



Avis sur le rapport 4-4 de l'Exécutif régional
**Protocole d'accord sur le volet mobilités 2023-2027
à intégrer par avenant au Contrat de Plan
Inter-régional (CPIER) Rhône-Saône**

Rapporteur : Bernard Échalier

Synthèse du rapport de l'Exécutif régional

Le CPIER Rhône-Saône 2021-2027 est un des outils financiers par lequel l'État, l'Agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse (AERMC), Voies Navigables de France (VF), la Compagnie Nationale du Rhône (CNR), EDF et les quatre régions de l'axe (AURA, Région SUD, Occitanie, Bourgogne-Franche-Comté) s'engagent, pour 7 ans, sur la programmation et le financement d'opérations importantes pour la mise en œuvre de la stratégie du plan Rhône. Le périmètre du CPIER Rhône-Saône 2021-2027 couvre les 4 régions et 16 départements français dont la Haute-Saône (70), la Côte d'Or (21) et la Saône-et-Loire (71) sur notre territoire régional.

Ayant fait l'objet d'un protocole d'accord en février 2021, il a été approuvé par le Conseil régional les 29 et 30 juin 2023. Le volet mobilité 2023-2027 du CPIER Rhône-Saône constitue le volet n° 2 de ce CPIER, intitulé "développer un transport fluvial performant et écologique".

Le CPIER ne pourra être approuvé qu'à l'issue de l'évaluation de l'IGEDD avec la prise en compte de ses éventuelles recommandations.

Ainsi, l'objet du rapport 4-4 de l'Exécutif régional est de valider la maquette financière et le protocole d'accord qui seront présentés à l'IGEDD.

Avis du CESER

Au travers de ce volet Mobilités, les partenaires souhaitent faire du transport fluvial un levier de report modal performant pour les flux de marchandises. Cet exercice se décline dans le cadre de moyens budgétaires contraints dont la maquette financière est l'expression. Cet aspect reflète aussi la difficulté d'affirmer un soutien significatif au transport fluvial. Alors que le transport représente, dans sa globalité, 30% des émissions de gaz à effet de serre, l'impact du transport fluvial permet une diminution par neuf de ces dernières. Et pourtant, le tonnage de marchandises transportées par transport fluvial est à la baisse, l'année 2023 a confirmé cette tendance structurelle engagée depuis plusieurs années.

Différentes opérations sont proposées :

- Développer le secteur fluvial et améliorer l'ancrage territorial et socioéconomique des ports, par la promotion, la prospective, les innovations et les expérimentations, la formation, la stratégie foncière, la gouvernance, l'évaluation...
- Moderniser les infrastructures fluviales et multimodales pour renforcer la performance des ports et l'attractivité de la filière.
- Accompagner la transition énergétique, écologique et numérique du transport fluvial et des ports.

Cette déclinaison des objectifs opérationnels du CPIER reflète une ambition partagée mais leur réalisation est compromise au regard de la maquette financière proposée.

La Région Bourgogne-Franche-Comté souhaite contribuer aux 2 volets "portuaires" et "transport fluvial" pour un montant global de 3,9M€ (auxquels s'ajoutent les 200 K€ mobilisés sur 2021-2022). Compte-tenu des sommes engagées, il est absolument nécessaire que les orientations prises en termes de mobilisations financières puissent jouer un rôle d'effet levier.

2,6M€ sont mobilisés pour des projets d'infrastructures et pour la modernisation des plateformes de Pagny et Mâcon ainsi que la création d'un hub trimodal à Chalon-sur-Saône.

170 K€ concernent les projets de transition énergétique et de qualité de l'air avec notamment la réalisation de stations d'avitaillement multi-énergies et multimodes.

Dans ce cadre de verdissement des activités de transport fluvial, le besoin d'énergie à quai des navires pourrait être intégré. Assuré actuellement en autonomie par leurs moteurs qui représentent une part non négligeable de leur consommation, la mise en place d'infrastructure

d'avitaillement électrique à quai pourrait être étudiée dans l'attente de motorisations à faible émission de gaz à effet de serre (ex : moteurs à hydrogène). Cela permettrait aussi un gain substantiel en termes de qualité de l'air en zone portuaire essentiellement urbaine (Chalon, Mâcon).

À noter que le matériel de manutention à quai est également concerné par ce verdissement. Le montant de 1,13 M€ témoigne de cet objectif.

La gestion des flux est aussi une préoccupation majeure, impliquant l'utilisation de données numériques pointues pour tracer les barges et optimiser les trajets afin de réduire au minimum les temps d'attente.

"Si des investissements demeurent incontournables pour assurer l'avenir du mode fluvial, un effort d'organisation des acteurs et des services est tout autant essentiel. C'est à un rassemblement des forces, assez éparses, qu'il faut procéder pour constituer un écosystème tendu vers l'objectif d'attractivité de flux massifiés" telle était la conclusion du rapport commun produit entre les CESER des régions AURA, BFC et RÉGION SUD.

À ce titre, la Région BFC doit jouer son rôle avec détermination en mobilisant l'ensemble des partenaires régionaux impliqués sur le sujet, d'autant qu'elle dispose de gisements fonciers disponibles importants.

Vote du CESER : adopté à l'unanimité.

Déclaration

Guy Zima, au nom de la CGT

Si le besoin d'aménagements de la voie fluviale semble d'une évidence à tous pour un report modal qui nous est annoncé comme incontournable et indispensable, force est de constater que, passées les annonces, la réalité est cruelle. Le montant global de ce contrat, tous financeurs de 200M€ sur la durée démontre à lui seul, l'énormité de la farce.

Quand on compare, sur les liaisons identiques, les sommes consacrées par les opérateurs, les collectivités locales, l'État de manière directe ou indirecte par des ristournes de TICPE par exemple, au mode routier, chacun comprendra que le report modal n'est qu'un slogan. Les transports génèrent 1/3 des émissions de GES, et pourtant la fête continue.

En pleine COP 28 incertaine, alors que la planification écologique nous est annoncée à grand renfort d'invitations et de déplacement ministériel demain à Dijon, on continue à ne pas être concret dans ce report modal par de vraies décisions. Au contraire l'État sponsorise et organise le démantèlement de Fret SNCF. Le sujet n'est pas catégoriel, si quelques esprits en avaient la sensation, mais bien sociétal.

À un moment il faut choisir et un non choix cache peut-être un maintien espéré du statu quo modal.

La question n'est pas la suppression des camions sur nos routes, mais une complémentarité des transports avec des conditions de prise en charges des externalités équilibrées. Des voisins comme la Suisse ont interdit le transit routier des + de 19 T sur leur territoire en mettant les camions concernés sur des trains, finançant par ce biais de nouvelles infrastructures. On ne peut qualifier nos voisins helvètes de révolutionnaires acharnés et cet exemple doit sûrement être considéré.

Les choix législatifs et réglementaires doivent pouvoir concrétiser les annonces, à défaut, comme souvent, rien n'évoluera par un marché dérégulé. La Région, via les schémas qu'elle pilote et les prescriptions qu'ils contiennent pourra peser et nous seront heureux de pouvoir le mesurer.

Sous la réserve de ces remarques et compléments la CGT votera l'avis et invite ceux qui répondront demain à l'invitation de la COP régionale, à échanger avec les cheminots présents sur le parvis, sur les questions de transport, de report modal et de décarbonation.