



« LE SCHEMA REGIONAL DES INFRASTRUCTURES ET DES TRANSPORTS » (S.R.I.T.)

AVIS

présenté par

Michel BERNARD

COMMISSION N° 3

« Infrastructures de transport, environnement, énergies »

SEANCE PLENIERE DU 20 JUIN 2007

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS	3
INTRODUCTION	4
1. LE PROJET DE SCHEMA REGIONAL DES INFRASTRUCTURES ET DES TRANSPORTS	5
1.1. UN DIAGNOSTIC	5
1.2. LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES DU SRIT	5
1.2.1. <i>Améliorer le cadre de vie et l'épanouissement des êtres humains en favorisant le développement des transports publics</i>	5
1.2.2. <i>Réduire la consommation énergétique et la pollution atmosphérique par le développement des modes alternatifs à la route</i>	5
1.2.3. <i>Répondre à la demande de mobilité dans le respect des engagements de Kyoto</i>	6
1.2.4. <i>Valoriser les atouts de la Bourgogne et favoriser l'accueil des entreprises</i>	6
1.2.5. <i>Favoriser une meilleure desserte des territoires et favoriser les liaisons interrégionales</i>	6
1.2.6. <i>Développer l'accès à l'international et la coopération interrégionale</i>	7
1.3. UNE EVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET UN SUIVI	7
1.3.1. <i>Une évaluation environnementale</i>	7
1.3.2. <i>Un dispositif de suivi-évaluation du SRIT</i>	7
2. LES PRECONISATIONS DU CESR	8
2.1. L'AVIS DU CESR SUR « LES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN BOURGOGNE »	8
2.2. AVIS DU CESR SUR LE PROJET DE SRIT	9
2.2.1. <i>Sur le diagnostic élaboré dans ce schéma</i>	9
2.2.2. <i>Concernant les axes stratégiques et les fiches actions</i>	10
2.2.3. <i>Sur l'évaluation environnementale</i>	11
2.2.4. <i>Concernant le dispositif de suivi</i>	12
2.2.5. <i>Quelques propositions du CESR devraient figurer dans le SRIT</i>	12
CONCLUSION	13

REMERCIEMENTS

Le CESR remercie Monsieur François PATRIAT, président du Conseil régional et ses élus en charge des transports pour la qualité de la collaboration qui a pu s'instaurer avec notre assemblée au travers notamment de la commission « Transports ferroviaires et infrastructures de communication » du Conseil régional.

Il remercie également les personnels du service « Transports et communications » du Conseil régional pour la grande disponibilité dont ils ont fait preuve envers les conseillers de la commission n°3 « Infrastructures de transports, environnement, énergies » et les services du CESR.

Les membres du CESR ont particulièrement apprécié les possibilités d'échanges en amont de ce schéma, qui lui ont permis d'élaborer un travail de fond dans le cadre d'une autosaisine sur « les transports et infrastructures de transports ». Cet avis a été adopté par le CESR le 18 octobre 2006 et a servi de référence et de base pour le présent avis.

INTRODUCTION

Les transports sont actuellement au centre de bien des débats : traités dans le cadre des CPER, ils font aussi l'objet de nombreux programmes et conventions, parmi lesquels, notamment, la convention TER, -signée entre la SNCF et le Conseil régional-. Le Schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT) s'inscrit dans le cadre de la rénovation des politiques publiques régionales et plus particulièrement dans celui des transferts de compétences vers les collectivités territoriales.

La visée d'un schéma régional consiste à réaliser une évaluation de l'existant et à déboucher sur une vision globale prospective à long terme. Cet outil sert ainsi de « colonne vertébrale » aux différentes actions mises en place à court terme sur le territoire régional et tend à garantir leur cohérence.

Le Conseil régional a élaboré ce schéma en faisant le choix de s'appuyer sur les différents partenaires de la Région. Il a ainsi constitué des groupes de travail techniques qui ont réalisé un bilan partagé du secteur des transports en Bourgogne.

Le CESR, pour sa part, s'est saisi très en amont de la question des transports en Bourgogne et a pu ainsi apporter sa contribution dans un avis en autosaisine sur « les transports et infrastructures de transport en Bourgogne », adopté en assemblée plénière le 18 octobre 2006. Cette réalisation a favorisé le recueil d'informations précises et concrètes sur la question, permettant aujourd'hui au CESR d'apporter un avis.

1. LE PROJET DE SCHEMA REGIONAL DES INFRASTRUCTURES ET DES TRANSPORTS

1.1. UN DIAGNOSTIC

Dans une première partie, ce projet de schéma analyse le contexte bourguignon et les principales caractéristiques de la région : géographiques, économiques et environnementales. Il aborde chacun des modes de transport, leurs infrastructures et leur cohérence.

