



EXTRAIT
DU
REGISTRE DES DELIBERATIONS
du Conseil de Communauté de l'Agglomération Dijonnaise

Séance du 29 mars 2007

Membres présents :

Président : M. REBSAMEN

Secrétaires de séances : M. CLAUDET et Mlle MASLOUHI

M. François REBSAMEN, M. Jean ESMONIN, M. Michel BACHELARD, M. Pierre PRIBETICH, M. Jean-Patrick MASSON, M. Michel JULIEN, M. Jacques FOUILLOT, M. Guy GILLOT, M. Didier MARTIN, M. Bernard RETY, M. Gérard LABORIER, M. Patrick SAUNIE, M. Jean-Claude DOUHAI, M. Gérard DUPIRE, M. Yves BERTELOOT, Mlle Badiaâ MASLOUHI, M. André GERVAIS, M. Jean-François DESVIGNES, M. Patrick MOREAU, M. Philippe CARBONNEL, M. Hervé BRUYERE, Mme Jacqueline GARRET-RICHARD, M. Alain MARCHAND, M. Jacques DANIERE, M. Claude PINON, M. Georges MAGLICA, M. Jean-Pierre BOUHELIER, Mme Marie-Christine DELEBARRE, Mme Elisabeth BIOT, M. Louis LAURENT, M. Patrick AUDARD, M. Jean-Jacques BERNARD, M. Jean PERRIN, Mme Christine MASSU, M. Paul LECHAPT, M. Stéphan CLAUDET, Mme Marie-Françoise PETEL, M. Claude PICARD, M. Gaston FOUCHERES, Mme Françoise TENENBAUM, M. Alain MILLOT, Mme Joëlle LEMOUZY, M. Mohammed IZIMER, Mme Héléne ROY, Mme Christine DURNERIN, Mme Sylviane FLAMENT, Mme Catherine HERVIEU, M. Jean-Pierre SOUMIER, M. Pierre PETITJEAN, Mme Claude-Anne DARCIAUX, Mme Nicole MOSSON, Mme Claudette BLIGNY, M. Nicolas BOURNY, M. Jean-François GONDELLIER, M. Bernard OBRIOT, M. Jacques PILLIEN, M. Bernard BARBEY, M. Jean-Louis JOLY, M. Jean-Paul HESSE, M. Rémi DETANG, M. Philippe BELLEVILLE, Mme Christiane COLOMBET.

Membres absents :

M. Rémi DELATTE, M. Patrick CHAPUIS, M. François-André ALLAERT, M. Mohamed BEKHTAOUI, M. François BRIOT, M. Jean-Marc NUDANT, M. Paul ROIZOT, M. Jean-François DODET, M. Christian PARIS, M. Gilbert MENUT pouvoir à Mme Christiane COLOMBET, Mme Colette POPARD pouvoir à M. Jacques DANIERE, M. Jean-Pierre DUBOIS pouvoir à M. Hervé BRUYERE, Mme Janine BESSIS pouvoir à Mme Joëlle LEMOUZY, M. Jean-Pierre GILLOT pouvoir à M. Didier MARTIN, Mme Françoise MANSAT pouvoir à M. Gérard DUPIRE, M. Lucien BRENOT pouvoir à M. Jean PERRIN, M. François NOWOTNY pouvoir à Mme Christine MASSU, Mme Myriam BERNARD pouvoir à M. Mohammed IZIMER, Mme Lê Chinh AVENA pouvoir à Mme Jacqueline GARRET-RICHARD, M. Norbert CHEVIGNY pouvoir à M. Philippe BELLEVILLE.

OBJET : DEPLACEMENTS - Schéma régional d'infrastructures de transport - Validation des actions

Le Conseil Régional de Bourgogne a décidé, lors de sa séance du 16 décembre 2005, d'élaborer son schéma régional des infrastructures et des transports. Les travaux d'élaboration de ce schéma ont été articulés à partir de l'élaboration d'un bilan établi autour de quatre thématiques : les voyageurs, les marchandises, le tourisme et le développement durable.

La définition des actions a été précédée de la consultation de la « conférence des autorités organisatrices de transport », de l'avis du C.E.S.R. et des différentes C.C.I. de Bourgogne. Le

diagnostic a révélé un certain nombre d'insuffisances et de faiblesses mais également d'atouts et de potentialités se rattachant aux trois logiques que sont le développement durable, le développement économique et l'aménagement du territoire qui sous-tendent le système de transport.

A partir de ces logiques, six orientations stratégiques ont été déclinées en dix neuf fiches actions.

Orientation 1. Améliorer le cadre de vie et l'épanouissement des êtres humains

Notre société s'est organisée autour d'un développement quasi exclusif de l'automobile, avec deux conséquences majeures : l'exclusion de certaines couches de la population de l'accès aux services essentiels à toute vie en communauté et la multiplication des nuisances supportées par les populations riveraines des voies de circulation. Le maintien de la cohésion sociale repose sur la mise en application effective du droit au transport tel que défini par l'article 1er de la loi d'orientation des transports intérieurs du 31 décembre 1982.

- > action 1.1. Développer les transports de proximité
- > action 1.2. Mettre en accessibilité les services TER
- > action 1.3 Développer l'inter modalité voyageurs
- > action 1.4. Optimiser l'utilisation du réseau autoroutier

Orientation 2. Réduire la consommation énergétique et la pollution atmosphérique par le développement des modes alternatifs à la route

Entre 1998 et 2002, la production de gaz à effet de serre due aux transports a progressé de 8 % réduisant d'autant l'impact des mesures de limitation mises en oeuvre dans d'autres domaines. Globalement en Bourgogne, les émissions ont été réduites de 8 %. Elles l'auraient été de 14 % si celles dues aux transports avaient été stabilisées.

- > action 2.1. Favoriser la complémentarité des modes de transports de marchandises
- > action 2.2 Améliorer la performance de l'offre ferroviaire
- > action 2.3 Favoriser le développement du transport de marchandises par voie d'eau

Orientation 3. Répondre à la demande de mobilité dans le respect des engagements de Kyoto

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

- > action 3.1. Soutenir la mise en place de plans de déplacements d'entreprise (PDE)
- > action 3.2. Favoriser l'utilisation des modes doux
- > action 3.3. Développer l'utilisation des biocarburants
- > action 3.4. Concevoir un nouvel aménagement des roades

Orientation 4. Valoriser les atouts de la Bourgogne et favoriser l'accueil d'entreprises

La position de la Bourgogne au carrefour de grandes infrastructures de transports et entre de grandes régions économiques (Ile-de-France, région Lyonnaise), est à la fois une force et une faiblesse. Les activités logistiques ne sont pas à la hauteur des potentialités offertes par cette situation et le tourisme reste un tourisme de passage malgré son patrimoine remarquable et la renommée de la région.

- > action 4.1. Développer le tourisme fluvial et les véloroutes
- > action 4.2. Promouvoir le développement de la logistique sur les sites intermodaux
- > action 4.3. Aménager une grande transversale ferroviaire : la voie ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA).

Orientation 5. Désenclaver le territoire et développer les liaisons internes régionales

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

- > action 5.1. Amélioration des liaisons ferroviaires transversales
- > action 5.2. Achever le réseau routier structurant

Orientation 6. Développer la coopération inter régionale et l'accès à l'international

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

- > action 6.1. Renforcer la coopération inter régionale dans l'organisation des TER
- > action 6.2. Placer la capitale régionale au coeur du réseau à grande vitesse
- > action 6.3. Assurer la desserte aérienne de la région

Aujourd'hui, l'avis du Grand Dijon est sollicité sur ces actions.

En préambule, il convient d'indiquer que, selon le rapport que vient de publier l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), intitulé « Transport et environnement : vers une nouvelle politique commune des transports », le volume de transport de passagers européens enregistre une très forte croissance par rapport à la plupart des autres secteurs tels que l'approvisionnement énergétique ou encore la gestion des déchets : l'augmentation moyenne dans les 32 pays de l'AEE s'élevant à 25%.

La pollution liée aux transports a également de graves et directes conséquences sur la santé publique. Pour près de 25 % de la population de l'Union vivant à moins de 500 mètres d'une route empruntée par plus de trois millions de véhicules par an, ce rapport indique que l'équivalent de près de « quatre millions d'années » d'espérance de vie sont précocement perdues, chaque année, à cause des niveaux de pollution trop élevés.

« Les progrès technologiques, tels que les moteurs plus propres et plus économes en carburant sont très importants mais ils ne permettront pas, à eux seuls, de résoudre le problème des émissions liées au transport » indique Jacqueline Mc Glade, directrice exécutive de l'AEE.

Aussi, le Grand Dijon accorde-t-il le plus grand intérêt au Schéma Régional des Infrastructures et Transports de la région Bourgogne, d'autant que ce schéma s'articule avec l'organisation de l'intermodalité souhaitée par le Grand Dijon et qui devrait pouvoir se développer au travers de haltes ferroviaires nouvelles ou réaménagées et d'un transport en commun en site propre sur le territoire de l'agglomération.

En effet, les six orientations stratégiques du schéma régional s'inscrivent pleinement dans les actions entreprises par le Grand Dijon tant sur le plan du développement durable, du développement économique que de l'aménagement du territoire.

Il en est aussi des actions relatives au développement des transports de proximité, de l'intermodalité voyageurs, des plans de mobilité au sein des entreprises ou administrations, de l'utilisation des modes doux, de la mise en accessibilité des réseaux.

Par ailleurs, il est d'importance d'envisager l'amélioration de la performance de l'offre ferroviaire (et notamment La Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (V.F.CE.A.). Outre l'intérêt que cette amélioration apportera aux voyageurs, elle permettra de favoriser le transport de marchandises au travers de plate-formes de transbordement qui seront également poursuivies et développées par voies d'eau.

L'utilisation du réseau autoroutier, l'aménagement de rocades doit permettre de mettre en oeuvre des mesures de reconquête de l'espace public urbain par le développement de parkings-relais ou la requalification de voiries libérées de la pression automobile.

Le développement de l'attractivité du territoire et du tourisme reste, pour les années à venir, un potentiel de développement des activités sur le territoire. Pour cela, la Région Bourgogne souhaite effectuer le transfert à son profit du rôle d'autorité concédante exercé actuellement par l'Etat sur l'activité civile de l'aérodrome.

Le SRIT rappelle que Dijon est aujourd'hui situé au coeur d'une étoile ferroviaire. Demain, le TGV Rhin-Rhône, qui sera constitué de ses 3 branches, dont aucune doit être retardée dans sa réalisation, devront permettre de placer la capitale régionale au coeur du réseau ferré à Grande Vitesse.

En complément, la prise en compte de l'étude de la branche Ouest complète, semble indispensable, car cela présente l'avantage d'offrir un itinéraire alternatif à la ligne LGV Sud-Est.

Enfin, la mise à 220 km/h de l'axe Metz/Nancy/Dijon/Lyon permettrait également de renforcer l'effet TGV et améliorerait l'attractivité de l'ensemble du territoire Bourguignon à l'échelle nationale et européenne.

Vu l'avis du Bureau et de la Commission

**LE CONSEIL,
Après en avoir délibéré,
DECIDE**

- **d'émettre** un avis favorable sur les orientations stratégiques et les fiches actions du schéma régional d'infrastructures de transport élaboré par le Conseil régional de Bourgogne.

Pour extrait conforme,
Le Président

Publié le - 2 AVR. 2007
Déposé en Préfecture le

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le :

- 2 AVR. 2007



VU pour être annexé à délibération
du Conseil du 29 MARS 2007
DIJON, le : - 2 AVR. 2007
LE PRÉSIDENT,



PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le :

- 2 AVR. 2007



Schéma régional des infrastructures et des transports (S.R.I.T.)

PROJET

Janvier 2007

Conseil régional de Bourgogne
Direction des transports et communications
BP 1602 - 21035 DIJON CEDEX
Tél. : 03 80 44 33 47
Fax. : 03 80 44 35 60
Mél : crbsit@cr-bourgogne.fr

Préambule

L'étude du schéma régional des transports et des infrastructures a été **décidée** lors de la session du **16 décembre 2005**. Elle s'inscrit dans le cadre de la rénovation des politiques régionales et dans un contexte de forte évolution institutionnelle.

La **loi du 13 août 2004** relative aux libertés et responsabilités locales a organisé le **transfert**, à compter du **1^{er} janvier 2006**, d'une grande partie du **réseau routier national** au profit des départements. Elle prévoit celui des **aérodromes** civils appartenant à l'Etat, au bénéfice des collectivités locales au plus tard le **1^{er} mars 2007**. Enfin, elle permet, de manière optionnelle, le transfert des **voies navigables** aux collectivités qui le souhaitent.

De fait, ce sont toutes les grandes infrastructures régionales de transports qui sont concernées par ces transferts.

Dans ce cadre, la **loi charge les régions** d'élaborer leur **Schéma régional de transports et des infrastructures** qui devient le volet transports et infrastructures du Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire.

Pour l'établissement du **diagnostic**, **quatre groupes techniques** (voyageurs, marchandises, tourisme et développement durable) ont été constitués avec l'ensemble des partenaires de la Région (services de l'Etat, conseils généraux, agglomérations, chambres consulaires, grands opérateurs de transports et d'infrastructures...).

Onze réunions de travail ont permis l'élaboration d'un **bilan partagé** et la définition des premières orientations. L'ensemble a été présenté au cours de la **réunion de synthèse** qui s'est tenue le **29 mai 2006**.

La définition des actions proposées a été précédée :

- de la consultation de la **conférence des autorités organisatrice du transport public** du **20 septembre 2006**,
- de l'**avis du CESR** du **18 octobre** relatif à son auto saisine sur les transports en Bourgogne,
- des propositions des différentes CCI de Bourgogne.

Que chacun soit remercié pour sa participation et sa contribution à l'élaboration de ce schéma.

SOMMAIRE

1^{ère} partie : diagnostic

I – Le contexte bourguignon

- 1) *Dimension économique des transports* p 5
- 2) *Dimension aménagement du territoire* p 8
- 3) *Dimension développement durable* p 13

II – La cohérence des réseaux

- 1) *Réseau ferroviaire* p 15
- 2) *Réseau routier* p 22
- 3) *Réseau navigable* p 25
- 4) *Plates-formes aériennes* p 29

III – Un report modal limité p 30

- 1) *Transports de marchandises* p 31
- 2) *Transports de voyageurs* p 37

2e partie : orientations et fiches action

I – Orientations stratégiques p 49

II – Fiches actions p 55

Schéma régional des infrastructures et des transports (S.R.I.T.)

1^{ère} partie : diagnostic

5) I – Le contexte bourguignon

Le système des transports et de ses infrastructures relève à la fois d'une logique économique et d'une logique d'aménagement du territoire, de solidarité et de service public.

Le transport est vécu par les entreprises comme indispensable au développement économique et comme une composante essentielle de leur **compétitivité**. De même, la possibilité de se déplacer participe incontestablement à la **qualité de la vie** des individus.

Cependant les transports sont à l'origine de multiples impacts sur l'**environnement**. Ils sont ainsi responsables d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre en Bourgogne. Le respect des **engagements de Kyoto**, l'augmentation probablement durable du prix des produits pétroliers, la raréfaction des ressources fossiles et l'assèchement des finances publiques nécessitent de repenser les modes de déplacement et la conception des infrastructures.

C'est donc au travers de la triple approche, économique, d'aménagement du territoire et de **développement durable** que doit être abordé le Schéma régional des infrastructures et des Transports, tel un nœud borroméen dont les anneaux sont indissociables.

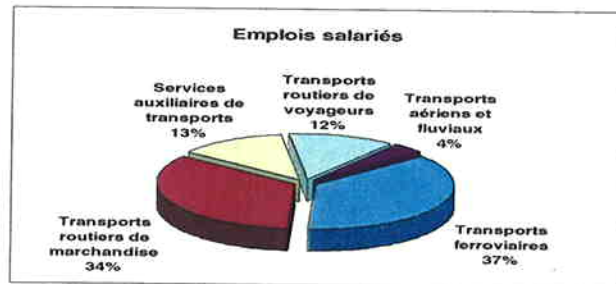
1) **Dimension économique des transports**

- Une branche bien implantée en Bourgogne

Avec plus de 2 300 établissements en 2004, les transports jouent un rôle économique important en Bourgogne : ils occupent 5% des salariés bourguignons soit 27 000 salariés.

La Bourgogne se distingue par une forte implantation des transports routiers de marchandises et des transports ferroviaires.

En 2002, la valeur ajoutée de la branche transports en Bourgogne représente 2,7 milliards d'euros soit 8,1% de la valeur ajoutée brute produite en région. Ce résultat montre le dynamisme de ce secteur dans l'économie régionale puisque cette branche ne représente au niveau national que 4,3% de la valeur ajoutée en France.



