



# « LES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN BOURGOGNE »

AUTOSAISINE

AVIS

présenté par

André FOURCADE et Michel BERNARD

COMMISSION N°3

« Infrastructures de transport, Environnement, Energies »

Annick WAMBST  
Chargée d'études

SEANCE PLENIERE DU 18 OCTOBRE 2006

## SOMMAIRE

### INTRODUCTION

<b>1. LA BOURGOGNE, AU CARREFOUR D'IMPORTANTES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT.....</b>	<b>1</b>
1.1. <i>Un état des lieux</i>	1
1.2. <i>De nombreuses incertitudes</i>	1
1.2.1. Aspects économiques	1
1.2.2. Evolutions de la réglementation sur les transports	3
1.2.3. Le financement des transports	3
1.2.4. Les nouvelles technologies	4
1.2.5. Les modes de vie	5
1.3. <i>Des problèmes à traiter</i>	5
1.3.1. La Bourgogne, une région de fort transit	5
1.3.2. L'hégémonie de la route et ses répercussions	6
1.3.2.1. Une saturation des axes routiers et autoroutiers Nord -Sud .....	6
1.3.2.2. Des encombrements aux abords et dans les villes .....	6
1.3.2.3. L'artificialisation des espaces périurbains .....	6
1.3.3. Le réseau ferroviaire	6
1.3.3.1. Un recul du fret ferroviaire.....	6
1.3.3.2. ...en lien avec un réseau qui se dégrade .....	6
1.3.4. Les voies d'eau, un réseau hétérogène	6
1.3.5. Une accessibilité inégale	6
<b>2. INFRASTRUCTURES ET TRANSPORTS, DES ENJEUX POUR LE DEVELOPPEMENT DE LA BOURGOGNE .....</b>	<b>6</b>
2.1. <i>Au service du développement économique</i>	6
2.2. <i>Au service de l'aménagement du territoire</i>	6
2.3. <i>Prendre en compte les questions environnementales</i>	6
2.3.1. Le report modal	6
2.3.2. Changer son regard	6
<b>PROPOSITIONS DU CESR .....</b>	<b>6</b>
<i>Trois recommandations préalables</i>	6
1. Adopter une approche "multi-scalaire" des transports	6
2. Intégrer les contraintes environnementales	6
3. Affirmer le rôle de la Région et améliorer la coordination entre les Autorités Organisatrices de Transports (AOT)	6
<i>En termes opérationnels</i>	6
4. Développer l'intermodalité et la complémentarité entre les transports	6
5. Accélérer le développement du trafic par voies d'eau	6
6. Appuyer le développement et l'amélioration des transports ferroviaires	6
7. Tirer davantage parti des flux transitant par la Bourgogne	6
8. Réaménager les déplacements urbains	6
<i>Les priorités du CESR</i>	6
<i>Les interrogations du CESR</i>	6

### CONCLUSION

## INTRODUCTION

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

- Les projets d'infrastructures sont extrêmement coûteux et représentent des **budgets colossaux** : près de la moitié du budget de la Région (fonctionnement et investissement) n'est-il pas, par exemple, destiné à financer les transports ? Les débats actuels sur l'avenir des Contrats de projets ne portent-ils pas en grande partie sur le financement des grandes infrastructures de transport ? Il s'agit, il est vrai, de projets structurants pour les territoires et déterminants pour l'activité économique des territoires et la mobilité des populations.
- Les transports et leurs infrastructures ont des **répercussions conséquentes sur l'environnement** et contribuent à modifier les paysages, mais aussi les équilibres hydrologiques et biologiques, tant dans les zones urbaines que rurales. Ils sont sources de nuisances (pollution, bruit, encombrement...), d'insécurité, et sont gourmands en énergies fossiles, à l'heure où les réserves s'avèrent limitées.
- Les projets d'infrastructure se réalisent **sur le long terme** et désormais systématiquement **dans le cadre de larges partenariats** entre l'État, 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 partenariat public privé et dans le cas des concessions autoroutières.
- La question des transports doit être considérée **à différentes échelles** : les grands axes structurants, les grands flux de déplacements dépassent les frontières et font l'objet de politiques européennes. Différents programmes sont menés à ce niveau. Au plan national, c'est au sein du Comité interministériel de l'aménagement et de la compétitivité des territoires (CIACT) que se décident les grandes infrastructures comme les LGV et les autoroutes. **Quelle marge de manœuvre reste-t-il alors au niveau régional** pour mener une politique des transports et influencer sur les décisions qui déterminent son développement ?

La Région Bourgogne doit prochainement élaborer son SRIT (Schéma régional des Infrastructures et transport), document qui va définir des priorités au niveau régional. Afin de jouer pleinement son rôle de conseil auprès de l'assemblée régionale et des différents décideurs, le CESR a souhaité, en préalable, approfondir cette question. Il a donc auditionné différents acteurs sociaux, administrations, personnalités politiques, experts et utilisateurs de transports pour élaborer son avis, ses propositions et ses priorités.

De nombreuses interrogations se posent en effet sur le devenir des transports. Dans un contexte mouvant et incertain, comment penser l'évolution des transports au niveau régional en conciliant le développement économique, social et environnemental ?

# 1. LA BOURGOGNE, AU CARREFOUR D'IMPORTANTES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

## 1.1. UN ETAT DES LIEUX

### Une région traversée par d'importantes infrastructures de transports

La Bourgogne dispose de grandes infrastructures de communication et occupe une position stratégique. Elle constitue un lieu de passage obligé entre la région parisienne, le Nord et l'Est de la France d'une part, la vallée du Rhône et la Méditerranée d'autre part. On est saisi d'emblée par le contraste entre le poids économique -plutôt modeste- de cette région, sa population -de faible densité- et l'importance des flux qui la traversent.

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

Elle se situe en marge de la "Banane Bleue", grand croissant de forte densité de population et d'activités qui s'étend du centre de l'Angleterre à la plaine du Pô en Italie, en passant par le Benelux. Pour la Bourgogne, l'accès aux grands marchés de cette banane bleue est accessible aussi bien par la route que par le rail et les voies navigables. La région dispose à la fois d'un accès aux grands ports de la façade méditerranéenne et atlantique dont elle peut constituer un Hinterland.

## 1.2. DE NOMBREUSES INCERTITUDES

Le contexte actuel est incertain et cela du fait de plusieurs facteurs susceptibles de venir modifier la donne et les différents scénarii d'évolution qui ont été réalisés.

### 1.2.1. Aspects économiques

- **En matière d'énergie**, le coût du pétrole et des énergies en général évolue et va encore évoluer, probablement dans le sens d'une augmentation conséquente. Deux raisons à cela : d'une part, les ressources fossiles les plus faciles à exploiter -et donc les moins chères- ont déjà été consommées, d'autre part, la demande d'énergie est en augmentation au niveau mondial. Par ailleurs, les pays producteurs de pétrole sont pour certains d'entre eux en proie

à des crises politiques qui peuvent compromettre à terme la sécurité des approvisionnements.

Le coût des carburants va se répercuter obligatoirement sur celui du transport et des marchandises. Cette évolution, difficile à chiffrer de façon certaine, entrainera sans doute une modification des équilibres économiques actuels.

- **Les modes de production évoluent** eux aussi. On assiste à la fois à la concentration des moyens de production, à la fin ou à la délocalisation des grandes industries lourdes (type métallurgie) qui utilisaient principalement le mode ferroviaire.

*La réactivité et la souplesse sont devenues des critères essentiels attendus des transports : passage aux flux « tendus » avec 0 stock, 0 délai, 0 défaut pour les marchandises. Les transporteurs notent également une parcellisation des lots (de 30 tonnes on est passé à 2 tonnes et bientôt à 500 Kg), une multiplication des références, ceci associé à un fractionnement des lieux de production.*

- **On assiste à une restructuration de ce secteur.** Si le transport routier se développe, en lien avec la réduction des coûts de transports et au détriment d'autres modes comme le fer, les entreprises françaises perdent des parts de marché et sont fortement exposées à la concurrence extérieure et intérieure. On assiste à une restructuration de ce secteur : concentration des entreprises, diversification des services (recentrage, par exemple sur des activités logistiques pour le compte de tiers), recours à la main d'œuvre et aux entreprises étrangères, voire délocalisation.

Pour la Direction du Travail des Transports<sup>1</sup>, on assiste 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 et une plus grande professionnalisation du métier ;
  - de l'autre, certaines entreprises adoptent un comportement infractionniste.
- **Dans le cadre du Plan fret**, la SNCF a engagé une politique de rentabilisation de ses prestations. Cela a conduit à l'abandon de certains marchés jugés non rentables.

De plus, pour sa part, **RFF (Réseau Ferré de France)** dans une même logique a augmenté le montant de ses péages dans l'ensemble des régions. Les commissions infrastructures de transport des CESR du Grand Est<sup>2</sup> ont chiffré cette augmentation dans chacune des 5 régions : le montant des péages à verser à RFF a plus que doublé au cours de l'année 2004 et l'augmentation des tarifs se poursuit.

- Enfin, on voit apparaître **de nouvelles perspectives à explorer** et de nouveaux marchés à conquérir, tant pour le transport par voie ferrée que par la voie d'eau. Le développement du transport par conteneurs a considérablement augmenté ces dernières années. De nouveaux secteurs parmi lesquels le transport de déchets et de produits chimiques sont en plein développement.

---

<sup>1</sup> Audition de Régis BLATTER, Directeur régional du Travail des Transports de Bourgogne-Franche-Comté - Dijon - 3 juillet 2006

<sup>2</sup> Les présidents des commissions Infrastructures de transport de 5 régions du Grand Est se sont réunis en 2004 et 2005 pour mettre en commun leurs réflexions et mener une action concertée

Le transport est un « centre de coût » qui évolue et peut s'adapter. Actuellement, selon les transporteurs routiers auditionnés<sup>1</sup>, le transport par fer manque de souplesse et le transport par voie d'eau reste lent. Mais qu'en sera-t-il si les conditions du transport évoluent ?