Il constate un report modal limité en matière de fret, la part du ferroviaire représentant moins de 10 % du trafic de marchandises en Bourgogne et celle par voie d'eau de l'ordre de 4 %. Pour le transport de voyageurs, l'automobile assure autour de 90 % des déplacements, en augmentation régulière.

Les orientations de ce schéma visent à répondre simultanément et à concilier les trois logiques qui sous-tendent le système des transports : le développement économique, l'aménagement du territoire et le développement durable.

1.2. LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES DU SRIT

Six grands axes stratégiques sont déclinés en 18 fiches actions. A chaque axe stratégique sont reliées des fiches actions visant à concrétiser les outils et moyens à mettre en place en Bourgogne.

1.2.1. Améliorer le cadre de vie et l'épanouissement des êtres humains en favorisant le développement des transports publics

L'organisation de notre société autour d'un développement quasi exclusif de l'automobile entraîne des conséquences sur la qualité de vie des habitants et notamment :

- l'exclusion de certaines couches de la population de l'accès aux services essentiels à toute vie en communauté ;
- la multiplication des nuisances supportées par les populations riveraines des voies de circulation.

Les fiches actions visent à :

- développer les transports de proximité,
- mettre en accessibilité les services TER,
- développer l'intermodalité voyageurs,
- optimiser l'utilisation du réseau autoroutier.

1.2.2. Réduire la consommation énergétique et la pollution atmosphérique par le développement des modes alternatifs à la route

Entre 1998 et 2002, la production de gaz à effet de serre due aux transports a progressé de 8 % en Bourgogne. Si globalement les émissions ont été réduites de 8 %, elles l'auraient été de 14 % si celles dues aux transports avaient été stabilisées.

Il convient donc :

- d'améliorer la performance de l'offre ferroviaire,
- de favoriser le développement du transport de marchandises par voie d'eau.

1.2.3. Répondre à la demande de mobilité dans le respect des engagements de Kyoto

La mobilité reste indispensable à la satisfaction des besoins individuels et collectifs des personnes et des entreprises. Sa satisfaction doit se réaliser dans le cadre d'un développement durable, préservant les ressources et le cadre de vie des générations futures.

Les fiches actions préconisent de :

- soutenir la mise en place de plans de déplacements d'entreprises (PDE),
- favoriser l'utilisation des modes doux,
- développer l'utilisation des biocarburants,
- concevoir un aménagement différent des rocade.

1.2.4. Valoriser les atouts de la Bourgogne et favoriser l'accueil des entreprises

La position de la Bourgogne au carrefour de grandes infrastructures de transport entre de grandes régions économiques constitue à la fois une force et une faiblesse. Les activités logistiques ne sont pas à la hauteur des potentialités offertes par cette situation et le tourisme reste un tourisme de passage malgré le patrimoine remarquable et la renommée de la région.

Les fiches actions visent à :

- expérimenter le transfert des canaux et développer le tourisme fluvial ainsi que les véloroutes,
- promouvoir le développement de la logistique sur les sites intermodaux,
- aménager une grande transversale ferroviaire, la voie ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA).

1.2.5. Favoriser une meilleure desserte des territoires et favoriser les liaisons interrégionales

Le maillage des infrastructures et la géographie favorisent les grands courants de circulation Nord-Sud au détriment des relations interbassins. La zone centrale de la Bourgogne demeure enclavée.

Les actions proposées :

- améliorer les liaisons ferroviaires transversales,
- achever le réseau routier structurant.

1.2.6. Développer l'accès à l'international et la coopération interrégionale

La Bourgogne est une région moyenne qui, pour exister au niveau européen, doit coordonner ses efforts et mutualiser ses équipements avec les régions voisines. Ces coopérations doivent être également développées au niveau des transports.

Pour cela, le schéma préconise :

- de renforcer la coopération interrégionale dans l'organisation des TER I,
- de placer la capitale régionale au cœur du réseau à grande vitesse,
- d'assurer la desserte aérienne de la région.

1.3. UNE EVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET UN SUIVI

1.3.1. Une évaluation environnementale

Le projet de SRIT a été soumis à la concertation préalable des différents partenaires (Etat, principales collectivités territoriales, CESR et CRCI). Il a également fait l'objet d'une évaluation environnementale réalisée par un cabinet spécialisé.

Cette évaluation a été **quantitative**, portant sur la consommation énergétique et les émissions de polluants des modes de transport en Bourgogne. Elle met en évidence la situation actuelle et élabore une projection pour 2015. Dans cette perspective, la consommation énergétique totale liée au transport des personnes progresse de 2.6 % entre 2004 et 2015, et ce, malgré des améliorations de la consommation unitaire des véhicules. La consommation due au trafic routier progresse quant à elle de 13 % durant cette période.

L'évaluation a aussi été **qualitative**, s'intéressant alors aux risques d'effets pervers de certaines actions propres au SRIT. A ce titre, le cabinet préconise de prendre des précautions pour la mise en œuvre de certaines actions, comme le développement de la logistique sur les sites intermodaux, l'aménagement des rocade ou le développement du transport de marchandises par voie d'eau...

