
QUELLES
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT
POUR LA MOBILITÉ EN BOURGOGNE ?

Le Conseil économique, social et environnemental de Bourgogne : ce qu'il est, ce qu'il fait...

Le Conseil économique, social et environnemental de Bourgogne est la seconde assemblée de la Région.

Composé de socioprofessionnels et de représentants du monde associatif, il est un lieu d'expression privilégié de la société civile bourguignonne.

Il concourt par ses avis à l'administration de la Région.

Pour l'ensemble des affaires qui lui sont soumises et la préparation de ses avis, le Conseil économique, social et environnemental de Bourgogne est structuré en 6 commissions qui recouvrent l'ensemble des thématiques régionales clés.

Les trois origines des avis du CESER

La saisine légale
La saisine de l'exécutif régional
L'auto-saisine

Le Président

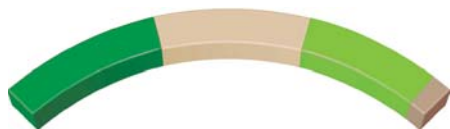
Le Bureau
pilote et coordonne les travaux

Les Commissions
élaborent les projets de rapports et d'avis

L'Assemblée plénière
délibère et vote les avis



Présidé par François BERTHELON, le Conseil économique, social et environnemental de Bourgogne comprend 78 membres répartis en 4 collèges :



Répartition des 78 membres par collège

- 1^{er} Collège ■ 25 représentants du monde des entreprises, de l'agriculture, de l'industrie, de l'artisanat, du commerce, des professions libérales...
- 2^e Collège ■ 25 représentants des organisations syndicales de salariés.
- 3^e Collège ■ 25 représentants de la vie collective et du monde associatif.
- 4^e Collège ■ 3 personnalités qualifiées.



Pourquoi ?

Aux origines de l'avis...

En 2006, le Conseil économique et social régional (CESR) s'est penché sur la question des infrastructures de transport et a exprimé ses analyses et ses choix dans l'avis présenté par les rapporteurs Michel Bernard et André Fourcade.

Le CESER se saisit à nouveau de cette question, qui est toujours d'actualité avec, par exemple, les débats sur les lignes à grande vitesse : Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL) ou LGV Rhin-Rhône, les canaux (Saône-Moselle / Saône-Rhin), la Route Centre Europe Atlantique (RCEA).

En effet, depuis 2006, de nombreux paramètres ont changé : la montée des questions environnementales, le resserrement des contraintes budgétaires...

Aujourd'hui, le CESER Bourgogne souhaite définir un cadre et des principes et exprimer ses priorités pour la Bourgogne en matière de grandes infrastructures de transport.

QUELS EFFETS LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ONT-ELLES SUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ?

Plusieurs études sur les échangeurs autoroutiers ou les gares TGV de Mâcon-Loché et Le Creusot-Montchanin aboutissent à des conclusions convergentes :

- les infrastructures amènent de l'accessibilité qui peut ou non se transformer en attractivité,

- les villes métropolitaines (de plus de 200 000 habitants et universitaires) sont les mieux placées pour en bénéficier,
- les implantations réalisées comportent peu d'activités tertiaires supérieures,
- l'impact des infrastructures sur le développement passe obligatoirement par un projet et une gouvernance claire du territoire.

Les transports ont pour fonction de permettre les échanges de personnes et de marchandises, tant dans la vie économique pour les entreprises et les salariés, que dans la vie quotidienne de tous pour l'accès aux services publics et privés

¹ André FOURCADE et Michel BERNARD (rapporteurs), *Les transports et infrastructures de transport en Bourgogne*, CESR de Bourgogne, 18 octobre 2006.

Les évolutions depuis cinq ans

LE CONTEXTE GLOBAL

LA PÉRIODE A ÉTÉ MARQUÉE PAR LA POURSUITE DE LA MONDIALISATION ET LA CRISE :

- **La crise financière puis économique**, à partir de 2008, touche les entreprises et la population. La crise financière a également des conséquences sur les finances publiques de l'Etat en provoquant un fort déficit, et des collectivités locales sous la double contrainte de la diminution des recettes et de l'augmentation des dépenses.
- **La crise écologique** se manifeste par le réchauffement climatique, la consommation d'énergies fossiles non renouvelables... Les infrastructures de transport contribuent à réduire les surfaces agricoles, et à artificialiser l'espace. Elles provoquent des coupures et des ruptures dans le fonctionnement des écosystèmes (prairies, zones humides, forêts...) et portent atteinte à la biodiversité. La création des trames vertes et bleues, décidée au Grenelle, est assortie de réservoirs de biodiversité et de couloirs écologiques.

