

## **Massif-central**

Étude des transports, déplacements et réseaux à haut débit

Rapport n° 2 du superviseur

Cadrage général de la démarche

*version du 17 octobre 2007*

L'accessibilité aux territoires et aux services est un élément indispensable au développement. Le Massif-central a vu sa situation nettement améliorée depuis trente ans par de grandes réalisations autoroutières, mais il reste structurellement fragile, du fait de son relief et de sa faible densité de population, pour l'ensemble des moyens de desserte, routière, ferroviaire, aérienne, et numérique.

L'évolution actuelle des services, le développement de la pluri modalité, la diffusion des technologies de l'information et des communications (TIC) et la décentralisation de la gestion de nombreux axes routiers nécessitent la recherche des meilleures synergies possibles entre acteurs à l'échelle du Massif-central et des solutions innovantes de services de transports, adaptées à sa spécificité géographique, et respectueuses des orientations générales en faveur du développement durable.

Les programmes Massif-central (POMAC) 2007-2013, constitués de la convention interrégionale (CIR) et du programme opérationnel plurirégional (POP), prévoient, dans l'axe 3, de favoriser la mise en cohérence des politiques de déplacements dans le Massif-central et d'étudier, à ce titre, les coordinations nécessaires tant dans les politiques de transports et de services que dans celles des infrastructures.

C'est ainsi que les deux coprésidents du comité de Massif souhaitent faire rechercher des stratégies communes d'orientation à l'échelle du Massif-central, détaillant les évolutions nécessaires des services de transport et des infrastructures, et ils ont convenu d'en faire superviser la démarche d'élaboration par un haut fonctionnaire du Conseil général des ponts et chaussées.

Ce rapport décrit le rôle du superviseur et le cadrage de la démarche qu'il a proposé pour coordonner les parties prenantes à la mise en place d'une stratégie interrégionale des déplacements – terme employé ci-après pour simplifier et éviter de créer un sigle. Ce même cadrage porte également sur les grandes problématiques à expertiser et sur l'organisation du pilotage et de suivi.

### **Objet de l'étude des déplacements Massif-central**

Au bout du processus, des stratégies temporelles d'amélioration des services de transports seront définies et proposées au débat entre les institutionnels concernés. Ces stratégies viseront d'une part une cohérence long terme en matière d'infrastructures, d'autre part une dynamique continue et coordonnée des jeux d'acteurs concernés, et enfin une optimisation intermodale et réaliste des capacités de financement public.

La démarche s'inscrit à une échelle de coordination interrégionale, en tenant compte des contrats de projets État-régions 2007 – 2013 (CPER) et en contribuant à l'élaboration en cours des schémas

régionaux d'infrastructures de transports (SRIT). Elle offre également un cadre adapté pour contribuer aux analyses prescrites en conclusion du débat public VRAL (Vallée du Rhône, Arc Languedocien) quant à l'accessibilité des zones de montagne des départements de la Haute-Loire, de l'Ardèche, du Gard et de la Lozère.

L'adoption de cette stratégie interrégionale des transports et déplacements dans le Massif-central passera par la production d'un dossier de débat, en support des échanges à animer au sein du comité de massif et avec les administrations centrales et établissements publics de l'État. L'intérêt de l'étude des déplacements sera de fournir ce document de débat vers la fin 2008, pour permettre la finalisation de la stratégie interrégionale des transports et déplacements au printemps 2009.

La dimension et la spécificité géographique permettent d'envisager des recherches innovantes pour la promotion de services économiquement adaptés, notamment pour valoriser les autoroutes réalisées, démultiplier les expérimentations engagées en matière de logistiques de massification ferroviaire des marchandises, et rechercher les conditions d'une desserte aérienne durablement viable.

Ces mêmes caractéristiques géographiques ont conduit à ce que se pose en termes particulièrement inquiétants la question de la survie du réseau ferroviaire secondaire, obligeant pour l'avenir à innover dans les modes de gestion de services ferroviaires de proximité et de la maintenance correspondante des voies.

La stratégie interrégionale des transports du Massif-central utilisera les résultats de l'étude générale sur les déplacements, laquelle privilégie une approche par les services, voyageurs et marchandises, suivant les trois modes, routier, ferroviaire, aérien, et leurs complémentarités. L'approche des infrastructures procédera par analyses financières et stratégiques, à l'échelle du Massif et quant à son insertion dans les grands réseaux : coordination et hiérarchisation des programmes d'investissements routiers, enjeux de maintenance et incidences des perspectives à long ou très long terme en ferroviaire.

