



Rapporteure : Martine Esther PETIT

## Synthèse du rapport de l'Exécutif régional

Les CPIER<sup>1</sup> Fleuves permettent d'accompagner de manière concertée et coordonnée la réalisation de projets nécessitant une prise en compte de la relation de cause à effet dans la relation amont/aval (ex. inondations, pollutions, milieux naturels) et les spécificités territoriales inféodées à ces espaces (relations économiques de bassin de vie, culturelles et historiques).

Un protocole d'accord sur le CPIER Rhône-Saône 2021-2027 a été délibéré en assemblée plénière régionale le 5 février 2021, le CESER ayant rendu son avis lors de sa séance plénière du 2 février.

## Avis du CESER

Il a bien été noté que sur les 8 M€ de financements de la Région BFC au CPIER, 4 100 000 € concernent la participation au volet "Transport fluvial de marchandises". Le CESER souhaite mettre l'accent sur la nécessité d'accentuer tout ce qui concerne le transport fluvial de marchandises. En effet, l'utilisation de la voie d'eau va dans le sens de la transition écologique.

Le CESER souhaite aussi insister sur la problématique des rejets industriels polluants dans la Saône. Le CESER espère que les interventions prévues dans le volet "Biodiversité et eau" permettront de lutter plus efficacement contre ces rejets industriels afin de préserver la qualité de l'eau et la vie aquatique.

Enfin, toujours concernant le transport fluvial, le CESER a bien pris note du premier axe de ce CPIER : "Développer le transport fluvial et sa mutation : cohérence et efficacité des aménagements le long de l'axe, amplifier le transport fluvial, améliorer sa **compétitivité économique** et ses **performances environnementales**".

Cela amène plusieurs réflexions.

D'abord, le CESER s'interroge sur l'objectif de "compétitivité économique" mis en avant dans ce CPIER comparé aux impacts inévitables du changement climatique sur les canaux et leur activité. Il y a là, peut-être, comme un paradoxe, d'affirmer pouvoir atteindre tous ces objectifs compte tenu des éléments connus sur le changement climatique. Ainsi, si la question des inondations est bien présente dans ce CPIER, la question des étiages en période de forte raréfaction de la ressource en eau semble absente. Or, on sait que les infrastructures fluviales de notre région sont très sensibles à ce sujet. Le CESER s'interroge donc : comment les acteurs impliqués dans ce CPIER comptent-ils concilier performance économique du transport fluvial et maintien du fonctionnement de toutes les infrastructures de navigation même en période de sécheresse ? Dans le contexte actuel, l'ambition affichée manque de crédibilité.

Ensuite, le CESER s'interroge sur un autre point : dans quelle mesure peut-on, pour la Bourgogne-Franche-Comté, parler de "compétitivité économique" des infrastructures portuaires de marchandises (ex : Pagny, Chalon-sur-Saône, Mâcon) qui constituent plutôt un petit réseau de tête de bassin comparé aux grands ports du pays ? Pour le CESER, le transport fluvial doit être adapté aux conditions locales (ex : acteurs économiques utilisateurs des infrastructures, réseau rail-route insuffisamment développé et types de produits transportés). Il doit aussi appeler à des investissements, tout particulièrement publics, en rapport avec l'activité économique réelle actuelle et celle projetée pour le futur à moyen terme, en prenant nécessairement en compte dès aujourd'hui les impacts du changement climatique sur cette activité.

**Vote du CESER :** adopté à l'unanimité.

(1) Contrat de plan interrégional État-Région.