UNE DOUBLE RÉACTION :

La Stratégie nationale du développement durable (SNDD) est issue du Grenelle de l'environnement et vise à promouvoir une mobilité plus durable, notamment en renforçant l'intermodalité et en améliorant l'efficacité énergétique des véhicules.

Le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) en est la transposition de la SNDD dans le domaine des transports. Dans sa dernière version du 17 novembre 2011, le SNIT précise que « *l'effort de maintenance sera prioritaire sur le développement des réseaux, en particulier sur le mode ferroviaire.* »



Au plan national, on peut relever les partenariats public-privé (PPP), au final payés par l'utilisateur de l'équipement, la baisse de la part des financements assurés par l'Etat avec la hausse de celle des collectivités locales, la privatisation des autoroutes et la décentralisation de l'essentiel des routes.

ON PEUT ÉGALEMENT SOULIGNER D'AUTRES ÉVOLUTIONS :

- les fortes hausses des coûts d'exploitation des infrastructures, hausse du prix des carburants, des péages autoroutiers,
- l'éco-redevance poids lourds (proposée dès 2006 par le CESER) qui se met en place pour 2013, afin de financer les modes de transport alternatifs à la route,
- le remboursement à 50 % des abonnements de transports en commun des salariés par leur employeur, pour atténuer les effets des hausses du prix des carburants,
- l'abandon progressif du wagon isolé par la SNCF qui a pour objectif de réduire ses pertes sur le fret,
- l'échec des plans fret SNCF successifs n'ont pas permis d'endiguer le recul continu du fret ferroviaire.

EN BOURGOGNE, D'AUTRES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT SONT AUSSI AU CŒUR DE L'ACTUALITÉ :

- l'expérimentation de la régionalisation de la gestion des canaux,
- le chantier de 20 kilomètres de ligne de tramway à Dijon.

LES QUATRE DOSSIERS, IDENTIFIÉS EN 2006 COMME PRIORITAIRES PAR LE CESR, ONT FORTEMENT ÉVOLUÉ :

LGV Rhin-Rhône Est : mise en service le 11 décembre 2011 du TGV pour le tronçon central - 140 km,
VFCEA : inscription au SNIT (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique). Le projet d'électrification et de raccordement de la ligne TER Nevers-Chagny avec la LGV Paris-Lyon près de la gare TGV du Creusot.
A77 : engagement de financement jusqu'à la limite de la Nièvre.
RCEA : décision de concession autoroutière avec péage.

LE CESER RAPPELLE ET RÉAFFIRME SES RECOMMANDATIONS DE 2006 :

- Adopter une approche « multiscalaire » des transports,
- Intégrer les contraintes environnementales,
- Affirmer le rôle de la Région dans la coordination entre les Autorités organisatrices de transport
- Développer l'intermodalité et la complémentarité entre les transports,
- Accélérer le développement du trafic par voie d'eau,
- Appuyer le développement et l'amélioration des transports ferroviaires,
- Tirer davantage parti des flux transitant par la Bourgogne,
- Réaménager les déplacements urbains.

LE CESER DE BOURGOGNE S'APPUIE SUR PLUSIEURS PRINCIPES

- Le développement durable dans toutes ses dimensions : économiques et sociales, environnementales et démocratiques.
 - La maîtrise de la mobilité : les facteurs de production que les déplacements mobilisent, et qui semblaient sans limites, deviennent des facteurs rares et plus chers. Il faudra donc les économiser, les utiliser de la façon la plus judicieuse possible en maîtrisant la mobilité des personnes et des biens au profit de la proximité.
 - La recherche de l'intérêt général qui doit guider les choix de la collectivité, face aux intérêts particuliers.
 - Des choix compatibles avec les ressources disponibles : la raréfaction des ressources financières, naturelles... impose une sélectivité accrue dans le choix des projets.
 - L'action sur les causes : par exemple, pour le coût des transports domicile-travail des salariés, compenser par un chèque transport, c'est agir sur un effet, tandis que peser sur l'étalement urbain pour le maîtriser et réduire les besoins de déplacement, c'est agir sur une cause.
- L'action dans la durée avec des effets étalés dans le temps et souvent à long terme, particulièrement pour les investissements lourds des infrastructures de transport.
- La place et le rôle de l'Etat acteur essentiel qui décide des orientations, des grandes décisions, et assure les arbitrages, reste garant de l'accessibilité et de l'équité entre les territoires pour l'ensemble de la population.
 - La gouvernance à cinq qui réunit Etat, patronat, syndicats, collectivités locales et associations, peut servir de méthode en Bourgogne.
 - La complémentarité avec les infrastructures existantes, (sans sacrifier la rénovation, l'entretien et l'amélioration de l'existant), doit être recherchée : les nouvelles infrastructures doivent être mises en réseau et articulées avec celles qui existent déjà.
 - L'entretien des infrastructures existantes avec remise à niveau en termes de sécurité, d'évolution technique, de lutte contre les nuisances, de qualité de service
 - L'achèvement des travaux en cours, notamment les quatre priorités déjà actées par le CESR en 2006, dont nous réaffirmons la nécessité de les terminer complètement et rapidement.

