

Massif central
Étude des transports, déplacements et réseaux à haut débit
Rapport n° 2 du superviseur

Cadrage des problématiques à expertiser

La présente annexe est composée en sept thèmes transports, plus un sur l'accès aux réseaux numériques haut débit.

Il se limite volontairement aux approches qui pourraient intéresser plusieurs responsabilités territoriales régionales pour une mise en cohérence. Ainsi par exemple les programmes routiers départementaux ou réseaux TER ne sont pas analysés en tant que tels, mais les interfaces pouvant susciter des coordinations ou favoriser des synergies entre eux sont recherchées. De même des problématiques communes à l'échelle du massif pourront-elles trouver les économies d'échelle et les financements spécifiques permettant d'innover dans la conception de meilleurs services de transport. Enfin la spécificité géographique, physique et démographique invite à rechercher une méthodologie adaptée pour identifier et évaluer les critères de développement durable.

Cette annexe de cadrage est susceptible d'évoluer au fur et à mesure des concertations qui précéderont les validations des cahiers des charges. Elle comporte deux approches de compréhension globale à l'échelle du massif, suivies d'approches thématiques.

1. Mise en forme homogène des connaissances sur les territoires et les déplacements

Les nombreuses études et prospectives entreprises dans les régions composant le Massif-central et au niveau national devraient faire l'objet d'une monographie homogène comportant les données de référence de nature socio économique et en matière de déplacements. Cette référence commune permettra d'apporter aux partenaires du projet les caractéristiques des différentes natures de territoire et de leur accessibilité, en termes d'enjeux de desserte et de perspectives d'évolution socio économique.

Cette monographie documentaire favorisera le partage sur les diagnostics et l'évaluation des scénarios prospectifs intéressant les différents territoires du massif. Elle reposera sur des références existantes, qu'elle cataloguera, sans prétendre engager une nouvelle recherche prospective globale.

2. Approche spécifique des enjeux de développement durable

Les spécificités géographiques, physiques et démographiques invitent à rechercher une méthodologie adaptée pour identifier et évaluer les critères de développement durable. Cette spécificité touchera particulièrement les facteurs humains et les facteurs énergétiques.

Exemple de facteur humain : conséquences d'une amélioration des dessertes d'un bassin enclavé sur le maintien d'une offre complète de services de proximité ?

Évaluation énergétique à long terme des transports routiers et ferroviaires

La faible densité des sites et par conséquent la modicité des flux de déplacements internes justifient une approche multimodale de l'énergie rapportée, non pas à l'offre de transport, mais à la chose transportée (personne ou tonne de marchandise). Il s'agit de cerner des ordres de grandeurs à partir de projections long terme des fréquentations de services, existants et envisageables, en comptant les consommations pour maintenance d'infrastructures.

3. Approches transrégionales par bassins enclavés

Il s'agit de territoires de faible accessibilité et où la programmation des moyens de transport déborde du cadre institutionnel régional. Le progrès des niveaux de service passera par une affectation très sélective des finances publiques. La recherche de scénarios devrait faire appel à des groupes

d'acteurs locaux, en même temps que sera établie une caractérisation homogène des niveaux d'accessibilité dans le cadre de la monographie du § 1 ci-dessus.

Aurillac - Figeac

Bassin le plus enclavé, suivant le critère temps d'accès à un réseau rapide.

Routes : approche coordonnée entre Cantal, Lot et Corrèze pour la desserte des villes d'Aurillac, Figeac et Saint-Céré vers A 20 et A 89. Concerne 3 départements et 3 régions. Enjeux de la liaison Figeac Rodez Séverac le Château (RD 840 et RN 88). Articulation précise entre les CG et l'État ? Accord de financement récent entre Limousin et Auvergne pour la liaison Aurillac Tulle (ex RN 120).

Ferroviaire : Marchandises sur ligne de la vallée du Céré vers Brive ? Intéresse les mêmes 3 régions.

Conséquences d'une future desserte TGV vers Paris via Brive et Limoges (raccordements routiers ou ferroviaires à Brive) ?

Pour mémoire : TER Auvergne Aurillac Clermont niveau de service à terme (inscrit au CPER) ?