- Enfin, il convient d'aborder également **les perspectives liées au développement des NTIC**, nouveaux modes de communication qui pourront permettre d'éviter une grande partie des déplacements. Citons notamment les possibilités de télétravail, d'achats à domicile, les réunions téléphones, les vidéo conférences ou encore l'enseignement à distance. Les évolutions et l'ensemble des répercussions de ces nouvelles modalités sur les besoins de déplacement ne sont pas entièrement connus mais sont certainement riches de possibilités.

## 1.2.2. Evolutions de la réglementation sur les transports

- Sous l'impulsion des **directives et règlements européens**, qui visent à favoriser la libre circulation des biens et des personnes, différents textes sont parus en France. Ils organisent l'ouverture du marché du fret ferroviaire et traitent des conditions d'exercice des salariés de ce secteur. Ils prennent en compte la nécessité de transférer une partie du fret de la route vers le rail et les voies navigables.

La prise en compte des contraintes environnementales est désormais inscrite dans les textes : la Charte de l'environnement adoptée en 2005 est devenue une loi constitutionnelle. De même la Convention d'Aarhus instaure une obligation de consultation des populations avant la réalisation de grandes structures.

Ces différents textes modifient les équilibres établis, mais derrière les intentions affichées, la réalité de la mise en œuvre se fait attendre.

- Le non respect des nombreuses réglementations (heures supplémentaires, temps de repos, conformité au Poids Total Autorisé en Charge, PTAC), entraîne une distorsion de concurrence, ainsi qu'un risque pour la sécurité des personnes et des biens.
- **De nouvelles législations** sont annoncées : abaissement de la vitesse maximale des poids lourds sur autoroute, interdiction de dépasser sur certaines portions.

Enfin **les lois de décentralisation**<sup>2</sup> viennent transformer le paysage et les responsabilités des différents acteurs.

## 1.2.3. Le financement des transports

### Une nouvelle répartition des rôles entre l'Etat et les collectivités

- Du fait des **nouvelles lois de décentralisation**, le rôle des différents acteurs évolue et les collectivités se voient attribuer de nouvelles compétences.

- La loi du 30 juillet 2003<sup>3</sup> marque une nouvelle étape vers la décentralisation. Ce texte organise les modalités d'un transfert de propriété des cours d'eau, canaux, lacs et plans d'eau vers les collectivités. Seul un réseau dit "magistral", d'intérêt national, restera de compétence nationale.

---

<sup>1</sup> Audition de Frédéric BRZEZINSKI, délégué régional de l'Union des transporteurs routiers de Bourgogne 27 02 06

<sup>2</sup> Loi n° 2004-809, relative aux libertés et responsabilités locales

<sup>3</sup> Loi du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages

- La loi relative aux libertés et responsabilités locales du 13 août 2004, appelé l'acte II de la décentralisation, a complété ce dispositif. Les collectivités territoriales, régions, départements et agglomérations se trouvent ainsi responsables du financement et de la gestion de nouvelles liaisons et infrastructures de transport. Les départements ont ainsi acquis une responsabilité en matière économique, les régions se voient reconnaître comme chef de file des transports TER mais aussi de l'intermodalité.

- **Les collectivités territoriales sont sollicitées** également pour des financements qui incombaient auparavant en totalité à l'Etat, comme c'est le cas par exemple pour les lignes ferroviaires à grande vitesse. Elles auront en outre à prendre en charge les coûts de l'entretien des voies routières, poste de dépense qui se chiffre en centaine de millions d'euros.

Jusqu'où pourront-elles contribuer ainsi aux multiples financements ? Après le TER, les canaux, le TGV, les aéroports ?

La récente décision de **privatisation** des sociétés concessionnaires **d'autoroutes** contribue à renforcer les incertitudes liées aux financements des nouvelles infrastructures. Elle remet en cause la pérennité des financements de la nouvelle Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

#### **Quelle marge de manœuvre pour la Région ?**

Dans le domaine des transports, **la Région ne maîtrise qu'une partie du problème** et ne peut intervenir seule sur quasiment aucun de ces dossiers. Les décisions concernant les grandes infrastructures de transport sont prises au niveau européen d'abord, puis au niveau national. C'est en effet au niveau du CIACT que sont déterminés les grands axes structurants : autoroutes, lignes grande vitesse de France.

Les actions d'envergure sont menées, pour l'essentiel, dans le cadre de différents partenariats : Contrats de plan ou de projets, conventions diverses : les financements sont croisés le plus souvent avec ceux de l'Etat, des conseils généraux, des agglomérations.

*On peut citer l'exemple des financements nécessaires pour la réalisation du port de GRON dans l'Yonne. Ce projet prévoit un financement de 2 millions, répartis ainsi entre les partenaires :*

*Etat : 420 000 €*

*Conseil régional : 280 000 €*

*Conseil général : 280 000 €*

*CCI : 520 000 €*

*Communauté de communes du Sénonais : 510 000 €*

Les nouveaux Contrats de Projets 2006-2013 sont en cours de négociation entre l'Etat, les Régions mais aussi, désormais, avec les Départements. Ils ne sont plus destinés à financer les grandes infrastructures routières qui constituaient le principal poste de dépense des anciens contrats de Plan.

### **1.2.4. Les nouvelles technologies**

Sans toutefois tout attendre des progrès techniques, il faut également prendre en compte combien les évolutions de la technologie peuvent venir modifier le paysage actuel. Des économies d'énergies sont déjà réalisées au niveau des consommations de carburants et doivent encore pouvoir

progresser. Par ailleurs, de nouvelles sources d'énergie devraient se développer les prochaines années, comme les biocarburants ou les voitures à hydrogène, les piles à combustion...

La région Bourgogne se positionne d'ores et déjà sur ce secteur du biocarburant avec, en particulier, sa production de colza. L'enjeu pour notre pays est de passer du stade des expérimentations à celui d'un large développement de ces nouvelles énergies. Des recherches se développent sur cet aspect dans les laboratoires spécialisés comme l'INRET.

### 1.2.5. Les modes de vie

Les comportements des consommateurs (que nous sommes tous à un moment donné) participent à ce mouvement du : « tout, tout de suite ». On peut citer l'exemple de l'entreprise RENAULT et de son contrat de qualité<sup>1</sup>. Celle-ci s'engage, auprès de ses concessionnaires de France entière, à ce que toute commande effectuée avant 16 h soit livrée avant 8 h du matin. Ce choix, exemplaire au niveau commercial, correspond bien sûr à un argument de vente et, peut-être, à une attente du client. Elle contribue cependant à multiplier le nombre de camions sur les routes. Ce modèle n'a-t-il pas atteint désormais ses limites ?

La hausse du coût des transports ne va-t-elle finalement pas conduire à modifier nos comportements individuels et collectifs ?

L'organisation des transports touche notre modèle de consommation et de production. C'est certainement tout l'aménagement du territoire, la conception de l'urbanisme, l'organisation du travail et des déplacements dont il faudra revoir les paramètres.

## 1.3. DES PROBLEMES A TRAITER

### 1.3.1. La Bourgogne, une région de fort transit

Le développement des pays d'Europe centrale va manifestement créer de nouveaux flux de circulation qui vont utiliser les corridors plus à l'Est et au Nord de l'Europe. Certains craignent que la France ne se trouve ainsi placée en marge des grands flux de circulation. Quelles en seront les conséquences pour la France ?

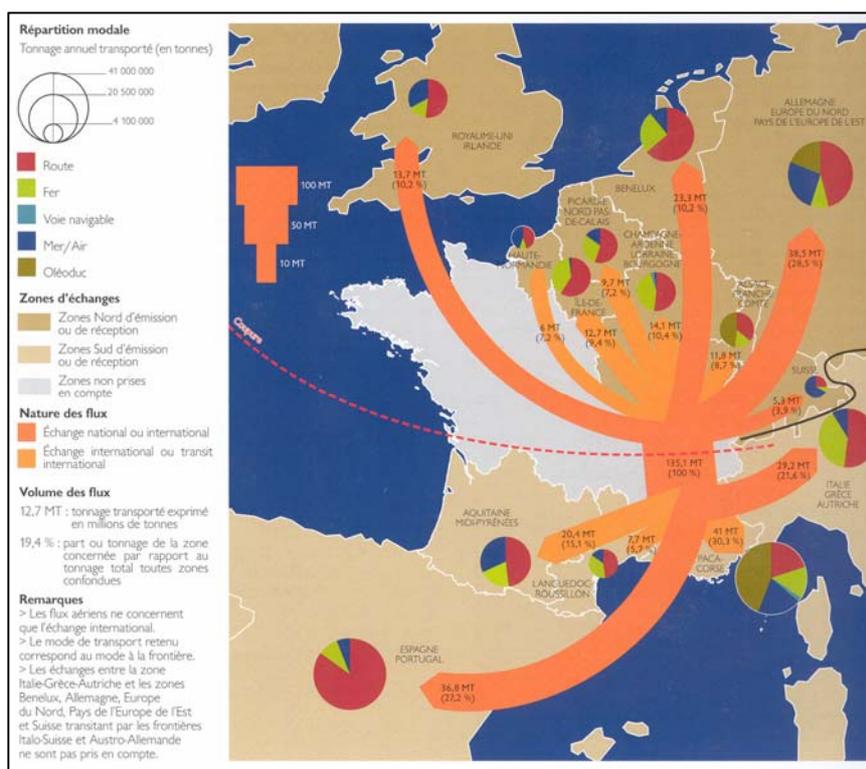
Les différents interlocuteurs rencontrés nous ont démontré que le fait d'être seulement traversé par ces flux ne constituait pas, en soi, un avantage ; ils ne sont pas forcément porteurs de développement local et de retombées économiques. Au contraire, il apparaît actuellement que les poids lourds étrangers qui traversent le territoire national ne s'arrêtent pas et ne consomment pratiquement pas en Bourgogne. Il en est de même pour les passages de touristes étrangers qui traversent notre région sans s'arrêter. Etre une zone de transit présente alors surtout des inconvénients pour les zones traversées : nuisances, pollutions, encombrements, sans compter les coûts d'entretien des infrastructures routières.