Par extension de l'approche sur les infrastructures de transports, elle comportera un volet relatif aux armatures de réseaux haut débit, nécessaires au développement d'initiatives territoriales de réseaux locaux et de services TIC.

La décomposition de la démarche suivant les grandes problématiques à expertiser est proposée à l'annexe 2, qui présente huit thèmes d'étude.

### **Rôle du superviseur**

Placé en conseil auprès du préfet coordonnateur de Massif, le superviseur permettra aux deux coprésidents du comité de massif - le préfet de massif et le président du Conseil régional d'Auvergne d'avoir une vision globale de la démarche, dont il proposera les orientations techniques générales et les modalités de suivi, au niveau des instances locales et de la part des administrations centrales. Il sera investi d'une lettre de mission signée par ces deux coprésidents.

Le superviseur veillera à ce que les deux coprésidents du groupe thématique « transports » chargé du pilotage des mesures 3.1 et 3.2 du POMAC - le préfet de massif et le président du Conseil régional Limousin - disposent des moyens de pilotage du projet. A cette fin il coordonnera les intervenants et participera au suivi technique des études.

Il facilitera enfin la coordination des politiques conduites par l'État, les collectivités locales et les opérateurs de transport, publics ou privés, dans la perspective des scénarios qui pourront être proposés par l'étude des déplacements, puis le cas échéant à inscrire dans le cadre de la stratégie interrégionale des transports du Massif-central.

Ses fonctions de conseil et de coordination s'exercent sans préjudice des responsabilités de la maîtrise d'ouvrage de l'étude des déplacements conduite par l'ADIMAC. Le détail des fonctions du superviseur et leur articulation avec l'organisation des moyens de pilotage, de réalisation et de suivi des études font l'objet de l'annexe 1.

Le cadrage général des problématiques à expertiser fait l'objet de l'annexe 2.

## Organisation du pilotage et des moyens de suivi des études

### 1. L'animation générale du projet

Placé en conseil auprès du préfet coordonnateur de Massif, le superviseur apporte aux deux coprésidents du comité de massif - le préfet de massif et le président du Conseil régional d'Auvergne - ainsi qu'aux deux coprésidents du comité de pilotage des mesures 3.1 et 3.2 - le préfet de massif et le président du Conseil régional du Limousin - la vision globale nécessaire pour la conduite du projet de mise en cohérence des politiques de transports à l'échelle du Massif. Le superviseur exerce ses fonctions dans les formes suivantes :

- ✓ il écoute les parties prenantes, ou organise leur consultation, en liaison avec le commissariat de massif et les administrations centrales de l'État ;
- ✓ il génère des idées, en termes de méthodes de concertation, de thèmes d'études, et de synthèse ;
- ✓ il anime le suivi du projet avec les services des collectivités et opérateurs publics ;
- ✓ il facilite les échanges et recherches de compromis entre collectivités parties prenantes ;
- ✓ il rend compte de l'avancement du projet aux coprésidents ;
- ✓ il rend compte du déroulement de sa mission au président de la 4<sup>ème</sup> section du conseil général des ponts et chaussées (CGPC).

Ces fonctions de conseil ne comportent pas de responsabilités opérationnelles de conduite des opérations. Elles s'accomplissent sous forme d'entretiens, réunions et rédactions de notes de synthèse – cadrages, rapports d'étapes et recommandations – destinées au préfet de massif et au coprésident élu.

La durée de la mission est estimée à environ 20 mois, dans la perspective de la présentation en fin 2008 d'un dossier de débat pour la finalisation de la stratégie interrégionale des transports dans le Massif-central, et de l'accompagnement de ce débat jusqu'en début 2009. Sur cette durée la mission est estimée à 1/6<sup>ème</sup> d'équivalent temps plein (ETP) en moyenne, en présentant plus d'intensité au lancement puis à la fin.

Le superviseur accomplit les déplacements nécessaires en bénéficiant d'un support logistique mobilisé dans le cadre du projet.

### 2. La maîtrise d'ouvrage de l'étude des déplacements

En décembre 2006, le conseil d'administration de l'ADIMAC, considérant que les transports de fret et de personnes représentent un aspect dirimant du développement des entreprises du Massif, a décidé d'engager une vaste étude sur les déplacements dans le Massif-central. Cette étude a fait l'objet d'une

demande de financements au titre des programmes Massif-central. Dans ce cadre le préfet coordonnateur de massif a constaté la proximité d'approche entre cette demande et la démarche engagée dans le cadre de l'axe 3 de la convention interrégionale et un travail de mise en cohérence a été engagé.