LES PRINCIPES QUE NOUS AVONS RETENUS ET LES CONTRAINTES FORTES DE LA PÉRIODE, CONDUISENT LE CESER À ÊTRE SÉLECTIF DANS LES CHOIX D'INFRASTRUCTURES QU'IL SOUTIENT

Poursuivre le débat sur les projets de long terme ou à l'avenir incertain

C'est, en particulier, prendre le temps de réunir toutes les informations nécessaires pour conduire le débat, avant toute décision finale :

- le projet LGV POCL, (Paris-Orléans-Clermont- Lyon) comme le préconise le vœu du CESER voté le 13 octobre 2011,
- le projet de canal Saône/Moselle - Saône/Rhin, afin de tirer les enseignements du canal Seine-Nord,
- LGV Rhin-Rhône branche Sud (Dole-Bourg-en-Bresse-Lyon),
- LGV Rhin-Rhône branche Ouest (Genlis-Dijon-Montbard/Aisy),
- Port public multimodal de Pagny-sur-Saône, dont l'avenir est en partie lié à l'avenir du canal Saône-Moselle.

ACHEVER LES PROJETS STRUCTURANTS ENGAGÉS

- A77 : au Sud de Nevers sur le tronçon Magny-Cours-Moulins-RCEA,
- RCEA : Mâcon - Chalon - Paray-le-Monial-Charolles-Moulins, A71 : mise à 2X2 voies intégrale,
- LGV-Rhin-Rhône Est : tronçons Petit Croix-Lutterbach à l'Est et Villers-les-Pots-Genlis à l'Ouest.

- Etoile ferroviaire de Paray-le-Monial et la régénération du réseau ferroviaire.
- Ports fluviaux de Chalon, Mâcon, Gron : poursuites des investissements portuaires.

SOUTENIR LES PROJETS NOUVEAUX STRUCTURANTS

- VFCEA (électrification Nevers-Chagny et raccordement TER/LGV à Montchanin) pour terminer la grande transversale Est-ouest, notamment pour le fret.
- Ligne de la Bresse Dijon-Bourg-en-Bresse-Ambérieu-Lyon : modernisation et adaptation pour le fret, qui permettra de décharger la ligne Dijon-Chalon-Mâcon-Lyon.
- Ligne Dijon-Chalon-Mâcon-Lyon : renforcement et modernisation, et vitesse portée à 220 km/h pour accélérer les dessertes voyageurs.

Le CESER s'engage à continuer à suivre l'ensemble de ces projets, et s'attachera plus particulièrement à soutenir et à suivre l'avancement des projets structurants d'infrastructures de transport, ainsi que leur exploitation, qui doivent contribuer à l'avenir de la Bourgogne, de ses habitants, de ses territoires et de ses entreprises.

L'USAGE ET L'UTILITÉ D'UNE INFRASTRUCTURE AUTOROUTIÈRE POUR UN TERRITOIRE



« Pour l'A39, les adaptations et modifications observées ont été lentes à se mettre en œuvre tant en termes de pratiques de mobilité que d'organisation de la logistique des entreprises et dépendent essentiellement de la capacité qu'ont eu les territoires d'apprécier et d'anticiper l'arrivée de l'autoroute dans leurs stratégies de planification de l'utilisation des sols et développement économique. La lecture des interactions entre l'autoroute A39 et ses territoires confirme un certain nombre de résultats déjà révélés par d'autres observatoires ou méthodes d'analyse. L'infrastructure autoroutière apporte de l'accessibilité, mais cette dernière ne doit pas être confondue avec l'attractivité des lieux dont le contenu est plus complexe que les seules commodités de déplacement.