Aéroport : voir ci-après le thème des dessertes aériennes secondaires. En moyenne, 17 passagers par vol (étude EREA 2006). Influence de Brive Souillac (lui-même exposé à la concurrence TGV) à long terme via un rabattement routier ?

Rodez

Bassin enclavé, mais où les enjeux d'infrastructures ne nécessitent pas de coordination interrégionale. Nœud routier et ferroviaire, et dessertes aériennes.

Routes : liaisons vers A 20 et vers A 75 et Lyon (RN 88) (cf. § 4 ci-après).

Ferroviaire : pm TER Midi Pyrénées (amélioration inscrite au CPER), activités marchandises ?

Services cars rapides (cf. § 6 ci-après) ?

Aéroport : Liaisons vers Paris et Lyon, ainsi que Londres (Ryanair). Voir § 5 dessertes aériennes.

Castres Mazamet

Routes : liaison vers A 61 Carcassonne entre Tarn et Aude, niveau de service, sensibilité hivernale ? Importance de la liaison vers Toulouse (RN 126).

Ferroviaire : pm. Midi-Pyrénées.

Aéroport : sensibilité industries, articulation avec Toulouse et Carcassonne ? Services taxis collectifs ?

Mende

Bassin aujourd'hui très enclavé mais peu tributaire de coordinations interrégionales.

Route : bassin principalement tributaire de la RN 88, et de la RN 106 vers Nîmes via Alès.

Ferroviaire : les enjeux de trafic long terme, voyageurs et marchandises sont-ils à l'échelle du ferroviaire ? Services touristiques ?

Services cars ?

Desserte aérienne : néant

Le Puy en Velay

Route : bassin principalement tributaire de la RN 88 et de la RN 102.

Ferroviaire : TER vers Lyon entre Auvergne et Rhône Alpes ? Trafics marchandises ? Liaison vers Clermont-Ferrand prévue au CPER.

Aéroport : pm, voir § 5 desserte aérienne secondaire. En moyenne 8 passagers par vol (étude EREA 2006).

Contribution aux conclusions du débat public VRAL

La problématique de désenclavement pourrait être structurée de telle sorte que la constitution des groupes de travail d'acteurs locaux permette de présenter une contribution concernant l'accessibilité vers la Haute-Loire, l'Ardèche, le Gard et la Lozère, qui s'inscrive dans les suites à donner aux prescriptions des conclusions du débat public VRAL.

4. Les grands projets d'infrastructures

4.1. Grands axes routiers

Les projets concernant les grands axes sont connus. La question sera d'apprécier les critères d'aménagement du territoire susceptibles de peser sur la hiérarchie chronologique des priorités et les effets sur le développement économique et l'implantation des entreprises. Les consultations pour les plans de développement et de modernisation d'itinéraires (PDMI) seront l'occasion de rechercher une vision cohérente de ces priorités à l'échelle du Massif.

La RCEA jouera un rôle majeur de distribution vers la moitié nord de la France et vers l'est européen.

La RN 88 entre Albi et A 75 permettra un puissant désenclavement du Massif vers Toulouse et la vallée de la Garonne. L'analyse globale de cet axe jusqu'à Saint Etienne permettra d'affiner les fonctions et les urgences relatives des différents tronçons.

L'accessibilité vers la région lyonnaise reste contrainte dans l'attente du maillon d'A 89 Lyon Balbigny, avec son embranchement sur la RN 7 et la liaison A 89 - A 6, et de l'aménagement de la RN 88 entre Le Puy et Saint Etienne.

4.2. Grandes transversales ferroviaires

Y a-t-il une perspective à très long terme de pouvoir accrocher le Massif-central à une nouvelle transversale à haut niveau de service, comme le préconise le lobby ALTRO ? En quoi une telle hypothèse, ou ambition, est-elle, avant d'être tranchée, susceptible d'influencer les projets à terme plus rapproché de desserte ferroviaire du Massif-central ? Par exemple la liaison Clermont Ferrand Lyon (cf. ci-après) ? Ou la liaison Limoges Clermont Ferrand ?

La question clé est alors de savoir si la perspective d'une liaison transversale à haut niveau de service peut être située dans le temps et esquissée dans ses fonctions ?