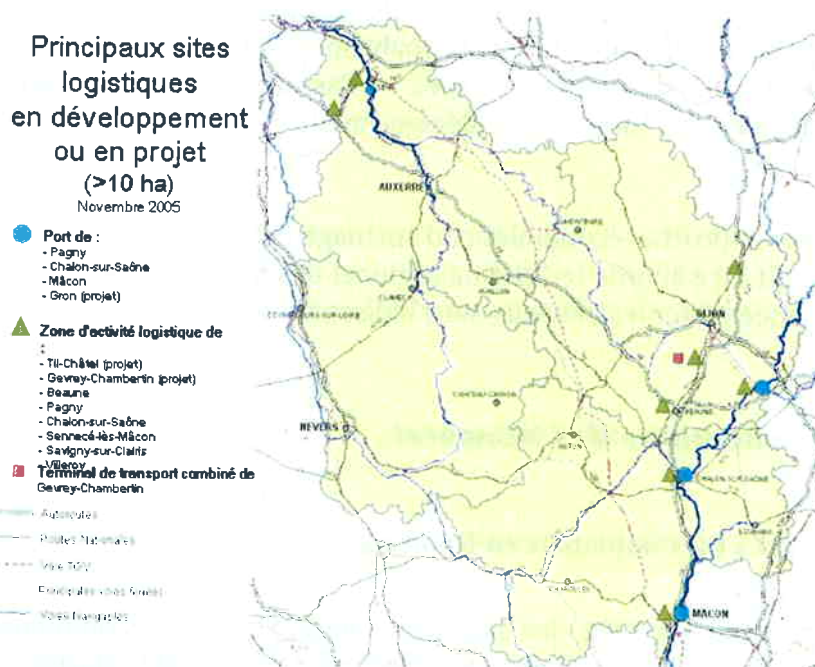
Répartition des emplois dans le secteur des transports

- Un secteur créateur de richesses

La Bourgogne se situe à la croisée des chemins de l'Europe. La géographie et l'histoire se sont conjuguées pour faire de ce territoire le carrefour des principaux flux européens.

Première région de France pour la longueur de ses réseaux ferrés et autoroutiers par habitant, elle est devenue une plaque tournante du trafic communautaire de marchandises. 40% des flux de fret traversant la France transitent par la Bourgogne.

Les activités logistiques qui se sont développées en Bourgogne sont toutefois restées relativement modestes en regard de cette situation privilégiée.

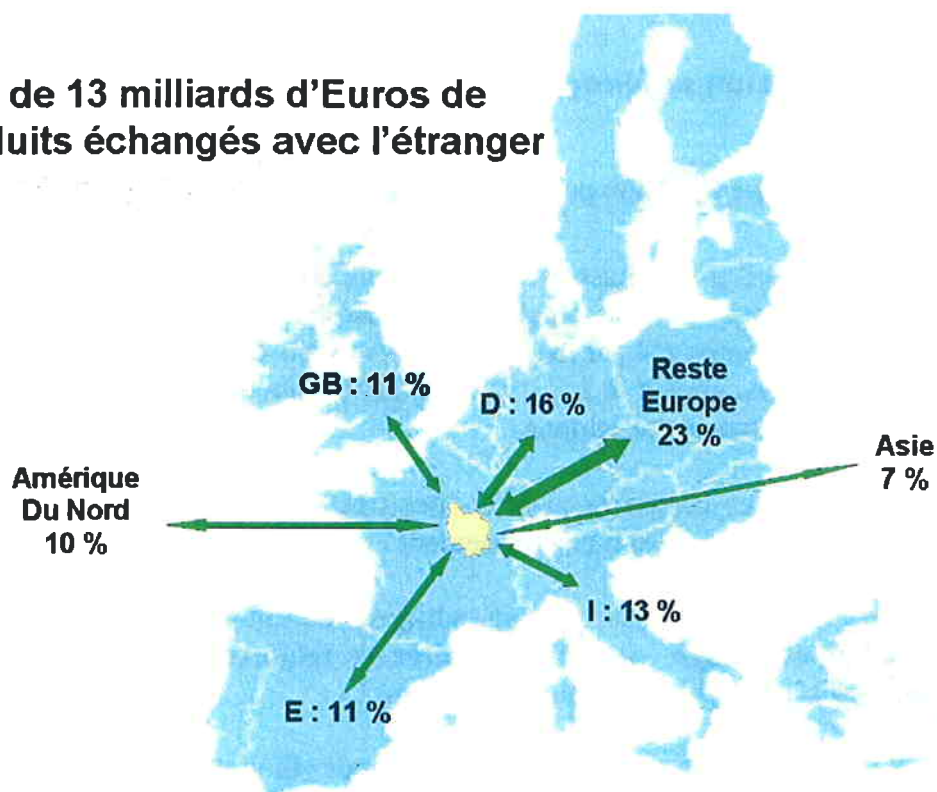


Réflexion sur un schéma de cohérence « transport et logistique » pour la Bourgogne
ACT consultants

Celles-ci s'organisent et se structurent en zones d'activités, le long de l'axe A31-A6 ainsi qu'à Pagny, à l'extrémité nord de l'artère fluviale Rhône-Saône à grand gabarit. Beaune est particulièrement bien située au point de convergence routier du transit européen et national de marchandises. Cette offre bourguignonne en infrastructures et superstructures attractives ouvre la région sur le littoral méditerranéen.

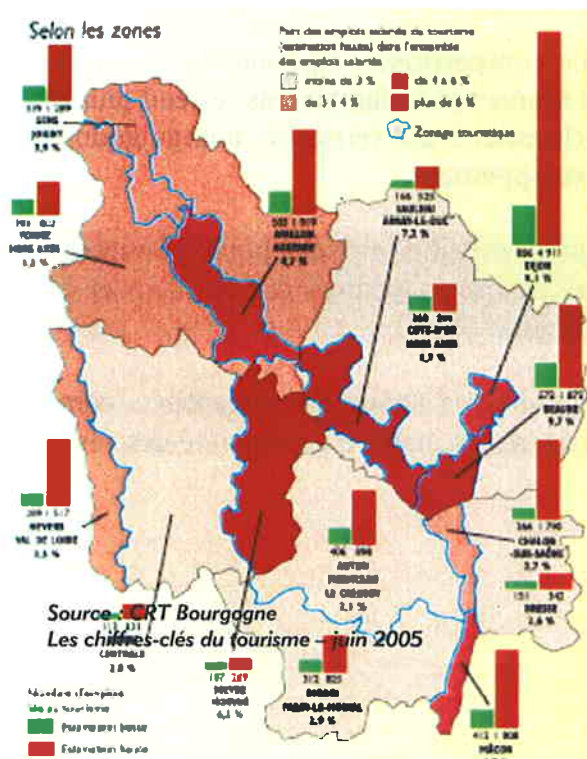
Une offre complémentaire dans le Nord de l'Yonne, autour de A19 place la Bourgogne dans une démarche offensive pour participer aux grands courants d'échanges passant par la Seine.

Plus de 13 milliards d'Euros de Produits échangés avec l'étranger



Par ses différents modes (routier, ferroviaire, fluvial, maritime), les transports permettent à la Bourgogne d'échanger avec les pays étrangers plus de 6 millions de tonnes par an. Avec 5.3 milliards d'euros de produits importés et 7.8 milliards de produits exportés la Bourgogne reste majoritairement exportatrice au contraire de la France entière qui présente un solde négatif depuis 2003.

Le système des transports par ses infrastructures et ses offres de services contribue également au développement touristique, un des atouts de la Bourgogne.



La fréquentation touristique (33,5 millions de nuitées en 2004) a généré 2 milliards d'euros de consommation, ce qui représente 5,3 % du P.I.B. régional.

Les infrastructures, notamment routières, ont favorisé le développement d'un tourisme de passage avec des durées courtes de séjour mais qui génère toute une série d'activités et d'échanges (alimentation, biens de consommation, viticulture, services...) qui contribuent largement à la richesse régionale.

2) Dimension aménagement du territoire

- Une situation privilégiée, mais à risque

Située au seuil des trois grands bassins versants de la Loire de la Seine et du Rhône ainsi qu'à l'interface des deux premières régions françaises (Île-de-France et Rhône-Alpes), la Bourgogne a de tous temps été un **lieu d'échanges et de transit** entre le Nord (Grande-Bretagne, Benelux, Allemagne) et le Sud (Italie, Espagne). Elle bénéficie de ce fait de réseaux de transports particulièrement développés.

Cette situation privilégiée comporte toutefois des risques pour la cohésion régionale, son développement économique et son environnement :

- Ces réseaux, qui, pour des raisons topographiques, contournent le centre de la région **exercent un effet centrifuge sur les territoires** et renforcent l'attrait qu'exercent les régions voisines sur les périphéries bourguignonnes.

« **Dépourvue de centre et de frontières** », la Bourgogne ne constitue pas une unité économique homogène. Le sud s'oriente vers Lyon, le Nord vers Paris, le Nivernais vers Bourges ; ces franges bénéficient souvent d'une dynamique importante qu'elles ne pourraient pas attendre de la métropole régionale. En revanche, Dijon constitue un pôle attractif pour les départements limitrophes : Haute-Marne, Jura, et Haute-Saône.

- Les grands flux de transit ne sont pas forcément porteurs de **développement local**. Ils peuvent favoriser les activités créatrices de richesses dans la mesure où les filières concernées (transports, logistique, tourisme...) trouvent en Bourgogne les conditions nécessaires à leur développement : les infrastructures de transport ne créent pas le développement, mais elles accélèrent les évolutions en cours. La **qualité des liaisons routières et ferroviaires** présente la menace d'un **déménagement des centres de décision économique, de recherche et d'innovation**.

La répartition périphérique des pôles économiques due à la position centrale du Morvan et la faible densité rend plus difficile la mobilisation collective des énergies. L'éclatement du territoire bourguignon est ainsi illustré par l'existence de 12 agences de développement.

Sans politique active de renforcement des pôles urbains, le risque pour la Bourgogne est de devenir une **simple zone de transit**, satellite des pôles lyonnais et franciliens et dépourvue des moyens de maîtrise de son destin économique.

- La concentration des flux de transit sur l'axe de la Saône est susceptible, comme on le verra plus loin, de créer des **dysfonctionnements** en matière de capacité des réseaux et de qualité environnementale.

- L'empreinte des vallées

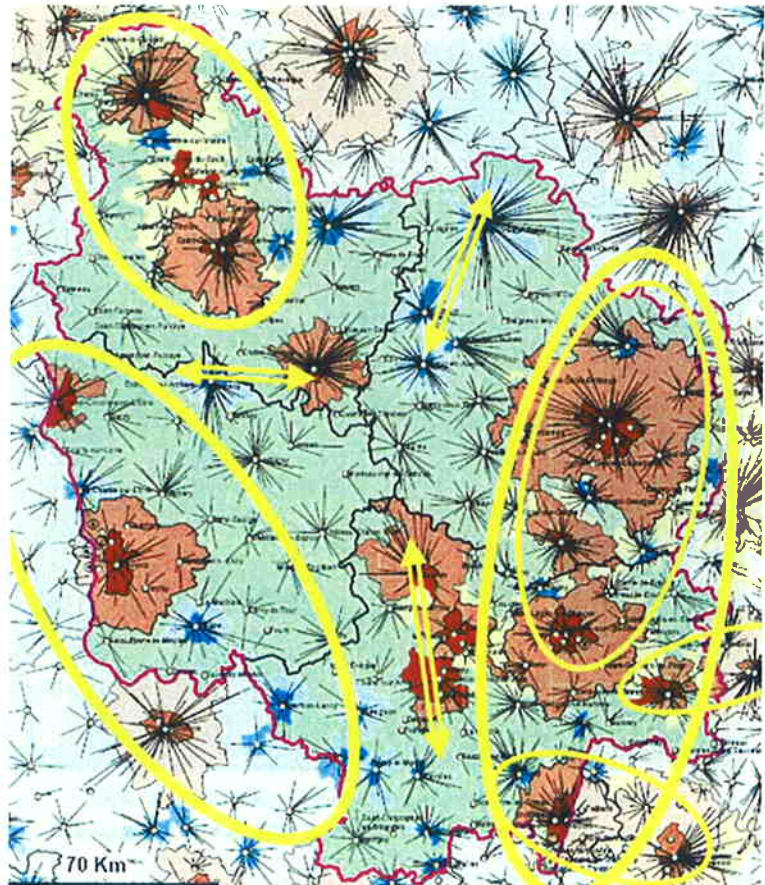
La structuration territoriale de la Région reste encore aujourd'hui fortement marquée par ses **caractéristiques géographiques**.

Une image désormais classique représente une Bourgogne structurée selon ses axes actuels de transports et en particulier dans les couloirs ligne ferroviaire PLM / autoroute A6 / ligne à grande vitesse d'une part et l'axe Dijon – Dole – Besançon d'autre part.

Cette représentation correspond plus à des potentialités de développement et de structuration de l'espace qu'à une **réalité profonde**. Les grands axes séculaires de transport, les vallées et les voies d'eau ont durablement inscrit leur empreinte dans le territoire.

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

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



Fond cartographique : Territoires vécus de Bourgogne – édition 2002
INRA – Ministère de l'Agriculture – DATAR – INSEE Bourgogne

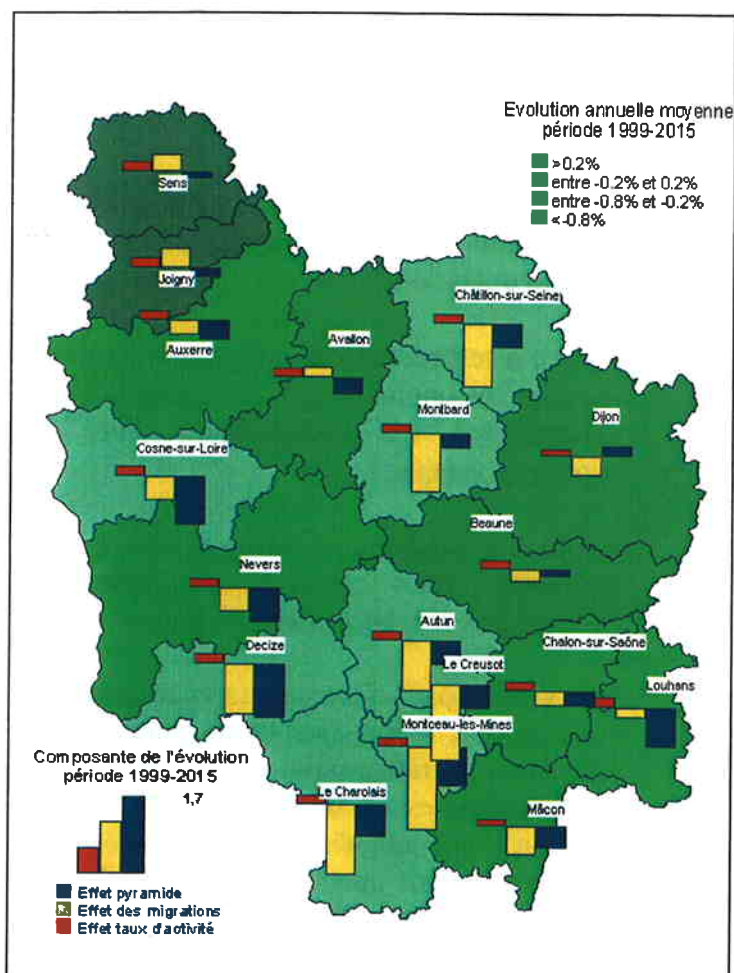
Chaque **vallée** demeure relativement **isolée** et échange ressources humaines, biens et services avec les régions limitrophes à la Bourgogne.

Sur le plan des migrations alternantes, les échanges quotidiens entre l'Yonne et Paris d'une part et entre Mâcon et Lyon d'autre part constituent les flux les plus importants d'abonnés des TER.

La zone centre de la Bourgogne, reste très enclavée sur les plateaux et la montagne morvandelle.

- Un tissu économique fragilisé

Sur le plan économique, alors que la population bourguignonne stagnait dans les années 1990, l'emploi total a augmenté de 5,7 % entre 1989 et 2003, soit une croissance de 34 000 emplois. Cette progression est restée néanmoins inférieure à la moyenne nationale qui a crû de 10,4 %.



Source : INSEE - Omphale – Recensements 1990 et 1999 – C2R

Touchés par le déclin de l'emploi dans l'agriculture et dans l'industrie, ces pôles traditionnels peinent à jouer encore leur rôle de moteur économique quand ils sont trop éloignés des aires urbaines pour accueillir une partie de leurs actifs.

Pour ces petites villes, la baisse du potentiel d'actifs risque donc d'amplifier le processus de désertification :

baisse des actifs (départs des jeunes ou retraite) → baisse de l'activité → diminution du nombre d'entreprises → baisse de l'emploi et des services disponibles pour la population → départ des actifs...

Depuis, la tendance s'est aggravée, la population active bourguignonne a commencé à baisser en 2004, touchée dès aujourd'hui par l'impact du choc démographique qui devrait atteindre la France entière seulement en 2007. Les conséquences de ce choc devraient donc être, à court terme, plus importantes en Bourgogne qu'à l'échelon national. Selon les projections établies par l'INSEE sur la base de la prolongation des tendances observées, le potentiel d'actifs de la région baisserait de 6,5 %, alors que pour la France entière, la baisse serait inférieure à 1 %.