1.3.2. Un dispositif de suivi-évaluation du SRIT

Un dispositif de suivi sera mis en place et comprendra :

- des indicateurs relatifs à la mise en œuvre des actions du SRIT (comme, par exemple, le nombre de rames accessibles aux personnes à mobilité réduite ou le nombre de gares intermodales),
- et d'autres, relatifs à leurs effets sur les déplacements et l'environnement (nombre de voyageurs/km transportés sur le réseau...).

Des objectifs ont été fixés, tel le doublement de la fréquentation TER ou l'aménagement de pôles d'échanges voyageurs...

2. LES PRECONISATIONS DU CESR

2.1. L'AVIS DU CESR SUR « LES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN BOURGOGNE »

L'avis du CESR sur « les transports et infrastructures de transport en Bourgogne » a été présenté et adopté en assemblée plénière le 18 octobre 2006.

- Il a relevé les **nombreuses incertitudes** qui pèsent sur ce secteur : incertitudes sur le coût des énergies, sur l'évolution des modes de production, des financements, mais aussi de la réglementation, des nouvelles technologies et enfin des modes de vie. Ces incertitudes concernent aussi bien l'amplitude que la vitesse de ces changements.
- Il a soulevé **les problèmes** liés à la situation géographique de la Bourgogne, vaste région peu peuplée et traversée par de grands axes de communication, essentiellement dans le sens Nord-Sud, mais ne bénéficiant pas pour autant des retombées économiques en lien avec l'importance du trafic.

Les difficultés d'accessibilité ont été relevées dans certains points du territoire, en particulier pour certaines catégories de population. **L'hégémonie du mode routier** a été notée avec ses répercussions comme la saturation de certains axes, l'encombrement aux abords et dans les villes...

Le CESR a constaté le recul du fret ferroviaire en lien avec une dégradation du réseau ferré. Il a considéré les voies d'eau, la sous-exploitation du fret fluvial et déploré le déficit d'entretien des canaux à faible gabarit.

- Il a repéré **les enjeux majeurs** que représentent les transports et infrastructures pour notre région : enjeux économiques, d'aménagement du territoire et enjeux environnementaux.
- Il a émis **8 préconisations** :

En termes de démarche

1. Adopter une approche "multi-scalaire" des transports : se situer à différentes échelles, interdépendantes les unes des autres, mais pensées en cohérence avec les autres niveaux. **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).

En termes opérationnels

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

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

6. Appuyer le développement et l'amélioration des transports ferroviaires TER et fret.

7. Tirer davantage parti des flux transitant par la Bourgogne en passant d'une Bourgogne « carrefour d'infrastructures de transport » à une Bourgogne « tête de réseau » en développant les plates-formes logistiques et en instaurant des péages pour les poids lourds.

8. Réaménager les déplacements urbains en prenant en compte les problématiques de déplacement.

- Il a affirmé **des priorités** faisant l'objet d'un large consensus au sein de l'assemblée, projets qui doivent impérativement être réalisés dès que possible :
 - **l'électrification de la VFCEA** (Voie ferrée Centre Europe Atlantique),
 - **la poursuite de la RCEA** (Route Centre Europe Atlantique),
 - **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.
- Il a considéré que certains points devaient encore **faire l'objet d'un débat** au sein de l'assemblée. C'est le cas de la question de l'avenir de l'aéroport Dijon Bourgogne, de la poursuite des lignes ferroviaires à grande vitesse (en particulier de la branche Sud de la LGV Rhin Rhône), de l'opportunité d'une liaison navigable Nord Sud.

2.2. AVIS DU CESR SUR LE PROJET DE SRIT

2.2.1. Sur le diagnostic élaboré dans ce schéma

Le CESR partage globalement le constat effectué. Il souligne plusieurs caractéristiques qui vont fortement peser sur ce secteur :

- le vieillissement de la population : besoin accru de services de proximité, difficultés liées à l'isolement dans les zones rurales...
- les jeunes qui souhaitent accéder à un premier emploi ne disposent pas de moyens de se déplacer,
- la poursuite de l'étalement urbain qui génère des besoins de transport.

Sous la pression de la nécessité (coût et raréfaction du carburant), le CESR estime que des évolutions en matière de transport risquent de s'imposer rapidement et doivent être anticipées au plus vite.

2.2.2. Concernant les axes stratégiques et les fiches actions

➤ Le CESR partage plusieurs axes stratégiques qui rejoignent les propositions et les priorités émises dans le schéma, notamment celles visant à :

- développer l'intermodalité (fiche 1.3). Le CESR souligne l'importance du travail qui reste à réaliser. La Bourgogne accuse un retard sur ce point par rapport à d'autres régions. Seule la gare de Nevers est actuellement intermodale ;
- favoriser le développement du transport de marchandises par voie d'eau (fiche 2.2.), pour aller vers un rééquilibrage des modes de transport des marchandises ;
- favoriser l'utilisation des modes doux (fiche 3.2.).

