. Son délai de réalisation est incertain. Surtout, il ne répondra pas aux besoins quotidiens des haut-normands mais à ceux d'une poignée de chefs d'entreprises. Un coût élevé pour une rentabilité douteuse. Enfin, ce projet s'inscrit en opposition aux orientations du SRADT, adopté en décembre 2006. Je me permets, chers collègues, de vous rappeler un titre du plan régional de déplacement : « *Le Havre / Rouen / Paris, Evreux / Paris plus rapides, c'est bien. Performants, c'est encore mieux.* »

C'est pour cela que nous plaignons pour une amélioration de l'existant, afin de proposer rapidement des solutions performantes aux usagers. Ce choix est aussi le seul à même de prendre en compte la réalité des capacités financières des collectivités.

Second dossier : le fret ferroviaire en Normandie.

Doit-on accepter l'arrêt de la politique du wagon isolé imposé par la SNCF ?

Doit-on accepter la mise en place d'opérateurs de proximité privés et accepter le démantèlement du service public ?

Doit-on acter la fermeture prochaine de la gare de triage de Sotteville-lès-Rouen alors qu'elle permet la distribution des trains dans l'ensemble du tissu économique haut-normand et des régions voisines ?

Le groupe Europe Ecologie souhaite la création d'un service public régional du fret, à l'image, par exemple, de ce qui a été initié en Nord Pas de Calais par Marie Christine Blandin. Il ne s'agit évidemment pas de mettre en place un nouvel opérateur régional de fret mais une contractualisation Région / SNCF / RFF destinée à définir d'un commun accord priorités et co-investissements. Fret-SNCF doit rester l'opérateur en charge de fret ferroviaire. La SNCF ne doit pas devenir un gigantesque opérateur de logistique routière.

Ainsi, face aux enjeux du 21^e siècle, nous devons inventer un nouvel imaginaire en matière de développement économique soutenable, d'épanouissement social et culturel de chacun. Par des choix concrets, nous souhaitons résister à une logique libérale et productiviste de court terme qui opprime et qui blesse.

Nous devons également construire et donner à voir une alternative crédible l'exemple des transports par ses différents aspects peut servir d'appui à cette autre vision de nos modes de vie et le slogan de la SNCF «le progrès n'est valable que s'il est partagé par tous» sera pertinent s'il ne se résume pas à circonscrire le progrès à davantage de technique et de profits.