**Autant il est intéressant pour une région de disposer d'infrastructures de transport, autant il ne l'est pas de constituer un simple axe de transit et d'être traversé de plus en plus vite.**

---

<sup>1</sup> Audition d'Yves de la Vigne, directeur du Centre Distributeur de Pièces Détachées de Renault Villeroy - 10 juillet 2006

Carte des trafics par l'OITC



### 1.3.2. L'hégémonie de la route et ses répercussions

En France aujourd'hui, plus des deux tiers du trafic intérieur de marchandises et 90 % du trafic intérieur de voyageurs sont acheminés par la route, dont 85 % en voitures particulières. Le mode routier s'est imposé très largement et différents scénarii d'évolution mettent en évidence combien ce déséquilibre dans la répartition modale tend à se poursuivre.

Tout le monde s'accorde cependant pour reconnaître que, malgré les avantages certains qu'elle procure : souplesse, autonomie... ce mode de transport est dommageable, non seulement d'un point de vue environnemental, mais aussi pour la santé des riverains (mise à mal notamment par la pollution et le bruit). En outre, un poids lourd endommage considérablement plus la chaussée qu'une voiture (1000 fois plus, selon APRR). Le respect de la réglementation sur le poids des essieux devra être davantage contrôlé.

L'un des problèmes qui en découle est celui de la saturation de certains axes routiers.

#### 1.3.2.1. Une saturation des axes routiers et autoroutiers Nord -Sud

- Tous les utilisateurs de **l'autoroute A6** entre Mâcon et Beaune ont pu constater **la saturation** de cette voie. La société des autoroutes APRR a comptabilisé le nombre de passages aux péages. A la hauteur de Beaune ce sont 64 500 véhicules/jour et la densité du trafic peut atteindre jusqu'à 170 000 véhicules/jour pour les jours de pointe dans ce secteur. La circulation s'en trouve ralentie, si ce n'est bloquée.

- Le trafic international en transit représente une **forte proportion** du trafic total **de poids lourds**. Par exemple, il est de 23 % entre Chalon et Mâcon. Les transporteurs routiers<sup>1</sup> eux-mêmes considèrent que l'augmentation des flux les amène "droit dans le mur" et qu'il convient de rechercher des solutions alternatives.

Les problèmes de sécurité sont également accentués lorsque les routes sont congestionnées. La question du coût de l'entretien des voies routières se posera à terme.

### *1.3.2.2. Des encombrements aux abords et dans les villes*

- Une autre conséquence de ce "tout voiture" ce sont aussi les **embouteillages** qui se développent à proximité des grandes villes. Ils occasionnent une perte de temps considérable aussi bien pour les automobilistes que pour les véhicules utilitaires. Sans compter **la place occupée par les véhicules** en stationnement.

Le recours à la voiture est d'autant plus élevé que la ville s'étend car la population du péri urbain utilise son véhicule pour se rendre en ville pour l'accès au travail, aux sports, loisirs ou soins...

- Sur l'agglomération dijonnaise, le Plan local d'urbanisme a mis en évidence que plus l'habitat est dispersé, plus il est difficile de traiter la question des transports. Sans action forte, ce serait plus de 1 000 véhicules/jour de plus chaque année qui entreraient dans l'agglomération. Pour l'élu en charge de ces questions<sup>2</sup>, la réflexion doit se faire en même temps sur les politiques de logement et de transport.
- Aussi certaines collectivités ont-elles commencé à **rechercher des solutions alternatives** : développement des transports en commun ou création de pistes cyclables. Des Plans de Déplacement Entreprises (PDE) commencent (timidement) à voir le jour dans de grandes agglomérations bourguignonnes afin d'inciter les salariés à se rendre à leur travail par d'autres moyens que leur voiture<sup>3</sup>.

Ces initiatives rencontreront d'autant plus de succès que les usagers trouveront de bonnes conditions de transport en commun : horaires, fréquence, confort, sécurité, information...

Cette évolution vers plus de déplacements routiers est-elle inéluctable ? Pour le CESR, **l'hégémonie de la route a atteint ses limites et doit être fondamentalement remise en cause.**

### *1.3.2.3. L'artificialisation des espaces périurbains*

Cause et conséquence d'une pression foncière non maîtrisée, **l'étalement urbain** s'accroît depuis 1990 et s'accompagne d'une artificialisation de l'espace agricole forestier et naturel et d'une atteinte au paysage (entrées de ville)<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Audition de Michel ALAINE, PDG de l'entreprise de transport routier ALAINE (Mâcon) Chalon-sur- Saône - 21 avril 2006

<sup>2</sup> Intervention de M. André GERVAIS, Vice président de la Communauté de l'agglomération dijonnaise, accompagné de M. Jean-Marie ATTARD, Directeur du service transports -27 mars 2006

<sup>3</sup> Voir à ce propos l'avis du CESR de Bourgogne sur "Les transports urbains " - 3 mars 2003 - Rapporteur Simon GRAPIN

<sup>4</sup> Voir l'avis du CESR sur « Agriculture et urbanisation en Bourgogne » Rapporteur : J. Dupaquier et M. Soyer – 15 décembre 2004

### 1.3.3. Le réseau ferroviaire

#### 1.3.3.1. *Un recul du fret ferroviaire...*

Le fer suit le parcours inverse de la route. Depuis 1974, le fret ferroviaire français, qui représentait alors 46 % du volume des marchandises transportées, a connu un déclin et ne représente plus que 12 % des transports terrestres en France en 2004.

La SNCF a mis en place **un Plan Fret** qui a pour objectif de redresser la qualité du service de transport de fret ferroviaire grâce à une nouvelle organisation de la production et une réduction des coûts. Ce plan Fret pose problème, les décisions impliquent des suppressions de sillons parmi les moins rentables et des hausses tarifaires dans le but d'un retour à l'équilibre financier de l'activité fret. En privilégiant les massifications sur longue distance, les petits trafics locaux, dispersés et irréguliers, sont alors souvent abandonnés.

Les conséquences de ce plan sont **l'abandon de certaines lignes et trafics** (comme les gares bois) que les Régions auront alors à leur charge si elles souhaitent maintenir le trafic. L'entretien de ces lignes pourra alors incomber à la seule activité TER.

#### 1.3.3.2. *...en lien avec un réseau qui se dégrade*

- **Un audit sur l'état du réseau ferré** confié à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) a été rendu public en septembre 2005 sur l'état du réseau ferré français. Il attire l'attention sur le fait qu'une grande partie du réseau, les lignes moyennes et secondaires, est dans **un état général médiocre** et nécessiterait des investissements urgents, alors qu'il n'est pas envisagé actuellement de travaux de régénération des voies. En l'absence de renouvellement, ces lignes seront l'objet de ralentissements chroniques de vitesse pouvant aller jusqu'à une limitation à 40 km/h alors que les derniers matériels acquis par la région permettent de rouler jusqu'à 140 voire 160 km/h.

En outre et afin de restaurer le réseau, il est indispensable d'investir pendant plusieurs années de l'ordre de 20 % de plus dans l'infrastructure ferroviaire, et même 25 % dans l'immédiat. A défaut, il serait nécessaire de réduire de façon drastique la consistance du réseau.

- A la suite de ce rapport, le Conseil supérieur du service public ferroviaire a émis le 22 mars 2006 un avis qui confirme ces conclusions et propose **des recommandations** parmi lesquelles :
  - accorder une priorité forte à la rénovation du réseau (scénario 3 de l'audit),
  - mener une politique de maintenance selon un ratio de 2/3 pour la régénération et 1/3 pour l'entretien
  - ré abonder le budget 2006 de 820 millions €<sup>1</sup> qui correspond au besoin de financement.

On est aujourd'hui **en attente de financements** concernant la mise en œuvre et la programmation des travaux sur le réseau ferré. Se pose, en particulier la question du financement des zones et des secteurs ainsi mis en difficulté.

---

<sup>1</sup> Les besoins réactualisés en 2006 sont de 3 470 Millions €, le budget 2006 n'est que de 2 650 Millions €.

### 1.3.4. Les voies d'eau, un réseau hétérogène

- **Des canaux de taille modeste**

Le réseau des voies navigables de Bourgogne est de nature très hétérogène à la fois en capacité et en fréquentation. Le réseau des canaux français soutient peu la comparaison avec les grands canaux du Nord de l'Europe qui bénéficient de réelles stratégies de développement. De même, les ports maritimes français, Le Havre, Nantes et Marseille restent de taille modeste par rapport aux grands ports européens comme ceux de Rotterdam ou d'Anvers.

- **Des axes à grand gabarit sur une fraction réduite du réseau**

Le fret fluvial est encore sous exploité et pourrait largement se développer. Le trafic commercial se concentre sur l'Yonne -en aval d'Auxerre- et surtout sur la Saône, accessible aux bateaux à moyen et grand gabarit. Cet axe s'est beaucoup développé ces dernières années avec un doublement du trafic entre 1998 et 2005, mais **on déplore un manque de bateaux ainsi que d'entreprises capables d'en assurer l'entretien**. APROPORT envisage d'ailleurs l'acquisition de nouveaux bateaux pour une augmentation de la cale sur le bassin.

L'absence de liaison à grand gabarit vers le Nord et l'Ouest engendre un certain isolement du réseau fluvial du Grand Sud-Est par rapport à l'activité du Nord de l'Europe.