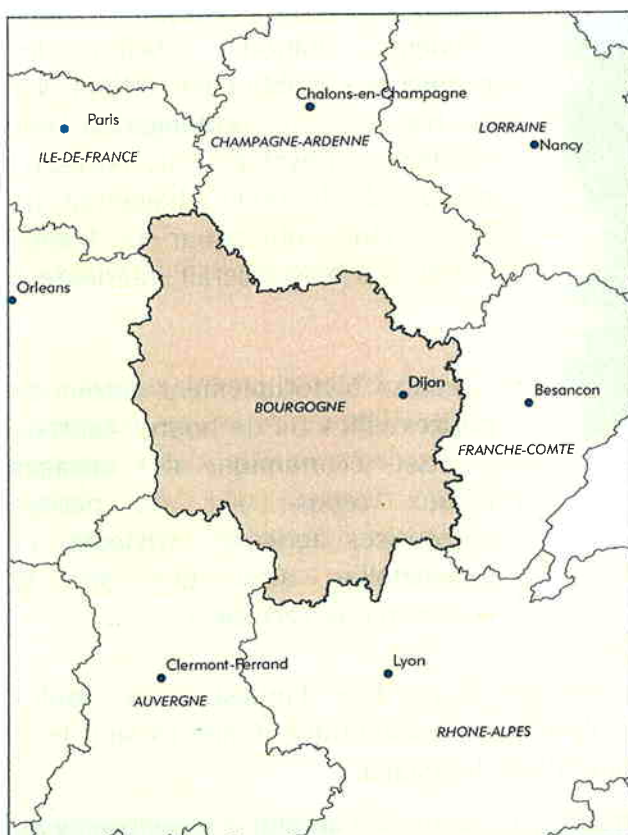
Organisé historiquement autour de petites villes ou de bourgs centres, le tissu économique des espaces ruraux repose sur de petites entreprises agricoles, sylvicoles et industrielles ainsi que sur le commerce et l'artisanat.

- Une coopération interrégionale insuffisante

Dans la plupart des études et travaux de la DATAR consacrés aux régions, la Bourgogne n'apparaît pas ou quand elle est mentionnée, elle est classée dans les régions moyennes.

Les principales raisons résident dans le fait qu'elle n'a pas de particularités dominantes, ni dans son économie dont les ratios de performance sont moyens, ni dans son patrimoine culturel, même s'il est remarquable.

Ces faiblesses sont en partie dues aux caractéristiques géographiques bourguignonnes. Les facteurs de cohésion du territoire, qui favorisent la mobilisation des moyens à une échelle pertinente sont contrebalancés par de puissants facteurs de dispersion.



Face à cette double situation géographique et socio-économique, la Bourgogne a peu développé les coopérations avec les régions voisines.

Elle est d'ailleurs la seule région à avoir présenté des projets de pôles de compétitivité strictement régionaux.

Les principaux partenariats économiques à développer le sont avec la Franche-Comté et le réseau métropolitain Rhin-Rhône : les aires urbaines de Besançon, Dole, Gray et Dijon sont contiguës voire imbriquées. Il en va de même pour l'ensemble Beaune, Chalon-sur-Saône, CUCM, Autun, Louhans et Lons-le-Saunier. Ces deux ensembles se rejoignent au nord de Beaune.

Ces contiguïtés posent invariablement des questions de coordination des efforts et de mutualisation des équipements de niveau métropolitain.

Ainsi par exemple, dans le domaine de la recherche, le cancéropôle Grand Est rassemble les facultés de médecine, centres hospitaliers universitaires et INSERM des régions Bourgogne, Franche-Comté, Alsace et Lorraine.

Les coopérations doivent notamment être développées dans le domaine des transports, en particulier dans la perspective de la mise en service du TGV Rhin-Rhône.

3) Dimension développement durable

- Consommation d'énergie et effet de serre

En 2000, les transports représentaient 29% des consommations d'énergie alors qu'ils ne représentent que 25% en moyenne nationale. Les consommations des transports – dont les produits pétroliers représentent 89% – ont augmenté en Bourgogne de 18% entre 1990 et 2000.

Au niveau national, 17 600 décès prématurés sont dus à la pollution atmosphérique. Celle-ci est la cause de 13,7 millions de journées d'incapacité de travail, ce qui représente environ 1,7 % du PIB.

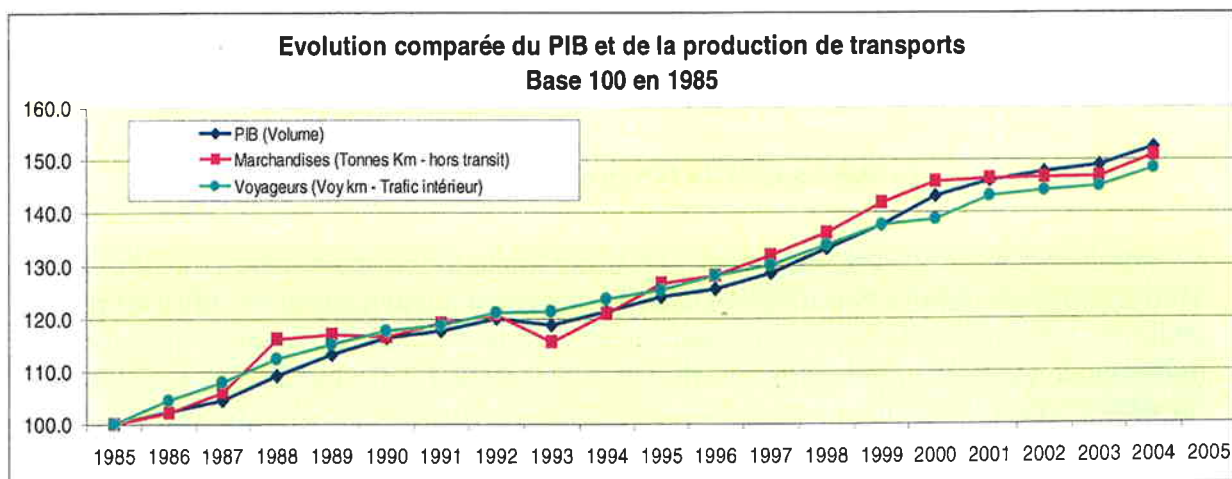
D'autres effets sur l'environnement sont à prendre en compte en matière de nuisances, d'impact sur les milieux naturels et les paysages. Dans toutes les enquêtes réalisées sur l'environnement, le bruit est la première nuisance citée par les Français.

De même, à la tête de trois bassins hydrographiques importants, la Bourgogne a une responsabilité majeure dans le domaine de l'eau. La préservation de cette ressource essentielle constitue un enjeu capital.

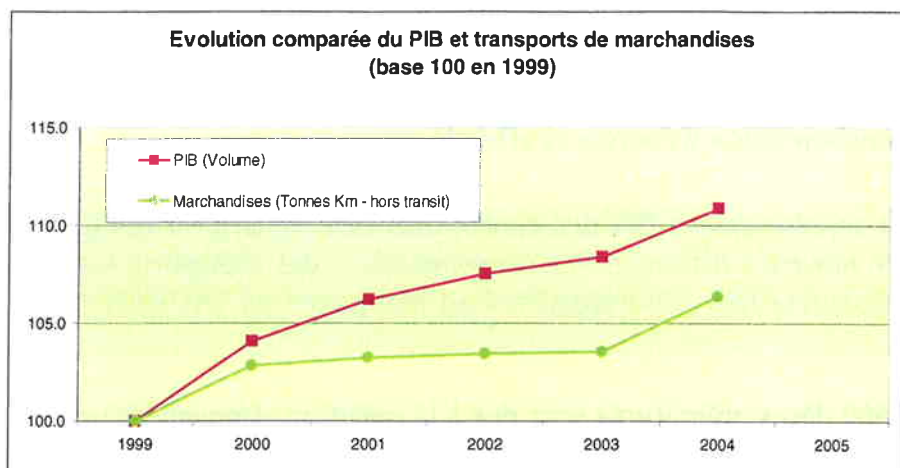
Enfin, en matière de santé publique, la sécurité des déplacements joue un rôle très important. Malgré la réduction significative de l'accidentologie routière, celle-ci demeure à un niveau très élevé avec encore plus de 5 000 morts et 100 000 blessés en 2005.

- Un autre modèle de développement

L'activité de la branche transports reste très liée au rythme de la croissance économique. La production de transport, tant marchandises que voyageurs, et la valeur ajoutée, ont suivi une évolution similaire au cours des vingt dernières années :



Source : INSEE, La France en faits et chiffres



A l'aube probable de bouleversements structurels importants dans le domaine énergétique, il est légitime de se poser la question des possibilités d'un **découplage entre croissance économique et transports**, et notamment dans le domaine des transports de marchandises.

Ainsi de tels décrochages, certes ténus et limités dans le temps se sont déjà produits à la fin des années 80 et, plus récemment entre 2000 et 2003, ce qui montre que la corrélation n'est pas absolue. Dans ce cadre, l'organisation des services peut influencer la demande de transport : quels sont les impacts du commerce en ligne, de l'accès aux services à distance, du télétravail ..?

De même, les **habitants du périurbain** n'ont aujourd'hui souvent **pas d'autre choix** que la voiture pour s'approvisionner, travailler et se distraire. Le Schéma régional des infrastructures et des transports ne peut être élaboré sans aborder la question du développement urbain : d'une part, **la ville**, longtemps décriée au profit de la campagne, apparaît désormais comme le **lieu d'une écologie possible** pour la vie quotidienne et d'autre part, certains pôles peuvent mettre en œuvre un développement fondé sur les modes alternatifs à l'automobile.

Ainsi, Genlis bénéficie d'une réserve d'emprise pour la réalisation d'un échangeur autoroutier, mais cette même commune est située à 10 minutes du centre de Dijon par le fer et les potentialités d'amélioration des dessertes sont très importantes. Des choix sont possibles.

- **Le volet social du développement durable**

Le vieillissement de la population qui se traduit par une augmentation des besoins en services de toute nature et par la baisse de la population active, donc de l'offre en services, soulève la question de leur **organisation** ainsi que celle des transports de proximité notamment en milieu rural où les territoires n'ont qu'une offre de transport réduite voire inexistante. Cette question se pose avec une acuité particulière en Bourgogne.

Ainsi, dans un contexte de démographie médicale préoccupante, le conseil régional a mis en œuvre une expérimentation permettant aux personnes sans moyen de locomotion, handicapée ou âgée de se rendre en consultation au sein des maisons médicales de santé ou de garde. L'expérimentation consiste à octroyer une enveloppe financière aux gestionnaires des maisons médicales : le transport déclenché par la régulation assurée par

le Centre 15 est effectué en taxi et financé par le conseil régional de Bourgogne avec un reste à charge pour la personne de 5 à 10 €. En 2005 et 2006, 3 expérimentations de ce genre ont été développées en lien avec les maisons médicales de Louhans, Beaune et Decize.

Cette question de la mobilité ne se pose pas uniquement pour les personnes âgées et pour la santé. Elle se pose de manière identique pour les jeunes, les personnes en recherche d'emploi ou en rupture sociale et constitue un enjeu important pour l'avenir des pays, nouvel échelon territorial correspondant aux bassins de vie et aux territoires de projets.

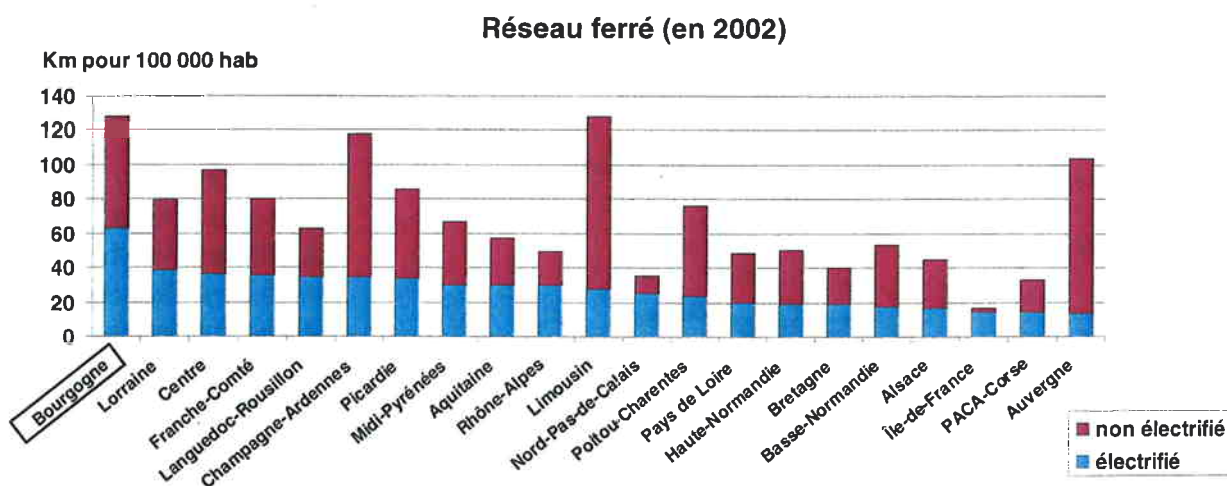
La plupart des Pays se sont saisis de cette problématique de la mobilité, mais les actions envisagées sont difficiles à mettre en œuvre pour des questions de coût, de modalité pratiques et de mobilisation des autorités organisatrices de transports.

II – Cohérence des réseaux

Région de passage obligé des principaux flux de transports nationaux et européens, la Bourgogne dispose d'infrastructures exceptionnelles. Elle se trouve au **carrefour des voies ferrées, autoroutières et fluviales** qui relie le Nord, l'Est et le Sud français et européen.

1) Réseau ferroviaire

Avec 2 000 km de voies ferrées dont 1 500 ouvertes aux voyageurs et 1 000 électrifiées, la région Bourgogne est la seconde région française pour le nombre de kilomètres de voies ferrées par habitant et la première en ce qui concerne les voies électrifiées.



- Réseau classique

Toutes les aires urbaines de Bourgogne sont desservies par le chemin de fer.

- La capitale régionale est située au cœur d'une étoile ferroviaire électrifiée : la ligne historique du PLM, la ligne de Nancy, la ligne de Dole vers Lausanne et Mulhouse ainsi que la ligne de la Bresse.

- Un second axe Nord-Sud irrigue l'Ouest de la Région : la ligne Paris – Nevers – Clermont-Ferrand.

- Deux autres voies jouent un rôle majeur : la ligne Nevers – Chagny (desserte de Nevers-Dijon), à double voie, mais non électrifiée et la ligne Auxerre – Laroche, à voie partiellement unique et non électrifiée, mais qui raccroche Auxerre à l'axe PLM.

La Bourgogne possède également un réseau de lignes moyennes ou secondaires ouvertes aux voyageurs et qui irriguent son territoire :

- En correspondance avec Dijon Nevers, la ligne Montchanin - Paray-le-Monial - Moulins

- La ligne Lyon - Paray-le-Monial

- ainsi que les deux lignes au départ d'Auxerre : vers Clamecy - Corbigny et vers Avallon - Saulieu - Autun – Etang-sur-Arroux cette dernière gare étant également en correspondance avec la ligne Dijon - Nevers.



Enfin, de petites lignes, ouvertes aujourd'hui au seul trafic des marchandises existent également :

- Arzembouy - Nevers
- Clamecy – Entrains
- Corbigny - Tamnay-Chatillon - Cercy la Tour
- Tamnay-Chatillon – Château-Chinon
- Les Laumes-Alesia – Semur-en-Auxois – Epoisses
- Sens - Courtenay
- Nuits-sous-Ravière – Châtillon-sur-Seine
- Is-sur-Tille - Mirebeau
- Chalon-sur-Saône – Verdun-sur-le-Doubs
- Auxonne-Gray

Ce réseau, dense en infrastructures présente toutefois des **insuffisances importantes**, tant en matière d'aménagement que d'entretien.

Insuffisances du réseau

- Toutes les lignes électrifiées assurent les flux de voyageurs et de marchandises Nord-Sud, alors qu'aucune n'assure de relation transversale.

Ce constat n'est pas purement bourguignon : il n'existe aujourd'hui aucune liaison de ce type entre la Grande ceinture parisienne et la transversale du Sud de la France reliant Bordeaux, Toulouse, Montpellier et Marseille.

Ce point est à mettre en relation avec le fait que la Liaison Tours - Vierzon est en cours d'aménagement et que la liaison Bourges – Saincaize devrait l'être prochainement. A l'horizon 2010 l'ensemble de la façade atlantique, du Nord de la Bretagne au Sud Ouest de la France sera alors reliée électriquement à Nevers et seule la section Nevers – Chagny fera alors défaut pour avoir une transversale complète : la VFCEA (Voie ferrée Centre Europe Atlantique) permettant de regagner le sillon rhodanien, les traversées alpines ainsi que le Grand Est. Par ailleurs, cette infrastructure est raccordée à la LGV Sud Est à Montchanin.

- A une échelle plus régionale, les liaisons inter bassins ne sont pas à un niveau suffisant pour assurer une véritable cohésion territoriale :

- Les caractéristiques actuelles ne permettent pas d'atteindre des temps de parcours suffisamment attractifs entre Nevers et Dijon
- Aucune liaison n'est plus assurée entre Auxerre et Nevers

Etat du réseau

Un audit sur l'Etat du réseau ferré national français a été réalisé par le professeur Rivier, de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne et publié le 7 septembre 2005.

Il attire l'attention sur le fait qu'une grande partie du réseau, les lignes moyennes et secondaires, est dans un état général médiocre. Il nécessiterait des investissements urgents alors qu'il n'est pas envisagé actuellement de travaux de régénération des voies. En l'absence de renouvellement, ces lignes seront l'objet de ralentissements chroniques de vitesse pouvant aller jusqu'à une limitation à 40 km/h alors que les derniers matériels acquis par les régions permettent de rouler jusqu'à 140 voire 160 km/h.