➤ Concernant les études préalables à la **création d'une liaison nouvelle à grand gabarit entre la Saône et la Moselle** (fiche 2.2.), le CESR avait indiqué -dans son avis sur les transports et infrastructures de transports¹- que la Bourgogne dispose de 2 Hinterlands lui donnant accès aux grandes façades maritimes Mer du Nord et Méditerranée. La Bourgogne doit rapidement les développer.

➤ Dans la fiche « Aménager **les rocares** » (fiche 3.4), les enjeux semblent mal définis et, de ce fait, les modalités de réalisation manquent de clarté. Il faut noter combien les poids lourds en transit constituent une part importante du trafic routier. Un grand nombre empruntent les rocares autoroutières pour éviter les péages ; cette question doit être approfondie.

➤ La fiche action 4.1 indique la possibilité que se donne la Région **d'expérimenter la gestion des canaux**. Le CESR relève que, le cas échéant, celle-ci devrait être menée avec beaucoup de précautions étant donné le mauvais état général des canaux. Accepter une expérimentation ne doit pas induire automatiquement l'acceptation d'un transfert de compétences.

➤ Le CESR est en plein accord sur le choix de **promouvoir les plates-formes multimodales** (fiche 4.2) et sur la précision concernant le risque de multiplication de plates-formes « purement routières ». Il approuve la fiche 4.3 « aménager une grande transversale ferroviaire » qui figure également parmi les priorités exprimées dans l'avis du CESR.

➤ Concernant **les Lignes à Grande Vitesse** (Fiche 6.2. « Placer la capitale régionale au cœur du réseau à grande vitesse »). Bien que le SRIT prenne en compte la nécessité de poursuivre simultanément les études concernant les futures branches Ouest et Sud, **la question de la priorité entre elles reste ouverte**. La commission constate le risque que la branche Sud évite l'agglomération dijonnaise.

Il convient d'envisager :

- pour les passagers, d'améliorer les lignes existantes (notamment cadencement sur la liaison Dijon-Lyon),
- pour les marchandises, de moderniser la ligne de la Bresse, ce que le CESR avait préconisé.

➤ Concernant la fiche 6.3, il faut rappeler que **le mode aérien** doit être regardé comme complémentaire avec les autres modes de transport. Il convient en effet de renforcer l'accès aux grands aéroports internationaux tout en soutenant le projet « Renaissance ».

¹ « Les transports et infrastructures de transports en Bourgogne » 18 octobre 2006 - Rapporteurs : André FOURCADE et Michel BERNARD.

2.2.3. Sur l'évaluation environnementale

➤ Cette évaluation constitue **une avancée significative** que le CESR approuve. Mais il considère que ce projet de SRIT se situe encore trop dans le cadre du scénario tendanciel² et ne propose pas suffisamment d'évolutions significatives en matière de transport dans la région. Il en résulte un schéma d'adaptation plus qu'un schéma d'aménagement volontaire qui prépare l'avenir.

Un schéma est un outil prospectif devant permettre aux politiques d'anticiper les changements, il serait utile de prévoir des actions plus marquées. Il faut d'ailleurs noter qu'une modification a posteriori coûte en général (dans le domaine de la construction, de l'urbanisme...) finalement plus cher qu'un aménagement bien pensé dès le stade de la conception.

➤ Le CESR considère qu'il faudrait **davantage optimiser les transports** : éviter les circulations à vide, tendre à n'utiliser la route que pour les livraisons sur de petites distances (inférieures à 50 km) et les transports urgents. Il serait utile de favoriser la mise en place de modes de production et de consommation plus locaux.

➤ Par ailleurs, **le transport des matières dangereuses** doit faire l'objet d'une réflexion complémentaire et de mesures préventives³.

➤ Les transports génèrent **des déchets**. Il y a lieu de veiller à leur collecte sélective et de prendre en compte leur traitement parce qu'ils présentent un risque croissant pour l'environnement, la santé : huiles, piles, accumulateurs, solvants, pneus, batteries et amiante. Le Conseil régional, responsable du PREMEDI, doit indiquer comment il organise les filières de traitement de ces déchets industriels.

➤ Avant de recommander une utilisation massive des **agro carburants**, le CESR recommande d'examiner les conditions de leur production et **d'élaborer un bilan** énergétique (en sollicitant l'agence régionale ALTERRE).

➤ Le CESR relève **le problème du bruit** généré par les transports. La prise en compte de cette nuisance, mal supportée par les habitants, doit être intégrée dès la phase de conception des projets d'infrastructures de transports (choix de l'enrobé...).

