



PLENIERE DU 27 JUIN 2011

DECISION MODIFICATIVE – RAPPORT « TRANSPORTS ».

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

Monsieur le Président, cher(e)s collègues,

Sur tous les bancs de cette assemblée, à l'exception du groupe Front National, on entend parler du développement durable. Si mon intervention n'a pas pour but de culpabiliser, elle se place néanmoins sur la prise en compte de l'urgence.

Depuis les accords de Kyoto et les travaux du GIEC, la nécessité de diminuer nos émissions de CO2 ne fait plus débat dans les textes. Et pourtant, en 2010, l'augmentation de 5 % de la quantité totale émise de CO2 (dont 30 % liée aux transports) oblige à nous interroger sur nos actions.

En octobre 2010, les délégués présents au sommet de Nagoya nous alertaient sur un autre risque majeur : la dégradation de la biodiversité au niveau mondial. Dans notre région, les premières études menées dans le cadre du Schéma de cohérence écologique montrent combien celle-ci est fragmentée, nuisant ainsi aux continuités écologiques.

Pouvons-nous dans ce contexte, comme l'écrit la CCI du Havre « *n'avoir aucune entrave au développement économique* » ?

Le rapport « Transports » qui nous est proposé est un bon exercice. Tenons-nous compte des prescriptions pour la préservation de la biodiversité et la limitation des émissions de GES dans nos choix d'infrastructures ?

Concernant le rapport « Transports » de la décision modificative.

- Déviation Sud-Ouest d'Evreux (opération PDMI)

Nous rappelons une nouvelle fois les conséquences environnementales que présentent cette infrastructure (destruction d'une partie du massif de la Madeleine, fermeture de bassins de captage d'eau) alors même que les prévisions de trafic et le contexte financier ne la justifient pas.

Toute nouvelle infrastructure routière entraîne un accroissement du trafic routier augmentant de fait les émissions de CO2 mais également celles de particules fines et de dioxyde d'azote. Les conséquences pour la santé de ces pollutions dans nos agglomérations viennent confirmer l'urgence de penser autrement mobilité et déplacements. En mai dernier, la France a été épinglée par l'Union Européenne pour les dépassements des normes dans de nombreuses villes. Dans notre région, les mesures réalisées par Air Normand nous apprennent que, du fait des conditions climatiques de ce printemps, le nombre de jours où les normes ont été dépassées a augmenté pour ce premier semestre par rapport à l'an dernier. Nous nous rapprochons du seuil des trente cinq jours à partir duquel nous deviendrons « contrevenants » aux yeux de l'Europe. A savoir que chaque jour de dépassement du seuil fait l'objet d'une amende de 300 000€.

Le projet de déviation d'Evreux ne fera qu'augmenter le trafic routier sans répondre aux besoins de mobilité. Aussi, conformément à notre vote en séance budgétaire de décembre 2010, **nous votons contre l'autorisation de programme de 762 000 €**, complémentaire à celle de 25 M € ouverte au BP 2011, proposée pour la réalisation de cet ouvrage et demandons pour ce chapitre un vote séparé du reste du rapport « Transports ».

- Grand Port Maritime de Rouen accès nautiques

Du fait des procédures complémentaires en cours, la réalisation de ce projet prend du retard. Il nous est donc demandé de revoir à la baisse les crédits de paiement.

Nous saisissons cette mention pour rappeler, comme nous l'avons fait lors de l'enquête publique ouverte entre le 28 mars et le 29 avril, que **la poursuite des études relatives au projet est conditionnée**

- ✓ **à la bonne réalisation d'études sur la nature des boues soulevées par l'arasement et l'impact éventuel sur la biodiversité et la santé,**

- ✓ à la restauration des berges de la Seine et de ses annexes hydrauliques
- ✓ au classement des Boucles de la Seine au titre des sites

Or, si le projet avance, le respect des conditions recule...

Sur la restauration des berges de la Seine, les budgets sont revus à la baisse et le portage est largement insuffisant.

Sur le classement des Boucles de la Seine, c'est le statu quo. Malgré l'avis favorable de la Commission Supérieure des Sites et Paysages en juin 2010, nous attendons toujours la décision du Conseil d'Etat, dernière étape avant la prise du décret de classement et avant le lancement des procédures pour le Marais Vernier et des autres boucles.

