



« DECISION MODIFICATIVE N° 2 DU BUDGET 2009 DU CONSEIL REGIONAL DE BOURGOGNE »

AVIS

présenté par

Pierre-Yves du FOU

Rapporteur général du Budget

COMMISSION N° 6

Finances, synthèse et prospective, politiques contractuelles,
coopération interrégionale, relations européennes et internationales

SEANCE PLENIERE DU 24 SEPTEMBRE 2009

Conseil économique et social de Bourgogne
17, boulevard de la Trémouille - BP 1602 – 21035 Dijon cedex -Tél. 03 80 44 34 32 -Fax 03 80 44 33 09
e-mail : cesr@cr-bourgogne.fr www.cr-bourgogne.fr

LE CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL REGIONAL DE BOURGOGNE

VU

- ◆ Le code général des collectivités territoriales,
- ◆ La loi n° 92-125 du 6 février 1992 relative à l'administration territoriale de la République,
- ◆ Le rapport transmis le 11 septembre 2009 par Monsieur le Président du Conseil régional, relatif à la décision modificative n°2 du budget 2009 du Conseil régional de Bourgogne,
- ◆ L'avis de la Commission « Finances, synthèse et prospective, politiques contractuelles, coopération interrégionale, relations européennes et internationales ».

PREAMBULE

Le Président du Conseil régional a saisi le Conseil économique et social de Bourgogne¹ pour avis sur le projet de décision modificative n°2 (DM2) concernant l'exercice budgétaire 2009 de la Région.

OBSERVATIONS

Après examen du projet, le CESR relève l'importance exceptionnelle de cette DM2 qui présente des inscriptions budgétaires nouvelles d'un montant de 41,2 M€ en autorisations de programme et d'engagement (AP/AE), dont 40 M€ pour le seul projet de tramway de l'agglomération de Dijon. Il s'étonne de l'urgence de cette deuxième décision modificative qui ne s'explique pas par la nature des crédits inscrits (autorisations de programme sans crédit de paiement) et qui intervient trois semaines avant la DM3, dernière décision modificative de l'année.

Il relève que la décision de construction du tramway par la Communauté de l'agglomération dijonnaise, répond aux analyses et propositions du CESR adoptées dans différents avis concernant le SRIT², les transports urbains et le TER³. Elle constitue une réponse à la demande de l'Assemblée de développer l'offre régionale de transports collectifs, en particulier sur les aspects : développement durable, accessibilité, intermodalité (pôle gare, tram-train/TER, billetterie), mais également : capacité, fiabilité...

Cette décision est aussi de nature à contribuer au soutien des entreprises et de l'activité économique par le montant des investissements mis en jeu. Ces considérations justifient l'intervention de la Région. Le CESR a bien noté que le Conseil régional s'engage à ce que sa participation financière soit forfaitaire et non révisable. En conséquence, il n'est pas envisagé d'abondement en cas de dépassement de l'enveloppe prévisionnelle globale de l'opération.

Le CESR est cependant surpris de ne pas avoir trouvé cette ligne budgétaire inscrite au budget supplémentaire voire au budget primitif 2009, alors que le montant était déjà connu.

¹ CESR dans le texte.

² SRIT : schéma régional des infrastructures de transport.

³ TER : train express régional.

Concernant la restructuration du stade Gaston GERARD, le CESR note que la dépense inscrite ne relève pas du contrat d'agglomération de Dijon et que la vocation régionale de cet équipement n'est pas prouvée. Il espère que la participation financière de la collectivité à cet équipement ne sera plus révisée ni réactualisée à l'avenir, ce d'autant que d'autres équipements, tels que la piscine olympique, elle aussi inscrite au contrat d'agglomération, feront appel à un cofinancement régional.

CONCLUSION

Le CESR prend note que ces dépenses nouvelles seront exclusivement financées par l'emprunt. Ainsi le montant de la dette dépassera probablement 300 M€ au terme de l'exercice budgétaire 2009. Il rappelle que l'encours de cette dette était de 134 M€ en 2006, 181 M€ en 2007 et 250 M€ en 2008.

Conformément à ses observations exprimées à l'occasion de ses avis sur le document d'orientations budgétaires, le budget primitif et le budget supplémentaire 2009, qui alertaient le Conseil régional sur le risque d'effet ciseau entre l'évolution des dépenses toujours croissantes et des recettes incertaines, le CESR estime que la Région doit s'interroger sur l'urgence de procéder à des arbitrages budgétaires.

