Bourgogne
Conseil économique et social

« LES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS »

AUTOSAISINE

RAPPORT

présenté par

André FOURCADE et Michel BERNARD

COMMISSION N°3

Infrastructures de transports, Environnement, Energies

Annick WAMBST
Chargée d'études

SEANCE PLENIERE DU 18 OCTOBRE 2006

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

« Il est temps de fixer à notre politique commune des transports de nouvelles ambitions : rééquilibrer durablement le partage entre modes de transports et développer l'intermodalité, combattre résolument la congestion et placer la sécurité et la qualité des services au cœur de notre action, tout en maintenant le droit à la mobilité. »

Livre blanc - La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix
(Commission européenne 2001)

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS

COMMISSION N°3

LEXIQUE ET DEFINITIONS

INTRODUCTION

1. LA BOURGOGNE, AU CARREFOUR DES GRANDS AXES DE DEPLACEMENTS..... 1

1.1. Une position stratégique *1*
1.1.1. Le regard du géographe sur les flux transitant par la Bourgogne 1
1.1.2. Sur les marges de la "banane bleue" 4
1.1.3. La Bourgogne, l'Hinterland des ports des façades maritimes Nord et Sud 6

1.2. Une région de fort transit, mais des zones enclavées *6*
1.2.1. Un axe de transit Nord-Sud… 6
1.2.2. Parfois à la limite de la saturation 8
1.2.3. … mais des zones qui restent enclavées 9

2. D'IMPORTANTES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT 10

2.1. Les infrastructures routières et autoroutières *10*
2.1.1. Le réseau autoroutier 10
2.1.2. Le réseau routier 11
2.1.3. Les immatriculations 11
2.1.4. L'entretien du réseau routier 11

2.2. Les voies ferrées *12*
2.2.1.1. Un réseau ferré dense..... 12
2.2.2. Les lignes voyageurs 12
2.2.2.1. Les grandes lignes voyageurs..... 12
2.2.2.2. Les lignes TGV..... 12
2.2.2.3. Les TER, transports express régionaux..... 13
2.2.3. Le fret ferroviaire 13
2.2.3.1. Des infrastructures denses..... 13
2.2.3.2. Un trafic fret ferroviaire en baisse..... 13
2.2.3.3. Un réseau insuffisamment entretenu..... 14

2.3. Les voies navigables *17*
2.3.1. La structure d'exploitation : VNF Voies navigables de France) 17
2.3.2. Les axes grands gabarits 18
2.3.3. Les voies navigables de gabarit "Freycinet" 19
2.3.4. Une progression du trafic sur les voies d'eau 19
2.3.5. La navigation de plaisance 20

2.4. Le trafic aérien de voyageurs *21*

2.5. Le transport combiné et les plateformes multimodales *22*

3. UNE ORGANISATION DU SECTEUR DES TRANSPORTS EN PLEINE MUTATION 23

3.1. Les entreprises de transport, marchandises et voyageurs *23*

3.2. La législation du secteur, les organismes de contrôle *25*
3.2.1. La législation concernant les transports 25
3.2.1.1. L'Europe, un moteur en matière de politique de transports 25
3.2.1.2. Les impulsions du niveau national 26
3.2.2. Les organismes de contrôle 28

3.3. Le financement des transport et infrastructures *28*
3.3.1. L'Agence de financement des Infrastructures de transport de France (AFITF) 28
3.3.2. Les contrats de plans et de projets 29

4. DES ENJEUX CONSIDERABLES 30

4.1. Des enjeux économiques, d'aménagement du territoire *30*

4.2. Un necessaire rééquilibrage modal *30*
4.2.1. En Europe 30
4.2.2. En France 32

4.3. Des enjeux environnementaux, désormais incontournables *33*

CONCLUSION

BIBLIOGRAPHIE

TABLE DES ILLUSTRATIONS

REMERCIEMENTS

Michel ALAINE, président directeur général de l'entreprise de transport routier ALAINE (Mâcon)
Cédric AULOY, service Transports, Conseil général de la Côte d'Or
Jean-Marie ATTARD, directeur du service Transports, Communauté d'agglomération dijonnaise
Daniel BASCOUL, représentant local, Voies navigables de France, arrondissement Seine- Amont, Paris
Philippe BELLEC, directeur général adjoint, Pôle politiques territoriales, Conseil régional de Bourgogne
Henri BLACHAS, président, Association icaunaise des usagers des transports
Régis BLATTER, directeur régional du travail des transports de Bourgogne-Franche-Comté
Rachid BIOUD, responsable développement, Voies navigables de France, Lyon
Hubert BONNARD, collaborateur Renault, Entreprise Quille et DV Construction, site de Villeroy
Frédéric BRZEZINSKI, délégué régional, Union des transporteurs routiers de Bourgogne
Pierre CALFAS, directeur, service de la navigation, Voies navigables de France, Lyon
Alain CASSIER, président directeur général, Entreprise CASSIER, Cercy-la-Tour
Claude CHARDON, directeur, Office Interconsulaire des Transports et des Communications du Sud-Est, Lyon
Jean-Pierre DESBORDES, responsable service transports, Conseil général de la Nièvre
Guy DUPRE, directeur adjoint, Pôle stratégie développement, SNCF Dijon
Chantal EDIEU, responsable service hydrologie, Voies navigables de France, Nevers
Philippe ESTINGOY, délégué local Voies navigables de France, Mâcon
Marie-Louise FORT, maire de Sens, présidente de la Communauté de communes du Sénonais
André GERVAIS, vice-président, Communauté d'agglomération dijonnaise
Benoît GRAS, chef du service SIGTP, DRE Dijon
Michel GREGOIRE, membre du Bureau, CCI de l'Yonne
Gérard HENRY, adjoint au maire, président commission Transport, Agglomération de Nevers
Jean-Claude LASSERRE, professeur émérite de géographie, Université Lumière Lyon 2, Chercheur au Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon
Lionel LECHER, adjoint au maire et conseiller communautaire, Agglomération de Nevers
Daniel LEFEBVRE, directeur, Aéroport Dijon Bourgogne
Jacky MICHEA, directeur adjoint, service des Transports, Conseil régional de Bourgogne
Serge MONTAGNE, Fédération nationale des transports de voyageurs
Bernard PAILLARD, directeur, APROPORT, Chalon-sur-Saône
Alain PERRIN, chargé de clientèle, Etablissement industriel de maintenance du matériel, SNCF Nevers
Guy PEIGNER, directeur général adjoint, services techniques, Communauté d'agglomération « Le Grand Chalon »
Henri de RAINCOURT, Sénateur**,** président du Conseil général de l'Yonne
Frédéric RICHARD, directeur, ligne TER Bourgogne Ouest, SNCF Nevers
Jacques ROESCH, directeur de projet Renault, Site de Villeroy
Claude ROUMIER, chargé d'études sur l'économie des transports, DRE, animateur de l'ORT
Patrice SANGLIER, vice-président en charge des dossiers ferroviaires et intermodalité, CESR de Lorraine
Hubert THURA, vice-président chargé de la voirie, de l'intérêt communautaire des transports et des déplacements, Communauté d'agglomération Le Grand Dijon
Didier VASTRA, chef de district, Autoroutes Paris Rhin Rhône de Chalon-sur-Saône, Châtenoy le Royal
Yves de la VIGNE, directeur, Centre distributeur de pièces détachées, Renault, Site de Villeroy
Claude VIGNEAUX, président, Communauté de communes du Gâtinais

Le CESR remercie également les stagiaires Clémentine MAITRE, Master I AES et Fabien MACAIRE Master II "Economie et Gouvernance des Territoires" pour leurs contributions à ces travaux.

COMMISSION N°3

« Infrastructures de transports, Environnement, Energies »

Président :

André FOURCADE, représentant de l'union régionale des syndicats CFDT

Vice-Président :

Daniel LORIN, représentant de la fédération régionale des travaux publics

Secrétaire :

Simon GRAPIN, représentant de l'UNSA

Membres :

- Michel BERNARD, représentant de la CRCI de Bourgogne
- Alain BOULONNE, personnalité qualifiée
- Gilles DENOSJEAN, représentant de l'union régionale des syndicats FO
- Pierre-Yves du FOU, représentant de la confédération générale des PME
- Thierry GROSJEAN, représentant des associations de défense de l'environnement
- Carmen HAZARD, représentante des associations de consommateurs
- Alain JAILLARD, représentant du comité régional CGT
- Vincent JAUROU, représentant du centre des jeunes dirigeants
- Jean-Yves ROBE, représentant du comité régional CGT
- Robert ROUTABOULE, représentant de la CRCI
- Jean-Marc ZAMBOTTO, représentant de l'union régionale des syndicats CFDT

Membres associés à cette autosaisine :

- Brigitte JOUROT, représentant la fédération régionale des syndicats d'exploitants agricoles
- Gérard MOTTET, personnalité qualifiée
- Clet VIOLEAU, représentant de la CGC

- Annick WAMBST, chargée d'études

LEXIQUE ET DEFINITIONS

APRR	Autoroutes Paris Rhin Rhône
AFITF	Agence de financement des Infrastructures de Transport de France Créée par décret en 2004 suite au CIADT de septembre 2003
CIACT	Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires
CNT	Conseil national des Transports
FERRMED	L'association FERRMED a pour objectif de promouvoir l'Axe Ferroviaire de marchandises Scandinavie- Rhin- Rhône- Méditerranée Occidentale (ou axe FERRMED) qui connecte la zone nord et centrale de l'Europe à la côte méditerranéenne occidentale, en passant par les vallées du Rhin et du Rhône
Freycinet	Le gabarit FREYCINET est une norme régissant la dimension des écluses de certains canaux, mise en place le 5 Août 1879. Les bateaux ou péniches au gabarit Freycinet ne doivent pas dépasser 38,5m sur 5,05m. Le gabarit Freycinet correspond maintenant au gabarit européen de classe I. En 2001, en France, 5 800 km de voies fluviales s'y conforment, et 23% du trafic fluvial y transite. Source : site : www.saone.org
Hinterland	Arrière-pays portuaire. Zone d'influence et d'attraction économique d'un port. De l'allemand Hinter "derrière" et de Land "pays".. Source : (Arrêté du 27 mai 1992 relatif à la terminologie des transports)
RCEA	Route Centre Europe Atlantique
Régénération des voies ferrées	Renouvellement total ou partiel des voies de chemin de fer intégrant rails, traverses en béton et ballast (source RFF le journal n°16 juin 2006)
Tram-train	"Un tramway, puisqu'il circule en ville, mais aussi un train qui peut circuler sur le réseau ferré" (source RFF le journal n°16 juin 2006)
VFCEA	Voie Ferrée Centre Europe Atlantique
VNF	Voies navigables de France VNF est un EPIC (établissement public industriel et commercial) crée en 1990 pour valoriser les voies fluviales

INTRODUCTION

Depuis l'après-guerre, la mobilité des hommes et des marchandises n'a cessé d'augmenter. Elle a doublé entre 1973 et 1993 comme l'indique l'IOTC[1] dans son étude intitulée : "une politique des transports pour soutenir la croissance". Pour cet organisme, « l'augmentation de la mobilité résulte principalement de la croissance de la mobilité longue distance qui s'explique par l'augmentation du niveau de vie, une Europe qui s'élargit, une économie de plus en plus mondialisée. Pour les personnes, la part de la mobilité liée aux loisirs dépasse désormais celle liée au travail ».

Le secteur des transports et de ses infrastructures est capital pour un pays. Il mérite une attention forte car il concourt à la fois à l'attractivité des territoires, au développement des entreprises et permet à chacun de satisfaire ses besoins en matière de déplacements et d'approvisionnements. « Force est de constater que les Français exigent toujours plus de mobilité à travers une qualité de transports sans cesse accrue en termes de fréquence, de fiabilité, de fluidité et de sécurité ».

Le consommateur qui attend de plus en plus souvent le « tout, tout de suite » contribue pour une large part d'ailleurs à accélérer ce mouvement.

Mais il s'agit désormais de penser en termes de développement durable. S'il ne peut être question de nier les répercussions du développement de l'économie sur la qualité même de la vie, l'envers du décor du développement actuel c'est aussi la pollution, le bruit, la consommation d'espace et l'augmentation des coûts. Ce sont aussi les inégalités qui s'installent entre les régions les mieux dotées et les autres, entre les zones bien desservies et les autres. Les incidences sociales et environnementales ne doivent plus être traitées comme des variables facultatives, mais bien comme des composantes à part entière de la réflexion, des contraintes à prendre en compte.

De nombreuses interrogations se posent sur le devenir des transports : comment concilier le développement économique, social et environnemental ? Quelles seront les répercussions de la hausse du prix du carburant ? Comment privilégier davantage les modes de transport non polluants ? Quelle sera l'influence de la mondialisation et quelle place pourra prendre une région comme la Bourgogne ? Quel rôle aussi peut jouer les NTIC ?

Face au développement constant du déplacement "tout route", l'Europe nous engage d'ailleurs fortement à diversifier les modes de transport, notamment pour les transports de marchandises, en encourageant, par différents programmes et directives, à mener des projets alternatifs au transport routier.

