



# « QUELLES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT POUR LA MOBILITE EN BOURGOGNE ? »

## RAPPORT

présenté par

André Fourcade

COMMISSION N° 3

Infrastructures de transport, environnement, énergies

SEANCE PLENIERE DU 9 DECEMBRE 2011

# SOMMAIRE

REMERCIEMENTS AUX PERSONNES AUDITIONNEES.....	1
COMMISSION N° 3.....	2
LEXIQUE, ABREVIATIONS ET DEFINITIONS .....	3
INTRODUCTION.....	5
<b>1. PANORAMA DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN BOURGOGNE.....</b>	<b>7</b>
1.1. FOCUS SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN BOURGOGNE .....	8
1.2. LES ROUTES ET AUTOROUTES .....	9
1.3. LE RESEAU FERRE.....	10
1.4. LE TRAFIC FERROVIAIRE EN BOURGOGNE .....	11
1.5. LES VOIES NAVIGABLES.....	12
1.5.1. <i>Le trafic de marchandises sur les voies navigables</i> .....	12
1.6. TRANSPORT COMBINE ET PLATEFORMES MULTIMODALES .....	13
1.6.1. <i>Les sites intermodaux de marchandises – trafic 2007 (Est de la France)</i> .....	13
1.6.2. <i>Les plateformes logistiques publiques en Bourgogne</i> .....	14
<b>2. UN SECTEUR EN PLEINE MUTATION DEPUIS CINQ ANS.....</b>	<b>15</b>
2.1. LES EVOLUTIONS GLOBALES.....	15
2.1.1. <i>La crise</i> .....	15
2.1.2. <i>Le Grenelle de l’environnement</i> .....	15
2.1.3. <i>La Stratégie nationale de développement durable (SNDD)</i> .....	16
2.1.4. <i>Le Schéma national des infrastructures de transport</i> .....	17
2.2. LES EVOLUTIONS TOUCHANT LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT .....	20
2.2.1. <i>Au plan national</i> .....	20
2.2.2. <i>En Bourgogne</i> .....	22
2.2.3. <i>L’avancement des priorités du CESR définies en 2006</i> .....	25
2.3. L’EXPLOITATION DES INFRASTRUCTURES .....	26
2.3.1. <i>Le coût du transport</i> .....	26
2.3.2. <i>Les évolutions réglementaires</i> .....	28
2.3.3. <i>Fret ferroviaire</i> .....	29
<b>3. DES INCERTITUDES ET DES QUESTIONNEMENTS.....</b>	<b>30</b>
3.1. LES GRANDES INFRASTRUCTURES EN QUESTION .....	30
3.1.1. <i>La ligne à grande vitesse Rhin-Rhône et ses trois branches</i> .....	30
3.1.2. <i>La ligne à grande vitesse POCL (Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon)</i> .....	32
3.1.3. <i>Le projet Saône-Moselle / Saône-Rhin</i> .....	34
3.2. QUEL LIEN INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT - DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ? .....	34
3.2.1. <i>LGV et autoroutes</i> .....	34
3.2.2. <i>Desserte ferroviaire fret : une étude de cas dans le Châtillonnais</i> .....	36
<b>4. CONCLUSION .....</b>	<b>38</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>39</b>
<b>TABLE DES ILLUSTRATIONS.....</b>	<b>40</b>
<b>ANNEXE 1 : DECLARATION COMMUNE SUR LE SCHEMA NATIONAL DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT .....</b>	<b>41</b>
<b>ANNEXE 2 : VŒU DU CESER DE BOURGOGNE SUR LA VFCEA, ADOPTE LE 25 NOVEMBRE 2010.....</b>	<b>43</b>
<b>ANNEXE 3 : VŒU DU CESER DE BOURGOGNE SUR LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE POCL, ADOPTE LE 13 OCTOBRE 2011.....</b>	<b>44</b>
<b>ANNEXE 4 : VŒU DU CESER DE BOURGOGNE SUR LA GARE DE TRIAGE DE GEVREY-CHAMBERTIN, ADOPTE LE 10 MARS 2011 .....</b>	<b>45</b>

## REMERCIEMENTS AUX PERSONNES AUDITIONNEES

**François BELLOUARD**, Chef du service développement durable, DREAL Bourgogne

**Pascal BERION**, Maître de conférences en aménagement de l'espace et urbanisme, Université de Franche-Comté

**Rachid BLOUD**, Chef de l'unité économie, transport et prospective, Voies navigables de France

**Michel DUBROMEL**, Vice-président, France Nature Environnement

**Jean ESCALE**, responsable du Groupe régulation des transports, DREAL Bourgogne

**Valérie FACCHINETTI-MANNONE**, Maître de conférences en géographie, Université de Bourgogne

**Denis GAMARD**, Chef du service réseau ferroviaire et infrastructures de transport, Conseil régional de Bourgogne

**Charles JODER**, Directeur régional, SNCF

**Frédéric LUCAZEAU**, Chargé de mission « infrastructures fluviales, Syndicat mixte du technoport de Pagny », Conseil régional de Bourgogne

**Alain MORINO-ROS**, Secrétaire, FNAUT Bourgogne

**Bernard PAILLARD**, Directeur général, APROPORT

**Thomas PLANTIER**, Chargé d'études, DREAL Bourgogne

**Virginie PUCELLE**, Responsable du groupe intermodalité - déplacements, DREAL Bourgogne

**Michel QUINET**, Chef du service des transports, DREAL Bourgogne

**Claire SIMON**, Directrice des affaires financières, Conseil régional de Bourgogne

# COMMISSION N° 3

## Infrastructures de transport, environnement, énergies

### *Président :*

**André FOURCADE**, représentant de la Confédération française démocratique du travail (CFDT)

### *Vice-président :*

**Simon GRAPIN**, représentant de l'Union nationale des syndicats autonomes (UNSA)

### *Secrétaire :*

**Thierry GROSJEAN**, représentant de l'Environnement

### *Membres :*

**Marc BENNER**, représentant du Pôle nucléaire bourguignon (PNB)

**Benoît de CHARETTE**, représentant du Bureau interprofessionnel des vins de Bourgogne (BIVB)

**André COLIN**, représentant de la Confédération générale du travail (CGT)

**Gilles DENOSJEAN**, représentant de la Confédération générale du travail - Force Ouvrière (CGT-FO)

**Daniel LORIN**, représentant de la Fédération régionale des travaux publics (FRTP)

**François PRETET**, Personnalité qualifiée

**Guy ZIMA**, représentant de la Confédération générale du travail (CGT)

### Cabinet

Michelle DUBOIS, chargée d'études

Brigitte DUCHANOY, assistante

# LEXIQUE, ABREVIATIONS ET DEFINITIONS

<b>AFITF</b>	Agence de financement des infrastructures de transport de France
<b>ARAF</b>	L'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF), créée par la Loi relative à l'Organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF) en décembre 2009, est une autorité administrative indépendante chargée de garantir l'égalité de traitement entre tous les acteurs du système ferroviaire. Elle veille à ce que l'accès au réseau ferré national est assuré dans des conditions égales pour toutes les entreprises ferroviaires, et que le développement de la concurrence n'est pas entravé par les règles régissant notamment la tarification des infrastructures.
<b>CNDP</b>	Commission nationale du Débat public.
<b>CPDP</b>	Commission particulière du Débat public.
<b>DCF</b>	La Direction de la circulation ferroviaire (DCF) est chargée, depuis le 1er janvier 2010, d'assurer pour le compte de Réseau ferré de France les missions de gestion du trafic et des circulations. Cette entité indépendante au sein de la SNCF est garante d'un accès équitable au réseau, en toute transparence, pour toutes les entreprises ferroviaires.
<b>DDT</b>	Direction départementale des territoires.
<b>DREAL</b>	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement.
<b>ENTREPRISE FERROVIAIRE</b>	Les entreprises ferroviaires sont chargées d'assurer le transport des voyageurs et des marchandises. Elles paient à Réseau ferré de France des péages pour faire circuler leurs trains. Depuis l'ouverture du réseau à la concurrence, de nouveaux acteurs du transport pour les voyageurs ou le fret sont autorisés à circuler sur les voies du réseau ferré national. RFF, gestionnaire du réseau, met à leur disposition les sillons et les infrastructures leur permettant d'exercer leur activité, au même titre que la SNCF.
<b>EXTERNALITES</b>	Par externalité, on peut entendre la variation de satisfaction d'un agent engendrée par les actions d'un autre agent (interdépendance), sans donner lieu à des mouvements de compensation sur le marché (carence). Les externalités négatives représentent les coûts environnementaux qui ne sont pas intégrés dans le système de prix (ex : pollutions de l'air, du sol, des eaux, gaz à effet de serre des transports, etc.).
<b>FACTEUR 4</b>	Désigne l'objectif que la France s'est fixé en 2005 (loi d'orientation sur l'énergie) qui vise à diminuer par quatre nos émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 (au regard de notre niveau d'émissions de 1990).
<b>GAZ A EFFET DE SERRE (GES)</b>	Il s'agit de composés chimiques contenus dans l'atmosphère, qui retiennent une partie de la chaleur solaire selon le mécanisme dit de l'effet de serre. Parmi ces gaz figurent le dioxyde de carbone, le méthane, l'ozone, l'oxyde nitreux et les fluorocarbones, ayant chacun des indices de pouvoir de réchauffement global très différents.

<b>GOUVERNANCE</b>	Désigne un mode de régulation des rapports sociaux et économiques, fondé sur la reconnaissance mutuelle, le dialogue, la concertation à différentes échelles de territoire et entre différents types de parties prenantes, en vue d'une prise de décision.
<b>GOUVERNANCE A CINQ</b>	Il s'agit de la démarche et du processus de travail initié par le Grenelle Environnement, réunissant autour de la table cinq catégories d'acteurs : Etat, collectivités territoriales, acteurs économiques, acteurs sociaux, et organisations non gouvernementales (ONG).
<b>LGV</b>	Ligne à grande vitesse.
<b>LOTI</b>	Loi 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.
<b>RFF</b>	Réseau ferré de France, joue un rôle clé au sein du système ferroviaire. Propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national (depuis 1997), il définit les objectifs applicables en matière de gestion du trafic, de fonctionnement et d'entretien du réseau. Son activité commerciale principale consiste dans la vente des sillons, c'est-à-dire des créneaux horaires permettant de faire circuler les trains d'un point à un autre. <a href="http://www.rff.fr">www.rff.fr</a>
<b>RCEA</b>	Route Centre Europe Atlantique.
<b>SNCF</b>	Société nationale des chemins de fer est l'un des premiers groupes mondiaux de mobilité et de logistique, avec une présence dans 120 pays, 30.5 milliards d'euros de chiffre d'affaires dont 20 % à l'international et plus de 240 000 collaborateurs en 2010. Groupe public à vocation de service public, fort de son socle ferroviaire, SNCF élargit l'offre des services de transport afin de proposer une mobilité fluide et porte à porte à ses clients, voyageurs, chargeurs ou Autorités organisatrices. Afin de conquérir les marchés transfrontaliers et internationaux, le groupe s'appuie sur 5 branches d'activité : gestion, exploitation, maintenance et ingénierie d'infrastructure à dominante ferroviaire (SNCF Infra), transport public de voyageurs urbain, départemental et régional (SNCF Proximités), transport ferroviaire de voyageurs à grande vitesse (SNCF Voyages), transport et logistique marchandises (SNCF Geodis) et gestion et développement des gares (Gares & Connexions). - source : <a href="http://www.sncf.com">www.sncf.com</a>
<b>SNIT</b>	Schéma national des infrastructures de transport.
<b>TER</b>	Train express régional.
<b>VFCEA</b>	Voie ferrée Centre Europe Atlantique.
<b>VNF</b>	Voies navigables de France.

# INTRODUCTION

## Pourquoi cette auto-saisine « Quelles infrastructures de transport pour la mobilité en Bourgogne ? »

**Les transports façonnent nos modes de vie mais en sont aussi le reflet.** Ainsi que le Conseil économique social et environnemental de Bourgogne (CESER) l'a mis en évidence dans son avis « Maîtriser l'étalement urbain en Bourgogne » de janvier 2011<sup>1</sup>, la diminution des coûts de transport et l'augmentation des vitesses expliquent pour partie l'essor des couronnes périurbaines de nos villes et la dispersion des activités et de l'habitat individuel.

Les transports sont à l'origine d'impacts environnementaux significatifs. En France, les transports sont à l'origine de 27 % des Gaz à effet de serre (GES). Les hydrocarbures représentent 97 % des consommations énergétiques en lien avec les transports, les modes routier et aérien étant ceux qui génèrent le plus d'émission de GES par kilomètre parcouru.

Depuis de nombreuses années le **CESER de Bourgogne suit la question des transports**, au niveau infrastructures et exploitation. Il a confié plusieurs rapports à la Commission n° 3 « *Infrastructures de transport, environnement, énergies* ». Elle a élaboré **plusieurs avis sur ces questions adoptés par le CESER** et assure aussi un suivi régulier des Trains express régionaux (TER), compétence obligatoire de la Région depuis 2002 et concrétisée par la signature de la convention d'exploitation avec la SNCF.

**En 2006**, pour préparer le débat sur le Schéma régional des infrastructures de transport (SRIT), le **Conseil économique et social de Bourgogne (CESR)** avait déjà travaillé cette question dans une auto-saisine. Dans l'avis, dont les rapporteurs étaient Michel Bernard et André Fourcade, le CESR exprimait ses analyses et ses choix.

Cinq ans plus tard, en 2011, cette question, en raison de son impact sur les territoires, l'environnement et les finances, est toujours importante pour la Bourgogne, c'est-à-dire ses habitants et ses entreprises. **Le CESER a souhaité revenir sur cette question pour mesurer :**

- **les évolutions** du contexte, des technologies, des politiques suivies, des travaux des chercheurs...
- **le chemin parcouru** dans l'avancement des projets que nous avons soutenus précédemment,
- **l'intérêt des projets nouveaux** d'infrastructures, et les questions qu'ils soulèvent.

C'est pourquoi le CESER s'est à nouveau saisi de cette question, qui est toujours d'actualité avec, par exemple, les débats sur les lignes à grande vitesse (LGV) : Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL) ou LGV Rhin-Rhône, les canaux (Saône-Moselle / Saône-Rhin), la Route Centre Europe Atlantique (RCEA)... Le CESER a ainsi choisi de privilégier l'examen des grands projets d'infrastructures.

Si certaines réalités, par exemple géographiques, n'ont guère évolué, **de nombreux autres paramètres ont largement changé, par exemple :**

- **la montée des questions environnementales** avec le Grenelle, qui a créé la gouvernance à 5, la trame verte et bleue...

---

<sup>1</sup> BENNER Marc, (rapporteur), *Maîtriser l'étalement urbain en Bourgogne*, CESER de Bourgogne, 21 janvier 2011.

- **le resserrement des contraintes budgétaires**, qui réduit fortement les marges de manœuvre nationales et régionales.

Ces évolutions ont fortement fait bouger le paysage et conduisent à une plus grande sélectivité des projets à soutenir. **Le CESER de Bourgogne souhaite par ce nouvel avis :**

- **préciser les enjeux et les principes** qui permettent de fonder la politique des infrastructures et d'effectuer le choix entre les projets,
- **exprimer ses priorités** en matière d'infrastructures de transport.

**Ce rapport ne reprend pas les aspects développés en 2006 et toujours d'actualité.** Il se situe dans la continuité du précédent rapport. Organisé en trois parties, il présente tout d'abord un panorama des infrastructures bourguignonnes, puis il s'attache à cerner les principales mutations du domaine des transports, pour enfin mettre en lumière les incertitudes et les questionnements perceptibles en 2011, dans une dernière partie.

# 1. PANORAMA DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN BOURGOGNE

Avec 1 350 km de routes nationales, 650 km d'autoroutes, 1 000 km de canaux et 2 000 km de voies ferrées, la Bourgogne possède des infrastructures de transport étendues et diversifiées, à l'image de l'importante surface du territoire régional.