➤ Les infrastructures de transport ont un impact sur la **biodiversité**, fragmentant les écosystèmes (prairies, zones humides, forêts...). Cette rupture entrave la circulation et la reproduction des espèces et constitue une menace pour la biodiversité.

La Région doit intégrer en amont des projets d'infrastructures, leur impact sur la biodiversité. Il faut ainsi passer d'une approche opportuniste (mesures dites compensatoires) à une approche planifiée et opposable, intégrant la nécessité de préserver les fonctionnalités des écosystèmes (corridors biologiques).

² Tel que présenté dans le tableau page 30 du SRIT « Les consommations d'énergie dans les transports à l'horizon 2020 » Source OREB.

³ Avis du CESR sur « le transport des marchandises dangereuses en Bourgogne » - Rapporteur Gilbert LABORDE 27 mars 2000

2.2.4. Concernant le dispositif de suivi

Le CESR considère tout l'intérêt d'un dispositif de suivi de ce schéma qui comprend des objectifs chiffrés concernant le TER et le fret fluvial. Les indicateurs mentionnés devront permettre de rendre compte de la réalité de sa mise en œuvre.

Le CESR considère cependant que plusieurs fiches actions restent encore trop générales dans leur formulation : des termes comme « optimiser » ou « améliorer » ne sont pas assez précis et il conviendrait de se fixer des objectifs quantifiables. Cette observation peut cependant être modulée par la mise en place de cette démarche de suivi.

Compte- tenu de la multiplicité des partenaires et financeurs, un calendrier prévisionnel de réalisation des actions n'a pas pu être établi, notamment pour la réalisation des infrastructures : RCEA, A77, VFCEA et TGV Rhin-Rhône dans sa totalité.

2.2.5. Quelques propositions du CESR devraient figurer dans le SRIT

➤ Le CESR a proposé des mesures plus contraignantes concernant notamment la circulation des poids lourds en transit. Il avait émis des propositions dans ce sens en préconisant l'instauration de **péages pour les poids lourds** lorsqu'ils traversent la région. Les autoroutes de France sont d'ailleurs, pour les poids lourds, parmi les moins chères d'Europe.

➤ Pour le CESR, ce schéma doit être réalisé **en lien avec le** Schéma régional d'aménagement du territoire (**SRADT**). Des modifications s'imposent en effet en matière **de politique foncière**, en particulier en zone périurbaine. Moins touchée que d'autres régions, la Bourgogne est cependant concernée par la pression urbaine en milieu rural -périurbain- induisant une artificialisation des sols, une aggravation des risques naturels (inondations, ressource en eau...), une contribution à l'effet de serre (rocodes), une destruction des paysages. La Région peut favoriser l'application de nouvelles dispositions pour la maîtrise foncière visant à la protection des espaces agricoles, forestiers et naturels périurbains en :

- exerçant un droit de préemption,
- instaurant des périmètres de protection.

➤ En matière de fret ferroviaire, et notamment pour le transport de déchets ou des trains de conteneurs, le CESR avait envisagé **la création d'opérateurs de proximité**. Cette démarche permettrait à la Région -et à ses habitants- de conserver ses lignes secondaires et, par exemple, ses gares bois (qu'elle a d'ailleurs contribué à financer).

CONCLUSION

La Région, comme d'autres collectivités territoriales, est désormais appelée à assurer des responsabilités de plus en plus élargies en matière de transport et d'infrastructures. Régions, Départements et intercommunalités participent au financement des lignes ferroviaires à grande vitesse, des routes, aéroports et bientôt aussi des canaux.

La réalisation du SRIT a amené le Conseil régional à réunir les différents partenaires du transport pour établir un diagnostic partagé et définir les premières orientations. Il lui faut maintenant **s'affirmer**, comme le CESR l'a d'ailleurs proposé dans son avis sur les transports, **comme coordinateur en matière de transport**.

Le CESR appelle la Région à manifester fortement ses priorités en matière de transport pour permettre leur réalisation rapide ainsi que la mise en œuvre des axes stratégiques définis dans ce schéma.

AVIS ADOPTE A L'UNANIMITE

EXPLICATIONS DE VOTE

Intervention de Gérard MOTTET
Personnalité qualifiée

Le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SR.I.T.) ainsi que le projet d'avis présenté par Michel BERNARD sont remarquables. Trois points nous semblent cependant devoir être soulignés :

- 1) S'agissant de la rivière Yonne, le projet de port fluvial de Gron est bien mentionné. Il ne faut cependant pas oublier que c'est l'ensemble de la rivière Yonne qu'il est envisagé de mettre au gabarit de 1500 T de Montceau à Migennes, avec 3 ports : Gron pour les conteneurs, Joigny pour les grains, Migennes pour les granulats de granite du Morvan acheminés jusqu'à ce port par voie ferrée. Mais il est vrai que les dispositions sont clairement prévues dans le CPER 2007-2013 (A4 – Rivière Yonne – pp 22-23).
- 2) Pour le projet de liaison fluviale Saône-Moselle, il convient que le CESR et les Bourguignons suivent de très près l'étude en cours commandée par le maire de Nancy, approuvée par le CESR de Rhône-Alpes, « L'Alliance des Rhodaniens », et inspirée du travail du laboratoire d'économie des Transports (L.E.T., C.N.R.S. et Université Lumière Lyon II, Président Jean-Claude LASSERRE et Pascal MARCHAND). Ce projet prévoit une mise en gabarit européen de classe IV, une barge, un pousseur, Saône, Canal de l'Est, Moselle à Neuves-Maisons. Il est fortement souhaité par l'ensemble des Mosellans.