Enfin, sur la nature des boues, nous sommes toujours dans l'expectative. A ce propos, le projet d'expérimentation du clapage en Baie de Seine a largement remis en lumière cette problématique. Du fait de la saturation du site de dépôt du Kannick par les boues de l'araselement, le port cherche un nouveau site.

Les mesures de polluants montrent que les niveaux seuils ne sont pas dépassés. Mais quid de l'effet cocktail ? Quid des risques de bio-accumulations dans des sites que l'on sait devenir pérennes ? Quid des risques de diffusion par les courants ? On parle ici de métaux lourds, de PCB... Autant de polluants qui ont des effets directs sur la faune et la flore marines et donc sur les activités de la filière pêche. La pêche et la consommation de poissons d'eau douce sur l'Estuaire de la Seine et pour quelques espèces en Baie de Seine sont d'ores et déjà interdites. Doit-on attendre inéluctablement la fin de toute une profession ?

On nous explique que cette technique est nécessaire à l'accueil des navires de type Handymax. Le Grand Port Maritime de Rouen table sur une augmentation du trafic, en particulier des céréales. En pleine crise alimentaire mondiale, alors même que les politiques agricoles agro-exportatrices et les politiques commerciales de libéralisation sont pointées du doigt, continuer d'affirmer : « *L'Europe céréalière a un rôle majeur à jouer pour subvenir aux besoins alimentaires mondiaux* » est irresponsable. Nous n'en sommes plus là ! Le rapporteur spécial des Nations Unies pour le droit à l'alimentation, la FAO et bien d'autres affirment que l'agro-écologie, l'agriculture biologique peuvent répondre aux besoins, à condition de promouvoir les agricultures locales, vivrières.

La fuite en avant permanente doit cesser, et l'expérimentation envisagée doit surtout être l'occasion d'approfondir les connaissances scientifiques en lien avec les acteurs comme les pêcheurs, le GIP Seine Aval, etc. et traduits dans un cahier des charges de l'expérimentation à vocation de « connaissance scientifique » mais aussi de travailler davantage sur les alternatives au clapage et la valorisation des sédiments de dragage.

Avant tout, cela passe par une meilleure coopération entre les Ports, un système de gouvernance qui fait défaut pour le moment.

- Chantier multimodal Grand Port Maritime du Havre

Depuis le milieu des années 2000, le Grand Port Maritime du Havre projette de prolonger le grand canal du Havre pour assurer la jonction entre le canal maritime et le canal de Tancarville. **La mobilisation contre le projet a conduit le GMPH à engager de nouvelles études et à repousser la réalisation du projet. D'où la diminution des crédits de paiements proposés. Tant mieux puisque ce projet n'est qu'un projet d'emprise foncière pour l'extension des activités du Port qui aura d'importantes conséquences environnementales** (destruction de 500ha de zones humides remarquables et isolement de la réserve naturelle coupée de son alimentation en eau douce en provenance des plateaux, à terme la mort de la réserve).

Je me permets ici de vous rappeler la surface de l'espace industrialo-portuaire de l'estuaire qui est de 10 000 hectares pour seulement 8 700 hectares pour le port de Rotterdam. Cette information pour vous montrer combien la surface n'a rien à voir avec l'activité puisque Rotterdam a traité 11,1 millions d'EVP en 2010 et le port du havre 2.4 millions.

Aujourd'hui, le GPMH donne la priorité à la construction d'une plate-forme multimodale.

Si nous ne pouvons qu'encourager la multimodalité, encore une fois, les acteurs portuaires font le choix de l'étalement plutôt que de l'optimisation de l'existant et l'emplacement choisi sur le projet nous questionne du fait :

- ✓ de son implantation à l'Est de la zone portuaire, en frontière de la réserve naturelle, induisant de fait un argument en faveur de l'étalement de la zone d'activité sur la zone naturelle.
- ✓ de son éloignement par rapport aux quais de Port 2000 et, par conséquent, des coûts supplémentaires que le transport jusqu'à cette plate-forme engendrerait

(brouettage plus long). La pertinence de cette localisation est mise en doute par les marinières eux-mêmes.

- ✓ du manque de synergie avec un site pourtant existant, la gare de triage de Sotteville
- ✓ du choix du mode de financement : un PPP à hauteur de 138M€
- ✓ du peu de cas fait des questions environnementales (en particulier de la zone humide).