Distinguons les enjeux du fret après ceux des dessertes voyageurs, les premiers n'ayant pas la massification suffisante pour peser en termes d'infrastructure (saturation de lignes existantes).

Dessertes transversales voyageurs

La liaison voyageurs Nantes Lyon bénéficie de l'interconnexion entre les lignes LGV Atlantique et Sud-Est. Les enjeux de saturation des lignes sud-est et en région parisienne sont complexes. Ils concerneront le nord de la ligne Clermont Paris, mais les éléments successifs d'une éventuelle LGV transversale peuvent-ils être aujourd'hui valablement imaginés et appréciés ? Quelles conséquences à long terme, pour ces liaisons transversales, de l'évolution du réseau LGV : Poitiers-Limoges, hypothèse Clermont-Nevers-Paris ?

En revanche, à moyen terme et sans viser la grande vitesse, mais un bon niveau de service grandes lignes, une liaison Clermont Ferrand Vichy Nevers Tours vers Nantes, alliée à Clermont Ferrand Vichy Roanne Lyon composerait une transversale ferroviaire très profitable au désenclavement est ouest de Clermont Ferrand. Un des enjeux n'est-il pas de chercher la moindre dispersion des investissements à prévoir sur les trois itinéraires entre Nevers et Lyon ?

Quelles stratégies sur Limoges Lyon et Limoges Clermont Ferrand ?

Plus au sud, la liaison Bordeaux Lyon sera assurée sur les LGV Sud-Est et Sud Europe Atlantique, via Toulouse, Narbonne et la Vallée du Rhône. Cette liaison desservira également le nord de l'Espagne. Quelles gains de performance et quelle attractivité offrirait une transversale directe Bordeaux Clermont Ferrand Lyon, en concurrence avec l'autoroute A 89, à même de supporter des services voyageurs à faible coût ?

Enfin quelles sont les perspectives à court moyen terme de gains substantiels de niveau de service voyageurs de type inter cités sur la ligne existante Bordeaux Lyon via Limoges ? A noter l'accord récent des quatre régions desservies pour mettre des rames automotrices à disposition de la SNCF ?

Enjeux de fret

Les transports de fret du Massif-central se concentreront principalement sur les plateformes logistiques de Limoges et Clermont-Ferrand. La transversale Tours-Vierzon-Nevers- Lyon permettrait à ces deux plates-formes de desservir une ligne de massification extrêmement ouverte d'Ouest en Est. Quel itinéraire fret entre Nevers et Lyon ?

A noter que le lobby ALTRO présentera à l'automne la phase 2 de sa réflexion.

Sans pouvoir préjuger des options lointaines sur un grand projet transversal, l'enjeu correspondant aux possibilités actuelles de choix n'est-il pas celui d'une stratégie temporelle de promotion des maillons

les plus stratégiques, comme Clermont-Lyon, et d'une optimisation économique des modes existants entre Limoges et Clermont ?

4.3. Grandes liaisons ferroviaires nord-sud

Liaison Clermont-Ferrand Paris

L'amélioration de la ligne actuelle, engagée au précédent CPER se poursuivra dans le cadre des contrats de projets 2007-2013. A long terme, la question sera de préciser les conditions de désaturation des lignes issues de la gare de Lyon en région Île de France, et le scénario d'un futur doublement de la LGV Paris Lyon notamment via Nevers.

Impact de la future LGV Limoges Poitiers

Cette LGV offrira de nouvelles conditions d'accès voyageurs vers Paris, non seulement en faveur du Limousin, mais aussi, à partir de Brive, en faveur du Lot et du Cantal. Les raccordements TER et routiers seront donc à coordonner soigneusement entre les trois régions et trois départements concernés. L'impact sur les services aériens relèvera du § 3 ci-dessous.

4.4. Liaisons Clermont Ferrand Lyon

Cette desserte constitue à l'évidence un enjeu économique fondamental pour le désenclavement et le développement du Nord-est du Massif-central : poids économique des échanges avec la région lyonnaise et accès aux grands corridors de transport. Création de synergies entre les aéroports ?

Le dernier maillon Lyon Balbigny d'A 89 améliorera fortement la liaison routière Clermont-Ferrand Lyon à partir de 2012. L'étude de la desserte ferroviaire est inscrite au CPER Auvergne. Comme évoqué plus haut au § 2.2, il sera intéressant de situer le projet de liaison voyageurs via Vichy et Roanne par rapport aux autres lignes transversales entre Nevers et Lyon.