Ce rapport préconise une politique similaire à celle de nos voisins européens, qui consiste à inverser les proportions actuellement pratiquées en France entre la maintenance curative et le renouvellement des voies. En effet, il y a insuffisance de renouvellement, ce qui sur le long terme est antiéconomique et conduit inéluctablement à la dégradation et au vieillissement du réseau.

Il serait donc nécessaire d'affecter, au niveau national, au moins les 2/3 des sommes consacrées aux voies (2 500 M€/an environ) au renouvellement, et seulement une minorité à l'entretien curatif.

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

Le 22 mai 2006, le ministre de l'Equipement a annoncé un plan de renouvellement 2006 - 2010 du réseau ferré national, mais ce dernier reste bien en deçà des préconisations de l'audit.

Par rapport à la moyenne des Régions françaises, la situation de la Bourgogne est plutôt favorable en ce qui concerne l'état général du réseau, les $\frac{3}{4}$ de celui-ci étant constitués de lignes importantes de très bonne qualité concernant leur infrastructure.

Toutefois, l'ensemble des petites lignes affectées au seul trafic des marchandises ont une infrastructure médiocre, comme c'est le cas quasi général en France. Pour mémoire, il s'agit des lignes de Nuit-sous-Ravières à Châtillon-sur-Seine, Les Laumes-Alésia à Epoisses, Chalon-sur-Saône à Verdun-sur-le-Doubs, Is-sur-Tille à Gray, Clamecy à Entrain, Corbigny à Cercy-la-Tour, Nevers à Prémercy et Tamnay / Châtillon à Château-Chinon.

D'autre part, deux autres lignes ouvertes au trafic voyageurs posent de graves problèmes d'état du réseau, il s'agit de :

- l'étoile de Paray-le-Monial

Le tronçon de Montceau-les-Mines à Paray-le-Monial, Digoin et Gilly sur Loire, soit 65 kilomètres d'infrastructure à double voie, est dans un état préoccupant et nécessite un traitement urgent, sous peine de ralentissements de plus en plus contraignants.

Il serait souhaitable également d'améliorer les caractéristiques géométriques des voies.

De même le tronçon de Paray-le-Monial à la Clayette de la ligne à voie unique de Paray-le-Monial à Lyon est également en mauvais état.

- les lignes du Morvan

Au sud de Cravant-Bazarnes, les sections de lignes de Cravant-Bazarnes à Clamecy et Cravant-Bazarnes à Avallon (respectivement 36 et 38 kilomètres) sont dans un état préoccupant.

A moyen terme, il conviendra également de traiter les sections de Clamecy à Corbigny (33 kilomètres) et d'Avallon à Autun (87 kilomètres), où l'intervention est moins urgente, la voie y étant de meilleure qualité ou moins sollicitée.

Dans le cadre du contrat de plan 2000-2006, différentes opérations ont été lancées et sont en cours de mise en œuvre.

Ainsi l'amélioration de la signalisation et du débit de la ligne Dijon / Nevers par la mise en œuvre d'une première phase visant à remplacer la signalisation mécanique par une signalisation moderne, le BAPR (block automatique à permissivité restreinte) permettant entre autres d'exploiter la ligne la nuit en cas de besoin, pour du transit fret par exemple. Une première section entre Imphy et Etang-sur-Arroux devrait être mise en service en 2008.

De même, le nœud ferroviaire de Laroche-Migennes, la gare d'Auxerre-Saint-Gervais, et la ligne entre Laroche et Auxerre ont fait l'objet d'aménagements visant à améliorer l'exploitation ferroviaire, en particulier pour les trains directs de Dijon à Auxerre.

Il est impératif de lancer l'ultime phase d'amélioration de la signalisation de la ligne Dijon / Nevers, entre Etang-sur-Arroux et Montchanin, afin que cette dernière soit performante de bout en bout. Cet axe étant le plus important des axes transversaux de Bourgogne, des études doivent être menées sur l'intérêt et les modalités techniques et financières de son électrification qui comblerait ainsi la lacune permettant de relier la façade atlantique au couloir Rhin-Rhône et à l'Europe centrale par une ligne performante.

Enfin, lors de la mise en service de la 1^{ère} phase de la branche Est du TGV Rhin Rhône en 2011, les liaisons Lyon / Strasbourg seront basculées de l'actuelle ligne du Revermont (via Lons le Saunier) à la ligne PLM (Dijon / Lyon). Il est donc nécessaire de réaliser les études de capacité et de vitesse sur cet axe, études prévues dans le cadre du programme du TGV Rhin Rhône. Il convient d'inclure dans ces études l'examen de l'électrification du tronçon de Chagny à Montchanin et son raccordement à la LGV Sud Est pour y faire transiter des TGV.

Gares

En dehors des gares les plus importantes (Dijon, Chalon, Mâcon et Nevers) qui relèvent du réseau Grandes Lignes, le périmètre du TER Bourgogne comporte 45 gares –la notion de gare étant liée à la présence de personnel commercial- et une centaine de points d'arrêt.

De 2003 à 2006, le programme de modernisation de ces équipements, réalisé dans le cadre de la loi S.R.U. a concerné 98 gares et points d'arrêt ainsi que le rehaussement des quais de Louhans, pour un montant total de 6,6 M€. Il reste environ 45 gares ou points d'arrêt à traiter et un montant de 1,1 M€ devrait être engagé à ce titre en 2007.

Toutefois, au-delà des programmes en cours, qui permettent une remise à niveau nécessaire, mais limitée, des gares, plusieurs réflexions doivent être entreprises à terme concernant les gares et points d'arrêt en Bourgogne :

- Une demande nouvelle apparaît dans les secteurs périurbains, et des réflexions sont en cours pour la création de haltes supplémentaires dans l'agglomération dijonnaise et dans l'agglomération de Nevers.
- Certains points d'arrêts ont une desserte insuffisante pour être attractive. Leur confortement pourra être examiné. A l'inverse, d'autres ont une clientèle très faible et n'ont pas de potentiel de développement car éloignés des habitations. Le maintien de ces arrêts devra être examiné.
- L'accessibilité des P.M.R. (personnes à mobilité réduite) devra faire l'objet d'un diagnostic particulier visant à adapter progressivement les gares et points d'arrêt.
- Les gares pouvant faire l'objet de correspondances multimodales avec les réseaux de transport urbain ou interurbain doivent faire l'objet d'un traitement particulier, notamment en ce qui concerne les conditions de correspondance de la clientèle et l'information.

Nœud dijonnais

Avec ces cinq axes à double voies électrifiées qui y convergent, le nœud ferroviaire dijonnais est de première importance.

Quatre de ces voies ferrées font partie des axes fret les plus utilisés de France (en provenance ou à destination de Paris, Metz/Nancy, Lyon/Méditerranée, et Bourg-en-Bresse/Italie), donnant au nœud dijonnais un caractère stratégique sensible pour le fret ferroviaire au niveau national et même européen.

Jusqu'à présent, le développement limité des services TER et la diminution récente du nombre de trains de fret suite à la réorganisation de cette activité, ne laissait pas à craindre la saturation prochaine de ce nœud.

Les perspectives à moyen terme sont susceptibles d'infléchir notablement les évolutions dans les trois domaines d'activités ferroviaires que sont les TER, le trafic voyageur national et le fret :

- le développement des TER intercités Dijon - Lyon et des TER périurbains sur l'étoile dijonnaise est envisagée par la Région ;
- la mise en service du TGV Rhin – Rhône en 2011 s'accompagnera d'un développement des missions de trains Strasbourg / Lyon et leur transit via le nœud dijonnais ;
- Un développement du trafic d'autres opérateurs fret apparaît sous l'effet de la mise en concurrence de cette activité, effective depuis le 1^{er} avril 2006.
- Un projet d' « autoroute ferroviaire » entre le Luxembourg et Perpignan va être mis en service sur la base d'un aller et retour quotidien en 2007. Il nécessite la réalisation de deux terminaux d'embarquement et de débarquement des véhicules ainsi que des mises au gabarit de l'itinéraire. Il n'est pas envisagé de création de terminal intermédiaire.

Il est donc indispensable d'engager l'étude approfondie des conditions de fonctionnement du nœud dijonnais au-delà de 2011, d'évaluer les mesures d'exploitation nécessaires pour maintenir un niveau de service acceptable, et si besoin d'envisager le contournement pour les flux de fret majoritaires, en transit Nord Sud.

La situation privilégiée de Dijon au cœur du réseau ferroviaire a permis le développement de la gare de triage de Gevrey-Chambertin qui est une des plus importantes de France pour son activité.

Par contre, la **plate forme bimodale** (rail-route) du sud dijonnais, qui lui est contiguë et qui a été mise en service en décembre 2002 par transfert du chantier de Porte-Neuve à Dijon a cessé son activité le 13 août 2005. D'une superficie de 11 ha, extensible à 17 ha, elle a une capacité de traitement de 50 000 UTI par an (Unité de transport intermodal), extensible à 90 000 au maximum.

Le manque de dynamisme et l'insuffisance de la qualité de service n'ont pas permis au trafic de décoller. La fermeture du point nodal d'Île-de-France, suite aux difficultés financières de la CNC, lui a porté un coup fatal.

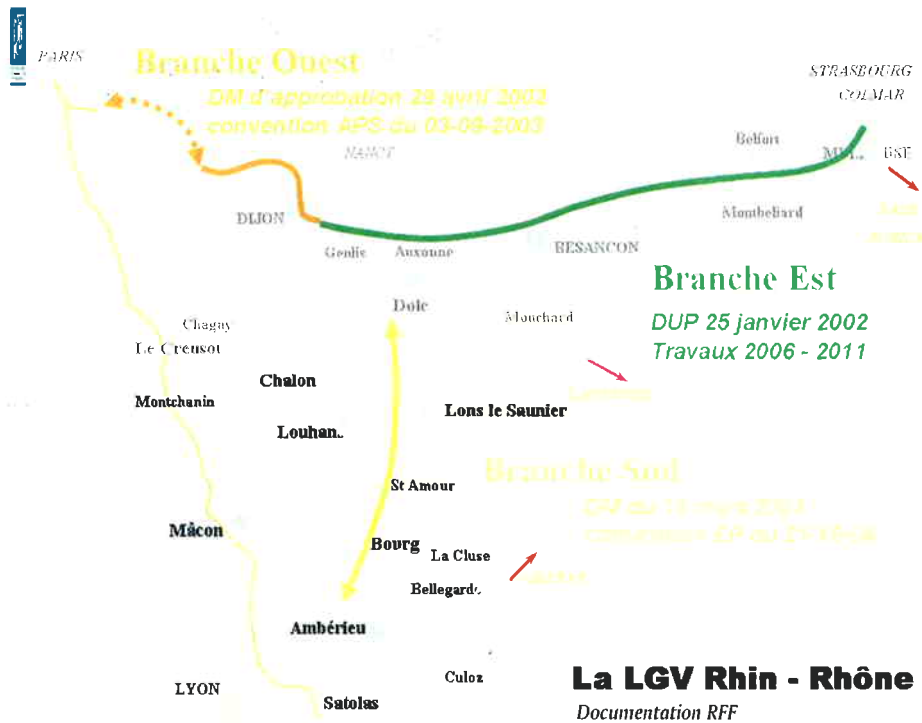
Le port du Havre, qui, après la fermeture du site a transféré son trafic sur route, est prêt à redémarrer une activité ferroviaire.

Une nouvelle **étude de marché** a été lancée pour étudier la pertinence de la réouverture de cette plateforme.

- **Lignes à grande vitesse**

Au cœur d'une étoile ferroviaire qui lui a permis de se développer au siècle dernier, la Bourgogne ambitionne d'être au cœur d'une nouvelle étoile, celle de la grande vitesse qui reliera demain l'Europe des régions.

Après la LGV Sud Est, mise en service en 1982, la LGV Rhin-Rhône est un projet ambitieux composé de trois branches :



- La branche Est

Entre l'agglomération dijonnaise (Genlis) et l'agglomération mulhousienne (Lutterbach) avec 190 km de ligne nouvelle déclarée d'utilité publique le 25 janvier 2002. La réalisation de ce projet est phasée et la **première tranche de travaux**, entre Villers-les-Pots et Petit-Croix a été engagée en 2006 pour une **mise en service en 2011**.

- La branche Ouest

Entre la branche Est et la LGV Paris-Sud Est, au niveau d'Aisy-sur-Armançon. Une première section entre Genlis et Turcey a fait l'objet d'études d'avant-projet sommaire afin d'une part de préciser la localisation de la **future gare dijonnaise** sur le site de Porte Neuve et d'autre part d'assurer la protection foncière du tracé dans ce secteur sensible à la pression de l'urbanisation.

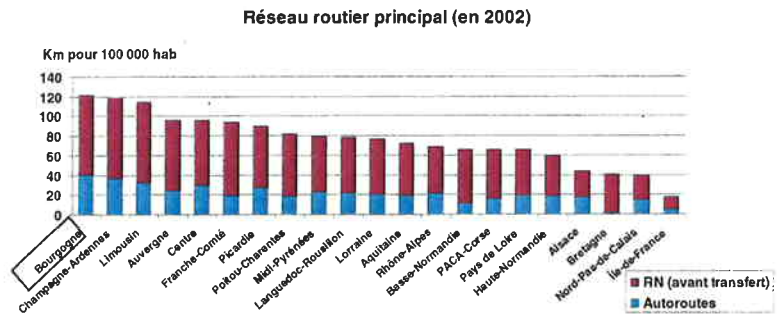
- La branche Sud

Entre les deux branches précédentes et l'agglomération lyonnaise (Part Dieu et Saint Exupéry). Cette branche, qui pourra avoir vocation à recevoir **des trains de voyageurs et des trains de fret**, en est au stade des études préliminaires.

Ce réseau pourra diffuser vers le nord, sur la ligne de Nancy et, si le tronçon Nevers - Chagny est électrifié, vers l'ouest.

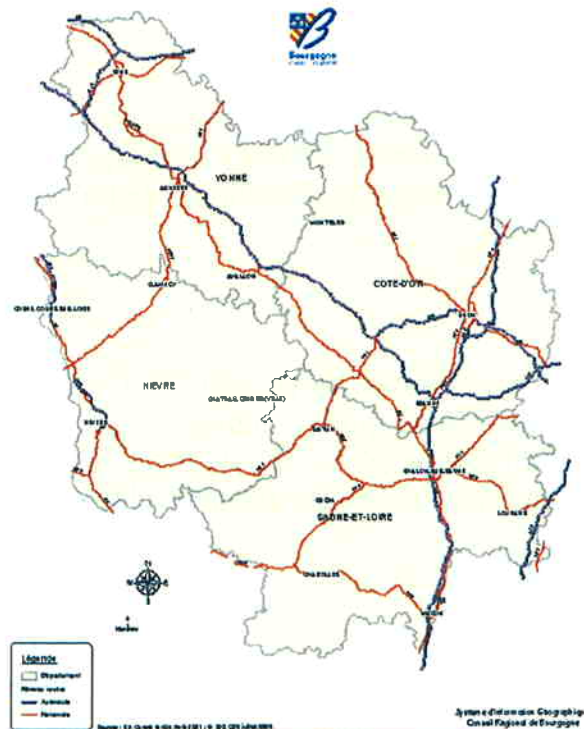
2) Réseau routier

Avec 660 km d'autoroutes et 1350 de RN avant transfert, la région Bourgogne est également la première région de France pour son nombre de kilomètres d'autoroute par habitant, double de la moyenne nationale. Elle possède plus de 3 000 km de routes aujourd'hui classées à grande circulation.



A l'issue des transferts réalisés au profit des départements dans le cadre de la loi du 13 août 2004, ne restent dans le domaine national, que la RCEA avec ses 2 branches, la RN 7 (axe Nevers-Moulins), les RN 77 et 151 (axe Troyes-Auxerre-Bourges), ainsi que quelques voiries urbaines à Auxerre et Dijon.

Le réseau autoroutier bourguignon est particulièrement développé pour les liaisons Nord-Sud.



A l'ouest, la vallée de la Saône concentre les itinéraires autoroutiers en provenance de toute la moitié Nord de la France, de la Normandie à la Franche-Comté :

- La Normandie et Paris via A6 et A5
- Le Nord, La Champagne-Ardenne et la Grande Bretagne, via A26
- La Lorraine, le Benelux et l'Allemagne du Nord, via A31
- La Franche-Comté, l'Alsace et l'Allemagne du Sud via A36.

Tous ces axes convergent vers Beaune.

En direction du sud A39 et A6 assurent les liaisons avec la plaine de l'Ain et la Suisse, Rhône-Alpes, PACA, l'Italie et l'Espagne.

Dans le Nord de la Bourgogne, A5 et A19, dont la section Artenay - Courtenay est en cours de réalisation, complètent les liaisons avec le bassin parisien ainsi que le maillage du réseau.

Lors du débat organisé en 1995, sur l'éventualité de la réalisation d'une nouvelle transversale Est-Ouest située au sud du bassin parisien, deux fonctionnalités principales étaient évoquées :

- Celle d'un grand contournement du bassin parisien : avec la prolongation de A19 à laquelle d'ailleurs la région Bourgogne participe financièrement, ce besoin devient plus secondaire.
- Celle d'un nouvel axe reliant la façade atlantique à l'Est de la France : pour la Bourgogne, cette fonctionnalité présente un intérêt limité, en effet, celle-ci a vocation à être remplie sur le plan routier soit plus au nord par l'itinéraire A10-A19-A5-RN19 (Tours – Orléans – Sens – Troyes – Langres – Vesoul) soit plus au sud par la RCEA. Sur le plan ferroviaire cette fonction pourrait être remplie par la VFCEA.