AVIS ADOPTE A L'UNANIMITE

EXPLICATIONS DE VOTE



Intervention d'André FOURCADE Au titre de la CFDT

La décision de construction du tramway dijonnais par la COMADI répond aux analyses et propositions du CESR adoptées dans différents avis concernant : le SRIT, les transports urbains et le TER. Elle constitue une réponse à notre demande de développement des transports collectifs votée par notre assemblée en particulier sur les aspects développement durable, accessibilité, intermodalité (pôle gare, tram-train, billetterie...) mais aussi capacité, fiabilité... Elle est aussi de nature à contribuer au soutien des entreprises et de l'activité économique par les montants mis en jeu.

En particulier le projet proposé et les engagements pris tels que le passage des deux lignes à la gare (dont un terminus), la compatibilité des matériels et équipements entre tram et train (rames, voies signalisations...), la tarification et la billetterie compatibles créent les conditions d'un développement de la capitale régionale et d'une synergie entre les différents moyens de transports collectifs – notamment le TER qui profitera de cette croissance.

Dans ces conditions, la CFDT approuve l'avis qui soutient cet engagement de la Région en faveur d'un grand équipement structurant pour la capitale régionale répondant à nos préoccupations et propositions ; pour l'avenir la CFDT s'interroge sur la compatibilité entre les ressources de la région, leur montant et leur évolution (ex : TIPP, reversements et dotation de l'Etat...) et la multiplication des sollicitations financières dont elle est l'objet, tant de la part des milieux économiques que des collectivités ou de l'Etat.

La CFDT votera donc l'avis proposé.

Intervention de Thierry GROSJEAN Au titre des associations de l'Environnement

Si l'on réfléchit de manière budgétaire, on doit se poser la question de la compatibilité de cet engagement avec l'équilibre du budget transports de la Région.

Or ce budget va s'ajouter aux engagements actuels et à venir de la Région pour la LGV Rhin Rhône, dont on ne connaît pas actuellement le coût global réel, alors que les Régions restent les principaux financeurs possibles bien que cet aménagement ne soit pas dans leurs missions. Il s'ajoutera aussi aux subventions à la route, au détriment des TER et inter-cités qui montent en puissance et correspondent aux vrais besoins.

Quel sera l'impact sur le taux d'imposition régional ? « Signez d'abord, on vous dira après combien vous paierez » nous demandent les thuriféraires de la LGV. Sans pouvoir intégrer les dépassements systématiques des coûts initiaux.

Théoriquement, l'objectif légal est d'obtenir un accord sur le plan de financement avant le lancement des enquêtes publiques (branches ouest et sud), circulaire ministérielle du 28 décembre 2000 et convention d'Aarhus. Le sens de l'intérêt public, c'est de tenir compte, dans le choix des grands projets structurants de l'aménagement durable du territoire, de l'ensemble de leurs retombées sociales, économiques, budgétaires et environnementales. Or il n'y a aucune étude sérieuse dans l'un ou l'autre de ces domaines !

Les priorités en matière de transports durables se croisent avec leur bilan carbone, leur impact sur l'environnement (en cours d'études) et leur utilité sociale. Le tramway est en cela un bon projet, prioritaire, comme le sont le contournement de Dijon, l'organisation du fret ferroviaire⁴ la VFCEA et la modernisation et optimisation de l'existant.

Celui de la LGV compromet gravement les capacités d'investissement de la Région dans ces domaines.

Les élus, acteurs sociaux et économiques qui donnent un avis favorable au projet LGV prennent de facto la responsabilité d'un engorgement des budgets des régions, des départements et des principales villes concernées. Ils prennent la responsabilité de fortes hausses des taxes locales : foncière, d'habitation... cela sans retour sur investissement.

Les difficultés budgétaires actuelles et durables des collectivités et des contribuables obligent à choisir : LGV RR ou tramway.

⁴ Combien d'équivalent camion la LGV RR permettra de transférer de la route sur le rail et quelle sera l'évolution d'ici 2020 du fret sur la route et sur le rail en Bourgogne ?



**Intervention de Michel MAILLET
Au titre de la CGT**

Ce projet d'avis recueille l'assentiment de notre groupe qui le votera. Nous formulerons simplement quelques remarques qui viendront compléter celles formulées par la commission 6.

