

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

Juin 2007

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.

- Les documents de cadrage relatifs aux transports sont anciens : le Schéma régional des transports collectifs (S.R.T.C.) a été approuvé il y a plus de dix ans et Le Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT) a été adopté en janvier 2000.
- La région est devenue autorité organisatrice des T.E.R. en 2002 et la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a organisé le transfert au profit des collectivités locales d'une partie du réseau routier national et des aéroports civils de l'Etat. Elle permet également l'expérimentation ou le transfert des voies navigables à vocation touristique. Ce sont donc toutes les grandes infrastructures régionales de transports qui sont concernées par la décentralisation.
- Enfin il s'agit d'une mission qui lui a été confiée par la loi du 13 août 2004. Le nouvel article 14-1 de la loi d'orientation des transports intérieurs (L.O.T.I.) précise :
*« Le schéma régional des infrastructures et des transports constitue le volet "Infrastructures et transports" du schéma régional d'aménagement et de développement du territoire prévu à l'article 34 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat.
La région, en association avec l'Etat, dans le respect des compétences des départements, et en concertation avec les communes et leurs groupements, est chargée de son élaboration. »*

Les principales réflexions relatives au SRIT ont été menées en 2006 et ont alimenté l'élaboration des contrats de projets régional et interrégionaux. Ces derniers, adoptés avant le SRIT pour des raisons de calendrier, mettent en œuvre une partie de ses préconisations, notamment pour ce qui concerne l'amélioration de l'offre ferroviaire et le développement de l'intermodalité en matière de transport de marchandises. Il en est de même pour le plan Energie-Climat dont le volet transport est directement issu des travaux du SRIT.

Les attentes sont très fortes dans le domaine des infrastructures et des transports et les enjeux sont particulièrement importants. Répondre aux besoins de mobilité dans le respect des engagements de Kyoto, réduire la consommation énergétique et la pollution atmosphérique tout en poursuivant le désenclavement du territoire et le développement économique sont autant d'objectifs qui nécessitent une approche nouvelle et concertée.

La région a ainsi engagé, au travers de quatre groupes de travail associant ses principaux partenaires, une série de réflexions destinées à redéfinir en profondeur ses priorités et ses modalités d'action dans tous ses domaines d'intervention. Elle s'est notamment appuyée pour ce faire sur le travail de la commission n°3 « infrastructures de transport, environnement, énergies » du CESR délibéré en session plénière le 18 octobre 2006. La conférence régionale des partenaires du transport public, prévue par la loi SRU, a été consultée le 7 juin 2006 et la conférence des autorités organisatrice de transport le 20 septembre 2006.

A l'issue de cette première phase de concertation, les propositions d'action ont été finalisées et le dossier a été adressé en février 2007 à l'ensemble des collectivités et organismes concernés par le SRIT.

Cette seconde phase de concertation a permis de l'amender à nouveau et de l'enrichir.

Enfin, une évaluation environnementale a été réalisée.

Au travers de ce document, l'objectif de la Région est de définir des orientations réalistes et pragmatiques permettant de servir de référence, pour les 10/15 ans à venir, à l'action des différents décideurs régionaux, en premier lieu les autorités organisatrices des transports en Bourgogne et d'infléchir l'approche des décideurs nationaux.

En effet, malgré une position privilégiée de la Région Bourgogne en matière d'infrastructures, les dysfonctionnements se sont accrus ; la part de la route ne cesse d'augmenter, tant dans le domaine des voyageurs que dans celui du fret et l'intermodalité peine à se développer.

Au niveau des flux nationaux et européens, il s'agit d'opérer un transfert au profit des transports ferroviaires et fluviaux.

Au niveau local, il s'agit de promouvoir l'intermodalité et l'utilisation des modes doux. La composante sociale du développement durable doit tenir compte des spécificités régionales : le vieillissement de la population en milieu rural doit conduire à promouvoir la mise en place de services à la demande. Il est nécessaire également d'aborder les besoins de toutes les catégories de population touchées par les problèmes de mobilité : jeunes, demandeurs d'emploi, familles en grande difficulté..., ainsi que les personnes souffrant d'un handicap.

L'accessibilité des territoires est une condition indispensable au développement économique et de fait, les principaux enjeux du SRIT concernent l'aménagement du territoire, le développement économique ainsi que l'environnement et le développement durable.

Le SRIT est décliné en six orientations majeures et dix huit actions qui concernent principalement le développement des modes alternatifs à l'automobile : le ferroviaire (TER, Voie ferrée Centre Europe Atlantique,...), l'intermodalité (fret et voyageurs) et le transport fluvial, autant d'actions favorables au développement durable.

Pour autant le SRIT, au travers de l'aménagement des réseaux de transport et de l'organisation de leur usage, n'est pas le seul levier de régulation des transports :

- les nouvelles technologies de l'information et de la communication peuvent réduire la demande en matière de déplacement au travers du développement du télétravail et du travail collaboratif à distance, et par la mise en œuvre de nouveaux outils web permettant, par exemple de faciliter le covoiturage. Le développement de ces nouveaux usages rejoint les deux objectifs principaux du programme Bourgogne Numérique : le développement des usages d'Internet et l'amélioration de la couverture en très haut débit du territoire ;
- les politiques d'aménagement et de gestion de l'espace peuvent contribuer à réduire la demande de mobilité contrainte. Cette cohérence des politiques sera recherchée au travers de la remise en chantier du Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire dont le présent SRIT constitue le volet transports.

Enfin un dispositif de suivi de la mise en œuvre du SRIT et de ses effets sera mis en place.

Ce travail n'aurait pas été possible sans la contribution de tous les acteurs conviés à son élaboration. Que chacun soit remercié pour sa participation.

SOMMAIRE

1^{ère} partie - Diagnostic

I – Le contexte bourguignon

1) <i>Dimension économique des transports</i>	5
2) <i>Dimension aménagement du territoire</i>	8
3) <i>Dimension développement durable</i>	13

II – La cohérence des réseaux

1) <i>Réseau ferroviaire</i>	15
2) <i>Réseau routier</i>	22
3) <i>Réseau navigable</i>	25
4) <i>Plates-formes aériennes</i>	29

III – Un report modal limité 30

1) <i>Transports de marchandises</i>	31
2) <i>Transports de voyageurs</i>	37

2^e partie : orientations et actions

I – Axes stratégiques..... 48

II – Orientations et actions..... 51

III – Evaluation environnementale..... 56

3^e partie : fiches actions et suivi

I – Fiches actions..... 67

II – Suivi du SRIT 86

1^{ère} partie

Diagnostic

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.

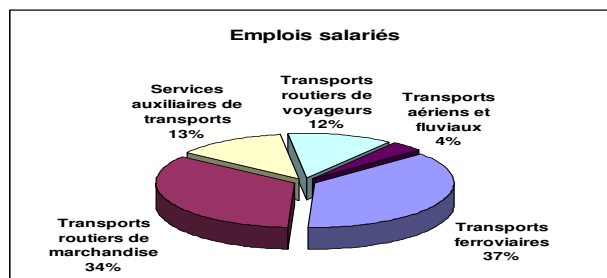
1) *Dimension économique des transports*

- 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

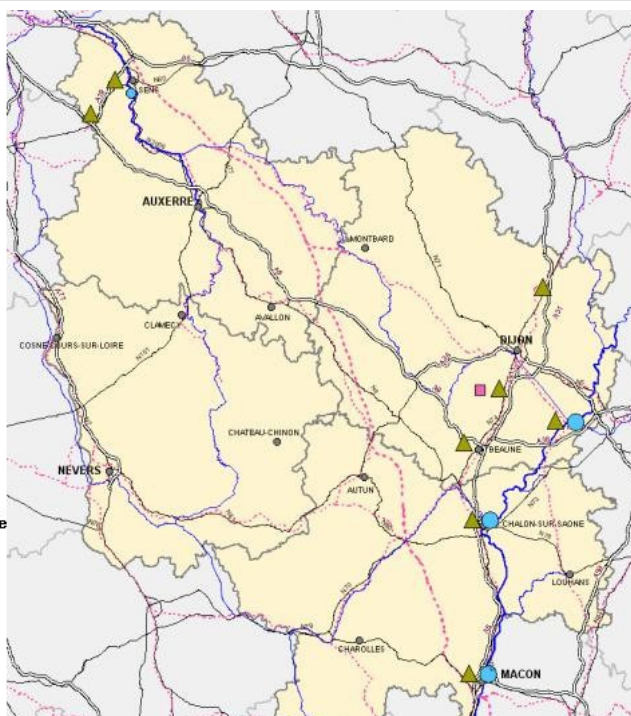
- **Un secteur créateur de richesses**

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.

Principaux sites
logistiques
en développement
ou en projet
(>10 ha)
Novembre 2005

- **Port de :**
 - Pagny
 - Chalon-sur-Saône
 - Mâcon
 - Gron (projet)
 - ▲ **Zone d'activité logistique de :**
 - Til-Châtel (projet)
 - Gevrey-Chambertin (projet)
 - Beaune
 - Pagny
 - Chalon-sur-Saône
 - Sennecey-lès-Mâcon
 - Savigny-sur-Clairis
 - **Terminal de transport combiné de**
Gevrey-Chambertin
- Autoroutes
— Routes Nationales
- - - Voie TGV
- - - Principales voies ferrées
— Voies Navigables

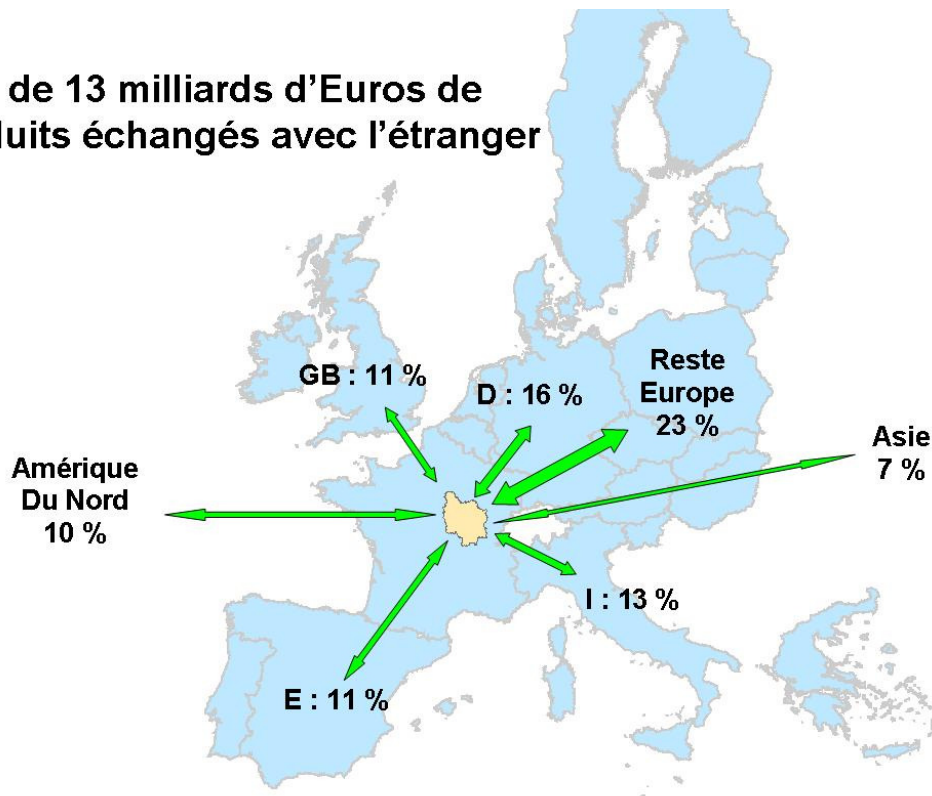


Réflexion sur un schéma de cohérence « transport et logistique » pour la Bourgogne - ACT consultants

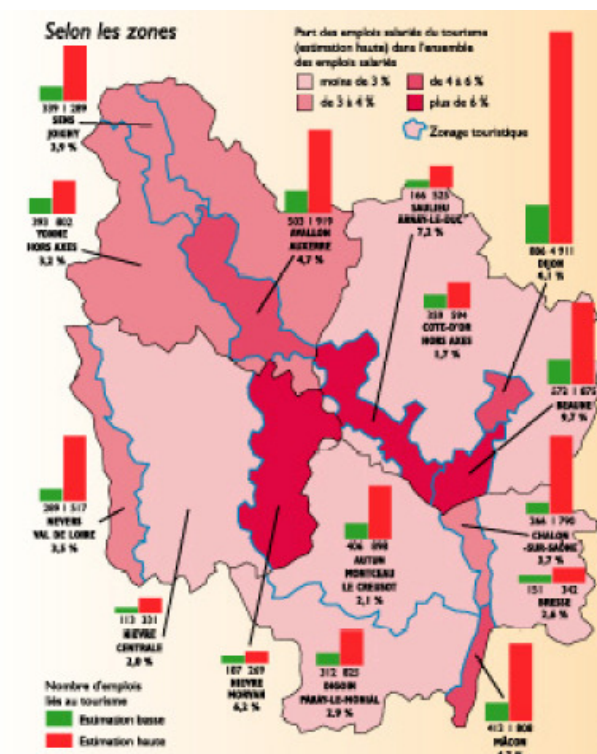
Celles-ci s'organisent et se structurent en zones d'activités, le long de l'axe A31-A6 ainsi qu'à Pagny, à l'extrémité nord de l'artère fluviale Rhône-Saône à grand gabarit. Beaune est particulièrement bien située au point de convergence routier du transit européen et national de marchandises. Cette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



Source : CRT Bourgogne
Les chiffres-clés du tourisme – juin 2005

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 sur elle un effet centrifuge** et renforcent l'attrait qu'exercent les régions voisines sur les périphéries bourguignonnes.

- 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

« **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.

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**

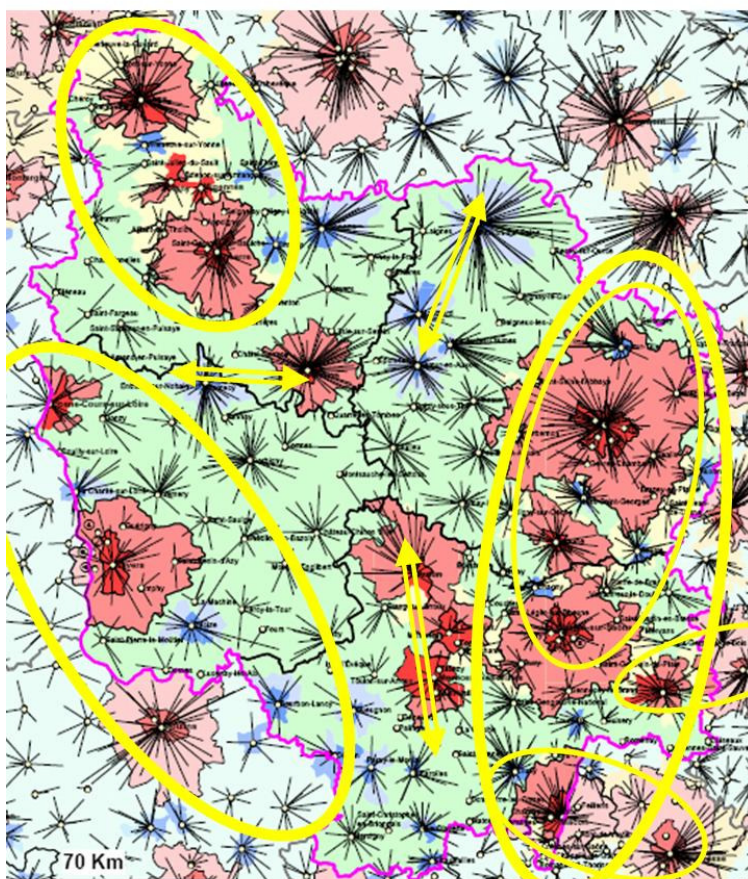
La structuration territoriale de la Région reste encore aujourd’hui fortement marquée par ses **caractéristiques géographiques**.

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.

■ Une région faiblement peuplée

Dans son numéro hors série de janvier 2006 de la revue « Bourgogne dimensions » consacrée au portrait statistique de la région, l'INSEE écrit :

« Vaste territoire au cœur de la France, la Bourgogne conserve encore un caractère rural marqué. Sa population reste stable mais vieillit. Un peu plus agricole que la moyenne nationale, la Bourgogne reste aussi une région de tradition industrielle. »

D'une superficie de 31 582 km², la Bourgogne est plus grande que la Belgique, mais sa faible densité, 51 habitants au km², la classe parmi les régions les moins peuplées d'Europe.



Avec 1,6 millions d'habitants, la Bourgogne accueille moins de 3 % de la population française. Elle fait partie des **régions à faible croissance démographique** : sa population a pratiquement stagné durant les vingt cinq dernières années.

Cette apparente stabilité cache en fait de nombreuses migrations : les principaux arrivants viennent majoritairement de l'Ile-de-France, de Rhône-Alpes, ainsi que des trois autres régions limitrophes.

Les **départs** sont surtout le fait des **jeunes** alors que les **arrivées** concernent davantage les **personnes âgées**.

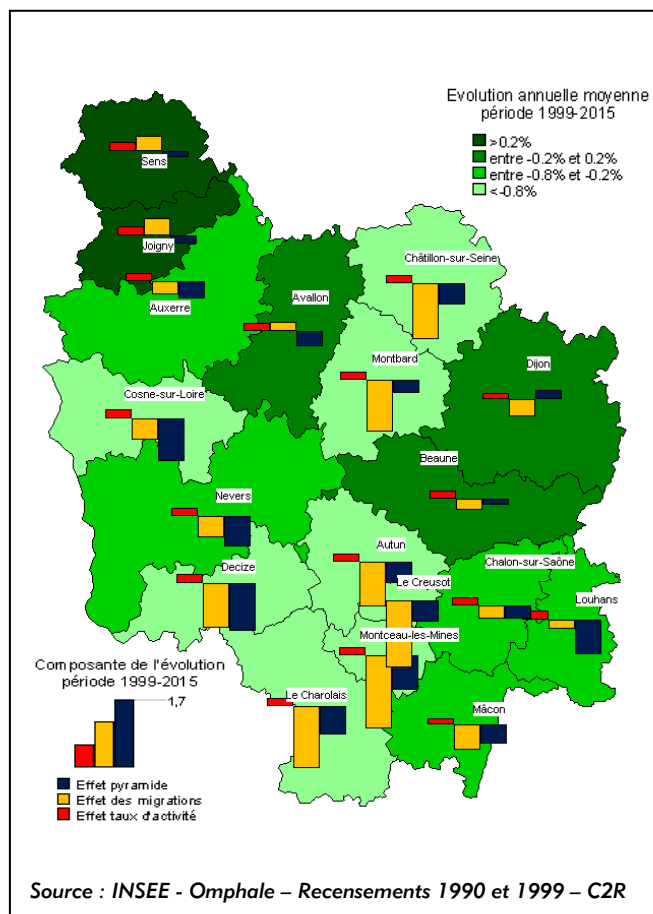
Deux départements (Côte-d'Or et Yonne) voient leur population croître alors que l'on constate l'inverse dans la Nièvre et la Saône-et-Loire.

La Bourgogne conserve un caractère rural marqué : un tiers de la population vit dans des communes appartenant à l'espace à dominante rurale, **beaucoup plus que la moyenne nationale** qui se situe à 18%. Le profil socio-économique de la Bourgogne se distingue de celui de la France par une plus grande représentation des agriculteurs et des ouvriers industriels.

La Bourgogne a vieilli au cours de la décennie 90, les moins de 20 ans représentent 23 % de la population régionale contre 25 % en France. A l'inverse, les personnes âgées sont proportionnellement plus nombreuses.

- **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 %.



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**. 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 majoritairement sur de petites entreprises agricoles, sylvicoles et industrielles ainsi que sur le commerce et l'artisanat.

Mais on trouve aussi quelques grands groupes avec des effectifs importants, dans les secteurs :

- industriels : Ugine & Alz France (sidérurgie) à Gueugnon, Michelin à Blanzay, DIM à Autun, CEA à Salives, IVECO à Bourbon-Lancy, Thomson à Genlis, Imphy Alloys (Nièvre), Faurecia (Nièvre) ;
- commerciaux : Berner (commerce de gros de fournitures et équipements industriels) dans l'Yonne, Lyreco (commerce de gros de papeterie) à Digoin ;
- agroalimentaires : Duc (volailles) dans l'Yonne, LDC Bourgogne (Saône et Loire), Senoble (Yonne).

Touchés par le déclin de l'emploi dans l'agriculture et dans l'industrie (on l'a vu encore récemment pour DIM par exemple), ces pôles traditionnels peinent à jouer encore leur rôle 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** :

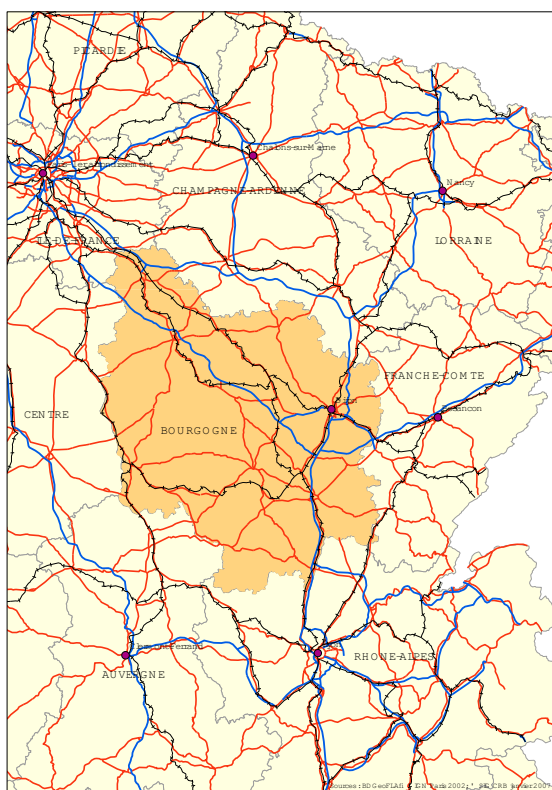
Baisse des actifs (départs des jeunes ou retraite) → baisse de l'activité → diminution du nombre d'entreprises → baisse de l'emploi et des services disponibles pour la population → départ des actifs...

- **Une coopération interrégionale insuffisante**

Dans la plupart des études et travaux de la DIACT 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 : 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, CCM, 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 interrégional.

