

LIGNES FERROVIAIRES DE DESSERTES FINES DU MASSIF CENTRAL

Enjeux socioéconomiques, projet de territoire,
guide méthodologique

SYNTHÈSE



AGENCE
NATIONALE
DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES



LIGNES FERROVIAIRES DE DESSERTES FINES DU MASSIF CENTRAL

Enjeux socioéconomiques, projet de territoire,
guide méthodologique

SYNTHÈSE

THÈSE PROFESSIONNELLE

Mastère Spécialisé Aménagement et Maîtrise d'Ouvrage Urbaine - 2019

ÉQUIPE PROJET

Houda CHIBANI
Camille DARDANNE
Jean HURÉ
Antonin ROUSSEAU

DIRECTRICE D'ÉTUDE

Béatrice VAUDAY

COMMANDITAIRES

Agence Nationale de Cohésion des Territoires
Commissariat à l'aménagement, le développement
et la protection du Massif Central

Fédération ECOSYST'M

PRÉAMBULE

Dans un contexte de désengagement vis-à-vis des lignes ferroviaires de dessertes fines déficitaires, le développement des transports et des nouvelles mobilités reste un levier décisif pour le développement des territoires de faible et de moyenne densité, dont la situation périphérique éloignée des métropoles régionales, et la topographie, peuvent favoriser un enclavement irréversible. L'Agence Nationale de Cohésion des Territoires (ANCT) du Massif Central et la Fédération ECOSYST'M (Système de Mobilité Eco-durable des territoires de faible et de moyenne densité), ont lancé une étude d'impact des dessertes ferroviaires fines du territoire du Massif Central, sur leur dynamique socioéconomique.

L'ANCT du Massif Central soutient un projet expérimental de train léger à hydrogène, qui favorise une exploitation plus souple et adaptée aux besoins de mobilité des territoires. La Fédération ECOSYST'M encourage le développement de Pôles de Mobilités actives et partagées autour des points d'accès au réseau ferré.

Cette synthèse résulte de travaux réalisés autour de 5 lignes de dessertes fines ferroviaires du Massif Central, par une équipe pluridisciplinaire d'étudiants du Mastère AMUR (Aménagement et Maîtrise d'Ouvrage Urbaine) de l'École des Ponts et Chaussées, qui ont associé près de 40 acteurs du territoire : analyse territoriale de chaque ligne, dynamique impulsée par les dessertes, insertion dans

les bassins d'emplois, réseaux d'acteurs économiques et potentiels de développement. La méthode de programmation qui découle de ces diagnostics, approches linéaire et radiale, a été appliquée sur la ligne Figeac-Rodez (Occitanie).

Cette démarche est répliquable aux territoires aux enjeux similaires qui doivent adapter les offres de mobilités aux besoins des populations et des activités économiques : définition des besoins et potentiels des territoires, cohérence entre dessertes et urbanisation, adéquation aux dynamiques territoriales, innovations techniques, fret ferroviaire et tourisme.

La méthode d'analyse-diagnostic et les préconisations qui en résultent, s'appuient sur cette étude de cas qui réunit les pistes, les leviers et les outils pour favoriser le développement des mobilités et des dessertes ferroviaires, en mesurant les coûts et les montages opérationnels envisageables, et en identifiant les différents partenaires.

L'analyse des modes opératoires permettant de mener une diversité d'actions en faveur de la mobilité sur un périmètre linéaire, ont conduit les étudiants à argumenter la mise en place d'un Contrat de Territoire élargi. Une conclusion qui fait écho aux nouvelles dispositions de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) : le Contrat Opérationnel Mobilités qui associe l'ensemble des acteurs des territoires.