A noter les études de 2006 - 2007 du CETE de Lyon pour la DRE Auvergne (multimodale), et de RFF pour la Région Auvergne (aménagement de lignes et gains de temps).

Il conviendra également de rapprocher les réflexions avec les études prévues au CPER Bourgogne au titre de la « VFCEA » entre Nevers et Lyon.

4.5. Armature routière secondaire

La spécificité géographique du Massif-central a conduit l'État à conserver la gestion de plusieurs routes secondaires. L'ambition sur le réseau secondaire sera moins de « gommer les montagnes » par des aménagements très coûteux que d'assurer la permanence de la viabilité et de gagner progressivement en sécurité et en confort, en coordination étroite entre les autorités gestionnaires, l'État et les Conseils généraux.

Parmi ces coordinations les plus indispensables, figure la liaison Rodez-Figeac A 20 en direction de Brive, articulée avec les RN 88 vers A 75, Séverac le Château, et 122 vers Aurillac.

Prise en compte des conclusions du débat public VRAL concernant les dessertes de l'Ardèche, du Gard, de la Lozère et de la Haute-Loire.

5. Les dessertes aériennes

L'étude EREA pour la DRE Auvergne et DGAC illustre les fragilités et tendances des services aériens en Auvergne pour les plates-formes d'Aurillac et Le Puy en Velay, et plus sommairement pour les perspectives de Clermont Ferrand.

Cette dernière plate-forme bénéficie pour l'instant, mais jusqu'à quand, du hub de Régional, compagnie rachetée par Air France/KLM. Les choix des compagnies aériennes ne peuvent guère être anticipés, mais l'importance de l'agglomération et l'attractivité forte et très diversifiée de ses environs, sans concurrence ferroviaire à grande vitesse, promettent une perspective intéressante à cette plate-forme, qui dispose d'excellents atouts aéronautiques (environnement et climatologie). Peut-on envisager des synergies à long terme avec Lyon en bénéficiant des améliorations des liaisons terrestres entre Clermont et Lyon ?

Quelle sera l'armature à long terme des aéroports en Massif-central ? Positionnement de Rodez : central et distant des plates-formes importantes, desservant Paris Lyon et Londres (Ryanair) ?

Est-ce une économie durable pour les liaisons vers Paris d'Aurillac (17 passagers par vol) et Le Puy en Velay (8 passagers par vol), où les passagers apportent moins de 40% des charges d'exploitation ? Évaluation de l'offre au niveau des temps de trajets et des fréquences.

Quel avenir pour la plate-forme de Limoges après l'extension TGV Poitiers-Limoges ? Quid du futur aéroport de Brive-Souillac ? Poursuite des low cost (Angleterre) ? Quid de Saint-Etienne ? Articulation entre Clermont et Lyon ?

Les coopérations entre aéroports, même voisins, ne sont pas choses courantes. Ne faut-il pas les rechercher pour innover en faveur de l'avion, un moyen de transport adapté à la géographie du Massif-central ? Peut-on imaginer à Clermont Ferrand un **hub de taxis aériens**, en parallèle au rabattement TGV vers Limoges et Brive ? Quelles structures porteuses ?

Lien avec les petits aérodromes du Massif-central, et intérêt de ceux-ci pour les entreprises du Massif-central eu égard à l'ouverture du ciel européen.

6. Cars rapides ville à ville

Ce mode de transport routier rapide ville à ville n'est aujourd'hui guère pratiqué en France pour les liaisons interrégionales, faute de bénéficier d'un système d'autorité organisatrice naturel. Pour autant les axes autoroutiers du Massif-central permettraient d'offrir des niveaux de services bien supérieurs à ceux que peut offrir actuellement le ferroviaire. Une approche structurée dans le temps des complémentarités de services collectifs voyageurs ferroviaires et autoroutiers permettrait un gain rapide sur la qualité de l'offre en préservant avec le temps les avantages les plus déterminants du mode ferroviaire sur les liaisons qui s'y prêtent (cf. aussi le § 8).