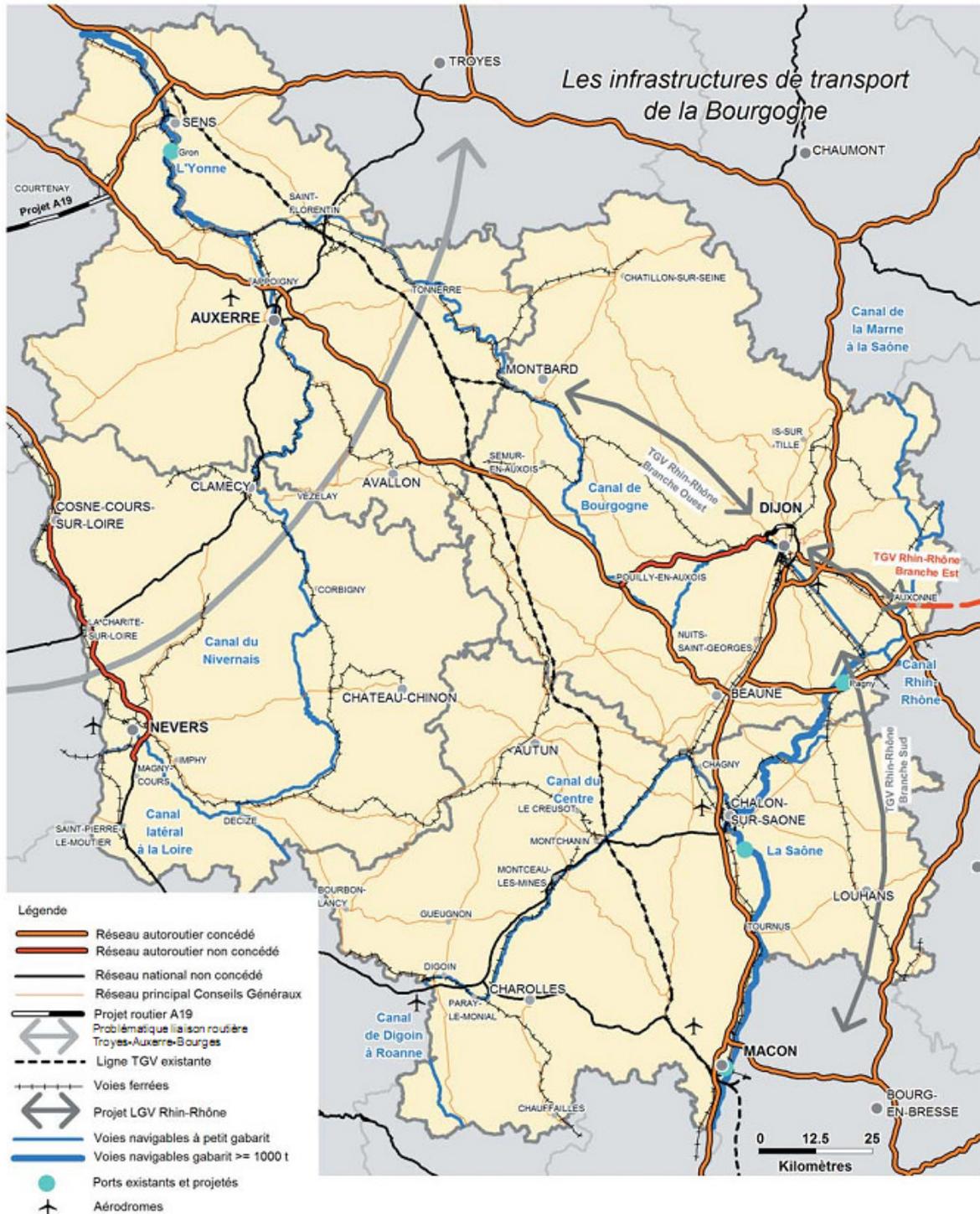


Figure 1 - Les infrastructures de transport en Bourgogne  
 Source : DRE Bourgogne - Atlas des transports - juin 2008

## 1.1. FOCUS SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN BOURGOGNE

En octobre 2011, la DREAL Bourgogne a publié « Les indicateurs du développement durable en Bourgogne », dans une étude intitulée « Transport de marchandises : des modes plus complémentaires que concurrents ? ». Parmi les nombreux apports de cette étude, on peut noter que :

- « la Bourgogne a échangé 98 millions de tonnes en 2006 : 43 % en interne (intra-régional), 51 % avec les autres régions françaises (interrégional) et 6 % à l'international »,
- « la part du **mode routier s'est accrue au cours des ans**. Il est utilisé pour acheminer 85 % des flux et est prédominant sur les courtes distances : il assure 97 % des échanges intra-régionaux. Le **transport par voie ferrée, quant à lui, est en déclin**, sa part de marché étant passée de 17 % à 10 % au cours des dix dernières années. Enfin, le **mode fluvial est en croissance** et est utilisé pour acheminer 5 % des flux »,
- « **les échanges routiers sont concentrés avec les régions limitrophes** alors que les échanges ferrés et fluviaux se font, pour l'essentiel, avec l'Ile-de-France, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et, pour une moindre part, avec la région Rhône-Alpes »,
- « **des actions sont menées en Bourgogne pour essayer de réduire les impacts environnementaux du transport** : démarche volontaire de réduction des émissions de CO2 dans le secteur du transport routier de marchandises, mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité, développement des circuits courts... ».

### Évolution des échanges interrégionaux et intrarégionaux de la Bourgogne

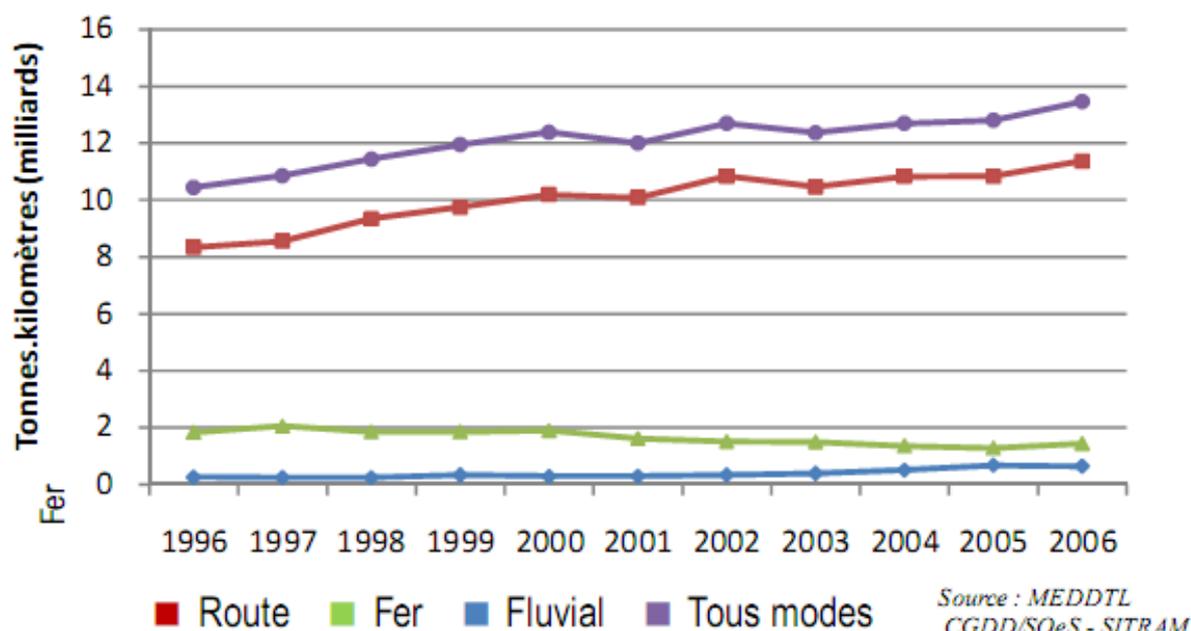


Figure 2 - Evolution 1996 - 2006 des échanges de marchandises en Bourgogne

## 1.2. LES ROUTES ET AUTOROUTES



Figure 3 - Réseaux routier et autoroutier de Bourgogne

Source : DRE Bourgogne - Atlas des transports - juin 2008

La Bourgogne est traversée et desservie par un réseau de 584 km d'autoroutes concédées, et de 447 km d'autoroutes et routes nationales structurantes gérées directement par les services de l'Etat. Depuis 2006, avec le transfert du réseau routier national d'intérêt local, ce sont 20 397 km de voies départementales qui sont gérées par les Conseils généraux, ainsi que les personnels correspondants qui, précédemment agents de l'Etat dans les Directions départementales de l'équipement (DDE), sont devenus agents territoriaux des départements.

### 1.3. LE RESEAU FERRE

La Bourgogne dispose de 2 096 km de voies ferrées, dont environ 1 500 km ouverts au trafic de voyageurs. Si l'on rapporte ces données à la population, la Bourgogne se situe au premier rang pour les voies ferrées qui sont depuis longtemps implantées en Bourgogne.

Le réseau principal comprend :

- la ligne à grande vitesse Paris-Lyon et son raccordement vers Dijon, créé en 1981,
- les cinq branches de l'étoile ferroviaire de Dijon,
- la ligne Paris-Nevers, Clermont-Ferrand,
- la ligne transversale Nevers-Chagny.

Le réseau hors LGV est composé de mixtes fret-voyageurs et de 500 km de voies spécifiquement réservées au fret.



Figure 4 - Réseau ferré de Bourgogne  
Source : DRE Bourgogne - Atlas des transports - juin 2008

## 1.4. LE TRAFIC FERROVIAIRE EN BOURGOGNE

Comme pour la route, le trafic ferroviaire se concentre sur les grands axes Nord-sud.



Figure 5 - Trafic ferroviaire en Bourgogne  
 Source : DRE Bourgogne - Atlas des transports - juin 2008

## 1.5. LES VOIES NAVIGABLES

### 1.5.1. Le trafic de marchandises sur les voies navigables

Le trafic fluvial de marchandises est très **majoritairement concentré sur la Saône à grand gabarit**, principalement à partir des ports de Chalon-sur-Saône et Mâcon, en relation avec le Rhône et la Méditerranée, et **dans une moindre mesure, sur la rivière Yonne** avec le port de Gron-Sens, vers Paris Rouen et Le Havre.

Au Nord de Saint-Jean-de-Losne, un trafic plus modeste inter-bassins s'opère à partir et en direction du Rhin et de la Moselle sur les canaux à petit gabarit.

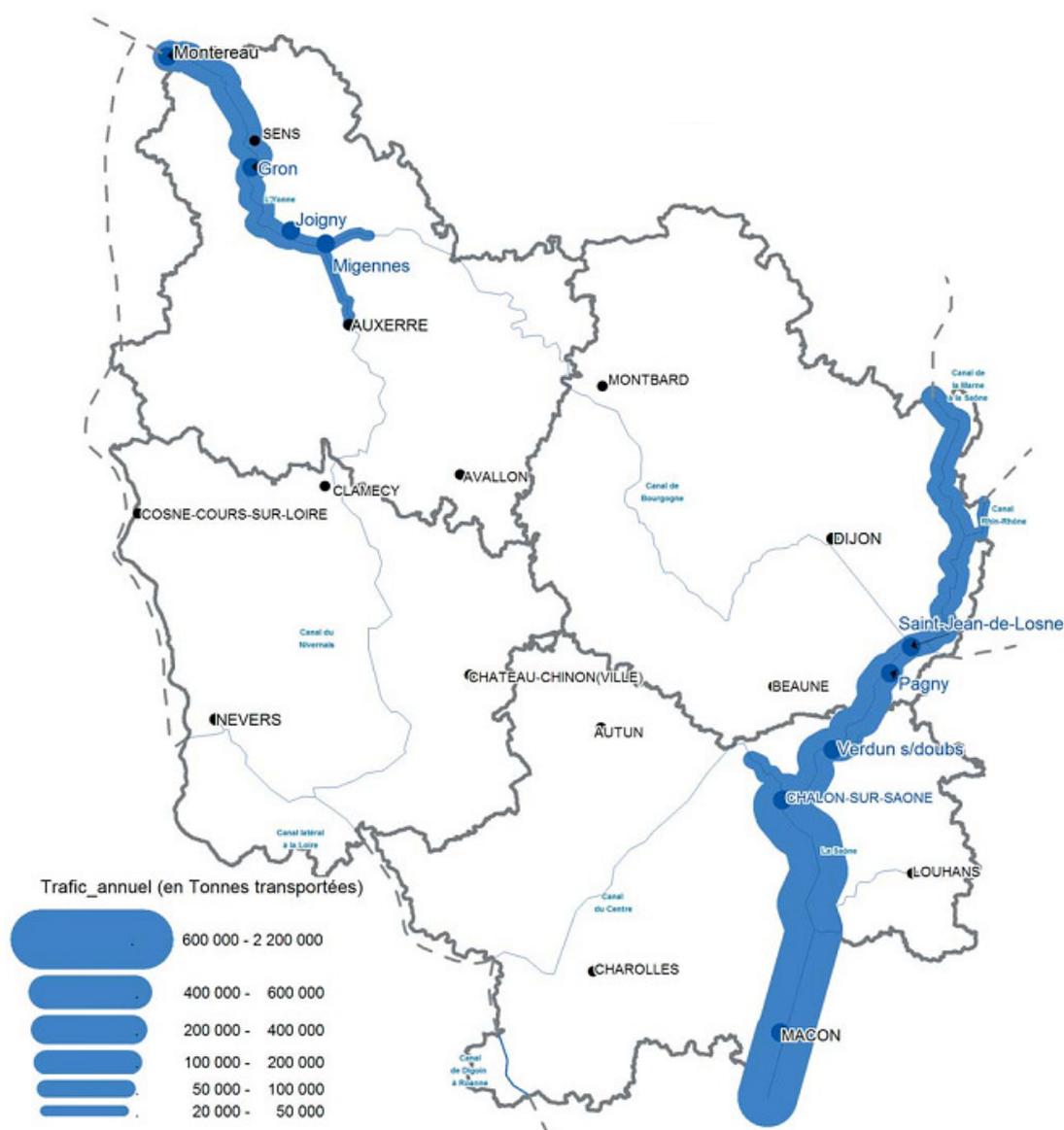


Figure 6 - Trafic de marchandises sur les voies navigables

Source : DRE Bourgogne - Atlas des transports - juin 2008

## 1.6. TRANSPORT COMBINÉ ET PLATEFORMES MULTIMODALES

### 1.6.1. Les sites intermodaux de marchandises – trafic 2007 (Est de la France)

Un site intermodal est un lieu où il est possible de transférer des « unités de transport intermodal » (caisse mobile, conteneur terrestre, conteneur maritime, semi-remorque...) d'un mode de transport (routier ou non) à un autre.