SOMMAIRE

| | |
|--|-----------|
| Étude de 5 lignes de dessertes fines du territoire du Massif Central | 6 |
| Les enjeux du territoire | 7 |
| Diagnostic | 8 |
| Catalogue d'interventions | 10 |
| Réorganisation du réseau Catalogue d'interventions : approche linéaire | 11 |
| Coordination transport-urbanisme Catalogue d'interventions : approche radiale | 12 |
| Programme d'actions des 5 lignes de dessertes fines du Massif Central Approche linéaire | 14 |
| Schémas d'aménagement du territoire de Figeac - Rodez Échelle transversale | 18 |
| Échelle intercommunale | 19 |
| Échelle points d'accès au réseau | 20 |
| Conclusion Les outils opérationnels | 27 |
| Pour aller plus loin | 28 |
| Liste des acteurs interrogés | 29 |

ÉTUDE DE 5 LIGNES DE DESSERTES FINES DU TERRITOIRE DU MASSIF CENTRAL

Le **Massif Central** est confronté à d'importants enjeux d'accessibilité, d'attractivité et de développement économique.

Il doit pouvoir s'appuyer sur ses ressources et ses dynamiques, notamment ses potentiels touristique et sylvicole et ses capacités industrielles.

Les offres de transport, notamment ferroviaires, constituent un levier pour faciliter un accès efficace aux services, assurer le désenclavement des territoires les plus éloignés, et renforcer des liens avec les pôles régionaux.

La définition des conditions de maintien de chacune des 5 lignes de dessertes fines ferroviaires, s'appuie sur plusieurs analyses complémentaires :

- + les atouts pour le développement,
- + les enjeux de la desserte ferroviaire pour les territoires desservis,
- + les propositions techniques et économiques pour revitaliser ces lignes ferroviaires et les territoires traversés.

LES LIGNES

Guéret - Felletin

51 km, 5 arrêts en 52 minutes.

Clermont - La Bourboule

77 km, fermée au trafic voyageurs. Elle desservait 4 arrêts, en 1h32 en 1998 (données SNCF Réseau), mais n'est utilisée aujourd'hui que pour le fret.

Brive - Aurillac

102 km, 8 arrêts en 1h49 à 1h58.