Il est, d'autre part, plus conciliable avec les données hydro-climatiques et environnementales, que le grand projet « Rhin-Rhône » par la vallée du Doubs.

- 3) S'agissant des projets T.G.V. en Bourgogne, il convient particulièrement de sensibiliser les Dijonnais à leur extrême importance quant à l'avenir de leur carrefour ferroviaire. Darcy, en obtenant au XIXe siècle, la voie ferrée P.L.M. via Dijon et le tunnel de Blaisy-Bas, a redonné un essor certain à notre capitale régionale qui, en 1825, n'était guère plus peuplée qu'Autun (autour de 18.000 habitants).

Or, il est clair que le tracé TGV Paris-Lyon via l'Auxois et Mâcon-Loché a effacé le carrefour ferroviaire dijonnais, obligeant la ville de Dijon à une forte action pour obtenir une bretelle T.G.V. via Montbard.

Il convient donc que le CESR et les Dijonnais soient très attentifs au tracé de la branche Est du futur TGV Rhin-Rhône pour que Dijon demeure un carrefour ferroviaire, celui de la grande vitesse cette fois.

Il faut, de plus, que ce carrefour s'accompagne d'une réelle dynamique d'attraction économique, notamment pour la future « zone d'activité » de l'Est dijonnais.

Ces observations qui se veulent un apport au travail remarquable de la commission n° 3 et de son rapporteur étant proposées, nous voterons sans hésitation ce projet d'avis.



Intervention d'Alain JAILLARD au titre du Groupe CGT

La politique des transports est parvenue à un tournant dans la mesure où les besoins de déplacements des populations et des activités économiques, qui génèrent une croissance du trafic permanente, doivent être gérés en lien avec les enjeux industriels par la mise à disposition d'infrastructures et de transports performants.

Des changements sont intervenus sur le plan économique et dans le système de production : on assiste à un processus de délocalisation de l'industrie et au déclin de l'industrie lourde, grosse consommatrice de transport ferroviaire et fluvial, au profit d'une industrie plus dispersée sur le territoire, basée sur la sous-traitance, plus favorable au système de transport réputé le plus flexible, la route.

Dans le même temps de nouvelles exigences de l'opinion publique sont apparues à l'égard des questions d'environnement, d'aménagement, de développement et des enjeux énergétiques liés à la préservation des ressources fossiles et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Il n'est pas inutile de rappeler que le secteur des transports est le deuxième consommateur d'énergie avec 32 %, dont 67 % d'origine fossile.

C'est aussi le secteur le plus générateur de gaz à effet de serre (28 %).

93 % sont d'origine routière. Les camions, qui représentent 7 % du trafic, en émettent 26 %.

L'aérien, avec 4 %, est proportionnellement le plus polluant (1 % des flux).

Une politique de développement toujours plus importante du transport conduit notre société droit dans le mur.

Ce dont a besoin le développement durable c'est d'un changement radical de l'organisation de la production et de la politique des transports, notamment d'une réorientation des investissements en faveur de projets alternatifs à la route que constituent les modes de transport ferroviaire, maritime et fluvial.

Les transports relèvent de l'intérêt général et doivent être mis hors du champ des règles de concurrence. L'aménagement du territoire et la cohésion sociale, l'urbanisme, les choix d'implantations industrielles et commerciales, le développement durable et l'environnement, la préservation des ressources énergétiques supposent une cohérence et une maîtrise publique des transports.

Pour autant une politique de transport ne peut apporter, à elle seule, toutes les réponses. Il y a donc nécessité d'avoir une approche globale, transversale, cohérente avec les autres politiques. Les transports doivent s'inscrire dans une stratégie d'ensemble notamment en termes de politique industrielle et d'aménagement du territoire, d'urbanisme, d'environnement, de sécurité et d'emplois.

Pour en venir au projet d'avis :

Globalement la CGT partage le constat dont l'avis fait état, notamment en ce qui concerne le développement de l'intermodalité et de la complémentarité entre les transports, l'accélération du développement du trafic par voies d'eau et l'amélioration des transports ferroviaires et du périurbain.