Sur le cas de l'A39, l'autoroute n'est pas un puissant générateur de croissance locale ni même de réorganisation spatiale. Il faut tout simplement rappeler que l'A39 n'a pas produit une «révolution» en matière de temps de transport dans un espace déjà bien accessible. Quant au jeu des acteurs, des influences et des gouvernances locales, il se confirme être une des clés de lecture des adaptations territoriales, révélant l'âpreté du jeu politique mais aussi la persistance d'une croyance ou du moins d'une référence aux effets structurants. Cette permanence interroge ».

Pascal BERION, maître de Conférences en aménagement de l'espace et urbanisme UMR Théma Université de Franche-Comté

LES TRAVAUX SUR LE RÉSEAU FERRÉ EN BOURGOGNE



« En 2011, 150 millions d'euros d'investissement ont été consacrés par Réseau ferré de France à la régénération du réseau en Bourgogne. Ces travaux très lourds peuvent conduire à la suppression de trains ou à des retards, un petit aléa pouvant prendre de grandes proportions. C'est un élément structurel au niveau national, particulièrement fort en Bourgogne. Cette augmentation des moyens consacrés à la régénération du réseau est positive, elle a cependant pour conséquence des débits extrêmement contraints. C'est pour la SNCF une difficulté, partagée avec RFF, que d'accompagner la croissance du trafic avec des travaux aussi considérables sur l'ensemble du réseau ferré ».

Charles JODER, directeur régional Bourgogne SNCF



Merci aux personnes auditionnées

François BELLOUARD, Chef du service développement durable, DREAL Bourgogne, Pascal BERION, Maître de conférences en aménagement de l'espace et urbanisme, Université de Franche-Comté, Rachid BLOUD, Chef de l'unité économie, transport et prospective, Voies navigables de France, Michel DUBROMEL, Vice-président, France Nature Environnement, Jean ESCALE, responsable du Groupe éducation des transports, DREAL Bourgogne, Valérie FACCHINETTI-MANNONE, Maître de conférences en géographie, Université de Bourgogne, Denis GAMARD, Chef du service réseau ferroviaire et infrastructures de transport, Conseil régional de Bourgogne, Charles JODER, Directeur régional, SNCF, Frédéric LUCAZEAU, Chargé de mission « infrastructures fluviales, Syndicat mixte du technoport de Pagny », Conseil régional de Bourgogne, Alain MORINO-ROS, Secrétaire, FNAUT Bourgogne, Bernard PAILLARD, Directeur général, APROPORT, Thomas PLANTIER, Chargé d'études, DREAL Bourgogne, Virginie PUCELLE, Responsable du groupe intermodalité - déplacements, DREAL Bourgogne, Michel QUINET, Chef du service des transports, DREAL Bourgogne, Claire SIMON, Directrice des affaires financières, Conseil régional de Bourgogne.

Ils y ont travaillé...

MEMBRES DE LA COMMISSION N° 3 : « INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT, ENVIRONNEMENT, ÉNERGIES »

Président : André FOURCADE (CFDT)

Vice-président : Simon GRAPIN (UNSA)

Secrétaire : Thierry GROSJEAN, (Environnement)

Membres : Marc BENNER (PNB), Benoît de CHARETTE (BIVB), André COLIN (CGT), Gilles DENOSJEAN (CGT-FO), Daniel LORIN (FRTP), François PRETET (Personnalité qualifiée), Daniel SIRUGUE (CSNB), Guy ZIMA (CGT)

CABINET

Michelle DUBOIS, chargée d'études, Brigitte DUCHANOY, assistante

Un lien entre vous et nous...

<http://www.ceser-bourgogne.fr>

Le Conseil économique, social et environnemental de Bourgogne représente la société civile dans sa diversité.

Des hommes et des femmes échangent leurs idées, confrontent leurs points de vue,
pour formuler des propositions d'actions sur les grands projets bourguignons.

Retrouvez l'ensemble des avis et publications du CESER ainsi que toutes les dates
des séances plénières sur son site internet. Elles sont publiques, vous pouvez y assister.



CESER de Bourgogne
Conseil économique, social
et environnemental régional

Conseil économique, social et environnemental régional
17 boulevard de la Trémouille - BP 23502 - 21035 Dijon cedex - Tél. : 03 80 44 34 32 - Mél : ceser@cr-bourgogne.fr
www.ceser-bourgogne.fr - www.cesdefrance.fr