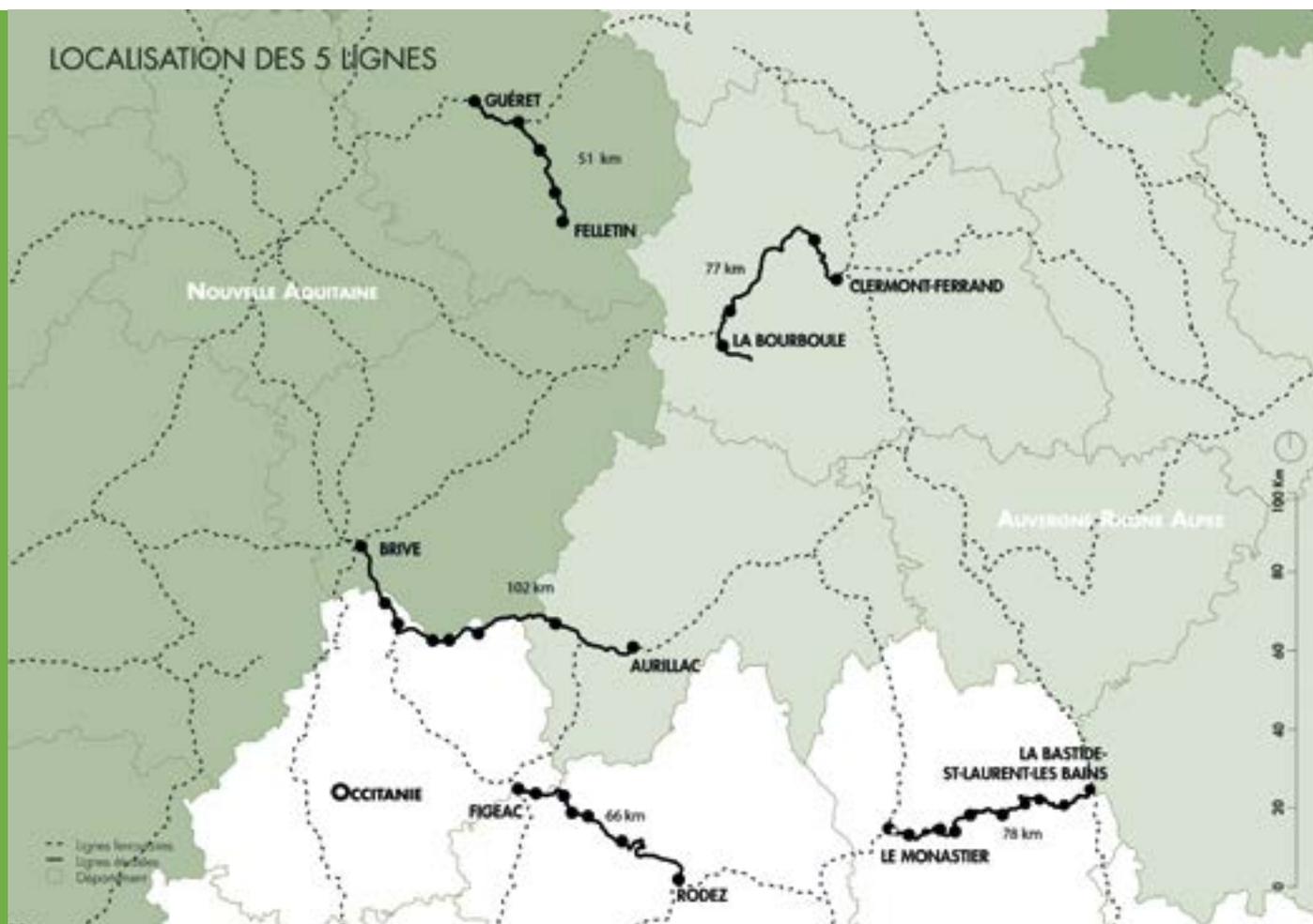
Le Monastier - La Bastide

78 km, 12 arrêts en 1h53.

Figeac - Rodez

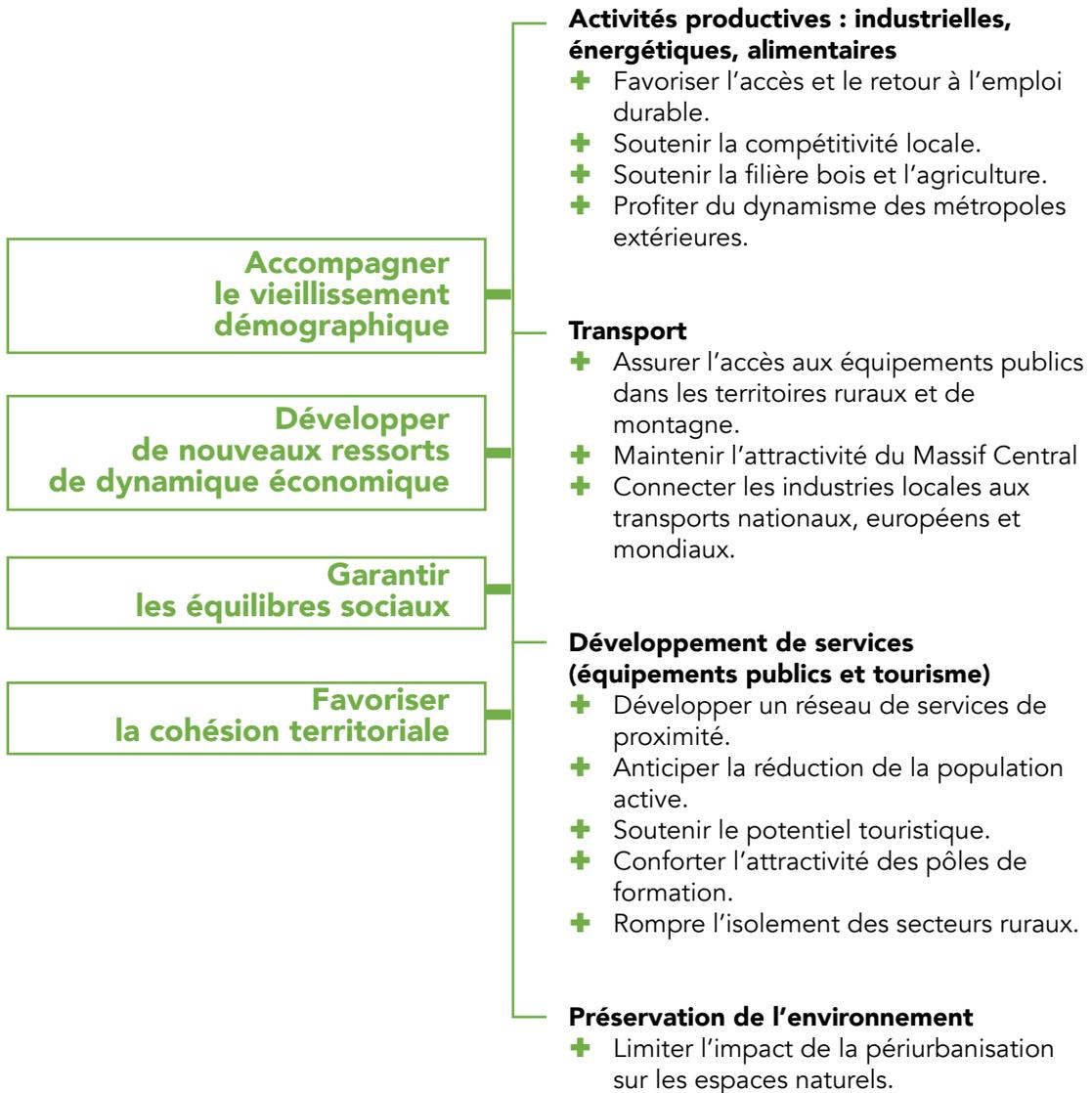
66 km, 7 arrêts en 1h09.