La maîtrise d'ouvrage établira le cahier des charges ainsi que le programme des études. C'est sur la base de ce cahier des charges, s'il est conforme aux objectifs de l'État, que le préfet de massif engagera les crédits suite à la programmation partenariale (la convention attributive visera ce cahier des charges) La maîtrise d'ouvrage pourra recourir à une assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) auprès d'un consultant généraliste reconnu dans le domaine des transports pour l'élaboration des cahiers des charges d'appels d'offres, l'appréciation des offres et l'évaluation des prestations.

La mobilisation des moyens d'étude s'effectuera suivant la structure présentée au § 4 ci-après.

### **3. Les moyens de pilotage et de suivi du projet**

Le dispositif de pilotage du projet s'organisera au niveau local et en lien avec les administrations centrales concernées.

Le **Comité de Massif** participera au pilotage local du projet et sera donc régulièrement tenu informé et consulté sur les grandes étapes des démarches et études engagées. Par ailleurs une commission thématique entre les 6 conseils régionaux et l'État est constituée pour piloter la mesure 3.1 et la mesure 3.2 du programme Massif-central. Elle est coprésidée par le préfet de massif et le président du conseil régional Limousin.

Les **administrations centrales de l'État** seront également régulièrement informées et consultées à l'initiative du préfet coordonnateur de massif et du superviseur. Les modalités de ce dernier suivi ont été convenues le 15 octobre avec les administrations centrales concernées (DGMT, DGR, DGAC, D4E, DIACT).

Un **comité technique** est proposé pour permettre un suivi rapproché et régulier des études et pour pré valider les points d'étape présentés au comité de massif. Il apporte ainsi un soutien technique au maître d'ouvrage de l'étude des déplacements dans la conduite de ses différents volets, composés suivant les thèmes généraux décrits à l'annexe 2 de cadrage des problématiques du projet. Il permet d'assurer en même temps l'information sur l'avancement du projet au sein des services concernés.

Le comité technique pourrait se composer ainsi : les représentants de chacune des 6 DRE et de chacun des 6 services des conseils régionaux, l'association inter consulaire Massif-central (AIMC) et le superviseur. Le secrétariat serait assuré par la DRE Auvergne. L'ADIMAC et son AMO participeraient aux travaux du comité technique. Seront associés occasionnellement à ses travaux des représentants de services spécialisés ou territoriaux concernés par l'ordre du jour - notamment RFF et la SNCF, l'aviation civile, des conseils généraux...

Un **comité d'évaluation environnementale** serait constitué sur proposition du DIREN Auvergne, en liaison avec ses collègues des cinq autres régions, et serait animé par lui avec le concours du superviseur, en

vue d'apprécier les méthodes d'analyse des scénarios au regard des critères de développement durable, et pour faciliter la prise en compte des attentes des associations agréées pour la défense de l'environnement et représentées au sein du comité de massif.

Ces deux comités conviendront avec le superviseur des points d'étapes nécessaires suivant un calendrier préétabli, et le cas échéant en sus de celui-ci. Ces réunions précéderont notamment les présentations en comité de massif.

#### **4. Mise en œuvre des moyens d'étude**

Dans le projet de programme des études évoqué ci-dessus, l'ADIMAC a prévu les points repris ci-après :

« Les consultants seront mobilisés en distinguant la production des dossiers thématiques et la fonction d'ensemblier pour préparer le dossier final.

Le bureau d'étude ou le groupement de bureaux d'études retenu devra présenter, pour chacun des **dossiers thématiques**, un responsable de thème, qui animera un ou des groupes de travail et fera effectuer les recueils de données et les études ou expertises nécessaires. La composition des groupes de travail sera proposée par le consultant et validée par le maître d'ouvrage, après discussion en comité technique, en vue de favoriser la créativité des scénarios et les articulations entre modes de transport.

Le bureau d'études retenu identifiera également un **consultant ensemblier** qui sera chargé de l'assemblage des dossiers thématiques et de la constitution du dossier final, en support des présentations que le maître d'ouvrage pourra être amené à faire en comité de massif et avec les administrations centrales et établissements publics de l'État ou dans toute autre instance partenariale. »

Les modalités de production, à l'issue du débat, d'un dossier de conclusions sur les stratégies communes de transports déplacements et réseaux devront être précisées ultérieurement, et ne relèvent pas de la mission de maîtrise d'ouvrage de l'étude des déplacements.

### **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 dé-

saturation 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 (OFP) 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 relie 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.