De même, un certain nombre de priorités affichées : la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique avec l'électrification de la ligne Nevers-Chagny, la finalisation des 2 tronçons (Nord et Sud) de la RCEA, la poursuite de l'autoroute A77 et la ligne TGV Rhin-Rhône, bien que nous ne partagions pas l'idée du financement régional, la mise en place de plans de déplacements d'entreprise, favoriser le développement du transport de marchandises par voie d'eau, nous semblent bien refléter les exigences d'un développement équilibré des infrastructures de transports en Bourgogne.

Par contre nous sommes toujours opposés à l'arrivée d'opérateurs de proximité pour le fret ferroviaire et nous considérons que c'est une mauvaise réponse au vrai problème du développement de l'activité. Concernant le projet Renaissance, nous sommes très interrogatifs sur sa pertinence économique dont la démonstration n'a toujours pas été faite, l'ambition affichée du renforcement des dessertes avec les grands aéroports internationaux nous paraît être une vraie solution, qui s'inscrit bien dans le cadre du développement durable.

Enfin reste la question très importante des financements. Dans cette période de décentralisation à marche forcée où les transferts de compétences de l'Etat vers les collectivités sont loin d'être accompagnés des moyens financiers en adéquation, les marges de manœuvre budgétaires des uns et des autres deviennent de plus en plus contraintes, rendant difficile voire impossible la réalisation des projets inscrits dans le SRIT.

Sur un sujet aussi important que l'aménagement du territoire et des infrastructures de transport, l'Etat ne peut pas jouer « petit bras » et doit assumer pleinement son rôle de financeur et de garant de la cohésion nationale.

Le groupe CGT votera le projet d'avis.



Intervention d'André FOURCADE au titre de la CFDT

Sur la méthode

La CFDT tient à souligner la **qualité du travail engagé** sur ce sujet au CESR et avec le Conseil régional de Bourgogne.

En anticipant par son autosaisine, concrétisée par l'avis voté le 18 octobre par notre assemblée, **le CESR a pu peser sur les propositions du SRIT** dont nous débattons ici.

Ce travail de **concertation** entre le CESR et la Région a été **continu et multiforme** :

- La participation régulière de Jean-Marc ZAMBOTTO à la Commission transports de la Région a permis de suivre précisément l'avancement des travaux du SRIT, d'en débattre dans notre commission n° 3 en alimentant notre réflexion.
- L'avant-projet que nous a transmis la Région en mars intégrait déjà bon nombre des propositions de notre avis.
- Il a été examiné par le CESR qui a formulé différentes remarques et propositions.
- Le projet définitif a été enrichi sur plusieurs points suite aux demandes du CESR.

La CFDT Bourgogne se félicite de cette volonté de la Région d'avoir mis en place **un vrai processus de concertation** avec le CESR qui a pu, à cette occasion, tenir toute sa place, élaborer ses propres positions et être acteur dans le SRIT. Ce **processus exemplaire** peut servir de modèle pour l'avenir dans d'autres domaines.

Sur le fond

La CFDT souligne les **avancées** par rapport à l'avant projet :

- Une **analyse environnementale** des mesures proposées.
- Un dispositif de **suivi et d'évaluation** de la mise en œuvre.
- Des **objectifs chiffrés** de progression du trafic TER (doublement) et du fret fluvial (+ 5% par an) ;

Il reste aujourd'hui **trois grands sujets où le débat est loin d'être clos** et devra être repris par le CESR :

- L'avenir de l'**aéroport** Dijon Bourgogne.
- La liaison **fluviale** nord-sud.
- L'articulation et les priorités entre **les branches du TGV** est-ouest-sud.

Pour l'avenir

La CFDT souhaite que **le CESR s'investisse dans le suivi et l'évaluation** du SRIT à la fois dans les commissions, comités de ligne et instances proposées et aussi par des autosaisines (agro carburants par exemple) et continue le travail engagé avec les CESR du Grand Est.

La CFDT Bourgogne qui partage très largement cet avis le votera donc.

Intervention de Thierry GROSJEAN au titre de l'environnement

Outre leurs effets sur les émissions de gaz à effet de serre et la consommation énergétique auxquels le Conseil Régional répond avec pertinence avec le Plan Climat, les transports et leurs infrastructures ont des impacts croissants sur la biodiversité, la santé, le bruit, les paysages... qu'il importe de prendre également en considération en amont des décisions. Je n'aborderai que les questions non traitées -ou insuffisamment- dans ce SRIT.

1 - Les déchets dans les transports et les transports dangereux

En traitant du SRIT, le Conseil régional doit intégrer que les déchets liés aux différents modes de transport présentent un risque croissant pour l'environnement, la santé : huiles de moteurs usagés, piles, accumulateurs, solvants, pneus, batteries. L'amiante est encore présente dans la plupart des moyens de transports (freins...) alors qu'elle constitue un enjeu sanitaire pour les salariés concernés. Le Conseil régional, responsable du PREMED, doit indiquer comment il organise les filières de traitement de ces déchets industriels.