- **Un déficit d'entretien**

Malgré des efforts engagés dans le cadre des Contrats de plan Etat Région, les canaux à faible gabarit souffrent d'un déficit chronique d'entretien depuis les années 60 lors du déclin de la navigation commerciale. Ils sont utilisés essentiellement de nos jours pour la navigation de plaisance.

Sur les 1000 Km de canaux de Bourgogne, 660 sont "décentralisables". Les élus régionaux se déclarent "prêts à jouer un rôle de première importance dans ce domaine" et à mobiliser les moyens nécessaires "à la relance de cette activité essentielle"<sup>1</sup>. Ils le feront cependant avec une grande prudence.

### 1.3.5. Une accessibilité inégale

- Pour des raisons topographiques, les réseaux de transport évitent et contournent le centre de la région, c'est-à-dire le Morvan et ses marges. Cela crée **un effet centrifuge sur les territoires** et renforce l'attrait qu'exercent les régions voisines sur les périphéries bourguignonnes. Le Sud s'oriente vers Lyon, le Nord vers Paris, le Nivernais vers Paris ou Clermont ; ces franges bénéficient souvent d'une dynamique importante qu'elles ne pourraient pas attendre de la métropole régionale. En revanche, Dijon constitue un pôle attractif pour les départements limitrophes (Haute-Marne, Haute-Saône).
- **Certains points** du territoire (Morvan, Chatillonnais...) **sont mal desservis** et se situent à plus d'1/2 heure d'une ville de plus de 10 000 h, d'une ligne de chemin de fer et d'une gare SNCF. (Voir cartes de l'accessibilité ferroviaire et routière). La traversée Est-Ouest de la région reste encore longue et difficile sur des routes dangereuses.
- Enfin, il ne faut pas oublier que certaines populations **ne disposent pas de véhicule** ou rencontrent des difficultés particulières. L'absence de voies de communication aisées ou de transports publics leur est préjudiciable et doit être prise en compte.

---

<sup>1</sup> Interview de François PATRIAT, président du Conseil régional de Bourgogne dans l'article "La Bourgogne s'interroge " Revue Navigation Ports et Industries n° 6 - juin 2006

## 2. INFRASTRUCTURES ET TRANSPORTS, DES ENJEUX POUR LE DEVELOPPEMENT DE LA BOURGOGNE

Trois enjeux majeurs apparaissent :

- de nature **économique** : comment tirer parti de la place de carrefour de la Bourgogne pour favoriser son développement ?
- **d'aménagement du territoire** : il faut assurer l'accès au transport collectif à l'ensemble du territoire,
- d'**environnement** : il s'agit de maîtriser les dépenses d'énergies, de réduire le bruit, les pollutions, les émissions de gaz à effet de serre afin de lutter contre le réchauffement planétaire, de protéger les zones fragiles, de penser un urbanisme à visage humain, de réduire les encombrements.

### 2.1. AU SERVICE DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

- Comment **tirer profit du transit en Bourgogne** et ne pas rester terre de passage avec tous les inconvénients que cela suppose ?

*Pour Henri de RAINCOURT<sup>1</sup>, Sénateur et Président du Conseil général de l'Yonne, l'autoroute A19 est un outil de développement local. Il a été discuté avec les porteurs de projet ce qui a permis l'agrandissement du péage de Courtenay, la possibilité de créer une aire de service accessible des 2 côtés et la création de la voie de sortie entre Courtenay et Sens vers Chero y et St Valérien. Son pari est d'utiliser les possibilités foncières et le passage des deux autoroutes du canton pour n'être ni le "dortoir" ni le "dépotoir" de la région parisienne. Il propose donc une utilisation du territoire rural pour des activités consommatrices d'espace, comme l'est la logistique.*

- Les grands flux de transit peuvent favoriser les activités créatrices de richesses dans la mesure où les filières concernées (transports, logistique, tourisme...) trouvent en Bourgogne les conditions nécessaires à leur développement : les infrastructures de transport ne suffisent pas à créer le développement, mais elles en sont les conditions nécessaires.

Par contre, la qualité des liaisons et infrastructures a un impact sur les choix d'implantation des centres de production, de décision, de recherche et d'innovation.

- **Une chance à saisir pour la Bourgogne**

La Bourgogne n'est pas toujours consciente que, bien qu'éloignée des mers, elle dispose, de par la richesse de ses infrastructures de transport, de trois grands débouchés maritimes<sup>2</sup> :

- le port de **Marseille** donne accès à tous les marchés mondiaux, et notamment ceux de l'Asie,
- un grand marché existe, beaucoup plus proche, sur son bassin versant Nord, celui de la « banane bleue ». Elle accède, par route, fer et voies navigables aux grands

<sup>1</sup> Audition le 10 juillet 2006 Chero y

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

ports du Nord-Ouest européen, **Anvers et Rotterdam**, et au-delà, à tous les marchés mondiaux,

- enfin, l'ouverture de Port 2000 **au Havre**, premier port français pour le trafic de conteneurs, le relance dans la compétition entre les principaux débouchés océaniques de l'Europe occidentale.

## 2.2. AU SERVICE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Comment **offrir un accès aux services** et assurer une desserte de qualité des transports collectifs sur tout le territoire, même dans les endroits les plus reculés et les moins peuplés ?

Il en va de l'équilibre de la région et de la possibilité de bien vivre en tous points du territoire avec un accès à l'emploi, aux services, aux loisirs. On constate un risque de désertification des zones les moins bien irriguées qui, de surcroît, voient leur population vieillir.

- La traversée Est-Ouest de la Bourgogne apparaît aujourd'hui à tous les acteurs comme indispensable, par la route, mais aussi par le rail, fret ou voyageurs. Cette traversée de la région d'Est en Ouest pose encore problème, la RCEA n'est toujours pas achevée. La réalisation de la branche Nord (en particulier la voie express Montceau-Chalon) doit être prise en compte dans le programme du Contrat de site pour la ré-industrialisation du Chalonnais. Le projet de concession autoroutière pour la branche Sud de cette liaison (la RN 79 de Paray à Macon Sud) provoque l'inquiétude de certains riverains qui souhaitent préserver la gratuité de la liaison.

La future liaison ferroviaire VFCEA, avec l'électrification de la portion Chagny-Nevers, ouvre également de nouvelles perspectives pour la Bourgogne.

- De **puissants facteurs de dispersion...**

Autour du Morvan se développent des zones intermédiaires situées sur les lignes de partage des eaux (Puisaye-Clamecy, Montbard-Semur-Saulieu et Autun-Paray). Ce faisceau délimite les trois axes traditionnels de développement bourguignon :

- l'axe de la Saône, lui-même structuré selon le pôle de Mâcon au sud, le triangle Chalon-Dijon-Auxonne au Nord et, en lien entre les deux, la CUCM. La Bresse forme également un secteur spécifique de cet axe,
- l'axe Icaunais (Sens-Auxerre-Clamecy),
- l'axe Ligérien (Cosne-Nevers-Decize),

- **...qui peuvent favoriser des coopérations avec les régions voisines.**

Si la Bourgogne a jusque là peu développé des coopérations structurées avec les régions voisines, elle s'est investie notamment dans le projet de mise en œuvre du **Réseau métropolitain Rhin Rhône**, en particulier avec la Région Franche-Comté<sup>1</sup>. Ces réseaux, initiés en 2004 par la DATAR visent à inciter les territoires à promouvoir une politique ambitieuse pour leur rayonnement et leur attractivité. Ils les engagent à développer leur capacité et à se mesurer à leurs concurrentes européennes.

La Bourgogne est également partie prenante dans les projets du Grand Bassin parisien.

---

<sup>1</sup> Une métropole est une très grande ville, qui s'exprime par la taille de sa population et de l'agglomération qu'elle anime, par son poids économique, politique, social et culturel ainsi que par son pouvoir d'attraction et de diffusion » (selon Marcel RONCAYOLO, professeur, EHES). Le seuil de population retenu par la DATAR est de 500 000 habitants

## 2.3. PRENDRE EN COMPTE LES QUESTIONS ENVIRONNEMENTALES

Les transports représentent **une source de nuisances** pour l'environnement. Ils sont à l'origine de 33 % des émissions de gaz à effet de serre en Bourgogne en 2002<sup>1</sup>. Le transport routier intervient, pour sa part, à hauteur de 26 % dans les émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), principal gaz intervenant dans l'effet de serre. Après avoir fait le constat d'une prédominance du transport routier, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, il faut à présent préparer les adaptations nécessaires et se donner les moyens d'agir.

### 2.3.1. Le report modal

- **Un rééquilibrage des modes de transport** en faveur des autres modes, en particulier du rail, du bus et de la voie d'eau s'impose.

Des pays voisins comme la Suisse et l'Autriche ont pris vigoureusement les devants en refusant le transit des poids lourds sur leur territoire et en leur imposant le ferroutage.

- En France aussi, des initiatives sont prises, démontrant si besoin était le réalisme des solutions proposées. Des services de ferroutage et de transport ferroviaire de conteneurs de Luxembourg à Perpignan (et vice-versa) sont, soit en expérimentation, soit en projet. De même, à partir des ports du Havre et de Marseille, les convois ferroviaires de conteneurs se sont multipliés à destination et en provenance de leurs arrière-pays. Les navettes de convois fluviaux de conteneurs se développent sur la Seine, le Rhône et la Saône. Ces initiatives doivent encore être largement développées.
- On peut aussi citer l'association FERRMED<sup>2</sup> qui vise à promouvoir le développement des infrastructures ferroviaires pour le transport de marchandises.

Concernant les transports dans les villes, rappelons que le CESR<sup>3</sup> avait émis des propositions pour développer les transports urbains et décongestionner les centres villes.

