



France Nature Environnement PACA

*Création de l'association : parution au J.O. du 1er février 1971
Agréée dans un cadre national au titre de l'article L. 141.1 du Code de l'Environnement
Agréée par l'Education Nationale pour l'éducation à l'environnement
Agréée par le Ministère de la Justice*

AVIS DU RÉSEAU FNE PACA SUR LE PROJET DE CONTRAT DE PLAN ÉTAT REGION (CPER) 2015-2020

INTRODUCTION :

FNE PACA tient tout d'abord à saluer le travail qui a été fait dans ce CPER, qui prend bien en compte les enjeux majeurs de la région Provence Alpes Côte d'Azur. Le document est de qualité, mais sa lecture est rendue difficile par le manque de précision dans certains termes (optimisation, promouvoir, etc.), ce qui peut nuire à l'opérationnalité des actions et à l'implication des acteurs concernés.

De plus, nous regrettons que la structuration du CPER ait amené à dissocier des objectifs économiques, environnementaux et sociaux, pourtant intégrés dans la transition écologique et sociétale.

Il nous paraît important de rappeler que la réussite du CPER passera par une implication forte de la société civile et de ses représentants associatifs.

Dans cet avis, nous développerons principalement le volet transports et mobilité qui représentent 46.6% de l'enveloppe globale.

Cependant, nous tenons à donner des remarques générales puis à expliciter quelques points sur les autres chapitres constitutifs du CPER.

REMARQUES GENERALES :

Critères de sélections :

Un des axes forts du CPER consiste à affirmer le cap de la transition énergétique et écologique. Dans cet objectif, l'éco-conditionnalité des aides est un levier majeur de sélection des projets les plus durables.

Nous regrettons que les critères d'éco-conditionnalité des aides soient insuffisamment explicites et territorialisés et de ce fait ne répondent pas assez aux spécificités régionales. L'éco-conditionnalité des aides doit permettre de garantir le maximum d'efficacité environnementale. Il faut mettre sur le même plan et décloisonner les enjeux sociaux, économiques et environnementaux. L'environnement ne doit pas devenir la variable d'ajustement d'autres objectifs.

De plus, nombreux chapitres ne font pas apparaître de critères d'éco-conditionnalité, mais uniquement des critères de sélection.

Le CPER gagnerait en qualité si les critères de sélection intégraient l'éco-conditionnalité et l'intérêt général comme premier critère de sélection.

Impacts, évaluation et suivi

Concernant les impacts environnementaux et sociaux des projets, les impacts immédiats sont souvent comparés aux bénéfices futurs supposés. Si cette logique se comprend dans la programmation de futurs projets, elle doit nécessairement s'accompagner du retour d'expérience des projets antérieurs pour valider sa réelle pertinence. Ce retour d'expérience constitue en effet la clef de voute de l'évaluation des projets inscrits au CPER.

Quelle a été l'évaluation du précédent CPER ? Comment évaluer l'atteinte des objectifs du CPER en l'absence d'objectifs clairement établis ? FNE PACA propose que le CPER se donne explicitement comme objectifs ceux des schémas régionaux et plans de gestion régionaux (SRCAE, SDAGE, SRII, etc.).

Sur les impacts cumulés des projets :

FNE PACA demande que l'impact des projets individuels soient examinés au regard des effets cumulés avec l'existant et les projets futurs, et ce aussi bien en termes d'impacts environnementaux que sociaux, en particulier sur les secteurs à enjeux et à risques (GPMM, Val de Durance, OIN Euro-Méditerranée et OIN Plaine du Var).

FNE PACA propose que dans le cadre de l'évaluation prévu du CPER, soit mis en place un processus continu et démocratique d'évaluation avec des indicateurs stratégiques clairs et communiquant ainsi qu'un observatoire des impacts sur l'environnement des actions financées par le CPER. Les associations et la société civile de manière générale souhaite y être associées.