Le réseau métropolitain Rhin Rhône associe notamment les agglomérations de Bâle, Belfort, Besançon, Dijon, Chalon, Le Creusot, Montceau-les-Mines, Montbéliard, Mulhouse et Neuchâtel.

Les coopérations sont également à développer dans le cadre des contrats de projet interrégionaux auxquels la Bourgogne participe : plans Rhône, Loire et Seine, convention Massif Central, CPER des régions Auvergne (ligne Paris-Clermont) et Franche-Comté (TGV Rhin Rhône).

Dans le domaine de la recherche, le cancérpôle Grand Est rassemble les facultés de médecine, centres hospitaliers universitaires et INSERM des régions Bourgogne, Franche-Comté, Alsace et Lorraine.

3) Dimension développement durable

- Consommation d'énergie et effet de serre

En 2000, les **transports** représentaient **29% des consommations** d'énergie en Bourgogne 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 et 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.

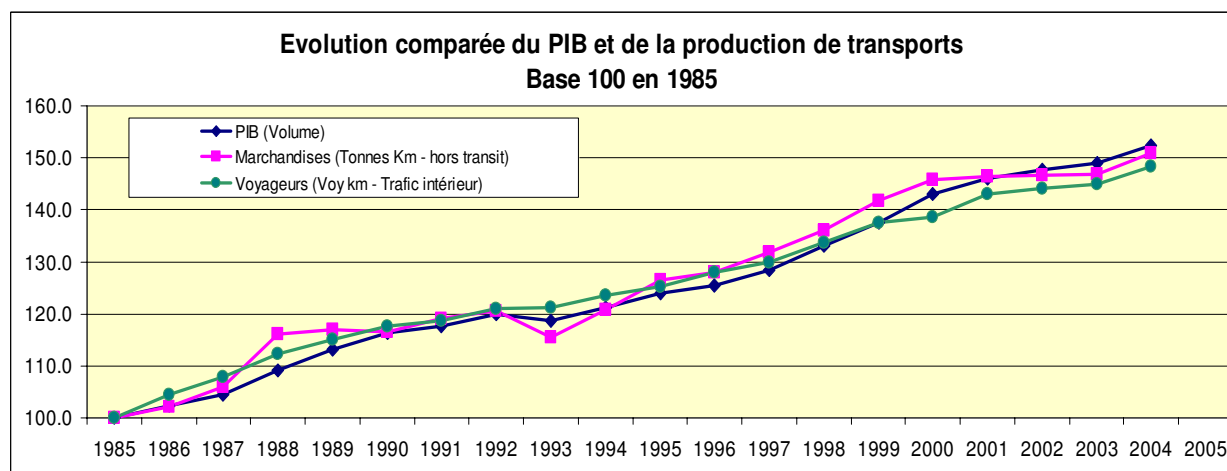
De même, à la tête de trois bassins hydrographiques importants, la Bourgogne a une responsabilité majeure dans le domaine de l'eau. **La préservation de cette ressource essentielle constitue un enjeu capital.**

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 4 700 morts. En ce qui concerne la Bourgogne :

- les jeunes dans leurs modes de déplacement les plus vulnérables (cyclomotoristes et motards) et dans leurs comportements festifs constitue l'enjeu principal ;
- plus de 50 % des accidents se produisent en agglomération.

- Un autre modèle de développement

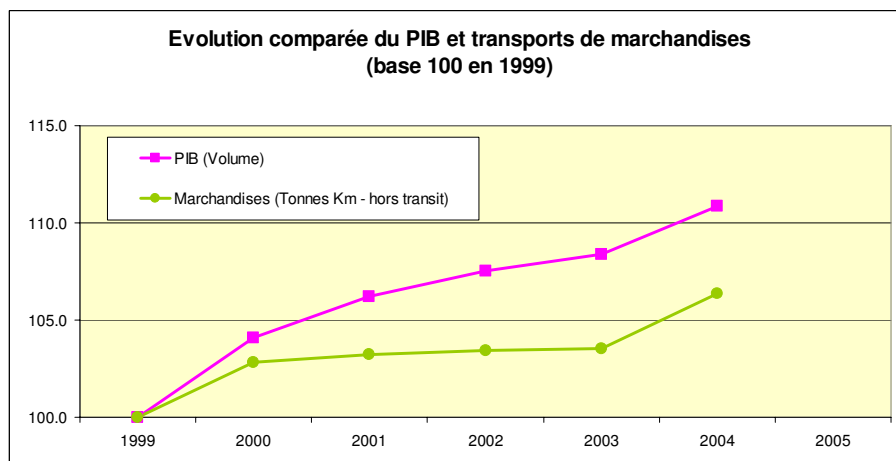
L'activité de la branche transports reste très liée au rythme de la **croissance économique**. La production de transport, tant marchandises que voyageurs, et la **valeur ajoutée**, ont **suivi une évolution similaire** au cours des vingt dernières années.



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 de Bourgogne 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.

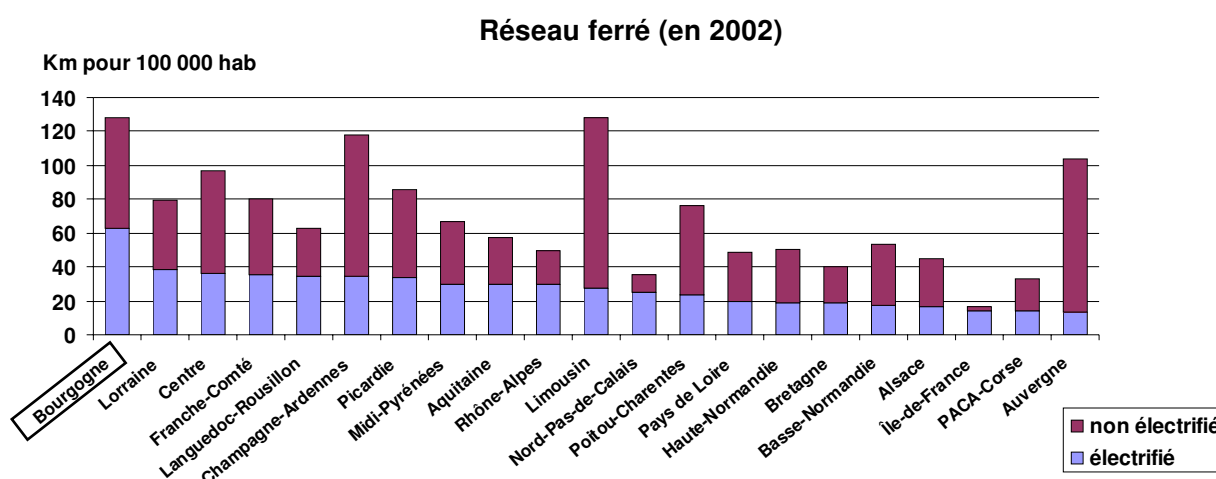
La plupart des pays se sont saisis de cette problématique de la mobilité, mais les actions envisagées sont difficiles à mettre en œuvre pour des questions de coût, de modalité pratiques et de mobilisation des autorités organisatrices de transports.

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-Aroux** 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 nécessite des investissements urgents. 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'Équipement 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 trois quarts 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 Prémary 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 (bloc automatique à permissivité restreinte) permettra 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 ainsi que sur les autres aménagements d'infrastructures permettant de combler 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 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 vient d'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. Un tel contournement devra desservir les plates-formes bourguignonnes et en particulier le site de Pagny.

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, l'insuffisance de la qualité de service et l'évolution défavorable du marché 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.

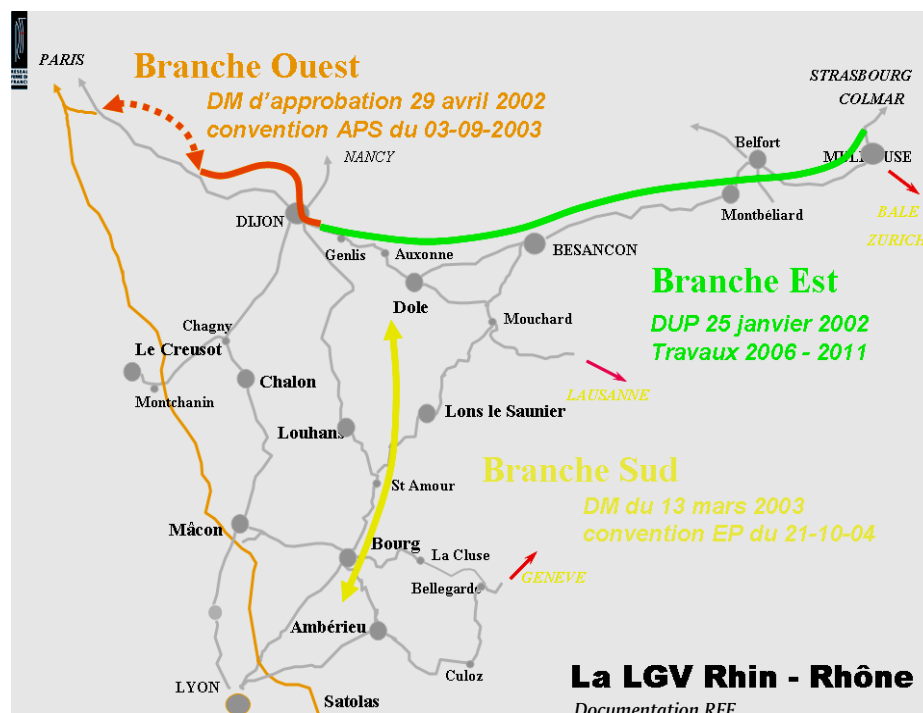
Le port du Havre, qui, après la fermeture du site a transféré son trafic sur route, est prêt à redémarrer une activité ferroviaire.

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

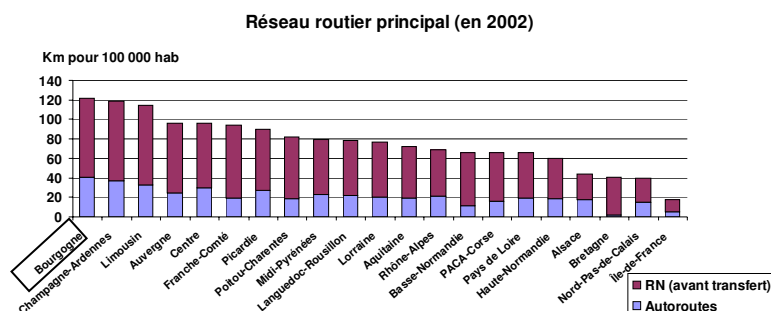
Entre les deux branches précédentes et l'agglomération lyonnaise (Part Dieu et Saint-Exupéry).

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.

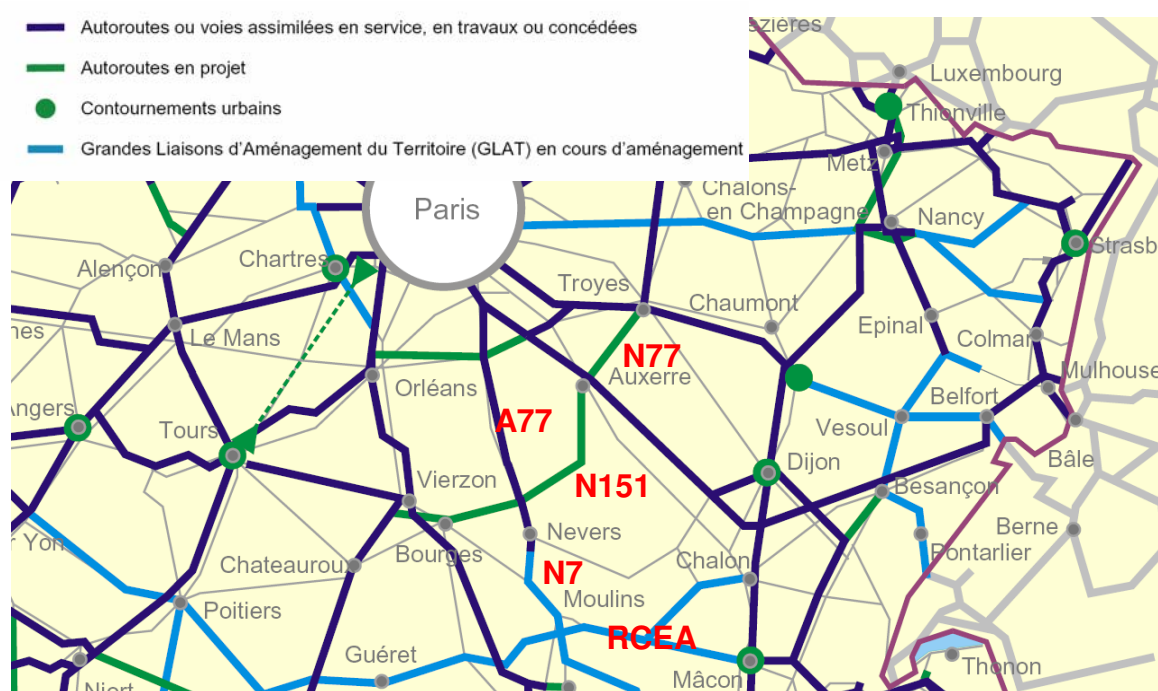
Dans le Nord de la Bourgogne, A5 et A19, dont la section Artenay - Courtenay est en cours de réalisation, complètent les liaisons avec le bassin parisien ainsi que le maillage du réseau.

Celui-ci, bien que dense, comporte encore plusieurs insuffisances :

- à l'Est de la Bourgogne, l'A77 a été réalisée avec des caractéristiques non homogènes et son aménagement s'interrompt au sud de Nevers ;

- de même, les **liaisons interbassins restent à aménager** : la RCEA entre le Val de Loire et le Val de Saône et la RN 151 entre Auxerre et le Val de Loire.

La desserte du territoire reste inégale en particulier par **déficit de liaisons transversales**.



Documentation Diact

- RCEA

Les à-coups successifs constatés dans la mise en place des financements de ce projet conduisent à s'interroger sur son rythme de réalisation et ne permettent pas de fixer une échéance de mise en service.

Cette situation est d'autant plus préoccupante que dans le même temps, la densité de circulation s'amplifie et que la gravité des accidents est supérieure à la moyenne.

Une étude de faisabilité du recours à la concession pour achever l'aménagement de la RCEA est en cours. Compte tenu de son achèvement prochain et de son importance pour les échanges économiques locaux, la section Chalon - RD 60 (au sud de Montceau), ne peut pas être incluse dans une éventuelle concession. Enfin, les solutions alternatives (PPP, péage PL uniquement, gratuité des échanges locaux...) doivent être explorées avant toute décision.

- **Axe RN 77 - RN 151 (Troyes-Auxerre-Bourges)**

Cet axe, dont l'aménagement en voie autoroutière a été inscrit sur la carte des infrastructures routières à l'horizon 2025 par le Ciadt du 18 décembre 2003, assure diverses fonctions.

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 l'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 global, 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 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 l'A6 entre Pouilly-en-Auxois et Avallon plutôt que les itinéraires par Autun ou Luzay. 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 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 majorité des trafics d'échanges 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 rocade 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 délestées de leur trafic 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 locales 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 chacun au cours du CPER 2000-2006). 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.

L'Yonne aval, à partir de Villeneuve sur Yonne, possède une activité notable en matière de transport de marchandises (trafic annuel de l'ordre de 300 000 tonnes). Ce trafic fluvial concerne essentiellement des minéraux brut et matériaux de construction, les céréales ne représentant que 15% du tonnage. La quasi-totalité des tonnages sont transportés vers l'aval, le département de l'Yonne est par excellence une zone d'expédition, à destination du marché francilien.

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. Ces actions sont au cœur du pôle d'excellence rural développé par le Conseil général de l'Yonne. Elles nécessitent une mobilisation forte des acteurs locaux pour mettre en place une demande de transport massifiée et pérenne.

La première phase du projet de plate-forme de conteneurs est engagée sur le site de **Gron**, au sud de Sens. Il s'agit de la construction de 8000 m² de plate-forme permettant 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 interbassin 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 décentralisable

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 interrégionaux 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 58 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'assure, 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 d'alimentation 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 mouillage (hauteur d'eau dans le chenal permettant la navigation) 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 2005)	Mouvements commerciaux	Trafic passagers
Auxerre-Branches	639	3175
Chalon-Champforgeuil	125	563
Dijon-Bourgogne	722	9749
Mâcon-Charnay	61	247
Nevers-Fourchambault	1041	2586
Saint-Yan	66	726

Aucune n'assure de trafic de fret. En 2007 une ligne régulière avec un aller-retour hebdomadaire à l'ouverture puis 2 allers-retours a été mise en place entre Nevers et Dijon à l'initiative de la CCI de la Nièvre.

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.

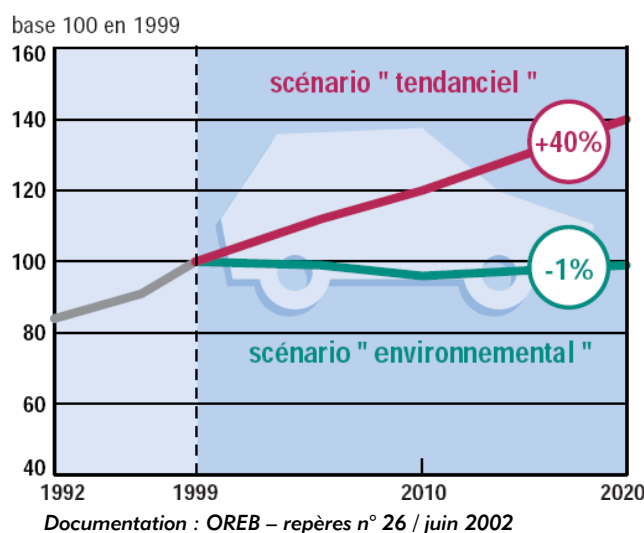
La relative **proximité des grands hubs** nationaux que sont Roissy - Charles de Gaulle et Lyon Saint-Exupéry, accessibles assez facilement par le train ou par la route a longtemps contenu la nécessité de développer une plate-forme aéroportuaire de taille régionale. Il en est résulté l'arrêt des dessertes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



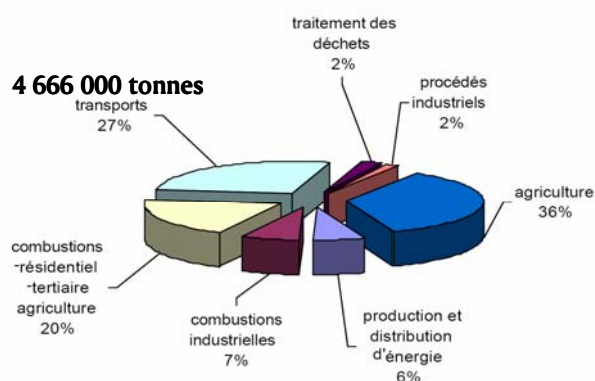
Le scénario « tendanciel » prolonge les tendances observées avant 1999. Il se situe dans un contexte antérieur aux engagements pris à Kyoto en décembre 1997 pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

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

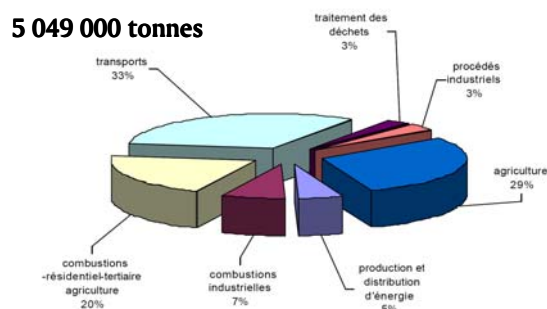
- une fiscalité plus forte des carburants ;
- un encadrement plus strict des comportements (respect des limitations de vitesse, des règles de travail des chauffeurs routiers) ;
- un coût du transport routier de marchandises plus élevé (hausse de la fiscalité et meilleure application de la réglementation) ;
- 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 de 2000 (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 **progresses 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 stock. On aboutit à un flux ininterrompu de véritables « stocks roulants » avec des **impacts considérables sur l'environnement et la vie des populations**.

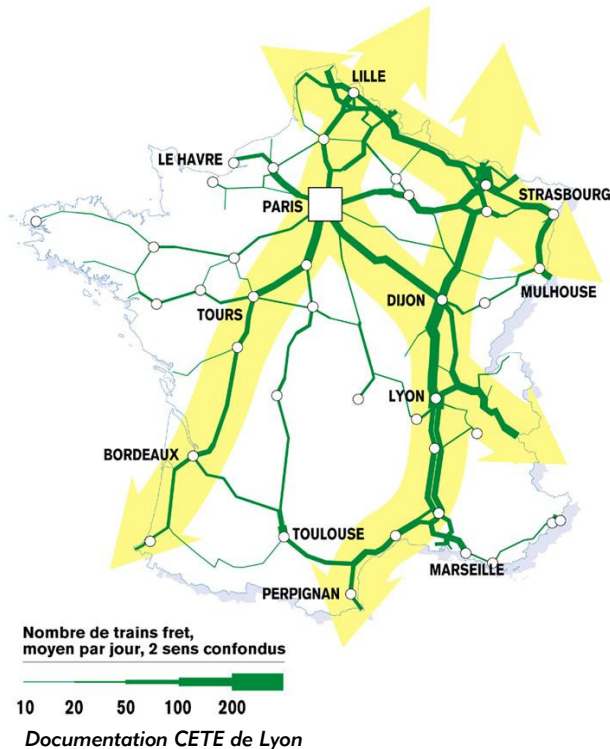
Loin de réduire ces effets, la hausse du coût des carburants conduit les transporteurs à utiliser le **péage routier** comme « **variable d'ajustement** » de leurs coûts ce qui se traduit par une désaffection grandissante des itinéraires autoroutiers au détriment des réseaux locaux. Il en est ainsi de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

- 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.

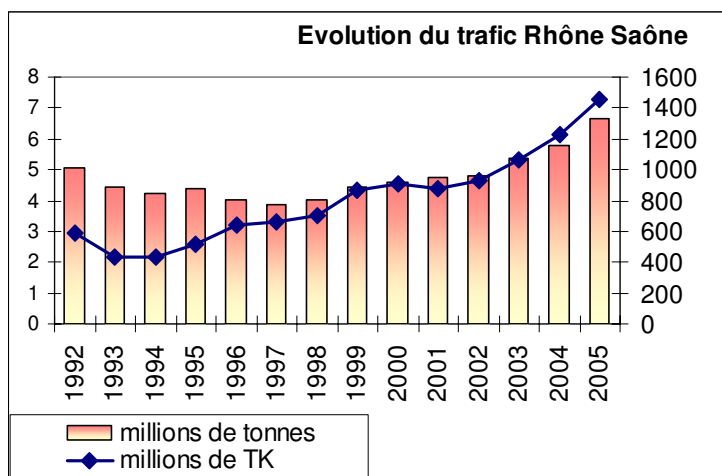
Cette réorganisation, qui vise à réduire les coûts d'au moins 20% et à rééquilibrer les flux entre le Sud et le Nord, s'est accompagnée par la non reconduction des contrats de sous-traitance.