L'étude de ces différents cas vise à disposer d'autant de démonstrateurs d'une stratégie d'optimisation des lignes de dessertes fines du territoire du Massif Central, et s'inscrit dans une démarche de promotion du Massif Central, territoire d'expérimentation, soutenu par l'ANCT du Massif Central.



LES ENJEUX DU TERRITOIRE

LES PRINCIPAUX LEVIERS



VERS UNE POLITIQUE D'OPTIMISATION DES LIGNES DE DESSERTES FINES FERROVIAIRES

Atouts : accessibilité et désenclavement des territoires

- + Liens entre le rural et l'urbain : des axes qui relient ces territoires aux métropoles régionales et nationales.
- + Liaisons entre pôles d'activités et de services : dessertes de pôles industriels, touristiques, administratifs.

Menaces dans un contexte de déclin des lignes de dessertes fines régionales

- + Dégradation des infrastructures et du service.
- + Délaissement du mode ferroviaire au profit de la voiture.
- + Gestion opaque et conflictuelle, entre SNCF Réseau et les acteurs politiques de différentes échelles (Etat, Régions, Départements, Intercommunalités).
- + Inadéquation entre les lignes ferroviaires de dessertes fines et les territoires desservis : gares peu accessibles, insuffisance des rabattements sur le réseau et d'intermodalité...

Enjeux d'optimisation : développer des approches intégrées et innovantes

- + Segmentation et divergences des acteurs compétents.
- + Enjeu d'une vision globale : co-construction de projets cohérents et partenariaux.
- + Enjeu de gestion des temporalités : temporalités politiques (rythme électoral) et ferroviaires.
- + Nécessité d'interroger et de prendre en compte les besoins des habitants du territoire.

Il s'agit d'analyser la dynamique et les enjeux de chaque territoire linéaire.

Chacune de ces lignes a un rôle stratégique dans la desserte de pôles d'activités et de services et de désenclavement des territoires, mais elles sont menacées par la dégradation de leurs infrastructures et de la qualité du service ferroviaire, et par une gestion inadaptée.

La coordination des acteurs des territoires traversés est capitale pour partager une vision globale et cohérente.

LEVIERS EXISTANTS D'OPTIMISATION

Leviers économique-juridiques

- + Transfert de la maîtrise d'ouvrage des lignes de dessertes fines, infrastructure, et gares, aux Régions (article 172 de la Loi d'Orientation des Mobilités), ou à d'autres acteurs publics ou privés.
- + Création de SEM (Société d'économie mixte) et SEMOP (Société d'économie mixte à opération unique) intégrant des acteurs locaux et régionaux (Auch-Agen, chemin de fer Corse...)
- + Contrats d'axe.
- + Contrats de territoires coordonnant les actions régionales et locales sur les transports.
- + Incitations au fret ferroviaire pour les entreprises (exonérations de taxes) / dissuasion au fret routier (taxes supplémentaires).
- + Billets à 1€.
- + Loi d'orientation des mobilités : contrat opérationnel des mobilités.