Ces largesses prises avec le respect de l'environnement sont largement confirmées dans les avis rendus quant à la demande de dérogation "espèces protégées", faite par le GMPH pour pouvoir réaliser la plate forme dans les délais souhaités :

- le conseil scientifique régional du patrimoine naturel de HN le 11 mars 2011 : avis négatif
- la commission faune du Conseil national de la protection de la nature, placé auprès du ministre de l'écologie, le 28 mars 2011 : aucun avis rendu et exigence de compléments au dossier,
- l'Autorité environnementale le 14 avril 2011 juge le dossier insuffisant quant à la prise en compte des effets sur les deux sites Natura 2000 proches du chantier

Malgré ces avis négatifs des travaux de terrassement (routes) ont été constatés sur le terrain (sans arrêté ou permis de construire affiché et sans prévenir l'ONEMA). L'ONEMA ayant été informée des travaux de construction d'une route, elle a réalisée une inspection sur place et cette route a finalement été déconstruite début juin.

Nous avons soulevé tous ces points auprès de nos partenaires de la majorité lors de l'étude de ce dossier ce qui a entraîné une modification du texte ouvrant à autorisation de programme.

Mais, si nous soutenons le principe d'une plate-forme multimodale sur le port du Havre, cela peut se faire à n'importe quel prix ni dans n'importe quelles conditions et surtout pas pour venir justifier a posteriori le prolongement du grand canal.

La Région sera donc « *attentive au respect scrupuleux de la réglementation et à l'absence de conséquences négatives de ce projet sur l'environnement.* »

Laissons au Port le bénéfice du doute, la possibilité de revoir sa copie.

Notre groupe s'abstient donc sur ce rapport.

Si le projet du GMPH n'était pas modifié ou s'il tenait insuffisamment compte des impacts environnementaux au moment de l'individualisation en commission permanente, notre groupe votera alors contre un soutien financier à cette plate-forme.

- Ligne Nouvelle Paris-Normandie

Ce sujet nous tient en haleine depuis déjà plusieurs mois. Le débat public s'ouvrira en octobre et permettra à chacun d'asseoir ses choix.

le scénario d'aménagement défendu depuis le début de ce dossier par EELV, à savoir le triptyque : doublement du Mantois, nouvelle gare rive gauche de l'agglomération rouennaise et amélioration de l'existant, devient une évidence pour beaucoup.

Il faut maintenant dans le cadre du débat public faire ressortir que ce projet n'est pas isolé, mais est en interaction avec :

- ✓ l'amélioration des lignes TER, qu'empruntent quotidiennement les haut-normands et qui représentent une très large majorité du trafic,
- ✓ l'ouverture de nouvelles lignes régionales,
- ✓ le renforcement du fret Paris-Normandie permettant ainsi la survie du site de Sotteville-lès-Rouen.

Notre politique régionale ne doit pas être subordonnée à cette infrastructure inutile et coûteuse. Le rapport parlementaire du député Mariton sur le SNIT (schéma national des infrastructures terrestres) souligne « *l'absence de plan de financement cohérent et l'absence de hiérarchisation et de priorisation des projets* » et conclut « *La seule réalisation des projets de premier groupe : LGV Est, LGV Tours – Bordeaux, LGV Bretagne – Pays de Loire, Contournement Nîmes – Montpellier et Rhin – Rhône Est ferait exploser la dette de RFF à 43,3 milliards d'euros (actuellement 29 milliards d'euros), sans parler des projets du 2ème groupe. Il me paraît donc responsable d'évaluer ce que l'on peut raisonnablement faire ; mais on ne peut d'aucune manière tout faire* »

Pour ceux et celles qui ne le savent pas encore, la LNPN fait partie des projets du deuxième groupe.

La LNPN (ex-LGV, ex- TGV Paris-Normandie) conditionne déjà trop nos investissements régionaux. Je pense bien sûr à la ligne Rouen-Evreux dont nous avons arrêté les études, dans l'attente de celles réalisées dans le cadre de la LNPN, et au tram-train, aussi très vite archivé. Deux projets pertinents, utiles, financièrement supportables.

Notre groupe votera pour la provision de 40 M€ pour le financement de cet équipement ferroviaire en pariant que ce projet sera abandonné au profit de ceux utiles aux usagers du quotidien.

Comme vous venez de l'entendre, le groupe EELV ne se place pas dans une position dogmatique mais propose de réfléchir autrement à la problématique des transports où la création d'infrastructures nous engage sur une cinquantaine d'années. Ces mêmes années où nous serons au carrefour d'un choix de société qui aura accepté la transformation écologique nécessaire à sa survie.