C'est à l'échelon national et international que se dessinent les grands projets structurants en matière de transports et d'infrastructures, conduits sur la durée, sur des échéances allant jusqu'à 20 ou 30 ans. On peut dès lors s'interroger sur la pertinence de l'intervention d'une Région en matière d'infrastructures et de transports.

[1] Audition de Claude CHARDON, directeur de l'OITC (Office Inter consulaire des transports et des communications du Sud Est) – Dijon -10 avril 2006

Dans un contexte mouvant, en constante évolution, il apparaît que la Région peut cependant exercer de réelles responsabilités et démontrer toute sa légitimité à agir à ce niveau. Car c'est bien à elle que s'adressent désormais, dans le cadre de larges partenariats, les nouvelles demandes de financement des grands projets.

Aussi, le CESR souhaite-t-il ici apporter sa contribution à la réflexion engagée en vue de l'élaboration du préalable au Schéma Régional des Infrastructures et Transport que le Conseil régional est en train de réaliser.

Pour effectuer cet avis, la commission n° 3 « infrastructures de transports, environnement, énergies » du CESR a rencontré les principaux acteurs exerçant dans la région et dans des régions voisines. Elle s'est déplacée dans les quatre départements bourguignons pour y auditionner les acteurs locaux et prendre connaissance de différentes actions menées. Elle a pu ainsi entendre les responsables de différentes infrastructures de transport et des différents modes de transport (fluvial, aéroportuaire, ferroviaire et routier), de différentes administrations et associations dont cet avis est un reflet.

1. LA BOURGOGNE, AU CARREFOUR DES GRANDS AXES DE DEPLACEMENTS

1.1. UNE POSITION STRATEGIQUE

Pour aborder la question des transports et infrastructures de transport, il importe d'élargir son regard et de considérer notre région dans les ensembles plus larges dans lesquels elle se situe. Une analyse "multi scalaire", c'est-à-dire à plusieurs échelles, permettra de considérer les principaux enjeux au niveau international, national et interrégional, pour considérer dans un second temps la situation régionale.

Pour une meilleure compréhension des phénomènes, le CESR a souhaité un éclairage de géographe.

1.1.1. Le regard du géographe sur les flux transitant par la Bourgogne

L'examen des cartes des flux de transport, tant routiers que ferroviaires, permet à Jean-Claude LASSERRE[2], professeur émérite de géographie, d'effectuer trois constats :

La **Bourgogne se trouve placée sur les itinéraires les plus chargés.**
Elle est traversée par des flux se situant essentiellement sur un axe Nord-Sud. « Il s'agit d'énormes flux de transit, les plus importants de France qui, de la Bourgogne, se prolongent jusqu'à la Méditerranée, le long de ce qu'on appelle l'axe Rhône-Saône, et qui ne sont dépassés que par les flux sur l'axe rhénan ». Cela est particulièrement le cas pour des transits de poids lourds à travers le territoire français, qui se concentrent sur le parcours bourguignon.

Plusieurs facteurs contribuent à expliquer cette concentration des flux sur l'axe de la Saône :

- « d'une part, le relief, la géographie physique : le couloir méridien (nord-sud) facilitant et attirant la circulation entre les ensembles montagneux qui l'encadrent, à l'ouest et à l'est ;

- d'autre part, le fait que ce couloir correspond à un ou deux isthmes, entre les bouches du Rhin ou l'estuaire de la Seine, au nord, le delta du Rhône au sud ».

2 Audition de Jean-Claude LASSERRE, professeur émérite de géographie, Université Lumière Lyon 2, Chercheur au Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon - 13 mars 2006

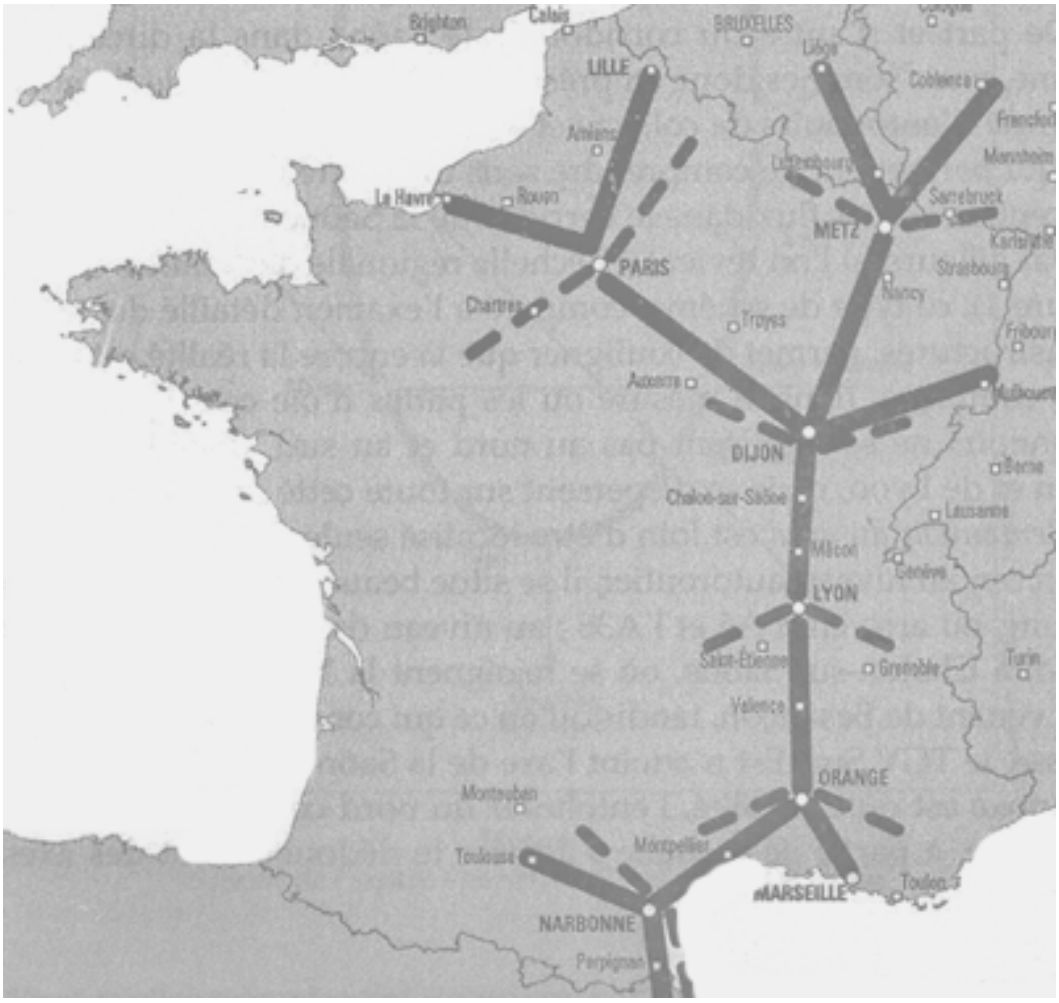
Ce couloir est utilisé dès le 6ème siècle avant JC. MASSILIA, colonie grecque, est l'ancêtre du port de Marseille.

Encadré n° 1 : Les isthmes européens

Source : réalisation N. OVTRACHT – LET-CNRS

➢ La Bourgogne est également marquée par le **phénomène de la « patte d'oie** » : « des flux et des infrastructures en éventail dans plusieurs directions divergentes, constituant une sorte d'entonnoir de collecte et de distribution des flux, convergeant sur Dijon, Beaune et Chalon, et même des entonnoirs emboîtés »

Encadré n° 2 : Les entonnoirs emboîtés de collecte et de distribution du corridor de la Saône



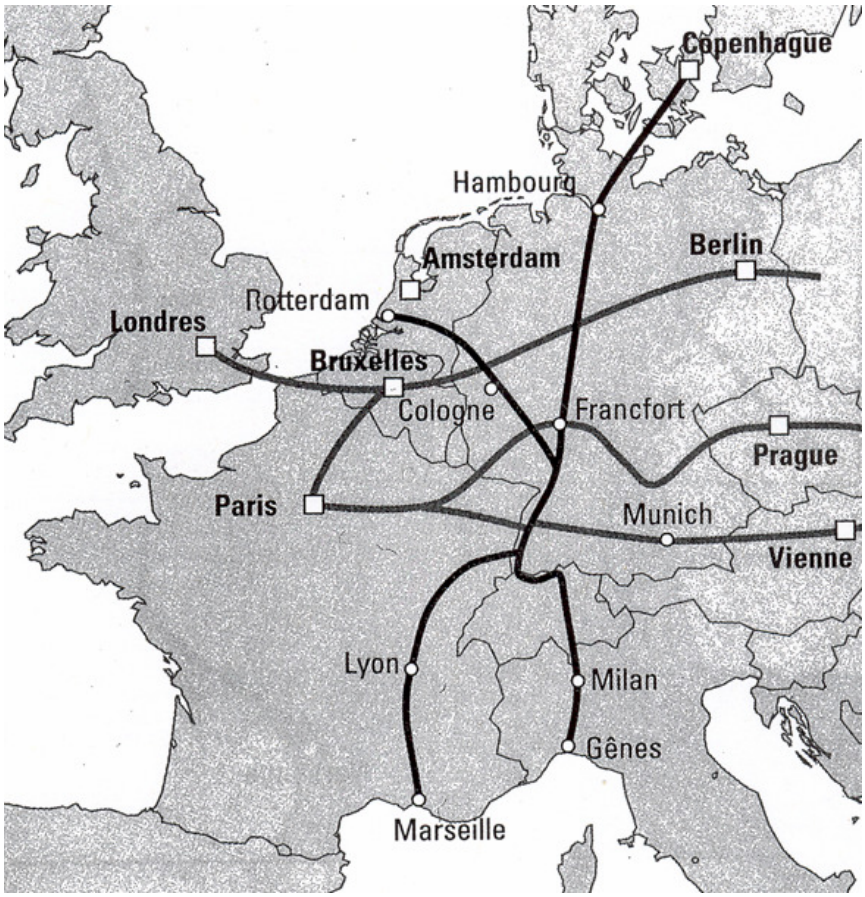
Source : réalisation N. OVTRACHT – LET-CNRS

La carte des itinéraires de transit des poids lourds sur le territoire national suggère aussi un autre phénomène : le contournement partiel de la Suisse, qui restreint de façon assez radicale le transit des poids lourds sur son territoire, sauf par ferroutage, suite à un référendum. Certains routiers ne cherchent-ils pas à éviter les frais de ce ferroutage en contournant la Suisse par la vallée de la Saône ?

Enfin, Jean-Claude LASSERRE constate « **une sorte de croisée de flux** ou plus exactement, une coexistence de flux croisés et de flux parallèles, même si cela peut apparaître sur la carte comme

un X.[3] Le phénomène existe aussi pour la vallée de la Saône et il contribue à expliquer l'intensité des flux qui y transitent ».

Encadré n° 3 : Le grand X rhénan et ses principales transversales



Source : d'après E. JULLIARD, l'Europe rhénane

1.1.2. Sur les marges de la "banane bleue"

D'autres constatations sont à faire à l'échelle de l'Europe. En effet, on peut observer sur les cartes, la forte concentration des flux et des infrastructures de transport dans le Nord et l'Est de la France, et un espace intensément parcouru dans toutes les directions (N.-S., W.-E., NW-SE, NE-SW), alors que plus au sud, on passe à un espace parcouru par des flux moins intenses, et progressivement réduits à une orientation dominante N.-S. L'explication du contraste qui apparaît réside dans le

[3] Voir à ce propos, les travaux d'Etienne JULLIARD décrivant ce phénomène pour le Rhin à la hauteur de l'Alsace dans son livre « *l'Europe rhénane* » (1968).

phénomène dit de **« la banane bleue »** décrite par R. Brunet,[4] bien repérable sur des cartes de densité de la population, et de répartition spatiale de l'industrie.

La Bourgogne sur les marges de cette « banane bleue », dans une Europe qui se développe vers l'Est, peut être sérieusement concurrencée. Le développement du corridor de fret ferroviaire Nord-Sud (Rotterdam-Italie) vient par exemple doubler par l'Est la magistrale ECO-FRET.

Encadré n° 4 : Sur les marges de la banane bleue

Source : OITC

Aussi la Bourgogne ne doit-elle pas seulement se tourner vers Paris, mais davantage également vers le nord et aussi vers le monde méditerranéen.

[4] Cet auteur a choisi cette appellation parce qu'il a pris conscience de ce phénomène en observant les premières photographies nocturnes de l'Europe, prises par satellites : la grande densité de la population et des activités se révèle de nuit par l'intensité de l'éclairage nocturne sur un grand croissant qui va du centre de l'Angleterre à la plaine du Pô en Italie, en passant par le Benelux, une frange au nord-est de la France, le sud-ouest de l'Allemagne et la Suisse.

1.1.3. La Bourgogne, l'Hinterland des ports des façades maritimes Nord et Sud

L'accès aux grands marchés de cette "banane bleue" est accessible par les voies navigables. La Bourgogne dispose d'un accès par voie d'eau aux grands ports sur la façade méditerranéenne et atlantique ainsi que sur la Mer du Nord et ses ports dont elle constitue l'Hinterland. Elle peut se tourner vers les ports de Méditerranée Marseille et Sète qui donnent accès à tous les marchés mondiaux, et notamment ceux de l'Asie.
A la fois, elle pourra, par les grands ports du Nord-Ouest européen, Anvers et Rotterdam, rejoindre aussi à terme tous les marchés mondiaux.