Leviers d'organisation du service

- + Cadencements des dessertes ferroviaires fines des territoires.
- + Interconnexion des réseaux de transports à l'échelle régionale (liO, NAM...);
- + Pluridisciplinarité des agents SNCF : accueil, vente de billets, renseignements multimodaux, entretien, maintenance...
- + Importance de la qualité du service (fiabilité des horaires de dessertes ; entretien du matériel et des abords, respect des horaires de présence en gare).
- + Soutenir les trains touristiques pour optimiser l'usage du mode ferroviaire en périodes creuses et estivales.

Leviers de structuration d'écosystèmes d'entreprises locales

- + Partenariats entre SNCF et entreprises locales (Figeac - Rodez - Aurillac) : engagement sociétal SNCF.
- + Mécénat de compétences SNCF : mise à disposition d'agents volontaires pendant une période déterminée.
- + Constitution d'Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP).

Leviers de desserte des derniers kilomètres

- + Partenariats pour développer les Nouvelles Mobilités : vélo et covoiturage
- + Soutien au développement des mobilités actives.

- + Harmonisation des correspondances avec les réseaux de transport locaux (transports scolaires).
- + Création de Pôles d'interconnexions : échanges intermodaux et mobilités actives et partagées.
- + Organisation de covoiturage de proximité, d'autostop connecté, par les EPCI et les communes-gares.
- + Transport à la Demande (TAD).
- + Eco-chèques pour acquisition de véhicules électriques (Région Occitanie).

Leviers matériels roulants limitant les émissions de gaz à effet de serre

- + Utilisation d'un matériel léger et confortable, réduisant l'usure de l'infrastructure et facilitant le cadencement de dessertes.
- + Navettes ferroviaires ou routières autonomes.
- + Train à hydrogène "vert", évitant les travaux lourds d'électrification des voies.
- + Vélos à hydrogène.
- + Wagons dédiés aux vélos.
- + Gares évolutives, capables de s'adapter aux exigences à venir des populations.
- + Haltes éco-durables locales, réalisées par les entreprises de proximité (matériaux de construction locaux).
- + Haltes à ouverture programmée (gares vidéo en Allemagne).
- + Déplacement ou création d'arrêts.

Leviers d'aménagement de territoires attractifs autour des lignes de dessertes fines : la gare comme polarité

- + Réhabilitation économique et/ou culturelle des gares.
- + Appels à projets, du type "Mille et une gares", impliquant les acteurs des territoires.
- + Projet d'aménagement urbain "intercalaire" favorisant les interventions de court terme, et répondant aux besoins de rabattement, d'interconnexion, et d'offres de mobilités actives et partagées autour des points d'arrêts, et d'amélioration de l'environnement, par anticipation à des opérations de plus longues échéances (Projets Flash ECO-SYST'M, 3 semaines pour un projet).
- + Signalétique urbaine et routière des points d'accès au réseau.

CATALOGUE D'INTERVENTIONS

L'identification des enjeux des dessertes ferroviaires fines du territoire, conduit à établir, pour chaque ligne, un programme d'actions opérationnelles qui s'appuie sur un ensemble de préconisations réunies dans un catalogue d'interventions.

Le catalogue d'interventions est composé de 2 parties, correspondant aux 2 approches territoriales propres à chaque ligne.

- + **L'approche linéaire**, qui vise à adapter les dessertes fines pour en faire un levier de développement économique, sociétale et environnemental ;
- + **L'approche radiale** pour chaque point d'accès au réseau, qui vise à intégrer le mode ferroviaire aux usages quotidiens de déplacements.

Une échelle de temps, de coût et de co-construction, est associée à chaque préconisation :

- + **L'échelle de temps de réalisation** : Court Terme (moins de cinq ans), Moyen Terme (5 à 10 ans) et Long Terme (20 ans et plus).
- + **L'échelle de coût** : abordable pour les collectivités (quelques milliers ou dizaines de milliers d'euros) à très onéreux (plusieurs millions d'euros), avec 2 catégories intermédiaires.
- + **L'échelle de co-construction** identifie le niveau des acteurs compétents à mobiliser : Locale (communes, intercommunalités et acteurs privés), Régionale et Nationale (Etat, SNCF).