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) a réalisé, 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.

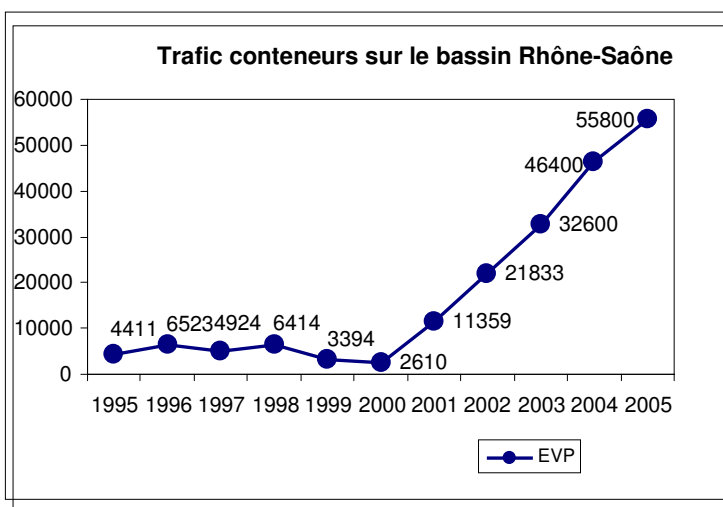


Sur l'ensemble du bassin Rhône-Saône, le trafic fluvial atteint 7 millions de tonnes dont 80% s'acheminent en direction de Fos/mer.

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...

Sur l'Yonne, le transport de marchandises pourrait connaître un développement significatif :

- les besoins en matériaux du BTP de la région parisienne auxquels s'ajoutent une baisse de la production dans les zones proches de Paris, amènent les carriers à privilégier des lieux de production plus lointains et des systèmes de regroupement et de tri, bord à voie d'eau ;
- le projet d'une plate-forme multimodale à Gron est de nature à fidéliser un trafic significatif, mettant en relation sous et sur interland avec Paris, Rouen et le Havre ;
- les filières céréalières, très actives dans l'Yonne souhaitent faire appel d'avantage à la voie d'eau.

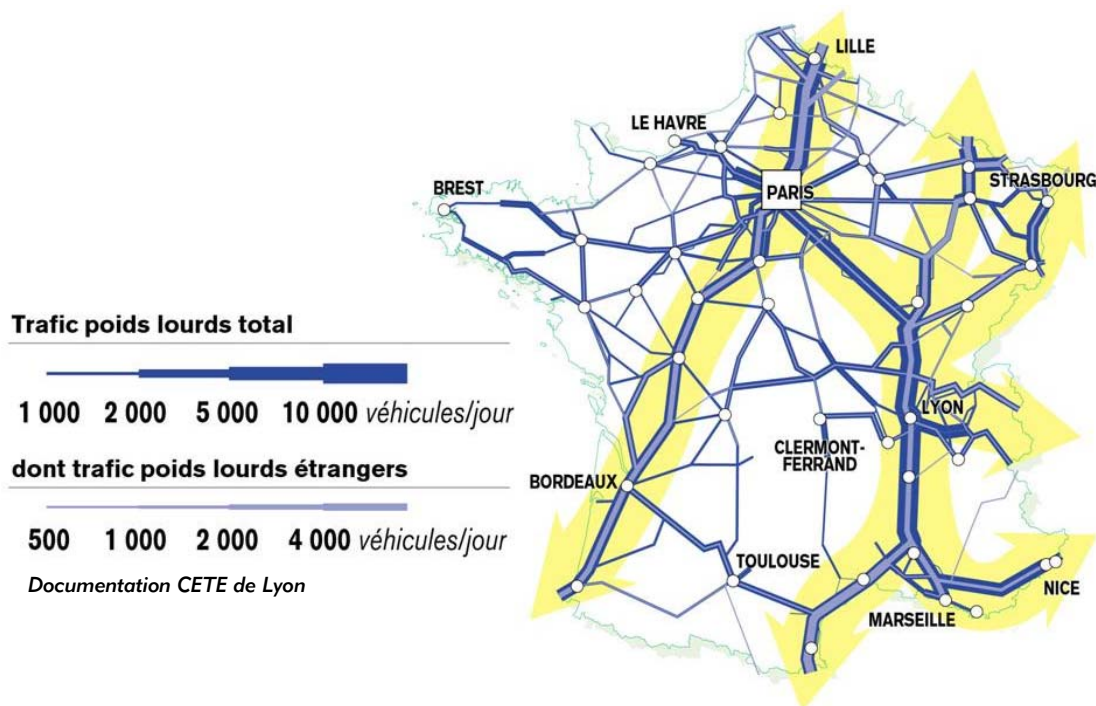
Certaines sections des canaux Freycinet (canal entre Champagne et Bourgogne, extrémités du canal de Bourgogne, canal du Centre...) conservent des potentialités en matière de transport fluvial. Toutefois la cale disponible est vétuste et ne permet pas de développer son exploitation dans les conditions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

Le projet **Freycinet 21** consiste en la réalisation de nouvelles unités fluviales (barges automotrices) de taille Freycinet qui peuvent former des convois sur le grand gabarit... 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 l'autoroute 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'Ile-de-France d'une part, et selon un axe Est Ouest d'autre part.

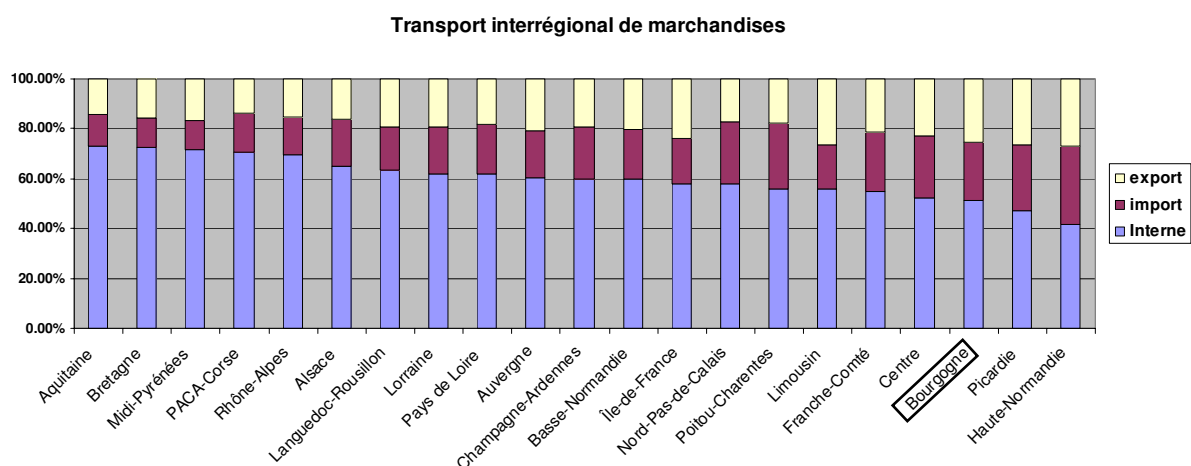
Sur les liaisons Est Ouest, il convient de noter qu'il n'existe pas d'axe performant alternatif à la route.



- **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 :

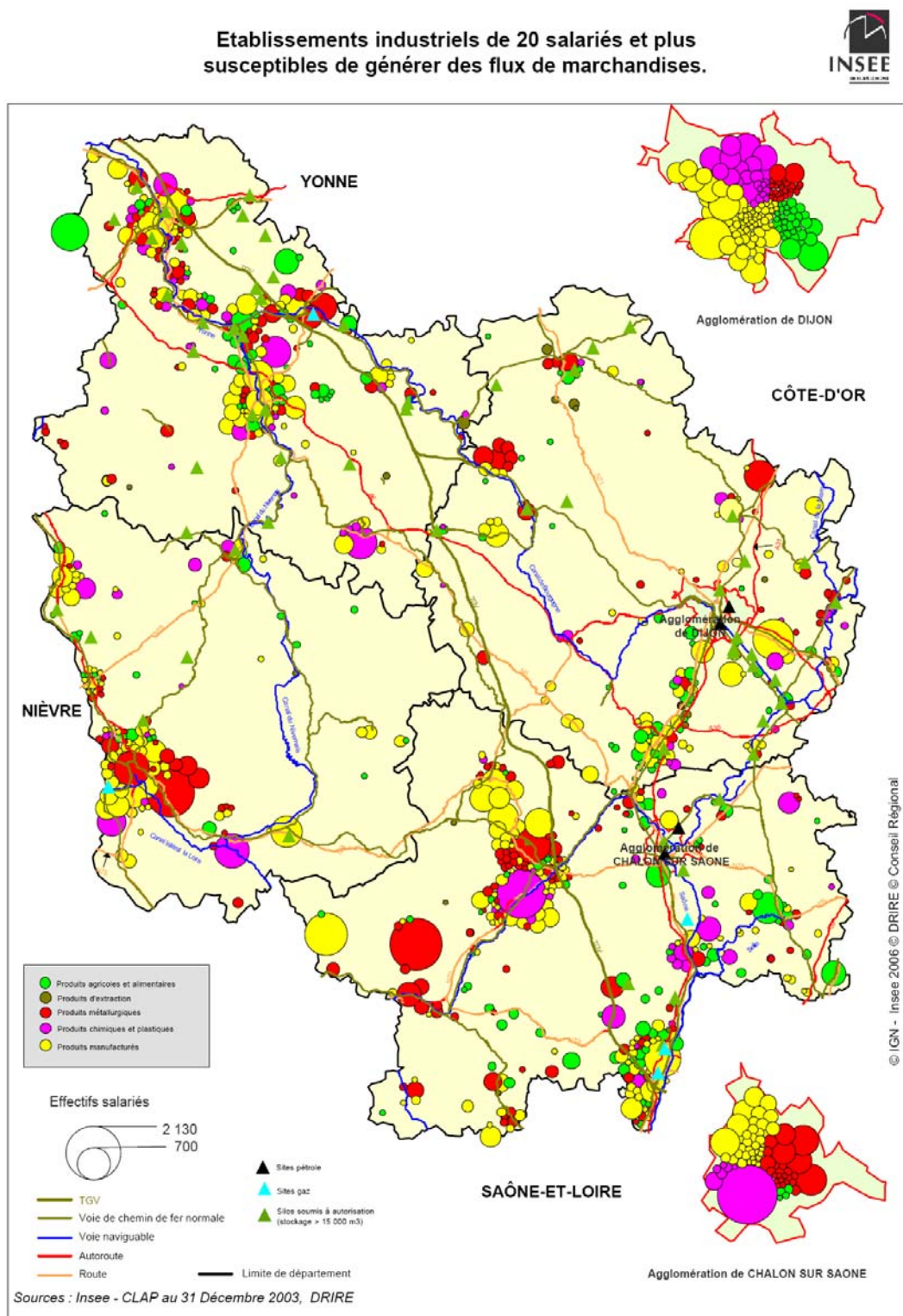


Ce constat éclaire les potentialités de la Bourgogne en matière de développement de la logistique.

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.

Des **disponibilités foncières importantes et un coût relativement bas** par rapport aux grandes régions facilitent l'implantation de ces activités demandeuses d'espace : E.D. à Mâcon, Renault à Sens, BSN Glasspack à Chagny, BUT à Pagny ou ANSSEMS à Vauzelles se sont ainsi récemment installés, et 1 million de m² de bâtiments logistiques est actuellement en projet ou en cours de réalisation.

Les transporteurs souhaitent la mise en place d'une meilleure signalisation des zones d'activités avec plus d'utilisation de pictogrammes compréhensibles par les étrangers.

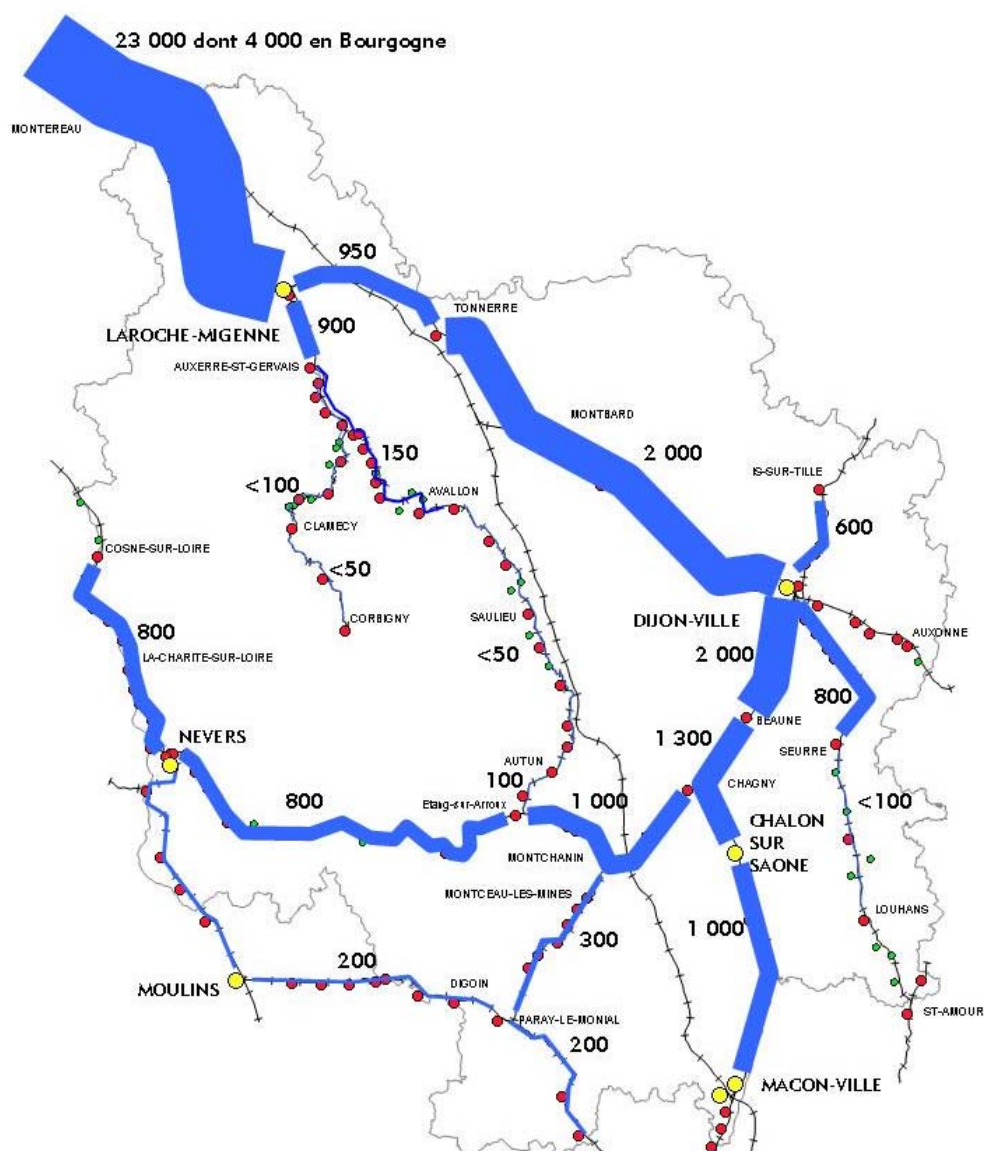


Parmi l'ensemble des plates-formes, certaines bénéficient d'une situation privilégiée vis-à-vis de leur potentialité de développement et de leur capacité à mettre en œuvre l'intermodalité, en particulier trimodale. Ces sites sont rares et leur foncier, cher à aménager, doit être protégé et ne pas être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

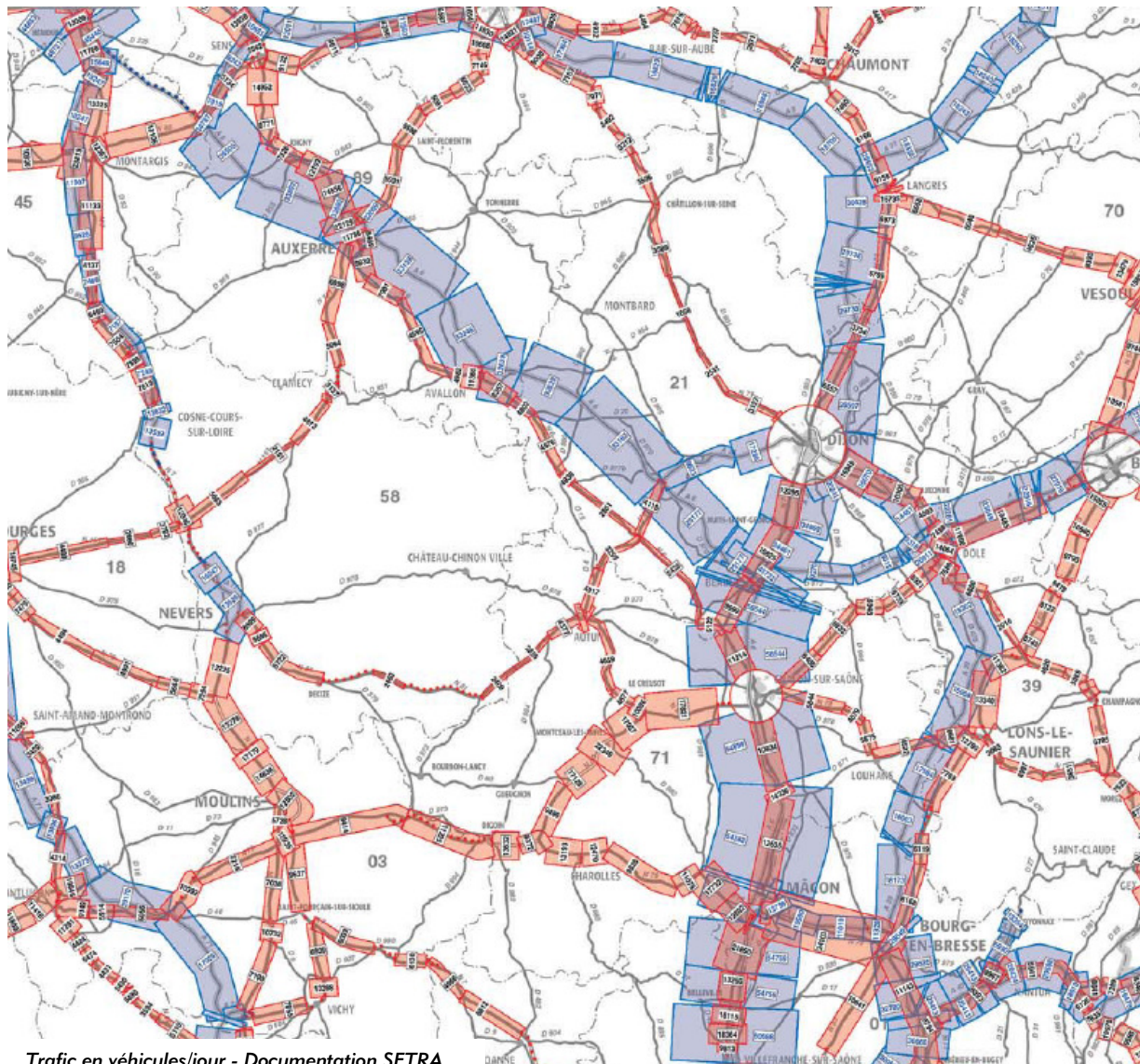
2) Transports de voyageurs

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 voyageurs/jour)



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).

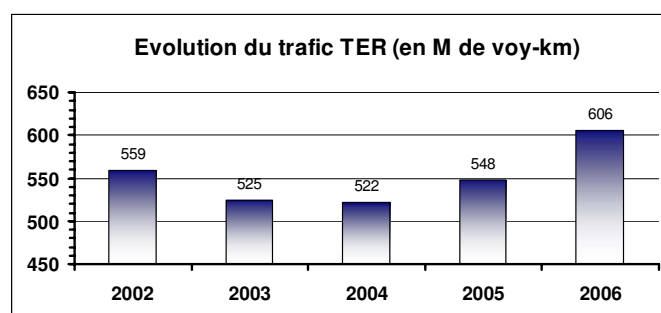
Aussi l'**effet TGV** ne doit pas se limiter à la capitale régionale. Il doit irriguer l'ensemble du territoire bourguignon. Aujourd'hui 8 villes sont desservies par la grande vitesse. Cela concerne la plupart des villes de taille importante à l'exception de Nevers et Auxerre.

- **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 mise en œuvre de la nouvelle politique de développement et d'amélioration des TER, **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.

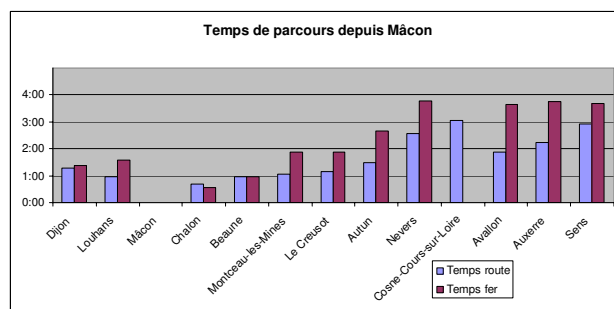
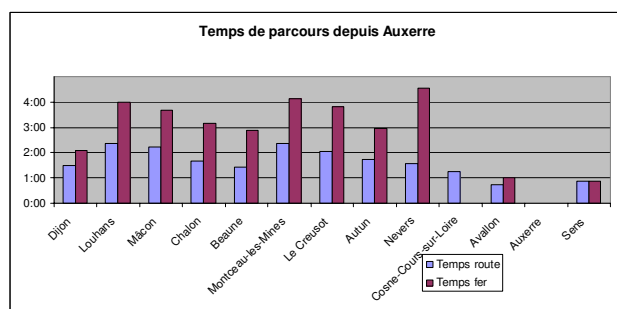
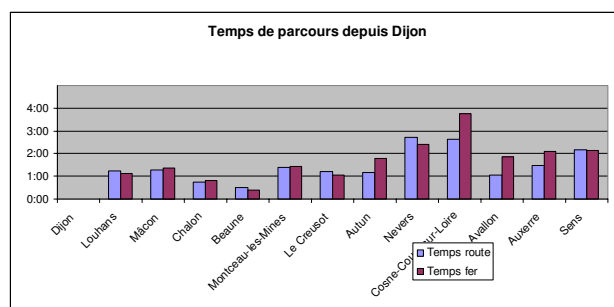
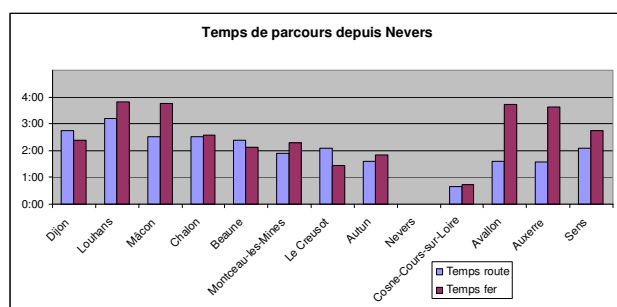
En **décembre 2005** le conseil régional a voté un programme de **102 M€** pour l'achat de matériel neuf ou la rénovation au standard du neuf des matériels anciens. Avec ce programme, l'âge moyen sera ramené à **15 ans** en 2010 et toutes les voitures seront **neuves ou rénovées**.