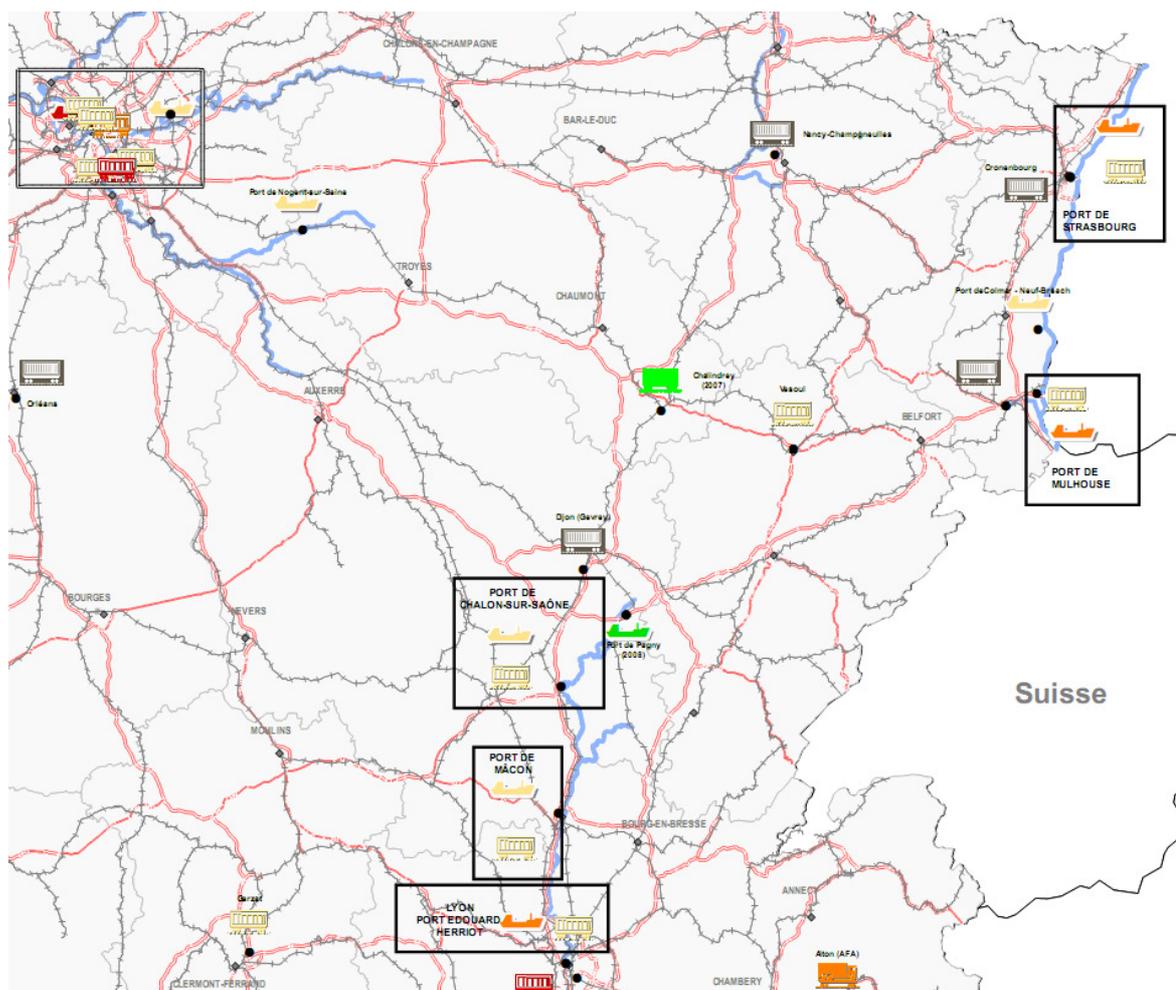


Figure 7 - Sites intermodaux de l'Est de la France, au 1<sup>er</sup> janvier 2009

Source : Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (SETRA)

Les trafics sont exprimés avec des unités différentes et des classes de trafic propre à chaque mode de transport, du fait de l'hétérogénéité des données :

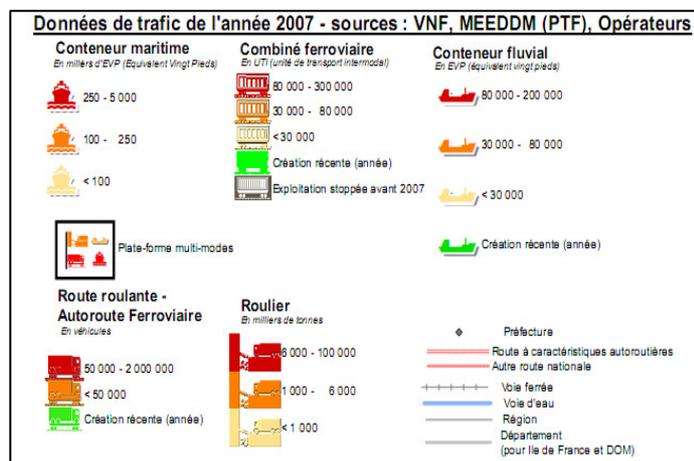
#### Les unités utilisées sont :

**EVP** : Equivalent vingt pieds (conteneur de vingt pieds)

**UTI** : Unité de transport Intermodal

**Tonnes** : tonnes transportées par navire (marchandises et poids à vide des véhicules)

**Véhicules** : désignant un ensemble tracteur et remorque, une semi-remorque seule ou une remorque seule



## 1.6.2. Les plateformes logistiques publiques en Bourgogne

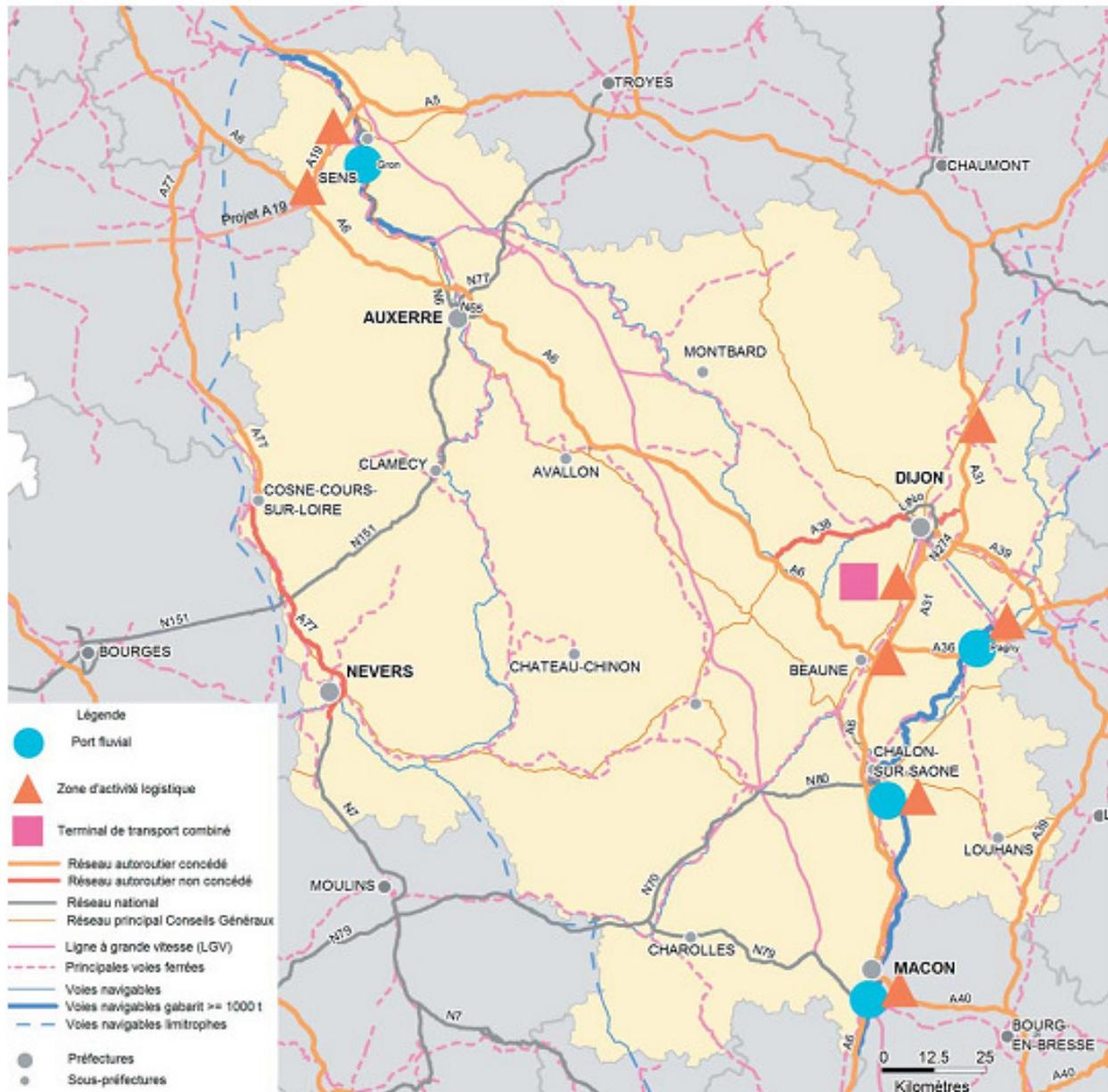


Figure 8 - Les sites intermodaux de marchandises (trafic 2007)

Source : Service d'étude sur les transports, les routes et leurs aménagements (SETRA)

En Val de Saône, les ports de Mâcon, Chalon-sur-Saône et Pagny constituent des sites publics trimodaux (route, eau, fer) dédiés principalement à des fonctions de transfert de charges, complétées aux abords de fonctions de stockage ou de logistique. Au Nord de la région, le port de Gron prend de l'ampleur dans le paysage fluvial depuis son aménagement en 2010.

## 2. UN SECTEUR EN PLEINE MUTATION DEPUIS CINQ ANS

### 2.1. LES EVOLUTIONS GLOBALES

#### 2.1.1. La crise

La **crise économique de 2008** est une récession dans laquelle sont entrés la plupart des pays industrialisés du monde **suite à la crise financière mondiale** qui a débuté en 2007. La récession a d'abord touché les Etats-Unis en 2007, puis plusieurs pays européens au cours de l'année 2008, et enfin la zone euro dans son ensemble.

Cette **crise économique et financière** s'est traduite par une chute des recettes fiscales et a nécessité la mise en œuvre d'un plan de relance de l'économie. La **crise des dettes souveraines** a affecté plusieurs pays de la zone euro au premier semestre 2010.

Par ailleurs, la **crise écologique** se traduit notamment par le réchauffement climatique provoqué par les **Gaz à effet de serre (GES)**, la **consommation d'énergies fossiles non renouvelables**, les **pollutions et nuisances**, les **atteintes aux milieux naturels et à la biodiversité**, l'**artificialisation des sols**, la **consommation d'espaces agricoles...** dont le secteur des transports et des infrastructures est l'un des agents majeurs.

#### 2.1.2. Le Grenelle de l'environnement

Promulguée le **12 juillet 2010**, la loi portant « *engagement national pour l'environnement* » dite **Grenelle 2**, décline des mesures dans six chantiers majeurs : bâtiments et urbanisme, **transports**, énergie, biodiversité, risques, santé, déchets, ainsi que gouvernance. Même si **certaines mesures phares annoncées ont été abandonnées, comme la taxe carbone**, elle comporte des dispositions nouvelles et innovantes.

##### 2.1.2.1. Une organisation de transports plus respectueux de l'environnement tout en assurant les besoins en mobilité

L'objectif est ainsi défini : « *Assurer une cohérence d'ensemble de la politique de transports, pour les voyageurs et les marchandises, dans le respect des engagements écologiques, en faisant évoluer les infrastructures de transport et les comportements* ». Il s'agit de faire évoluer les infrastructures de transports et les comportements. L'enjeu concerne, notamment, le **développement des infrastructures alternatives à la route**.

##### 2.1.2.2. La trame verte et bleue

La **Trame verte et bleue**<sup>2</sup> porte l'ambition d'enrayer le déclin de la biodiversité au travers de la préservation et de la restauration des continuités écologiques.

Cet outil d'aménagement du territoire vise à **(re)constituer un réseau écologique cohérent**, à l'échelle du territoire national, pour permettre aux espèces animales et végétales de circuler, de s'alimenter, de se reproduire, de se reposer... En d'autres termes, d'assurer leur survie, et permettre aux écosystèmes de continuer à rendre à l'homme leurs services.

---

<sup>2</sup> <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-La-Trame-verte-et-bleue,1034-.html>

Les continuités écologiques correspondent à l'ensemble des zones vitales (réservoirs de biodiversité) et des éléments (corridors écologiques) qui permettent à une population d'espèces de circuler et d'accéder aux zones vitales. **La Trame verte et bleue est ainsi constituée des réservoirs de biodiversité et des corridors qui les relient.**

### *2.1.2.3. La Trame verte et bleue (TVB) en Bourgogne*

Afin de construire ce schéma, une étude préalable d'identification, de préservation et de restauration de la trame écologique en Bourgogne, a été lancée en juillet 2009<sup>3</sup>.

L'objectif est de produire :

- un rapport d'étude,
- **un atlas régional** (cartographie à l'échelle régionale et zooms sur les secteurs représentatifs d'enjeux TVB) accompagné d'un guide de lecture, à destination du grand public,
- des plaquettes de présentation de la trame et des guides d'accompagnement à destination des porteurs de projets.

En Bourgogne, **trois sous-trames** ont été retenues pour la trame verte : forêt, espaces agricoles extensifs (bocage), ainsi que pelouses sèches - milieux rocheux - carrières sèches. Pour la trame bleue : cours d'eau et milieux associés ainsi que plans d'eau et zones humides.

## 2.1.3. La Stratégie nationale de développement durable (SNDD)

### *2.1.3.1. Adoption de la Stratégie nationale de développement durable (SNDD) 2010-2013*

La SNDD pose les bases d'un mode de développement durable organisé autour d'une économie verte et équitable, à la fois **sobre en ressources naturelles** (énergie, matières premières, eau, espace, biodiversité...) et **dé-carbonée**, mais intégrant aussi les dimensions humaines et sociales.

La SNDD 2010-2013 est structurée en 9 défis clés, et doit constituer le cadre de référence et d'orientation pour l'ensemble des acteurs de la Nation, **publics et privés**, afin de les aider à structurer leurs propres projets et politiques autour de choix stratégiques et d'indicateurs de développement durable. Elle a également vocation à assurer la cohérence et la complémentarité des engagements de la France **au plan national, européen et international**.

La SNDD doit faire l'objet d'un suivi et de rapports national et régional.

### *2.1.3.2. Le défi n° 5 : transport et mobilité durables*

Le « défi n° 5 - Transport et mobilité durables » a pour objectif de « ***favoriser le report modal, la complémentarité et les transports les moins polluants, en s'attachant à réduire les déplacements contraints*** ». Il vise à « ***développer des systèmes innovants répondant aux besoins de performances économiques, écologiques et de cohésion sociale*** ».

---

<sup>3</sup> Etude sous maîtrise d'ouvrage de la Région, en partenariat avec l'Etat, avec un cofinancement de la DREAL et de l'Europe.

## 2.1.4. Le Schéma national des infrastructures de transport

### 2.1.4.1. Le SNIT

La loi relative à la mise en œuvre du Grenelle prévoit la réalisation d'un Schéma national des infrastructures de transport (SNIT). Ce schéma doit fixer les orientations de l'État en matière de développement, de modernisation et d'entretien des réseaux d'infrastructures de l'État ainsi que de réduction des impacts de ces réseaux sur l'environnement. Il doit aussi préciser la façon dont l'État entend soutenir les collectivités territoriales dans le développement de leurs propres réseaux de transport.

Le SNIT doit donc se comprendre comme l'outil qui permettra la mise en œuvre des orientations du Grenelle de l'Environnement en matière d'infrastructures de transport : développement des modes de transport alternatifs à la route, amélioration de l'accessibilité des territoires, réduction des pollutions locales, recherche de l'efficacité énergétique...

### 2.1.4.2. L'avant-projet consolidé de SNIT (janvier 2011)

Lors de l'Assemblée plénière du CESER de Bourgogne, le 6 mai 2011, l'avant-projet de SNIT a été présenté par André Fourcade, Président de la Commission « Infrastructures de transport, environnement, énergies » sur les aspects à la fois nationaux et régionaux qui concernent la Bourgogne. Depuis 2010, le SNIT a fait l'objet de nombreux débats aux niveaux national et régional, notamment sur l'équilibre entre la maintenance de l'existant et la création de nouvelles infrastructures, ainsi que sur la capacité à financer tous les projets inscrits au schéma.

### 2.1.4.3. Le projet de SNIT (octobre 2011)

La dernière version du SNIT<sup>4</sup>, présentée le 17/11/2011, précise dans un avertissement introductif (page 1) : « Ce projet a été élaboré avant la crise actuelle. Il devra donc être adapté au nouveau contexte économique et financier, notamment sur la base d'une hiérarchisation des projets et la définition d'un plan de financement compatible avec les engagements de la France ».

« L'effort de maintenance sera prioritaire sur le développement des réseaux, en particulier sur le mode ferroviaire ».

Le coût total est de 335 milliards d'euros valeur 2010 sur 25 ans (soit 245 MM€ hors transports collectifs et Grand Paris, dont 140 MM€, soit 57 %, pour des projets nouveaux) dont l'Etat se propose de financer 35,9 % (88 MM€), le reste étant à trouver auprès des collectivités locales et des autres partenaires (gestionnaires et partenaires privés).

D'ailleurs, cette nouvelle version confirme (page 5) que : « *60 % environ des dépenses de développement pourraient avoir été engagées dans les 20 à 30 prochaines années* ». Compte tenu de la situation des finances publiques, il est certain que nombre de projets ne seront pas réalisés, ce qui impliquera des choix. A ce jour, les critères de hiérarchisation n'ont pas été précisés, ni la liste de projets susceptibles d'être remis en cause.

Si les projets s'inscrivent plus ou moins, par leur tracé et leurs connexions, dans des logiques de complémentarité d'itinéraire et de réseau, pour chacun d'eux, « leur mise en œuvre dépendra beaucoup de la mobilisation de chaque partenaire » (projet page 5). Ce qui signifie que chaque projet qui concerne la Bourgogne, est donc, en même temps, mis en concurrence avec tous les autres en termes de financement.