RÉORGANISATION DU RÉSEAU CATALOGUE D'INTERVENTIONS : APPROCHE LINÉAIRE

| HORAIRES ET POINTS D'ACCÈS | Echéance CT-MT-LT | Coûts 1-2-3-4 | Acteurs L-R-N |
|---|------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Mise en place d'un cadencement | CT | 1 | R |
| Arrêt dans des zones d'activités | CT | 2 | R |
| Arrêt dans les banlieues et zones résidentielles périphériques peu desservies | LT | 2-3 | R |
| Les anciens "Arrêt x", arrêt à la demande | CT | 1 | R |
| Système de haltes éco-conçues, légères, modulables | CT | 1 | R/L |
| Navettes entre les pôles ayant le plus d'échanges | LT | 4 | R/L |
| Harmonisation des correspondances avec les pôles métropolitains et les pôles d'activités | CT | 1 | R |
| ORGANISATION (GESTION, EXPLOITATION) | | | |
| Coordination transport et urbanisme : contrat d'axe, contrat de territoire élargi | MT | 2-3 | R/L |
| Coopération avec les industries locales | LT | 2 | R/L |
| Impliquer des associations : GART (Groupement des Autorités Régionales de Transport), TDIE (Transport Développement Intermodalité Environnement)... | CT | 1 | R/L |
| SEM, SEMOP (enjeu de péréquation des EPCI) | MT | 1 | R/L |
| Partenariat Public Privé | CT | 3-4 | R/N |
| RÉORGANISATION DU FRET | | | |
| Implantation d'entreprises à proximité des ITE existantes (Installations Terminales Embranchées) | LT | 2-3 | L |
| Mise en place d'incitations au fret ferroviaire auprès des entreprises (exonérations...) | CT | 3 | R/L |
| Constitution d'OFP (Opérateur Ferroviaire de Proximité) à proximité d'un centre de triage | MT | 4 | L |
| SERVICES A BORD | | | |
| Informations touristiques | CT | 1 | R |
| Trains touristiques | MT | 1 | R/L |
| Accès à internet dans les trains | MT | 3 | R/L/N |
| MATÉRIEL ROULANT | | | |
| Stadler : modèles de trains régionaux en aluminium, avec possibilité de pile à combustible | MT | 3 | R |
| Modèle des anciens trains régionaux (type autorail 2800) avec voitures pouvant transporter une trentaine de vélos | CT | 3 | R |
| Voiture modulable (voyageur, restaurant, librairie, vélo) | MT | 3 | R |
| Pelliculage de rames mettant en évidence le patrimoine bâti et naturel des territoires | CT | 1 | R/L |