Réseaux routiers de voyageurs

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

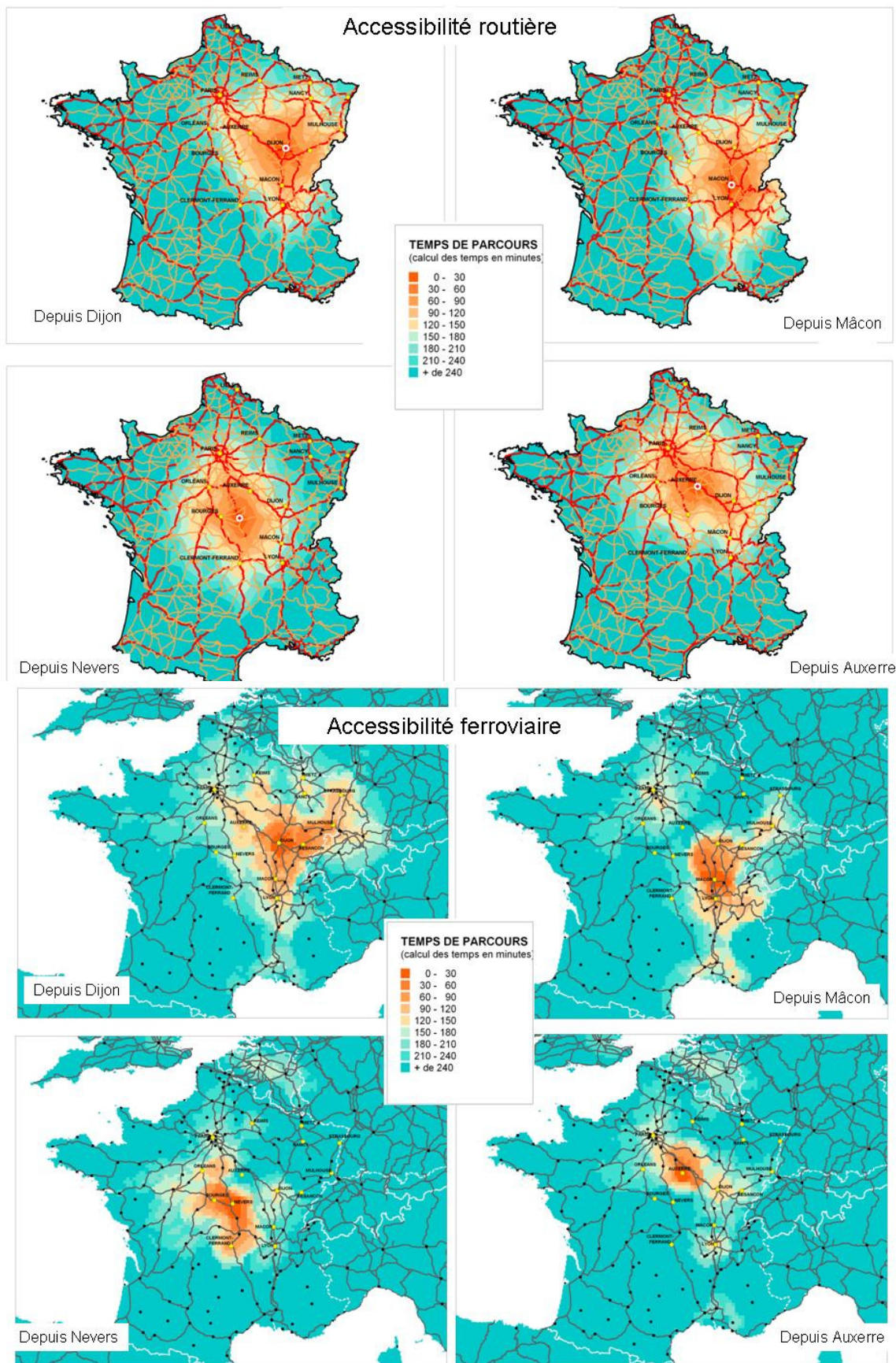
Accessibilité

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.



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'intermodalité apparaît aujourd'hui comme une nécessité pour améliorer l'accessibilité des territoires et la qualité de vie de ses habitants. L'intermodalité 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'utilisateurs 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.

○ 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 cessé 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 :
 - pour les déplacements d'affaires, vers Bordeaux et Toulouse dans le Sud Ouest et vers Nantes et Rennes dans l'Ouest ;
 - 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 voyageurs/an à l'horizon 2008 et plus de 250 000 à l'horizon 2013.

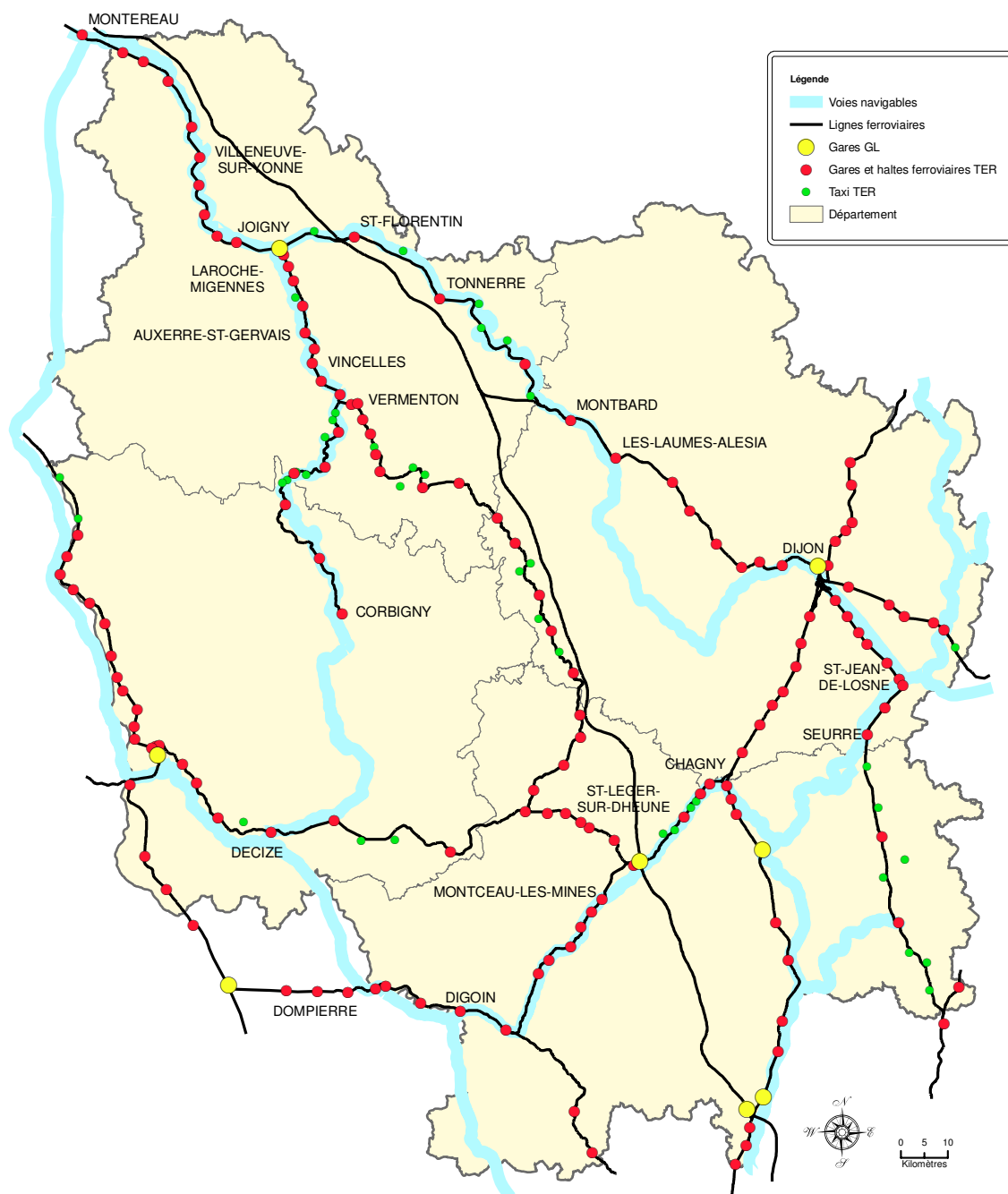
- **Tourisme fluvial**

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.

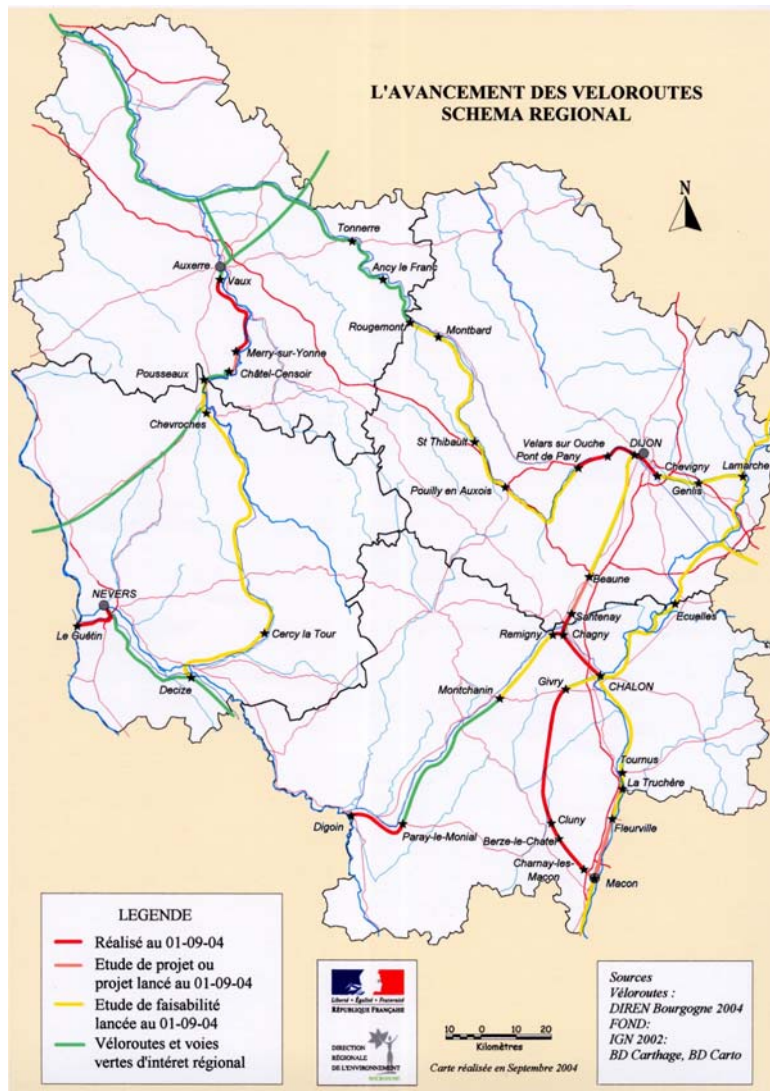
Le réseau d'infrastructure d'accueil (ports, haltes, escales techniques) est assez complet mais il dispose de niveaux de services inégaux selon les secteurs, ce qui nuit à l'homogénéité de l'offre. Sur le plan environnemental, il est nécessaire de développer les stations de pompage des eaux usées, pratiquement 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 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'inter modalité.

La Bourgogne étant considérée comme une destination de courts séjours, l'objectif de développement est d'accroître leur fréquence plus que leur durée, ce qui conduit à promouvoir un tourisme itinérant ainsi que la diversification des usages.



L'aménagement des véloroutes présente l'avantage d'être tourné vers une pratique en fort développement et de permettre un renouvellement de la fréquentation en s'adressant aux différentes générations et à toutes les catégories sociales.

Toutefois, des aménagements complémentaires sont indispensables pour répondre aux attentes des usagers des véloroutes : réalisation de boucles locales, aménagements d'aires de repos, amélioration de l'accessibilité des gares, des possibilités d'embarquement dans les trains, et des services en gare (services de location de vélos, d'entretien...).

La réalisation des travaux d'aménagement des véloroutes ou de réhabilitation des berges constitue une opportunité pour mettre en place l'infrastructure (fourreaux) permettant le

déploiement des nouvelles technologies de communication (UMTS ou Wimax).

L'information des touristes sur les services, commerces et sites présents le long de la voie d'eau a toujours été un point faible, notamment vis-à-vis de la fiabilité et de l'exactitude des renseignements donnés. Des solutions novatrices, vecteurs d'une image moderne et dynamique de la Bourgogne, sont à examiner pour à la fois améliorer les conditions de séjour de tous les touristes (voie d'eau, véloroute, randonneurs), et permettre la modernisation des méthodes d'exploitation (télésurveillance des ouvrages par exemple).

• Modes doux

Le développement des modes doux (deux roues, piétons...) ne concerne pas que les berges des canaux. Bien que n'étant pas une priorité du SRIT, qui s'intéresse principalement aux grandes infrastructures, ces derniers doivent être pris en compte et encouragés systématiquement. Ainsi par exemple, lors de l'aménagement des gares et pôles d'échanges, la prise en compte des cheminements ne doit pas se limiter aux emprises ferroviaires, mais être envisagée de manière globale, en lien avec le tissu urbain avoisinant.

2^e partie

Orientations et actions

I – Axes stratégiques

Le diagnostic réalisé éclaire les trois logiques à l'œuvre dans le domaine des transports : le développement durable, l'aménagement du territoire et le développement économique. Le SRIT, dans une vision globale de ces enjeux sera conduit en permanence à rechercher le meilleur compromis entre ces logiques.

Ce diagnostic qui met en évidence les forces et les faiblesses de la Bourgogne dans le domaine des transports, peut être synthétisé autour de six constats principaux qui conduisent à six axes stratégiques d'organisation des actions du SRIT.

Un développement durable des transports en Bourgogne

Notre société s'est organisée autour d'un développement quasi exclusif de l'automobile, avec plusieurs conséquences majeures :

- une difficulté croissante pour certaines parties de la population (jeunes, personnes à mobilité réduite...) pour accéder aux services essentiels et à une partie des activités sociales ;
- une augmentation importante des coûts de déplacement ;
- une consommation croissante d'énergie ;
- la multiplication des nuisances supportées par les populations riveraines des grandes voies de circulation.

1^{er} constat

L'organisation de l'offre de service (c'est le cas notamment pour la géographie d'accès aux soins) tend à évoluer au profit d'un regroupement de plus en plus net dans les nœuds du réseau urbain que sont les agglomérations, les villes petites et moyennes et les bourgs-centres. Cette situation, liée entre autre à des questions de démographie et d'aspiration « sociétale » des professionnels concernés, génère un éloignement progressif des centres de service pour une partie de la population rurale, voire urbaine, handicapée par l'impossibilité d'un transport automobile autonome.

Or le maintien de la cohésion sociale repose sur la mise en application effective du droit au transport tel que défini par l'article 1^{er} de la loi d'orientation des transports intérieurs du 31 décembre 1982.

→ Premier axe stratégique : **améliorer le cadre de vie et l'épanouissement des êtres humains en favorisant le développement des transports publics.**

2^e constat

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 œuvre 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.

→ Deuxième axe stratégique : **réduire la consommation énergétique et la pollution atmosphérique par le développement des modes alternatifs à la route.**

3^e constat

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.

→ Troisième axe stratégique : **répondre à la demande de mobilité dans le respect des engagements de Kyoto.**

Une politique des transports favorable au développement économique

4^e constat

La position de la Bourgogne au carrefour de grandes infrastructures de transports et entre de grandes régions économiques (Ile-de-France, Rhône-Alpes), 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 le patrimoine remarquable et la renommée de la région.

→ Quatrième axe stratégique : **valoriser les atouts de la Bourgogne et favoriser l'accueil d'entreprises**

Un désenclavement des espaces internes à la Bourgogne et une meilleure ouverture interrégionale et sur l'international

5^e constat

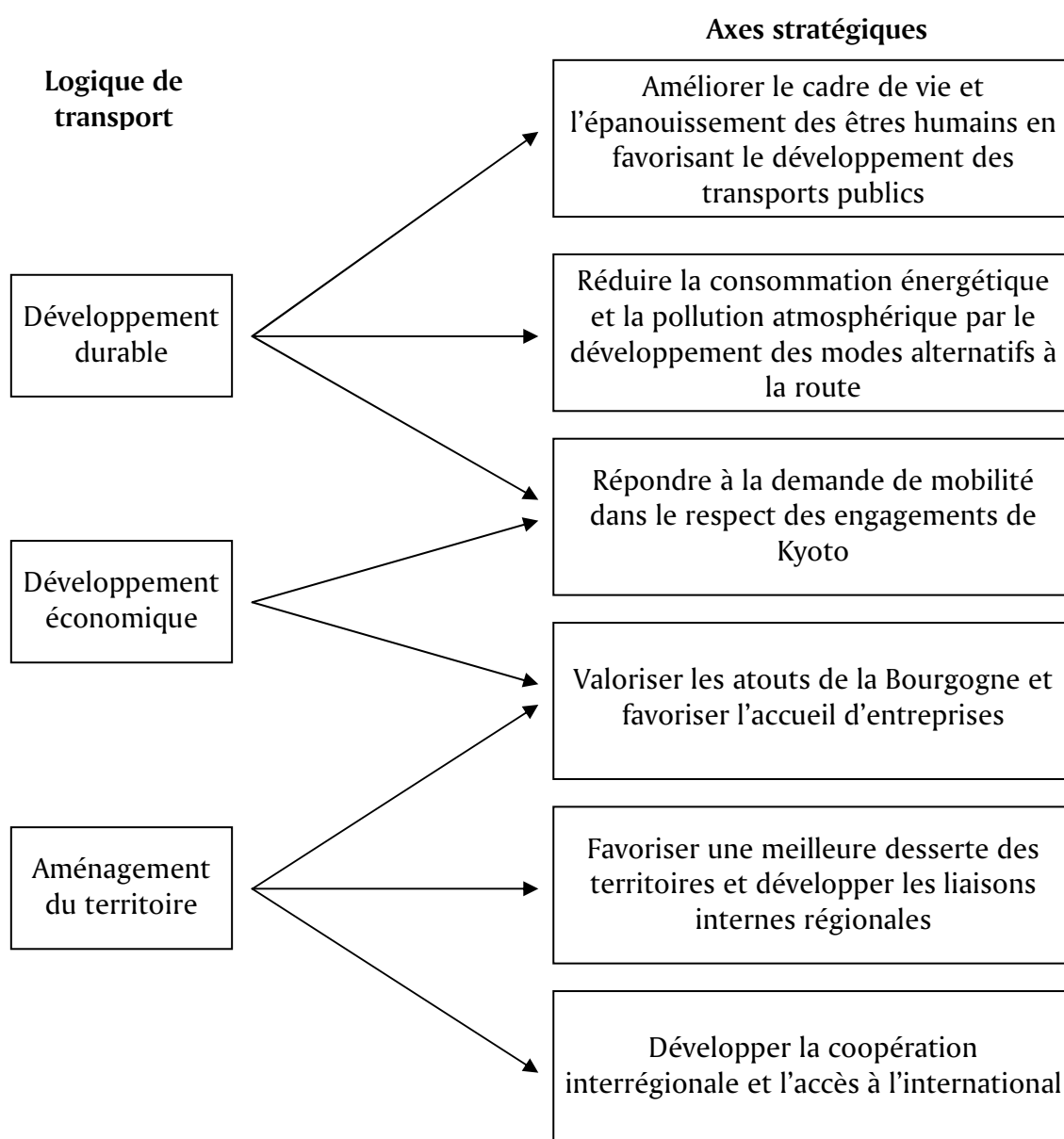
Le maillage des infrastructures et la géographie favorisent les grands courants de circulation Nord-Sud au détriment des relations interbassins et de la zone centrale de la Bourgogne qui demeure enclavée.

→ Cinquième axe stratégique : **favoriser une meilleure desserte des territoires et développer les liaisons internes régionales.**

6^e constat

La Bourgogne est une région moyenne qui, pour exister au niveau européen, doit coordonner ses efforts et mutualiser ses équipements avec les régions voisines. Pour développer son attractivité elle doit également produire une offre de transport vers l'extérieur répondant au mieux aux besoins de sa population et des entreprises.

→ Sixième axe stratégique : **développer la coopération interrégionale et l'accès à l'international.**



Ces 6 axes stratégiques concourent à définir une politique nouvelle des transports en Bourgogne. Ils recourent les objectifs du contrat de projet Etat-Région 2007-2013 signé le 22 février 2007 :

- améliorer l'accessibilité des territoires par des modes de transport alternatifs à la route ;
- améliorer l'offre de transport ferroviaire et fluvial afin d'augmenter la part de trafic voyageurs et fret dans une perspective de développement durable ;
- placer les pôles économiques bourguignon au cœur d'un réseau européen auquel il convient de se connecter de manière performante ;
- développer les pôles d'échanges multimodaux et favoriser l'articulation des modes de transport.

Les objectifs de la Région sont d'introduire une rupture dans les évolutions constatées.