---

<sup>4</sup> Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement [www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

#### 2.1.4.4. Le SNIT en Bourgogne

<b>Développement ferroviaire</b>		
<i>Projets proposés à engager avant 2020</i>	<i>Longueur</i>	<i>Coût en M€ (HT)</i>
LGV Rhin-Rhône seconde phase branche Est	50 km	950
LGV Rhin-Rhône branche Ouest	94 km	2400
LGV Rhin-Rhône branche Sud	165 km	3600
VFCEA - Voie ferrée Centre Europe Atlantique (électrification et raccordement TER-TGV)	160 km	500
<i>Projets proposés à engager après 2020</i>	<i>Longueur</i>	<i>Coût en M€ (HT)</i>
Nouvelle ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon	Entre 520 et 550 km	De 13 000 à 15 000
<b>Développement portuaire et fluvial</b>		
<i>Projet proposé de développement fluvial</i>	<i>Longueur</i>	<i>Coût en M€ (HT)</i>
Liaison fluviale à grand gabarit Saône-Moselle et Saône-Rhin	Entre 215 et 235 km	Entre 8 500 et 11 500
<b>Développement en matière routière</b>		
<i>Projet proposé au titre de la sécurité</i>	<i>Linéaire tracé neuf</i>	<i>Coût estimé en M€ (TTC)</i>
RCEA (Chalon/Mâcon – Montmarault)	160 km	950
<i>Projet proposé au titre de l'équité territoriale et du désenclavement</i>	<i>Linéaire tracé neuf</i>	<i>Coût estimé en M€ (TTC)</i>
Troyes-Auxerre (desserte future gare TGV de Saint-Florentin)	80 km	400
<b>Soutien aux transports collectifs</b>		
Dijon – 2 lignes de tramway <sup>5</sup>	20 km	Subvention : 47 M€
Chalon-sur-Saône - Bus à haut niveau de service (BHNS)	7,4 km	Subvention : 1,2 M€

Figure 9 - Tableau des infrastructures bourguignonnes inscrites au projet de SNIT (version octobre 2011)

<sup>5</sup> Pour un coût du projet total de 400 millions d'euros.

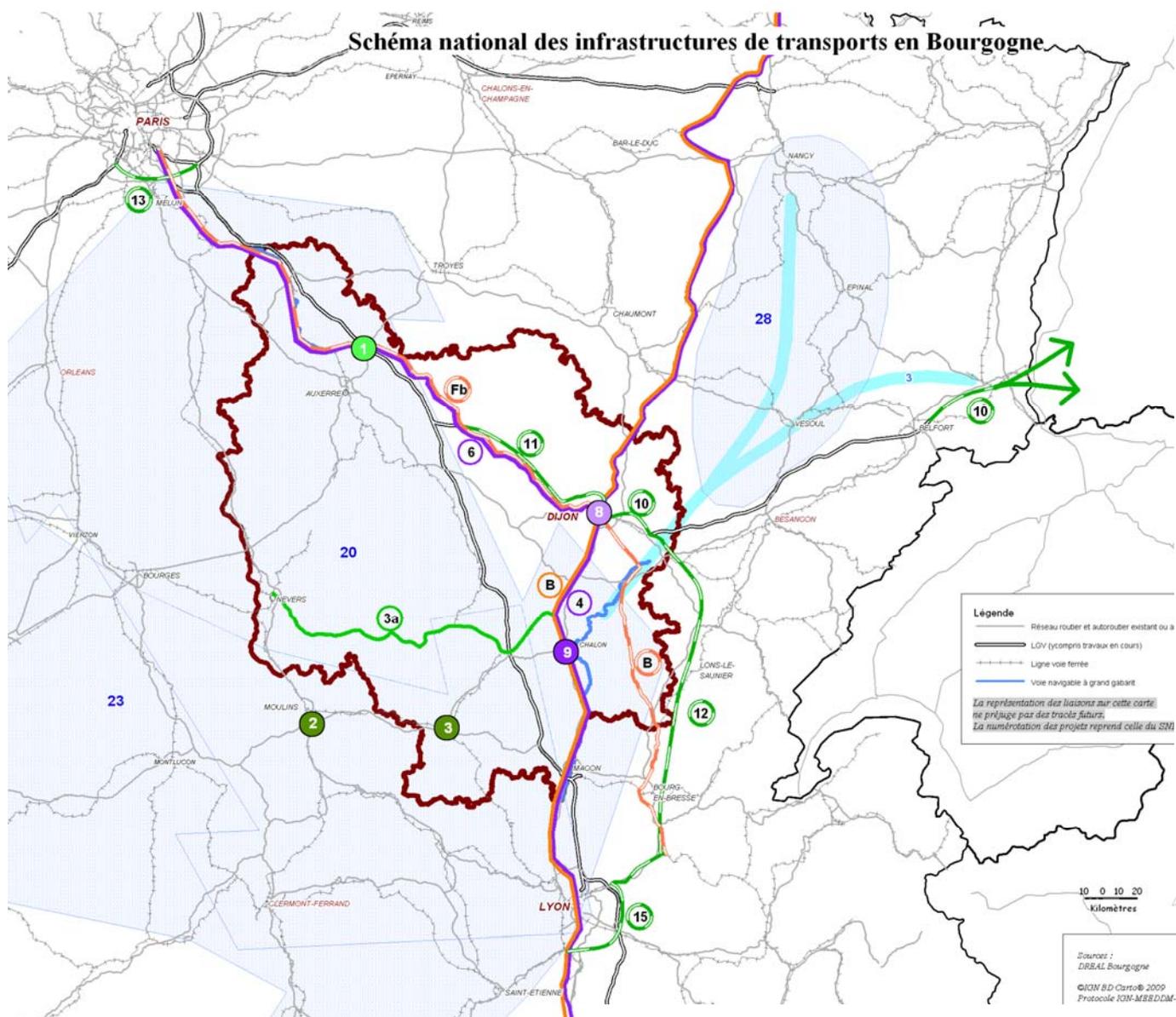


Figure 10 - Les projets inscrits au SNIT en Bourgogne  
Source : DREAL Bourgogne

- 1 Réponses aux enjeux d'équité territoriale et de désenclavement Troyes - Auxerre (Desserte future gare TGV St-Florentin) : 80 km
- 2 Réponses aux enjeux de sécurité RN7 - Roanne - Nord de Moulins : 35 km
- 3 Réponses aux enjeux de sécurité RCEA : 160 km
- 8 Soutien de l'Etat aux transports collectifs Résultats du 1er appel à projets TCSP Dijon : 2 lignes de tramway
- 9 Soutien de l'Etat aux transports collectifs Projets reçus au titre du 2ème appel à projets TCSP Chalon-sur-Saône - BHNS

**Principaux projets de développement ferroviaire proposés à l'inscription**  
A lancer avant 2020

- 10 2ème phase de la LGV Rhin-Rhône branche Est
- 11 LGV Rhin-Rhône branche Ouest
- 12 LGV Rhin-Rhône branche Sud
- 13 Interconnexion sud des LGV en Ile-de-France
- 15 Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise

A lancer après 2020

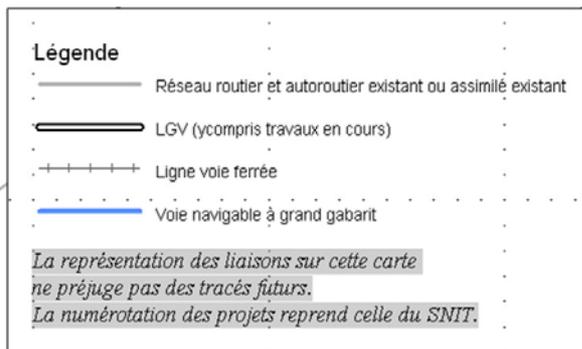
- 20 Ligne Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon
- 23 Barreau Est-Ouest
- 28 Amélioration des liaisons entre la Lorraine et la Vallée du Rhône

**Projets pour le développement du fret ferroviaire proposés à l'inscription**

- B Itinéraire d'autoroute ferroviaire - Existant à renforcer : Perpignan - Bettembourg
- B Itinéraire d'autoroute ferroviaire - Envisagé et avec mise au gabarit adapté : Perpignan - Bettembourg
- Fb " " - Envisagé et avec mise au gabarit adapté : Couloir rhodanien-Itinéraire atlantique Dijon-Paris
- 3a Electrification à l'étude - Transversale Nantes - Lyon : itinéraire par Nevers - Chagny
- 4 Aménagement pour accueil des trains longs : Perpignan / Marseille-Avignon-Lyon-Dijon-Bettembourg
- 6 Aménagement pour accueil des trains longs : Le Havre-Paris-Dijon

**Projets fluviaux**

- 3 Principaux projets de développement portuaire et fluvial proposés à l'inscription Liaison à grand gabarit Saône-Moselle et Saône-Rhin



## 2.2. LES EVOLUTIONS TOUCHANT LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Pour le Ministère de l'environnement, les transports sont un acteur essentiel de la vie économique et de l'aménagement du territoire<sup>6</sup>. **La demande croissante de mobilité des Français doit être satisfaite et optimisée, tout comme doivent être réduites ses incidences sur l'environnement. Les transports représentent 27 % des émissions de gaz à effet de serre et 17 % de la consommation d'énergie en France, et cette part augmente.**

Répondre à ces enjeux nécessite de poursuivre les objectifs et orientations du Grenelle de l'environnement, plus particulièrement en :

- **favorisant le report modal** vers des modes de transport respectueux de l'environnement comme les autoroutes ferroviaires et maritimes, la voie fluviale et le ferroutage, afin d'offrir des alternatives au fret routier,
- **développant l'intermodalité**, particulièrement entre les trafics routier et aérien, d'une part, et le TGV d'autre part,
- **créant des offres de transports plus durables et plus compétitifs** à travers l'amélioration des transports collectifs,
- **intégrant les transports dans une vision globale de l'aménagement du territoire** : urbanisme et habitat doivent être pensés en fonction des questions de déplacement au sein des agglomérations et de desserte des métropoles et des centres économiques.

### 2.2.1. Au plan national

#### 2.2.1.1. Le contexte global des transports en 2010

Selon le rapport<sup>7</sup> établi par la Commission des comptes des transports de la Nation, l'année 2010 se caractérise par :

- **une reprise de l'ensemble du transport intérieur terrestre de marchandises** (+ 3,3 % en t-km) après deux années de forte baisse. Elle résulte du transport routier (+ 4,7 %) et du transport fluvial (+ 8,6 %) tandis que le transport ferroviaire continue à baisser très fortement (- 6,3 %) ;
- **un transport de voyageurs, moins touché par la crise, qui continue de croître** (+ 0,8 %). Le transport intérieur de voyageurs augmente plus fortement qu'en 2009, avec une circulation des voitures particulières en hausse (+ 0,9 %), portée par l'accroissement du parc ;
- **une augmentation des émissions de gaz à effet de serre du transport** (+ 0,8 %), après cinq années de baisse ;
- **des créations d'entreprises accrues et une augmentation de l'emploi salarié qui n'efface toutefois pas les pertes de 2009** ;

---

<sup>6</sup> <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Enjeux,13602.html>

<sup>7</sup> 48<sup>ème</sup> rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-comptes-des-transports-en-2010,24568.html>

- **une croissance des dépenses publiques en transport et infrastructures (+ 1,8 %) portée par les collectivités locales (+ 2,5 %, estimation provisoire, contre - 0,4 % pour les administrations publiques centrales ;**
- **une diminution des investissements en infrastructures de transport (- 5,0 %) du fait de la forte baisse des investissements pour le réseau routier et le réseau ferroviaire.**

#### *2.2.1.2. La décentralisation des routes*

Depuis 2006, avec le **transfert du réseau routier national d'intérêt local**, ce sont 20 397 km de voies départementales bourguignonnes qui sont gérées par les Conseils généraux. Cette décentralisation s'est accompagnée de celle des agents, précédemment à l'Équipement (DDE) et qui sont devenus agents territoriaux. Les itinéraires restant du domaine de l'État sont gérés par les Directions interdépartementales des routes (DIR).

#### *2.2.1.3. Les partenariats public privé PPP*

Le contrat de partenariat<sup>8</sup> est un contrat administratif par lequel l'État ou un établissement public de l'État **confie à un tiers**, pour une période déterminée en fonction de la durée d'amortissement des investissements ou des modalités de financement retenues, **une mission globale** ayant pour objet la **construction ou la transformation, l'entretien, la maintenance, l'exploitation ou la gestion d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels nécessaires au service public**, ainsi que tout ou partie de leur financement, à l'exception de toute participation au capital.

Cette possibilité de recourir aux PPP a été étendue aux collectivités territoriales.

Le cocontractant de la personne publique assure la maîtrise d'ouvrage des travaux à réaliser. **La rémunération** du cocontractant fait l'objet d'un **paiement par la personne publique pendant toute la durée du contrat sous forme de loyer**. Elle peut être liée à des objectifs de performance assignés au cocontractant.

**Pour les infrastructures de transport, c'est au final l'utilisateur qui finance le PPP, par exemple pour les autoroutes à péage ou les LGV.**

- **La MAPPP<sup>9</sup>**

La personne publique ne peut recourir à ce type particulier de contrat que si elle est **en mesure de justifier d'un motif d'intérêt général** tel que la complexité du projet ou le caractère d'urgence de l'opération. Une évaluation préalable est nécessaire : elle doit exposer avec précision les motifs de caractère économique, financier, juridique et administratif ayant conduit la personne publique (après une analyse comparative, notamment en termes de coût global, de performance et de partage des risques, de différentes options), à retenir le projet envisagé et à décider d'une procédure de passation d'un contrat de partenariat.

<sup>8</sup> Contrats de partenariat au sens de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004.

<sup>9</sup> [http://annuaire.service-public.fr/services\\_nationaux/service-a-competence-nationale\\_195990.html](http://annuaire.service-public.fr/services_nationaux/service-a-competence-nationale_195990.html) La Mission d'appui à la réalisation des contrats de partenariat (MAPPP) fournit aux personnes publiques qui le demandent un appui dans la préparation, la négociation et le suivi des contrats de partenariat. À ce titre, elle peut, en fonction de chacune des demandes rendre une expertise sur l'économie générale des projets de contrat et assister les personnes publiques dans le cadre de l'élaboration des projets.

Le graphique ci-dessous illustre la représentation prépondérante des secteurs du bâtiment (32 %) et de l'équipement urbain (25 %) dans les PPP. Les transports en représentent 7 %. Toutefois, l'utilisation de cet outil reste marginale, avec 77 PPP attribués par les collectivités locales et 22 PPP attribués par l'Etat depuis 2005.

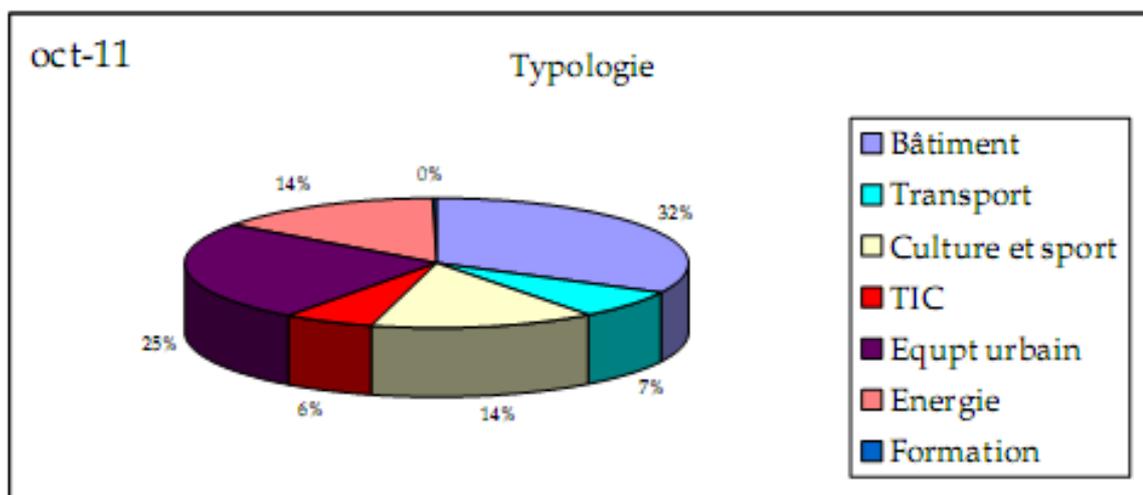


Figure 11 - Typologie des PPP conclus depuis 2005  
Mission d'appui aux partenariats public privé

## 2.2.2. En Bourgogne

### 2.2.2.1. La RCEA

La RCEA, **Route Centre Europe Atlantique**, est un itinéraire constitué d'un ensemble de routes traversant la France d'Est en Ouest. A l'Est, la route se sépare en deux branches : une branche à l'Est vers Mâcon puis les Alpes du Nord et l'Italie, une autre au Nord-est vers Chalon-sur-Saône en direction de l'Est de la France et l'Allemagne. A l'Ouest, elle rejoint l'A71 (Paris-Clermont-Ferrand) à Montmarault, près de Montluçon, et ensuite l'A20 (Paris-Limoges-Toulouse).