Aujourd'hui, l'aménagement de cet axe présente plusieurs intérêts majeurs :

- Au niveau régional de participer au **désenclavement du territoire bourguignon** : la plupart des sites de calcul d'itinéraire sur internet proposent comme itinéraire entre Dijon et Nevers l'emprunt de A6 entre Pouilly-en-Auxois et Avallon plutôt que les itinéraires par Autun ou Luzy. Le barreau Clamecy - Avallon, en complément des RN 77 et 151, donne un itinéraire alternatif à la traversée du Morvan pour les liaisons **Dijon - Nevers** par la route.
- Au niveau général, comme un **axe alternatif au sillon Bressan** pour les flux nationaux Nord-Sud. Ceux-ci se concentrent aujourd'hui à Beaune avec un risque prochain de saturation de la section Beaune – Chalon-sur-Saône.
- Au niveau local, ce nouvel axe Nord Sud présente un autre intérêt pour les territoires traversés vis-à-vis du développement de la logistique en donnant une ouverture directe sur le site de **Vatry**.

- **Rocades urbaines**

La plupart des équipements d'intérêt régional de la capitale bourguignonne (université, Hôpital, future gare TGV...) se trouvent à l'Est de l'agglomération dijonnaise alors que la majorités des trafics d'échange routiers depuis les autres départements proviennent de l'Ouest. Déclarée d'utilité publique par décret du 4 janvier 2006, la liaison Nord de l'agglomération dijonnaise (**LiNo**) est un élément essentiel de la cohésion régionale.

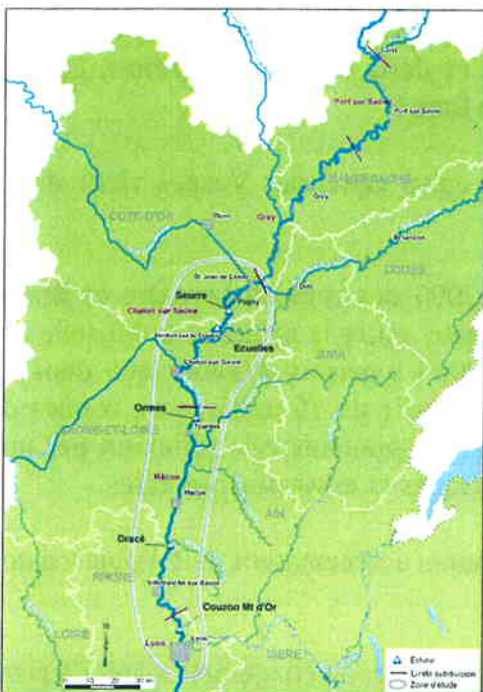
Dans le reste de la Bourgogne, d'autres rocades sont inachevées (Beaune, Auxerre, Chalon-sur-Saône...). Celles-ci sont nécessaires au développement de l'activité économique et elles participent à l'amélioration de la qualité de vie urbaine, dès lors que leurs réalisations s'accompagnent d'une **requalification** des voiries au profit des **transports collectifs et des modes doux** (piétons, 2 roues) ainsi que de la mise en place de plans de circulation volontaires et du développement de l'**intermodalité**.

3) Réseau navigable

La Bourgogne est mouillée par 1 000 des 8 500 km de voies navigables françaises. La loi du 13 Août 2004, relative aux libertés et responsabilités locale a conduit à classer ces voies en deux réseaux : le réseau dit « magistral », composé des voies d'intérêt national en raison de leur importance pour la navigation commerciale et le réseau décentralisable composé des voies dont l'usage est principalement orienté vers la plaisance.

- Réseau magistral

- La Bourgogne est reliée par la Saône à grand gabarit (4 000 tonnes) au port de **Marseille**, dont Pagny constitue l'avant port le plus septentrional. Contrairement au Havre qui est un port de transbordement, le port de Marseille est un port d'hinterland, ce qui explique l'intérêt que porte ce dernier au développement de la plate forme de Pagny.



Documentation VNF – APSI Rhône Saône

L'ensemble de l'axe Saône Rhône présente des caractéristiques globalement homogènes qui permettent l'accueil d'un trafic local très diversifié dans de bonnes conditions de fluidité et de sécurité.

Des efforts importants ont été faits pour l'aménagement des ports de **Mâcon** et **Chalon-sur-Saône** (10 millions d'euros sur chacun d'entre eux). Il convient de poursuivre l'équipement de ces ports et d'améliorer les capacités de réparation navale qui font défaut sur le bassin.

Le technoport de **Pagny**, à l'extrémité nord du bassin Rhône Saône, bénéficie d'une connexion ferroviaire raccordée à la ligne Dijon – Modane qui fait partie du réseau Trans-Européen de fret ainsi que d'une connexion autoroutière.

Il dispose d'environ 110 hectares immédiatement commercialisables, d'un terminal céréalier privé et d'un site affecté au vrac. Un secteur de 10 ha de domaine public fluvial, avec une possibilité d'extension à 20 ha, est destiné à accueillir une plate-forme trimodale (fleuve, fer, route). Doté d'une darse, d'un quai de 100 m et d'une rampe RO/RO, l'aménagement de ce site vient d'être complété par un parc de près d'un ha, clôturé et éclairé, qui permettra d'accueillir jusqu'à 20 000 conteneurs par an.

L'avant-projet sommaire d'itinéraire (APSI) de la Saône relève également « **un niveau d'investissement annuel actuellement insuffisant** notamment sur les écluses et les barrages qui nécessitent une maintenance plus régulière » ainsi que « la nécessité d'une remise à niveau de l'infrastructure pour assurer le mouillage théorique de 3,50 m sur l'ensemble du chenal ».

Il convient de souligner que tous les types de fret sont transférables sur la voie d'eau et non seulement les pondéreux.

- La Bourgogne est également reliée par l'Yonne aux **ports parisiens de Rouen et du Havre**. Son gabarit vient d'être porté de 800 à 1000 tonnes par l'aménagement de l'écluse de Port-Renard près de Vinneuf.

D'importants travaux de modernisation des barrages de l'Yonne sont encore nécessaires pour permettre la concrétisation du projet de plate-forme Centre Yonne (Migennes – Joigny) d'exportation des céréales en direction des ports de Rouen et de la future usine de biocarburants de Nogent.

Un projet de plate-forme de conteneurs est à l'étude sur le site de Gron, au sud de Sens. Dans un premier temps, la construction de 8000 m² de plate-forme permettrait de traiter de l'ordre de 5 000 EVP (équivalent vingt pieds) par an.

Il résulte de ce constat que parmi les trois mers qui baignent la France, seule la façade atlantique n'est pas reliée à la Bourgogne.

Le réseau magistral comporte deux autres voies : le **canal entre Champagne et Bourgogne** (anciennement canal de la Marne à la Saône) et la **petite Saône** qui assurent la connexion avec les bassins fluviaux respectivement de la Seine et de la Moselle. Toutefois, compte tenu du gabarit de ces voies, le **trafic interbassin** reste **limité**.

Une étude d'itinéraire commune à ces 2 voies ainsi qu'au canal des Vosges vient d'être engagée par la direction Rhône-Saône de VNF.

De même, dans le cadre des contrats de plan 2000-2006 des régions Lorraine et Rhône Alpes, les premières réflexions sur une **connexion fluviale** entre la Saône et la Moselle ont été engagées. Le volet socio-économique réalisé en 2005 a permis d'établir que dans un scénario raisonnablement favorable à la voie d'eau, un trafic de 15 millions de tonnes de fret peut être attendu à l'horizon 2025. Il est envisagé de poursuivre la réflexion par une seconde phase d'étude portant sur les approches techniques et environnementales.

Par ailleurs, la relance du projet de liaison Rhin-Rhône a récemment fait l'objet d'une annonce ministérielle.

Quelles que soient les conclusions de ces études, de tels aménagements ne peuvent s'envisager qu'à **long terme**.

Les enjeux économiques sont éminents pour la Bourgogne, les liaisons inter bassin pouvant conforter le trafic fluvial sur la Saône ainsi que ses aménagements portuaires.

Enfin, contrairement aux voies qui les desservent les ports du réseau magistral peuvent être décentralisés.

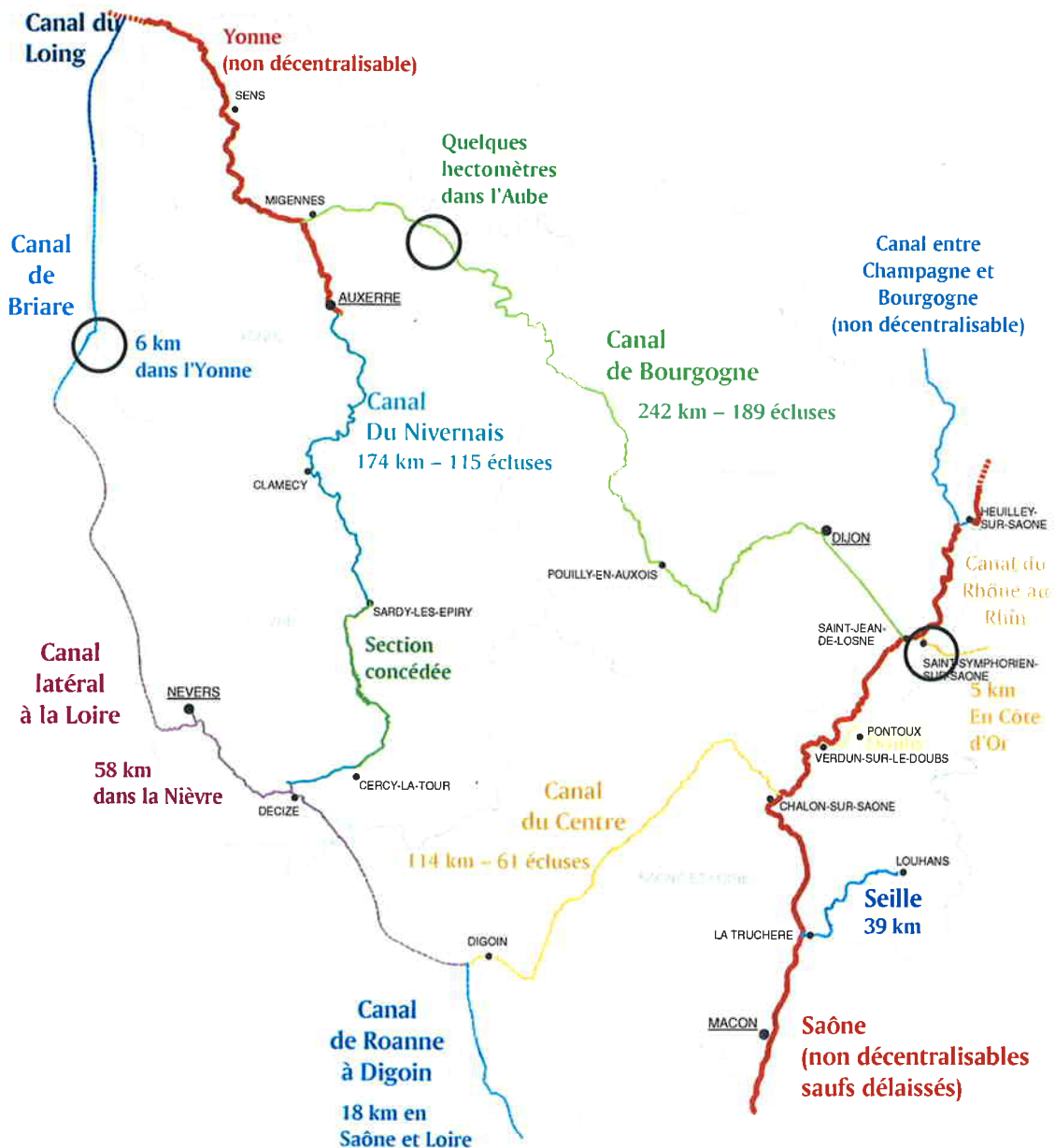
- **Réseau local**

Il a pour objet principal d'accueillir l'activité touristique dont le développement constitue une des priorités du **Schéma régional de développement du tourisme**.

Les 800 km de canaux au gabarit Freycinet ou inférieur permettent de faire deux boucles complètes à l'intérieur ou autour de la Bourgogne. Ils relient les 3 bassins versants de la Seine, de la Loire et de la Saône.

Ce réseau est structuré autour de trois infrastructures interconnectées : les canaux de **Bourgogne**, du **Nivernais** et du **Centre**.

Il est complété par deux rivières navigables situées en quasi-totalité en Bourgogne, il s'agit de la **Seille** canalisée entre Louhans et La Truchère et du **Doubs** entre Pontoux et Verdun-sur-le-Doubs.



Quatre autres canaux inter régionaux traversent partiellement la Bourgogne. Il s'agit du canal du Rhône au Rhin sur 5 km en Côte d'Or, du canal latéral à la Loire sur 62 km dans la Nièvre, du canal de Roanne à Digoin sur 18 km en Saône-et-Loire et du canal de Briare sur seulement 6 km dans l'Yonne qui abrite également 6 de ses 9 réservoirs.



L'ensemble de ces voies d'eau comporte de nombreux ports ou haltes nautiques susceptibles d'accueillir les plaisanciers.

Bien qu'il ne s'agisse pas à proprement parler d'un port, puisqu'il n'assume, pour l'instant, aucune mission de service public, **Saint-Jean-de-Losne**, situé à l'interface entre le réseau Freycinet le réseau magistral, est une base importante pour la navigation de plaisance.

Le système alimentaire des canaux comporte de nombreux ouvrages, rigoles ou plans d'eau vecteurs de multiples activités.

Les chemins de service constituent le principal support du réseau de véloroutes et voies vertes qui visent à irriguer l'ensemble du territoire bourguignon.

Ce patrimoine, emblématique de la Bourgogne, a souffert d'un déficit d'entretien amorcé avec le déclin, dès les années soixante, de la navigation commerciale. Les programmes de réhabilitation entrepris dans le cadre des contrats État-Région n'ont pas permis d'achever sa remise à niveau et le classement entre réseau magistral et réseau local laisse craindre pour la poursuite de ces travaux.

Une première estimation des travaux nécessaires à la réhabilitation et à la modernisation du réseau fait apparaître un coût d'investissement compris entre 180 et 240 M€ uniquement pour les trois principaux canaux bourguignons et hors travaux de dragage.

La réhabilitation concerne l'ensemble du patrimoine : ouvrages hydrauliques, berges et chemins de service, plantations d'alignement, patrimoine bâti... Certains éléments de ce patrimoine posent des problèmes tant du point de vue de leur conservation que de celui de la sécurité publique.

L'envasement des chenaux de navigation est à examiner avec attention afin de garantir le tirant d'eau en tenant compte d'éventuelles pollutions des sédiments.

4) **Plates-formes aériennes**

Le domaine aérien est le seul pour lequel la Bourgogne ne bénéficie que d'infrastructures de taille modeste. Elle compte 24 aérodromes, mais seuls 6 d'entre eux accueillent un trafic commercial (très limité) de passagers.

Aéroport (Année 2004)	Mouvements commerciaux	Trafic passagers
Auxerre-Branches	461	2 751
Chalon-Champforgeuil	179	890
Dijon-Bourgogne	1136	9685
Mâcon-Charnay	32	171
Nevers-Fourchambault	473	1924
Saint-Yan	66	760

En 2004, aucun n'a assuré de service régulier ni de trafic de fret.

L'aérodrome de **Saint Yan** a la particularité d'accueillir le SEFA (service d'exploitation des formations aéronautiques), école de pilotage de l'aviation civile qui forme notamment des pilotes de ligne.

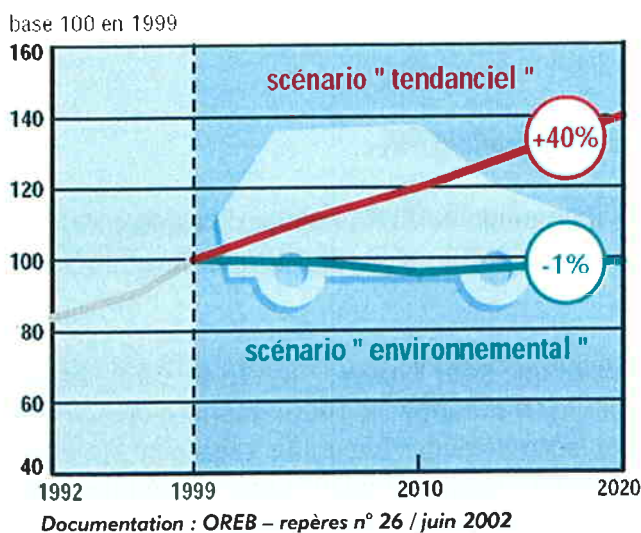
La relative **proximité des grands hubs** nationaux que sont Roissy - Charles de Gaulle et Lyon Saint-Exupéry, accessibles assez facilement par le train ou par la route a longtemps contenu la nécessité de développer une plate-forme aéroportuaire de taille régionale. Il en est résulté l'arrêt des dessertes en lignes régulières en raison de l'insuffisance des équipements de l'aéroport de Dijon Bourgogne et de la dégradation progressive des installations.