II – Orientations et actions

1. Améliorer le cadre de vie et l'épanouissement des êtres humains en favorisant le développement des transports publics

Le développement de la périurbanisation de plus en plus éloignée du centre des villes et le vieillissement de la population en milieu rural accroissent les besoins en services de toute nature, alors que les restructurations territoriales à l'œuvre conduisent au regroupement de ces services et à leur éloignement de la population. Il en résulte un accroissement des besoins de mobilité dans des secteurs où il n'existe qu'une offre de transport public réduite voire inexistante. Certaines catégories de population sont particulièrement touchées par ces problèmes de mobilité : les enfants et les adolescents, les personnes à mobilité réduite ou en situation de dépendance.

--> action 1.1. Développer les transports de proximité

Cinq millions de personnes sont concernées par un handicap en France. Bien que la loi d'orientation en faveur des personnes handicapées du 30 juin 1975 ait posé les principes de l'accessibilité des services, beaucoup reste à faire notamment dans le domaine des transports. Cet isolement se traduit par des difficultés pour les personnes handicapées dans leur vie quotidienne et quant à leur participation à la vie sociale, condition indispensable à leur épanouissement.

--> action 1.2. Mettre en accessibilité les services TER

Pour l'usager ou le citoyen, la réalisation d'un déplacement constitue un tout et l'enchaînement des modes ou des moyens de transport est vécu dans leur complémentarité. Chaque mode possède son propre domaine de pertinence et l'intermodalité vise à assurer aux mieux les besoins en transports. Cette intermodalité recouvre toutes les composantes du voyage, de sa préparation (information) à sa réalisation (coordination des réseaux, aménagement des pôles d'échange, tarification, billettique).

--> action 1.3. Développer l'intermodalité voyageurs

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 qui deviennent d'autant plus attractifs qu'ils sont mieux aménagés.

De la même façon le comportement des conducteurs de véhicules individuels évolue sous l'influence des systèmes de guidage par GPS. La signalisation de jalonnement 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.

La réalisation, pour des questions financières, d'échangeurs incomplets renforce tous ces dysfonctionnements qui multiplient les nuisances supportées par les populations riveraines (bruit, qualité de l'air, sécurité). L'utilisation de l'autoroute, au détriment du réseau classique doit être encouragée.

--> action 1.4. Optimiser l'utilisation du réseau autoroutier

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

Une partie importante du réseau ferroviaire ne permet pas de tirer parti au mieux des caractéristiques offertes par le matériel roulant moderne. L'offre de service pour les voyageurs n'a pas suivi l'évolution des territoires et des besoins. Les dessertes sont insuffisantes, complexes et peu lisibles. Elles sont mal adaptées à un report modal significatif. De la même façon, la relance du fret ferroviaire (bois, oléagineux, céréales, granulats) sur le réseau capillaire ne peut s'envisager sans un effort important de modernisation du réseau.

--> action 2.1. Améliorer la performance de l'offre ferroviaire

La voie d'eau dispose de réserves de capacité conséquentes et le transport fluvial représente un moyen complémentaire au ferroviaire, pour le transport de fret. Sa sûreté et ses performances environnementales en font un mode de transport particulièrement précieux dans un contexte de saturation des infrastructures routières. Cependant, le potentiel de développement du trafic est aujourd'hui confronté à des difficultés pour satisfaire la demande de transport : le métier de marinier suscite peu de vocations chez les jeunes, la cale Freycinet a pratiquement disparue.

La cale à grand gabarit est insuffisante sur le bassin Rhône-Saône du fait de l'enclavement au nord et les infrastructures de réparation navale sont à développer et à moderniser.

Sur l'Yonne le développement du transport fluvial nécessite de fiabiliser la tenue de la ligne d'eau par des investissements sur les barrages.

Le maintien du niveau de service sur la Saône nécessite également des investissements sur l'infrastructure.

Une nouvelle liaison à grand gabarit entre la Saône et la Moselle permettrait de désenclaver le bassin Saône-Rhône et d'ouvrir Pagny aux ports de la mer du Nord ainsi qu'à l'Europe de l'Est et du Sud-Est.

--> action 2.2. Favoriser le développement du transport de marchandises par voie d'eau

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

Les déplacements domicile-travail représentent près du quart des déplacements et les déplacements professionnels de l'ordre de 10%. Les entreprises et les grandes administrations ont donc une responsabilité particulière dans le développement d'une mobilité durable de leurs salariés ou de leurs agents.

--> action 3.1. Soutenir la mise en place de plans de déplacements d'entreprise (PDE)

Un déplacement sur quatre fait moins de 1 km, un sur deux moins de 3 km et seulement 10% plus de 10km. La voiture particulière a pris une place prépondérante dans ces déplacements alors que ce sont eux les plus polluants (circulation moteur froid). Parallèlement au développement d'une offre crédible en transports collectifs pour répondre aux besoins de déplacements de moyenne et longue portée, il est indispensable que les modes doux (marche à pieds, vélo) retrouvent leur place sur les déplacements courts.

--> action 3.2. Favoriser l'utilisation des modes doux

Même avec un ralentissement de la croissance de la mobilité, le développement des modes alternatifs à l'automobile et une réduction de la consommation unitaire des véhicules, la raréfaction des ressources fossiles et la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre rendent nécessaire la production de substituts carbonés aux produits pétroliers. La Bourgogne possède une capacité importante de production agricole transformable en biocarburants.

--> action 3.3. Développer l'utilisation des biocarburants

Les rocade urbaines jouent un rôle fondamental dans la desserte économique des territoires en raison de la localisation périphériques des zones d'activité. Elles participent à l'amélioration de la qualité de vie des habitants en éloignant une part importante du trafic des zones les plus denses et les plus contraintes de l'agglomération. Cependant, on constate très souvent que l'espace libéré est rapidement réinvesti par du trafic nouveau, limitant ainsi l'impact positif de l'aménagement

--> action 3.4. Concevoir un aménagement différent des rocades

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

La composante touristique représente une part importante des déplacements en Bourgogne avec les caractéristiques d'un tourisme de passage et des durées courtes de séjour. L'enjeu majeur du schéma régional du tourisme est d'accroître la fréquence des séjours et leur durée à travers la promotion d'un tourisme itinérant et une diversification des usages. Le patrimoine des canaux bourguignon en fait naturellement le support de cette politique. Compte tenu de leur importance et de leur caractère emblématique, il convient d'envisager, ainsi que le prévoit la loi du 13 août 2004, l'expérimentation du transfert des canaux bourguignons.

--> action 4.1. Expérimenter le transfert des canaux et développer le tourisme fluvial ainsi que les véloroutes

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 trouvent les conditions nécessaires à leur déploiement. Les activités logistiques qui se sont développées en Bourgogne sont relativement modestes. Par ailleurs les sites qui permettent l'intermodalité sont suffisamment rares pour être privilégiés.

--> action 4.2. Promouvoir le développement de la logistique sur les sites intermodaux

La Bourgogne se situe au carrefour des grandes régions économiques à l'échelle nationale et européenne. Sa stratégie de développement doit reposer sur la mise en valeur de sa situation de point nodal aux confins des trois grands bassins versants. Cette stratégie vaut autant pour les voyageurs que pour le fret. Les liaisons sont aujourd'hui correctement assurées par la route, le fer et la voie d'eau en direction du Nord ou du Sud. Elles sont déficientes en direction de l'Ouest alors que les études prospectives à long terme indiquent un développement de la façade atlantique et un nouvel axe important d'échange en direction de l'Europe centrale.

--> action 4.3. Aménager une grande transversale ferroviaire : la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA)

5. Favoriser une meilleure desserte des territoires et développer les liaisons internes régionales

Les réseaux de transports qui, pour des raisons topographiques, contournent le centre de la région renforcent l'effet centrifuge exercé sur les territoires par la position périphérique des principaux pôles économiques de la Région. Pourtant, les infrastructures ferroviaires existent mais sont sous-utilisées.

--> action 5.1. Améliorer les liaisons ferroviaires transversales

Le déficit de liaisons transversales en matière routière concerne les liaisons Est-Ouest ainsi que les liaisons entre les bassins de la Seine et de la Loire. Par ailleurs, la concentration des flux de transit sur l'axe Saône-Rhône est susceptible de créer des dysfonctionnements en matière de capacité des réseaux et de qualité environnementale.

--> action 5.2. Achever le réseau routier structurant

6. Ouvrir à la coopération interrégionale et l'accès à l'international

Le transfert de la compétence d'autorité organisatrice des TER aux régions a permis un nouveau développement des services infrarégionaux. De plus, La filialisation des activités de la SNCF l'a conduit à privilégier le développement des services VFE (Voyageurs France Europe), c'est-à-dire principalement les services TGV, au détriment des autres relations interrégionales qui ont été délaissées.

--> action 6.1. Renforcer la coopération interrégionale dans l'organisation des TER

En 1846, Dijon comptait 27 500 habitants et Beaune près de 11 500. Les deux villes étaient rivales. Aujourd'hui, l'agglomération dijonnaise compte 245 000 habitants et la ville de Beaune 23 000. Les historiens s'accordent pour attribuer à l'arrivée du fer à Dijon la principale raison de son développement. La grande vitesse, en s'affranchissant des contraintes topographiques, place désormais Dijon à l'écart des nouveaux réseaux (A 6 puis TGV Sud Est).

--> action 6.2. Placer la capitale régionale au cœur du réseau à grande vitesse

La desserte aérienne d'une région est une condition indispensable au maintien de centres de décisions économiques. La fermeture de la liaison Dijon-Londres en 2002 a également mis en évidence l'impact des dessertes sur la fréquentation touristique.

--> action 6.3. Améliorer la desserte aérienne de la région

III – Evaluation environnementale

Le projet de SRIT tel qu'il a été soumis à la concertation a fait l'objet d'une évaluation réalisée par le cabinet CEDDAET – Développement durable des entreprises et des territoires.

La Bourgogne est une terre de transit. De fait, ses marges de manœuvre en matière de maîtrise des déplacements sont limitées. Aussi les évaluations quantitatives ont été menées dans deux situations : la situation actuelle (évaluée sur la base des données disponible en 2004) et la situation en 2015 évaluée sur la base d'un scénario « au fil de l'eau. »

Les actions propres au SRIT ont fait l'objet d'une évaluation qualitative, qui a permis de mettre en évidence les risques d'effets pervers de certaines actions et de faire des préconisations de mise en œuvre pour limiter ces effets. L'évaluation quantitative du SRIT sera réalisée dans le cadre d'un suivi annuel.

Les évaluations quantitatives portent sur la consommation énergétique et les émissions de polluants. A cet effet il a été fait appel au logiciel impact de l'ADEME et aux modèles de trafics routiers et ferroviaires développés au niveau national par le bureau ISIS.

En ce qui concerne la pollution atmosphérique, l'évaluation a porté sur la production de gaz à effet de serre, facteur principal du réchauffement climatique et sur les oxydes d'azote, marqueur de la pollution due au trafic automobile.

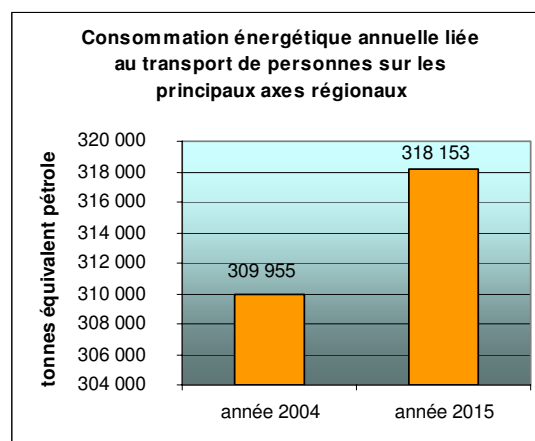
Une évaluation de la sécurité est également réalisée sur la base de l'accidentologie constatée.

Dans l'évaluation « au fil de l'eau », le rythme annuel de la croissance des flux routiers de voyageurs est de 1,8% par an, comme celui des flux ferroviaires de voyageurs. Pour les marchandises, la croissance globale de la demande est de 1,5 % par an sur la route et de 1,2% sur le fer.

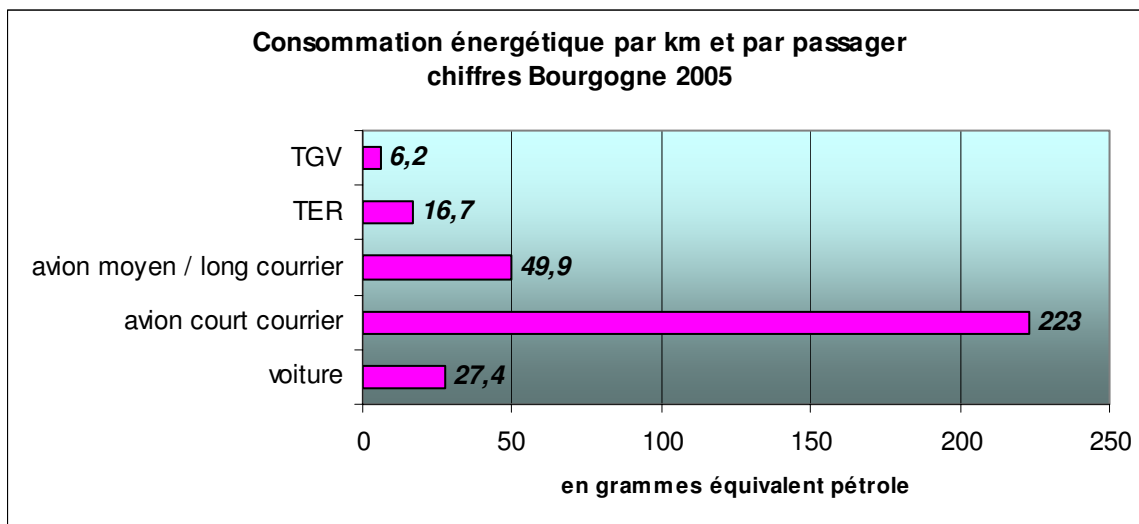
- **Consommation énergétique**

Pour la route, malgré une baisse de la consommation unitaire des véhicules due à leur amélioration technique, la consommation totale progresse de 2,6% entre 2004 et 2015 et se situe, pour les véhicules légers, au dessus de 300 000 tonnes équivalent pétrole (TEP) pour les 1100 km du réseau routier principal (autoroutes et RN).

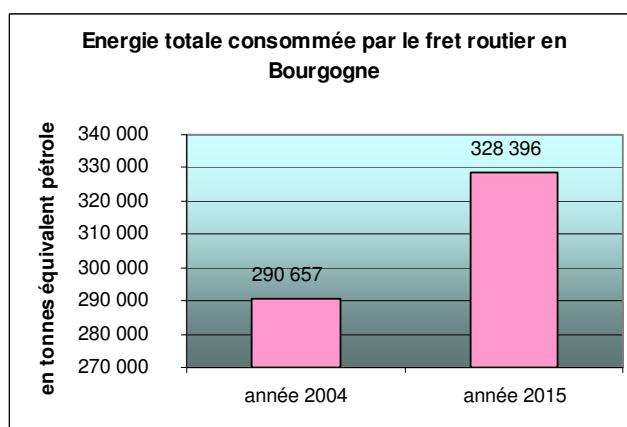
Les consommations ferroviaire et aérienne sont beaucoup plus limitées : 50 000 TEP pour le TGV, moins de 13 000 TEP pour les TER et 5 000 TEP pour le trafic de Dijon-Longvic.



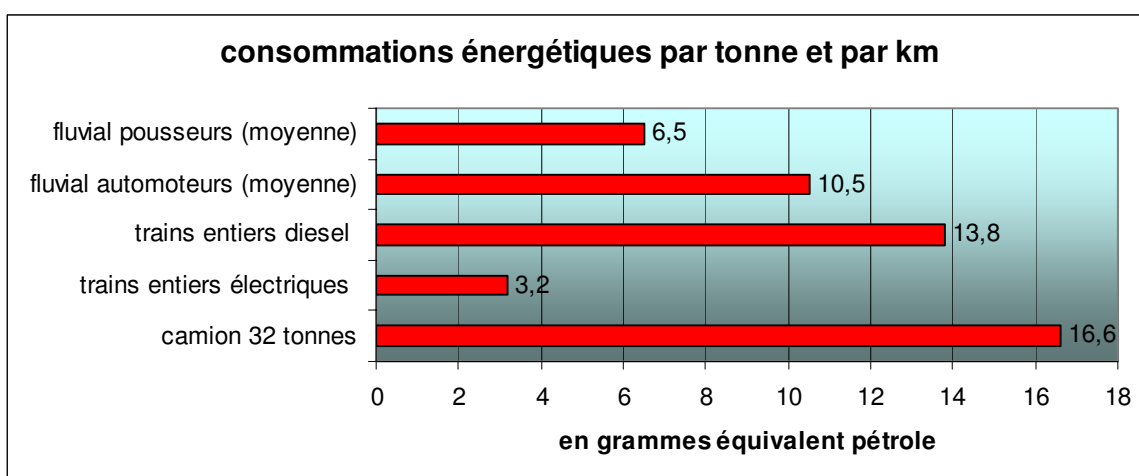
Le tableau suivant met en évidence les consommations unitaires selon les différents modes de transport de voyageurs :



En ce qui concerne le fret, la consommation énergétique due trafic routier en transit en Bourgogne est évaluée à près de 300 000 TEP. Elle progresse de 13% entre 2004 et 2015.

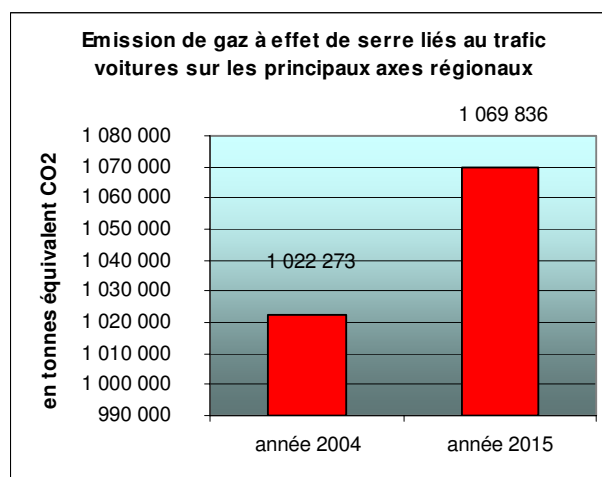


Pour les comparaisons entre mode, la difficulté de disposer de données ferroviaires régionales conduit à recourir à des données nationales :



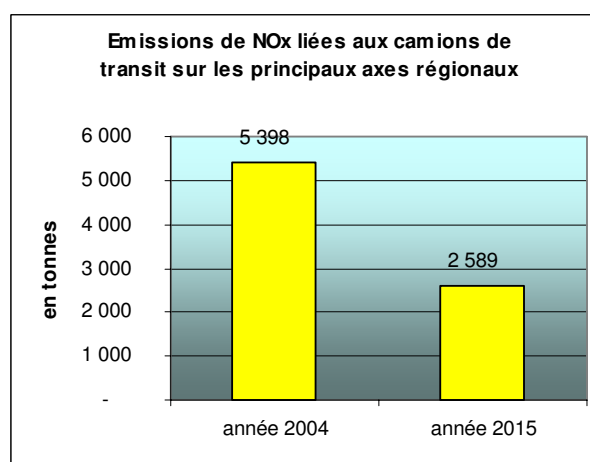
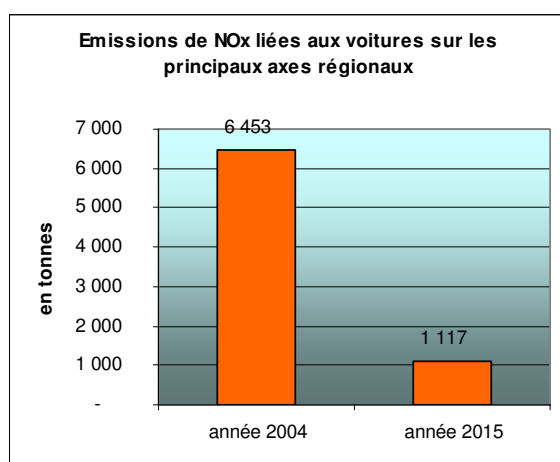
- **Gaz à effet de serre**

Malgré les améliorations technologiques, la production de gaz à effet de serre due aux véhicules particuliers continue également de progresser de 4,6 %. Elle se situe autour d'un million de tonnes équivalent CO₂ pour le trafic des seuls véhicules légers sur le réseau routier national. En comparaison, la production de gaz à effet de serre liée au train s'élève 50 000 tonnes équivalent CO₂ en Bourgogne et celle due à l'aérien à 26 000.



Les émissions de gaz à effet de serre dues aux poids lourds en transit sur les axes régionaux sont du même ordre (1 million de tonnes équivalent CO₂) que celle des véhicules légers.

- **Oxydes d'Azote**



La mise en place de normes de plus en plus strictes en matière de rejets permet, malgré l'augmentation du trafic, d'estimer une diminution spectaculaire des émissions de NO_x en 2015.

- **Accidentologie**

En 2005, il y a eu en Bourgogne, 65 tués sur les routes nationales et 21 sur les autoroutes, soit un risque respectivement de 9 et de 1,1 tués par millions de voyageurs. Dans le même temps on ne déplorait aucun voyageur tué sur le réseau ferroviaire ni dans le cadre de l'aviation civile commerciale.

Sur l'ensemble du réseau ferroviaire français on dénombre 5 voyageurs tués en 2005 pour plus de 300 millions de voyageurs et l'aviation commerciale à quant à elle causé la mort d'un seul voyageur.

- **Impact des opérations du SRIT**

Le cabinet CEDDAET écrit :

« Globalement, le projet nous paraît correspondre, sur le plan environnemental, à ce que l'on peut attendre d'un SRIT. Des réserves et précautions sont toutefois émises dans l'analyse ci-dessous concernant certains aspects des actions. » (...)

(...) « C'est pourquoi l'apport environnemental du SRIT ne peut être estimé qu'au regard du négatif de ce qui est exprimé ci-dessous : les actions pour lesquelles on n'émet peu ou pas de réserves (et c'est la grande majorité !) sont considérées comme bénéfiques sur le plan environnemental.

1 – Le respect de l'objectif maîtrise des transports

L'ensemble des actions du projet de SRIT concourent, par leurs objets propres ou par leurs complémentarités, au respect de l'objet de maîtrise des transports.