### 2.3.2. Changer son regard

**Quel transport est le plus efficace** pour un moindre coût environnemental ? Intégrer cette question dans les différentes réflexions conduit à changer son regard. Cette démarche amène, par exemple à s'interroger sur l'opportunité de nouvelles infrastructures de transport. Sans doute est-on entré désormais dans la fin de l'ère du "développement à tout prix".

#### **Le temps des transports**

- Une première question se pose, celle du **rapport entre le coût des transports, leur qualité et leur vitesse**. Il est utile d'en examiner les diverses composantes, en considérant que la rapidité n'est pas le seul, ni le principal critère à prendre en compte. Certains transports en

---

<sup>1</sup> 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

<sup>2</sup> L'association FERRMED est une association sans but lucratif, à caractère multisectoriel, créée sur l'initiative du monde de l'entreprise. Elle a pour objectif la promotion de l'axe ferroviaire de marchandises Scandinavie-Rhin-Rhône-Espagne

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

effet disposent de temps, citons entre autres : les granulats, les céréales, les déchets, les matières premières...

De plus, **le point de vue individuel** de l'utilisateur, voyageur ou transporteur, -qui privilégie souvent la vitesse, la souplesse et la sécurité- doit être regardé aussi en lien avec l'intérêt général. Les **implications collectives** des comportements individuels, comme la pollution, le bruit, les coûts... doivent être pris en compte.

- Des questions se posent dès lors que l'on aborde le thème de l'accélération des transports :
  - Quel arbitrage entre le gain de temps et les coûts supplémentaires ? (investissement et fonctionnement)
  - Quels sont les bénéficiaires du gain de temps ? (voyageurs, consommateurs, entreprises...)
  - L'accélération ne se réalise-t-elle pas souvent au détriment du nombre de dessertes ?
  - Ne vaudrait-il pas mieux, pour certaines liaisons, améliorer les infrastructures existantes plutôt que d'en créer d'autres ? (Pour gagner 10 minutes, est-il utile d'investir des millions ?)

- **Transports et énergies**

Dans une période où la question de la pénurie des carburants commence à émerger, il convient également de rechercher le transport **le moins gourmand en énergie**. Pour un même trajet, quel est le mode de transport le plus économe en énergie, le moins polluant aussi ?<sup>1</sup>

- **Transports et déchets**

Une réflexion sur l'environnement intègre l'ensemble des coûts et des impacts, y compris ceux de la gestion des déchets. Les déchets produits par l'automobile au sens large représentent en effet une lourde masse dont une partie est dangereuse et doit être traitée.

- Enfin n'est-il pas temps de s'interroger sur **de nouvelles logiques de fabrication** fondées sur la proximité, soit du lieu de production de la matière première, soit du bassin de consommation du produit final. (On peut citer l'exemple du transport du lait sur les milliers de km pour être transformé en yaourt et aller ensuite sur les lieux de sa consommation finale).
- Dans son ouvrage "Eloge de la mobilité", le sociologue Jean VIARD<sup>2</sup> évoque la nécessité **d'une "mobilité raisonnée"** car il faut à la fois la comprendre et chercher à la maîtriser. Pour lui, "une politique vigoureuse doit être menée pour limiter les mobilités contraintes" et apporter "un soin attentif aux besoins de proximité, en services, commerces, loisirs et éducation". Il envisage même la possibilité de définir des normes restrictives en "droit à polluer et à consommer de l'énergie" des automobiles et des logements.

---

<sup>1</sup> Voir à ce propos l'avis du CESR sur le transport des déchets dangereux

<sup>2</sup> Jean VIARD *Eloge de la mobilité* Edition de l'Aube - Mai 2006

# PROPOSITIONS DU CESR

## TROIS RECOMMANDATIONS PREALABLES

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

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

- certains projets se conçoivent d'abord **au niveau international** : ce sont les grands axes européens structurants, comme la Magistrale ECO FRET, ou les grands canaux du réseau magistral, les grands corridors autoroutiers européens, les voies ferrées à grande vitesse...
- d'autres se traitent en priorité **au niveau national**, dans le cadre du Comité interministériel (CIACT). C'est à ce niveau que s'opèrent les arbitrages concernant les lignes LGV, les autoroutes, les canaux.

Les grands établissements publics comme la SNCF, RFF ou VNF élaborent des stratégies au niveau national mais ils organisent leurs structures au niveau interrégional. La mise en place d'agents responsables de lignes TER témoigne de ce souci de proximité avec les clients-usagers.

- C'est **au niveau régional** que peuvent s'analyser les besoins de transport et s'élaborer les priorités en lien avec les intercommunalités et les Pays. Les problèmes spécifiques, comme la desserte du Morvan, de la Nièvre ne peuvent se traiter véritablement qu'à cette échelle.
- Mais l'organisation des services ne coïncide pas toujours avec les découpages administratifs. Certains projets sont à traiter **au niveau interrégional**. Il en est ainsi de la LGV Rhin- Rhône qui a favorisé l'émergence du Réseau métropolitain Rhin Rhône et qui concerne la Bourgogne, la Franche-Comté et l'Alsace. Le Grand Est constitue également un espace de relations qui permet d'améliorer la cohérence de la circulation ferroviaire. Plusieurs dossiers doivent se traiter à cette échelle.

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

### 2. Intégrer les contraintes environnementales

- **Adapter le transport aux besoins, au temps et à la distance.** Tout n'est pas urgent de la même façon. Les temps du bateau ne sont pas ceux de la route. Bien sûr, il n'est pas forcément nécessaire de détruire une rivière pour faire circuler des bateaux, il faut rester raisonnable y compris en matière de transport fluvial et rechercher des solutions qui répondent aussi aux critères environnementaux.

Enjeu : faire transiter le bois de Bourgogne par le fleuve (environ 100 000 tonnes) en utilisant les canaux Freycinet pour le transporter jusqu'à Tarascon (usine de pâte à papier).

- **Maîtriser la pression foncière** en s'appuyant sur les nouvelles dispositions de protection des espaces agricoles et naturels<sup>1</sup>
- **Favoriser les transports les moins polluants et les plus économes en énergie et en espace**
- **Favoriser le report modal**

Des alternatives ont été exposées dans le rapport et l'avis. L'exemple de la Suisse et du ferroutage sont à suivre.

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

Les collectivités territoriales sont amenées à assurer des responsabilités de plus en plus élargies en matière de transport. Régions, Départements et intercommunalités participent désormais au financement des lignes ferroviaires à grande vitesse, des routes, aéroports et bientôt aussi des canaux.

**La Région doit désormais s'affirmer comme coordinateur en matière de transport.** Le rôle de la Région doit encore s'affirmer sur ce point à l'instar des Länder allemands qui disposent d'une vision globale sur les transports et sont Autorités organisatrices de transport, à la fois sur l'urbain et l'interurbain.

*En Allemagne, les gouvernements régionaux ont pris beaucoup d'initiatives en collaboration avec les autorités fédérales et le Bundesbahn (les chemins de fer fédéraux).*

*Dans ce pays, les améliorations des infrastructures, et l'acquisition progressive de rames électriques très performantes en termes d'accélération et de décélération ont permis d'obtenir des temps de parcours réduits au tiers de ce qu'ils étaient. Au niveau de la planification des infrastructures, un principe s'est imposé : pas de construction d'une autoroute doublant un chemin de fer, l'investissement correspondant devant permettre de desservir plutôt des aires encore mal connectées aux réseaux régionaux et nationaux<sup>2</sup>.*

## **EN TERMES OPERATIONNELS**

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

• Les transports ne sont pas forcément concurrentiels entre eux et il convient la plupart du temps de **faire jouer la complémentarité** entre les différents modes de transport. Le rail, la route et les voies d'eau doivent être utilisés en fonction de leurs créneaux de pertinence. Les transporteurs routiers auditionnés nous ont indiqué que les transports de longues distances n'étaient pas rentables pour eux. Il convient donc de rechercher d'autres solutions comme le transport ferroviaire ou les voies navigables.

---

<sup>1</sup> Loi n° 2005 -157 du 23 02 05

<sup>2</sup> Source : Audition de Jean-Claude LASSERRE déjà cité

- Le transport multi modal passe par **le conteneur**. Pour les acteurs rencontrés<sup>1</sup>, cette activité "conteneurs" s'impose aujourd'hui dans les échanges internationaux de marchandises et connaît une progression importante. Sur l'axe Rhône Saône, mais aussi sur l'Yonne, cette possibilité existe pleinement et les ports intermodaux de Bourgogne disposent encore de capacité de développement. Il faut en outre renforcer les coordinations entre les différentes structures.

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

- Dans les espaces moins densément peuplés, les Régions, en collaboration avec les collectivités locales concernées, peuvent avoir des politiques d'encouragement à la mise sur pied de **services de transport à la demande**, par minibus ou taxis collectifs, surtout pour les jeunes et les personnes âgées, vers les chefs-lieux et vers une gare SNCF.

Dans ce domaine, une bonne partie des initiatives repose sur les élus locaux, qui sont les mieux placés pour négocier avec les départements et les régions les solutions les mieux adaptées. A cet égard, la Suisse fournit un modèle intéressant avec les services des cars de la Poste, qui combinent jusque dans les plus petits villages le transport du courrier et des colis avec celui des passagers.

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

Ce type de transport qui semblait tombé en désuétude, reprend à nouveau sens et utilité et représente un transport d'avenir.

### **Le transport par conteneurs, outil de l'intermodalité**

- Par les voies d'eau, grands et petits gabarits, **la Bourgogne** dispose d'un accès aux ports du Havre et de Marseille et au-delà aux grands ports du Nord de l'Europe et à ses marchés internationaux. La Bourgogne peut constituer un **Hinterland de ces grands ports**. Il y a lieu de créer les conditions de cet essor, en soutenant l'acquisition de nouveaux bateaux et la création de structures d'entretien.