Le projet **Renaissance**, adopté par le conseil régional lors de sa session de mars 2006, vise à sortir de cette situation négative. Le renforcement et la **mise aux normes** de l'aéroport nécessite la réalisation de différents travaux de pistes, d'aide à l'atterrissage et d'installations terminales (aérogare, hangar...) dont le montant est estimé à **15 millions d'euros** environ.

III – Un report modal limité

L'OREB (Observatoire de l'environnement en Bourgogne) a réalisé des scénarios d'évolution des consommations énergétiques à l'horizon 2020 selon des orientations sociopolitiques contrastées.

Les consommations d'énergies dans les transports à l'horizon 2020



Le scénario « tendanciel » prolonge les tendances observées avant 1999. Il se situe dans un contexte antérieur aux engagements pris à Kyoto en décembre 1997 pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le scénario « environnemental » traduit une politique de transformation du système des transports qui passe par :

- Une fiscalité plus forte des carburants
- Un encadrement plus strict des comportements (respect des limitations de vitesse, des règles de travail des chauffeurs routiers)

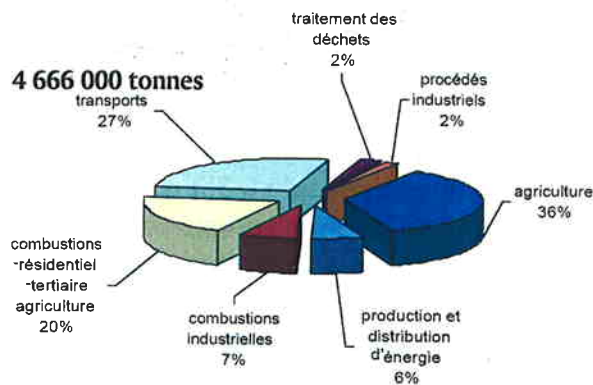
- Un coût du transport routier de

marchandises plus élevé (hausse de la fiscalité et meilleure application de la réglementation)

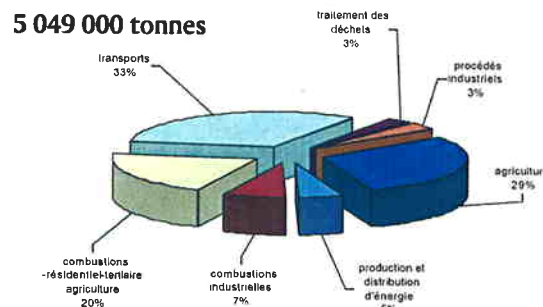
- Un développement du transport intermodal de marchandises (diminution de la part de la route dans le trafic de transit)
- Un développement des infrastructures plus favorable au ferroviaire
- Une politique active d'aménagement urbain (maîtrise des transformations de l'espace, possibilité pour les usagers de ne pas recourir à la voiture pour les déplacements quotidiens).

Aujourd'hui, force est de constater que malgré les objectifs ambitieux affichés par le SRTC (Schéma régional des transports collectifs) ou le SRADT (Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire) et les ruptures constatées dans certains domaines (sécurité routière, hausse du coût des transports routiers consécutive à la hausse du prix des carburants), c'est le scénario tendanciel qui se réalise.

La production des émissions de gaz à effet de serre par les transports a continué d'augmenter au rythme du scénario tendanciel (+8% en 4 ans) alors que la production totale s'est réduite.



Total 16 995 000 tonnes



Total 15 694 000 tonnes

Répartition des émissions de gaz à effet de serre en Bourgogne en tonnes équivalent CO2 (hors forêt et utilisation des terres) en 1998 et 2002

1) Transports de marchandises

En 2004 pour l'ensemble des échanges, le transport de marchandises s'établit à 136 millions de tonnes. Exprimé en tonnes-km, il progresse de 2,2%.

- Route

Le transport routier capte l'essentiel de la demande et, comme au niveau national, sa part de marché augmente : avec une progression du trafic de 4,4% en 2004, les transports routiers acheminent 86% du fret échangé en Bourgogne.

Les méthodes « modernes » de gestion « zéro stock », « flux tendu » ou « juste à temps », conduisent à multiplier les transports afin de suivre au plus près les marchandises, qu'il s'agisse de production ou de commercialisation, plutôt qu'à massifier le transport par du stockage. On aboutit à un flux ininterrompu de véritables « stocks roulants » avec des impacts considérables sur l'environnement et la vie des populations.

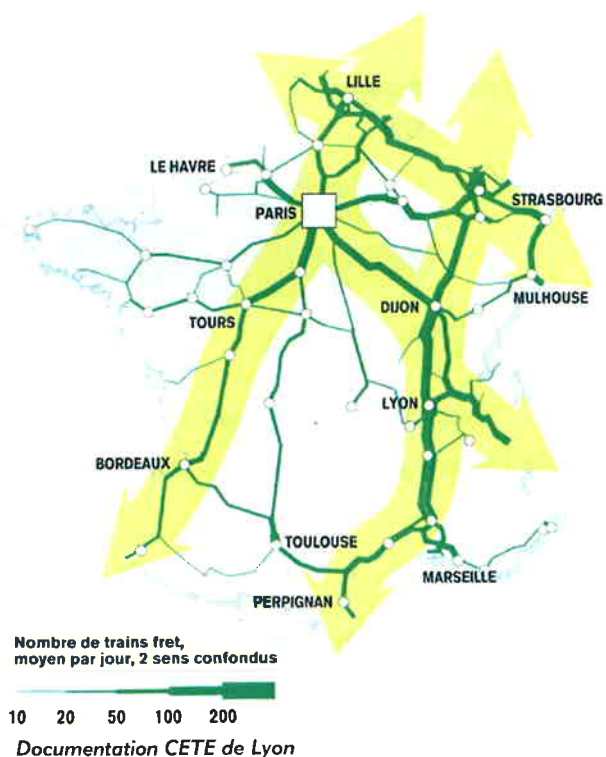
Loin de réduire ces effets, la hausse du coût des carburants conduit les transporteurs à utiliser le péage routier comme « variable d'ajustement » de leurs coûts ce qui se traduit par une désaffection grandissante des itinéraires autoroutiers au détriment des réseaux locaux. Il en est ainsi de nombreux axes parallèles au réseau autoroutiers (RN6 ou RN73 par exemple).

Une autre tendance récente est l'augmentation rapide du vandalisme : vol de gazole, vol de fret qui conduit les transporteurs à être demandeurs de parkings sécurisés et prêts à en payer le coût.

Une réponse à la désaffection du réseau autoroutier pourrait être l'aménagement de ces parcs à l'intérieur des concessions plutôt qu'à l'extérieur comme c'est le cas par exemple dans le projet APRR de Langres Sud.

- Fer

La mise en œuvre du plan fret 2002-2006 qui vise à rétablir l'équilibre financier par la massification des flux, l'amélioration de la qualité de service, l'augmentation tarifaire et la suppression de certains trafics s'est traduit par une réduction importante des flux qui **chutent de 6,3 %** en 2004. La part du ferroviaire représente moins de 10% du trafic de marchandises en Bourgogne.

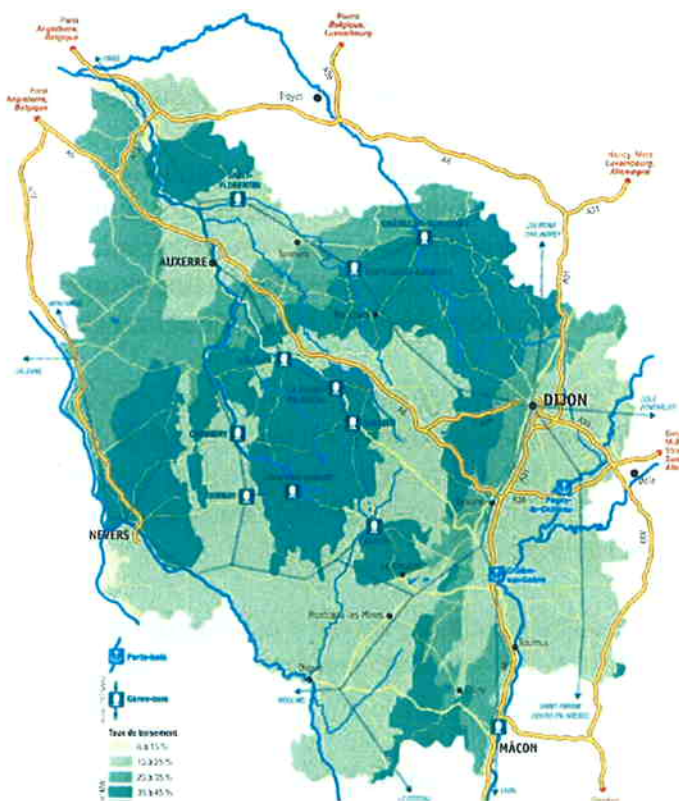


L'autorisation envisagée de circulation des poids lourds de 44 tonnes pourrait conduire à aggraver encore la situation du fret ferroviaire. En effet, le passage de 40 à 44 tonnes équivaut à augmenter de 25 à 29 tonnes le chargement autorisé par camion, soit une augmentation de 16%, conduisant à une amélioration de productivité évaluée autour de 10% à la tonne transportée et à un nouvel accroissement de la part modale de la route.

Après la fermeture d'une partie des gares bois, aménagées en réponse à la tempête de 1999, la SNCF a réorganisé sa desserte du Morvan, à l'occasion de l'arrivée à échéance de ses conventions de sous-traitance.

Cette réorganisation, qui vise à réduire les coûts d'au moins 20% et à rééquilibrer les flux entre le Sud et le Nord, s'est accompagnée par la non reconduction des contrats de sous-traitance.

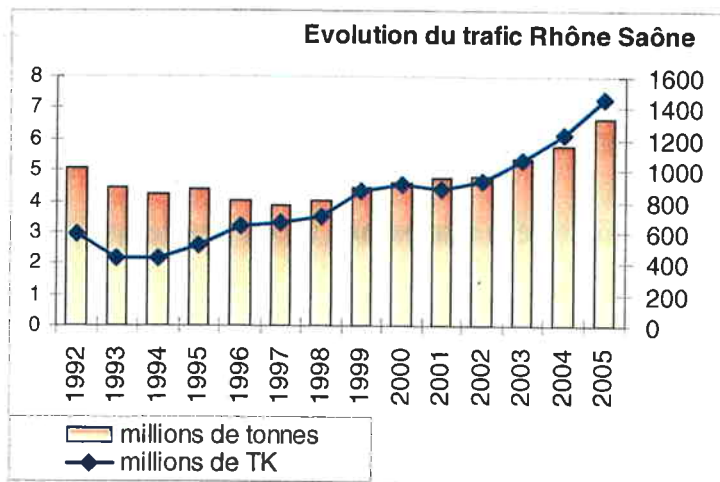
Une expérimentation de « branch line » à la suédoise, soit une exploitation locale par les chargeurs, pourrait être lancée prochainement, avec pour but de rendre plus souple, donc plus pertinente, l'exploitation ferroviaire locale.



- Voie d'eau

Les transports fluviaux continuent, quant à eux, leur **progression** à partir des ports de Chalon-sur-Saône, Mâcon, et Pagny.

Avec 1,4 million de tonnes traitées, Aproport (gestionnaire des ports de Chalon-sur-Saône et Mâcon) annonce, en 2005, une hausse de 5% de l'ensemble du trafic par voie d'eau. L'augmentation est de 29% pour le seul trafic fluviomaritime. Cette progression du trafic pour la sixième année consécutive représente une croissance de 88% entre 1999 et 2005.

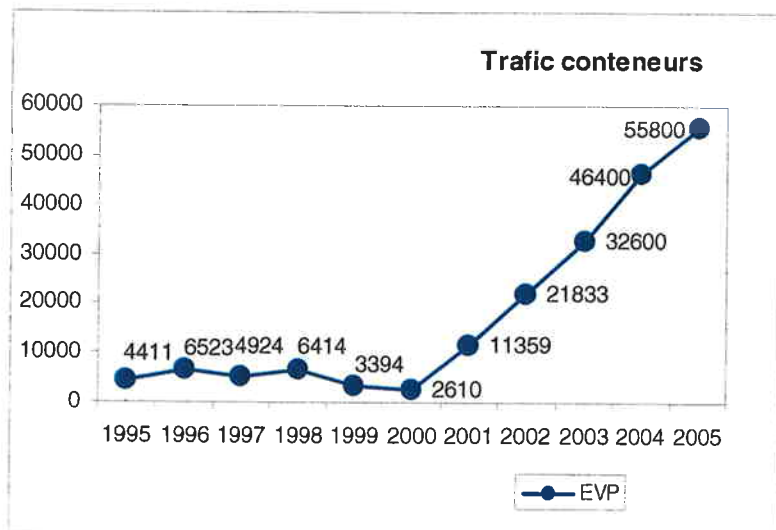


Sur l'ensemble du bassin Rhône-Saône, le trafic fluvial atteint 7 millions de tonnes dont 80% s'acheminent en direction de Fos/mer.

La progression de ce trafic constatée depuis 1997 en volumes (tonnes transportées) et depuis 1993 en tonnes-km s'accélère. On constate un allongement des distances et une tendance à la diversification des marchandises.

La montée en puissance du transport par conteneurs se confirme. Elle bénéficie de la conteneurisation internationale dopée par le marché chinois.

La forte progression du trafic par voie d'eau est toutefois à relativiser par rapport au volume qu'il représente, de l'ordre de 4% du fret transporté. Il peut cependant être encore largement développé, et ce d'autant plus facilement que l'axe Saône-Rhône dispose d'une forte réserve de capacité.



Les opérations de manutention fluviale sur le port de Pagny ont débuté à l'automne 2003. Les silos du terminal de Bourgogne Céréales sont mis en service en 2004 et la plate forme destinée à l'accueil des conteneurs est réalisée en 2005. Les premiers trafics, 35 000 tonnes en 2003, 130 000 tonnes en 2004 et 324 000 tonnes en 2005 sont encourageants. Ils sont constitués de vrac : céréales, sel de déneigement, charbon...

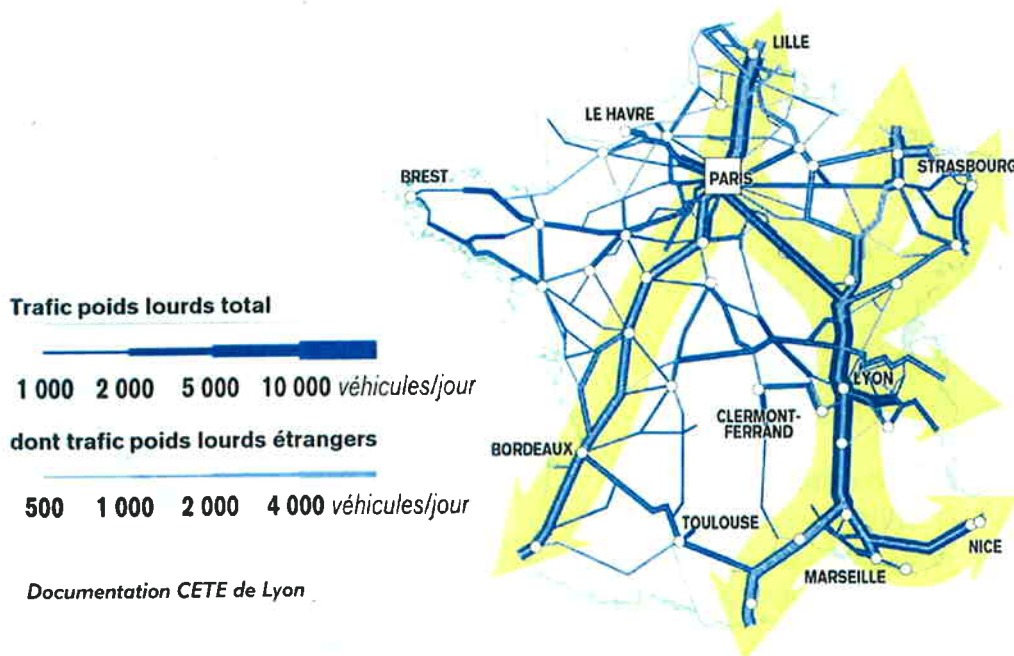
Certaines sections des canaux Freycinet (canal entre Champagne et Bourgogne, extrémités du canal de Bourgogne, canal du Centre...) conservent des potentialités en matière de transport fluvial. Toutefois la cale disponible est vétuste et ne permet pas de développer son exploitation dans les conditions économiques actuelles.

Le projet Freycinet 21 consiste en la réalisation de nouvelles barges, de conception moderne et pouvant circuler en convois sur le grand gabarit. Ces barges pourraient être automotrices (avec un groupe propulseur amovible) ou poussées par deux pousseurs différents selon qu'elles naviguent sur le grand gabarit ou le gabarit Freycinet. Ce projet permettrait le pré ou le post acheminement des marchandises sans rupture de charge.

- **Trafic de transit**

Les trafics de transit de fret se concentrent de plus en plus sur de grands corridors essentiellement Nord-Sud.

Sur le plan ferroviaire, la Bourgogne est au cœur de la **magistrale Ecofret** et des projets de **corridors européens**.



Sur le plan routier, les flux se concentrent sur A6 au nord de Beaune.