Parallèlement, il serait souhaitable de disposer d'un bilan à mi-parcours permettant l'adaptation des objectifs et des montants financiers à la réalisation effective du CPER.

Contrat de villes :

FNE PACA tient à ce que les contrats de villes reprennent précisément les critères de sélection du CPER puisqu'ils en constituent l'un de ses compléments opérationnels.

Projets à l'étude dans le cadre du CPER

FNE PACA aurait souhaité que l'ensemble des annexes détaillent les projets à l'étude pour le CPER 2015-2020 comme cela est fait dans l'Annexe 2 relative à la priorité « mobilité multi-modale ».

CHAPITRE I : Emploi et la jeunesse, priorité transversale

Ce chapitre n'appelle pas de remarque particulière si ce n'est qu'il est nécessaire de veiller à mettre en cohérence l'emploi et la formation avec la réussite des autres objectifs du CPER.

CHAPITRE II : Développer l'économie de la connaissance et des filières stratégiques

II2.2 : soutien aux entreprises d'excellence

Il paraît important dans la notion d'excellence d'inclure les aspects d'innovation et d'exemplarité à la fois environnementale et sociale. A titre d'exemple, les démarches RSE doivent constituer un critère de sélection.

CHAPITRE III : Dynamiser l'accessibilité multimodale

Un besoin de ligne directrice globale plus forte :

Le CPER intègre un volet transition énergétique et donne une priorité forte pour celui sur la mobilité multimodale avec un budget de 775 M€ au total. Pourtant nous aurions souhaité une ligne directrice encore plus forte qui donnerait une vision globale à long terme, des engagements stratégiques pour mettre en œuvre un véritable développement durable et assurer la protection de l'environnement, accompagnés des financements adéquats permettant de les mettre en œuvre.

D'une façon générale, la Région PACA adopte une stratégie différente des autres régions, une stratégie plus en retrait, notamment en ne proposant aucun projet entrant dans les RTE-T, ce qui ne nous paraît pas bénéfique à long terme.

Investissement routiers : des projets de modernisation/sécurisation à privilégier :

Pour FNE PACA, d'une façon générale et sauf exception, les investissements routiers visant à moderniser et sécuriser l'existant doivent être privilégiés aux investissements visant la construction de nouvelles infrastructures qui, trop souvent, à termes favorisent le trafic et donc entraînent des hausses du nombre de véhicules sur ces axes. Bien sûr nous, avons conscience que certains des projets indiqués ici sont déjà en cours de réalisation et/ou prévus depuis fort longtemps, et qu'ils sont, pour certains contournements par exemple, réclamés par les populations locales parfois gravement affectées par les nuisances et les dangers d'une circulation devenue insupportable dans les centres villes. Cela est bien sûr légitime et nous les comprenons. Il n'empêche que ce principe général nous paraît important à rappeler, car la route coûte cher en investissement, mais ses coûts indirects sont également très importants (pollution de l'air, impacts sanitaires, accidentologie...) et que dans une région telle que la nôtre, qui a si peu investit dans les transports alternatifs à la voiture, la priorité ne doit pas être celle-là.

Des investissements sur le ferroviaire à renforcer :

Dans une période difficile pour les financements publics, les 775 M€ mobilisés en faveur de la mobilité multimodale illustrent le volontarisme de la Région. Cependant, FNE PACA exprime ses

préoccupations sur la partie ferroviaire de la priorité « mobilité multimodale », enjeu qui participe à la transition énergétique et écologique. Les opérations de régénération sur la ligne des Alpes, l'engagement de la seconde phase Aix-Marseille, le plan de rattrapage Mandelieu/Nice/Vintimille, l'amorce de travaux sur la ligne Nice/Breil/Tende/Cunéo répondent à des besoins urgents et des demandes anciennes. La Région fait ce qu'elle peut avec, dans certains cas, le concours de collectivités locales, à l'exemple du département des Hautes-Alpes, qui viennent en compensation du retrait de l'État et de SNCF Réseau.