Il convient donc de considérer toute l'importance des transports fluviaux et se donner les moyens d'entretenir et d'améliorer les voies d'eau bourguignonnes. Les travaux pour la réalisation du port intermodal de Gron sont, par exemple, à soutenir.

- Il est dommage que les voies navigables à petit gabarit ne soient presque plus utilisées pour le transport de fret (plan Freycinet 21), mais seulement pour le tourisme fluvial qui représente un atout pour la Bourgogne et mérite d'être soutenu.

- **Se doter d'une véritable politique de transport fluvial**, à l'instar de pays voisins comme le Bénélux et l'Allemagne. Jean-Claude Lasserre rappelle que "les Allemands sont en train de doubler toutes leurs écluses sur la Moselle, où les trafics de marchandises et les navettes des bateaux de croisière ne cessent d'augmenter. L'accès aux grands ports océaniques, et donc aux marchés mondiaux, est devenu une nécessité incontournable pour rester compétitif".

---

<sup>1</sup> Audition de Bernard PAILLARD, directeur d'APROPORT Chalon-sur Saône 21 avril 2006

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

- **Redynamiser le fret ferroviaire**

Il faut désormais que le fret ferroviaire réalise la même "révolution" que celle qui a été faite pour les autoroutes (extension du réseau), pour le TGV (redynamisation et valorisation de ce mode de transport) et pour celle qui est en train de s'effectuer pour le TER depuis sa prise en charge par les Régions. La Bourgogne pourrait encourager l'initiative de certains trafics ferroviaires : transport de déchets, trains de conteneurs directs Bourgogne-Le Havre...

Il est intéressant pour elle et ses habitants de conserver ses petites lignes et ses gares bois (qu'elle a d'ailleurs contribué à financer). Comme le préconise le rapport CHAUVINEAU<sup>1</sup> ; il serait utile que les collectivités et les acteurs économiques (chambres consulaires et organisations professionnelles) favorisent la **création d'opérateurs de proximité** qui noueraient des contrats de partenariat avec la SNCF.

Ces opérateurs répondront ainsi aux besoins de transport des chargeurs en jouant localement sur les synergies et provoquant un report significatif du trafic fret vers le mode ferroviaire<sup>2</sup>.

Ainsi en Bourgogne, FERTIS filiale de VFLI, elle-même filiale de la SNCF, assure depuis le 28 août 2006 la totalité du trafic fret des lignes du Morvan (environ 1,2 million de tonnes annuelles) et la maintenance des 250 km de voies. Ces expériences sont à encourager.

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

Plusieurs de nos voisins, la Belgique, les Pays-Bas et la Suisse ont réorganisé et densifié leurs dessertes voyageurs ferroviaires sur le modèle des RER (réseaux express régionaux), avec **des dessertes cadencées** à divers rythmes, selon l'intensité des trafics<sup>3</sup>.

De tels systèmes permettent à la fois des services très fréquents, de l'ordre du quart d'heure, sur les corridors et les principales relations inter-cités, d'autres à la demi-heure, et d'autres à l'heure, et l'organisation des horaires de ces trains permet d'atteindre toutes les heures les campagnes les plus éloignées. Dans ces pays comme dans d'autres, un certain nombre de dispositions ont été prises pour mieux servir les clients, et les encourager à laisser leur voiture.

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

---

<sup>1</sup> Rapport Jacques CHAUVINEAU sur le fret ferroviaire - 6 octobre 2005

<sup>2</sup> Source : Magazine Ville et transports n° 392 du 18 janvier 2006

<sup>3</sup> Audition Jean-Claude LASSERRE

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

Il s'agit de passer d'une Bourgogne "carrefour d'infrastructures de transport", à une **Bourgogne, "tête de réseau"**

Les collectivités territoriales traversées par des infrastructures et/ou des flux de trafic importants subissent des nuisances. Pour en tirer parti au mieux, le CESR propose :

- **Le développement de plates-formes logistiques.** Ces projets nécessitent un espace conséquent. Pour cela, les collectivités concernées doivent mettre en œuvre une politique d'importantes réserves foncières.

La création de **parkings sécurisés** et aires de services représentent des services appréciés par les transporteurs routiers. La société APRR envisage par exemple de développer des parkings avec structures d'accueil gardiennées.

- **Des péages pour les poids lourds : appliquer la " vérité des coûts "**

Pour que les territoires traversés par les flux routiers bénéficient des retombées économiques, il est aussi possible de faire payer aux utilisateurs l'ensemble des infrastructures routières et autoroutières au profit des collectivités<sup>1</sup>.

## 8. Réaménager les déplacements urbains

Au niveau de la gestion des transports urbains de voyageurs et de marchandises, il faut aménager les villes **en prenant en compte les problématiques de déplacement** car, plus l'habitat est dispersé, plus il est difficile de traiter la question des transports.

Dans son rapport sur les transports urbains de voyageurs et de marchandises<sup>2</sup>, le CESR de Bourgogne avait formulé des propositions. Elles portaient notamment sur l'utilisation des outils d'aménagement urbain pour garantir la cohérence des actions menées sur les territoires. Celles-ci nécessitent le renforcement de l'intercommunalité.

Le transport urbain de marchandises représente une **importante source de pollution** et de nuisances dans les villes. Il est nécessaire de repenser les organisations logistiques et favoriser la distribution par des véhicules propres. Des espaces logistiques urbains peuvent être développés. Ils permettent la réorganisation de la livraison de marchandises en ville<sup>3</sup>.

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

## LES PRIORITES DU CESR

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

---

<sup>1</sup> Colloque national -Palais du Luxembourg -25 septembre 2006<sup>1</sup>: « Pour une autre politique de transport : une éco-redevance sur le transport routier de marchandises ».

<sup>2</sup> Avis du CESR de Bourgogne sur "Les transports urbains en Bourgogne" 3 mars 2003 rapporteur Simon GRAPIN

<sup>3</sup> Voir le programme "Marchandises en ville" de l'ADEME

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

## LES INTERROGATIONS DU CESR

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

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

- **Les TGV :**

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

- **Les voies navigables:**

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

## CONCLUSION

Le groupe de réflexion CES et Académies<sup>30</sup> dans la conclusion de son rapport sur le changement climatique posait la question : "La population des pays industrialisés a pris **des habitudes de vie** qui **ne seront** probablement **plus "soutenables"** en l'état à moyen terme. A l'échelle individuelle, les économies d'énergies vont devenir indispensables et impliquer l'acceptation de certains changements d'habitudes : utiliser une voiture de moindre puissance, se passer de la climatisation systématique, recourir plus largement, en zone urbaine aux réseaux de transport en commun "propres", etc. Comment déclencher la prise de conscience et les changements comportementaux des individus et des dirigeants ? "

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

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

**AVIS ADOPTE PAR 61 VOIX POUR ET 9 ABSTENTIONS**

---

<sup>30</sup> CES et les Académie des sciences, Académie des technologies, Académie des sciences morales et politiques partager la connaissance et ouvrir le dialogue : le changement climatique - 24 janvier 2006

## **EXPLICATIONS DE VOTE**

**Intervention de Renaud ABORD de CHATILLON  
au titre de l'Union syndicale régionale des organismes de la forêt privée en Bourgogne**

Tout en soulignant l'excellente qualité des travaux de nos collègues André Fourcade et Michel Bernard assistés d'Annick Wambst, je ne peux que regretter que les professionnels du bois n'aient pas été consultés pour l'élaboration du rapport.

Certes, si le bois semble absent du rapport, il apparaît dans la synthèse au point 6 « il est intéressant pour la Région et ses habitants de conserver ses petites lignes et ses gares bois (qu'elle a d'ailleurs contribué à financer) en favorisant la création d'opérateurs de proximité qui noueraient des contrats de partenariat avec la SNCF ».

Cette mention et la proposition qui en a résulté ne me paraît pas à la hauteur du problème auquel la Bourgogne fait déjà face et va avoir à faire face, de manière beaucoup plus ample dans les années à venir.

En effet, la production de bois va augmenter de manière considérable dans les années à venir grâce notamment au douglas (Bourgogne, première région en Europe). D'ailleurs de nouvelles usines s'implantent en Bourgogne (Autun...).

De plus, la hausse du prix de l'énergie et des matières premières, transformées ou non (acier...), entraîne mécaniquement une hausse du bois, et donc rend à nouveau rentable des bois bourguignons qui ne l'étaient plus à cause de cours trop déprimés, et qui vont maintenant être exploités, accroissant par là même les transports de bois sur la région ou hors de la région.

La Bourgogne, pour le bois, étant enclavée, la question des transports est cruciale, et des investissements importants vont devoir être consentis par les collectivités locales (communes, départements) et régionales en soutien.

La profession forestière a développé de nombreux travaux –soutenus par le Conseil régional de Bourgogne- au sein notamment du CRPF avec les routes stratégiques du bois. La coopérative CFBL (Coopérative Forestière Bourgogne Limousin) a investi sur la plateforme routière bois à Autun, etc...

Enfin, rappelons la démarche novatrice, par rapport aux autres régions, des gares bois en Bourgogne.

Tous ces travaux, et les conséquences à en tirer sur les budgets des collectivités locales et régionales, auraient dû être mentionnés dans le rapport et étudiés dans la commission n° 3.

En effet, le transport de bois concerne la presque totalité des communes bourguignonnes.

Enfin, et c'est une partie du pôle de compétitivité forêt-bois bourguignon, la forêt et son produit, le bois peut, après un programme de recherche-développement, contribuer non seulement à la lutte contre l'effet de serre -vente de certificats CO2- mais aussi à la production de carburants à partir de produits forestiers, et cela de manière écologique exemplaire.



## **Intervention de Dominique GENDRON au titre de Force Ouvrière**

Les rapporteurs l'ont bien souligné : parler de l'avenir des transports et des infrastructures de transport en Bourgogne, c'est d'abord poser le problème en termes de méthode.

