



# « LES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN BOURGOGNE »

AUTOSAISINE

Synthèse

présentée par

André FOURCADE et Michel BERNARD

COMMISSION N°3

« Infrastructures de transport, Environnement, Energies »

Annick WAMBST  
Chargée d'études

SEANCE PLENIERE DU 18 OCTOBRE 2006

- **Les projets de transports et d'infrastructures de transport recouvrent des enjeux considérables :**

Les projets d'infrastructures sont extrêmement coûteux et représentent des **budgets colossaux** : près de la moitié du budget de la Région (fonctionnement et investissement) n'est-il pas, par exemple, destiné à financer les transports ? Les transports et leurs infrastructures ont des **répercussions conséquentes sur l'environnement**. Ils se réalisent **sur le long terme** et désormais systématiquement **dans le cadre de larges partenariats**. Enfin, la question des transports doit être considérée **à différentes échelles** : les grands axes structurants, les grands flux de déplacements dépassent les frontières. **Quelle marge de manœuvre reste-t-il alors au niveau régional** pour mener une politique des transports et influencer sur les décisions qui déterminent son développement ?

- **La Bourgogne se situe au carrefour d'importantes infrastructures de transport**

**Traversée par d'importantes infrastructures de transports**, la Bourgogne occupe une position stratégique. Elle constitue un lieu de passage obligé entre la région parisienne, le Nord et l'Est de la France d'une part, la vallée du Rhône et la Méditerranée d'autre part.

- En matière de **réseau routier**, la région dispose en effet de 8 autoroutes sur 660 km et de 3 000 km de routes parmi lesquelles on compte 2 grands axes de routes nationales.
- Son **réseau ferroviaire** est dense et la SNCF exploite 1 512 km d'infrastructures dont 298 km sont des lignes à grande vitesse. Au niveau du transport ferroviaire de marchandises, la région SNCF de Dijon correspond à un carrefour d'axes de communications majeurs avec la Magistrale ECO-FRET reliant Londres à Barcelone.
- La région dispose d'un **réseau de voies navigables** parmi les plus développées de France, avec une longueur de plus de 1 000 km de canaux et rivières navigables. C'est essentiellement l'axe Rhône-Saône qui accueille, sur 155 km, les bateaux à grand gabarit.

**Le contexte actuel est incertain** et cela du fait :

- de **facteurs économiques** : évolution du coût de l'énergie, des modes de production, restructuration du secteur des transports...
- des **évolutions de la réglementation**. En application des nouvelles lois de décentralisation, les collectivités se voient attribuer de nouvelles compétences ;
- des **innovations technologiques** ;
- des **changements des modes de vie** et comportements des consommateurs.

## **Des caractéristiques bourguignonnes qui posent problème**

- La Bourgogne est **une région de fort transit**, mais, s'il est intéressant pour une région de disposer d'infrastructures de transport, il ne l'est pas d'être traversé de plus en plus vite. **Etre une zone de passage présente surtout des inconvénients** pour les zones traversées : nuisances, pollutions, encombrements, sans compter les coûts d'entretien des infrastructures routières.

- **L'hégémonie de la route atteint désormais ses limites**

En France aujourd'hui, plus des deux tiers du trafic intérieur de marchandises et 90 % du trafic intérieur de voyageurs sont acheminés par la route, dont 85 % en voitures particulières. Le mode routier s'est imposé très largement. Mais il conduit à :

- une saturation des axes routiers et autoroutiers ;
- des encombrements aux abords et dans les villes ;

- une artificialisation des espaces périurbains

- **Le fret ferroviaire est en recul** et ne représente plus que 12 % des transports terrestres en France en 2004. Le Plan FRET pose problème dans la mesure où les décisions impliquent des suppressions de sillons parmi les moins rentables et des hausses tarifaires dans le but d'un retour à l'équilibre financier. Le réseau ferroviaire se dégrade, en particulier les petites lignes d'intérêt régional.

- **Le réseau des voies navigables de Bourgogne** est de nature très hétérogène, à la fois en capacité et en fréquentation. Les canaux à petit gabarit souffrent d'un déficit chronique d'entretien. Ils sont utilisés essentiellement de nos jours pour la navigation de plaisance.

- Des axes à grand gabarit permettant le transport de fret n'existent que sur une fraction réduite du réseau. Enfin, **certaines zones** de Bourgogne **sont mal desservies** ; la traversée Est Ouest reste problématique.