La RCEA, commencée depuis 50 ans, n'est pas encore construite à 2x2 voies sur les deux tiers de son tracé, malgré un trafic très important, en particulier de poids lourds, et son accidentologie très élevée.

Le débat public sur la mise intégrale à 2x2 voies, conduit du 4 novembre 2010 au 4 février 2011, a été **particulièrement animé** chez les élus et dans la population, tant au niveau des réunions officielles que dans les médias et sur le terrain. **Il a vu se dégager une nette majorité contre le projet présenté d'autoroute concédée à péage**, ainsi que beaucoup d'interrogations sur l'accès des riverains, les itinéraires de substitution, l'intérêt de la concession, l'arrivée des poids lourds sur le réseau secondaire, le niveau de vitesse maximum...

A l'issue du débat public, le 29 mars 2011, la Commission particulière du débat public RCEA entre Montmarault et Mâcon / Chalon-sur-Saône, a rendu un rapport favorable à l'autoroute concédée à péage.

Le 24 juin 2011, le ministre a arrêté le principe d'une concession autoroutière avec péage.



*Les canaux permettent, par ailleurs, de faire deux boucles complètes à l'intérieur ou autour de la Bourgogne en empruntant le canal de Roanne à Digoin, le canal latéral à la Loire et le canal de Briare. Ces voies d'eau constituent le principal support du réseau de véloroutes et voies vertes qui irriguent l'ensemble du territoire bourguignon <sup>10</sup>».*

Lors de la session plénière du Conseil régional de Bourgogne du 14 novembre 2011, le Président Patriat a rappelé que **la Région Bourgogne ne s'engagerait définitivement dans la gestion des canaux que si l'Etat lui en donnait les moyens, en précisant que les estimations de l'Etat, sur la base de leurs audits respectifs, diffèrent d'un montant de 100 millions d'euros** quant aux montants des crédits nécessaires pour les canaux actuellement en expérimentation.

C'est sur cet écart important que portera la dernière phase de négociation entre l'Etat et la Région avant toute décision définitive de transfert par le Conseil régional.

**En 2010 et 2011, la Région a investi plus de 21 millions d'euros pour la réhabilitation des canaux<sup>11</sup>.** Pour ce faire, elle reçoit 4,79 millions d'euros par an de l'Etat et 2,5 millions d'euros pour l'entretien et l'exploitation, auxquels s'ajouteront les recettes domaniales. 6 millions d'euros supplémentaires ont été mobilisés durant l'expérimentation grâce au FEDER (Fonds européen de développement économique et régional) afin de conforter les canaux et développer l'activité touristique.

### *2.2.2.3. Le tramway de Dijon*

**Les deux lignes du tramway** vont relier le centre-ville, quelques-uns des principaux quartiers d'habitation actuels, 3 communes (Dijon, Chenôve, Quetigny) et 43 sites majeurs de l'agglomération : équipements structurants, nouveaux quartiers :

- la ligne A Valmy-Chenôve s'étendra sur 11,5 km et desservira 21 stations,
- la Ligne B Gare-Quetigny s'étendra sur 8,5 km et desservira 16 stations.

#### **Le plan de financement :**

- 112 millions d'euros de subventions,
- 288 millions d'euros d'emprunt.

**Ces emprunts seront remboursés en grande partie par le versement transport.** 1,8 % : c'est le taux du versement transport, taxe perçue auprès des employeurs, augmentée à son maximum légal au 1<sup>er</sup> septembre 2008, et qui n'avait pas fait l'objet d'une augmentation depuis plus de vingt ans.

### *2.2.2.4. Branche Est de la LGV Rhin-Rhône*

**La Branche Est de la LGV Rhin-Rhône qui reliera Mulhouse à Dijon, via Belfort-Montbéliard et Besançon, sur une longueur de 140 km pour la première phase de réalisation (190 km au total), sera mise en service le 11 décembre 2011.**

Le Conseil régional de Bourgogne s'est engagé à hauteur de **75 millions d'euros sur les 2,6 milliards d'euros** du projet<sup>12</sup>.

**Cette ligne permettra, à terme, de relier le Nord de l'Europe et l'Est de la France à la région parisienne, à la région Rhône-Alpes et au Sud de la France et de l'Europe en liaisons à grande vitesse, permettant des gains de temps :**

<sup>10</sup> Bernard DUBRESON et Jean-Pierre GILLOT, *Comment les canaux peuvent-ils dynamiser la politique touristique régionale ?* CESER de Bourgogne - 14 octobre 2010.

<sup>11</sup> <http://www.region-bourgogne.fr/La-Region-gere-ses-canaux-pour-trois-ans,42,4682>

<sup>12</sup> Source : Conseil régional de Bourgogne <http://www.region-bourgogne.fr/TGV-Rhin-Rhone-Dijon-a-une-heure-de-Mulhouse,43,5775>

➤ **De Dijon**

11 liaisons TGV quotidiennes permettront de relier Dijon à Mulhouse (temps de trajet : 1h05), dont 2 prolongées jusqu'à Strasbourg (temps de trajet : 2h00) et 3 jusqu'à Bâle (temps de trajet : 1h25). Les arrêts à Dijon de nouveaux TGV en provenance de Strasbourg permettront d'augmenter l'offre vers Lyon, qui passera à 7 allers/retours quotidiens. 6 de ces 7 liaisons seront prolongées vers Marseille ou Montpellier.

➤ **De Chalon-sur-Saône et Mâcon**

La Saône-et-Loire s'ouvrira à l'Est avec 2 à 3 allers/retours directs avec la Franche-Comté et l'Alsace. Belfort-Montbéliard sera située à 1h46 de Mâcon, et Strasbourg à 2h38 de Chalon.

➤ **De Montbard**

L'offre TGV sera renforcée à Montbard avec 3 à 4 liaisons quotidiennes vers Paris et 4 à 5 liaisons allers/retours vers Besançon, dont une prolongée jusqu'à Mulhouse.

## 2.2.3. L'avancement des priorités du CESR définies en 2006

### 2.2.3.1. Les priorités définies en 2006

Dans son avis « Infrastructures de transport en Bourgogne » adopté en 2006, le CESR formulait trois recommandations préalables :

- **Adopter une approche « multi-scalaire » des transports**, en se situant à différentes échelles, interdépendantes les unes des autres, et 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.
- **Intégrer les contraintes environnementales** en adaptant le transport aux besoins, au temps et à la distance, en maîtrisant la pression foncière, ainsi qu'en favorisant les transports moins polluants et en favorisant le report modal.
- **Affirmer le rôle de la Région et améliorer la coordination entre les autorités organisatrices de transport (AOT).**

Le CESR constatait que les auditions et ses travaux permettaient de **définir des priorités faisant l'objet d'un large consensus et devant impérativement être réalisés dès que possible** :

- **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 la Loire. La VFCEA a été inscrite au SNIT,
- **la poursuite de la RCEA (Route Centre Europe Atlantique)** à 2x2 voies, branche Nord (à partir de Chalon) et branche Sud (à partir de Mâcon). Après un long débat public et malgré l'avis majoritaire exprimé lors du débat public, le gouvernement a tranché pour la mise en concession et péage,
- **la poursuite de l'autoroute A77** vers Clermont et Lyon, au Sud de Nevers, La partie située en Bourgogne a été construite jusqu'au Sud de Magny-Cours, les financements sont acquis pratiquement jusqu'à la limite de l'Allier et les travaux préparatoires sont engagés. Il reste à financer la partie au Nord de Moulins et la jonction avec la RCEA sera alors acquise,

- **la ligne TGV Rhin-Rhône, branche Est, de bout en bout**, en lien avec les régions Franche-Comté et Alsace. Le tronçon central est terminé ; il reste à financer et construire les deux extrémités.

### 2.2.3.2. Des positionnements du CESER de Bourgogne depuis 2006

A trois reprises, le CESER a adopté une position, sous forme de vœu, concernant des infrastructures de transport à créer ou à défendre :

- **VFCEA : vœu du CESER de Bourgogne sur la VFCEA**, adopté par l'Assemblée plénière, le jeudi 25 novembre 2010 (cf. annexe 2).

Partant de Nantes, passant par Tours et Nevers, la VFCEA permettrait de **relier la façade atlantique à l'Est** de la France, voire bien plus loin en Europe par un axe à large débit.

C'est un fort **potentiel pour le développement du fret ferroviaire** et pour l'amélioration des déplacements en France. L'axe Est-ouest traverse un bassin industriel riche d'un million d'emplois et un bassin de vie composé de plusieurs millions d'habitants<sup>13</sup>.

Pourtant le Gouvernement n'avait pas prévu l'inscription de ce projet au SNIT (Schéma national des infrastructures de transport). **Le CESER de Bourgogne, réuni le 25 novembre 2010 en session plénière, a renouvelé son soutien à la VFCEA par un vœu adopté à l'unanimité.**

La région Bourgogne s'est également mobilisée pour sa réalisation et, en octobre, les élus ont demandé au Gouvernement d'inscrire le projet d'électrification de la ligne Nevers-Chagny au SNIT.

L'objectif de ces démarches convergentes a été atteint : **la VFCEA est bien inscrite au SNIT consolidé version janvier 2011.**

- **LGV POCL : vœu du CESER de Bourgogne sur le projet de LGV POCL, adopté à l'unanimité par l'Assemblée plénière le 13 octobre 2011** (Cf. annexe 3), qui souhaite que le débat soit élargi et approfondi avant une prise de décision définitive.
- **Gare de triage de Gevrey-Chambertin : vœu du CESER de Bourgogne**, adopté par l'Assemblée plénière, le 10 mars 2011 (Cf. annexe 4), demandant le maintien du triage de Gevrey-Chambertin menacé par les restructurations du fret SNCF.

## 2.3. L'EXPLOITATION DES INFRASTRUCTURES

### 2.3.1. Le coût du transport

#### 2.3.1.1. Les hausses des coûts des carburants et des péages

- Les péages autoroutiers

En février 2011, **les tarifs des péages des sociétés d'autoroutes ont été revus à la hausse** avec des augmentations moyennes de 2,24 % pour les véhicules légers<sup>14</sup>.

Ces tarifs de péages autoroutiers sont **fixés chaque année par les sociétés concessionnaires** d'autoroutes. Le cahier des charges de la société concessionnaire définit les règles de fixation des tarifs de péages

---

<sup>13</sup> Source : ADN communauté d'agglomération de Nevers [www.agglo-nevers.fr](http://www.agglo-nevers.fr)

<sup>14</sup> Indiqué par un communiqué de l'Association professionnelle des sociétés d'autoroutes (ASFA) publié le 26 janvier 2011.

(notamment les modalités de calcul d'un tarif kilométrique moyen tenant compte de la structure du réseau, des charges d'exploitation et des charges financières de la société)<sup>15</sup>.

➤ Les péages ferroviaires

RFF (Réseau ferré de France), depuis 15 ans, **propriétaire du réseau et donc des voies ferrées**, est en charge de la maintenance et de l'amélioration du réseau existant ainsi que du développement des nouvelles voies ferrées (LGV...). Il finance ces opérations par les péages que chaque opérateur, et au premier rang la SNCF, verse pour l'utilisation de l'infrastructure.

Avec le fort développement des opérations sur le réseau existant, qui en avait bien besoin, et dans la perspective de la réalisation de nouvelles LGV, **RFF a augmenté notablement le montant des péages**, sa principale source de financement et particulièrement sur les TGV, ce qui accroît notablement les charges des exploitants ferroviaires.

➤ La hausse du prix des carburants

Le tableau ci-dessous<sup>16</sup> illustre l'évolution du prix des carburants en France de 2005 à 2010, (moyenne annuelle). **Ces prix moyens cachent des évolutions très contrastées selon les périodes : les baisses peuvent alterner avec des périodes de flambée des prix des carburants**, qui se conjuguent en général avec celle de l'énergie (fioul, gaz), contribuant ainsi à déséquilibrer le budget de certaines entreprises et de nombreux ménages, comme l'a montré l'étude d'ALTERRE Bourgogne<sup>17</sup>.

Euros/hl	PRIX DE VENTE H.T.T.					PRIX DE VENTE T.T.C.					
	DATE	Super Carburant	Gazole	Super SP95	Super SP98	GPLc	Super Carburant	Gazole	Super SP95	Super SP98	GPLc
	2005	42,61	44,16	38,57	41,86	47,80	127,46	102,68	116,59	120,53	64,33
	2006	49,25	48,40	44,49	47,63	53,42	135,40	107,75	123,68	127,43	71,05
	2007	-	48,97	46,50	49,18	53,50	-	109,49	127,65	130,86	71,15
	2008	-	63,17	52,62	55,89	57,78	-	126,71	135,38	139,29	76,27
	2009	-	41,02	40,49	43,32	50,44	-	100,24	120,92	124,31	67,49
	2010	-	53,09	51,96	54,94	55,69	-	114,67	134,64	138,21	73,77

Figure 13 - Prix des carburants de 2005 à 2010

Source : DIREM<sup>18</sup>

<sup>15</sup> Source : [www.service-public.fr](http://www.service-public.fr)

<sup>16</sup> [http://www.developpement-durable.gouv.fr/energie/petrole/se\\_cons\\_fr.htm](http://www.developpement-durable.gouv.fr/energie/petrole/se_cons_fr.htm)

<sup>17</sup> ALTERRE Bourgogne a publié deux études sur la vulnérabilité énergétique des territoires et des ménages. <http://www.alterre-bourgogne.fr/>

<sup>18</sup> DIREM : Direction des ressources énergétiques et minérales.

### 2.3.1.2. La mise en place de l'éco-redevance kilométrique poids lourds

Cette écotaxe, décidée lors du Grenelle de l'Environnement, doit concerner tous les camions de plus de 3,5 t, soit environ 600 000 camions français et 200 000 étrangers, sur 15 000 km de routes en France. Etablie à 12 centimes d'euros du kilomètre, elle devrait rapporter 1,2 milliard d'euros par an et contribuer ainsi au budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

Elle a notamment pour but de faire payer aux camions une partie de l'usure des revêtements qu'ils provoquent et de réduire les sorties prématurées des autoroutes à péage, qui reportent le trafic sur le reste du réseau et contribuent notamment à son usure rapide. La DREAL Bourgogne a établi la liste des routes de Bourgogne où les camions seront assujettis à cette écotaxe. Le système de suivi des camions et de facturation va se mettre en place pour une mise en service prévue en 2013.

Le contrat de partenariat relatif à la mise en œuvre de l'écotaxe poids lourds nationale a été signé le 20 octobre 2011 avec Ecomouv', une entreprise qui assurera le financement, la conception, le déploiement, l'exploitation et la maintenance du dispositif de collecte et de contrôle de la taxe poids lourds, dispositif qui devra être opérationnel au niveau national à la mi-2013.

Cette taxe nationale, définie par la loi de finances pour 2009, crée une nouvelle fiscalité sur les camions circulant sur le réseau routier national non concédé. Pour le Ministère, cette signature marque une étape décisive dans le processus de réalisation du dispositif de collecte et de contrôle de la taxe poids lourds nationale et la mise en place d'une fiscalité plus juste, fondée sur le principe de l'utilisateur-payeur.

## 2.3.2. Les évolutions réglementaires

### 2.3.2.1. L'ouverture à la concurrence du réseau ferré

Le secteur ferroviaire français connaît depuis plusieurs années des évolutions profondes : séparation entre le gestionnaire d'infrastructure RFF et l'exploitant historique des services de transport SNCF, régionalisation des TER, ouverture à la concurrence du transport de marchandises et du transport international de voyageurs, création d'une autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF), extension du réseau grande vitesse...

Le Centre d'analyse stratégique<sup>19</sup> a publié, en octobre 2011, un rapport sur : « L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs »<sup>20</sup>, faisant le constat que « les chemins de fer européens s'ouvrent progressivement à la concurrence *sous l'impulsion des institutions européennes* : le transport de marchandises est entièrement ouvert depuis 2007, les liaisons internationales de passagers depuis 2010. *L'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs a pour objectif d'améliorer la productivité et la qualité du transport ferroviaire et à réduire son coût pour la collectivité* ».