Enfin, l'ouverture de *Port 2000* au Havre relance ce port dans la compétition entre les principaux débouchés océaniques de l'Europe occidentale.

Pour Jean-Claude LASSERRE,[5] "la Bourgogne est particulièrement bien placée pour faire jouer la concurrence entre ces trois grand débouchés portuaires sur l'espace maritime mondial".

Voir en annexe la carte du réseau européen des voies navigables

1.2. UNE REGION DE FORT TRANSIT, MAIS DES ZONES ENCLAVEES

1.2.1. Un axe de transit Nord-Sud…

La Bourgogne est située sur l'axe de circulation Nord Sud. Pour l'OITC[6], la situation géographique, démographique et économique du Grand Sud Est confère à son réseau d'infrastructures un caractère particulièrement stratégique. Il s'agit d'un pôle générateur de trafic et d'une zone de transit à l'échelle locale, nationale et européenne, tant du point de vue des voyageurs que des marchandises.

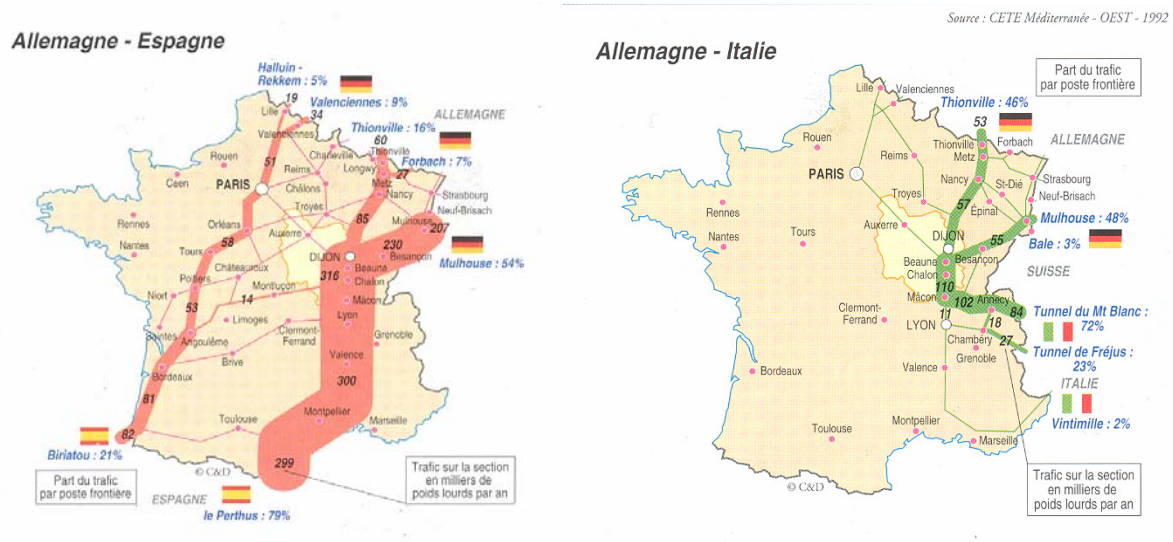
Sur cet axe, les flux internationaux de marchandises transportés par route ont représenté en 1999 plus de 2.8 millions de poids lourds transportant près de 44 millions de tonnes de marchandises. Une grande partie de ces flux est générée par l'Espagne.

La société des autoroutes APRR confirme ce constat en indiquant les chiffres de passage aux péages. A titre d'exemple, si le péage de Dijon Sud compte 13 500 véhicules /jour, à la hauteur de Beaune ce sont 64 500 véhicules/jour. La densité du trafic peut atteindre jusqu'à 170 000 véhicules/jour pour les jours de pointe dans ce secteur.

En anecdote, l'autoroute A31 est appelée "autoroute des Hollandais" car ceux-ci constituent 60 à 70 % du trafic étranger avec caravane.

[5] Audition déjà mentionnée plus haut
[6] OITC Sud-Est " Une politique des transports pour soutenir la croissance" 2005

Encadré n° 5 Transit de la France par les poids lourds



Source : Atlas de Bourgogne - Préfecture, Conseil régional, INSEE - Juin 1996

Ce trafic international en transit représente une forte proportion du trafic total de poids lourds. Par exemple, il est de 23 % entre Chalon et Mâcon[7]. Mais, contrairement à une idée reçue, le réseau autoroutier est en moyenne annuelle majoritairement utilisé par les trafics à caractère locaux.

L'OITC[8] a pu identifier trois familles de déplacements routiers poids lourds circulant sur l'axe Nord Sud :
- 1/3 des camions viennent charger ou décharger dans l'une des quatre régions, Bourgogne, Languedoc-Roussillon, PACA, Rhône-Alpes,
- 1/3 sont des poids lords lourds étrangers qui font du cabotage en France,
- 1/3 font du transit complet et ne s'arrêtent pas. Ce transport pourrait notamment être réalisé par voie ferroviaire.

Des trafics saisonniers sont dus à l'importance du tourisme dans le grand Sud Est. Des pics de trafic durant les mois de juillet et d'août sont constatés sur l'A7 notamment.

Concernant le trafic ferroviaire, la Bourgogne est aussi traversée par 2 lignes grandes vitesses qui s'arrêtent à Dijon et Montbard, pour l'une et à Chalon, Le Creusot et Mâcon-Loché pour l'autre. Elle se situe sur la Magistrale Eco fret et sur le futur réseau Trans- Européen des Transports de l'Union européenne (TRE-T).

Au niveau des voies navigables, elle se situe en cœur de projets de canaux à grands gabarits : grand canal Seine- Nord.

On peut se poser la question des gains pour une région qui serait seulement traversée. Peut-on **tirer parti de ces infrastructures et de ces flux** pour ne pas seulement "regarder passer les trains" ?

[7] OITC ouvrage déjà cité
[8] Audition Claude Chardon, directeur de l'OITC Dijon - 10 avril 2006

La réflexion sur le positionnement de la gare de Dijon pour le LGV Rhin Rhône est au cœur de ce débat.

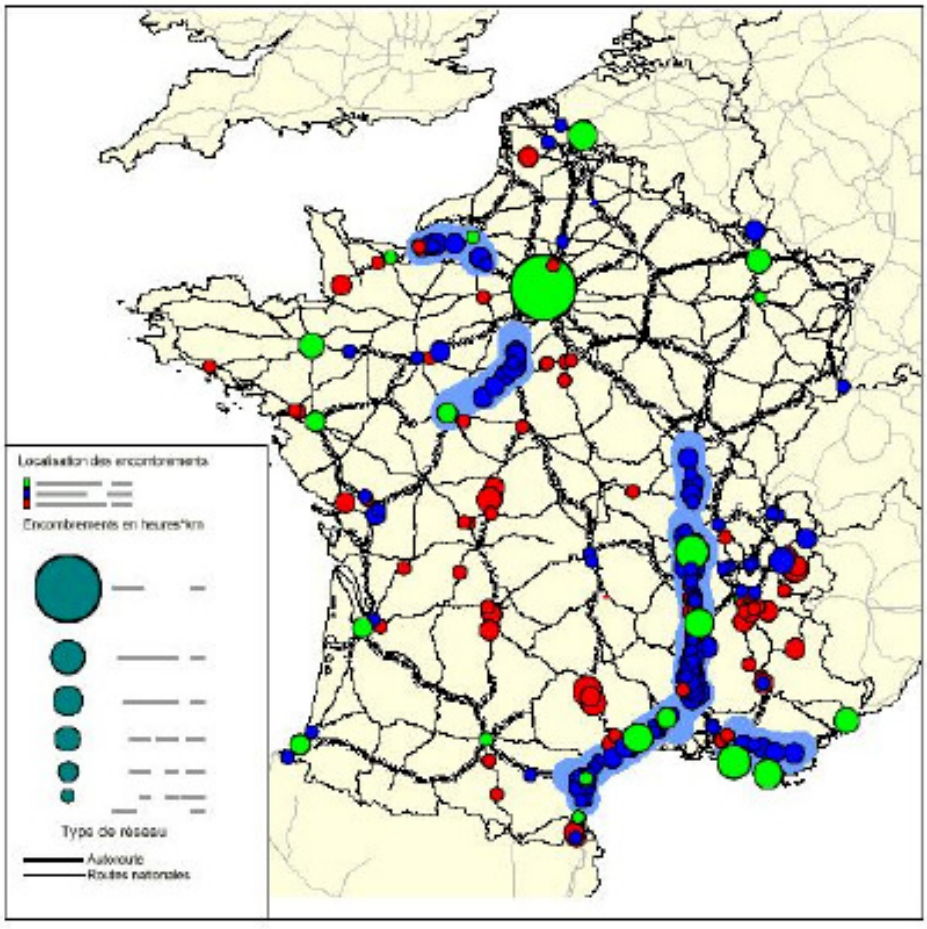
Voir en annexes la carte des lignes TGV à travers la France

1.2.2. Parfois à la limite de la saturation

Les grands axes routiers Nord Sud par la vallée du Rhône comptent, nous l'avons vu, parfois plus de 100 000 véhicules par jour (un trafic fluide se situe sur cet axe à 56 000 véhicules par jour) ce qui amène d'ailleurs à considérer la nécessité de trouver d'autres modalités de transport, voie d'eau ou transport ferroviaire.

La carte suivante met en évidence les principaux nœuds de circulation. La Bourgogne, nous le voyons, n'est pas épargnée.

Encadré n° 6 : Carte des encombrements en France



Source : SETRA

La saturation des axes routiers est pour beaucoup le fait des camions. La société APRR[9] indique que les poids lourds constituent 27 % des véhicules circulant sur A31 et 16 % de ceux empruntant l'A6. Les gros porteurs usent d'autant plus les routes qu'ils sont en surcharge.

Les transporteurs routiers[10] eux-mêmes considèrent que l'augmentation des flux les amène "droit dans le mur" et qu'il convient de rechercher des solutions alternatives.

1.2.3. … mais des zones qui restent enclavées

Entre les aires très accessibles comme le Val de Saône et les couloirs icaunais et ligériens (relatif à la Loire), une zone plus enclavée au cœur de la Bourgogne s'étire sur les plateaux et la montagne morvandelle. La qualité des transports ne peut être identique sur tous les points du territoire et l'on constate de considérables différences entre les zones à faible densité de population, marquées par une pénurie de moyens de transport collectif, et les grandes aires urbaines qui ont pu investir massivement dans les transports.

Les liaisons Est-Ouest, en particulier, sont difficiles. La RCEA n'est toujours pas terminée et la liaison malgré l'importance du trafic tarde à se réaliser. Il existe sur ce point une convergence de l'ensemble des partenaires (y compris les associations de protection de l'environnement).

De même, au Nord de la Bourgogne, le prolongement de l'autoroute A19 par la réalisation de l'autoroute Troyes-Auxerre-Bourges permettrait de réaliser une liaison Est Ouest.

L'accessibilité aux grandes villes de 10 000 habitants en tous points du territoire est encore inégale.

Voir en annexe les cartes des temps pour accéder aux 4 capitales régionales

[9] Audition de Didier VASTRA, Chef de district aux Autoroutes Paris Rhin Rhône (APRR) de Chalon-sur-Saône - Longvic - 10 avril 2006

[10] Audition de Michel ALAINE, PDG de l'entreprise de transport routier ALAINE (Mâcon) Chalon-sur- Saône - 21 avril 2006

2. D'IMPORTANTES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Examinons à présent de plus près les différentes infrastructures de la région Bourgogne

La Bourgogne, au 4ème rang des régions françaises pour les kilomètres de routes nationales par habitants et au 2ème rang pour les voies ferrées et pour les autoroutes. Mais une desserte qui n'est pas homogène.

La Bourgogne est une région vaste[11] : elle couvre 6 % du territoire métropolitain et se place ainsi au 6ème rang des régions françaises pour sa superficie. Elle est, par contre, faiblement peuplée, sa densité est la moitié de celle de la France : 51 habitants au km^2. Ce qui contraste avec ses deux importantes régions voisines, Rhône-Alpes (136 habitants au km^2) et surtout Ile-de-France (946 habitants au km^2).

Sa population est inégalement répartie avec l'agglomération de Dijon qui concentre 15 % de la population régionale et seulement 16 communes de plus de 10 000 habitants.

L'aire la plus peuplée se situe sur l'axe Dijon-Beaune-Chalon-sur-Saône-Mâcon avec une bifurcation sur l'arc Autun-Montceau-les-Mines-Le Creusot. Les deux autres axes de peuplement plus denses suivent les vallées de l'Yonne, d'Auxerre à Sens et le Val de Loire de Nevers à Cosne-Cours-sur-Loire.

La Bourgogne dispose de :

1 336 km de routes nationales, 622 km d'autoroutes,
1 000 km de voies navigables,
2 096 km de voies ferrés avec 8 gares TGV et la 2ème gare de triage au niveau national,
6 aéroports et aérodromes, dont celui de Dijon,
4 aéroports internationaux sont situés à moins de 150 km des frontières de la région.