Nous partageons tout à fait l'analyse faite quant à l'intérêt de la réalisation du tram-train dans l'agglomération dijonnaise, qui répond à la fois à un besoin fort de l'amélioration des transports dans un souci de préservation de l'environnement et à une meilleure réponse aux besoins dans et hors agglomération. Même si, dans un premier temps, il ne concerne que Dijon, son intérêt est aussi régional. En effet, viser, à terme, l'interconnexion de ce réseau avec les TER et la future gare de la branche Est du TGV Rhin/Rhône, répond bien aux exigences de transports collectifs non polluants et à la nécessité d'une continuité facilitant le service aux usagers. Et, de ce point de vue, il nous semble important que le Conseil régional soit à l'initiative d'une réflexion du même type sur les autres agglomérations de la Bourgogne où les problématiques de transports collectifs et de continuité du réseau sont posées. Je pense en particulier au raccordement de la ligne LGV Sud-Est à la ligne classique entre Mâcon-Loché et Mâcon-ville, comme c'est envisagé au Creusot-Montchanin dans le cadre du projet de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA).

Au même titre que le projet d'avis, nous nous interrogeons sur la méthode qui vise à présenter ce dossier à l'occasion d'une simple décision modificative, dont le montant est relativement important. Pourquoi cette contribution de la Région, en regard de son intérêt régional, ne figurait pas au BP et, de ce fait, aurait pu faire l'objet d'une réflexion plus poussée de notre Assemblée sur l'ensemble du volet transports collectifs du Conseil régional ? D'un point de vue budgétaire, cette nouvelle contribution régionale vient s'ajouter à un budget transport qui explose, car déjà très important en regard des engagements présents et à venir pour la LGV Rhin/Rhône. N'y avait-il pas là matière à débat, voire à faire des choix, notamment en regard du fort désengagement de l'Etat pour la réalisation de la LGV ?

Le projet d'avis souligne, à juste titre, que les déséquilibres budgétaires conduisent à un niveau d'emprunt important. En regard du débat en cours sur la réforme des collectivités territoriales, avec la suppression annoncée d'une part non négligeable de la taxe professionnelle, les budgets régionaux pour 2010 et les années suivantes vont poser de sérieux problèmes. Et nous redoutons, qu'en regard des obligations imposées par les compétences régionales transférées, les choix qui seront faits portent particulièrement sur le social et la réponse aux besoins de proximité des Bourguignons.

Pour terminer ces remarques, nous soutenons fermement l'interrogation formulée dans le projet d'avis à propos de la restructuration du stade Gaston Gérard, quant au caractère régional contestable de cet équipement.

**Intervention de Gérard MOTTET
au titre des organismes culturels (patrimoine)**

Je tiens, en tant qu'habitant du département de l'Yonne, à intervenir dans ce débat sur la grande vitesse ferroviaire en Bourgogne comme je l'ai fait lors de l'assemblée générale de la CCI de l'Yonne par l'intermédiaire de notre collègue Christine DRUART qui a bien voulu transmettre lors de cette assemblée le texte suivant que je réitère aujourd'hui :

« La suppression quasi-totale annoncée, sans aucune concertation avec les forces économiques de l'Yonne, du TGV Yonne Méditerranée est une très mauvaise nouvelle pour notre département.

Empêcher les icaunais d'accéder à la Grande Vitesse Ferroviaire serait couper ceux-ci de la France et de l'espace européen et les ramener par la seule circulation TER au XIXème siècle et au tracé des lignes du Second Empire. Ce serait priver les chefs d'entreprises, dans un contexte de crise où il faut pouvoir agir rapidement, de la possibilité, comme ils le font d'ailleurs beaucoup déjà, d'effectuer un aller retour par TGV dans la journée pour accéder aux entreprises et à la vie économique des Régions Rhône-Alpes, Provence Côte d'Azur et Languedoc Roussillon, mais aussi de la Suisse, de l'Espagne et de l'Italie.

Réduire, comme il en est question furtivement, ce TGV Yonne à une seule circulation de week-end, c'est n'avoir de celui-ci qu'une vision de loisirs et donc oublier complètement la vie économique de notre département.

Il faut, au contraire, mettre en place un TGV Yonne Méditerranée à cadencement quotidien et ne pas réduire l'idée de cadencement aux seuls TER. Le département de l'Yonne doit être intégré dans la Grande Vitesse ferroviaire pour son économie et non pas être réduit à fournir de la main d'œuvre quotidienne par le cadencement TER à la région parisienne.

C'est l'avenir même de l'économie icaunaise qui est en jeu. »

D'une manière plus générale il convient, dans l'intérêt même des échanges, de mieux articuler TGV et TER, et de développer ce que l'on appelle déjà les TER/GV.

Il faut pour cela que l'Etat et la SNCF assument pleinement leurs responsabilités en ce qui concerne la Grande Vitesse ferroviaire, les Régions ayant déjà bien assez de la lourde charge financière et organisationnelle des TER.