De quoi parle-t-on : d'aménagement du territoire ? de développement économique ? de santé publique ? d'environnement ?

Bien évidemment, la difficulté, c'est qu'on parle de tout cela à la fois.

Une approche globale est donc nécessaire lorsqu'on réfléchit sur les problèmes de transport de d'infrastructure.

Faut-il un aéroport régional à Dijon ?

Faut-il développer la branche Sud ou la branche Ouest du TGV Rhin-Rhône ?

Faut-il privilégier les autoroutes et routes Ouest-Est ?

On ne peut répondre à ces questions de façon cloisonnée.

Force Ouvrière avec ses mandats constate qu'avec la hausse du prix du pétrole, les ménages se voient contraints de puiser toujours davantage dans leur porte-monnaie pour faire face aux dépenses de transport, alors que leur pouvoir d'achat régresse.

Chacun a bien conscience que les conduites de nos économies vont être bouleversées par la nouvelle donne énergétique incluant le problème du réchauffement climatique.

La cohérence des actions dans le domaine du transport devrait l'être à l'aune de cette nouvelle donne afin d'assurer in fine le développement de l'emploi, la hausse des revenus, la préservation de la santé et de l'environnement.

On est loin du compte !

Pour FO, 3 principes majeurs devraient servir de base à toute évolution dans ce domaine.

. **Premièrement : la remise en cause profonde d'une organisation économique privilégiant le transport routier au détriment de tous les autres.**

Le recul relatif du poids de l'industrie lourde, de l'agriculture et de la production de biens de consommation, combinée à l'externalisation, à la délocalisation de la production et à l'évolution du

mode de production : distribution à flux-tendu, tout cela engendre le fractionnement des lots et un accroissement des expéditions sans précédent. Dans un tel contexte le transport par route est obligatoirement hégémonique.

. Deuxièmement : **l'arrêt du désengagement de l'Etat en matière d'infrastructures de transport, aboutissant au transfert des charges aux départements et régions ou à la privatisation.**

Or, comme en matière de santé, ou bien encore d'éducation ou d'énergie, nous pensons que l'Etat doit garder la main afin de pouvoir procéder à des réorientations profondes.

L'aménagement du territoire ne peut se faire sur la seule base de la sacro sainte loi du marché.

Les évolutions spontanées sont, dans ce domaine, porteuses de germes de catastrophes économiques, sociales et écologiques.

. Troisièmement : **garantir à toutes les couches sociales, sur tout le territoire bourguignon le droit au transport.**

C'est l'exigence du développement d'un service public au service de tous : citoyens des villes et des campagnes, salariés, chômeurs, retraités, travailleurs pauvres, handicapés...

Pour cela, il est nécessaire, comme le propose le projet d'avis, de promouvoir l'inter modalité afin de combiner plusieurs moyens de transport, mais également d'assurer des tarifications avantageuses afin que tous aient accès territorialement et financièrement à la mobilité.

Pour l'Union Régionale FO, c'est en s'appuyant sur ces trois principes, c'est-à-dire en ayant une approche à la fois globale et propre à anticiper sur les défis à venir que nous pourrons avancer vers des solutions satisfaisantes et surtout qui ne soient pas irréversibles pour les générations futures.

Le projet qui nous est proposé va en partie dans ce sens, le groupe FO donnera un avis favorable à son adoption.

**Intervention de Gérard MOTTET**  
**personnalité qualifiée**

Le travail présenté par les rapporteurs est remarquable et il convient qu'ils en soient félicités. A titre personnel, je tiens à remercier la commission n° 3 de m'y avoir accueilli comme membre associé. D'avoir accueilli, sur ma suggestion, le Professeur Jean-Claude Lasserre, du Laboratoire d'Economie des Transports (L.E.T.) de l'Université de Lyon. Je voudrais ajouter à l'adresse de notre assemblée que Jean-Claude Lasserre a consacré sa thèse de doctorat d'Etat à l'aménagement du Saint-Laurent Supérieur et qu'il est conseiller du gouvernement canadien pour les transports.

Ma gratitude également d'avoir pris en compte la dimension icaunaise des transports en Bourgogne, la mise en gabarit européen de l'Yonne, le projet de port fluvial de GRON. A ce sujet, je transmets les remerciements du président de la CCI de l'Yonne, Monsieur Gaston Simonato, au président du Conseil régional de Bourgogne par l'intermédiaire du vice-président Monsieur Jean-Claude Lebrun ici présent.

Ma gratitude enfin au président du CESR de m'avoir chargé de représenter notre assemblée à l'assemblée des conseils régions et des CESR du Grand Bassin Parisien. La Bourgogne du Nord fait partie intégrante de la mise en place du grand projet de canal Seine-Nord afin d'entrer dans le vaste espace fluviomaritime Manche-Mer du Nord.

Enfin, je me félicite que l'usage de la carte ait pénétré le CESR... L'usage de cartes à toutes échelles permet de mieux situer les enjeux en matière de transport de la Bourgogne entre Grand Est, Rhône-Alpes, Bassin Parisien, Région Centre et Auvergne.

Tel est le sens premier de l'analyse multi-scalaire.

## **Intervention de Thierry GROSJEAN au titre de l'Environnement**

Le travail d'une commission est un moment d'échanges fructueux mais aussi de confrontations. L'avis est mieux que le résultat d'un rapport de « forces » et nécessairement un compromis. Je mesure cependant à la lecture des travaux sur les transports tout le chemin parcouru dans les esprits : l'introduction et la conclusion de l'avis expriment une prise de conscience réelle des problèmes auxquels l'humanité et les bourguignons seront rapidement confrontés et qu'ils doivent anticiper. Cette capacité d'anticipation est à mon sens devenue primordiale dans le domaine des transports : les élus ont plutôt le nez sur le guidon et en ce moment où des décisions importantes doivent être prises -le SRIT-, sont en immersion électorale.

Mais si toutes les assemblées politiques parlent en ce moment de développement durable et de prise en compte des enjeux environnementaux et sociaux dans leurs décisions, la mise en musique est beaucoup plus laborieuse, voire contradictoire, sur le terrain.

Ainsi, la « chute » de l'avis sur « les priorités du CESR » et ses « interrogations », illustrent nos contradictions.

Je ne citerai que 2 dossiers, celui du TGV RHIN RHONE et celui de la lubie d'un canal Saône Moselle.

Notre collectif d'associations allant de l'Alsace à Rhône Alpes, en passant par la Bourgogne et la Franche-Comté a adressé à tous les élus concernés de ces régions des lettres faisant état d'analyses et de propositions fondamentalement divergentes. Nous avons pu constater que nombre d'entre eux avaient pris position sans avoir eu en mains toutes les données réelles du problème. Les travaux de la branche Est ont commencé et nous en voyons déjà les ravages annoncés : ce sera un massacre de la vallée de l'OGNON. Alors autant prévenir avant d'engager des milliards d'euros pour saccager les vallées de la Seille et de la Saône déjà mises sous pressions. Si encore la LGV avait une quelconque utilité en termes d'aménagement du territoire ou de service au public !

Nos réseaux ferroviaires régionaux sont dans un piteux état : l'audit RFF prévoit que, sans moyens financiers importants, 60 % de ces réseaux seront rapidement obsolète. Malgré cela, les Régions s'endettent pour combler les désengagements de l'Europe et de l'Etat. Ces investissements pharaoniques -il manque actuellement 10 milliards pour boucler le financement- se feront au détriment du réseau existant, seule véritable responsabilité régionale. L'urgence ferroviaire n'est plus le transport à grande vitesse entre des métropoles pour des voyageurs privilégiés, mais le transport rendu concurrentiel avec la route des marchandises, associé à une réduction des besoins en transports inutiles, et un véritable service au public des réseaux régionaux et interrégionaux. La modernisation actuelle du TER montre qu'elle répond aux attentes majoritaires du public pour un moindre coût.

Nous constatons que les risques graves d'atteinte à l'environnement, les conséquences sociales ou la démocratie participative ont une fois de plus été volontairement sacrifiés.

Le TGV RHIN RHONE ne peut pas être une priorité : c'est un boulet financier et un désastre écologique, contraire à la directive cadre sur l'eau.

Et voilà qu'est lancée une énième étude sur la « faisabilité » d'une relance du Canal Rhin Rhône ou d'un succédané, une liaison Saône Moselle. C'est sans doute pour maintenir les emplois dans les bureaux d'étude.

Car les raisons économiques, financières, écologiques, d'aménagement du territoire qui ont amené l'abandon de RHIN RHONE sont encore plus d'actualité :

- il est maintenant démontré que l'impact physique des infrastructures fluviales constitue le facteur de dégradation majeure, souvent irréversible, des rivières et zones humides
- les bassins versants de la Saône et de la Moselle sont désormais inscrits dans des politiques de contrats de rivières faisant l'objet d'un consensus entre l'Europe, l'Etat et les collectivités, mobilisant des centaines de millions d'euros,
- si le fret doit quitter les autoroutes et les camions, c'est par le développement du rail, où les alternatives existent pour beaucoup moins cher,
- les transports par voie d'eau, qui ont leur utilité, ne concurrenceront que marginalement la route, au mieux à 5 % : les performances actuelles du fluvial sont essentiellement dues à la déliquescence du ferroviaire. Contentons nous donc de la modernisation de l'existant (la flotte des péniches) et des hinterlands.

Mettons donc les actes en conformité avec les discours et les lois. Ainsi, donner la priorité au rail nécessite pour la Région de renoncer à financer des projets de rocade et autres bouts d'autoroutes.

Dernier point : comme le souligne l'avis, qu'il s'agisse de lutte contre les ruptures climatiques ou d'économies d'énergie, nous allons devoir revenir à des formes d'aménagement du territoire et d'organisation économique et sociale fondées sur un resserrement de proximité et une réduction énergétique des mobilités de faible intérêt collectif.