2.1. LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES ET AUTOROUTIERES

Sur le territoire de la région Bourgogne se situent de grandes infrastructures de communication routières et autoroutières.

2.1.1. Le réseau autoroutier[12]

La Bourgogne constitue un lieu de passage obligé entre la région parisienne, le Nord et l'Est de la France, d'une part, et la vallée du Rhône et la Méditerranée d'autre part. Elle dispose de 622 km d'autoroutes, la Côte d'Or totalisant à elle seule 332 km.

[11] Source : INSEE
12 Audition de Didier VASTRA, Chef de district aux Autoroutes Paris Rhin Rhône (APRR) de Chalon-sur-Saône - Longvic - 10 avril 2006

On recense 9 axes autoroutiers en service traversant la région :

- l'autoroute A 6 (Paris-Lyon via Beaune)
- l'autoroute A 5 (Paris-Langres)
- l'autoroute A 31 (Beaune-Metz) et la A 311 (4 km sur Dijon-Sud)
- l'autoroute A 36 (Serrigny-Mulhouse)
- l'autoroute A 38 (Pouilly-en-Auxois-Dijon)
- l'autoroute A 39 (Dijon-Bourg-en-Bresse)
- l'autoroute A 40 (Mâcon-Genève)
- l'autoroute A 19 (Sens-Courtenay)
- l'autoroute A 77(Rosier -Seine et Marne- -sud de Nevers)

Dijon est bien reliée par des autoroutes importantes : A6, A31, A39. Sur l'A6 on compte beaucoup de trajets domicile-travail entre Chalon, Beaune et Dijon. La société APRR constate une augmentation du trafic sur ces axes à raison d'1 à 2 % par an.

2.1.2. Le réseau routier

La Bourgogne est sillonnée par deux grands axes de routes nationales (RN7, RN6) auxquelles s'ajoutent une dizaine de nationales permettant de relier toutes les villes bourguignonnes de plus de 10 000 habitants. Ainsi, l'ensemble du réseau des routes nationales totalise 1 340 km en Bourgogne avec une prédominance kilométrique de la Saône-et-Loire.

2.1.3. Les immatriculations

Le nombre des immatriculations de voitures en Bourgogne ne pâtit pas à l'heure actuelle du choc pétrolier. Il est en légère augmentation tant pour les véhicules neufs que d'occasion.

Encadré n° 7 Immatriculations de véhicules neufs ou d'occasion en Bourgogne

Véhicules	Nb d'immatriculations 2003	Nb d'immatriculations 2004
Voitures particulières neuves	46 912	49 873
Voitures particulières d'occasion	144 186	146 259

Source : Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement

2.1.4. L'entretien du réseau routier

Désormais, les Conseils généraux assurent la gestion, l'entretien, l'exploitation et le développement des routes départementales et du réseau national d'intérêt local transféré au 1er janvier 2006[13]. Ils s'appuient sur les services ou parties de service des DDE, mis à disposition des présidents des conseils généraux ou transférés.

Les DDE ne devraient d'ailleurs plus avoir de fonction d'entretien et d'exploitation routière à partir de 2007 puisque la gestion, l'entretien et l'exploitation des routes nationales structurantes seront

[13] Aux termes de la loi du 13 août 2004, relative aux libertés et responsabilités locales

assurés par 11 directions interrégionales des routes, et le développement du réseau national sera assuré par les directions régionales de l'Equipement.

2.2. LES VOIES FERREES

2.2.1.1. Un réseau ferré dense

La Bourgogne dispose d'un réseau ferroviaire très dense, la SNCF exploite[14] 1 512 km d'infrastructures ferroviaires dont :

- 298 km de lignes à grande vitesse,
- 1 214 km de lignes régionales.

Dijon constitue un nœud ferroviaire de poids, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Cependant, cette situation masque certaines disparités. En effet, la Nièvre fait figure de département "pauvre" en matière d'infrastructures dans la mesure où seule la ligne Dijon-Nevers permet de traverser le grand Sud nivernais.

La Bourgogne est découpée en trois zones de gestion régionale SNCF : la Nièvre fait partie de la région SNCF de Clermont-Ferrand, l'Yonne de la région SNCF de Paris Sud Est et les départements de la Côte d'Or et de la Saône-et-Loire dépendent de la région SNCF Dijon.

2.2.2. Les lignes voyageurs

2.2.2.1. Les grandes lignes voyageurs

La Bourgogne est desservie par l'ancienne ligne PLM (Paris Lyon Marseille) passant par Laroche-Migennes (89), Dijon, Chalon-sur-Saône et Mâcon.
Les autres grandes lignes importantes passant par la capitale régionale sont tournées vers l'Est et le Nord-Est. Nevers et le Val de Loire sont situés sur l'axe Paris-Clermont-Ferrand.

2.2.2.2. Les lignes TGV

Deux grandes lignes traversent actuellement la Bourgogne :

- l'une en provenance de Paris dessert Dijon puis éclate sur Dôle-Lausanne ou Besançon d'une part, Beaune et Chalon-sur-Saône d'autre part ;

- l'autre, le TGV Sud Est en direction de Lyon-Marseille, dessert Montchanin et Mâcon-Loché.

Le projet de LGV Rhin-Rhône est en cours. Pour la branche Est de cette ligne, les procédures d'acquisitions foncières et les travaux préparatoires se déroulent suivant un calendrier fixé par le CIADT du 18 décembre 2003 et ont permis le début des travaux de réalisation dès 2006. Pour la branche Ouest, la concertation générale a été lancée en 2005. Le CESR a été amené à donner son

[14] Source : SRTC mars 1997 - Etat des lieux

avis sur la traversée par la LGV de l'agglomération dijonnaise[15]. Les études préliminaires sur la branche Sud sont engagées.

2.2.2.3. Les TER, transports express régionaux

Ils desservent l'ensemble des bassins d'emploi et de vie bourguignons. C'est désormais et depuis 2002, le Conseil régional qui assure la gestion de ces lignes.[16]

Le CESR de Bourgogne a apporté son avis à plusieurs reprises sur cette question. Il s'est exprimé sur la convention liant la SNCF et le Conseil régional, ainsi que sur le bilan de ces réalisations en 2003, 2004 et plus récemment en juin 2006. Il convient de s'y reporter.

Le TER de Bourgogne en quelques chiffres :

1 214 km de lignes TER ferroviaires ;
288 km de lignes TER routières ;
250 points d'arrêt desservis dont 150 gares TER ;
270 trains par jour ;
100 autocars par jour ;
20 lignes principales ;
35 000 voyageurs par jour.

2.2.3. Le fret ferroviaire

2.2.3.1. Des infrastructures denses

La région SNCF de Dijon, correspond à un carrefour d'axes de communication majeurs. Aussi la Bourgogne se situe sur la "magistrale ECO-FRET" reliant Londres à Barcelone. Cette situation privilégiée lui permet de compter parmi les régions les plus riches en infrastructures pour le fret SNCF. On compte ainsi en Bourgogne une gare de triage (la gare de triage de Gevrey-Chambertin, au sud de Dijon, la deuxième de France), mais aussi 12 gares principales fret, 75 gares marchandises.

2.2.3.2. Un trafic fret ferroviaire en baisse

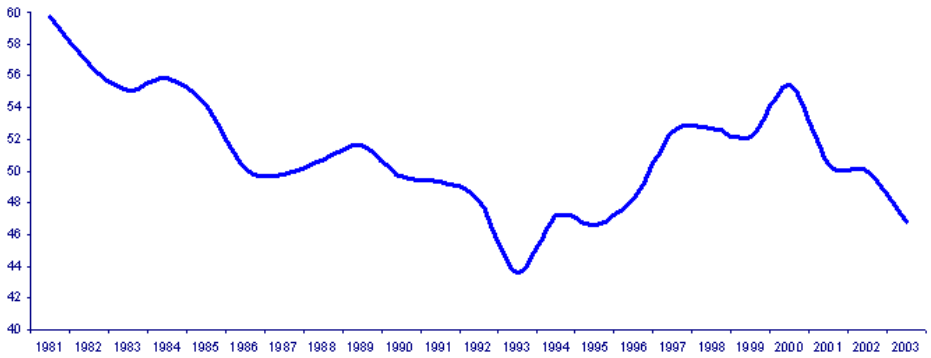
Au niveau régional[17], les échanges de marchandises par voie ferrée chutent de façon régulière.
(- 6.3 % en 2004 sous l'effet d'une réduction de 10 % des expéditions et de 3.2 % des réceptions).
En 2003, la Bourgogne avait pourtant mieux résisté que d'autres régions à l'érosion générale.

15 Voir l'avis réalisé par le CESR de Bourgogne sur « La branche ouest du TGV Rhin-Rhône et la traversée de l'agglomération dijonnaise » 16 novembre 2005

16 Voir à ce propos la communication réalisée par le CESR « La régionalisation ferroviaire en Bourgogne » Premier bilan de la convention TER 2002-2006 - rapporteur André FOURCADE - 14 juin 2006

17 Source : Bilan économique 2004 INSEE

Encadré n° 8 : Evolution du fret ferroviaire en milliards de tonnes-kilomètres



Source : Ministère des Transport, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer

Pour Guy DUPRE[18] l'avenir du fret ferroviaire est lié au "Plan Fret" qui vise à résorber la dette. De ce fait, la SNCF doit prendre en compte les contraintes économiques et ne se positionnera plus seule sur des trafics non rentables. Cela conduit les chargeurs à se reporter davantage encore sur la route et marginalement sur la voie d'eau.

2.2.3.3. Un réseau insuffisamment entretenu

Réseau Ferré de France (RFF), établissement public industriel et commercial (EPIC) a été créé en 1997 en application des directives communautaires et de la loi du 13 février 1997 concernant la séparation entre exploitation et infrastructure des réseaux de chemin de fer.
Il s'est vu attribuer pour mission l'aménagement, la planification et le financement des infrastructures ferroviaires dans un souci d'assainissement financier du système ferroviaire et de clarification des responsabilités de l'Etat et de la SNCF.

Un audit sur l'état du réseau ferré national a été réalisé en septembre 2005 par l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne[19]. Il met en évidence le manque d'entretien du réseau ferré français, notamment sur les lignes secondaires (classées dans les groupes UIC 7 à 9[20]) qui représentent une grande part du réseau régional[21].

---

[18] Audition de Guy DUPRE, directeur adjoint du Pôle Stratégie développement de la SNCF - Longvic - 10 avril 2006
[19] "*Audit sur l'état du réseau ferré national français*" - Ecole polytechnique fédérale de Lausanne EPFL-LITEP (Laboratoire d'intermodalité des transports et de planification) - *7 septembre 2005*
[20] L'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) a établi une classification des lignes en fonction du type de trafic et des charges de trafic supportées. Le groupe UIC 1correspond aux lignes très chargées et à l'opposé le groupe UIC 9 correspond à des lignes très faiblement chargées.
[21] Le réseau ferré national français totalise environ 50 000 km de voies principales et 15 000 km de voies de service. Il compte environ 29 500 km de ligne à voie normale[21] en service et comprend environ 1 500 km de ligne à grande vitesse, 7 400 km de lignes principales UIC 1 à 4 et 7 000 km de lignes UIC 5 à 6. A cela s'ajoute 13 600 km de lignes classées dans les groupes UIC 7 à 9 dont 4 3 00 km sont empruntées uniquement par des trains fret.

Il note également un déséquilibre entre l'importance du patrimoine à faible trafic et la part des prestations d'exploitation associée à cette catégorie de ligne.

Encadré n° 9 : Longueur des lignes du réseau par groupe UIC et prestations d'exploitation

Types de lignes	Longueur des lignes	Part des prestations exprimées en TKBR[3]
Lignes à grande vitesse et lignes UIC 1 à 4	8'900 km (30%)	78%
Lignes UIC 5 à 6	7'000 km (24%)	16%
Lignes à faible trafic UIC 7 à 9	13'600 km (46%)	6%

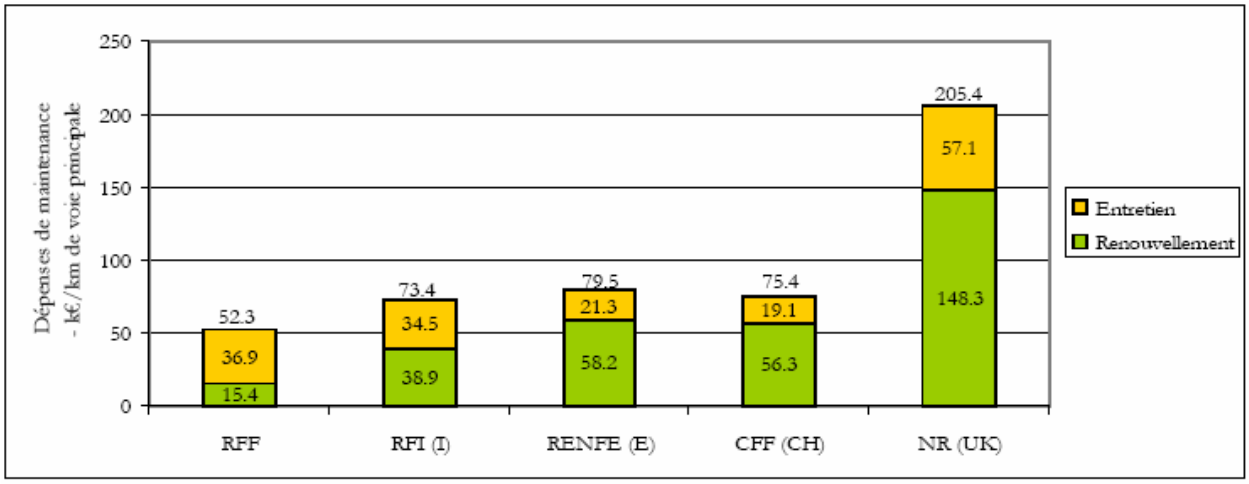
Source : Audit sur l'état du réseau ferré national français

Si les voies et appareils de voie des lignes à grande vitesse et des voies des groupes UIC 1 à 4 sont en bon état, les voies et appareils de voie des groupe UIC 7 à 9 sont dans un très mauvais état. La dégradation de ce type de voie va surtout poser problème pour le transport de fret ferroviaire qui va de fait devenir moins compétitif et donc peu attractif.