---

<sup>19</sup> Le Centre d'analyse stratégique est une institution d'expertise et d'aide à la décision placée auprès du Premier ministre. Il a pour mission d'éclairer le Gouvernement dans la définition et la mise en œuvre de ses orientations stratégiques en matière économique, sociale, environnementale ou technologique – site internet : [www.strategie.gouv.fr](http://www.strategie.gouv.fr)

<sup>20</sup> <http://www.strategie.gouv.fr/content/rapport-l%E2%80%99ouverture-la-concurrence-du-transport-ferroviaire-de-voyageurs>

### 2.3.2.2. Le rapport Grignon<sup>21</sup>

Dans son rapport, commandé par le Gouvernement, le sénateur Francis GRIGNON formule plusieurs propositions dans le cadre d'une expérimentation de l'ouverture à la concurrence. Ses propositions portent sur les points suivants : le périmètre géographique, la propriété du matériel roulant, les relations contractuelles entre la Région et l'exploitant, ainsi que sur les aspects sociaux. Il propose une ouverture progressive, organisée et étalée dans le temps.

### 2.3.2.3. La prise en charge de 50 % des frais de transport en commun des salariés

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009, l'employeur a l'obligation de prendre en charge 50 % du prix des titres d'abonnement souscrits par ses salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail accomplis au moyen de transports publics de personnes ou de services publics de location de vélos. Il s'agit de favoriser l'utilisation des transports en commun chaque fois que possible.

## 2.3.3. Fret ferroviaire

L'engagement national pour le fret ferroviaire<sup>22</sup>, présenté par le Gouvernement le 16 septembre 2009, s'appuie sur les 8 axes principaux<sup>23</sup>, pour un investissement public global de 7 milliards d'euros d'ici à 2020.

Une série de mesures destinées à lever à court terme les freins au développement du fret ferroviaire a été confirmée, pour notamment :

- rendre l'accès au réseau plus performant et faciliter la circulation des trains de fret, en optimisant la gestion de l'allocation des sillons par Réseau ferré de France (RFF) et en associant davantage les entreprises ferroviaires dans la planification,
- accompagner la croissance du transport combiné, en garantissant à tous les opérateurs un accès non discriminatoire aux terminaux de transport combiné railroute par des statuts adaptés des sociétés de gestion des terminaux,
- améliorer la compétitivité du transport ferroviaire en accélérant la mise en circulation de trains plus longs, de 850 m, et plus rapides, dès le 1er janvier 2012, sur les axes Valenton-Marseille et l'autoroute ferroviaire Le Boulou-Perpignan / Bettembourg-Luxembourg,

---

<sup>21</sup> <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-senateur-Francis-GRIGNON-a.html>

<sup>22</sup> <http://www.gouvernement.fr/tags/fret-ferroviaire>

<sup>23</sup> <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Engagement-national-pour-le-fret.html>

## 3. DES INCERTITUDES ET DES QUESTIONNEMENTS

### 3.1. LES GRANDES INFRASTRUCTURES EN QUESTION

#### 3.1.1. La ligne à grande vitesse Rhin-Rhône et ses trois branches

Le réseau LGV Rhin-Rhône a pour composantes initiales trois branches : Est, Sud et Ouest. Réseau ferré de France (RFF) assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération. A ce jour, aucuns travaux n'ont été engagés sur les branches Ouest et Sud.

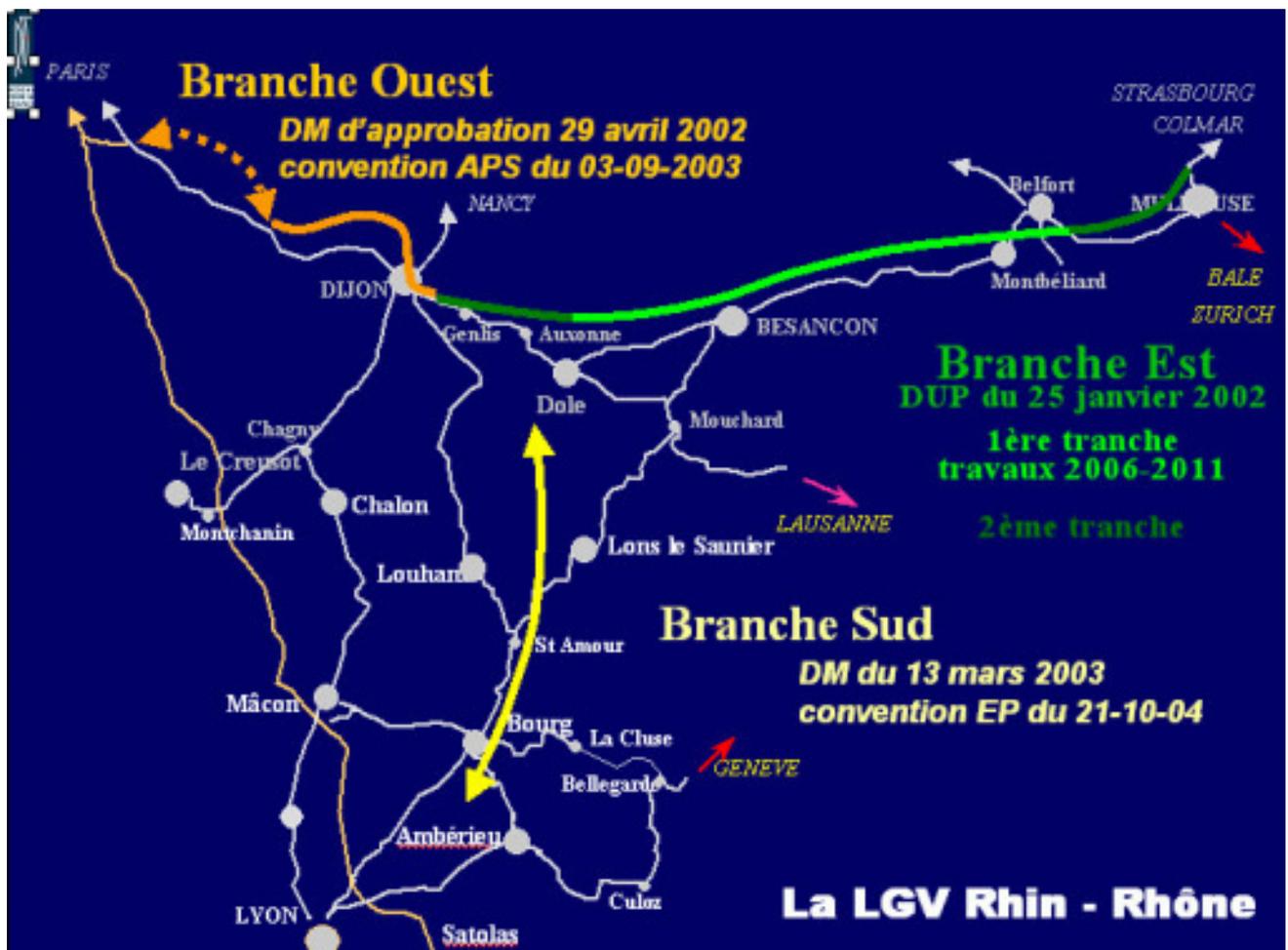


Figure 14 - Carte de situation générale

Source : DREAL Bourgogne

##### 3.1.1.1. La branche Est

La Branche Est de la LGV Rhin-Rhône relie Mulhouse à Dijon, via Belfort-Montbéliard et Besançon, sur une longueur réalisée de 140 km, et au total de 190 kilomètres.

Cette ligne permettra, à terme, de relier le Nord de l'Europe et l'Est de la France à la région parisienne, à la région Rhône-Alpes et au Sud de la France et de l'Europe en liaisons à grande vitesse, permettant des gains de temps significatifs.

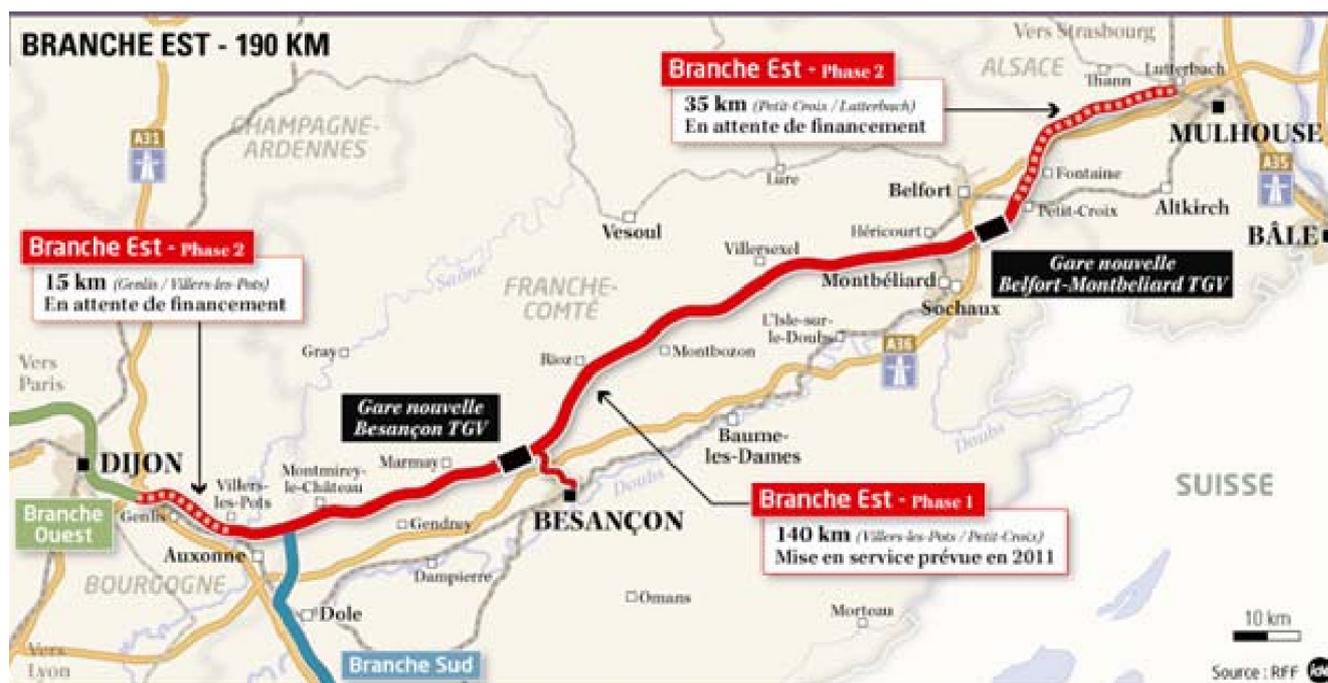


Figure 15 - La branche Est de la LGV Rhin-Rhône (phases I et II)

Source : RFF

➤ La première phase de la branche Est

Les travaux de génie civil de la première phase de réalisation ont débuté en juillet 2006, et ceux de pose des équipements ferroviaires en juin 2009. La mise en service de cette première portion de ligne est prévue le 11 décembre 2011.

➤ La deuxième phase de la branche Est

La deuxième tranche comporte deux sections : le raccordement de Mulhouse (section Est) 35 km entre les communes de Petit-Croix et Lutterbach et le raccordement de Dijon (section Ouest), 15 km entre les communes de Villers-les-Pots et Genlis en Côte-d'Or.

➤ L'appel à engager la deuxième phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône

Ainsi que de nombreux élus, François REBSAMEN, Président du Grand Dijon, demande la mise en œuvre de la 2<sup>ème</sup> phase de la branche Est<sup>24</sup> :

« La deuxième tranche de la branche Est est techniquement prête si les financements sont réunis... Ce qui permettrait de gagner encore 30 minutes entre Strasbourg et Lyon... Les collectivités sont prêtes à s'engager et vont demander solennellement au gouvernement qu'un plan de financement soit mis en place »

Le projet de SNIT, version octobre 2011, mentionne un coût total de la 2<sup>ème</sup> phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône à 950 millions d'euros (page 34).

<sup>24</sup> <http://www.grand-dijon.fr/decouvrir/deplacements/la-lgv-rhin-rhone/l-achevement-de-la-branche-est-en-priorite-23250.jsp>

Le Grand Dijon, n° 25 septembre 2011 - page 8.

### 3.1.1.2. Questionnements et incertitudes

De nombreux acteurs s'interrogent sur la réalisation des branches Sud et Ouest. Ainsi, François Rebsamen<sup>25</sup> a déclaré : « **Le problème de la branche Sud, c'est qu'elle n'est pas rentable.** RFF présente un projet qui s'apparente plus à un omnibus qu'à un TGV, pour un coût de trois milliards d'euros... **J'affirme que les collectivités ne financeront pas cette branche qui aurait pour but d'éviter Dijon.** Nous plaidons a contrario pour la mise aux normes de Dijon-Lyon à 220 km/h, avec transfert du fret ferroviaire sur la ligne du Revermont. **Quant à la branche Ouest, avec son souterrain et la nouvelle gare TGV Dijon Porte-Neuve, elle n'est pas abandonnée mais elle n'est plus à l'ordre du jour.** »

### 3.1.2. La ligne à grande vitesse POCL (Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon)

Le projet de LGV Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL), fait partie du programme supplémentaire de 2 500 km de lignes à grande vitesse figurant dans la loi de programmation du Grenelle de l'environnement. Ce projet consiste à **relier Paris à Lyon par une ligne nouvelle** passant par les régions Auvergne, Bourgogne et Centre, avec les objectifs assignés au projet :

- assurer, à terme, un temps de parcours entre Paris et Clermont-Ferrand inférieur à deux heures,
- relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse,
- améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand Centre,
- constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris-Lyon.

---

<sup>25</sup> Source : revue Le grand Dijon - n° 25 - septembre 2011.

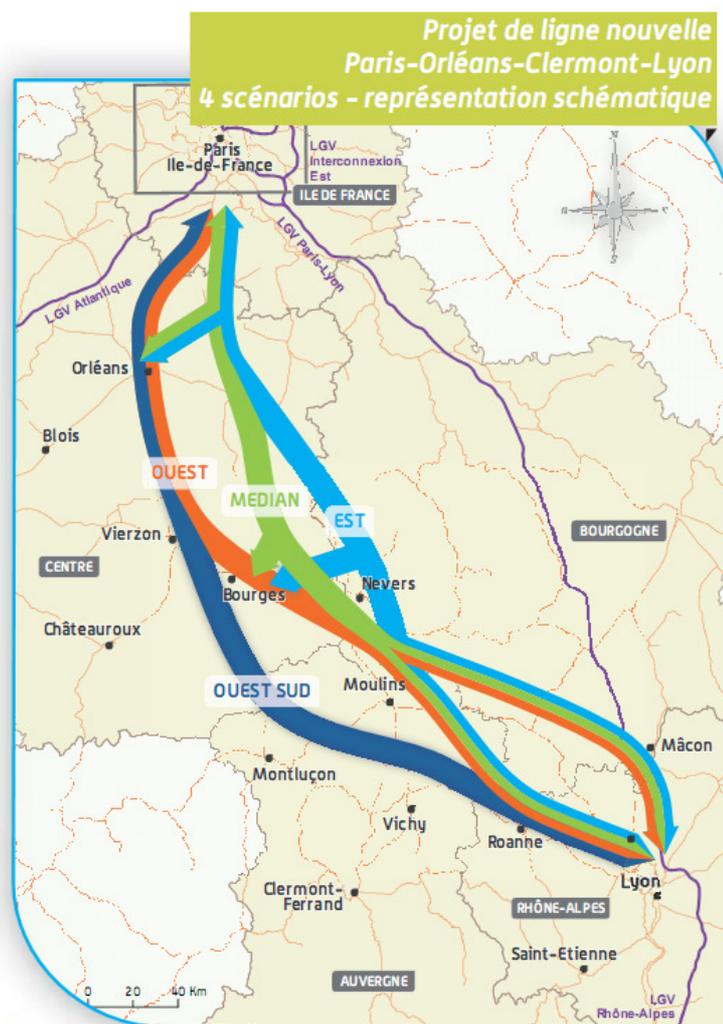


Figure 16 - Les 4 scénarios du projet de ligne nouvelle POCL  
Source : RFF

### 3.1.2.1. Le débat public sur le projet de LGV POCL

L'objectif du législateur est, pour chaque grand projet d'infrastructure nouvelle, de **permettre l'information et l'expression la plus large possible de toutes les parties concernées** (maître d'ouvrage, pouvoirs publics, élus, associations, experts, riverains, grand public...) **pendant la phase d'élaboration du projet, y compris sur son opportunité**, avant que les principales caractéristiques n'en soient fixées et « *en tout état de cause, avant l'arrêté prescrivant l'enquête publique* ». C'est-à-dire à un moment où il est encore possible de modifier, voire d'abandonner le projet.