- **Echanges internationaux**

Ils représentent 5,9 millions de tonnes par an dont 2,6 millions de tonnes en import et 3,3 millions de tonnes en export soit une **balance commerciale positive** ainsi que cela a été signalé précédemment.

La répartition modale est de 66,5 % par la route, de 16 % par le fer, 2,5% par voie navigable et de 15 % par voie maritime pré ou post acheminé moitié par la route et moitié par le fer. Ces flux se concentrent sur les mêmes corridors que les flux de transit.

- **Echanges nationaux**

Ils représentent 45.5 millions de tonnes par an dont 24 millions de tonnes en entrée et 21.5 millions de tonnes en sortie. Contrairement aux échanges internationaux, la Bourgogne est déficitaire dans ses échanges intérieurs.

La route est largement prépondérante avec 86 % du trafic contre 10 % pour le fer et 4 % pour la voie d'eau.

Les échanges nationaux font apparaître de nouveaux axes de concentration des trafics : en direction de l'Île-de-France d'une part, et selon un axe Est Ouest d'autre part.

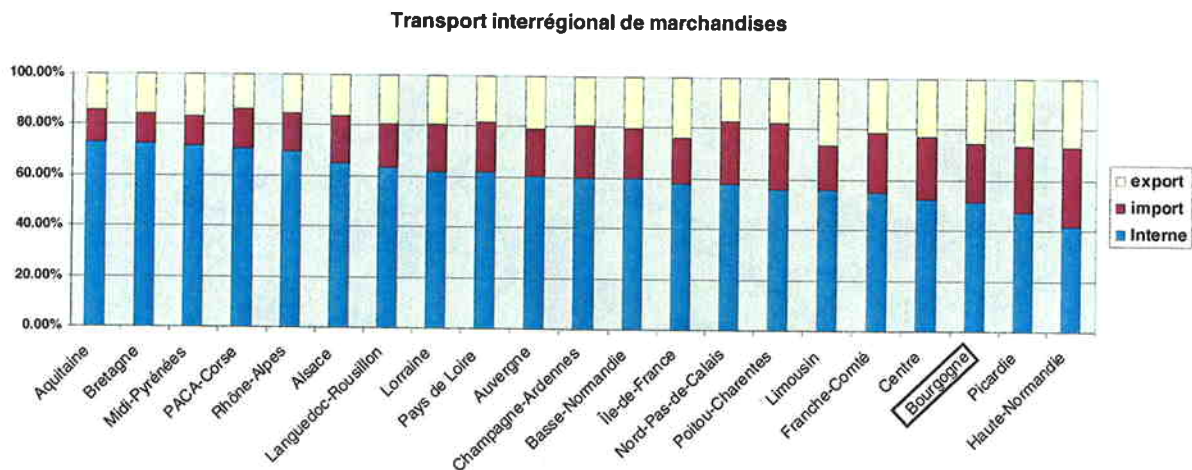
Sur les liaisons Est Ouest, il convient de noter qu'il n'existe pas d'axe performant alternatif à la route.



- **Trafic intra régional**

Il représente environ 41 millions de tonnes/an réalisées pratiquement à 100% par la route. Les échanges sont majoritairement intra départementaux.

Compte tenu de sa position particulière, la région Bourgogne échange plus que la plupart des régions françaises :



Ce constat éclaire les potentialités de la Bourgogne en matière de développement de la logistique.

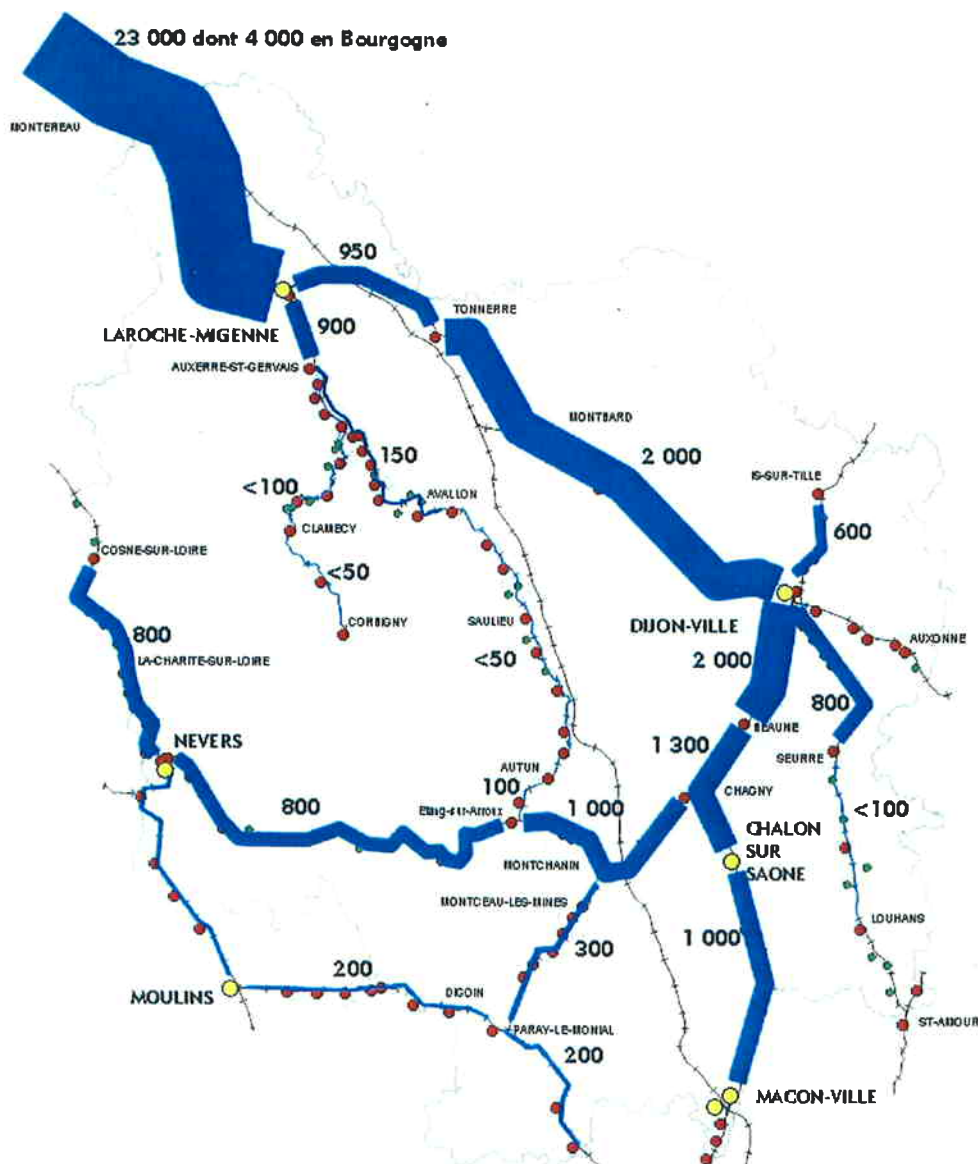
Profitant de la saturation des zones traditionnelles (Belgique, Pays-Bas, régions parisienne et lyonnaise), le secteur des transports et de la logistique représente aujourd'hui 1 000 entreprises, 12 000 salariés et 6 % du chiffre d'affaires régional, contre 3 % en moyenne pour les autres régions françaises.

Parmi l'ensemble des plates-formes, certaines bénéficient d'une situation privilégiée vis-à-vis de leur potentialité de développement et de leur capacité à mettre en oeuvre l'intermodalité, en particulier trimodale. Ces sites sont rares et leur foncier, cher à aménager, doit être protégé et ne pas être assimilé à une zone d'activité classique.

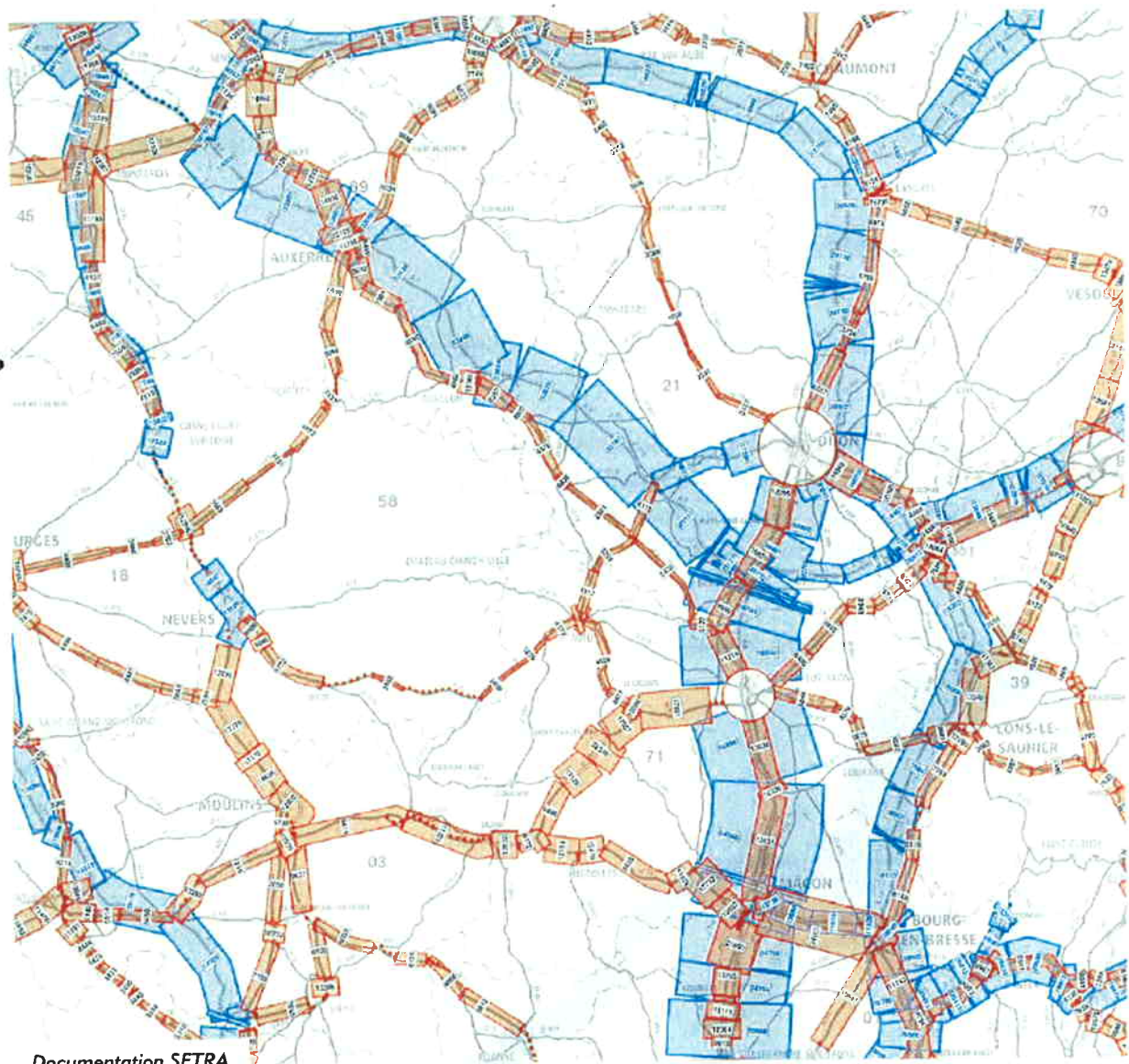
2) Transports de voyageurs

Pour le transport des voyageurs, l'automobile conserve également, et de loin, sa place dominante.

Au niveau national elle représente 70 % des voyages effectués et près de la moitié des kilomètres parcourus. Le train représente 15 % des voyages et 11 % des distances, l'avion 7 % des voyages et plus du tiers des kilomètres parcourus. Le solde des déplacements, moins de 10 % est effectué en autocar ou autres modes de transport.



Trafic sur les TER gérés par la région Bourgogne



En Bourgogne, compte tenu de la densité de l'infrastructure routière et autoroutière, l'automobile assure autour de 90 % des déplacements de voyageurs et ces déplacements progressent régulièrement chaque année.

De même que le comportement des chauffeurs routiers se modifie en désertant l'autoroute sur certains itinéraires, celui des conducteurs d'automobiles évolue lui aussi sous l'influence des systèmes de guidage par GPS. La signalisation de jalonnement routier perd de son importance et on constate une multiplication de l'utilisation des itinéraires très secondaires par des usagers à la recherche du plus court chemin.

Les opérateurs disposent d'un pouvoir stratégique important. Pour reprendre l'exemple déjà cité, sur internet trois opérateurs de recherche d'itinéraires sur quatre suggèrent de passer par Avallon (et l'autoroute A6) pour faire le trajet Dijon-Nevers et un seul par Autun.

Un autre phénomène oriente les usages : pour faire face à la demande croissante de stationnement des usagers pratiquant le covoiturage, les parkings situés au niveau des péages ont été mis en zone bleue, ce qui freine cette pratique qui devrait, au contraire être encouragée.

- Echanges nationaux et internationaux

La réalisation du TGV Rhin-Rhône va bouleverser la géographie bourguignonne. Ainsi par exemple, le trajet Dijon-Mulhouse bénéficie de **2 relations directes** avec un temps de parcours de **3 h 11**. A terme, il y aura **11 relations** et un temps de parcours ramené à **1 h**. Le temps d'accès à Belfort sera ramené à **45 mn** et celui de Besançon à **25 mn**. L'aire d'influence des trois branches du TGV représente une population totale de près de 150 millions d'européens et un marché annuel de 30 millions de voyageurs.

En 1995, une liaison directe **Dijon - Lille** a été créée assurant la desserte de **Roissy-CDG**. Elle ne bénéficie aujourd'hui que d'une relation quotidienne. Malgré les perspectives de développement du trafic aérien offertes par le projet Renaissance de l'aéroport de Dijon-Bourgogne et compte tenu de la position de la région par rapport aux grands aéroports internationaux et de la configuration du réseau TGV, les liaisons avec les plates-formes de Roissy, Saint-Exupéry et Bâle-Mulhouse sont appelées à se développer.

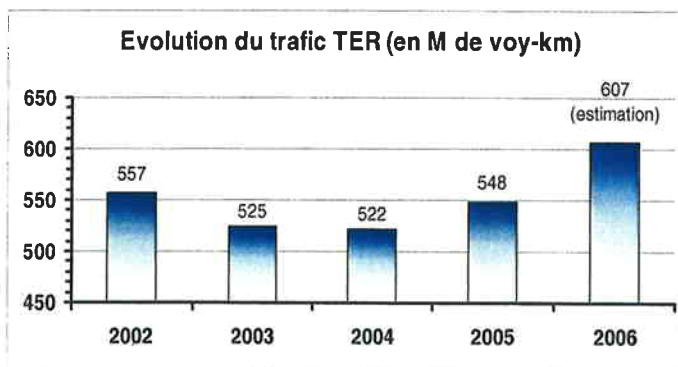
En 1996 a été mis en place une desserte Melun-Marseille desservant les gares de Sens et Laroche-Migennes. (TGV Yonne-Méditerranée).

Aussi l'effet TGV ne doit pas se limiter à la capitale régionale. Il doit irriguer l'ensemble du territoire bourguignon. Aujourd'hui 8 villes sont desservies par la grande vitesse. Cela concerne la plupart des villes de taille importante à l'exception de Nevers et Auxerre.

- Echanges régionaux

Services TER

Entre **250 et 300 trains** circulent chaque jour ainsi que 80 à 100 autocars. Cette offre est empruntée chaque jour par plus de 35 000 voyageurs.



Malgré une hausse modérée de l'offre, le trafic est resté orienté à la baisse jusqu'en 2004. Celle-ci s'est poursuivie au-delà du décrochage observé suite aux mouvements de grève intervenus au printemps 2003.

Suite à la nouvelle politique de développement et d'amélioration des TER mise en œuvre, le trafic est à nouveau en croissance depuis 2005.

Il faut également noter que rapportés à la population, les niveaux d'offre et de trafic sont très importants et placent la Bourgogne dans les **premières régions de France**. Ceci s'explique principalement par son positionnement géographique, entre les régions Ile-de-France et Rhône-Alpes qui génère d'importants flux quotidiens entre l'Yonne et l'Ile-de-France ainsi qu'entre le sud de la Saône-et-Loire et la Région Rhône-Alpes. Alors que le taux de couverture (ratio recettes / dépenses) du TER Bourgogne s'élève à environ 35 %, ce taux approche les 70 % pour les seules relations TER entre l'Yonne et Paris.

Les charges d'exploitation du réseau (devis 2006) s'élèvent à 132,5 M€ HT financées à hauteur de 50 M€ par les recettes et 82,5 M€ par la contribution régionale. Quant au matériel nécessaire au service TER, il se compose d'environ 300 voitures soit 90 rames (ou trains).

Au 31 décembre 2005, l'âge moyen du parc des TER Bourgogne s'élève à 25 ans, certains matériels ayant plus de 40 ans.