Trois actions cependant, sur les 18 programmées, nous semblent présenter un risque de dérive :

- ***La promotion du développement de la logistique sur les sites intermodaux*** (action 4.2)

Cette action va dans le bon sens : il s'agit de développer des plateformes multimodales afin de jouer sur la complémentarité des modes de transport. C'est cependant une action qui demande à être fermement cadrée : le risque est fort de favoriser la logistique du tout camion. Il est nécessaire pour éviter cela :

- *de définir des mesures fortes d'accompagnement ;*
- *de bien synchroniser l'efficacité des différents modes (rail, voie d'eau, route) pour que le développement du transport routier ne soit pas prépondérant en empêchant tout développement ultérieur des autres modes.*

- ***Achever le réseau routier structurant*** (action 5.2)

Si cette action peut se justifier dans un cadre de logique de déplacement, elle présente un risque grave de développement du trafic automobile. On sait par expérience que « la route attire les automobiles », et que toute nouvelle voie, a fortiori voies rapides, conduit à une augmentation globale de trafic.

A souligner toutefois l'apport des voies express et autoroutes en matière de sécurité routière : accidentologie moindre et détournement de circulation dangereuse des RN et RD (report trafic) type traversées de villages ou d'agglomérations (voir chapitre 4.3).

- ***Assurer la desserte aérienne de la région*** (action 6.3)

La mise en place du projet Renaissance de l'aérodrome Dijon-Bourgogne répond à des visées économiques et touristiques.

Sur le plan de la maîtrise des transports, le développement de l'aéroport va conduire, s'il est conforme aux objectifs, à une augmentation forte des déplacements, déplacements qui sont loin d'être neutres sur le plan environnemental (voir chapitres suivants).

2 – Thématiques primaires

2.1 Qualité de l'air / lutte contre le changement climatique

La plupart des actions du SRIT sont favorables, voire très favorables, à l'amélioration de la qualité de l'air.

Nous recensons cependant quelques actions, dont celles citées dans le chapitre précédent, qui présentent un risque de faiblesse sur ce point.

- ***Aménager les rocade*** (action 3.4)

L'aménagement de rocade est plutôt un facteur favorable pour l'amélioration de la qualité de l'air car il permet un trafic plus rapide et moins saccadé que la traversée d'agglomérations, ceci sous réserve :

- que cette fluidité n'entraîne pas un accroissement du trafic au détriment des transports en commun ;
- que les tracés ne traversent pas de zones d'habitat dense au risque d'augmenter le taux de population exposée localement à la pollution.

Ces effets pervers sont identifiés par le SRIT. C'est pourquoi il définit les modalités de réalisation suivantes :

« Les aménagements de rocade devront privilégier l'amélioration de la sécurité et la réduction des vitesses. La réalisation d'infrastructures à 2X1 voie à chaussées séparées et à vitesse limitée à 70 km/h sera privilégiée.

Les projets de rocade devront inclure les mesures prises au profit des modes alternatifs à l'automobile sur les axes délestés de leur trafic.

Le développement de l'intermodalité, des pôles d'échanges ou l'étude de schémas de mobilité dans les petites agglomérations seront un préalable à la participation de la région au projet ».

- ***La promotion du développement de la logistique sur les sites intermodaux*** (action 4.2)

Même remarque qu'au chapitre précédent : c'est une action qui est fortement bénéfique pour l'amélioration de la qualité de l'air sous réserve de bien la cadrer pour ne pas qu'elle profite avant tout aux transports routiers. Les effets pervers qui résulteraient du retard de mise en place des modes de transports alternatifs au tout camion (voie d'eau ou ferroviaire) privilégieraient la route. Il est important que les aménagements et dispositions soient synchrones (voir chapitre 1).

- ***Achever le réseau routier structurant*** (action 5.2)

Cette action aura pour conséquence une augmentation des trafics et par conséquent aura un impact négatif sur la qualité de l'air, tant locale que globale.

- ***Assurer la desserte aérienne de la région*** (action 6.3)

Le développement d'un aéroport à vocation nationale et internationale obéit à des volontés économiques et politiques. Sur le plan environnemental et en particulier sur le plan de la lutte contre l'effet de serre, il est beaucoup plus difficile à justifier : l'avion, et notamment le court courrier, est le mode de transport le plus producteur de gaz à effet de serre par passager transporté.

Il paraît plus judicieux sur le plan environnemental de renforcer les liaisons TGV qui, même si elles desservent pourtant déjà la Bourgogne, sont améliorables : liaisons difficiles par TGV avec Lyon Saint Exupéry : 3 changements, et moins d'une heure de temps si c'était effectué en direct, et avec Roissy CDG : 1 seul TGV direct par jour, mais en moins de 2 heures.

Le développement de ces liaisons en direct avec la capitale régionale permettrait de répondre aux objectifs économiques et touristiques de la Région. Cela va de surcroît dans le sens de l'action 6.2 : placer la capitale régionale au cœur du réseau à grande vitesse. Enfin, à la différence de l'avion, le TGV ouvre l'accès à un plus grand nombre de visiteurs potentiels (coût plus abordable).

2.2 Bruit

- ***Développer l'intermodalité voyageurs*** (action 1.3)

On peut avoir un effet induit local au niveau des pôles d'échange.

- ***La promotion du développement de la logistique sur les sites intermodaux*** (action 4.2)

Même chose, une attention devra être portée localement aux nuisances sonores.

- ***Achever le réseau routier structurant*** (action 5.2)

La création de nouvelles voies impose de tenir compte de la population exposée.

- ***Placer la capitale régionale au cœur du réseau à grande vitesse*** (action 6.2)

Même chose, la population exposée est à prendre en compte dans le projet.

- ***Assurer la desserte aérienne de la région*** (action 6.3)

L'augmentation du trafic aérien augmentera d'autant les nuisances sonores pour les riverains de l'aéroport, même si l'ambiance sonore est déjà fortement marquée par l'activité de la base aérienne. Quoi qu'il en soit, un nouveau plan d'exposition au bruit devra être mis en place.

2.3 Consommations énergétiques

- ***La promotion du développement de la logistique sur les sites intermodaux*** (action 4.2)

Action bénéfique, toujours sous réserve d'une bonne adéquation des moyens.

- ***Aménager une grande transversale ferroviaire (VFCEA)*** (action 4.3)

Le gain est favorable en matière de consommations énergétiques.

Cela pourrait être l'occasion pour la Région, au même titre que ce qu'elle prône pour les biocarburants, de mettre l'accent sur la production d'énergie décentralisée que constitue l'éolien. Le soutien à l'énergie éolienne, en plein essor actuellement en Bourgogne, pourrait être une façon de contribuer à la production de l'électricité nécessaire pour faire fonctionner les TER. Même modeste, cette contribution régionale aurait un impact pédagogique et communicationnel certain.

- ***Achever le réseau routier structurant*** (action 5.2)

L'augmentation de trafic induira une augmentation des consommations énergétiques de combustibles fossiles.

- ***Assurer la desserte aérienne de la région*** (action 6.3)

La consommation énergétique des avions est très élevée. Ramenée au passager, c'est la consommation considérée comme la plus forte au km parcouru.

3 – Autres thématiques environnementales

3.1 Biodiversité

- ***Favoriser le développement du transport de marchandises par voie d'eau*** (action 2.2)

En termes de biodiversité, les milieux alluviaux sont très fragiles et leur richesse a été mise à mal depuis plusieurs décennies. Si le développement du transport fluvial est globalement bon pour l'environnement, il est nécessaire de bien mesurer son impact écologique et de l'intégrer de façon sérieuse et systématique.

Le projet de SRIT déclare vouloir rester « attentif aux études concernant de nouveaux projets de liaison fluviale à grand gabarit (Saône-Moselle ou Rhin-Rhône) » : les conséquences écologiques de tels aménagements sont énormes, d'autant plus que les milieux concernés (zones humides) sont en voie de régression un peu partout en France. Dans le cadre d'éventuelles nouvelles études sur le sujet des liaisons à grand gabarit, il est primordial d'être également attentif aux conséquences écologiques irréversibles sur le patrimoine naturel régional.

Même chose pour la « modernisation des infrastructures et en particulier des barrages » : cette modernisation doit s'accompagner, comme cela est déjà pratiqué au niveau du génie écologique, de mesures de restauration des continuités écologiques pour l'ensemble de la faune et de la microfaune concernées (poissons, crustacés...). Cela doit être inclus de façon systématique et rigoureuse dans tout processus de modernisation.

- ***Biocarburants*** (action 3.3)

Le développement des biocarburants est indéniablement un progrès sur le plan environnemental par la substitution, aussi modeste soit elle, d'une énergie locale aux combustibles fossiles, que par un moindre niveau d'émissions polluantes des biocarburants, qui ne contribuent quasiment pas à l'effet de serre.

Il est néanmoins nécessaire de rester vigilant sur les conséquences écologiques des grandes cultures dont on a besoin pour produire les biocarburants : ce sont des cultures dont le but n'est pas alimentaire. Il y a donc fort à redouter que les normes de production vont devenir beaucoup plus lâches que celles pour l'alimentation humaine ou animale. Les conséquences en seraient une agriculture intensive ayant recours massivement aux produits phytosanitaires, avec leurs effets désastreux connus sur l'eau et les sols.

- ***Aménager les rocade***s (action 3.4)

L'aménagement de nouvelles voies se fait au détriment des espaces agricoles ou naturels, et ceci de façon irréversible. L'arbitrage dans les choix sur les tracés demande donc des précautions particulières en matière de préservation de la biodiversité.

- ***Achever le réseau routier structurant*** (action 5.2)

Comme pour l'action précédente, il est nécessaire de prendre en compte de façon sérieuse et très en amont (et donc pas seulement in fine comme c'est souvent le cas pour les études d'impact) les conséquences d'aménagement de voies nouvelles, en particulier de voies rapides type routes express ou autoroutes : ces aménagements, outre le fait qu'ils dégradent de façon irréversible les milieux, sont cause de ruptures de continuités écologiques par le fait qu'ils sont infranchissables par la faune (y compris microfaune) et par la flore (ensemencement naturel).

- ***Placer la capitale régionale au cœur du réseau à grande vitesse*** (action 6.2)

La problématique des voies nouvelles à grande vitesse est semblable, en ce qui concerne la biodiversité, à la création de grandes voies de circulation routière (cf. paragraphe ci-dessus) : irréversibilité des aménagements, au moins à court et moyen terme et rupture des continuités biologiques.

3.2 Eau

- ***Favoriser le développement du transport de marchandises par voie d'eau*** (action 2.2)

Les activités portuaires peuvent être une source de pollution chronique de l'eau et des fonds portuaires. On en paie actuellement les frais sur plusieurs sites où elle avait été sous estimée.

Il paraît donc important d'anticiper ce problème en mettant en place des solutions adaptées dès l'aménagement des ports (zones de carénage bien confinées...). La déclinaison de l'action 2.2 « favoriser le maintien d'un outil de réparation navale à Chalon et l'accroissement de la cale sur le bassin Rhône – Saône » va dans ce sens.

Les nouvelles liaisons type canal à grand gabarit sont source de perturbations hydrologiques, tant au niveau local lors des nouveaux aménagements, qu'au niveau régional à cause des adductions d'eau nécessaires à leur fonctionnement.

- **Biocarburants** (action 3.3)

Une agriculture intensive non maîtrisée au niveau des intrants pour la production de biocarburants serait néfaste à la bonne qualité des nappes et de l'eau superficielle.

- **Achever le réseau routier structurant** (action 5.2) et **Placer la capitale régionale au cœur du réseau à grande vitesse** (action 6.2)

La création de grandes voies autoroutières ou ferroviaires engendre des perturbations hydrologiques locales qu'il faut maîtriser.

Par ailleurs, la grande voirie routière demande une gestion quantitative et qualitative des eaux pluviales performante pour :

- ne pas créer localement des phénomènes d'inondation ;
- ne pas polluer le milieu naturel par lessivage des chaussées.

Ces éléments sont à prendre en compte systématiquement dans les projets

3.3 Phases de chantier

- **Favoriser le développement du transport de marchandises par voie d'eau** (action 2.2)

Les chantiers dans les milieux alluviaux, milieux particulièrement sensibles, demandent de prendre des précautions particulières : gestion des fluides potentiellement polluants, dates d'intervention...

- **Achever le réseau routier structurant** (action 5.2) et **Placer la capitale régionale au cœur du réseau à grande vitesse** (action 6.2)

De façon générale, il est constaté que les grands travaux, même s'ils ont fait l'objet d'études d'impact et de dossiers Loi sur l'eau, ne respectent pas forcément les prescriptions environnementales qui leur sont assignées. Nous souhaitons qu'une procédure de contrôle environnemental soit systématiquement appliquée dans ces grands travaux afin de vérifier la bonne tenue des chantiers sur le plan environnemental (procédure existant dans certains départements et sur certains aménagements).

4 – Cadre de vie

4.1 Risques technologiques et sanitaires

- **Favoriser le développement du transport de marchandises par voie d'eau** (action 2.2)

Ces risques peuvent également être présents dans le cas d'activités portuaires.

- ***Achever le réseau routier structurant*** (action 5.2)

Le transport de matières dangereuses peut être facteur de risque technologique. Il est nécessaire d'estimer la population concernée par ce risque lors des nouveaux aménagements routiers.

4.2 Paysage

Les grands aménagements ont un fort impact visuel :

- ***les liaisons fluviales à grand gabarit*** (action 2.2) ;
- ***les rocales*** (action 3.4) ;
- ***les autoroutes*** (action 5.2) ;
- ***les lignes à grandes vitesses*** (action 6.2).

4.3 Sécurité publique

Indéniablement, la création de lignes ***TGV*** (action 6.2) et d'***autoroutes*** (action 5.2) va améliorer la sécurité de déplacement des voyageurs (voir les chiffres de l'accidentologie sur la première partie du rapport).

L'optimisation du réseau autoroutier (action 1.4) et ***l'aménagement de rocales*** (action 3.4) pourraient favorablement être accompagnés, dans le cadre de la sécurité publique, par des mesures de réglementation des traversées de villages et d'agglomérations.

4.4 Consommation d'espace

- ***Optimiser l'utilisation du réseau autoroutier*** (action 1.4)

La réalisation d'échangeurs est fortement consommateur d'espace. Il faut aussi optimiser cette consommation.

- ***Favoriser le développement du transport de marchandises par voie d'eau*** (action 2.2)

Dans le cas de nouvelles voies d'eau, la consommation d'espace se fait dans des milieux généralement riches écologiquement.

La liaison à grand gabarit provoque en plus un effet de frontière : des franchissements en nombre suffisant (ponts) sont utiles pour ne pas trop restreindre l'espace des deux côtés du canal.

- ***Achever le réseau routier structurant*** (action 5.2) et ***Placer la capitale régionale au cœur du réseau à grande vitesse*** (action 6.2)

Les voies nouvelles type autoroutes, voies express ou LGV sont fortement consommatrices d'espace. Elles présentent en plus un caractère irréversible à l'échelle de plusieurs générations. »

3^e partie

Fiches action et suivi

Le diagnostic environnemental a mis en évidence le caractère globalement très positif du SRIT avec toutefois des réserves ou des suggestions à propos de certaines opérations. Un certain nombre de fiches actions ont en conséquences été amendées ou précisées pour tenir compte de cette évaluation ainsi que de la concertation réalisée en janvier. En particulier, les précisions suivantes peuvent être apportées :

- Concernant les plateformes logistiques, pour éviter les effets pervers qui résulteraient du retard de mise en place des modes alternatifs à la route, seuls seront soutenus les équipements qui auront, dès leur ouverture, une desserte à minima par le fer ou par la voie d'eau ;
- Le projet Renaissance s'inscrit dans le cadre du développement économique. Il vise à apporter rapidement un accès de la capitale régionale aux centres de décisions et au tourisme européen.

Pour autant, cette plate-forme restera d'un niveau régional et sa contribution dans la consommation énergétique ou dans l'émission de gaz à effet de serre reste et restera tout à fait marginale à côté de l'impact du trafic routier.

Ainsi que le préconise l'analyse environnementale, l'accès à l'international est envisagé via :

- la création d'une seconde rotation TVG à desservant l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle ;
 - le cadencement de Dijon-Lyon qui sera mis en place en décembre 2008 et qui permettra dès 2009, grâce au tramway rapide entre Lyon-Part-Dieu et l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry des liaisons toutes les heures entre Dijon, Chalon-sur-Saône, Mâcon et cet aéroport en une seule correspondance ;
 - l'amélioration de la desserte de Bâle-Mulhouse dans le cadre de la branche Est du TGV ;
 - et à plus long terme, l'étude de la liaison Dijon-Lyon-Saint-Exupéry dans le cadre de la branche sud du TGV.
- Concernant l'aménagement du réseau routier :
 - vis-à-vis de l'aménagement des rocades, l'analyse environnementale met en évidence leur caractère positif, notamment eu égard aux conditions très contraignantes déclinées dans la fiche action ;

- vis-à-vis du réseau interurbain, attendu pour ses effets sur l'aménagement du territoire, la priorité sera donnée aux aménagements assurant la sécurité des déplacements. Par ailleurs, il convient de souligner que dès qu'un aménagement de qualité est réalisé, son utilisation doit être encouragée, pour délester le réseau classique, plus dangereux et plus nuisant. C'est l'objet de la fiche relative à l'optimisation du réseau autoroutier.
- La fiche sur les biocarburants a été amendée pour compléter l'expérimentation envisagée sur les TER par la poursuite des réflexions sur les impacts environnementaux d'une telle filière : impacts sur les ressources en eau, sur la biodiversité, les paysages mais aussi sur les productions vivrières.
- Concernant la voie d'eau, sa priorité est clairement réaffirmée compte tenu de l'impact environnemental en matière de consommation énergétique et de pollution atmosphérique de ce mode de transport et de la disponibilité très importante dont dispose la Bourgogne en matière d'infrastructures. Toutefois une attention particulière sera apportée aux conditions de réalisation des aménagements portuaires et d'infrastructure. En particulier une évaluation environnementale sera réalisée pour chaque projet soutenu.

I – Fiches actions

Les dix huit actions résultant du diagnostic et de l'analyse stratégiques sont développées dans les fiches suivantes.

Schéma régional des infrastructures et des transports

1^{er} axe stratégique : améliorer le cadre de vie et l'épanouissement des êtres humains en favorisant le développement des transports publics

FICHE n°1.1. - Développer les transports de proximité

Rappel des principaux enjeux

Le vieillissement de la population se traduit par une augmentation des besoins en services de toute nature, alors que la restructuration territoriale en cours conduit au regroupement de ces services et à leur éloignement de la population, notamment en milieu rural où il n'existe qu'une offre de transport réduite voire inexistante. La Bourgogne doit veiller à l'accessibilité des populations résidentes à leur lieu de travail ou de formation, ainsi qu'aux services publics, aux services marchands et aux biens de première nécessité.

Descriptif de l'action

Il convient de soutenir la construction des projets territoriaux de mobilité par les acteurs locaux. Ceux-ci seront élaborés dans le respect des principes suivants :

- cohérence des politiques d'aménagement, de transports, et de déplacement dans les documents stratégiques et de planification du territoire ;
- desserte de secteurs prioritaires (quartiers, bourgs...) et développement des modes alternatifs à l'automobile individuelle (transports collectifs ou à la demande, covoiturage, véhicules locatifs...) ;
- démarche impliquant les différents acteurs (décideurs locaux, professionnels du transport, milieux économiques et associatifs, usagers...) et prenant appui sur un projet de territoire ;
- prise en compte des publics « les moins mobiles » : jeunes, personnes âgées, personnes en rupture sociale, personnes à mobilité réduite...

Le programme opérationnel qui en découlera pourra porter sur des mesures organisationnelles (amélioration de l'offre, nouveaux services, information...) ou physiques (aménagement d'infrastructures, d'espaces publics...). Il organisera l'accès aux services à la population (commerces, services publics, recherche d'emploi, services administratifs, activités culturelles, sportives ou de loisirs, autres réseaux...).

Modalités de réalisation

Les projets territoriaux de mobilité reposeront sur l'analyse des moyens de déplacement existants et des besoins spécifiques à chaque public. Ils préconiseront les mesures à mettre en œuvre par les acteurs institutionnels, les professionnels du secteur et les associations impliquées dans cette thématique.

Ils viennent en complémentarité avec les démarches engagées par ailleurs par les autorités organisatrices de transports (département, région). Les projets territoriaux de mobilité seront mis en œuvre dans le cadre des contrats de développement territoriaux (contrats de pays, contrats d'agglomération, contrats ville d'appui).

Partenariats possibles : Etat, conseils généraux, pays, agglomérations, communes et communauté de communes, FEDER.

Schéma régional des infrastructures et des transports

1^{er} axe stratégique : améliorer le cadre de vie et l'épanouissement des êtres humains en favorisant le développement des transports publics

FICHE n°1.2. - Mettre en accessibilité les services TER

Rappel des principaux enjeux

La mise en accessibilité des réseaux de transport vise à rendre effective la participation à la vie sociale des personnes handicapées et à mobilité réduite. Elle contribue à prohiber toute forme de discrimination du fait d'un handicap. Cinq millions de personnes sont concernées par le handicap en France.

Descriptif de l'action

Elle est réalisée sur la base d'un schéma directeur d'accessibilité des services (SDA) destiné à définir les modalités d'intervention ou à proposer les éventuelles mesures de substitution. Ces mesures de substitution doivent rester exceptionnelles et ne concerner que les cas où il y a une disproportion manifeste entre les améliorations apportées et leurs conséquences (impossibilité technique avérée, contraintes liées à la préservation du patrimoine...).

Le SDA comprend un état des lieux, un diagnostic, des propositions d'actions, leur programmation ainsi que leur chiffrage. Il se décline en trois volets : aménagement des gares, aménagement des matériels et moyens de substitution.

L'accessibilité concerne tous les types de handicap (physique, sensoriel, cognitif, mental ou psychique). Elle porte sur toute la chaîne de déplacement et sur toutes les composantes du voyage : préparation (téléphone, internet, guides...), accès aux gares et points d'arrêt, services en gare, accès aux quais et aux véhicules...

Modalités de réalisation

La mise en accessibilité doit être réalisée dans un délai de dix ans à compter de la date de publication de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

La Bourgogne est concernée par 150 gares ou haltes ainsi que par les services TER routiers (lignes régulière, taxis). Les gares les plus importantes et notamment les 7 gares grandes lignes seront traitées dans le cadre d'un SDA national, les autres relevant d'un SDA régional.