## Les propositions du CESR

- **En termes de démarche**

### 1. Adopter une approche "multi-scalaire" des transports

Aborder la question des transports dans une approche multi scalaire, c'est se situer à différentes échelles, interdépendantes les unes des autres. Chacune a sa pertinence et **doit être pensée en cohérence avec les autres niveaux** :

Certains projets se conçoivent d'abord **au plan international**. D'autres se traitent en priorité à **l'échelle nationale**. C'est **au niveau régional** que peuvent s'analyser les besoins de transport et s'élaborer les priorités en lien avec les intercommunalités et les Pays. Les problèmes spécifiques, comme la desserte du Morvan, de la Nièvre ne peuvent se traiter véritablement qu'à cette échelle.

Mais l'organisation des services ne coïncide pas toujours avec les découpages administratifs. Certains projets sont à traiter **au niveau interrégional**. Il en est ainsi de la LGV Rhin- Rhône.

**Il faut rechercher la continuité et la complémentarité** entre les différents échelons, entre les transports internationaux et les transports de proximité qui constituent la majorité des déplacements, aussi bien fret que voyageurs.

### 2. Intégrer les contraintes environnementales

Il faut adapter le transport aux besoins, au temps et à la distance, favoriser les transports les moins polluants et les plus économes en énergie et en espace et surtout favoriser le report modal

### 3. Affirmer le rôle de la Région et améliorer la coordination entre les Autorités Organisatrices de Transports (AOT)

Les collectivités territoriales sont amenées à assurer des responsabilités de plus en plus élargies en matière de transport. Régions, Départements et intercommunalités participent désormais au financement des lignes ferroviaires à grande vitesse, des routes, aéroports et bientôt aussi des canaux. **La Région doit désormais s'affirmer comme coordinateur en matière de transport.**

- **En termes opérationnels**

#### **4. Développer l'intermodalité et la complémentarité entre les transports**

- Les transports ne sont pas forcément concurrentiels entre eux et il convient la plupart du temps de **faire jouer la complémentarité** entre les différents modes de transport. Le rail, la route et les voies d'eau doivent être utilisés en fonction de leurs créneaux de pertinence.

- Au niveau des transports de voyageurs, en particulier les personnes à mobilité réduite, il faut **améliorer l'accès aux gares et entre les différents modes de transport individuels et collectifs**. Il convient aussi d'étudier la **mise en place**, près des gares, **d'aires de stationnements** gratuits ou inclus dans le prix du transport et d'une billettique adaptée.

- Dans les espaces moins densément peuplés, les Régions, en collaboration avec les collectivités locales concernées, peuvent avoir des politiques d'encouragement à la mise sur pied de **services de transport à la demande**.

#### **5. Accélérer le développement du trafic par voies d'eau**

Ce type de transport qui semblait tombé en désuétude, reprend à nouveau sens et utilité et représente un transport d'avenir. Par les voies d'eau, grands et petits gabarits, **la Bourgogne** dispose d'un accès aux ports du Havre et de Marseille et au-delà aux grands ports du Nord de l'Europe et à ses marchés internationaux. La Bourgogne peut constituer un **hinterland de ces grands ports**. Il y a lieu de créer les conditions de cet essor, en soutenant l'acquisition de nouveaux bateaux et la création de structures d'entretien.

#### **6. Appuyer le développement et l'amélioration des transports ferroviaires**

- **Il faut redynamiser le fret ferroviaire**. La Bourgogne pourrait encourager l'initiative de certains trafics ferroviaires : transport de déchets, trains de conteneurs directs. Il est intéressant pour la Région et ses habitants de conserver ses petites lignes et ses gares bois (qu'elle a d'ailleurs contribué à financer) en favorisant la **création d'opérateurs de proximité** qui noueraient des contrats de partenariat avec la SNCF.

- **Concernant les TER** : il faut poursuivre le développement et l'amélioration de la qualité des trains, assurer des liaisons dans toute la Bourgogne, en confortant les relations avec les régions voisines.

- Enfin, il faut développer les compatibilités entre le fret et le transport de voyageurs, notamment dans les espaces ruraux, afin de partager les coûts de l'entretien des infrastructures.

#### **7. Tirer davantage parti des flux transitant par la Bourgogne**

Il s'agit de passer **d'une Bourgogne "carrefour d'infrastructures de transport", à une Bourgogne, "tête de réseau"**. Les collectivités territoriales traversées par des infrastructures et/ou des flux de trafic importants pourraient en tirer parti au mieux. Le CESR propose :

- **Le développement de plates-formes logistiques**. Ces projets nécessitent un espace conséquent. Pour cela, les collectivités concernées doivent mettre en œuvre une politique d'importantes réserves foncières. La création de **parkings sécurisés** et aires de services représentent des services appréciés par les transporteurs routiers.