Au delà de ces actions indispensables, une ligne directrice forte, fondée sur un état des lieux réaliste doit définir une vision globale à long terme. Notre région est sinistrée sur le plan ferroviaire, le constat est aujourd'hui partagé. Les études inscrites dans ce CPER au titre du projet de tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre peuvent constituer une opportunité pour examiner les enjeux dans leur globalité et en toute transparence C'est une occasion pour faire enfin entrer la région dans les RTE-T (Réseaux Trans Européens-Transports).

Pour FNE PACA, le Val de Durance doit être traité comme l'a été le sillon Alpin Sud. Il doit faire l'objet d'un projet d'électrification conjugué avec une augmentation de capacité pour la totalité de la ligne, et incluant une connexion à Cheval Blanc.

Concernant le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, FNE PACA rappelle que la ligne devra répondre absolument et en priorité aux besoins de déplacements quotidiens de proximité et permettre l'augmentation du cadencement des TER et des services autour ainsi que le désenclavement de certaines communes. Le fret ne devra également pas être oublié ce qui impose des déclivités adaptées. Pour que ces investissements très conséquents soient véritablement utiles, il est indispensable de disposer d'un opérateur en capacité d'améliorer son niveau de service pour gérer efficacement le réseau.

D'une manière générale, FNE PACA insiste sur la nécessaire coordination des transports collectifs à travers les Pôles d'Echanges (PEM).

La Métropole Aix-Marseille se mettra en place au 1 janvier 2016 et constituera un enjeu majeur dans notre Région, avec celle de Nice Métropole déjà existante. Pourtant au vu des éléments indiqués, aucun financement particulier ne sera affecté dans le présent CPER pour des projets de transports à l'échelle métropolitaine.

Des crédits insuffisants sur les modes doux :

FNE PACA regrette qu'il n'y ait dans le CPER que 5 millions d'euros affectés aux modes doux cela nous semble trop peu à l'échelle de la Région entière pour 6 ans et au vu du manque totale d'infrastructures actuellement. Le travail à réaliser est énorme pour équiper la Région en pistes cyclables et rendre possible et favoriser l'utilisation des modes doux. Il est nécessaire pour cela de mettre en place des projets de niveau Européen tel que l'EuroVélo 8 et la ViaRhôna comme cela est prévu, mais également et surtout de créer des pistes cyclables du quotidien utilisables pour les trajets domicile-travail et les loisirs partout sur les territoires en incitant les collectivités à faire un effort pour proposer des projets ! Certains projets sont proposés par des acteurs et mériteraient d'être étudiés sérieusement : une piste cyclable entre Toulon et la Seyne, des pistes dans l'Ouest de l'étang de Berre, un projet d'aménagement des berges de l'Huveaune... Les idées ne manquent

pas ! Des aménagements de parkings vélos surveillés près des bâtiments publics, ainsi que ceux permettant de monter à bord des bus et des trains avec son vélo devront également être inscrits.

Portuaire :

Concernant les projets portuaires, FNE PACA regrette d'une façon générale que le GPMM ne s'inscrive dans aucune logique régionale. En effet, il est impossible, selon nous, de penser le report modal nécessaire au GPMM sans un projet global intégrant l'outil ferroviaire qu'offre le site de Miramas. Cet outil est indispensable pour faire la production de trains et restaurer le trafic ferroviaire de marchandises. Dans cette logique, nous pouvons rajouter le raccordement de Lavalduc pour redynamiser Miramas et faire le lien avec le projet Montgenèvre. D'une manière générale, FNE PACA insiste sur la nécessité de préservation des outils et capacités ferroviaires existants.

FNE PACA s'étonne également que le projet de canal fluvial reliant la darse 2 au Rhône ait disparu, nos associations FNE PACA FNE13 et Naccica avions pourtant proposé des alternatives possibles pour ce projet.