Ce SDA sera élaboré en collaboration avec les associations de handicapés, la SNCF (parvis, bâtiments voyageurs, services en gare, matériel TER), RFF (quais et souterrains), les communes et les autres AOT (parvis, accès).

L'étude du SDA sera réalisée d'ici février 2008 et le SDA sera mis en œuvre progressivement entre 2008 et 2015. La mise en place des mesures de substitution interviendra avant février 2011.

Les autres autorités organisatrices de transports sont également concernées par cette mise en accessibilité.

Partenariats possibles : SNCF, RFF, AOT transport, communes et EPCI, FEDER.

Schéma régional des infrastructures et des transports

1^{er} axe stratégique : améliorer le cadre de vie et l'épanouissement des êtres humains en favorisant le développement des transports publics

FICHE n°1.3. - Développer l'intermodalité voyageurs

Rappel des principaux enjeux

Vu de l'usager ou du citoyen, les différents réseaux et les différents modes de transport sont complémentaires et ne doivent pas être opposés entre eux. Même s'il convient de privilégier les modes alternatifs à la route, chacun conserve son domaine de pertinence. Il en résulte que le développement de l'intermodalité est une nécessité pour améliorer l'efficacité des réseaux, l'accessibilité des territoires et la qualité de vie de ses habitants.

Descriptif de l'action

L'intermodalité recouvre l'ensemble des composantes de la chaîne de déplacement :

- l'aménagement des pôles d'échange : il convient de favoriser l'aménagement de l'intermodalité sur les parvis (correspondances avec les réseaux urbains ou départementaux, vélo stations, taxis, parkings...), le développement des services (information, signalisation...) ainsi que l'aménagement des accès à ces pôles d'échange (cheminements piétons et 2 roues, personnes à mobilité réduite...) ;
- la complémentarité des réseaux : coordination des itinéraires et des horaires, mise en place de rabattements sur les gares... ;
- la mise en commun de l'information via les supports papier traditionnels, Internet, les guichets multimodaux et les renseignements téléphoniques ;
- la coopération tarifaire et la billettique (titre de transport informatisé), permettant à l'usager de voyager avec un support unique sur les différents réseaux.

Modalités de réalisation

L'intermodalité a vocation à être développée dans le prolongement de la déclaration de partenariat signée le 20 septembre 2006 avec les 4 départements de la Région, 9 autorités organisatrices de transports urbains et la SNCF.

La centrale d'information multimodale sera déployée à partir de 2007 en associant dans un premier temps le réseau TER et le réseau dijonnais Divia. Elle sera ensuite élargie progressivement aux autres réseaux.

Une réflexion sur la tarification régionale et les tarifications des différents réseaux sera engagée afin de les faire converger dans le but d'étendre les expériences existantes de coopération tarifaire.

Le nouveau programme d'aménagement des gares qui sera mise en place à partir de 2008, intégrera une approche partenariale, visant à traiter les gares et leurs accès pour tous les modes de transports, selon une logique de pôle d'échange.

Partenariats possibles : les différentes autorités organisatrices de transport, les communes et EPCI, l'Etat, la SNCF, RFF l'Europe (FEDER).

Schéma régional des infrastructures et des transports

1^{er} axe stratégique : améliorer le cadre de vie et l'épanouissement des êtres humains en favorisant le développement des transports publics

FICHE n°1.4. - Optimiser l'utilisation du réseau autoroutier

Rappel des principaux enjeux

Les évolutions récentes des conditions de transports et de déplacement (coût des carburants, aides à la navigation, sécurisation des itinéraires routiers) induisent une modification des comportements (délaissement des autoroutes par les chauffeurs routiers, recherche du plus court chemin par les conducteurs de véhicules particuliers). Ces pratiques multiplient l'utilisation d'itinéraires non aménagés pour cela avec comme conséquence une augmentation des nuisances supportées par les riverains des voies concernées (bruit, pollution, insécurité).

Descriptif de l'action

Politique de stationnement :

- aménager des parkings sécurisés et judicieusement localisés : le développement du vandalisme (vol de gazole et de fret) pèse de plus en plus lourdement sur les coûts de transport. Aussi le retour sur les portions d'autoroute abandonnées par les transporteurs routiers pourrait être encouragé par l'assurance de trouver des services garantis, notamment en matière de stationnement ;
- Encourager le covoiturage pour les véhicules particuliers en supprimant les zones bleues mises en place sur les parkings en entrée d'autoroute et en augmentant significativement la taille. Lorsqu'ils sont situés proches des entrées d'agglomération, ces parkings peuvent utilement être utilisés comme parc-relais de rabattement sur le réseau de T.C.

Aménagement nouveaux

Il convient de proscrire la réalisation d'échangeurs incomplets et de prévoir une desserte suffisamment fine du territoire pour améliorer l'attractivité des infrastructures nouvelles vis-à-vis du trafic local. Un positionnement des échangeurs destinés à raccourcir les distances d'accès aux zones d'activité est à rechercher afin de protéger les agglomérations du trafic poids lourds.

Modalités de réalisation

- Etablir la liste des itinéraires délaissés par les transporteurs, évaluer les besoins en service sur chacun d'eux et élaborer un schéma d'aménagement.
- Utiliser au mieux toutes les possibilités d'intervention de la puissance publique dans les programmes d'aménagement autoroutiers (pouvoir réglementaire, traité de concession...).

Partenariats possibles

Etat, APRR, collectivités territoriales.

Schéma régional des infrastructures et des transports

2^e axe stratégique : réduire la consommation énergétique et la pollution atmosphérique par le développement des modes alternatifs à la route

FICHE n°2.1. - Améliorer la performance de l'offre ferroviaire

Rappel des principaux enjeux

La route assure aujourd'hui 90% des déplacements de voyageurs et 86% du fret échangé en Bourgogne. La réduction de la consommation énergétique et de la pollution atmosphérique repose sur le développement de l'utilisation du fer et donc sur l'amélioration de ses performances. La Bourgogne est dotée d'un réseau ferroviaire capillaire dense mais aux caractéristiques relativement médiocres.

Descriptif de l'action

- L'amélioration du réseau :
 - la modernisation des liaisons Nevers-Chagny et Auxerre-Laroche ;
 - l'amélioration des caractéristiques des lignes de l'étoile de Paray-le-Monial (Paray-Montceau, Paray-Gilly, Paray-Chauffailles), et des lignes de l'étoile de Cravant (Cravant-Laroche, Cravant-Clamecy, Cravant- Avallon) ;
 - la création de haltes ferroviaires nouvelles dans les zones périurbaines des agglomérations ;
 - l'étude d'un contournement fret de Dijon ;
 - Le renouvellement et la modernisation du matériel roulant : cette politique engagée fortement en 2005 doit être poursuivie, notamment en raison des progressions de trafic enregistrées aujourd'hui.
- L'aménagement de l'offre voyageur par :
 - la structuration des services en trois niveaux : les services inter cités, les dessertes locales et les relations périurbaines ;
 - la simplification des périodicités de circulation et le cadencement des dessertes ;
 - l'homogénéisation de la politique d'arrêt et des temps de parcours ;
 - le développement des correspondances avec les réseaux départementaux et les réseaux urbains.

Modalités de réalisation

Les actions d'amélioration du réseau seront réalisées dans le cadre du contrat de projets 2007-2013.

Le cadencement des dessertes sera mis en place sur la Bourgogne Sud en décembre 2007 et sur la Bourgogne Nord en décembre 2008 et les dessertes périurbaines seront déployées à l'occasion de ce cadencement, notamment sur le nœud dijonnais.

Le prolongement des services Chalon-Dijon jusqu'à Saint Marcel avec au passage la desserte de la zone industrielle de Chalon sera étudiée et éventuellement mise en œuvre.

Le contournement fret de Dijon devra permettre assurer une bonne desserte du technoport de Pagny.

Partenariats possibles : Etat, RFF, SNCF, FEDER, collectivités locales

Schéma régional des infrastructures et des transports

2^e axe stratégique : réduire la consommation énergétique et la pollution atmosphérique par le développement des modes alternatifs à la route

FICHE n°2.2. Favoriser le développement du transport de marchandises par voie d'eau

Rappel des principaux enjeux

La Bourgogne est mouillée par 1 000 des 8 500 km de voies navigables françaises et ses voies d'eau possèdent d'importantes réserves de capacité, immédiatement disponibles.

Malgré ces atouts, le développement du transport fluvial est menacé par l'insuffisance de la cale (notamment sur le bassin Saône-Rhône qui est bassin fermé et sur le réseau Freycinet pour lequel il n'existe pas de cale moderne), ainsi que par le manque de bateliers dont le renouvellement n'est pas assuré dans les années à venir. Les installations de manutention et de stockage des ports ont des réserves limitées et le bassin souffre de l'insuffisance d'outils de réparation navale et de postes d'accostages.

Sur l'Yonne, l'offre portuaire est limitée et l'infrastructure a besoin d'être modernisée.

La création d'une liaison nouvelle à grand gabarit entre la Saône et la Moselle désenclaverait le bassin et ouvrirait Pagny aux ports de la Mer du Nord ainsi que de l'Europe de l'Est et du Sud-Est.

Descriptif de l'action

Au delà de l'aménagement des plates-formes développé dans la fiche sur la complémentarité des modes, il convient de :

- favoriser le développement des plateformes multimodales sur la voie d'eau ;
- favoriser le maintien d'un outil de réparation navale à Chalon-sur-Saône et l'accroissement de la cale sur le bassin Saône-Rhône ;
- soutenir les actions visant à développer les outils de commercialisation du transport fluvial et à mobiliser l'ensemble des acteurs sur la promotion des métiers de la voie d'eau ainsi que la facilitation de l'accès à la profession de batelier et le développement d'une nouvelle cale Freycinet moderne ;
- promouvoir la réutilisation des canaux pour le transport de fret ;
- soutenir le projet de liaison fluviale à grand gabarit interbassin entre la Saône et la Moselle.

La modernisation des barrages doit être poursuivie sur l'Yonne.

Une évaluation environnementale sera réalisée pour chacun de ces projets afin de limiter les conséquences négatives que pourraient engendrer ces aménagements en matière de pollution et de limitation de la biodiversité.

Modalités de réalisation

Les actions seront réalisées en particulier dans le cadre des contrats de projets (plan Rhône, CPER 2007-2013)

Partenariats possibles : Etat, VNF, CCI, collectivités locales, professionnels de la filière.

Schéma régional des infrastructures et des transports

3^e axe stratégique : répondre à la demande de mobilité dans le respect des engagements de Kyoto

FICHE n°3.1. - Soutenir la mise en place des plans de déplacements d'entreprises (PDE)

Rappel des principaux enjeux

Les déplacements domicile – travail, domicile – études (école, collèges, lycées, universités) représentent une fraction importante des déplacements journaliers. L'automobile est le mode de transport le plus utilisé pour effectuer ces parcours et son utilisation est favorisée par l'évolution des modes de vie et de l'urbanisation (étalement urbain).

Outre la mise en œuvre d'une politique urbanistique durable et l'organisation des transports collectifs et des modes doux, il est nécessaire de développer au niveau des entreprises, des établissements publics et des collectivités des plans qui engagent ces entités dans des démarches de mobilité durable.

Descriptif de l'action

Le plan de déplacements d'entreprise (ou plan de mobilité) est une démarche d'ensemble qui vise au sein d'une structure qu'elle soit privée ou publique, à optimiser les déplacements domicile-travail et les déplacements liés aux activités professionnelles en favorisant l'usage des modes alternatifs à l'automobile.

Après une phase diagnostic, il vise à mettre en œuvre une série d'actions incitant l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle : prise en charge par l'entreprise des abonnements de transports collectifs, encouragement du covoiturage, optimisation de la flotte du parc de véhicules, développement de la visioconférence, du télétravail...

L'action consistera à :

- encourager le développement des plans de déplacements d'entreprise au sein des entreprises, des collectivités, des établissements publics de Bourgogne. Ces démarches pourront être vulgarisées aussi dans les établissements scolaires et prendre la forme de plan de déplacement d'établissements scolaires ;
- mettre en réseau, les entreprises, les collectivités et les établissements publics de Bourgogne ayant engagé de telle démarche (ex ; club des entreprises ou des collectivités ayant entrepris un PDE).

Modalités de réalisation

Le conseil régional et l'ADEME pourront prendre en charge dans le cadre du PREMED :

- le coût des études à hauteur de 50% plafonné à 75 000 euros ;
- les actions de communications à hauteur de 80% plafonné à 75 000 euros.

Partenariats possibles

Autorités organisatrices de transports, SNCF, ADEME, direction régionale de l'environnement (DIREN)...

Schéma régional des infrastructures et des transports

3^e axe stratégique : répondre à la demande de mobilité dans le respect des engagements de Kyoto

FICHE n°3.2. - Favoriser l'utilisation des modes doux

Rappel des principaux enjeux

Les modes doux, déplacements en vélo et marche à pieds, sont des modes de transports non polluants et très peu consommateurs d'espace. Jusqu'à 5 km, le vélo est le mode le plus rapide et il supprime quasiment les problèmes de stationnement.

Descriptif de l'action

Trois actions seront privilégiées au niveau régional :

- soutien à l'élaboration de démarche de type PDU (plan de déplacements urbains) dans les agglomérations qui n'y sont pas contraintes par la loi ainsi que les approches équivalentes menée au niveau des départements ;
- développement de l'inter modalité « train + vélo » en acquérant systématiquement du matériel adapté et en aménageant les gares de façon à rendre ce matériel accessible. Cependant, l'accès du matériel TER par les vélos ne saurait constituer une solution suffisante au développement de l'inter modalité train + vélo. En effet, une véritable modification des comportements ne peut reposer que sur le développement de services en gare (garages sécurisés, location, services d'entretien...). Ceux-ci seront systématiquement encouragés ainsi que la mise en place d'une information multimodale ;
- développement d'une approche multimodale des transports à vocation touristique à travers des produits combinés et une tarification intégrée.

Modalités de réalisation

La participation de la Région à l'étude des schémas de transports qui tiennent compte de la desserte des territoires par les TER sera désormais conditionnée par la prise en compte des modes doux dans les réflexions menées.

Les aménagements permettant l'accès aux quais seront systématisés dans les programmes de rénovation des gares (goulottes dans les escaliers...) et des solutions seront recherchées pour permettre le transport des vélos dans les autocars TER (raques à vélos).

Le financement des services vélo (consignes, vélostations...) sera encouragé dans l'aménagement des gares ainsi que les opérations d'information et de communication (intégration dans la centrale régionale d'information, réservation en ligne de vélos...).

La mutualisation de ces aménagements avec les activités de tourisme à vélos sera recherchée, à l'exemple du kit voie verte, étude d'un produit tarifaire intégré (ex : vélo + train + autocar) et de séjours clés en main (tous modes de transports + musées + hébergement).

Participation dans le cadre du PREDIT à l'élaboration d'une méthode de dimensionnement des vélostations et réalisations d'expérimentations (Dijon, Chalon-sur-Saône) avant généralisation.

Partenariats possibles

SNCF, RFF, collectivités territoriales, CRT, OTSI.

Schéma régional des infrastructures et des transports

3^e axe stratégique : répondre à la demande de mobilité dans le respect des engagements de Kyoto

FICHE n°3.3. – Développer l'utilisation des biocarburants

Rappel des principaux enjeux

L'utilisation de la biomasse (sucre, huile et partie ligneuse) paraît prometteuse pour remplacer progressivement les produits pétroliers producteurs de gaz à effet de serre, dont les réserves sont limitées.

La Bourgogne dispose d'une biomasse importante, c'est la 8^e région céréalière française, la 4^e pour les oléagineux et la 2^e pour le colza. Les surfaces boisées couvrent, quant à elles, 31 % du territoire régional.

Les filières des biocarburants

Il existe deux filières : l'éthanol pour les véhicules à essence et les huiles végétales pour les moteurs diesels.

Les betteraves et les céréales sont les principales ressources utilisées pour la production d'éthanol, la biomasse cellulosique faisant encore l'objet de recherches. L'incorporation d'éthanol dans l'essence est possible jusqu'à 5% en volume sans modification des moteurs. L'utilisation de mélanges riches, par exemple 85% ou E85 (appelé également flex fuel) nécessite une adaptation des véhicules et un système de distribution spécifique.

L'huile végétale n'est pas adaptée à l'alimentation directe des moteurs diesel modernes. Elle doit faire l'objet d'un traitement d'estérification. Le colza est principalement utilisé pour cette production. Une incorporation à environ 5% d'ester de colza ne modifie pas les propriétés du gazole. Une incorporation plus élevée (habituellement 30 %) nécessite une autorisation et est encore expérimentale.

Descriptif de l'action

Expérimenter l'utilisation de biocarburants sur le matériel TER Bourgogne. Cette expérimentation portera sur le matériel ferroviaire et sur le matériel routier.

Poursuivre les réflexions sur les impacts environnementaux d'une telle filière : impacts sur les ressources en eau, sur la biodiversité, les paysages mais aussi sur les productions vivrières afin de développer une utilisation des biocarburants respectueuse du développement durable.

Favoriser la mise en place de réseaux de distribution.

Modalités de réalisation et partenariat

Convention de partenariat à passer avec la SNCF, les transporteurs routiers l'Etat et les acteurs des secteurs industriels et agricole pour le montage de l'expérimentation.

Aménagements de l'Yonne et des ces ports dans le cadre du contrat de projet 2007-2013.

Schéma régional des infrastructures et des transports

3^e axe stratégique : répondre à la demande de mobilité dans le respect des engagements de Kyoto

FICHE n°3.4. – Concevoir un aménagement différent des rocades

Rappel des principaux enjeux

Contrairement au réseau ferroviaire ou fluvial, le réseau routier à souvent fait l'objet d'aménagements qualitatifs importants aussi bien sur le réseau principal que sur les réseaux secondaires. Par contre les déviations d'agglomération et les rocades urbaines, soumises à des règles financières différentes, ont pris un retard important. Celles-ci sont nécessaires pour assurer la continuité du trafic de transit, faciliter l'accès aux zones d'activité économiques situées en périphérie des agglomérations et améliorer le cadre de vie des populations des zones les plus denses.

Cependant, ces aménagements, conçus souvent avec comme objectif principal l'amélioration de la fluidité du trafic et des vitesses de déplacement, peuvent favoriser le développement d'effets pervers :

- le long des itinéraires parallèles au réseau autoroutier (RN 6 par exemple), la déviation systématique des agglomérations et la suppression des points noirs conduit à réduire l'attrait de l'autoroute par rapport à l'itinéraire gratuit ;
- la création d'une rocade libère de la capacité sur le réseau urbain. Sans réaménagement de ce dernier, cette capacité est rapidement réinvestie par du trafic automobile nouveau, limitant ainsi l'impact positif de la rocade.

Descriptif de l'action

L'amélioration de l'accessibilité des zones d'activité périphériques ou la déviation du trafic de transit doivent être jugées par rapport à l'importance des zones urbaines évitées et à l'amélioration de la sécurité des usagers et des riverains et non par rapport à la réduction des temps de parcours ou l'élévation des vitesses de circulation, qui est souvent contradictoire avec la réduction des nuisances dues au trafic routier.

Tout aménagement de rocade doit être accompagné d'une requalification de la voirie délestée au profit des modes alternatifs à l'automobile.

Modalités de réalisation

Les aménagements de rocades devront privilégier l'amélioration de la sécurité et la réduction des vitesses. La réalisation d'infrastructures à 2X1 voie à chaussées séparées et à vitesse limitée à 70 km/h sera privilégiée.

Les projets de rocade devront inclure les mesures prises au profit des modes alternatifs à l'automobile sur les axes délestés de leur trafic. Le développement de l'inter modalité, des pôles d'échanges ou l'étude de schémas de mobilité dans les petites agglomérations seront un préalable à la participation de la Région au projet.

Une priorité doit être donnée aux rocades favorisant la desserte des zones d'activité économiques.

Partenariats possibles

Etat, départements, communes ou leurs groupements.

Schéma régional des infrastructures et des transports

4^e axe stratégique : valoriser les atouts de la Bourgogne et favoriser l'accueil des entreprises

FICHE n°4.1. – Expérimenter le transfert des canaux et développer le tourisme fluvial ainsi que les véloroutes

Rappel des principaux enjeux

La Bourgogne est la deuxième région française pour sa flotte de bateaux habitables en location et la première sur le plan des péniches hôtels. Le maintien à niveau du réseau navigable contribue autant au tourisme de plaisance qu'au tourisme terrestre.

Le projet de « Tour de Bourgogne à vélo », utilisant principalement les chemins de services des canaux, constitue un projet complémentaire primordial sur le plan économique et susceptible de générer un chiffre d'affaires et des créations d'emplois importants. Cette liaison « verte » permet également de desservir les principaux bassins de population en offrant ainsi un axe de développement des modes de déplacements doux.

Descriptif de l'action

La réhabilitation de l'ensemble de l'infrastructure sera poursuivie et les conditions permettant l'expérimentation du transfert à partir de 2008 seront recherchées.

Le développement des équipements et services (stationnement, haltes nautiques, services aux usagers...) sera également pris compte, en particulier au travers des stratégies territoriales coordonnées et dans la perspective du développement du concept de « station touristique linéaire. »

Le bouclage de l'aménagement de l'infrastructure dédiée à l'itinérance en vélo, en particulier le long des chemins de halage (canal de Bourgogne, Nivernais, Centre et latéral à la Loire) et de la Saône qui est intégrée dans l'itinéraire Nantes-Budapest et au sein du schéma régional des véloroutes et voies vertes est à réaliser en priorité.

Modalités de réalisation

Un accord entre les collectivités régionales et départementales sur les objectifs de développement des canaux, les modes d'organisation et le partage de la prise en charge financière devra être trouvé avant d'initier l'expérimentation de décentralisation.

L'aménagement de la voie d'eau et des véloroutes sera réalisé dans le cadre de la politique contractuelle 2007-2013.

La modernisation des méthodes d'exploitation, les niveaux de service à assurer et la présence humaine qui seront mis en place par VNF doivent être étudiés au regard de la fréquentation actuelle et potentielle des différentes sections bourguignonnes.

Les cessions, même à titre précaire, des maisons éclusières doivent être envisagées dans une logique de service aux usagers de la voie d'eau. Les programmations de travaux ainsi que la sélection des candidatures à l'occupation de ce patrimoine doivent faire l'objet d'une réflexion concertée.

La qualité du partenariat dans la stratégie d'animation et de développement à mettre en œuvre autour du linéaire constituera un critère majeur dans les choix d'investissement.