7. Logistiques territoriales marchandises

Clermont-Ferrand et Limoges disposent des accès routiers et ferroviaires permettant d'envisager sur ces deux plates-formes les logistiques territoriales de massification ferroviaire de marchandises. A partir de ces deux plates-formes les marchandises massifiées auront accès à toutes les directions par les voies ferrées importantes qui encerclent le Massif.

Les approches engagées en faveur d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFF) suivant les préconisations de Jacques CHAUVINEAU, en partenariat avec les industriels doivent constituer des axes forts de recherche (bois, eaux minérales, matériaux de construction, implication des transporteurs routiers dans des services logistiques complets). Il s'agit de suivre, d'accompagner et élargir les démarches en cours en Auvergne (CRCI et DRE), et Morvan (et pm. en région Centre), ou en cours de démarrage en Midi Pyrénées.

Quelles sont et seront les lignes de force du transport de marchandises en provenance ou à destination du Massif-central ? Y a-t-il une chance de massification suffisante vers des services ferroviaires économiquement viables ? Marchandises « conteneurisables » ?

Quelles destinations intermédiaires, portuaires ou logistiques ?

Quels périmètres de travail, par territoires et/ou par filières industrielles ?

Quel rôle les transporteurs routiers voudront-ils prendre dans un ou des opérateurs logistiques de rabattement ferroviaire ?

Les transports du bois : le jeu d'acteurs peut-il être élargi vers les massifs forestiers d'Aquitaine ? Système logistique de type coopératif ?

Quelles sensibilités industrielles fortes vis à vis de l'offre de transport ? (exemple d'ARCELOR à Saint Chély d'Apcher sur la voie ferrée Neussargues Béziers)

8. Stratégies de maintenance du réseau RFF Massif-central

Le maillage ferroviaire du Massif-central présente aujourd'hui une densité plus fine que dans bien d'autres régions plus densément occupées ou aux reliefs moins contraints. Mais les lignes empruntées par les services voyageurs « grandes lignes » ne relient plus que Paris à Limoges, Clermont-Ferrand et Saint-Etienne. Le fret est en voie de disparition.

Deux aspects à éclairer sur le long terme, quel réseau public maintenir, et quels modes de valorisation des emprises. Le développement de ce thème est peu abordé dans les CPER, sauf la mention du « H lozérien » en Languedoc-Roussillon, et l'engagement de la région Midi-Pyrénées sur les régénérations, parallèlement au CPER.

A défaut d'une prospective long terme sur le réseau ferroviaire, une stratégie de maintenance est indispensable pour s'inscrire au mieux dans le programme national de renouvellement de RFF. Les spécificités du Massif-central incitent à rechercher des systèmes innovants entre exploitation et maintenance sur le réseau secondaire, et le cas échéant au niveau des modes de financement. L'historique des 20 dernières années de la ligne Béziers-Neussargues illustre la complexité et la sensibilité de ce thème d'étude. La méthode d'étude doit donc être soigneusement mise au point avec les Régions (TER) et avec RFF, en intégrant les éléments des § 5 et 6 ci-dessus, et en distinguant les perspectives voyageurs et fret.

9. Accès aux réseaux numériques à haut débit

Sur un territoire aussi peu occupé les collectivités ont dû prendre des initiatives, faute d'une offre suffisante de la part des opérateurs. Ces initiatives, aujourd'hui, ne sont pas coordonnées à l'échelle du Massif. Mais la région Limousin a donné l'exemple d'une approche territoriale vaste, et la convention interrégionale de Massif prévoit dans son axe 3 un appui à la réalisation d'infrastructures TIC à vocation interrégionale. Elle prévoit également un développement de l'usage des TIC pour une offre innovante de services au public.

La démarche pourrait consister à proposer l'armature interrégionale d'un réseau fibres optiques haut débit auquel pourront se relier des réseaux locaux. L'étude explorera les conditions de développement et de gestion des éléments de cette armature fibres optiques, en liaison avec les différents gestionnaires d'infrastructures linéaires de transports, routiers et ferroviaires, et dans une perspective d'accès vers les très hauts débits.

La question du développement des usages de services TIC, également prévue à la convention interrégionale de Massif, ne fait pas partie de la présente étude générale sur les transports.