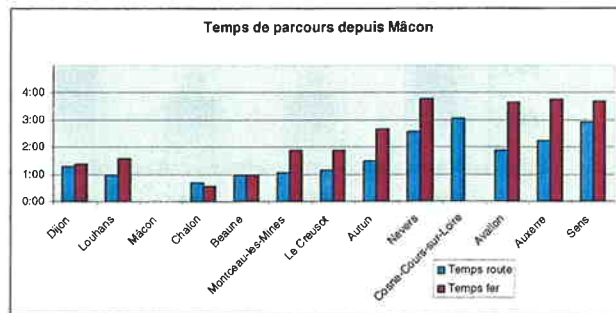
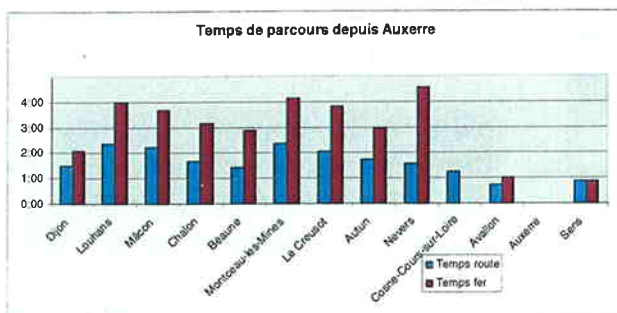
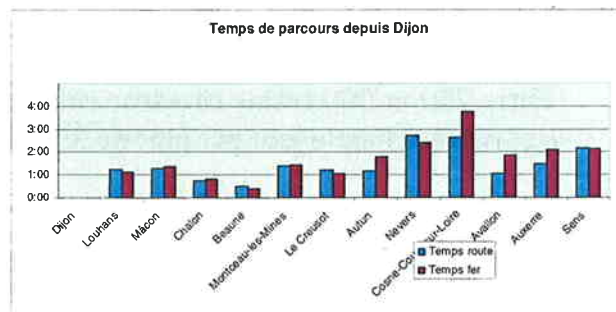
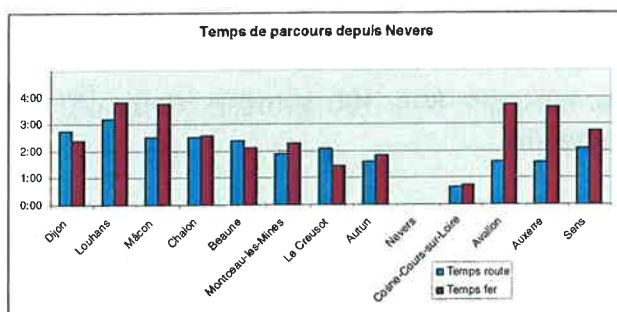
En décembre 2005 le conseil régional a voté un programme de 102 M€ pour l'achat de matériel neuf ou la rénovation au standard du neuf des matériels anciens. Avec ce programme, l'âge moyen sera ramené à 15 ans en 2010 et toutes les voitures seront neuves ou rénovées.

Réseaux routiers de voyageurs

Les quatre réseaux départementaux de transports routiers de voyageurs offrent un complément important à la desserte en transports collectifs, en particuliers dans les secteurs non desservis par le ferroviaire.

Accessibilité

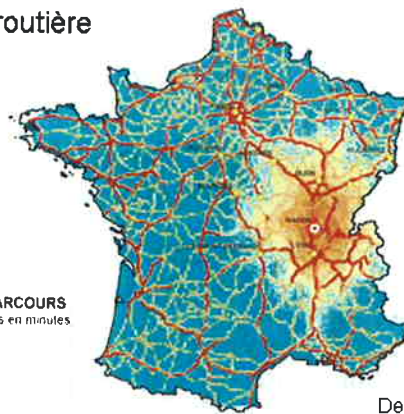
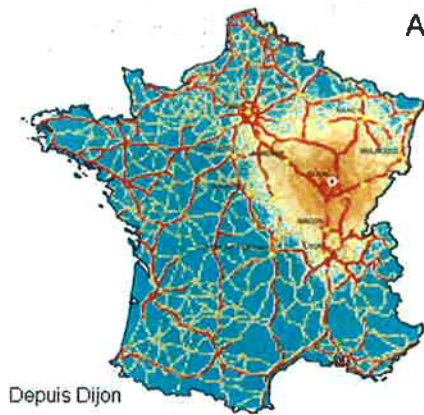
La comparaison des temps de parcours routiers et ferroviaires depuis les quatre chefs lieu de département met clairement en lumière l'inégalité de desserte au niveau régional. Les graphiques ci dessous comparent les temps de parcours routiers et ferroviaires sur un panel de treize villes bourguignonnes.



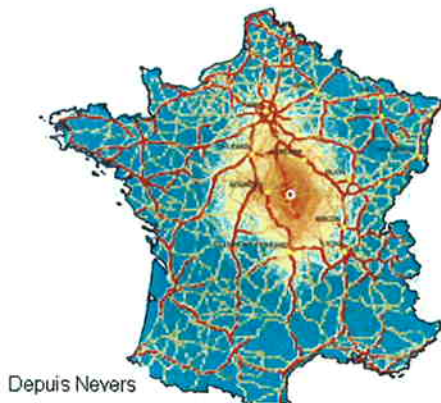
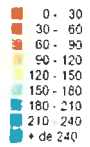
Ils mettent en évidence l'isolement dans la région de Nevers et d'Auxerre. Ce constat peut être fait malgré les améliorations des dessertes TER apportées ces dernières années sur Dijon – Nevers, Dijon – Auxerre et Auxerre - Paris.

Les cartes suivantes présentent les isochrones routiers et ferroviaires depuis les quatre préfectures régionales.

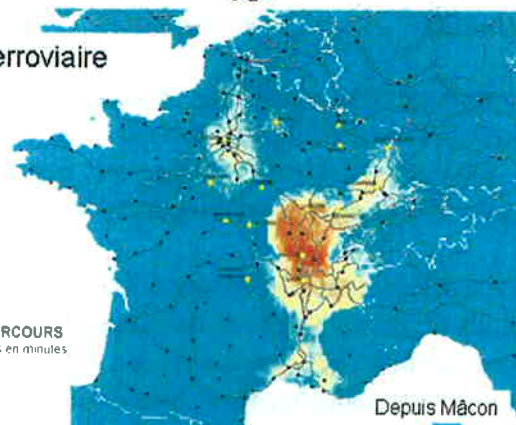
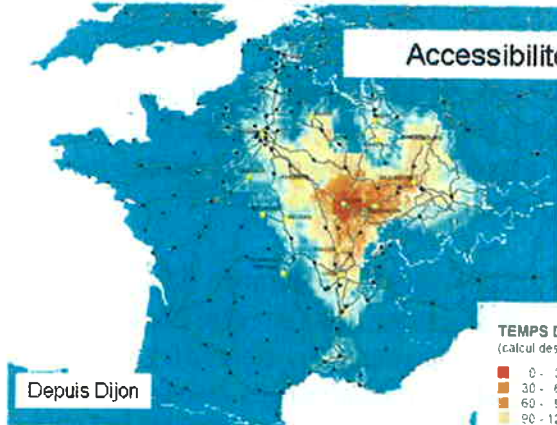
Accessibilité routière



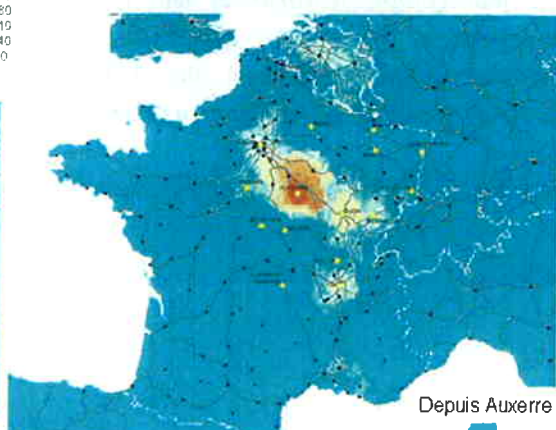
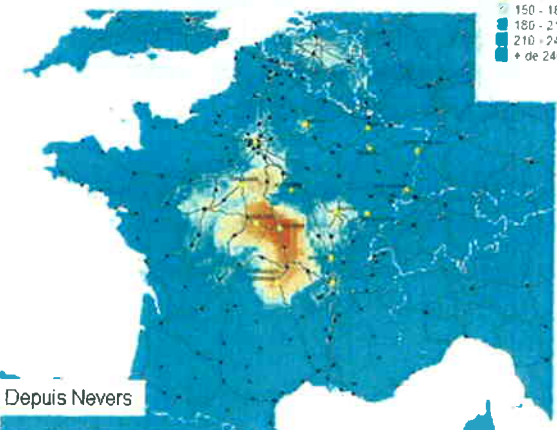
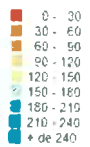
TEMPS DE PARCOURS
(calcul des temps en minutes)



Accessibilité ferroviaire



TEMPS DE PARCOURS
(calcul des temps en minutes)



Malgré la reprise du trafic TER depuis 2005 il subsiste également des nombreuses autres inadaptations du réseau :

○ Des dessertes insuffisantes

- Des bassins de population de 20 ou 30 000 habitants mal reliés à la capitale régionale : Sens, Paray/Digoin,
- Des dessertes inadaptées à l'évolution des besoins, en particulier dans le périurbain dijonnais.
- Des dessertes interrégionales de proximité insuffisantes : 1 seul aller-retour direct par exemple entre Dijon et Clermont-Ferrand, absence de relations directes entre Dijon et Tours...

○ Des dessertes complexes et peu lisibles

- des horaires complexes différents selon les jours de la semaine
- des creux de desserte importants, alors que le matériel et parfois même le personnel sont disponibles
- des politiques d'arrêts divergentes sur une même ligne et des temps de parcours disparates.

Intermodalité

Le développement de l'inter modalité apparaît aujourd'hui comme une nécessité pour améliorer l'accessibilité des territoires et la qualité de vie de ses habitants. L'inter modalité constitue également une réponse aux besoins croissants des zones périurbaines par la mise en œuvre d'une offre de transports plus complète pour ses habitants.

La loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 31 décembre 1982 a posé les principes de coopération et de **complémentarité des réseaux**. Elle précise notamment : « *La politique globale des transports de personnes et de marchandises assure le développement harmonieux et complémentaire des divers modes de transports individuels et collectifs (...). Elle favorise leur complémentarité et leur coopération, notamment dans les choix d'infrastructures, l'aménagement des lieux d'échanges et de correspondances (...). Elle encourage par la coordination de l'exploitation des réseaux, la coopération entre les opérateurs, une tarification combinée et une information multimodale des usagers* ».

Malgré une volonté fortement exprimée par l'ensemble des autorités organisatrices, les réalisations concrètes sont encore limitées, mais de nombreux projets sont en cours de montage.

○ Pôles d'échanges

Les pôles d'échanges, tout en redonnant à la gare son attractivité et sa « centralité », ont pour objectif final de limiter les effets négatifs des ruptures de charges.

Le pôle d'Auxerre a été aménagé récemment et celui de Nevers est en voie d'achèvement. D'autres projets sont à l'étude : Beaune, Chalon-sur-Saône, Dijon, Laroche – Migennes.

Toutefois certains projets ne se sont pas concrétisés après dix ans d'études. Faisant intervenir un grand nombre d'acteurs, chacun responsable sur son territoire, il est parfois difficile de faire converger leurs objectifs.

○ Coordination des horaires et des itinéraires

La coordination des itinéraires et des horaires vise à assurer une plus grande cohérence et un meilleur service du point de vue de l'utilisateur par la complémentarité des réseaux, la limitation des situations de concurrence et l'organisation des rabattements sur les modes lourds.

Les opérations qui ont vu le jour sont encore peu nombreuses en raison des difficultés techniques et institutionnelles qui freinent leur mise en place :

- Dates de changement d'horaires différentes selon les réseaux (sorties et rentrées scolaires pour les réseaux locaux et décembre et juin pour les réseaux ferrés).
- Délais contractuels d'adaptation des services locaux peu compatibles avec les pratiques d'établissement des services TER.
- Mécanismes de transferts financiers entre opérateurs lors de la mise en place de rabattements,...

Cette coordination des services est pourtant fondamentale pour l'utilisateur. Elle revêt un caractère particulièrement stratégique avec la réorganisation des services TER envisagés notamment en 2007 et 2008.

○ Tarification

Dès lors que plusieurs modes de transports sont utilisés successivement, la question de la multiplicité des opérateurs se pose à l'utilisateur : achat des titres dans différents réseaux de vente, validation des billets à chaque changement de mode, multiplicité des tarifs...

Pour pallier ces inconvénients, il peut être envisagé la création d'un système de billetterie unique valable sur plusieurs réseaux : urbain, interurbain, ferroviaire.

Dans ce domaine également, les expériences sont restées modestes et peu nombreuses (tarification trio à Nevers, abonnement duo à Mâcon...). Un abonnement TER + Divia vient également d'être mis en place à Dijon.

Toutefois, chaque autorité organisatrice a défini sa propre politique tarifaire qui s'adresse à des catégories d'usagers différentes et selon des modalités diverses ce qui rend difficile la mise en place de titres combinés.

Il est donc souhaitable de faire converger ces tarifications vers des titres simples d'utilisation avant d'étendre des titres communs. Un pas important a été franchi avec l'élaboration de la charte d'interopérabilité qui vise à ce qu'aucun système fermé de billetterie ne soit développé par un opérateur.

o Information multimodale

L'objectif poursuivi consiste à offrir aux usagers une seule et même source pour obtenir les informations relatives aux différents réseaux (horaires, correspondances, tarifs). Un guide du voyageur régional avait été publié il y a quelques années, mais cette initiative n'a pas été poursuivie. Il convient de la relancer.

Aujourd'hui cette information doit être également disponible via les moyens modernes de communication. Divers projets sont en gestation en Saône-et-Loire et en Côte-d'Or. Chacun d'entre eux doit être poursuivi tout en préservant la possibilité d'intégration ultérieure dans une centrale régionale.

Sur toutes les questions d'intermodalité, les différentes autorités organisatrices de transports, urbaines ou départementales ont émis le souhait que la région se positionne comme chef de file de sa mise en œuvre.

• Trafic aérien

L'activité de Dijon-Bourgogne, après avoir culminé à 45 000 passagers en 2002, grâce tout particulièrement à l'ouverture d'une ligne bas coût (low cost) Dijon-Londres par la compagnie Buzz, s'est réduite à moins de 10 000 passagers en 2004.

Le Schéma régional de développement touristique fait l'analyse suivante :

« L'absence de liaison aérienne Low cost pénalise la Bourgogne sur tous les marchés émetteurs qui font de l'avion un moyen de transport pour les courts séjours ainsi que pour la fréquentation des résidences secondaires acquises pour cette raison ».

Depuis la fermeture de la ligne Dijon-Londres en 2002, les séjours en Bourgogne n'ont cessés de diminuer : - 10 % en 2003 et -14% en 2004. La fréquentation des Britanniques est aujourd'hui inférieure à celle de 2001.

La forte notoriété de la Bourgogne, notamment vis-à-vis du public anglais, permet d'envisager la relance d'un trafic low cost, à l'instar d'autres plates-formes aéroportuaires françaises, comme Limoges.

Le projet Renaissance élaboré sous l'égide de la CCI, de la Région, du département de la Côte-d'Or et du Grand Dijon repose sur un réel potentiel de développement d'une activité aérienne organisée non seulement autour de services à bas coût, mais également :

- Autour des liaisons aériennes régulières :
 - o pour les déplacements d'affaires, vers Bordeaux et Toulouse dans le Sud Ouest et vers Nantes et Rennes dans l'Ouest,
 - o pour les déplacements touristiques, vers Nice, la Corse et Biarritz.
- Par le développement des vols charter tant imports qu'exports.

Les perspectives de trafic portent sur une fréquentation de 150 000 voy/an à l'horizon 2008 et plus de 250 000 à l'horizon 2013.

• **Tourisme fluvial**

Le tourisme fluvial est un produit phare, commun à toute la Bourgogne et générant des retombées économiques importantes le long de la voie d'eau.

C'est la 2^e région française pour sa flotte de bateaux habitables et pour sa fréquentation qui se situe en moyenne autour de 2 000 passages de bateaux de tourisme par an aux écluses, avec des pics de 4 000 passages par an sur la Saône en amont de Chalon-sur-Saône ou de 4 500 passages à Auxerre. C'est la première région en péniches-hôtels avec une fréquentation de 55 000 nuitées pour 25 péniches (fréquentation fortement marquée par la présence d'une clientèle américaine à plus de 80%). Le trafic de bateaux fluviaux sur le grand gabarit connaît également une progression importante.

Le réseau d'infrastructure d'accueil (ports, haltes, escales techniques) est assez complet mais il dispose de niveaux de services inégaux selon les secteurs, ce qui nuit à l'homogénéité de l'offre. Sur le plan environnemental, il est nécessaire de développer les stations de pompage des eaux usées, pratiquement inexistantes sur le réseau. Par ailleurs, dans un souci d'optimisation des moyens, une cohérence et une mutualisation des équipements doivent être recherchées entre les haltes nautiques et les haltes pour camping-cars, qui présentent les mêmes besoins et qui ont tendance à se multiplier quelquefois à proximité l'une de l'autre. Il est également nécessaire de disposer régulièrement de stations d'avitaillement en carburant de façon à faire face au développement de la plaisance privée qui assure aujourd'hui la croissance du trafic.

La valorisation du patrimoine bâti présente un enjeu important pour pallier à l'insuffisance de services ou de commerce le long de certaines sections de la voie d'eau (gîte, restauration, point d'information, épicerie...).



Par ailleurs, la superposition des cartes de la Bourgogne fluviale et des TER montre des points de convergence sur des lieux favorables à l'intermodalité.