L'environnement et l'espace constituent plus que jamais un « facteur productif » comparable aux facteurs humains : formation, santé...

L'avenir, en matière de transports, repose aujourd'hui sur le maillage des territoires régionaux et locaux. Le dynamisme des territoires ne peut être fondé sur la compétition. Si elle existe nécessairement pour partie, la complémentarité et la solidarité de l'ensemble restent les conditions premières d'un aménagement du territoire adapté au 21<sup>e</sup> siècle.



**Intervention de Jean-Louis BILLET  
au titre de Force Ouvrière**

Je voudrais profiter de l'oubli qui a été fait dans l'avis de ne pas citer l'autoroute A77 comme axe autoroutier traversant la région ; j'ai ensuite été rassuré lorsque j'ai lu que la poursuite de cette autoroute vers le sud au-delà de Nevers, était une priorité du CESR.

Je profite de cette tribune pour dénoncer cette aberration politique de la part des pouvoirs publics de ne pas répondre rapidement au souhait des citoyens et des élus concernant le prolongement de cette voie dans un département durement touché sur le plan économique.



### **Intervention de Jean-Yves ROBE au titre de la CGT**

Avant d'intervenir sur le projet d'avis, nous pensons qu'il n'est pas inutile de rappeler que récemment, la toute puissante commission européenne a décidé de réviser la politique des transports et que ses propositions prennent le contre-pied de celles qui sont émises par la commission n°3 du CESR, mais aussi des propositions faites par la Préfecture de Région dans le cadre des futurs « programmes opérationnels Européens ».

En effet le Commission Européenne vient de faire le choix de la gabegie énergétique, de la pollution et du dumping social.

Cette révision à mi-parcours du livre blanc des transports, rédigé par la commission européenne en 2001, sonne l'arrêt de toute conception multimodale et abandonne le rééquilibrage modal vers les modes qui nuisent le moins et les plus économes en consommation d'énergie.

L'heure n'est plus qu'aux camions verts ! Bateaux verts ! Avions verts ! Les investissements en infrastructures sont limités aux sections frontalières et goulets d'étranglement non assujettis aux fonds structurels et de cohésion.

Là où priorité était donnée au rail et au fluvial, la commission assigne d'inscrire le transport plus clairement dans l'agenda de Lisbonne en misant sur les avantages concurrentiels de tous les modes : au plus compétitif financièrement parlant de tirer son épingle du jeu !

Pourtant au cœur de l'actualité, les enjeux énergétiques et environnementaux ne sont plus au centre des orientations de la commission européenne.

Seule la concurrence doit primer. La compétitivité est censée permettre au marché de solutionner la répartition modale. Logisticiens et intégrateurs privés, mis en situation de définir les choix politiques, se voient offrir de reluisantes perspectives, marque de leur influence, reflet d'un mépris démocratique.

C'est là un arsenal remarquable pour accentuer le dumping social et tarifaire, contribuer au développement du tout routier, faire la part belle aux conditions sociales les plus sombres y compris dans ce mode et poursuivre le pilonnage des services publics.

Si de mauvais élèves persistaient, la commission européenne envisage de produire des lignes directrices sur les aides d'état aux modes alternatifs, particulièrement le ferroviaire. Elle prévient qu'il faut cesser de chercher dans la taxation du routier une solution au rééquilibrage modal mais elle ne dit mot sur la sous-tarification de ce mode de transport.

Toutes ces nouvelles orientations de la commission européenne nous paraissent à contresens des aspirations et défis à relever dans le domaine des transports et exprimées dans ce projet l'avis de la commission n°3.

Pour en venir au projet d'avis :

Globalement la CGT partage le constat dont l'avis fait état et une partie des propositions formulées par la commission n°3, notamment en ce qui concerne le développement de l'intermodalité et de la complémentarité entre les transports, l'accélération du développement du trafic par voies d'eau et l'amélioration des transports ferroviaires.

De même les 4 priorités affichées : la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique avec l'électrification de la ligne Nevers-Chagny, la finalisation des 2 tronçons (Nord et Sud) de la RCEA, la poursuite de l'autoroute A77 et la ligne TGV Rhin-Rhône nous semblent bien refléter les exigences d'un développement équilibré des infrastructures de transports en Bourgogne.

Par contre, nous ne partageons pas les préconisations du rapport CHAUVINEAU et la mise en place d'opérateurs de proximité pour le fret ferroviaire.

La mise en place de FERTIS dans le Morvan est significative des intentions de la direction de la SNCF, puisqu'il s'agit effectivement de faire de sa filiale un opérateur ferroviaire de proximité.

Derrière cette définition nouvelle, se cache en réalité une volonté à peine voilée de positionner des opérateurs ferroviaires privés sur des créneaux occupés actuellement par FRET SNCF. La SNCF va ainsi à partir de sa filiale, accentuer le dumping social plutôt que de placer le groupe dans une logique de développements des trafics.

Cette stratégie relève davantage de choix politiques qui s'inscrivent dans une stratégie globale de casse du service public, que de choix techniques ou économiques allant dans le sens d'une volonté de redynamiser le fret ferroviaire.

Par ailleurs, cette situation va permettre à la SNCF d'exacerber la concurrence d'une part entre ses filiales et d'autre part entre le groupe et la maison mère.

Nous ne partageons pas non plus, l'idée d'engager de l'argent public dans l'acquisition de bateaux, qui seraient ensuite exploités commercialement par des sociétés privées.

Enfin reste la question très importante des financements. Dans cette période de décentralisation à marche forcée ou les transferts de compétence de l'état vers les collectivités sont loin d'être accompagnées des moyens financiers en adéquation, les marges de manœuvre budgétaires des uns et des autres deviennent de plus en plus contraintes rendant difficile, voir impossible la réalisation des préconisations énoncées dans le projet d'avis.

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

Au regard des éléments développés dans cette intervention, le groupe CGT s'abstiendra donc sur ce projet d'avis.



**Intervention de Robert ROUTABOULE  
au titre de la CRCI**

J'apprécie la clarté de la présentation et l'important travail fourni.

Concernant la route, les chiffres sont connus :

12 000 camions pour la RCEA

17 000 camions pour l'A6

Les contrôles des camions étrangers sont très difficiles. Beaucoup de camions sont originaires de l'Europe de l'est, et il y a des problèmes d'interprétation.

Concernant le fluvial

Le voyage Chalon-Fos nécessite 36 heures.

Il est possible de multiplier le transport fluvial par 8 sur le Bassin Saône-Rhône.

Mais on déplore le manque de cale—bateaux.

Très bonne décision pour les travaux de la plateforme de Gron

Concernant la SNCF

A moyen terme aucune amélioration à espérer pour le fret SNCF



### **Intervention d'Elisabeth PETITBON au titre de la CFDT**

La CFDT est globalement en accord avec l'avis qui vient d'être présenté par la commission 3. Toutefois, nous souhaitons insister sur le fait que les objectifs, les enjeux, les priorités et les coûts des transports en Bourgogne doivent rester un questionnement constant non seulement pour tous les décideurs bourguignons mais aussi pour tout un chacun :

- ▶ quels trafics faut-il aider? marchandises (bois – déchets...) et/ou personnes... ?
- ▶ y a t-il une place pour l'aérien en Bourgogne et quel type d'aérien ?
- ▶ quels Bourguignons doit-on aider ? les ruraux, les urbains, les rurbains, les jeunes, les seniors, les chômeurs, les étudiants... ?

Tout en gardant à l'esprit, qui décide ? qui paie ? pour qui ? et tout cela à quelle échéance, pour combien de temps ?

Il faut à la fois prendre en compte et penser au présent, **au court terme** :

- ▶ pour les personnels qui travaillent dans ces secteurs variés du transport : statuts, conditions de travail et salaires (par exemple les négociations en cours avec la FGTE pour les statuts des personnels du secteur ferré mais hors SNCF, ou pour ceux des aéroports dans le cadre de la décentralisation... quelle place pour les formes de transport low cost ? et quelles conditions leur impose t-on ?)

Il faudrait mieux contrôler les respects de la législation du travail mais aussi de la réglementation des transports pour les entreprises françaises et étrangères – seulement actuellement aucun contrôleur n'est affecté dans le secteur du transport sur les départements de l'Yonne et de la Nièvre.

- ▶ pour les entreprises, les collectivités – en limitant la place du transport routier et en le substituant par le ferroviaire, le fluvial – en renforçant la part des transports collectifs de voyageurs - en proposant de compléter les transports scolaires par d'autres types de passagers –
- ▶ pour l'emploi : exemple intéressant de Renault à Villeroy (89) qui a fait le choix de « l'homme » pour sa plate forme logistique plutôt que d'y installer des robots
- ▶ pour les utilisateurs, pour les riverains  
réflexion pour la mise en place d'une vraie intermodalité dans les villes principales de Bourgogne et en créant une billetterie correspondante
- ▶ pour les salariés et les usagers  
réflexion à un mode de prévention des conflits

mais aussi préparer l'avenir, **à moyen voire long terme** :

- ▶ quels choix de modes de transports fait-on pour quels développements économiques ?
- ▶ quelle cohérence dans le temps ? dans l'espace du territoire ? quelle complémentarité ?

L'égalité de chaque Bourguignon face à la mobilité devant être améliorée pour rendre l'accès plus facile aux services publics, privés, à son lieu de formation, à son travail ou à ses loisirs et ce au meilleur prix et en limitant la pollution.

La mise en œuvre d'une coordination plus forte entre les AOT avec la Région comme chef de file pour harmoniser les transports dans notre région , mais aussi avec les régions périphériques et plus lointaines afin de permettre à la population bourguignonne de mieux se déplacer quelle que soit sa localisation, et de mieux accueillir les visiteurs de notre belle région, pour leur travail ou pour leurs loisirs.

...félicitations de la CFDT pour votre travail sur ce sujet, et nous voterons cet avis