Le mauvais état d'une partie du patrimoine ferroviaire national s'explique en grande partie par l'évolution inquiétante des budgets de maintenance[22]. Durant ces vingt dernières années, les budgets d'entretien ont perdu 20 % de leur valeur tandis que 3 440 km de voies à grande vitesse se sont ajoutées au patrimoine entre 1981 et 2001.

Par rapport aux quatre pays comparés dans cet audit, (Italie, Espagne, Suisse et Royaume-Uni), la France dépense en moyenne moins pour ses lignes de chemin de fer.

Encadré n° 10 : Dépenses de maintenance d'infrastructure par km de voie principale des réseaux



Source : Audit sur l'état du réseau ferré national français

On peut également relever que la France dépense proportionnellement plus en entretien et moins en renouvellement que les autres réseaux. Un tel rapport est défavorable à la pérennité du patrimoine puisque le taux de renouvellement est faible et le patrimoine vieillit.

[22] Entretien et renouvellement.

2.3. LES VOIES NAVIGABLES

La Bourgogne est la région qui possède sur son territoire le réseau de voies navigables le plus développé de France avec une longueur de 1 007 km, c'est-à-dire près d'un huitième du réseau national. Le réseau bourguignon se compose de :

- 155 km de voies à grand gabarit,
- 852,2 km de voies à petit gabarit.

La loi du 30 juillet 2003, relative à la prévention des risques technologiques et naturels distingue :

- **un réseau magistral,** dédié principalement au transport fluvial de marchandises (environ 60 % du réseau, tout le grand gabarit et certains canaux à gabarit Freycinet reliant les bassins),

- et un réseau régional, à vocation plutôt touristique.

Les collectivités et notamment les régions peuvent, si elles le souhaitent, demander le transfert à leur profit du réseau régional.

Le réseau des voies navigables de Bourgogne est de nature très hétérogène à la fois en capacité et en fréquentation. Le trafic commercial ne s'exerce plus que sur une fraction réduite du réseau. Il se concentre sur l'Yonne en aval d'Auxerre et surtout sur la Saône accessible aux bateaux à moyen et grand gabarit.

L'ensemble du réseau à petit gabarit continue de bénéficier de travaux destinés à préserver son intérêt hydraulique et touristique, notamment pour la navigation de plaisance.

2.3.1. La structure d'exploitation : VNF Voies navigables de France[23)]

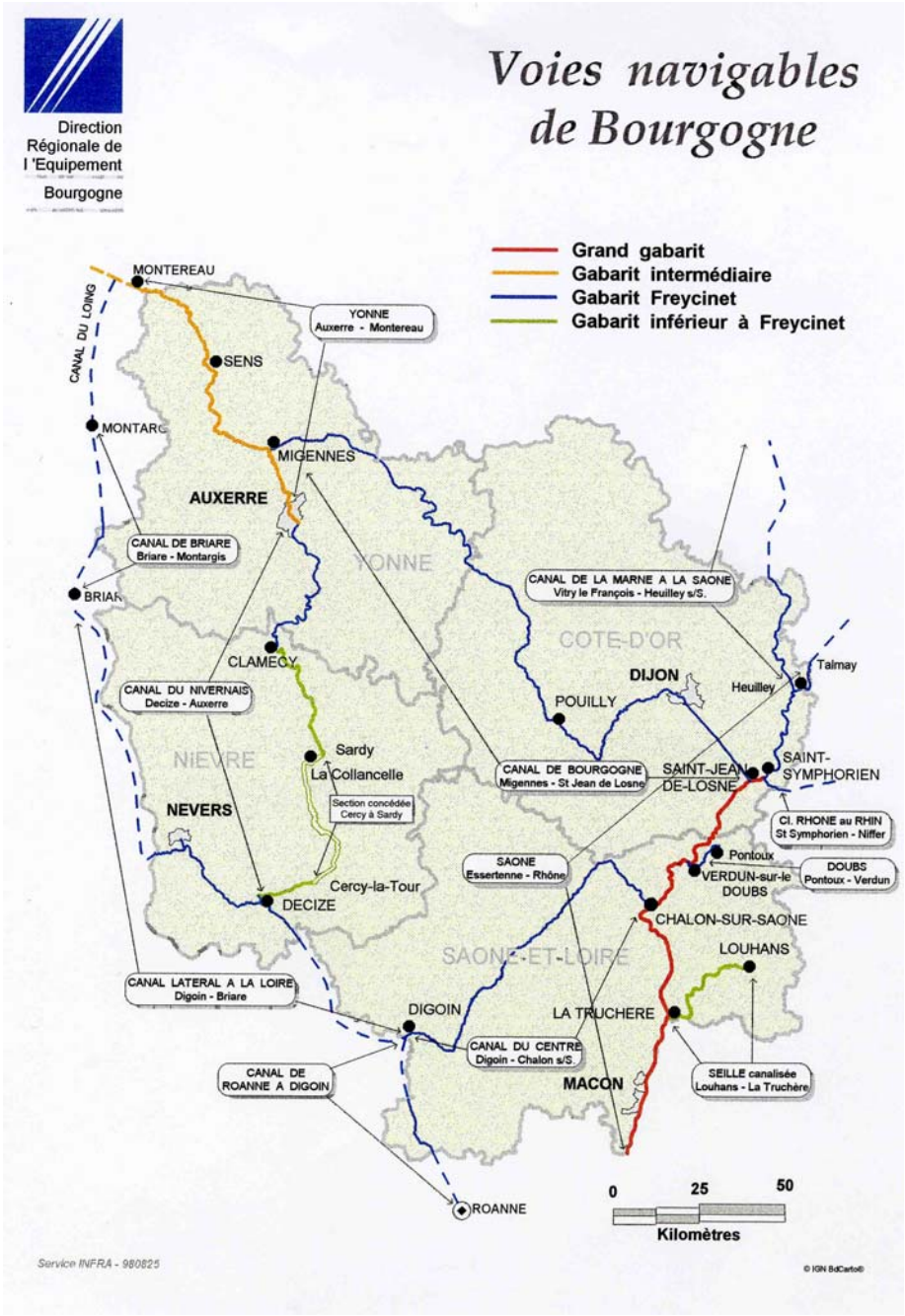
Cet établissement public industriel et commercial (EPIC) a été créé en 1991 pour valoriser les voies fluviales. Sa structure juridique lui permet de disposer de recettes directes comme la taxe hydraulique (40 % des recettes) et de droits de péage. VNF génère une capacité d'autofinancement et perçoit des subventions d'investissement de l'Etat.

La gestion des 6 700 km de voies confiées à VNF est assurée par les 17 services (services de navigation et directions départementales de l'équipement) mis à disposition de VNF.

Les missions confiées par l'Etat à l'établissement public sont d'exploiter, entretenir et développer le réseau confié, gérer les 80 000 hectares du domaine public fluvial qui le borde, valoriser un patrimoine exceptionnel (écluses, barrages, berges, terrains, maisons éclusières, ponts-canaux, etc.) mais aussi de participer à la politique d'environnement et d'aménagement du territoire, en partenariat avec les collectivités territoriales et de promouvoir la voie d'eau en contribuant au développement du transport de marchandises par voie d'eau et du tourisme fluvial.

[23] Audition de Pierre CALFAS, directeur du service de la navigation de VNF accompagné de Rachid BIOUD, responsable du développement économique et chargé d'études à VNF- Chalon-sur-Saône - 21 avril 2006

Encadré n° 11: les voies navigables de Bourgogne



Source : VNF

2.3.2. Les axes grands gabarits

C'est essentiellement l'axe Rhône-Saône[24], façade vers la Méditerranée qui accueille des bateaux à grands gabarits. En Bourgogne, la Saône est navigable par les bateaux à grand gabarit jusqu'au port de PAGNY.

[24] Audition de Pierre CALFAS, directeur du service de la navigation de VNF accompagné de Rachid BIOUD, responsable du développement économique et chargé d'études à VNF- Chalon-sur- Saône - 21 avril 2006

Cet axe a vu doubler son trafic depuis 1998 et a réalisé en 2005 : 1.46 milliards de tonnes-kilomètres pour 6.67 millions de tonnes transportées. Cette réussite du transport fluvial est le résultat d'une politique mise en œuvre, tant par les pouvoirs publics que par les acteurs de la voie d'eau.
On constate actuellement une forte transformation structurelle des transports effectués sur ces fleuves ; les transports se diversifient, ils concernent des produits à plus forte valeur ajoutée et réalisés sur de plus longues distances.

Les évolutions les plus fortes sont :

- celles du transport par conteneurs : trafic multiplié par 10 depuis 2000,
- les produits chimiques : trafic multiplié par 6 depuis 10 ans,
- et les produits agricoles qui représentent plus du quart du trafic total (29 % du trafic sur l'axe Rhône Saône en 2005) et dont le trafic a été multiplié par 2 depuis 10 ans.

2.3.3. Les voies navigables de gabarit "Freycinet" [25]

En Bourgogne ce sont principalement :

- le canal de Bourgogne (232 km de St-Jean de Losne à Migennes),
- le canal du Nivernais (174 km de Decize à Auxerre dont 114 km à petit gabarit entre Decize et Clamecy),
- le canal du Centre (114 km de Chalon-sur-Saône à Digoin),
- l'Yonne (92 km en Bourgogne).

Ils ont été construits pour des bateaux pouvant transporter environ 250 tonnes.

2.3.4. Une progression du trafic sur les voies d'eau

Les canaux ont été construits au départ pour le transport de marchandises et se sont implantés au plus près des villes. L'utilisation des voies d'eau a ensuite été délaissée au profit des transports routiers jugés plus souples et plus efficaces.
A l'heure actuelle, l'accès aux voies d'eau, y compris par les canaux à petits gabarits, semble retrouver sa pertinence et représenter un atout de poids pour la vie économique des régions. Les nouveaux ports se développent en lien avec des projets économiques et nécessitent de grands espaces.

L'INSEE note cette progression dans son bilan économique 2004 : "Sur la Saône, l'essentiel de l'activité se déploie à partir des ports de Chalon-sur-Saône et Mâcon dont l'activité fluviale cumulée affiche une nouvelle progression de 16 % pour l'ensemble du trafic fluvial et fluviomaritime. Avec 1.3 million de tonnes transportées, APROPORT conforte sa place au 5ème rang des ports intérieurs français".

Mais le trafic fluvio maritime[26] recule en raison d'une pénurie de navires disponibles en Bourgogne. Le transport de conteneurs par voie fluviale, qui avait fortement progressé dès 2002 se stabilise (1 %), là aussi suite à un manque de "cale". D'importants investissements destinés à améliorer les

[25] Voir définition dans le lexique
[26] Le trafic fluvio- maritime est assuré par des navires spécifiques pouvant naviguer sur les cours d'eau et en mer.

capacités des ports sont en cours ou en projet sur les deux sites d'APROPORT ainsi que sur le port de PAGNY où l'activité s'est bien amorcée[27].
Grâce à « une conjoncture particulièrement favorable » le trafic fluvial de marchandises a progressé dans toutes les régions françaises. En Bourgogne, il a augmenté de 58.6 % entre 2003 et 2004, selon les chiffres que vient de publier VNF, soit la deuxième meilleure progression régionale après le Languedoc.[28]. Le plan « Freycinet 21» vise à moderniser la flotte en augmentant la capacité d'emport et en réduisant la consommation de carburant.

2.3.5. La navigation de plaisance

En Bourgogne, près de 1 200 km de rivières et de canaux à petit gabarit sont offerts aux plaisanciers. Le réseau fluvial bourguignon représente 1/10ème du réseau national. Ce maillage particulièrement dense fait de la Bourgogne une région propice au tourisme fluvial. La qualité des paysages bourguignons semble satisfaire les plaisanciers[29].

Pour l'OREB[30], le tourisme fluvial est un indicateur qui permet de suivre la fréquentation des canaux et des rivières navigables en Bourgogne ; il caractérise l'attractivité des voies navigables et des paysages bourguignons.