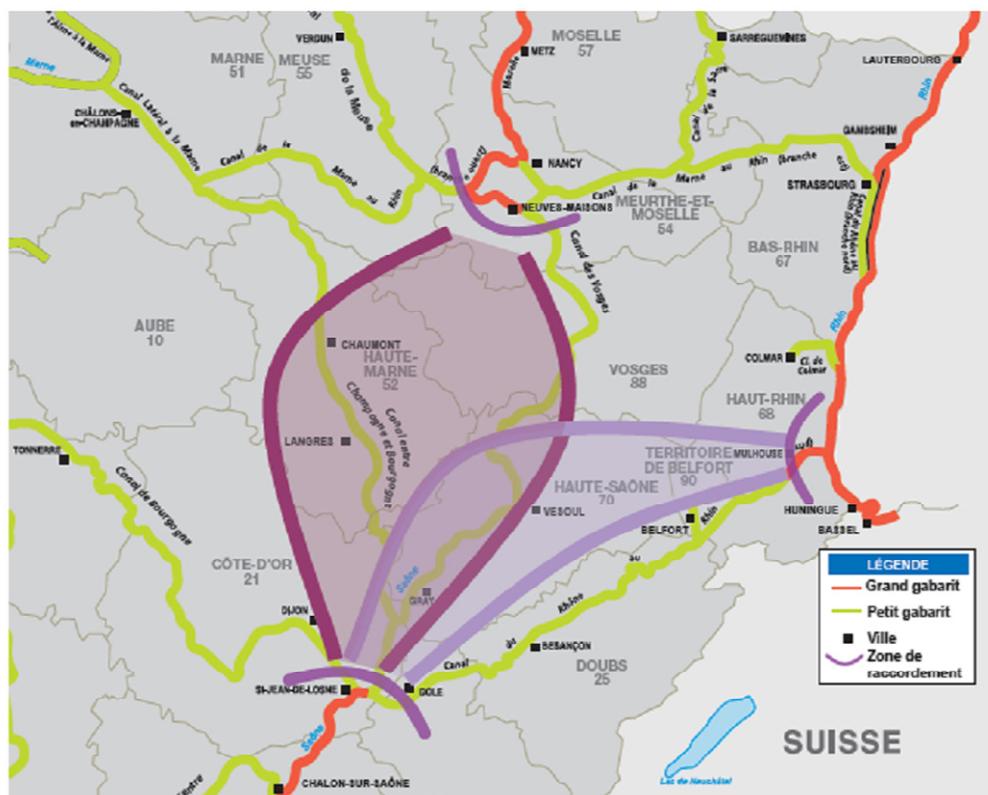
Une Commission particulière du débat public LGV POCL a été créée<sup>26</sup>. Le débat public s'est ouvert le 3 octobre 2011 et se clôturera le 31 janvier 2012. Dans la période, **27 réunions publiques** sont organisées par la Commission sur tout le territoire du projet, avec **une très forte participation de la population** (plus de 2 000 personnes à Nevers le 9/11 et à Montluçon le 23/11 par exemple).

Le Conseil d'administration de RFF pourra ensuite décider de poursuivre les études du projet de LGV-POCL, ainsi que des procédures qui mèneront à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, puis, éventuellement, l'achat des terrains, et enfin le démarrage des travaux, ce qui supposerait que les financements (de 12 à 14 milliards d'euros 2010) soient réunis.

<sup>26</sup> <http://debatpublic-lgv-pocl.org/>

### 3.1.3. Le projet Saône-Moselle / Saône-Rhin

Cette liaison a pour objectif de relier, à l'horizon 2025 /2030, le bassin du Rhône et de la Saône au bassin rhénan, et ainsi de créer le maillon manquant entre la Mer Méditerranée, le Benelux et l'Allemagne. Inscrit au SNIT, le projet de liaison fluviale à grand gabarit fera l'objet d'un débat public d'ici à 2013. Il est actuellement précédé par des études.



Source : VNF

Figure 17 - Schéma de principe du projet Saône-Moselle Saône-Rhin

Source : VNF

## 3.2. QUEL LIEN INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT - DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ?

Traditionnellement, les infrastructures de transport sont présentées comme des vecteurs essentiels du développement économique des territoires. De nouvelles recherches et études de terrain, menées en particulier par des équipes bourguignonnes et franc-comtoises, montrent que ce lien n'est ni automatique ni aussi direct, et que l'accessibilité améliorée par les nouvelles infrastructures ne se traduit pas **obligatoirement en attractivité**.

### 3.2.1. LGV et autoroutes

#### 3.2.1.1. Gares « bis » et développement urbain : le cas des gares TGV bourguignonnes

Dès la mise en service de la ligne TGV Sud-est, au début des années 80, la Bourgogne a bénéficié de la création de deux nouvelles gares TGV, aménagées en périphérie des pôles urbains du Creusot et de Mâcon. Malgré leurs fonctions réduites, ces nouvelles gares périurbaines ont suscité d'ambitieux projets

**d'aménagement.** De nouvelles zones d'activités ont ainsi vu le jour à proximité de ces gares. Toutefois, ces projets n'ont eu que **des retombées limitées en matière d'implantation d'activités économiques.**

L'étude<sup>27</sup>, basée sur une enquête réalisée par une équipe de l'Université de Bourgogne auprès des entreprises implantées dans les zones d'activités aménagées autour des gares TGV périphériques, **analyse quatre zones d'activités, dont deux en Bourgogne : Coriolis, gare TGV du Creusot, et Espace entreprises Mâcon - Loché.**

L'évolution de l'occupation des zones d'activités fait apparaître des trajectoires différentes. Ces disparités sont liées aux stratégies de valorisation mises en œuvre. On relève :

- au **Creusot, un développement limité** et une évolution peu affectée par les réorientations des stratégies de valorisation.

- à **Mâcon-Loché, un développement tardif** lié au désenclavement routier de la zone d'activités et à la mise en place de stratégies de relocalisation adaptées à la demande du marché local.

D'une façon générale, l'enquête montre que les zones économiques aménagées à proximité des nouvelles gares de la grande vitesse, demeurent peu attractives. **Leur développement a été pénalisé par plusieurs facteurs :**

- un contexte de crise,
- des stratégies de valorisation peu adaptées au contexte local et aux logiques territoriales préexistantes à la mise en service de la LGV,
- une situation excentrée, à l'origine d'un certain nombre de contraintes qui affectent l'attractivité de ces zones économiques, et qui rend difficile la mise en place de stratégies de développement coordonnées entre les différents acteurs.

Surimposées au territoire, **les nouvelles gares TGV périphériques n'ont pas les fonctions polarisatrices qu'on leur attribue.** Les effets se manifestent de façon plus diffuse, une diffusion favorisée par la bonne accessibilité routière de ces gares périphériques.

### 3.2.1.2. Le « mythe de l'effet structurant » des transports

Des recherches menées avec la participation du Laboratoire d'économie des transports de l'Université de Lyon II (LETE) sur le TGV permettent d'observer *« un écart entre les changements importants et quasi-immédiats introduits par le TGV dans la mobilité des personnes (...) et la lenteur d'apparition des effets dits « structurants » qui pourraient lui être imputés. Les répercussions du TGV sur les activités des zones desservies ne sont pas automatiques (...). Aussi, convient-il de s'affranchir de tout discours qui établirait une relation déterministe<sup>28</sup> ».*

L'implantation d'infrastructures de transport **permet-elle de générer du développement économique ?** Cette question est l'objet des travaux conduits par l'équipe « Systèmes productifs, logistique, organisation des transports et travail » (SPLOTT) de l'INRETS.

---

<sup>27</sup> Valérie Facchinetti-Mannone, « Gares exurbanisées et développement urbain : Le cas des gares TGV bourguignonnes », Revue Géographique de l'Est [En ligne], vol. 46 / 1-2 | 2006, mis en ligne le 17 décembre 2009, URL : <http://rge.revues.org/1221>

<sup>28</sup> Effets socio-économiques du TGV en Bourgogne et Rhône-Alpes (DATAR, INRETS, OEST, SNCF, LET), juin 1986.

Parmi les nombreux apports de cette étude, on peut relever que :

« *L'effet structurant des infrastructures de transport, direct et mécanique, est contestable par les faits (...)* ».

« *L'infrastructure n'est qu'une ressource que les entreprises mobilisent selon les besoins de leurs configurations productives. Par conséquent, il est nécessaire de tempérer le discours qui prône le développement régional par une amélioration de l'accessibilité, telle qu'elle est permise par les infrastructures traditionnelles (autoroutes, échangeurs, gares, lignes de TGV, aéroports...)* ».

« *Il convient de ne pas perdre de vue que le développement repose également sur des ressorts invisibles et immatériels, qui nécessitent de nouvelles modalités d'action publique. Il ne s'agit pas d'affirmer que l'infrastructure n'est en aucune manière liée au développement, mais plutôt de montrer que **promouvoir le développement régional grâce aux infrastructures est un pari risqué, onéreux et irréversible*** ».

« *Une infrastructure de transport ne peut à elle seule générer de façon linéaire, directe et causale du développement territorial. En réalité, elle intervient dans des dynamiques existantes portées par les acteurs. La compréhension des logiques d'acteurs doit dès lors guider les stratégies d'accompagnement* ».

### 3.2.1.3. Une réflexion sur le TGV Rhin-Rhône

Une équipe du laboratoire ThéMA<sup>29</sup> et du LIVE (Laboratoire Image, Ville, Environnement) s'intéresse aux effets territoriaux des grandes infrastructures de transport, en particulier le TGV Rhin-Rhône en partenariat avec la SNCF et les Régions Bourgogne et Franche-Comté. Deux focales sont adoptées : l'une, à l'échelle européenne, qui analyse le positionnement des gares de la grande vitesse ferroviaire, et l'autre, à l'échelle du réseau métropolitain Rhin-Rhône, qui anticipe et accompagne l'arrivée du TGV<sup>30</sup>.

Parmi les apports des travaux menés, on peut souligner qu' « *il faut garder à l'esprit que le TGV ne fait pas tout pour une agglomération, comme le contournement d'une ville intermédiaire ne signe pas l'arrêt de mort de son attractivité. Il y a des cartes à jouer localement comme nous avons essayé de le montrer sans rentrer dans des mythes, certes potentiellement mobilisateurs mais souvent improductifs, des effets structurants ou de la gare bis* »<sup>31</sup>.

### 3.2.2. Desserte ferroviaire fret : une étude de cas dans le Châtillonnais

La DREAL Bourgogne<sup>32</sup> a conduit une étude<sup>33</sup> afin d'estimer l'impact social, économique et environnemental résultant de la présence d'une infrastructure ferroviaire sur un territoire. Pour cela, il s'agit d'analyser les enjeux relatifs à la présence de cette ligne ferroviaire fret : la ligne Nuits sous Ravières - Châtillon-sur-Seine - Brion.

Trois raisons principales ont conduit cette étude à prendre le Châtillonnais pour cadre :

- seulement trois filières empruntent l'infrastructure ferroviaire : le bois, les céréales et les produits métallurgiques,
- un trafic important de 300 000 tonnes en 2006-2007,
- un niveau élevé d'autonomie de l'économie locale vis-à-vis des territoires voisins et un réseau de partenariat.

<sup>29</sup> Le laboratoire ThéMA (Théoriser et Modéliser pour Aménager) est une unité mixte de recherche qui associe le CNRS, les universités de Franche-Comté et de Bourgogne ; elle s'intègre aux Maisons des Sciences de l'Homme de ces deux universités et fonctionne sur deux sites à Dijon et à Besançon, siège de l'UMR. Unité pluridisciplinaire, elle est composée de géographes, d'économistes, d'informaticiens et de civilisationnistes. <http://thema.univ-fcomte.fr/>

<sup>30</sup> [http://www.cafe-geo.net/article.php3?id\\_article=1810](http://www.cafe-geo.net/article.php3?id_article=1810)

<sup>31</sup> Cyprien Richer et Valérie Facchinetti-Mannone à Mulhouse, le 23 février 2010.

<sup>32</sup> <http://www.bourgogne.developpement-durable.gouv.fr>

<sup>33</sup> « Mise au point d'indicateurs sur l'apport d'une interface ferroviaire fret liée aux activités agricoles et forestières ».

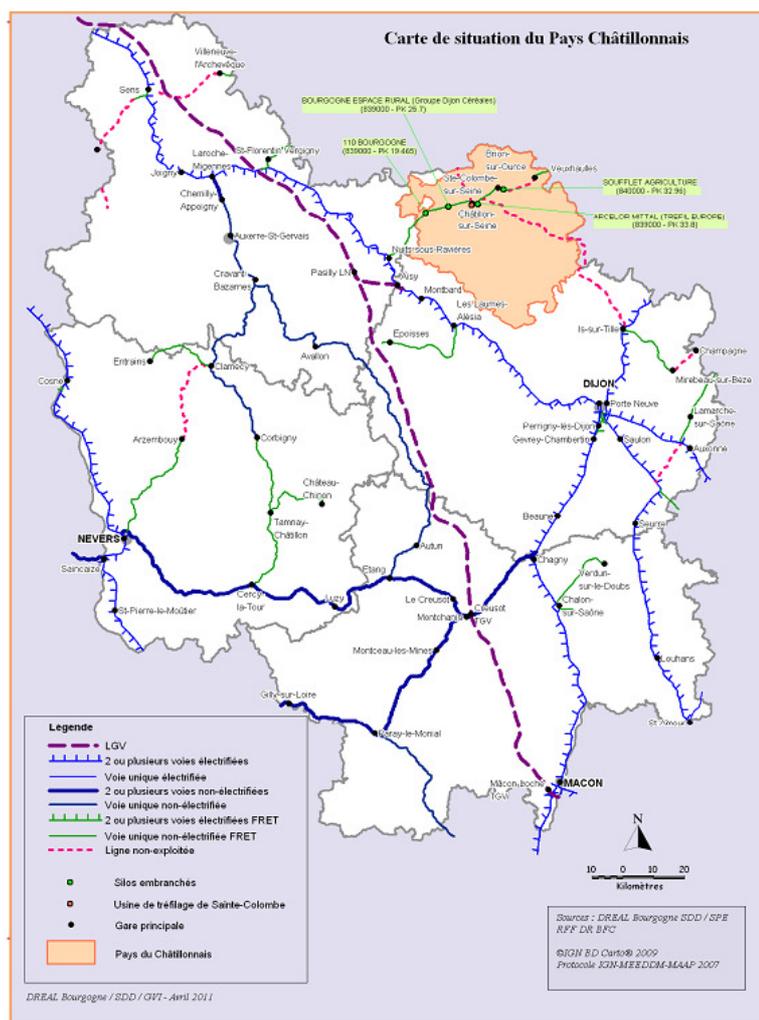


Figure 18 - carte de situation du Pays Châtillonnais  
DREAL Bourgogne SDD / SPE – RFF DR BFC

Antoine Latouche, chef du service commercial et gestion de RFF relève que « l'étude menée par la DREAL Bourgogne met en évidence le rôle que joue le transport ferroviaire sur les petites lignes fret vis-à-vis du développement durable, en particulier en termes de préservation de l'environnement, de développement économique et donc d'emplois ». Les principaux apports de cette étude, réalisée avec les entreprises locales, sont les points suivants :

- le coût de transport est compétitif pour des activités génératrices de flux massifiés (céréales, bois, granulats).
- la disparition du service ferroviaire induirait :
  - un doublement des coûts de transport, ce qui amènerait les entreprises à envisager des déplacements d'activité,
  - 450 emplois menacés sur le territoire de Châtillon-sur-Seine par une éventuelle fermeture de ligne,
  - le report du fer vers la route amènerait un triplement des émissions de CO2.

## 4. CONCLUSION

Depuis 2006, les priorités retenues par le CESR il y a 5 ans, ont évolué de façon importante.

**Tout à la fois, les choix et les contraintes croissantes (budgétaires, environnementales par exemple), peuvent compliquer la mise en place de nouvelles infrastructures mais, en même temps, ils présentent aussi une opportunité pour des modes de transport plus sobres et moins polluants.**

Dans l'avis joint à ce rapport, **le CESER de Bourgogne propose de définir des principes et un cadre dans lequel les nouvelles infrastructures de transport peuvent être choisies. Il propose aussi une nouvelle liste de priorités pour la Bourgogne de 2011 et de demain, au service de ses entreprises, de ses territoires et de tous les Bourguignons.**

# BIBLIOGRAPHIE

## Conventions, lois et textes réglementaires

**Convention d'Aarhus** : Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, qui a été signée le 25 juin 1998 au Danemark (cf. art. 6 §3 – 4 et 8). On retrouve l'application de cette convention dans le droit français notamment dans les articles L121-1 et suivants du Code de l'environnement.

