

Intervention de Christophe Porquier - V0 du CPER 2015-2020
Suite à la présentation par Madame la Préfète de Région, le 20 Février 2015

Monsieur le Président du Conseil régional,
Monsieur le Président du CESER,
Madame la Préfète de Région,

Je souhaite vous remercier d'être venue à notre rencontre, et intervenir au nom du groupe écologiste pour vous faire part de **notre positionnement à la lecture de cette version 0 du CPER 2015-2020.**

Nous savons que c'est un exercice contraint, et il vient nous rappeler à quel point la territorialisation des politiques est un exercice compliqué dans notre pays, très ou trop centralisé.

Je ne vais pas passer mon temps à pleurer sur le lait renversé, mais tout de même : Nous avons une **réforme territoriale** qui a été adoptée, créant de grandes régions non désirées et conservant les départements alors qu'il était prévu d'alléger le mille feuilles territorial, la loi Notr est en cours d'examen et nous laisse dans un certain flou sur les compétences dévolues aux régions, et voici un CPER Etat – Région Picardie qui doit s'appliquer jusqu'en 2020 comme si de rien n'était.

Bien sur, il **faudra revoir ces CPER lorsque les régions seront fusionnées**, mais comme nous n'avons aujourd'hui pas de regard sur celui qui est réalisé en région Nord-Pas-de-Calais, nous devons **examiner ce contrat comme un exercice limité dans le temps et l'espace**, donc avec une certaine modestie pratique, accompagnée d'une relative irritation démocratique.

A champ constant, son montant est en baisse de 30%. Car il n'y a plus de sous. C'est du moins ce que nous entendons depuis de nombreuses années, de façon incantatoire sous le gouvernement précédent avec un creusement de la dette, et de façon plus concrète avec ce gouvernement qui baisse les dotations des collectivités et diminue les enveloppes des CPER, quoique de façon curieusement inégalitaire selon les régions. La république n'est peut-être pas la même en Poitou Charente ou en Auvergne, par exemple, bien mieux dotées que la région Picardie.

Dans le même temps, l'Etat prévoit d'engager 1,7 milliards et les collectivités sont sollicités à hauteur de 1 milliard pour un seul projet, le **canal Seine Nord Europe**, dont on sait que le financement assurera un effet d'éviction sur de nombreux autres projets : nous y sommes.

Nous sommes au pied du mur de cet **effet ciseau entre la gestion de la dette publique et le financement d'une infrastructure pharaonique**, au budget colossal de 4,5 milliards d'euros qui ne remplacera pas les camions de l'A1, n'assurera pas de développement local et de création d'emplois locaux, mais reliera le bassin parisien au port de Rotterdam, au détriment des ports du Havre et de Rouen, avec un prélèvement de terres agricoles et d'eaux de surface parfaitement insupportable. Le rapport Pauvros a par ailleurs mis une chape de méthode Coué sur les rapports alarmants de l'IGF et du CGEDD qui dénonçaient le caractère irréaliste des prévisions, les dépassements de budget prévisibles... et on pourrait y ajouter aujourd'hui l'abandon de l'écotaxe sur les poids-lourds.

Et précisément, parlons-en, **car l'Etat demande à la collectivité régionale de payer des routes, des voies ferrées, des voies d'eau.**

L'écotaxe poids-lourds devait rapporter à l'Etat et à l'AFITF plus de 2 millions par jour, en faisant financer les routes par les poids-lourds qui les dégradent le plus. A ce jour, c'est 1 milliard et 50 millions d'euros que l'Etat aurait pu collecter avec ce système, certes imparfait et critiquable, mais adopté à l'unanimité par la représentation nationale avec un engagement de la parole de l'Etat. Son abandon amène à trouver d'autres sources de financement. De façon schématique, et pour donner un ordre de grandeur de cette recette perdue, c'est une enveloppe d'environ 30 millions par an qui aurait pu être utilisée dans la seule région Picardie et qui s'est évaporée.

Alors quand la facture des routes nationales arrive en Picardie sous les yeux du groupe écologiste, vous permettrez que nous ayons **quelques réserves sur l'affectation de budgets régionaux à des routes qui sont de la compétence exclusive de l'Etat**, et pour lesquelles il s'est lui même privé de recettes tout en augmentant leur dégradation avec des camions autorisés désormais à 44 tonnes.

Certes il faut **sécuriser certaines voies, et les RN2, RN31, RN25 en font partie**. Nous ne le contestons pas. Il vaut mieux aménager ces voies publiques que de faire de nouvelles autoroutes. **Mais nous contestons que le budget de la collectivité régionale vienne compenser l'inconséquence de la politique de l'Etat** en matière de financement des infrastructures sur une **enveloppe aussi importante de 76,6 millions qui dépasse à elle seule l'enveloppe de la Transition écologique.**

Les aménagements des voies ferrées et des voies d'eau comportent également des aménagements intéressants, mais il s'agit malheureusement **d'engagements partiels.**

Les aménagements du nœud de Creil pour permettre la future liaison Picardie-Roissy, les travaux de mise en accessibilité en gares de Creil ou Compiègne, les travaux partiels d'électrification d'Amiens – Rang du Fliers, les études sur les liaisons entre la Picardie et le Nord-Pas-de-Calais... ou encore la valorisation du réseau fluvial à petit gabarit sont des exemples positifs de programmations que nous souhaitons voir engager.