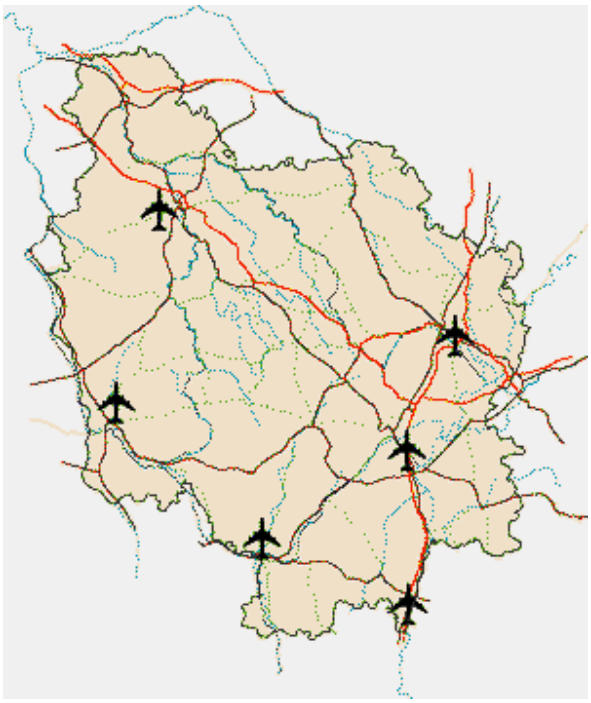
En 2004, le Comité régional du tourisme[31] a pu recenser une "moyenne pondérée" de 2 125 passages[32] aux écluses de Bourgogne par des bateaux de plaisance. Grâce à l'implantation de cinq loueurs nationaux et l'existence d'un important réseau de loueurs bourguignons, la Bourgogne avec plus de 400 bateaux répartis sur une trentaine de bases concentre, avec plus de 6 000 contrats de location, 20 % de l'offre nationale. Notre région occupe aussi une place importante sur le marché des péniches hôtels essentiellement fréquentées par une clientèle étrangère.

[27] Voir p21 APROPORT
[28] Des hommes et des chiffres n° 3949
[29] Sondage réalisé par l'OREB 1998
[30] Site : www.oreb.org/Indicateurs/indic030nat/contenu.htm
[31] Chiffres-clés du tourisme en Bourgogne - juin 2005
[32] Il s'agit du nombre moyen de passages aux écluses des bateaux de plaisance, pondéré par la longueur des voies navigables

2.4. LE TRAFIC AERIEN DE VOYAGEURS[33]

La Bourgogne est reliée par autoroutes et voies ferroviaires aux aéroports de stature internationale que sont Paris-Roissy, Paris Orly, Lyon-Saint Exupéry et Bâle-Mulhouse.

Encadré n° 12 : Les aéroports et aérodromes régionaux



Encadré n° 13:Trafic de passagers des principaux aérodromes régionaux

	Lignes intérieures		lignes internationales	
Aéroports	2002	2003	2002	2003
Dijon-Bourgogne	13 842	12 204	3 0959	6 631
Nevers	1 080	1 472	1 026	696
Auxerre-Branches	1 802	1 761	1 026	1 138
Chalon-Champforgueil	610	298	347	68
Saint Yan	945	889		

Source : ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer

L'aéroport de Dijon Bourgogne a comme affectation principale, l'Armée de l'Air (base aérienne 102), ce qui lui confère un bon niveau d'équipement. A l'intérieur du triangle Paris-Strasbourg-Lyon, il est le seul à proposer des lignes régulières pour voyageurs.

L'étude réalisée dans le cadre du projet "Renaissance" juge la situation actuelle de l'aéroport de Dijon Bourgogne "décevante" ; elle génère un déficit d'exploitation[34] lié à "une activité quasi

[33] Le trafic aérien fret est quasi inexistant en Bourgogne. Les aéroports régionaux en Bourgogne s'orientent vers le transport de voyageurs et, de fait, l'activité « fret » des aéroports de la région est pratiquement nulle.

inexistante". Les dessertes aériennes en ligne régulières pâtissent de l'insuffisance des équipements et d'une inadaptation des pistes aux aéronefs civils.

Le projet "Renaissance "a été réalisé conjointement par la région Bourgogne, le département de Côte d'Or, le Grand Dijon et la CCI de Dijon pour étudier l'opportunité et la faisabilité du développement d'une activité aérienne commercial civile sur la plate forme de Dijon Longvic. Ce projet vise à sortir de cette situation :

- en réalisant des investissements pour restaurer et améliorer les capacités de la plate-forme aéroportuaire,
- en favorisant le maintien à terme de la BA 102 grâce à la complémentarité technique, économique et sociale des activités civiles et militaires,
- en développant le trafic civil par l'ouverture de lignes régulières.

2.5. LE TRANSPORT COMBINE ET LES PLATEFORMES MULTIMODALES

Le transport multi modal ou transport combiné consiste à assurer un transport en empruntant successivement différents modes de transport : route, fer, voie d'eau ou air. Il concerne surtout les marchandises. L'unité de transport intermodal (l'UTI) est une caisse mobile ou conteneur de 20 pieds et plus. Le transbordement d'un mode à l'autre s'effectue dans les terminaux de transport combiné ou plates formes multi modales.

Les différents projets visent à lutter contre la congestion des voies routières et sont soutenus financièrement par l'Europe (programme Marco Polo), l'Etat français, VNF, les CCI et les collectivités territoriales qui sont également fortement impliquées.

Le transport "combiné fluvial" et le transport "combiné rail route" constitue un potentiel de transport qu'il faut encore développer. En Bourgogne, on peut citer notamment :

- la plate forme multimodale de Pagny, située à l'extrémité nord de l'axe fluvial de la Saône à grand gabarit. Un Syndicat Mixte de PAGNY a été crée pour prendre en charge la structure d'exploitation ;
- le port de GRON sur l'Yonne. A l'état de projet, ce port pourrait devenir à terme une plate forme multimodale sur l'Yonne ouvrant ainsi la voie aux transports de marchandises vers les ports du Nord ;
- et les 2 sites d'APROPORT sur la Saône.

APROPORT

Créé en 1989, APROPORT est un service extérieur de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Saône-et-Loire qui gère les plates-formes portuaires de Chalon-sur-Saône et Mâcon.

Port multimodal, APROPORT propose des logistiques originales combinant l'eau, le fer et la route. Il accueille des entreprises concernées par des flux de marchandises de toutes natures et gère, grâce à des personnels spécialisés et des moyens puissants et diversifiés, toutes les opérations liées au transport et à la logistique.

En termes de volume d'activité, le trafic global est de 3,6 millions de tonnes en 2005 ; il enregistre une progression de 3 % par rapport à 2004.

[34] Audition de Daniel LEFEBVRE, directeur de l'aéroport Dijon Bourgogne à Longvic - 27 mars 2006

3. UNE ORGANISATION DU SECTEUR DES TRANSPORTS EN PLEINE MUTATION

3.1. LES ENTREPRISES DE TRANSPORT, MARCHANDISES ET VOYAGEURS

L'emploi dans ce secteur
Avec près de 25 000 salariés, dont environ 16 000 dans le secteur privé, le secteur des transports représente environ 4 % de l'emploi au niveau régional. Sont concernés aussi bien les salariés du transport routier de marchandises et de voyageurs que les agents de la SNCF. Pour Régis BLATTER[35], il s'agit d'un secteur créateur d'emploi sur longue période[36].

On constate une stabilisation de l'emploi depuis 3 ans avec une situation contrastée selon les modes, le Transport de marchandises stagne, voire régresse, alors que le Transport de voyageurs poursuit sa croissance (du fait de nouvelles obligations notamment).

L'INSEE[37] indique que le nombre d'entreprises de transports figurant au registre des transporteurs tenu par la Direction Régionale de l'Equipement s'élève en 2004 à 1 110, en baisse de 3 % sur une année. Les effectifs employés dans les établissements de transport routier de plus de 10 salariés se situent au même niveau qu'en 2003.

Une influence du coût des carburants
Cet organisme précise : "pour les transporteurs routiers, l'année (2004) se déroule sur un marché marqué par le renchérissement des coûts de revient et tout particulièrement par une augmentation forte et durable des cours du pétrole. Les possibilités de répercussion dans les prix de vente sont limitées car la concurrence reste vive entre transporteurs et la clientèle, elle-même confrontée au renchérissement du coût de l'énergie, résiste à l'augmentation des tarifs de transport".

"Les investissements destinés à renouveler et moderniser les flottes de véhicules reprennent. Tous utilisateurs confondus, les achats de véhicules utilitaires moyens ou gros porteur neufs progressent en 2004 après le repli observé en 2002 et 2003. La hausse est de 11 % pour les véhicules de plus de 3.5 tonnes et dépasse 30 % pour les seuls tracteurs routiers.

Au cours de l'année, le parc de véhicules utilitaires exploité par les transporteurs professionnels reste pratiquement stable".

En majorité, de petites distances parcourues
L'OITC[38] constate la faible distance parcourue pour le transport de marchandises : **70 % du transport de marchandises se réalise sur moins de 150 km**. Pour cet office, ce phénomène est lié :

- à la parcellisation des lots (de 30 tonnes par lot, on est passé à 2 tonnes et bientôt à 500 kg seulement),

[35] Audition de Régis BLATTER, Directeur régional du travail des transports de Bourgogne-Franche-Comté Dijon - 3 juillet 2006
[36] Voir tableau de l'évolution des effectifs et données du rapport sur l'évolution sociale dans les transports en 2003-2004 - site du Conseil National des Transports
[37] INSEE Bilan économique 2004
[38] Audition de Claude CHARDON, directeur de l'OITC (Office interconsulaire des transports et communications du Sud Est Dijon - 10 avril 2006

- à la multiplication des références,
- et à l'absence de stocks dans les entreprises.

Pour les transporteurs rencontrés[39], le transport routier n'est d'ailleurs rentable que dans un rayon de 250 km autour de son entreprise, tandis que d'autres transports sont plus adaptés aux plus longues distances.

Un secteur en mutation diversement exposé à la concurrence étrangère [40]

Le transport routier de marchandises est un secteur ouvert à la libéralisation des trafics et de l'activité et à l'élargissement des marchés ce qui induit une recomposition du secteur. Les entreprises sont ainsi confrontées à :

- des distorsions fortes de concurrence : niveaux de salaire, durée du travail, différentiels de fiscalité, etc.
- et parallèlement en France à une hausse des coûts (gazole, salaires + charges (poste représentant environ 30 % du coût total), à une réglementation plus contraignante et mieux contrôlée.

Il s'en est suivi une perte de compétitivité du « pavillon français » constatée par :

- un cabotage de plus en plus important même si le pourcentage reste relativement minime (entre 3 et 4 % des trafics intérieurs selon les sources),
- une baisse tendancielle du pavillon français (part du marché français à l'international en constante diminution depuis plusieurs années) compensée par la croissance du trafic intérieur (90 % des trafics effectués sous pavillon national).

On peut assister à un double mouvement antagoniste :

- d'un côté, le Contrat de progrès « routier » issu du groupe de travail mis en place par les pouvoirs publics à la suite du conflit de 1992 a favorisé la modernisation économique et sociale du secteur entamée depuis plus de dix ans. Le dernier accord de 1995 a permis une plus grande professionnalisation du métier : organisation plus compétitive, industrialisation des process, intégration chaîne transport/logistique/NTIC…

- de l'autre côté, certaines entreprises adoptent, pour survivre, un comportement "infractionniste".

Ses réponses sont recherchées au niveau des entreprises :

- constitution de grands groupes : stratégie d'implantation dans les PECO, délocalisations des flottes, des conducteurs…
- PME : redéploiement sur le marché intérieur.

En direction de l'Union Européenne, il a été demandé une harmonisation sociale, fiscale et technique. Un règlement sur le temps de conduite et le temps de repos des conducteurs[41]a été

[39] Audition de Michel ALAINE, PDG de l'entreprise de transport routier ALAINE (Mâcon) Chalon-sur-Saône - 21 avril 2006
[40] Audition de Frédéric BRZEZINSKI, délégué régional de l'Union des Transporteurs Routiers de Bourgogne (UTRB), représentant la Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR) pour les transports routiers de marchandises et la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV) pour les transports routiers de voyageurs - Dijon - 27 février 2006

adopté ainsi qu'une directive (encore non transposés en droit français) sur la formation obligatoire des conducteurs.

Au niveau de l'Etat : deux orientations ont été mises en œuvre : le plan de mobilisation et de développement en faveur du transport routier de marchandises à l'automne 2005 comportant un volet social, un volet fiscal et un volet contrôle, et un dispositif d'encadrement du cabotage.

La part des coûts salariaux dans les coûts de transport est d'environ un tiers du coût total pour les transporteurs, le carburant représentant 20 % du prix. Le coût d'un chauffeur est d'environ 3 000 € par mois en France (pour 1 500 pour un chauffeur polonais et 350 pour un chauffeur roumain).