COORDINATION TRANSPORT-URBANISME CATALOGUE D'INTERVENTIONS APPROCHE RADIALE

| CENTRALITÉ ATTRACTIVITÉ | Echéance CT-MT-LT | Coûts 1-2-3-4 | Acteurs L-R-N |
|---|------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Aménagement des gares et abords : signalétique, remise à niveau des services en gare, éclairage, confort... | CT | 2-3 | L |
| Entretien des abords des arrêts : propreté, lisibilité des cheminements et des stationnements vélos | CT | 1-2 | L |
| Création à proximité des Points d'accès au réseau, d'Espaces France Service (EFS), implantation de Centres Intercommunaux d'Action Sociale (CIAS) orientés vers la mobilité, le tourisme. | CT | 3 | L |
| Écosystèmes d'entreprises : implication des entreprises locales ou régionales dans l'entretien, la maintenance | MT | 2-3 | RL |
| Écosystèmes d'entreprises : l'alimentation énergétique (vélos et navettes routières à hydrogène) | LT | 4 | RL |
| Implantation d'unités de production et de distribution d'énergies renouvelables (EnR) à proximité des points d'arrêts (hydrogène vert, solaire) | MT | 4 | L |
| Foncier disponible (Aménagements intercalaires, de court terme, intégrant des unités de production d'EnR, et des services pour les nouvelles mobilités (VAE bornes de recharge). | CT | 1-2 | L |
| Création de polarités autour des gares et points d'arrêts : aménagements des espaces disponibles et délaissés (friches, terrains non exploités) | MT | 2-3 | L |
| Valoriser le patrimoine industriel (classement, parcours touristiques, nouvelles occupations) | CT | 1 | L |
| INTERMODALITÉ/ INTERCONNEXION ET TRAITEMENT DES CHEMINEMENTS ET MOBILITÉS ACTIVES | | | |
| Cheminement de la gare au centre urbain | CT | 2-3 | L |
| Vélo libre service, garages à vélos sécurisés, | CT | 1 | L |
| Stationnement covoiturage | CT | 1 | L |
| Interconnexion avec le réseau ferré national | LT | 3-4 | RN |
| TRANSPORTS | | | |
| Améliorer la desserte TC (Transport Collectif) de la gare par les transports urbains (horaires, itinéraires de desserte et positionnement des arrêts) | CT | 3 | LR |
| Desserte routière TC ou ferroviaire des principales zones d'activité | CT | 3 | LR |
| Covoiturage, autopartage entre les zones d'activités, les centres de formations et les arrêts) | CT | 1 | L |
| Navette de rabattement vers les points d'accès au réseau ferré | MT | 3 | L |
| Billet unique intégrant des services de taxi/TAD pour les zones les plus isolées | CT | 2-3 | LR |

| TRANSPORTS | Echéance CT-MT-LT | Coûts 1-2-3-4 | Acteurs L-R-N |
|---|------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Mutualisation d'abonnements (train + bus urbain sur le même abonnement et la même carte) | LT | 4 | R |
| Faciliter les connexions intermodales : modes collectifs, partagés et actifs (vélos et marche à pied) | MT | 3 | RN |
| FERROVIAIRE/MODES ACTIFS ET PARCOURS TOURISTIQUES | | | |
| Coordination avec les circuits touristiques (chemin de randonnées, GR, itinéraires vélos...) | CT | 1 | LR |
| Coopération avec des associations patrimoniales ou sportives entre les PNR | CT | 1 | L |
| Intégration des points d'arrêt aux parcours culturels et artistiques (Engagement sociétal et Fondation SNCF) | CT | 1 | LRN |
| PARTICIPATION | | | |
| Montage collaboratif de dispositifs de covoiturage de proximité, rémunéré par des bons d'échanges valables dans des commerces locaux (ECOSYST'M) | CT | 1 | L |
| Implication d'associations locales pour l'entretien et l'animation des gares et la promotion de solutions de mobilité alternatives à la VP (véhicule particulier) | CT | 1 | L |
| Implication de structures d'insertion pour l'entretien et les services liés aux mobilités | CT | 2 | LR |
| ENVIRONNEMENT ET PAYSAGES | | | |
| Création de corridors écologiques autour des axes ferroviaires pour préserver les écosystèmes et valoriser les paysages | MT | 3 | LRN |
| Affichage de panneaux au bord de la voie ferrée indiquant les paysages et lieux remarquables du territoire traversé | CT | 1 | L |
| MIXITÉ (PROGRAMMATIQUE, USAGES, EN LIEN AVEC LE TRANSPORT) | | | |
| Billets conjoints trains-musées ou des services | CT | 1 | LR |
| Diversification des activités dans les gares (expérimentations, tiers lieux, espaces coopératifs, fablabs, poste...) | CT | 2-3 | LR |
| Micro-fret (colis, point relais) | MT | 3 | LR |

PROGRAMME D' ACTIONS DES 5 LIGNES DE DESSERTES FINES DU MASSIF CENTRAL APPROCHE LINÉAIRE

L'élaboration de ces premiers plans d'actions ne tient pas compte de l'évolution du matériel roulant et du mode opératoire qui résulte de choix d'acteurs selon l'échelle d'intervention.

| LIGNES | GUÉRET-FELLETIN | BRIVE-AURILLAC |
|---|---|---|
| Navetteurs entre communes desservies | 273 navetteurs DT*, Nbre navetteurs DE* non connu | 255 navetteurs DT Nbre navetteurs DE non connu (<50/commune) |