Partenariats possibles

Etat, VNF, Collectivités locales, partenariat privé.

Schéma régional des infrastructures et des transports

4^e axe stratégique : valoriser les atouts de la Bourgogne et favoriser l'accueil des entreprises

FICHE n°4.2. - Promouvoir le développement de la logistique sur les sites intermodaux

Rappel des principaux enjeux

Dans un contexte de saturation des sites parisiens et lyonnais, le maillage des réseaux place la Bourgogne en mesure de tirer parti de sa situation favorable pour le développement des services logistiques. Cependant, il faut se prémunir contre un mitage préjudiciable du territoire par des implantations plus concurrentes que complémentaires : la multiplication des plates-formes purement routières entre en opposition avec les enjeux de développement durable (cadre de vie des riverains, pollution de l'air, consommation énergétique, émissions de gaz à effet de serre...) et menace les plates formes multimodales.

Par ailleurs, l'éventualité d'autoriser les poids lourds de 44 tonnes se traduirait par une amélioration immédiate de 10% de la productivité des transports routiers, au détriment des modes alternatifs.

Descriptif de l'action

Les plates formes trimodales (rail – route – voie d'eau) seront privilégiées. Leurs localisations possibles sont peu nombreuses et elles doivent-être répertoriées de façon à les protéger. Les activités logistiques sont de plus en plus consommatrices d'espace et de tels sites que l'on peut qualifier « d'intérêt régional » doivent être préservés et destinés à des activités nécessitant une desserte intermodale.

L'autorisation de circulation des poids-lourds de 44 tonnes doit être limitée aux accès des plates-formes intermodales.

Modalités de réalisation

Réalisation d'une étude destinée à recenser les espaces multimodaux à préserver à moyen et long termes en tenant compte de la possibilité de desserte intermodale (actuelles et futures), des disponibilités foncières, de l'adéquation aux contraintes environnementales et de la proximité d'un bassin de main d'œuvre.

Concentration de l'action régionale sur les sites à vocation trimodale. Afin d'éviter les effets pervers qui résulteraient du retard de la mise en place des modes alternatifs à la route, les équipements qui n'auraient pas, dès l'ouverture du site une desserte soit ferroviaire soit fluviale seront écartés du soutien régional.

Organisation d'un lobbying interrégional sur la question de la circulation des poids lourds de 44 tonnes.

Partenariats possibles

Collectivités locales, CCI, ORT, VNF, RFF

Schéma régional des infrastructures et des transports

4^e axe stratégique : valoriser les atouts de la Bourgogne et favoriser l'accueil des entreprises

FICHE n°4.3. - Aménager une grande transversale ferroviaire : la voie ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA)

Rappel des principaux enjeux

L'absence de liaison ferroviaire Est-Ouest performante et électrifiée entre la ceinture de Paris et la ligne Bordeaux-Toulouse-Montpellier-Marseille, conduit à la saturation de ces infrastructures radiales empruntées par les flux transversaux obligés de passer par Paris (TGV Nantes-Lyon, trains de fret Tours-Mulhouse...). De plus, contrairement à Marseille et au Havre, les ports de la façade atlantique ne bénéficient pas d'un hinterland accessible par mode fluvial ou ferroviaire, ce dernier restant intégralement routier.

A l'issue du CPER 2007–2013, les liaisons ferroviaires entre la façade atlantique (Quimper, Saint-Nazaire, Nantes, La Rochelle, Bordeaux) et Nevers seront intégralement électrifiées via Tours et Bourges. Il ne manquera que le tronçon Nevers-Montchanin-Chagny pour rejoindre la ligne TGV vers Lyon, le couloir Saône-Rhône, la Suisse, l'Alsace et l'Allemagne, ainsi que la future branche Est du TGV Rhin-Rhône. Cette électrification et le raccordement de la ligne à la ligne TGV Sud Est au niveau de Montchanin permettrait :

- d'accélérer les TER Dijon/Nevers et les futurs TER Dijon/Nevers/Tours ;
- de constituer un grand axe transversal national et international performant pour le fret ;
- de dévier les TGV Lyon/Nantes en empruntant le réseau classique de Montchanin à Nantes, créant ainsi une desserte TGV pour les 2 bassins de Nevers et de Bourges ;
- de dévier par Montchanin les TGV Rhin Rhône ne desservant pas Chalon-sur-Saône, libérant ainsi de la capacité sur la PLM dans l'attente de la réalisation de la branche Sud du TGV ;
- de constituer un itinéraire de détournement des TGV Paris-Lyon et Paris-Marseille en cas d'incident sur la LGV entre Saint-Florentin et Montchanin.

Descriptif de l'action

- Electrification de la voie ferrée Nevers–Chagny.
- Raccordement à la LGV à Montchanin permettant le passage des TGV Nantes-Lyon et Mulhouse-Lyon (dans l'attente de la réalisation de la branche Sud du TGV Rhin-Rhône).
- Relèvements de vitesses sur les parties au relief le plus favorisé de cet itinéraire : Angers–Tours et Bourges–Le Creusot.
- Adaptation au gabarit B+ pour le trafic de conteneurs de cet itinéraire, ainsi que la ligne classique Dijon-Mulhouse, pour en faire un grand itinéraire de fret.

Modalités de réalisation et partenariat

Les études d'opportunité seront réalisées dans le cadre du CPER et la mise en œuvre de tout ou partie du projet sera évoquée lors de l'examen à mi parcours du contrat.

L'inscription de cet axe comme itinéraire européen sera demandé afin de ménager l'avenir. Il y a accord des Régions Centre et Rhône-Alpes pour participer dans le cadre plus général aux études du bouclage de l'électrification de la ligne Lyon–Nantes.

Schéma régional des infrastructures et des transports

5^e axe stratégique : favoriser une meilleure desserte des territoires et favoriser les liaisons interrégionales

FICHE n°5.1. - Améliorer les liaisons ferroviaires transversales

Rappel des principaux enjeux

La liaison radiale classique (Paris) Montereau-Sens-Migennes-Dijon-Chalon-sur-Saône-Macon (Lyon) et son antenne Migennes-Auxerre est à elle seule fréquentée par 3 clients du TER Bourguignon sur 4.

Les liaisons transversales ferroviaires bourguignonnes se limitent pour l'instant à la ligne de Dijon à Nevers qui ne dispose que de 8 allers et retours quotidiens (6 avant décembre 2006). La liaison Auxerre-Dijon ne dispose que de 2 allers et retours directs par jour.

Il n'existe pas de liaison ferroviaire voyageurs entre les deux préfectures d'Auxerre et Nevers, malgré la présence de lignes qui sont soit inexploitées, soit utilisées pour le seul trafic fret.

Descriptif de l'action

- Développer le nombre de liaisons TER Dijon / Nevers, et Auxerre-Dijon directes.
- Améliorer le temps de parcours de quelques liaisons TER Dijon-Nevers ciblées.
- Etudier la recreation d'une liaison ferroviaire voyageurs entre Auxerre et Nevers à moyen terme.

Modalités de réalisation

- Améliorer les liaisons TER Dijon-Nevers en passant progressivement de 8 à 10 allers et retours quotidiens (généralisation de trains à circulation périodique ou extension de services à parcours restreint), ce qui améliorera également la lisibilité de l'offre sur l'axe.
- Améliorer les temps de parcours entre Dijon et Nevers des trois trains qui assureront en décembre 2008 les relations Dijon-Tours les limitant à trois les arrêts intermédiaires : Beaune, Le Creusot et Etang-sur-Arroux (correspondance d'Autun). Le temps de parcours visé est de 2 H 05.
- Cadencement des services Dijon-Auxerre direct à 2h et modernisation de la ligne Auxerre-Laroche
- Mise en œuvre de la modernisation de l'infrastructure entre Cravant et Clamecy, partie Nord d'une éventuelle future liaison TER Auxerre-Nevers.
- Inscription d'une étude sur les modalités et le coût de la modernisation des infrastructures ferroviaires sur la partie Sud entre Clamecy et Nevers permettant d'accueillir des liaisons voyageurs, soit par l'itinéraire direct de Prémery, soit par la ligne longeant le canal du Nivernais via Cercy la Tour. L'étude de la transformation éventuelle en liaison à vocation touristique des services voyageurs entre Avallon, Saulieu et Autun sera menée simultanément.

Partenariats possibles

Etat, RFF, SNCF, Région Centre.

Schéma régional des infrastructures et des transports

5^e axe stratégique : favoriser une meilleure desserte des territoires et favoriser les liaisons interrégionales

FICHE n°5.2. - Acheter le réseau routier structurant

Rappel des principaux enjeux

Deux constats caractérisent le réseau autoroutier bourguignon : un déficit de liaisons transversales et une saturation des axes Nord Sud.

Dans une perspective de développement des modes alternatifs à l'automobile, de développement durable et de raréfaction des ressources publiques, les aménagements proposés doivent être envisagés de manière globale et répondre simultanément aux besoins les plus importants.

Descriptif de l'action

L'ensemble constitué par l'itinéraire Troyes-Auxerre-Bourges, l'axe A77-RN7 et la RCEA constitue une « grande rocade bourguignonne » qui cumule sur le même itinéraire de nombreuses fonctionnalités : liaisons Nièvre – Yonne, liaisons Nièvre – Saône et Loire, Liaison Nevers-Dijon via Avallon et nouvel axe Nord-Sud complémentaire au sillon Saône-Rhône.

Cette grande rocade ouvre également de nouvelles perspectives de développement des activités logistiques : elle permettra de relier l'ensemble des vallées icaunaise et ligérienne au Nord de la France et à l'Espagne ou à Nantes et Mulhouse.

Modalités de réalisation

Au rythme actuel des financements, la RCEA ne sera achevée qu'en 2025 au plus tôt. Il convient donc de rechercher de partenariats permettant d'accélérer la réalisation de cet ouvrage. En particulier les solutions d'autoroute gratuite pour les véhicules légers doivent être explorées.

L'aménagement de la RN7 doit être repris et achevé dans les plus brefs délais.

La mise en œuvre des procédures de débat public sur les conditions d'aménagement de l'axe Troyes – Auxerre – Bourges ne doivent pas retarder les aménagements indispensables sur cet itinéraire : déviations d'Auxerre et de la Charité-sur-Loire, aménagements de sécurité sur la RN 151...

A l'issue de ces aménagements, Toutes les grandes agglomérations bourguignonnes seront reliées par un réseau performant et sécurisé. Toutefois la liaison Dijon–Nevers via Avallon ne sera effective qu'à long terme. Aussi des aménagements localisés de sécurité seront soutenus sur un itinéraire Nevers-Autun-Dijon à définir ainsi que sur Auxerre-Nevers.

Pour chacun de ces projets, une attention particulière sera apportée aux impacts environnementaux (effet de coupure, impact paysager, biodiversité, imperméabilisation, bruit, pollution...)

Partenariats possibles

Etat, collectivités locales, partenariat privé.

Schéma régional des infrastructures et des transports

6^e axe stratégique : développer l'accès à l'international et la coopération interrégionale

FICHE n°6.1. - Renforcer la coopération interrégionale dans l'organisation des TER

Rappel des principaux enjeux

Le réseau ferroviaire français est plutôt bien structuré en ce qui concerne les liaisons ferroviaires à longue distance, principalement par TGV, mais également sur certaines lignes comme Paris-Nevers-Clermont par trains classiques modernisés corail TEOZ.

En interne aux régions, la réhabilitation et le développement des dessertes TER intrarégionales commencent à porter leurs fruits, comme le montre la hausse de trafic de 10% du TER Bourgogne de l'automne 2005 à l'automne 2006.

Par contre, il existe de grandes disparités sur l'organisation des relations interrégionales de proximité, dans le volume et la nature des dessertes, ainsi que les coopérations tarifaires l'information.

Descriptif de l'action

- Cadencement à l'heure de l'axe Dijon-Lyon en décembre 2007, étudié en commun avec Rhône-Alpes. Cette desserte permettra d'être bien reliés au réseau Rhônalpin qui sera dans sa globalité cadencé à cette date vers des destinations importantes (Saint-Etienne, Grenoble, Chambéry, Annecy, Genève).
- Cadencement étudié en commun avec le STIF (syndicat des transports en Ile-de-France) des axes Dijon-Migennes-Sens-Paris, Auxerre-Migennes-Sens-Paris et des dessertes locales Sens-Montereau-Paris, en décembre 2008.
- Mise en œuvre de liaisons directes matin, midi et soir en décembre 2008 entre Dijon, Nevers et Tours.
- Renforcement des liaisons directes entre Dijon et Clermont-Ferrand, ainsi qu'entre Dijon et la Champagne et enfin la Lorraine à horizon 2010, sous réserve d'accord avec les régions concernées
- Harmonisations tarifaires progressives avec les régions voisines sauf Ile-de-France (statut spécial), et développement de l'information sur ces liaisons.
- Organisation au sein du groupe de travail « Grand bassin parisien » d'une commission étudiant la problématique d'accords tarifaires éventuels avec l'Ile-de-France (problématique spécifique à la carte orange).

Modalités de réalisation et partenariats

La réalisation des nouvelles offres ferroviaires se fera au gré des changements de services annuels en décembre, selon le calendrier défini ci-dessus, jusqu'en 2009, en tenant compte des moyens en étude des structures et des disponibilités de matériel roulant.

Pour la réalisation des accords tarifaires, ils sont mis en œuvre au cas par cas dès que possible en accord avec les autres régions

Schéma régional des infrastructures et des transports

6^e axe stratégique : développer l'accès à l'international et la coopération interrégionale

FICHE n°6.2. - Placer la capitale régionale au cœur du réseau à grande vitesse

Rappel des principaux enjeux

On ne sait pas définir avec précision quels sont les effets induits par les infrastructures, mais ce que l'on sait c'est qu'ils se produisent aux nœuds des réseaux. Dijon est au cœur d'une étoile ferroviaire. Le risque, demain, si l'achèvement de la branche Est et l'étude de la branche Ouest complète sont retardés est de reporter très au sud de la capitale régionale le point de convergence des flux.

Par ailleurs, l'effet TGV ne doit pas se limiter à la capitale régionale, il doit irriguer l'ensemble du territoire bourguignon.

Descriptif de l'action

- Lancer la 2^e phase de travaux de la branche Est (Genlis-Auxonne) dès achèvement de la 1^{ère} phase (Auxonne-Petit Croix).
- Assurer la protection foncière de la traversée dijonnaise par la branche Ouest et réaliser les études préliminaires de cette branche complète dès que la protection foncière de la traversée de l'agglomération dijonnaise aura été assurée ainsi que le prévoit la décision ministérielle du 29 avril 2002. Les études des branches Ouest et Sud doivent être poursuivies avec la volonté de parvenir à un niveau d'avancement équivalent sur ces deux branches.
- Inclure les aménagements ponctuels de capacité sur la ligne PLM ainsi que l'électrification de Chagny-Montchanin et son raccordement à la LGV Sud-est dans les études d'amélioration du réseau existant ainsi que prévu dans la convention d'étude de la branche Sud. Cette électrification permettrait, dans l'attente de la réalisation de la branche Sud, de gagner 10 mn sur les relations vers Lyon qui sont sans arrêt à Chalon. Elle fiabiliserait l'exploitation de la LGV en cas d'incident sur le tronçon Saint-Florentin-Montchanin. Enfin elle constituerait la réalisation d'un premier tronçon de la VFCEA.
- Intégrer les horaires de TGV desservant la capitale régionale dans le schéma général de cadencement des TER, pour faire bénéficier l'ensemble des Bourguignons des avantages de la grande vitesse et de correspondances facilitées à Dijon avec un réseau maillé.
- Renforcer la coopération métropolitaine lors de la mise en service de la branche Est. A plus long terme, des TGV vers Mulhouse pourraient être initiés depuis Tours ou Nevers dans le cadre de la VFCEA, voire depuis Auxerre dans l'hypothèse d'une électrification Auxerre-Laroche.

Modalités de réalisation

Intégration des horaires des TGV dans la mise au point des grilles horaires cadencées des TER bourguignons, dès décembre 2007 en première étape.

Participation active aux groupes de travail technique et de pilotage TGV Rhin-Rhône ainsi qu'à toutes les instances actives sur ce dossier

Partenariats possibles : Etat, RFF, SNCF, département, Grand Dijon, régions concernées

Schéma régional des infrastructures et des transports

6^e axe stratégique : développer l'accès à l'international et la coopération interrégionale

FICHE n°6.3. - Améliorer la desserte aérienne de la région

Rappel des principaux enjeux

Maintenir l'attractivité de la région tant au niveau touristique qu'économique. La Bourgogne ne peut s'engager dans une redynamisation de son économie et de son tissu d'entreprises sans liaison aérienne. L'absence d'aéroport régional pénalise l'attractivité du territoire.

Descriptif de l'action

Renforcer l'accès aux grands aéroports internationaux :

- Renforcement de la Liaison TGV Dijon-Roissy-Charles-de-Gaulle.
- Le cadencement de Dijon-Lyon qui sera mis en place en décembre 2008, permettra dès 2009, grâce au tramway rapide entre Lyon-Part-Dieu et l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry, des liaisons toutes les heures entre Dijon, Chalon-sur-Saône, Mâcon et cet aéroport international en 1 seule correspondance.
- Amélioration de la desserte de Bâle Mulhouse dans le cadre de la branche Est du TGV.
- A plus long terme, étude de la liaison Dijon-Lyon-Saint-Exupéry dans le cadre de la branche sud du TGV.

Mettre en œuvre le projet « Renaissance » de l'aérodrome Dijon-Bourgogne :

- En réalisant un investissement d'environ 15,5 M€ pour réaliser les travaux de piste, de balisage et d'adaptation des équipements au trafic civil, ainsi que pour les aménagements nécessaires à l'accueil des passagers.
- En soutenant le développement de l'activité aérienne :
 - autour de liaison régulières intérieures pour les déplacements d'affaires vers Bordeaux et Toulouse dans le Sud-ouest et vers Nantes et Rennes dans l'Ouest, et pour les déplacements touristiques vers Nice, la Corse et Biarritz ;
 - par le développement de vols charter tant imports qu'export ;
 - par la relance de lignes internationales low cost vers la Grande-Bretagne, la Scandinavie, et l'Allemagne/Benelux.

Modalités de réalisation

Effectuer le transfert, au profit de la région, du rôle d'autorité concédante exercé actuellement par l'Etat sur l'activité civile de l'aérodrome de Dijon-Longvic.

Réaliser les travaux d'aménagement de la plate-forme dans les trois à quatre années à venir.

Partenariats possibles

Etat, CCI, département, Grand Dijon, RFF, SNCF, régions concernées.

II – Suivi du SRIT

Un dispositif de suivi/évaluation du SRIT sera mis en place et son actualisation sera engagée en 2011 au plus tard, en articulation avec la fin des programmes européens et des CPER.

Le dispositif de suivi comprendra :

- des indicateurs relatifs à la mise en œuvre des actions du SRIT,
- des indicateurs relatifs à leurs effets sur les déplacements et l'environnement

La volonté est d'introduire une rupture dans les évolutions constatées. Aussi, le suivi annuel de ces indicateurs permettra d'apporter les mesures correctives éventuelles qui pourraient s'avérer nécessaires.

Objectifs

La phase de diagnostic du SRIT ayant été amorcée en 2005, la situation de référence des indicateurs est 2004, dernière situation connue à l'époque. C'est également celle qui a servi de base à l'évaluation environnementale.

Les objectifs portent sur :

- un doublement de la fréquentation des TER et un trafic voyageurs passant de 522 millions à plus d'un milliard de voyageurs-kilomètre par an ;
- une progression de 5% par an du trafic de fret fluvial soit une progression de 70% entre 2004 et 2015 ;
- l'aménagement des 3 plates-formes fluviales sur la Saône et la création d'au moins une sur l'Yonne ;
- l'aménagement d'une dizaine de pôles d'échanges voyageurs ;
- l'étude et la mise en œuvre d'une dizaine de projets territoriaux de mobilité ;

Des objectifs complémentaires relatifs à la qualité de service du TER sont également fixés :

- âge moyen du parc ramené de 25 ans à 15 ans en 2010 ;
- certification de l'ensemble des lignes du réseau ;
- accessibilité PMR de l'ensemble des rames et des 47 gares TER à l'horizon 2015 (aucune rame ni aucune gare n'est totalement accessible aujourd'hui).

Indicateurs

Le groupe « Développement durable » mis en place lors de la phase d'élaboration du diagnostic et qui associait les services de la région, l'Etat (DRE, DIREN, ADEME) et ALTERRE sera réuni de nouveau pour préciser les indicateurs à suivre ainsi que leur modalités d'évaluation.

Une première liste est proposée ci après

Indicateurs de mise en œuvre du SRIT

- Accessibilité du TER : nombre de rames et de gare accessibles aux PMR.
- Développement de l'inter modalité voyageur :
 - o Nombre de gares faisant l'objet d'un programme d'aménagement en pôle multimodal ;
 - o Nombre de connexions au site internet multimodal « Mobigo ! » ;
 - o Nombre d'appels à la centrale d'information téléphonique.
- Amélioration de la performance de l'offre TER :
 - o Evolution de l'offre kilométrique ;
 - o Age moyen du parc ;
 - o Pourcentage de caisses climatisées ;
 - o Taux de régularité des TER ;
 - o Nombre de lignes certifiées.
- Intermodalité marchandises : montant des investissements réalisés.
- Transports de proximité : nombre de projets territoriaux de mobilité mis en œuvre.
- Tourisme fluvial (indicateurs qualitatifs) :
 - o initiatives en termes de développement durable (station de vidange, ravitaillement électrique, écogestion...) ;
 - o accessibilité des PMR ;
 - o initiatives innovantes en termes d'accueil.
- Véloroutes : linéaire aménagé et montant annuel des financements réalisés.
- Liaisons transversales et VFCEA : bilan des actions réalisées.

Indicateurs de suivi des effets

- Nombre de véhicules-km parcourus sur le réseau routier et autoroutier en distinguant véhicules légers et poids-lourds.
- Nombre de voyageurs-km transportés sur le réseau ferré.
- Nombre de tonnes chargées et déchargées dans les ports bourguignons.
- Suivi des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre.
- Qualité de l'air : suivi de la concentration en oxydes d'azote.
- Nombre de barrages en rivière équipés sur le plan écologique (passe à poisson...).
- Evolution du trafic de plaisance sur les canaux et rivières.

