



**Observations de France Nature Environnement Languedoc-Roussillon (FNE LR)  
dans le cadre de la consultation publique relative  
au contrat de plan Etat-Région pour la période 2015-2020**

Envoyé par courriel à l'adresse : [sgar-evenements@languedoc-roussillon.pref.gouv.fr](mailto:sgar-evenements@languedoc-roussillon.pref.gouv.fr)

*Montpellier, le 7 mai 2015*

Le contrat de plan Etat-Région prévoit l'engagement, entre 2015 et 2020, d'environ un milliard d'euros d'investissement de la part de l'Etat ( 449,75 M€) et de la région (564,12 M€) complété par près de 600 millions d'euros de divers autres partenaires.

Ce plan est accompagné d'une évaluation environnementale assez poussée, mais évidemment très générale car il n'est pas possible de s'arrêter à chaque action. Cette évaluation fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale, ici le Préfet de région.

Une fois de plus, on retrouve le Préfet dans un double rôle :

- signataire d'un contrat qui comporte une évaluation environnementale
- autorité environnementale qui vérifie la qualité de cette évaluation

Les observations qui suivent se concentrent sur la question de la mobilité d'une part et, d'autre part, de la transition énergétique et écologique.

**La mobilité :**

Le volet routier continue de représenter une part non négligeable des investissements liés à la mobilité alors même que l'Etat ne bénéficie pas des ressources escomptées depuis 2010 par la taxe kilométrique poids lourds.

Par ailleurs, l'Autorité environnementale pointe à juste titre le manque de priorisation concernant les mobilités douces et alternatives.

Sur le volet portuaire, la région prévoit d'engager 60M€ pour le pôle passager de fret quand l'Etat ne prévoit aucun engagement. On espère que les études économiques ont été bien menées pour que cet investissement se rentabilise.

**Nous nous étonnons de ne rien voir apparaître pour le port de Port la Nouvelle pour les 5 prochaines années, alors que l'enquête publique pour les plateformes au sol est en cours.** En regardant de plus près, dans le détail de chacune des infrastructures, **on peut trouver 10M€ pour le ferroviaire à Port La Nouvelle au titre de l'intermodalité** avec des sommes du même ordre de grandeur pour Sète pour le même

objectif. On peut donc espérer que ceci concerne bien une contribution à l'embranchement fer de la plateforme de Port la Nouvelle, car c'est la partie la plus intéressante du projet en cours.

Concernant le volet ferroviaire, nous déplorons le financement d'une partie du projet de Gare nouvelle dite Montpellier Sud de France par l'État. Nous considérons que ce projet est globalement inutile et constitue un gaspillage considérable d'argent public. Par ailleurs, les montants affichés pour le projet de LNMP ne donnent pas d'indication sur la nature du projet financé. Outre les montants annoncés, il nous semble prioritaire de garantir une mixité effective de la ligne nouvelle entre le fret ferroviaire et le trafic voyageur. Les investissements passés et à venir de la Région et de l'Etat en matière de transports présagent d'un abandon plus qu'inquiétant du fret ferroviaire, à la faveur du fret routier. Le projet de CPER devrait avoir pour objectif d'inverser cette tendance, ce qui n'est pas clairement affiché.

#### La transition énergétique et écologique :

En matière de transition écologique, le projet de CPER reconnaît à juste titre la difficulté de concilier développement économique régional et préservation des milieux et des ressources naturelles. Face à ce constat, nous regrettons que le CPER ne fasse absolument aucune référence aux objectifs de lutte contre l'artificialisation des terres alors même qu'il s'agit d'un défi majeur en Languedoc Roussillon.

L'Etat (182M€) et la Région (175M€) prévoient d'engager des sommes à peu près équivalentes mais avec des différences assez importantes dans la répartition.

- La transition énergétique compte 20,7M€ pour les 2 partenaires avec une préférence pour l'efficacité énergétique pour l'État et à l'inverse une préférence pour les ENR pour la région. Ceci confirme la vision de la Région qui, déjà dans le SRCAE, ne mettait pas suffisamment l'accent sur l'efficacité énergétique en espérant compenser par plus d'ENR, ce qui est une erreur stratégique. Dans la transition énergétique, la chasse au gaspillage et l'efficacité énergétique doivent avoir la priorité.
- La transition écologique recouvre 4 secteurs : les risques d'inondation, la gestion de l'eau, la reconquête de la biodiversité et la préservation des ressources et le développement durable.
  - Les risques d'inondation avec 70M€ pour chaque partenaire pèsent lourd. Ce la s'inscrit dans le cadre de la directive inondation et du développement des PAPI avec la poursuite des travaux de préservation contre les crues. La référence aux plans de submersion marines est présente mais le CEPR ne présente aucune référence aux **plans de prévention des risques littoraux toujours manquants** sur beaucoup de zones littorales. On pourrait rapprocher ceci de la hiérarchisation des enjeux qui apparaît dans l'évaluation environnementale : **la gestion du trait de côte est en 39ème position sur 47 enjeux**. Nous déplorons avec force le manque de prise en compte de cet enjeu majeur pour notre territoire, aux implications socioéconomiques, humaines et environnementales graves. Alors même que la France accueillera à la fin 2015 la Conférence internationale sur le climat, il est incompréhensible que l'État et la Région n'en fasse pas un sujet prioritaire de planification.
  - Sur la gestion de l'eau, l'État prévoit d'engager 72 M€ tandis que la région ne prévoit d'engager que 49 M€, mais surtout, ces engagements concernent **presque exclusivement sur Aquadomia (40M€) tandis que l'Etat les met massivement (43M€) sur la restauration physique des cours d'eau et des seuils en rivières**. Pour les autres aspects de la gestion de l'eau, les économies d'eau hors zones agricoles, la lutte contre les pollutions hors zones agricoles et la qualité des eaux lagunaires, l'État prévoit d'engager respectivement le double, le quintuple et le triple de la région. **Sur cet aspect de la gestion de l'eau, la politique de l'État est clairement plus en faveur de l'environnement que celle de la région. On peut cependant regretter, et le mot est faible, que la lutte contre les pesticides ou les économies d'eau ne concernent pas les zones agricoles.**
  - Sur la reconquête de la biodiversité, nous constatons le même partage des rôles. L'État prévoit d'engager l'essentiel sur les aires naturelles à forte valeur écologique (14M€) tandis que la région met l'essentiel sur la mise en œuvre des chartes de parc (12M€). La mise en œuvre du SRCE mobilise 1M€ de l'Etat et 1,7 M€ de la Région.
  - Le volet développement durable concerne essentiellement les opérations grand site ainsi que les musées et, à la marge, un peu d'éducation à l'environnement (200.000 € de l'Etat et 500.000€ de la Région).

De manière générale, il faut signaler :

- d'une part, des fonds européens importants, particulièrement sur les aspects transitions,
- d'autre part, les compléments fournis par d'autres partenaires qui peuvent être élevés comme dans le secteur ferroviaire avec RFF, voire très élevés pour les risques d'inondations où les autres partenaires pèsent plus que l'Etat et la Région réunis.

Enfin, en vue de faciliter la compréhension du CPER, nous considérons qu'il serait utile :

1/ d'insérer dans le dossier qui explicite le projet quelques diagrammes pour faciliter la compréhension des tableaux de chiffres

2/ de procéder à un rappel sur le CPER précédent en indiquant à quel niveau ont été réalisés les divers engagements et quels enseignements peuvent être tirés de la réalisation ou de la non réalisation.

Céline MESQUIDA  
Président de FNE LR