Véritable carrefour européen, la Bourgogne est sillonnée de transports de transports dangereux sur lesquels il aurait été utile de préconiser un certain nombre de mesures (parkings et itinéraires sécurisés, information des communes, etc).

2 - Les infrastructures provoquent une fragmentation des écosystèmes

Les infrastructures de transport sont aussi des espaces utilisés, transformés, induisant une rupture dans une continuité des écosystèmes (prairies, zones humides, forêts...). Cette rupture entrave la circulation et la reproduction des espèces, induit parfois une forte mortalité et constitue une menace pour la biodiversité. Les infrastructures morcellent ainsi les ZNIEFF, les zones NATURA 2000 et autres espaces « naturels », réduisant leur intérêt écologique.

Les pouvoirs publics se sont fixés comme objectif de stopper le déclin de la biodiversité d'ici 2010. La Région doit participer à cet effort en intégrant en amont des projets d'infrastructures auxquels elle souscrit leur impact sur la biodiversité. Il faut ainsi passer d'une approche opportuniste (mesures dites compensatoires) à une approche planifiée et opposable, intégrant la nécessité de préserver les fonctionnalités des écosystèmes (corridors biologiques). Dans les espaces à fort enjeu environnemental la priorité doit être donnée à la protection des écosystèmes remarquables : c'est une des raisons fondamentales de notre opposition à la branche sud du TGV Rhin-Rhône, pour laquelle l'optimisation de l'existant suffirait.

3 - Préserver les espaces agricoles, forestiers et les zones humides périurbains en maîtrisant la pression foncière

Moins touchée que d'autres régions (*), la Bourgogne est cependant concernée par la pression urbaine en milieu rural -périurbain- induisant autour de ses principales agglomérations une artificialisation des sols de grande utilité économique et agricole, une aggravation des risques naturels (inondations, ressource en eau...), une contribution à l'effet de serre (rocades), une destruction des paysages, une perte souvent irrémédiable de la biodiversité (disparition des forêts, des haies, des zones humides). La Région peut favoriser -en lien avec les autres collectivités- l'application de

nouvelles dispositions (*) pour la maîtrise foncière visant à la protection des espaces agricoles, forestiers et naturels périurbains en :

- exerçant un droit de préemption,
- instaurant des périmètres de protection,

(*) Source : RGP 1990/1999 INSEE

(*) Loi sur le développement des territoires ruraux (DTR) du 23 février 2005, ces nouvelles dispositions devant être compatibles avec les outils existants : SRADT, SCOT, PLU, SDAGE.

4 - Les lois mettant les citoyens au cœur des décisions d'aménagement du territoire doivent être respectées

Depuis les années 90, un profond mouvement social a déclenché de nombreuses avancées législatives. Il a conduit à un nouveau cadre défini par la Convention d'Aarhus (25/06/98) qui garantit le droit des citoyens à l'information et à la participation aux processus décisionnels ayant un impact significatif sur l'environnement, ainsi que l'accès à la justice.

Ces droits à l'information et la participation concernant l'environnement sont désormais inscrits dans la Charte de l'Environnement, adossée à la Constitution Française.

La Région peut se doter d'une structure d'évaluation et de participation citoyenne concernant spécifiquement les transports et leurs infrastructures, associant la représentation citoyenne également pour une **réflexion prospective** (au sein d'ALTERRE). Allant dans ce sens, le suivi du SRIT sur la base d'indicateurs est une bonne initiative.

5 - Donner la priorité budgétaire aux projets participant réellement au développement durable

Si l'aménagement d'une grande transversale ferroviaire Est/Ouest est effectivement une priorité régionale pour rééquilibrer l'aménagement du territoire, son coût imposera de faire des choix budgétaires et donc d'éliminer des projets inutiles et contraires au développement durable :

- la mise en œuvre du projet « Renaissance » de l'aérodrome Dijon Bourgogne,
- la relance de la liaison fluviale à grand gabarit Rhin-Rhône : les raisons économiques, financières, écologiques qui ont amenés à l'abandon de cette liaison fluviale, que ce soit par le Doubs ou la Moselle, sont encore plus d'actualité. L'aménagement des plateformes fluviales (Saône, Yonne) répondent aux besoins actuels.
- Les agro-carburants industriels ne contribueront à résoudre ni la crise agricole, ni le défi climatique. Ils vont entrer en concurrence avec la production alimentaire, accroître les pollutions. Leur pertinence énergétique et sociale ne se vérifie que si leur usage est réservé aux exploitations agricoles les produisant de manière non intensive.

Partant d'un bon diagnostic, ce SRIT contient à la fois des avancées conceptuelles et des innovations intéressantes, contredites par certaines des fiches actions lourdes de menaces sur l'environnement et un aménagement équilibré du territoire.

Mais l'avis présenté par M. BERNARD est un bon compromis pour lequel je voterai favorablement.