- **Des péages pour les poids lourds : appliquer la "vérité des coûts"** Pour que les territoires traversés par les flux routiers bénéficient des retombées économiques, il est aussi possible de faire payer aux utilisateurs l'ensemble des infrastructures routières et autoroutières au profit des collectivités.

#### **8. Réaménager les déplacements urbains**

- Au niveau de la gestion des transports urbains, il faut aménager les villes **en prenant en compte les problématiques de déplacement**. Dans son rapport sur les transports urbains de voyageurs et de marchandises<sup>1</sup>, le CESR de Bourgogne avait formulé des propositions. Elles portaient notamment sur l'utilisation des outils d'aménagement urbain pour garantir la cohérence des actions menées sur les territoires.

---

<sup>1</sup> Avis du CESR de Bourgogne sur "Les transports urbains en Bourgogne" 3 mars 2003 rapporteur Simon GRAPIN

- Le transport urbain de marchandises représente une **importante source de pollution** et de nuisances dans les villes. Des espaces logistiques urbains peuvent être développés. Ils permettent la réorganisation de la livraison de marchandises en ville.

- Enfin, il faut reconsidérer la place de chacun des modes de transports dans la ville : piétons, automobiles, vélos, autobus...

- **Les priorités du CESR :**

Les auditions et les travaux du CESR ont permis de **définir des priorités** qui font l'objet d'un large consensus. Ces projets doivent impérativement être réalisés dès que possible.

- **La VFCEA** (Voie ferrée Centre Europe Atlantique) transversale Est-Ouest reliant Nantes à Lyon ou Mulhouse. Pour cela, il faut électrifier le tronçon Nevers-Chagny dans le prolongement des travaux réalisés par les régions Centre et Pays de Loire
- **La poursuite de la RCEA** (Route Centre Europe Atlantique) à 2 fois 2 voies branche Nord (à partir de Chalon) et branche Sud (à partir de Mâcon).
- **La poursuite de l'autoroute A 77** vers Clermont et Lyon au Sud de Nevers.
- **La ligne TGV Rhin Rhône**, branche EST, de bout en bout, en lien avec les régions Franche-Comté et Alsace.

- **Mais le CESR s'interroge**

Nos travaux ont permis de clarifier les enjeux majeurs et de préciser certaines problématiques. **D'autres débats restent à poursuivre** au sein de notre assemblée consultative afin de contribuer à éclairer les choix et les décisions. Quelques questions ont été identifiées :

- **L'aéroport régional de Dijon Bourgogne.** Après la décision des collectivités territoriales de soutenir le projet Renaissance, quel devenir du à l'évolution de la mixité militaire et civile de cette plate-forme ?

- **Les TGV :**

- l'amélioration des lignes existantes (lignes à 200km/h) peut-elle remplacer la réalisation d'une ligne grande vitesse (LGV) ?
- après l'engagement de la branche Est du TGV Rhin Rhône, quelle branche est désormais prioritaire : la branche Sud, vers la région lyonnaise ? La branche Ouest vers la région parisienne ?
- la branche sud doit-elle être uniquement fret ou bien mixte fret voyageur?

- **Les voies navigables:**

- Faut-il étudier la liaison Nord-Sud (canal Saône-Moselle...) ou valoriser nos 2 Hinterlands : Méditerranée (Marseille) et Mer du Nord-Atlantique (canal Seine Nord Europe) (Le Havre) ?

On assiste à un changement de la société qui, après avoir accepté **une situation qu'elle pensait inéluctable, la juge actuellement intolérable**. Pour le CESR, une volonté politique forte peut infléchir une situation. Pour preuve, la réussite du TER à partir du moment où la collectivité en a assuré la gestion. On peut également citer l'exemple des progrès réalisés en matière de sécurité routière dans un contexte, pourtant, d'augmentation du trafic. Le nombre des accidents de la route est devenu peu à peu insupportable pour la population et des décisions radicales ont pu être prises et appliquées, ce qui a permis de changer la situation.

**Des changements plus radicaux** devront s'opérer sans doute dans les prochaines années en matière de transport, sous la pression des évolutions économiques, environnementales et sociétales.