**Le Code de l'environnement** : les articles L121-1 à L121-15 définissent les missions et la composition de la CNDP, ainsi que l'organisation du débat public.

**Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010** portant engagement national pour l'environnement, dite Loi Grenelle II.

**Loi 2002-276 du 27 février 2002** relative à la démocratie de proximité, transformant la CNDP en autorité administrative indépendante.

**Loi L.95-101 du 2 février 1995 dite Loi Barnier**, sur le renforcement de la protection de l'environnement.

**Décret n° 2002-2175 du 22 octobre 2002** élargissant les compétences de la CNDP en matière d'organisation de débat public.

## Etudes et documents de planification

**Les chiffres clés du transport - édition 2011** Ministère de l'écologie, du développement durable, du transport et du logement : [Les chiffres clefs du transport - Mars 2011](#)  
Coédité en mars 2011 par la DGITM et le CGDD (collection Repères), ce document présente des données chiffrées pour les différents modes de transports (terrestres, aériens, maritimes...) et notamment les données relatives aux émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, ainsi que la part de chaque mode dans ces émissions.

### **Le projet de Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie de la Bourgogne**

Document stratégique, prévu par la loi Grenelle 2, définit, aux horizons 2020 et 2050, les grandes orientations et objectifs régionaux pour faire face au changement climatique : maîtrise de la demande d'énergie, réduction des émissions de gaz à effet de serre, lutte contre la pollution de l'air, développement des énergies renouvelables et adaptation au changement climatique.

Notamment les chapitres « déplacement » et « transports de marchandises »

Téléchargeable sur le site du Conseil régional de Bourgogne <http://www.region-bourgogne.fr/Schema-Regional-du-Climat-de-l-Air-et-de-l-Energie,5,6670>

### **Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) - Projet, version octobre 2011. Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement**

### **Stratégie nationale de développement durable 2010-2013 (SNDD) - Commissariat général au développement durable - Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement**

## TABLE DES ILLUSTRATIONS

FIGURE 1 - LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN BOURGOGNE .....	7
FIGURE 2 - EVOLUTION 1996 - 2006 DES ECHANGES DE MARCHANDISES EN BOURGOGNE .....	8
FIGURE 3 - RESEAUX ROUTIER ET AUTOROUTIER DE BOURGOGNE .....	9
FIGURE 4 - RESEAU FERRE DE BOURGOGNE.....	10
FIGURE 5 - TRAFIC FERROVIAIRE EN BOURGOGNE.....	11
FIGURE 6 - TRAFIC DE MARCHANDISES SUR LES VOIES NAVIGABLES .....	12
FIGURE 7 - SITES INTERMODAUX DE L'EST DE LA FRANCE, AU 1 <sup>ER</sup> JANVIER 2009.....	13
FIGURE 8 - LES SITES INTERMODAUX DE MARCHANDISES (TRAFIC 2007) .....	14
FIGURE 9 - TABLEAU DES INFRASTRUCTURES BOURGUIGNONNES INSCRITES AU PROJET DE SNIT .....	18
FIGURE 10 - LES PROJETS INSCRITS AU SNIT EN BOURGOGNE .....	19
FIGURE 11 - TYPOLOGIE DES PPP CONCLUS DEPUIS 2005.....	22
FIGURE 12 - RESEAU FLUVIAL BOURGUIGNON : PORTS DE PLAISANCE ET HALTES NAUTIQUES .....	23
FIGURE 13 - PRIX DES CARBURANTS DE 2005 A 2010 .....	27
FIGURE 14 - CARTE DE SITUATION GENERALE .....	30
FIGURE 15 - LA BRANCHE EST DE LA LGV RHIN-RHONE (PHASES I ET II).....	31
FIGURE 16 - LES 4 SCENARIOS DU PROJET DE LIGNE NOUVELLE POCL.....	33
FIGURE 17 - SCHEMA DE PRINCIPE DU PROJET SAONE-MOSELLE SAONE-RHIN.....	34
FIGURE 18 - CARTE DE SITUATION DU PAYS CHATILLONNAIS.....	37

# ANNEXE 1 : DECLARATION COMMUNE SUR LE SCHEMA NATIONAL DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

CNDDGE – réunion du 29 avril 2001

**Comité national du développement durable et du Grenelle de l'Environnement**

**Réunion du 29 avril 2011**

## **Position des parties prenantes<sup>1</sup> du Grenelle de l'Environnement sur le Schéma National des Infrastructures de Transport**

**Adopté en réunion plénière à l'unanimité des votants**

Les parties prenantes qui se sont réunies pour élaborer une position commune apprécient l'exercice réalisé qui permet une vision synthétique des perspectives d'évolution de nos infrastructures de transports pour les 20 à 30 ans à venir, ainsi qu'une première approche des interactions entre les modes de transport.

Elles partagent les 4 grandes orientations du SNIT :

- Optimiser le système de transport existant notamment afin de limiter la création de nouvelles infrastructures ;
- Améliorer les performances du système de transport dans la desserte des populations et des activités afin d'assurer un développement équilibré et équitable du territoire ;
- Améliorer les performances énergétiques du système de transport afin de contribuer à limiter les émissions de GES du secteur des transports et à limiter la dépendance aux hydrocarbures ;
- Réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport afin de contribuer à maintenir ou recréer un environnement respectueux de la santé et de la biodiversité.

Cependant le schéma décrit des objectifs de long terme avec un très large volet de création d'infrastructures de transport « dites de développement » sans décrire la transition. Il faudrait prévoir des études d'impact, des indicateurs de performance, et des études de suivi des objectifs du SNIT sur les dimensions économiques, sociales et environnementales, et cela par territoire.

Le SNIT ne correspond pas à un scénario de rupture pourtant inscrit dans les engagements du Grenelle dans le domaine des transports, ce que souligne par exemple le rapport d'évaluation environnementale, notamment dans le domaine du report modal.

Il faut pour cela définir une politique globale des transports et de la mobilité durables qui prenne en compte l'aménagement du territoire et de ses activités économiques et humaines.

### **Remarques importantes partagées :**

#### **1. Sur l'avant-projet de SNIT**

Compte tenu de son importance, le SNIT devrait faire l'objet d'un vote parlementaire associé à une loi de programmation.

Le montant important des investissements à réaliser repose sur des financements tripartites (Etat, collectivités, privé...), ce qui à la lumière des réalisations actuelles ne manque pas de poser des difficultés. La crédibilité se mesurera donc à des budgets clairement identifiés accompagnés d'une programmation et d'un dispositif de pilotage. Dans ce cadre, la priorité à la régénération et à la modernisation des réseaux existants doit clairement s'affirmer et se concrétiser là où la planification de mise en œuvre est indispensable. Dans tous les cas, pour organiser une politique multimodale des transports de nature à atteindre les objectifs du Grenelle, la maîtrise de l'utilisation des infrastructures par la collectivité sera déterminante.

<sup>1</sup> Préparé par ACFCI, AdCF, CFDT, CGPME, CGT, FIF, FNE, FNSEA, FNTR, FNTR, Les Amis de la Terre, Ligue Roc, MEDEF, UNAF

L'impact de ce schéma devrait être positif pour l'emploi de proximité, ainsi que pour l'économie des régions. L'équité territoriale gagnerait à être améliorée.

La consommation de foncier impactée par la mise en œuvre du SNIT est supérieure au précédent plan et réduit significativement les surfaces agricoles disponibles et les milieux naturels, en contradiction avec d'autres engagements du Grenelle.

Le projet actuel (y compris fiches actions) fait apparaître une insuffisante prise en compte de la biodiversité en retrait par rapport aux objectifs de la Loi Grenelle I et aux dispositions de la Loi Grenelle II concernant la Trame Verte et Bleue.

Il manque la nécessaire articulation du SNIT avec les projets européens (Livre Blanc, RTE-T...). La logique du SNIT doit également constituer la base d'orientations portées par la France dans les discussions européennes de finalisation de ces projets.

## **2. Sur le transport de marchandises**

Les parties prenantes s'inquiètent de voir le recul du fret ferroviaire encore accentué depuis les engagements du Grenelle de l'environnement.

Elles souhaitent une refonte de l'organisation du système de transport ferroviaire pour optimiser la concrétisation des engagements gouvernementaux de septembre 2009 en matière d'infrastructures afin d'obtenir une montée en charge de ce mode de transport.

Le transport fluvial doit aussi être favorisé et la préservation du réseau existant, allée à sa modernisation, sont de véritables enjeux pour son développement.

La multi-modalité est au cœur du transport de marchandises. Des plateformes multimodales doivent être préservées ou développées pour favoriser l'émergence d'offres de transport ferroviaire, de transport fluvial et maritime côtier. Ces plateformes sont à planifier en concertation avec les acteurs territoriaux avec une exigence de cohérence nationale et européenne en particulier avec le Livre blanc de la Commission européenne qui opte pour un transfert modal des acheminements supérieurs à 300 km vers les modes ferroviaire et fluvial.

A l'instar du développement des transports collectifs dans les grandes agglomérations, une véritable politique de logistique de marchandises et de dessertes urbaines, périurbaines et locales doit être mise en avant avec des infrastructures de transports conçues ou adaptées pour répondre aux besoins. Il serait souhaitable qu'une fiche action développe ce point.

## **3. Sur le transport de voyageurs**

Le transport ferroviaire de proximité (TER, RER) et les trains d'équilibre du territoire sont actuellement en difficulté à cause de l'état des voies ferrées et nécessitent un investissement considérable. La priorité doit être accordée à la remise en état des réseaux existants ainsi qu'au développement des transports en commun de proximité nécessaires aux déplacements des personnes. Il conviendra notamment de veiller au développement et à la performance des systèmes d'information intelligents.

La modernisation du réseau doit être également une priorité pour donner une pertinence au transport par voie ferroviaire.

Les parties prenantes notent la reprise dans le SNIT des grands projets de lignes à grande vitesse prévues dans la loi Grenelle de programmation. Elles souhaitent néanmoins :

- L'adaptation du niveau de vitesse aux réels besoins des territoires et des usagers.
  
- La hiérarchisation des priorités en matière de LGV en fonction de leur utilité socioéconomique et de leurs impacts environnementaux, par rapport :
  - Aux objectifs ambitieux d'entretien et de modernisation du réseau ferroviaire actuel ;
  - À leur capacité à favoriser un report modal.

Les positions spécifiques des parties prenantes reçues sont jointes en annexe. Elles expriment en particulier des points de sensibilité différents qui méritent d'être pris en compte.

\*\*\*

## ANNEXE 2 : VŒU DU CESER DE BOURGOGNE SUR LA VFCEA, ADOPTÉ LE 25 NOVEMBRE 2010

*Vœu adopté par l'assemblée plénière  
du Conseil économique, social et environnemental régional de Bourgogne  
le jeudi 25 novembre 2010*

Dans son avis sur les infrastructures de transport rendu et voté à l'unanimité en octobre 2006, le CESR de Bourgogne avait retenu quatre priorités :

- La poursuite de la **branche est du TGV Rhin-Rhône** par l'achèvement de ses deux extrémités dont le tronçon Villers-les-Pots-Genlis.
- L'achèvement de l'**A 77** au Sud de Nevers.
- La mise à 2X2 voies de la **RCEA** (Route Centre Europe Atlantique).
- La **VFCEA** (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique) Nevers-Chagny et son électrification.

A l'examen des projets d'infrastructures de transport retenues dans l'avant projet du SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transport) du 9/7/2010, le CESER de Bourgogne constate l'absence de la VFCEA dans la liste des projets retenus.

### **Le CESER de Bourgogne réuni le 25 novembre 2010 en session plénière renouvelle son soutien à la VFCEA :**

- Elle présente un intérêt direct pour la Bourgogne, ses entreprises et ses habitants par l'interconnexion TER-TGV à la gare TGV Le Creusot –Montchanin.
- Ce projet permettra d'achever la seule liaison fer transversale Est-ouest existante entre la région parisienne et la méditerranée, à la fois interrégionale et internationale et capable de supporter un trafic important notamment en fret lourd entre Nantes, Mulhouse et au-delà.

### **Le CESER de Bourgogne demande donc l'inscription de la VFCEA dans la liste définitive des projets d'infrastructures ferroviaires inscrits au SNIT**

# ANNEXE 3 : VŒU DU CESER DE BOURGOGNE SUR LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE POCL, ADOPTE LE 13 OCTOBRE 2011

Voté à l'unanimité lors de sa session plénière du 13 octobre 2011

## VŒU DU CESER DE BOURGOGNE SUR LE PROJET DE NOUVELLE LGV PARIS – ORLEANS – CLERMONT-FERRAND – LYON (POCL)

« Réuni en session plénière le jeudi 13 octobre 2011 à Dijon, au moment où s'ouvre le débat public sur le projet de LGV POCL qui concerne en particulier la Nièvre et la Saône-et-Loire, le CESER de Bourgogne, avant de s'exprimer, a décidé de s'adresser aux pouvoirs publics, et notamment de les interroger sur :

- La capacité de cette infrastructure nouvelle à **favoriser l'usage du ferroviaire** au détriment du transport routier et aérien (fret et voyageurs) c'est-à-dire le report modal.
- La **comptabilité et la complémentarité du projet avec les lignes existantes** et locales, leur maintien, leur entretien et leur amélioration dans le cadre d'un aménagement du territoire équilibré. Le « toujours plus vite » n'est pas l'objectif premier.
- La **justification** en matière socio-économique **du projet pour l'ensemble de la population** des territoires traversés.
- L'**effet réel de désenclavement** attendu dans les territoires, conditionné par les dessertes, la fréquence, les correspondances, le prix du billet...
- Le **réalisme du plan de financement prévu pour le projet**, compte tenu de l'état des finances publiques de l'Etat comme des collectivités locales.

Le CESER souhaite que les délais de réalisation des grands projets (dont la LGV POCL...) qui se situent dans le long terme soient mis à profit pour **prendre le temps de réunir toutes les informations** nécessaires et de les communiquer pour **alimenter le débat démocratique** afin que les choix publics puissent s'effectuer en toute connaissance de cause. C'est pourquoi **le CESER demande aux pouvoirs publics d'apporter des réponses précises à ses interrogations et il demande aussi de :**

- **Optimiser les gares existantes** intra-muros en privilégiant l'intermodalité, en proscrivant les nouvelles gares TGV en pleine nature.
- **Réaliser et disposer des diagnostics environnementaux** précis sur l'ensemble des territoires d'études pour identifier tous les impacts négatifs environnementaux.
- **Réaliser des inventaires naturalistes** pour toutes les communes concernées par les fuseaux et intégrer le coût global de la biodiversité.
- **Etudier, chiffrer les alternatives ferroviaires** partielles ou totales au projet actuel de LGV selon les critères économiques, sociaux et environnementaux.

**Sur la base des informations qu'il aura réunies, le CESER de Bourgogne prendra toute sa place dans le débat concernant le projet de LGV POCL ».**

## ANNEXE 4 : VŒU DU CESER DE BOURGOGNE SUR LA GARE DE TRIAGE DE GEVREY-CHAMBERTIN, ADOPTE LE 10 MARS 2011



*Vœu adopté par l'assemblée plénière*

*du Conseil économique, social et environnemental régional de Bourgogne*

*le jeudi 10 mars 2011*

Le CESER Bourgogne constate à l'examen des projets structurants de transport retenus dans le cadre du Grenelle de l'Environnement et de l'avant projet du SNIT, la volonté de développer le fret ferroviaire.

Cependant, cette volonté affichée de l'Etat, de Réseau Ferré de France et de l'exploitant historique, la SNCF, est en contradiction avec l'annonce de l'arrêt du fret par wagon isolé, ce qui entraîne localement l'abandon du tri par gravité à la gare de triage de Gevrey Chambertin en Côte-d'Or, une des plus modernes de France.

Le triage de Gevrey Chambertin a de l'avenir, il doit être une connexion multimodale essentielle avec la VFCEA inscrite provisoirement dans l'avant projet du SNIT en attendant son inscription définitive et assurer les triages selon les axes est/ouest et nord/sud.

Le CESER Bourgogne réuni en assemblée plénière le 10 mars 2011 affirme que pour préserver et dynamiser l'attractivité des territoires, le développement économique de la Bourgogne, la région a besoin d'une logistique de transport ferroviaire performante.

Le CESER Bourgogne demande un moratoire avant toute prise de décision dans l'attente d'une table ronde réunissant l'Etat, la SNCF, RFF, les organisations syndicales de salariés et les organisations patronales qui débattront de l'avenir de la gare de triage de Gevrey Chambertin .