La **rocade ferroviaire nord**, qui permettrait un transport de marchandises par voie ferroviaire depuis les ports du Havre et de Rouen, et qui nécessite l'électrification d'Amiens-Chalon, et donnerait des perspectives aux étoiles ferroviaires de Longueau et Tergnier n'est pas dotée du premier euro, nous ne voyons pas le début d'une solution aux moyens de résoudre l'engorgement de la gare du nord qui est l'origine de tant de problèmes pour les trains régionaux, pas davantage de centre de maintenance ferroviaire qui pourrait trouver ici toute sa place...

Quelle différence entre le volontarisme outrancier du Canal Seine Nord Europe et ses 4,5 milliards, et la difficulté manifeste à faire avancer des projets concrets de quelques centaines de millions d'euros qui pourraient bénéficier au quotidien à tous les picards et au delà.

On notera au passage que le **projet Mageo ressort du placard**. Son budget avait doublé pour passer de 100 à 200 millions d'euros. Mieux relier l'Oise aval avec l'axe Seine est une option intéressante mais pas nécessairement liée au CSNE.

On continue pourtant à nous rappeler sans ciller dans le rapport qu'il constitue « le débouché sud du Canal Seine Nord Europe », ici pour des travaux entre Creil et Compiègne à hauteur de 11 millions. On ne sait toujours pas comment les barges Vb mentionnées dans le rapport passeront les ponts de Compiègne, et arriveront d'un réseau fluvial nord contenu à 3000 tonnes, les barges de 4400 tonnes passeront-elles pas dessus les ponts, sur le côté avec des roulettes... on verra bien plus tard. Les questions restent nombreuses et sans réponses sur ce projet.

J'en viens à un chapitre beaucoup plus positif, celui de la **transition écologique et énergétique**. Au contraire des infrastructures, c'est une politique qui s'est réellement **co-construite au fil des CPER** par une collaboration fructueuse entre les **services de l'Ademe** et ceux de la région. Ce sont des centaines de projets concrets de territoire qui ont été soutenus techniquement et financièrement. Ici, la collaboration Etat Région aura pris tout son sens et aura porté ses fruits.

Entre 2007 et 2013, la Picardie a doublé sa production de chaleur et d'électricité renouvelable, grâce à **l'essor de l'éolien et du bois-énergie**. 450 PME ont été aidées dans sur des problématiques énergétiques ou **d'économie circulaire**, les tonnages d'ordure ménagères par habitant ont baissé de 15% en Picardie (12% au niveau national). Des écoles, des logements sociaux, des bâtiments privés... ont fait l'objet de **rénovations exemplaires**, des initiatives innovantes ont été prises en matière de déplacement (par exemple, plateforme de covoiturage), d'urbanisme (par exemple, urbanisme orienté vers le rail), d'alimentation (par exemple, réduction des déchets des cantines).

Ceci a été rendu possible par les **44 millions du FREME**, auxquels se sont ajoutés des **financements Ademe du fonds chaleur et du fonds déchets** ainsi que du **FEDER** pour atteindre 71 millions dans une gestion commune, sous le regard de personnalités qualifiées représentant le monde de l'entreprise, des associations, des collectivités. Ceci a permis la réalisation de 600 millions d'investissements dans notre région, qui lui a permis de mieux résister à la crise que dans d'autres régions, et de créer de la valeur sur notre territoire, avec l'éolien notamment.

Cette politique, avec celles qui concernent la biodiversité, l'eau, les risques naturel, mérite d'être confortée dans ses financements et dans son mode de gouvernance et de gestion, comme elle l'est dans le document que nous avons aujourd'hui.

Une interrogation toutefois : dans la **région Nord-Pas-de-Calais voisine, les fonds accordés à l'Ademe ont doublé en passant à 16 millions annuels**. Ce n'est pas le cas en Picardie et là encore il est difficile de comprendre de tels écarts.

Vous l'aurez compris, **notre appréciation est fort mitigée sur cette première version du document**. Entre des travaux de rénovation routière, qui seront de façon marginale des moteurs de développement, et la réelle logique de contrat sur le volet Transition énergétique et écologique qui diffuse des projets sur l'ensemble du territoire, et que l'on retrouve dans le volet territorial par ailleurs, il y a un fossé.

Sans doute une étape a-t-elle été manquée. **Aucune logique de fusion entre la Picardie et le Nord-Pas de Calais ne transparait actuellement dans ce Contrat de Plan**, si ce ne sont peut-être les quelques 5 millions d'euros prévus pour des études sur les liaisons ferroviaires entre nos deux régions.

Nous avançons à marche forcée pour que ces CPER soient signés en avril alors qu'il aurait pourtant pu **s'inscrire et nourrir avantageusement notre réflexion commune avec le Nord Pas de Calais**.

Ce CPER commun aurait pu être un document de programmation stimulant pour renforcer les infrastructures ferroviaires et fluviales existantes et les connexions entre la Picardie et le Nord-Pas de Calais ; mais aussi pour réaffirmer nos convergences dans les domaines d'innovation industrielle, de recherche et d'enseignement supérieur ; ou encore pour consolider la transition écologique déjà à l'œuvre dans nos deux régions.

Sans doute cet exercice marque-t-il le pas à chaque nouvel épisode, et qu'il convient **d'inventer un autre mode de relation entre l'Etat et les collectivités**, car nous sommes chacun dépositaires d'une partie de l'intérêt général.