3.2. LA LEGISLATION DU SECTEUR, LES ORGANISMES DE CONTROLE[42]

3.2.1. La législation concernant les transports

3.2.1.1. L'Europe, un moteur en matière de politique de transports

Les transports et infrastructures sont des secteurs pour lesquels l'Union Européenne s'est positionnée dès l'entrée en vigueur du Traité de Rome en 1958. La politique des transports a été centrée sur l'élimination des obstacles aux frontières entre les États membres, contribuant ainsi à la libre circulation des personnes et des biens, l'un des principaux objectifs de l'Union.

Les grands axes de la politique européenne des transports visent à achever la réalisation du marché intérieur, à assurer un développement durable, à déployer les grands réseaux, maîtriser l'espace, renforcer la sécurité et développer la coopération internationale.

Différentes directives, règlements et rapports[43] définissent les objectifs de l'action de l'Union européenne et des États membres en vue de limiter au maximum l'impact des transports sur l'environnement[44].

D'autres textes concernent la sécurité des transports et des infrastructures[45]. Elles visent à établir un système ferroviaire plus compétitif et plus sûr, qui couvre le marché communautaire. Elles tendent à harmoniser les objectifs et les méthodes permettant d'assurer la sécurité ferroviaire, y compris la gestion de l'infrastructure et du trafic, ainsi que l'interaction entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure.

---

[41] Une directive 2002/15 sur la durée du travail des conducteurs a été transposée en France par l'ordonnance n° 2004-1197 du 12/10/2004, qui a donné lieu au décret du 31 mars 2005

[42] Audition de Régis BLATTER, Directeur régional du travail des transports de Bourgogne-Franche-Comté Dijon - 3 juillet 2006

[43] Rapport du Conseil du 6 octobre 1999 au Conseil européen d'Helsinki sur la stratégie visant à intégrer les questions d'environnement et de développement durable dans la politique des transports

[44] La directive 2003/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 mai 2003 impose aux États membres de prendre les mesures nécessaires afin que les biocarburants représentent, à partir de 2005, une part minimale des carburants vendus sur leur territoire

[45] Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil, du 29 avril 2004, concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité

On peut également citer :

- le Livre blanc de la Commission du 30 juillet 1996 : « Une stratégie pour revitaliser les chemins de fer communautaires »,

- le programme NAIADES[46], programme d'action européen intégré qui encourage le recours au mode fluvial,

- et le programme MARCO POLO qui vise à lutter contre la congestion du fret routier en transférant une partie du fret de la route vers la navigation maritime à courte distance, le rail et la navigation intérieure.

Enfin, dans le cadre du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T), la Communauté apporte un concours financier aux projets d'infrastructures nationaux jugés d'intérêt communautaire. Ainsi, les lignes ferroviaires grande vitesse telles celles du TGV Est, du TGV Lyon-Turin ou du TGV Sud européen bénéficient ou ont bénéficié d'aides financières communautaires (pour les études et les travaux).

L'achèvement du réseau d'ici à 2020 implique la construction des «maillons manquants», de manière à allonger le réseau routier existant de 4 800 km et le réseau ferroviaire de 12 500 km. De plus, il prévoit la modernisation de quelques 3 500 km de routes, 12 300 km de voies ferrées, et de plus de 1 740 km de voies navigables. Ce réseau exercera un impact considérable sur la réduction des temps de trajet pour les voyageurs et les marchandises.

Tous ces aspects donnent lieu à une législation européenne très dense, appliquée à des degrés divers par l'ensemble des Etats membres, dont la France, à travers leur législation nationale.

3.2.1.2. Les impulsions du niveau national

- Parmi les textes élaborés récemment pour ce secteur[47], la loi relative aux libertés et responsabilités locales du 13 août 2004[48] est capitale.

Elle charge notamment les régions d'élaborer un schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT) qui constitue un des volets du schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT). Le rôle de ce schéma est d'assurer la cohérence régionale et interrégionale des itinéraires à grandes circulations et définir les priorités d'actions pour les infrastructures routières. La priorité est donnée à l'optimisation des réseaux existants et à la complémentarité des modes

Elle autorise (article 28) le transfert de la propriété et de la gestion des aérodromes civils aux collectivités locales concernées (départements). Les régions sont prioritaires si elles sont candidates.

La propriété et la gestion des ports non autonomes maritimes peuvent être transférées aux collectivités locales (article 3). Les régions ne sont pas prioritaires.
L'article 32 autorise le transfert aux collectivités locales des cours d'eau, canaux ou ports intérieurs et en précise les conditions d'application.

[46] Programme NAIADES (Navigation Intérieure Actions et Développement en Europe)
[47] La loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 Février 1995
La loi sur l'aménagement et le développement durable du territoire du 25 Juin 1999
[48] Loi n° 2004-809

- Les transports sont également soumis à des lois sectorielles. Citons :

    - La loi du 13 Février 1997 portant création du Réseau Ferré Français[49]

Elle met en place un nouvel établissement public industriel et commercial (EPIC) dénommé Réseau ferré de France « RFF » ayant la responsabilité de l'infrastructure ferroviaire dont il sera propriétaire. RFF a pour mission d'exploiter, d'entretenir, d'aménager et de développer le réseau.

    - La loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports[50] (article 1)

Elle permet notamment de mettre en conformité le droit national avec certains engagements communautaires souscrits par la France dans le domaine des transports.

Elle crée au 1er janvier 2006, (en application de la directive 2004/49 sur la sécurité des chemins de fer communautaires), l'**Agence française de sécurité ferroviaire** qui jouera le rôle d'autorité nationale de sécurité dans ce domaine. Indépendante des entreprises ferroviaires, des gestionnaires d'infrastructure et des demandeurs de certification l'Agence aura pour mission de délivrer les autorisations nécessaires à l'exercice des activités ferroviaires, mais aussi d'assurer leur suivi et leur contrôle. Elle ouvre à la concurrence l'ensemble du marché du fret ferroviaire à compter du 31 mars 2006.

    - La loi n°98-69 du 6 février 1998 tendant à améliorer les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier[51], dite « loi Gayssot ».

La durée du travail dans le transport routier[52]

La durée légale hebdomadaire de service est fixée à 43 heures pour les conducteurs "grands routiers" et à 39 heures pour les conducteurs "courte distance". Ce temps de service inclut des heures "d'équivalence", temps d'attente pendant lesquels les conducteurs ne peuvent vaquer librement à leurs occupations personnelles. La durée hebdomadaire du travail des personnels roulants peut être calculée sur une durée supérieure à la semaine, pouvant être égale à au plus trois mois ou quatre mois après accord collectif.

Les durées maximales de temps de service sur une semaine isolée sont fixées à 56 heures pour les "grands routiers", 52 heures pour les "courte distances" et à 48 heures pour les "conducteurs de messagerie et convoyeurs de fonds".

[49] Loi n°97-135
[50] Loi n°2006-10
[51] Loi n°98-69

[52] La durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises est fixée par le décret 83-40 du 26 janvier 1983 modifié par le décret 2005-306 du 31 mars 2005.

3.2.2. Les organismes de contrôle

Le secteur des transports suit une réglementation de la durée du travail spécifique et dérogatoire. Le transport routier très contrôlé par deux services de contrôle spécialisés :

- L'inspection du travail des transports (ITT) : réglementation du travail, contrôle en entreprise,
- Le Contrôle des transports terrestres (CTT) : réglementations des transports et règles techniques, sur route et en entreprise.

Ce secteur reste un secteur relativement "infractionniste". Le contrôle des conducteurs non résidents est effectué principalement à l'occasion des contrôles sur route (selon les données du ministère des Transports, le pourcentage de conducteurs non résidents contrôlés en 2005 est de 25 %, dans une région frontalière comme la Franche-Comté par exemple, il est de 45 %.

Les conducteurs non résidents sont davantage en infraction que les résidents, mais le contrôle des conducteurs d'autres pays peut-être rendu difficile, compte tenu tout simplement de la barrière des langues.

3.3. LE FINANCEMENT DES TRANSPORT ET INFRASTRUCTURES

3.3.1. L'Agence de financement des Infrastructures de transport de France (AFITF)[53]

L'AFITF a été créée en 2004 pour concourir au financement de projets d'intérêt national ou international relatifs à la réalisation ou à l'aménagement d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales ou portuaires ainsi qu'à la création ou au développement de liaisons maritimes régulières de transport de fret.

Pour l'exercice de ses missions, l'établissement accorde des subventions d'investissement et des avances remboursables non rémunérées, apporte des fonds de concours et participe au financement des investissements.

Le CIADT du 18 décembre 2003 prévoyait des décaissements de l'Agence sur 2005-2012 à hauteur de 7,5 milliards d'euros. Les recettes de l'Agence sur la période, pour moitié composés d'emprunts gagés sur les dividendes relatifs aux parts détenues par l'Etat dans les sociétés concessionnaires d'autoroutes, étaient calculées pour couvrir ces engagements.

Depuis la situation a évolué en profondeur : l'Agence ne perçoit plus les dividendes autoroutiers pour cause de privatisation des sociétés concessionnaires. En contrepartie, l'AFITF perçoit de nouvelles recettes et notamment la taxe d'aménagement du territoire (TAT)[54] prélevée sur les concessionnaires d'autoroutes ainsi qu'une fraction (40 %) du produit des amendes.

L'Agence apporte la totalité des engagements financiers de l'Etat pour ces projets. Les projets ferroviaires constituent le cœur des grands projets d'infrastructures inscrits sur la feuille de route de

[53] Décret n° 2004-1317 du 26 novembre 2004 relatif à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France et journal Région Magazine N° 77 juin 2006
[54] Pour 2006, elle s'élève à 510 millions d'euros (source AFITF)

l'AFITF, notamment les nouveaux projets de Ligne à Grande Vitesse (LGV). L'AFITF devrait apporter une contribution d'environ 750 millions d'euros au projet de la LGV Rhin-Rhône, soit 32 % du plan de financement total[55]. L'Agence doit assumer en outre la charge de l'achèvement de la génération actuelle des contrats de plan Etat-Régions (CPER). Au total, sur la période 2005-2012, ce sont 13.6 milliards d'euros qu'il faudra financer.

3.3.2. Les contrats de plans et de projets

Dans le cadre du nouveau Contrat de projets Etat-Région 2007-2013[56]; le mandat remis au préfet de la Région Bourgogne porte sur 8 domaines prioritaires parmi lesquels figurent les voies ferroviaires et fluviales avec 34 millions d'euros (hors plan Rhône). La préfecture envisage "un vaste programme d'amélioration des voies ferrées du réseau capillaire fret et voyageurs de Bourgogne et du niveau de service entre Dijon et Lyon, au-delà du programme de renouvellement des voies que doit engager RFF en application des décisions du gouvernement annoncées le 19 mai dernier".

Concernant les voies navigables, ce contrat prévoit d'engager des travaux significatifs d'amélioration de la navigabilité de l'Yonne. Des conventions spécifiques pourront être signées entre les collectivités intéressées et Voies Navigables de France.

Mais l'enveloppe globale nationale (10, 5 milliards d'euros) est en retrait d'un peu plus de 10 % par rapport à 2000-2006. Et l'enveloppe de la Bourgogne est l'une de celles qui ont le plus diminué. Mais la comparaison est difficile car les Contrats de plan et Contrats de projets n'englobent pas la même chose. Par exemple, les contrats de projets ne sont plus destinés à financer les grandes infrastructures routières qui constituaient le principal poste de dépenses.

[55] Source le journal des régions n ° 77 – juin 2006 - Article de Gérard LONGUET
56 Le Bien Public - 22 juillet 2006

4. DES ENJEUX CONSIDERABLES

4.1. DES ENJEUX ECONOMIQUES, D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

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

- Ils sont extrêmement coûteux : les sommes destinées aux infrastructures **représentent des budgets colossaux**. Les différents Contrats de Plan Etat-Région ont été consacrés en grande partie au financement des infrastructures routières. L'achat de nouveau matériel ferroviaire roulant ou sa rénovation s'élèvent, pour la Région, à 30 millions d'euros par an. Ils absorbent également près de la moitié du budget de fonctionnement du Conseil régional notamment pour l'exécution de la convention TER.

- Les projets d'infrastructures se réalisent **sur le long terme** et désormais systématiquement **dans le cadre de larges partenariats** entre l'Etat, les conseils régionaux et généraux, les communes et intercommunalités, l'Europe dans certaines conditions. Les nouvelles conventions font aussi appel aux financements privés dans le cadre des contrats de "Partenariats Public Privé".

- **Les projets sont structurants pour les territoires** et déterminent l'activité économique mais aussi sociale des territoires. Un territoire bien desservi favorise le développement, il permet aux hommes de se rencontrer et induit, grâce à un échange de savoir-faire, la création de richesses plus nombreuses[57].

- **Mais les transports et les infrastructures interviennent sur l'environnement** et contribuent à modifier les paysages, les équilibres hydrologiques et biologiques, aussi bien dans les zones rurales qu'urbaines. Les transports constituent le premier secteur d'émission de gaz à effet de serre et sont à eux seuls à l'origine de la moitié des émissions dues à la combustion des énergies fossiles[58]. Pour l'OREB[59], qui a réalisé une étude sur les changements climatiques, il faut penser l'avenir en fonction des changements climatiques qui représentent l'un des enjeux environnementaux majeurs de notre siècle.

