

Synthèse du rapport de l'Exécutif régional

Les Contrats de plan État-Région des régions Bourgogne et Franche-Comté ont été signés en 2015, afin de répondre aux enjeux locaux par le financement de projets structurants pour l'aménagement de ces deux territoires. La réforme territoriale de 2016 a consacré l'avènement de la région Bourgogne-Franche-Comté.

Un premier avenant commun aux CPER Bourgogne et Franche-Comté, signé le 3 mars 2017, a permis l'inscription d'opérations nouvelles et des ajustements sur les opérations déjà inscrites au CPER.

Au cours de l'année 2018, les échanges au sein d'une gouvernance partagée ont permis de confirmer une vision convergente sur l'avenir des deux CPER et ont fait apparaître des évolutions.

L'avenant n°2 présente ces ajustements des actions réparties dans :

- 5 volets thématiques (mobilité multimodale - enseignement supérieur, recherche et innovation - transition écologique et énergétique - numérique - filières d'avenir et usine du futur).
- 2 volets transversaux (emploi - aménagement des territoires).

Avis du CESER

S'agissant des domaines relevant des compétences de la commission Mobilités-Énergie, le CESER formule des observations sur certains des projets concernés par l'avenant 2.

Volet mobilité multimodale

1. CPER Bourgogne

• Étude projet de l'électrification du tronçon ferroviaire d'Auxerre à Laroche-Migennes

L'électrification de ce tronçon est abandonnée "*au profit de l'expérimentation de trains à hydrogène sur cet axe dont la mise en service serait prévue en 2021*". Le CESER note un soutien indirect au constructeur régional mais demeure favorable au développement de l'énergie hydrogène. Cependant, le CESER n'approuve pas l'expérimentation sur cette ligne, notamment en raison des délais de mise en œuvre des trains à hydrogène mais surtout en raison des besoins de déplacement des Auxerrois. En effet, les besoins croissants de mobilité sont principalement orientés vers Paris. En ne renforçant pas cette liaison par une électrification et donc le prolongement de trains de Laroche-Migennes vers Auxerre, le risque est de provoquer un déséquilibre du territoire au profit du nord de l'Yonne.

• Étude réalisation et travaux sur la section ferroviaire de Lamure-sur-Azergues à Paray-le-Monial

Le coût final de ces travaux sur cette section étant inférieur à ce qui avait été budgété, 4 M€ seront redéployés sur d'autres études.

Le CESER s'interroge : n'aurait-on pas mieux fait d'utiliser ces 4 millions d'euros pour créer une voie d'évitement à Chauffailles afin de faciliter les croisements entre Paray et Lamure ?

• Étude avant-projet de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Suite aux conclusions du débat public, il est proposé de revoir le phasage de ce projet.

Le CESER rappelle son attachement à la liaison VFCEA, axe ferré transversal à vocation nationale et internationale et essentiel pour permettre un report modal de la route vers le fer. L'abandon de l'électrification immédiate de Nevers-Chagny n'est pas une bonne nouvelle, le budget servira à refaire la voie et seulement plus tard le gabarit du tunnel.

Est-ce le rôle des Régions de payer pour la rénovation des petites lignes ferroviaires ?

- **Mise en accessibilité des gares**

Afin de tenir les objectifs de réalisation de la mise en accessibilité des gares nationales et régionales du périmètre bourguignon, le budget lié à ces opérations serait renforcé, pour des réalisations prévues d'ici à 2021 pour la gare de Dijon, 2024 pour les autres gares.

Le CESER déplore une nouvelle fois les retards successifs qui ont ralenti la mise en accessibilité des gares. Il note un point positif : l'augmentation du budget mais qui masque les carences de l'État.

2. CPER Franche-Comté

- **Réouverture de la ligne Belfort-Delle**

L'ouverture de la ligne Belfort-Delle, prévue pour le 9 décembre 2018, est une belle opportunité de liaison Belfort-Bienne. Le CESER engage la Région à effectuer un suivi de l'efficacité de cette liaison et de son bon fonctionnement (réponse aux besoins des usagers).

- **Mise en accessibilité des gares**

Renforcement du budget lié à ces opérations de mise en accessibilité des gares de Franche-Comté :

- gares nationales de 15 à 21 M€,
- gares régionales de 8 à 7 M€ (certaines gares étant réalisées dans le cadre d'autres projets).

- **Modernisation de la ligne des Horlogers**

Les études ont montré un besoin rapide de modernisation de l'infrastructure sur l'ensemble du périmètre de Besançon au Col-des-Roches, et non uniquement sur la partie frontalière de la ligne. En conséquence, le budget de 12 M€ est augmenté à hauteur de 37 M€.

Le CESER est favorable à l'augmentation du budget sur ce projet qu'il approuve et souhaite que la Région augmente son offre de circulations lorsque la ligne sera ouverte.

- **Études générales de modernisation**

Le budget alloué à cette étude générale est augmenté, de 1,2 M€ à 3,388 M€, afin de financer des études visant à préparer le prochain CPER, **en particulier sur la modernisation de la ligne ferroviaire Lure-Épinal.**

- **Pérennisation de la ligne Andelot-La Cluse**

Au vu des travaux urgents de régénération nécessaires pour continuer à assurer les circulations sur cette ligne, le budget alloué à cette opération est augmenté, passant de 6 M€ à 7,6 M€.