CHAPITRE IV : Affirmer le cap de la transition énergétique et écologique

FNE PACA affirme sa volonté d'une transition énergétique et écologique en PACA, et estime que la réalisation à minima des objectifs du SRCAE devrait être le préambule du volet énergie /climat comme c'est le cas dans le point IV.3.1.2 sur la mise en œuvre du SRCE pour les mesures relatives à la continuité écologique

FNE PACA s'interroge sur l'absence des associations et plus largement des structures de l'économie sociale et solidaire, en tant que bénéficiaires possibles sur les points 1.1.2, 2.1.1, 2.1.2.

IV1.1.1 : développer les énergies renouvelables et structurer les filières

FNE PACA rappelle sa forte volonté de voir se développer les énergies renouvelables autour de projets de territoire. Ce développement doit se faire dans le respect des enjeux naturels, agricoles et humains.

FNE PACA souligne la nécessité de l'exemplarité des collectivités et de l'Etat en matière de production d'énergies renouvelables (solaire thermique et photovoltaïque sur toitures...) et d'économie d'énergie.

IV.1.2 : développement de l'économie circulaire et des ressources

FNE PACA s'interroge sur les critères de sélection et notamment la priorisation des usages des ressources : quels sont les usages prioritaires ?

Pour FNE PACA, concernant la ressource Bois issus de la forêt, la priorité des usages est la suivante : 1. bois d'oeuvre, 2.bois d'industrie et en dernier lieu 3.bois d'énergie (pour la production de chaleur avant celle de l'électricité).

FNE PACA s'étonne qu'un des axes du CPER soit d'assurer la gestion et la prévention de déchet

uniquement sur la zone littorale alors que cette problématique est présente sur l'ensemble de la Région.

IV.2.1 : Prévention des risques

FNE PACA salue la pertinence du volet Risques notamment sur son axe prévention.

IV.3 : reconquête de la biodiversité et préservation des ressources

FNE PACA estime que ce chapitre répond en grande partie aux besoins régionaux. La fédération régionale aurait cependant aimé plus de volontarisme dans la préservation du littoral et l'application de la loi littorale. Une mesure du CPER pourrait consister en la mise en œuvre du tiers sauvage.

CHAPITRE V : Développement solidaire des territoires

FNE PACA regrette que le chapitre « développement solidaire des territoires » ne prenne pas en compte les solidarités environnementales (accès et pression sur les ressources, priorisation des usages, déséquilibres territoriaux dans les efforts contre le gaspillage des ressources)

FNE PACA suggère que le CPER intègre mieux la nécessité de préservation des espaces agricoles (notamment ceux irrigués).

FNE PACA estime que les contrats régionaux d'équilibre territorial (CRET), permettront d'équilibrer les interventions entre zones métropolitaines et zones plus rurales, mais s'interroge sur l'échelle la plus cohérente à utiliser (maille du SRADDT ?), la gouvernance, et la structure porteuse des CRET. De plus, quelle suite sera donnée au CRET après sa première période de 3 ans (durée inférieure au CPER).

Concernant, l'accompagnement des territoires à la transition énergétique et écologique, FNE PACA rappelle l'importance de ne pas oublier les publics des territoires « orphelins » (hors PCET, ALEC...).

Concernant le chapitre sur la santé (p.40), FNE PACA aurait souhaité que le lien entre impacts environnementaux et impacts sanitaires soit plus mis en avant et que des actions liant préservation de l'environnement et protection de la santé soient mentionnées dans le document, en cohérence avec le Plan Régional Santé Environnement. En complément de l'éco-conditionnalité des aides, une réflexion sur le conditionnement des aides liés à l'impact sanitaire du projet devrait être menée.

CONCLUSION :
FNE PACA donne un avis favorable, avec les réserves précitées
au CPER 2015-2020