4.2. UN NECESSAIRE REEQUILIBRAGE MODAL

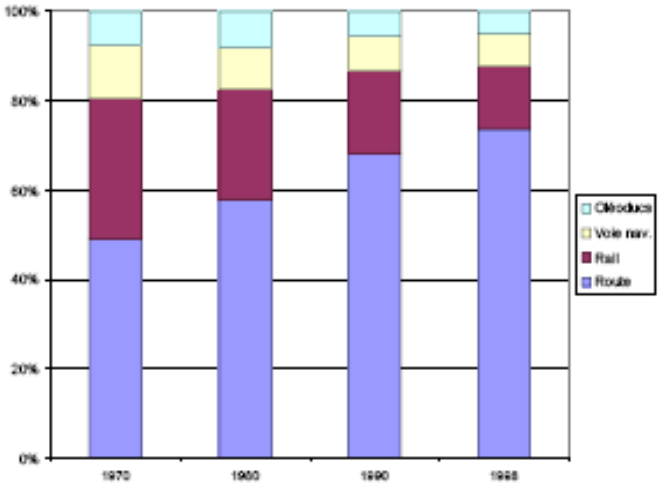
On peut constater une hégémonie du mode routier qui a désormais atteint ses limites

4.2.1. En Europe

La répartition des marchandises entre les modes est bien connue et se caractérise d'abord par la croissance de la route parmi les modes terrestres. Le tableau suivant met en évidence cette évolution.

[57] Voir l'ouvrage "le territoire des hommes " de Jean POULIT - mai 2005 - BOURIN Editeur
[58] Source : Observatoire régional de l'Environnement de Bourgogne " La Bourgogne face aux changements climatiques" - revue REPERES n° 38 de juin 2005 et rapport technique de septembre 2005
[59] L'Observatoire régional de l'Environnement est devenu, depuis janvier 2006, l'Agence régionale pour l'environnement et le développement soutenable en Bourgogne ALTERRE

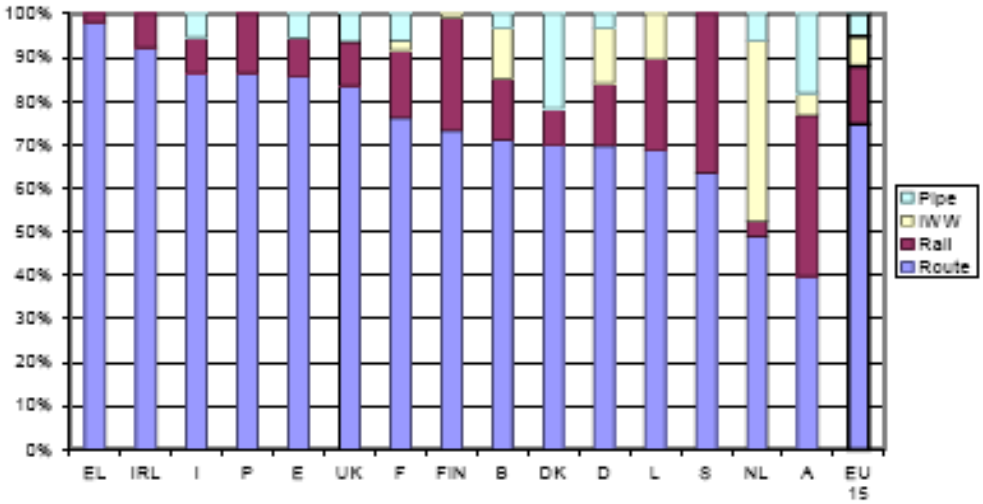
Encadré n° 14 : Partage modal du fret dans l'Union Européenne60



Sources: Panorama des transports, *Edition 2001, Eurostat*

Si l'on compare maintenant les différents pays de l'Union européenne on peut constater des écarts significatifs. La Hollande et l'Autriche ont davantage recours, pour l'un aux voies navigables, pour l'autre au transport ferroviaire.

Encadré n° 15 : Répartition modale du transport de fret par pays de l'Union (% tonne/km)



Source : *EU Energy and Transport in Figures*, Statistical pocketbook 2001, European Commission, 2001.

Pour l'étude réalisée pour VNF par CATRAM et BUCK consultants[61], il faut prendre en compte que "la grande majorité des marchandises est acheminée sur de courtes distances et la route est alors presque toujours le mode le plus commode et souvent le seul disponible".

[60] Source : Etude préliminaire socio-économique multimodale sur l'axe Marseille-Ports de la mer du Nord et de l'Europe de l'Est - Rapport final - CATRAM et BUCK Consultants - décembre 2005

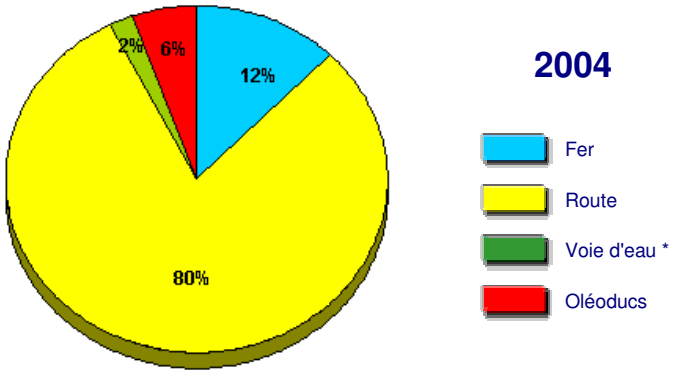
[61] Source : Etude préliminaire socio-économique multimodale sur l'axe Marseille-Ports de la mer du Nord et de l'Europe de l'Est- Rapport final - CATRAM et BUCK Consultants- décembre 2005

4.2.2. En France

Les différents scénarios d'évolution des transports (voyageurs et marchandises) mettent en évidence la part prépondérante de la route, malgré des politiques volontaristes et une progression importante des modes fluvial et ferroviaire.
Depuis 2000, la circulation sur le réseau routier augmente annuellement de 1.5 à 3 %[62]

Pour le transport de marchandises[63] :
- 89 % des déplacements s'effectuent **en mode routier** (en considérant le nombre de tonnes chargées),
- et 78 % en considérant les tonnes /kilomètres,
et pour le transport de voyageurs : 83 % s'effectuent en voiture particulière.

Encadré n° 16 : Partage modal du trafic intérieur de marchandises



Source : Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement

La Bourgogne ne se différencie pas des autres régions sur ce point.

Pour le transport de voyageur comme pour le transport de marchandises, le mode routier s'est imposé très largement. Différents scénarios d'évolution mettent en évidence combien ce déséquilibre dans la répartition modale des flux devrait se poursuivre.

Mais faut-il accepter cet état de fait et d'ailleurs le pourra t'on ? Les modifications du climat et les enjeux environnementaux ne s'imposeront-ils pas très rapidement comme des impératifs à prendre en compte autrement qu'à la marge ?

[62] Source Site du Ministère des Transports de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer - Base de données SitraM-I et Note de synthèse du SES n°156 nov. déc.2004
[63] Source OITC "Une politique de transport pour soutenir la croissance"

4.3. DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX, DESORMAIS INCONTOURNABLES

Des changements plus radicaux de nos modes de vie vont s'imposer sous peu. L'accélération du réchauffement du climat, désormais reconnue par la communauté scientifique toute entière, aura des conséquences importantes sur de nombreux secteurs d'activité.

Le coût des énergies s'accroît sans qu'il soit possible actuellement d'en déterminer les limites. La hausse du coût du pétrole et du gaz devrait se poursuivre du fait de la raréfaction des matières premières. Les répercussions sur le coût des transports se font d'ores et déjà sentir.

Les transports, est-il utile de le rappeler, sont à l'origine d'émissions de divers polluants et notamment de gaz à effet de serre. Ils sont à l'origine de 33 % des émissions régionales des gaz à effet de serre[64]. Le transport routier intervient, pour sa part, à hauteur de 26 % dans les émissions de dioxyde de carbone, (CO2) principal gaz intervenant dans l'effet de serre.

Aussi le choix de transports non polluants et la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre constituent-ils des enjeux fondamentaux. La réflexion sur le développement durable, c'est à dire envisagé sur la durée et dans le respect des générations à venir, doit, dès à présent, faire partie intégrante des politiques de transport régionales.

[64] OREB Bilan régional des émissions de gaz à effet de serre en Bourgogne Rapport technique janvier 2005 et la Bourgogne face aux changements climatiques: préparer les adaptations de demain -19 mai 2005

CONCLUSION

Dans un contexte en pleine mutation, les transports et leurs infrastructures représentent un enjeu majeur pour la vie économique et sociale d'une région.

Au centre de réseaux d'infrastructures qui traversent la région et la dépassent largement, la Région conserve cependant un rôle essentiel à jouer. Des priorités doivent être définies à cette échelle car il s'agit de s'adapter à des situations qui peuvent être très différentes dans l'espace et dans le temps. Et c'est sans doute dans les aires de faible densité de population que les interventions sont les plus difficiles à concevoir et à mettre en œuvre.

L'avis du CESR et ses propositions font l'objet d'un document spécifique sur ce thème.

BIBLIOGRAPHIE

1. AVIS ET COMMUNICATIONS DES CESR

- **CES** (2006) « La *faisabilité financière des programmes d'infrastructures*», Avis du Conseil économique et social - Rapporteur Philippe VALLETOUX
- **Groupe de réflexion Académies et Conseil économique et social** (24 janvier 2006) « *Partager la connaissance et ouvrir le dialogue : le changement climatique* » (Académie des sciences, Académie des technologies, Académie des sciences morales et politiques
- **CESR de Bourgogne** (26 septembre 2002) « *Les influences des grands équipements sur le développement économique " 1er volet : les plates-formes logistiques en Bourgogne* », Rapporteur Daniel BIGEARD
- **CESR de Bourgogne** (3 mars 2003) « *Les transports urbains en Bourgogne*», Rapporteur Simon GRAPIN
- **CESR de Bourgogne** (27 mars 2000) « *Le transport des marchandises dangereuses en Bourgogne*», Rapporteur Gilbert LABORDE

2. OUVRAGES CONSULTES

- **Etude prospective de la DATAR** (2003) « *Quelle France rurale pour 2020 ?* »
- **Jean-Paul BOISSON** (2005) « *La maîtrise foncière* »

3. RAPPORTS ET ETUDES

- **SNCF et RFF** « *Audit sur l'état du réseau ferré national français* » (7 septembre 2005) Ecole polytechnique fédérale de Lausanne EPFL-LITEP (Laboratoire d'intermodalité des transports et de planification)
- **CATRAM et BUCK Consultants** pour **VNF** « *Etude préliminaire socio-économique multimodale sur l'axe Marseille-Ports de la mer du Nord et de l'Europe de l'Est* »- *Rapport final*- décembre 2005
- **OREB (**Observatoire régionale de l'Environnement) septembre 2005 « *La Bourgogne face aux changements climatiques: préparer les adaptations nécessaires* » Rapport technique
- **INSEE** « Les tableaux de l'Economie Bourguignonne » 2006
- **Groupe de travail « développement durable »** organisé par le SGAR avec la participation du Conseil régional, de l'OREB dans le cadre de la préparation du futur Contrat de Projets Etat région
- **OREB** (Observatoire régionale de l'Environnement) *revue REPERES n° 38* -Juin 2005 « *La Bourgogne face aux changements climatiques* »
- **RFF** *Brochure* « *Réseau Ferré de France au service du développement durable*» décembre 2005
- **Région Magazine** juin 2006 n° 77

4. PRINCIPAUX SITES INTERNET

Réseau ferré de France	www.rff.fr
Conseil national des Transports	www.cnt.fr
Voies navigables de France	www.vnf.fr
Aproport	www.aproport.com
Ministère des transports de l'équipement, du tourisme et de la mer	www.equipement.gouv.fr www.statistiques.equipement.gouv.fr

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Encadré n° 1 : Les isthmes européens 2
Encadré n° 2 : Les entonnoirs emboîtés de collecte et de distribution du corridor de la Saône 3
Encadré n° 3 : Le grand X rhénan et ses principales transversales 4
Encadré n° 4 : Sur les marges de la banane bleue 5
Encadré n° 5 : Transit de la France par les poids lourds 7
Encadré n° 6 : Carte des encombrements en France 8
Encadré n° 7 : Immatriculations de véhicules neufs ou d'occasion en Bourgogne 11
Encadré n° 8 : Evolution du fret ferroviaire en milliards de tonnes-kilomètres 14
Encadré n° 9 : Longueur des lignes du réseau par groupe UIC et prestations d'exploitation 16
Encadré n° 10 : Dépenses de maintenance d'infrastructure par km de voie principale des réseaux 16
Encadré n° 11 : Les voies navigables de Bourgogne 18
Encadré n° 12 : Les aéroports et aérodromes régionaux 21
Encadré n° 13 :Trafic de passagers des principaux aérodromes régionaux 21
Encadré n° 14 : Partage modal du fret dans l'Union Européenne 31
Encadré n° 15 : Répartition modale du transport de fret par pays de l'Union (% tonne/km) 31
Encadré n° 16 : Partage modal du trafic intérieur de marchandises 32