Des premiers travaux de remplacement de traverses ont été réalisés à l'automne 2017 et à l'automne 2018. Les autres travaux seront réalisés en 2020.

Le CESER regrette qu'il ne s'agisse que d'une simple régénération et non d'une modernisation. Cette opération relève plus de la maintenance dédiée normalement au gestionnaire d'infrastructure plutôt qu'à la Région.

- **Pérennisation de la ligne "Épinal-Lure"**

Les travaux, estimés à un montant de 5,2 M€ seraient réalisés de 2019 à 2021 dans le cadre de ce CPER.

L'investissement pour une durée de 5 ans est une vision à court terme. Il serait plus pertinent d'investir pour un long terme. D'autre part, sur ces sujets interrégionaux, il conviendrait de saisir le CESER des régions voisines, en l'occurrence Grand Est pour connaître leur position.

Volet numérique, développement des usages

La nouvelle architecture correspond à la préfiguration des grandes thématiques qui doit servir de fil conducteur à l'État et à la région dans le **cadre du renouvellement de la SCORAN.**

Les modifications concernent principalement une harmonisation des libellés des actions ou de structures à l'échelle Bourgogne-Franche-Comté qui n'appellent pas d'observation particulière.

Vote du CESER sur l'avis : adopté à l'unanimité.

Déclaration de Françoise Bévalot, au nom de la COMUE BFC

Je souhaite attirer l'attention sur le redéploiement de crédits État en faveur d'un projet ambitieux du volet "Enseignement supérieur et Recherche", projet de **Maison universitaire de l'éducation** sur lequel nous aurons l'occasion de travailler.

Aujourd'hui, je tiens simplement à dire qu'il serait réducteur de considérer ce projet comme un seul projet immobilier. Le volet immobilier n'est qu'un aspect de ce projet dédié à l'innovation pédagogique (cf. mon intervention sur les OB).

Porté par un large partenariat, ce projet fédère les compétences et les expertises présentes en Bourgogne-Franche-Comté pour répondre aux enjeux de l'innovation pédagogique. Ouvert sur la BFC, il inclut une réelle prise en compte de la place de la formation dans les projets de territoires et a pour vocation d'associer acteurs scientifiques, académiques et socioéconomiques.

Déclaration de Cédric Journeau, au nom de la FNAUT

Le 15/11/2018, le Conseil régional de BFC mettra au vote un 2^e avenant du Contrat de Plan État-Région 2015-2020. La FNAUT BFC souhaite apporter des précisions sur les modifications qui vont en découler.

La réouverture de Belfort-Delle et l'augmentation des crédits destinés à l'accessibilité des gares, en particulier à Dijon, sont de très bonnes nouvelles. L'échéance est proche (2025) pour réaliser le Schéma d'accessibilité et le travail à accomplir reste important. De même, la prise en compte de la régénération (espérons modernisation) de la ligne des Horlogers est un autre point positif pour développer les liens transfrontaliers entre la région et la Suisse. Attention à ne pas oublier les autres liaisons tels que Vallorbe-Pontarlier.

Cependant, cet avenant porte principalement sur le volet ferroviaire du CPER et cela interroge la FNAUT sur la tendance actuelle d'ignorer la part du mode ferré dans la transition énergétique. L'absence de volonté politique et le désintérêt de la SNCF, de l'État ou de la Région pour ce mode sont autant de coups manqués pour orienter la trajectoire de mobilité des citoyens de la voiture individuelle vers une mobilité plus écologique.

Dans le détail, il n'y a pas de modernisations mais de simples régénérations souvent faites parce que SNCF-Réseau ne veut plus s'occuper des lignes de proximité (Épinal-Lure, Paray-Lyon). Le bénéfice attendu par les usagers et indirectement par les opérateurs ferroviaires en est donc réduit. L'exemple de la ligne Paray-le-Monial - Lyon rentre typiquement dans cette logique : le changement complet de la voie (rail, traverses, ballast) aurait pu aboutir à une augmentation de la vitesse de la ligne sans dépenser un centime de plus. Il n'en est rien.

Autre exemple, la non électrification d'Auxerre-Laroche-Migennes est une mauvaise nouvelle pour les déplacements croissants entre la préfecture de l'Yonne et Paris, son centre de gravité prioritaire. Cette modernisation aurait eu pour effet de prolonger un certain nombre de trains de Laroche-Migennes vers Auxerre et donc d'éviter les changements de trains considérés comme néfastes à une mobilité du quotidien comme occasionnelle. Cette ligne n'est pas la plus adaptée pour l'expérimentation des trains H2.

D'autres lignes en BFC sont adaptés pour cette expérimentation.

Enfin, la non réalisation de voies d'évitement sur la ligne du Revermont (Besançon - Lons-le-Saunier) porte un coup supplémentaire à celle-ci et à ce territoire qui perdent en même temps la dernière liaison nationale (TGV). Le GSMR ne résoudra pas les problèmes de retard des trains venant de Belfort ou Lyon et ne dynamisera aucunement cette liaison.

Dans le Haut-Jura, l'effort consenti sur la ligne des hirondelles mérite d'être sérieusement amplifié pour pérenniser cette liaison pour les 30 à 40 ans à venir.

Quant à la VFCEA, le report de l'électrification n'augure rien de bon dans le transfert de camions vers le train sur un axe national Est-Ouest.