* DT : Domicile-Travail - DE : Domicile-Etude

HORAIRE ET POINTS D'ACCÈS

Arrêt dans des zones d'activités

Navette vers Parc industriel de Guéret.
Création d'un arrêt à la Cité Internationale de la Tapisserie à Aubusson

Arrêt dans les banlieues et zones résidentielles périphériques peu desservies

Réouverture d'une halte à Ytrac

Arrêt X, arrêt à la demande

Puybrun, implantation d'une entreprise de location de voiture

Système de haltes éco-conçues, légères, modulables

Cité Internationale de la Tapisserie d'Aubusson

Ytrac

Navettes entre les pôles ayant le plus d'échanges

Aubusson-Felletin

Ytrac-Aurillac
Turenne-Brive

Harmonisation des correspondances avec les pôles métropolitains et les pôles d'activités

La Souterraine,
Limoges,
Clermont

Limoges

ORGANISATION (GESTION, EXPLOITATION)

Coopération des industries locales

Impliquer des associations GART ou TDIE

Coordination transport et urbanisme : contrat d'axe, contrat opérationnel mobilités

| FIGEAC-RODEZ | CLERMONT-FERRAND LA BOURBOULE | LE MONASTIER- LA BASTIDE |
|--|---|--|
| 2 482 navetteurs DT 826 navetteurs DE | 318 navetteurs DT Nbre navetteurs DE non connu | 1 386 navetteurs DT 576 navetteurs DE |
| Création d'un arrêt à la ZI de Ratier-Figeac. Navette vers Quercypôle à Cambes. Navette vers la ZA des Prades et Tuileries à Decazeville | | |
| Salles-la-Source, Onet-le-Château. Optimisation des rabattements : Firmi, Conques | | |
| Auzits, Salles-la-Source, Onet-le-Château | Arrêts de Car TER sur le modèle transport bus urbain | |
| Salles-la-Source, Cransac | La Bourboule, Laqueuille | |
| Figeac-Capdenac, Salles-la-Source-Rodez, Onet-le-Château-Rodez | Rabattement du centre-ville de La Bourboule à la gare, Clermont-Chamalières, Clermont-Volvic et Clermont-Royat | |
| Toulouse | Montpellier, Clermont-Ferrand | |
| Mecanic Vallée, EDF Hydro | Massif du Sancy | |
| Contrat opérationnel mobilités intégrant les différents contrats de territoire | | |

PROGRAMME D' ACTIONS DES 5 LIGNES DE DESSERTES FINES DU MASSIF CENTRAL APPROCHE LINÉAIRE

LIGNES

GUÉRET-FELLETIN

BRIVE-AURILLAC

Opérateurs SEM,
SEMOP

PPP (Partenariat Public Privé)

RÉORGANISATION DU FRET

Implantation
d'entreprises
à proximité des
ITE* existantes

Andros (agroalimentaire),
à Biars-sur-Cère,
EIV (traverses bois pour SNCF)
à Bretenoux,
Brown Europe (industrie
aéronautique) à Laval-de-Cère

Incitations au fret
ferroviaire auprès
des entreprises
(exonérations...)

Constitution d'OFP
à proximité d'un
centre de triage

Bretenoux

SERVICES A BORD

Itinéraires
touristiques

Trains touristiques

Matériel roulant :
Indications touristiques

Pelliculage trains :
Cité internationale
de la Tapisserie
à Aubusson

*ITE : Installation terminale embranchée (voie ferrée desservant une entreprise, un eusine, un entrepot...)

| FIGEAC-RODEZ | CLERMONT-FERRAND LA BOURBOULE | LE MONASTIER- LA BASTIDE |
|---|--|--|
| SEMOP impliquant la Région Occitanie, le Grand Figeac, la ville de Figeac, Decazeville Communauté, la CC Conques-Marcillac et Rodez Agglomération | | |
| La Vieille Montagne à Viviez, Centre de triage à Capdenac | Aquamark (embouteillage, d'eau minérale) à Laqueille SMDA (Sources du Mont Dore, en Auvergne) EO2 (granulés bois) Saint-Germain près Herment | |
| Capdenac | Clermont-Ferrand | |
| Optimisation des connexions avec le GR 65. Aménagements cyclables sur le circuit cyclable de Decazeville. Connexion des PNR* des Causses du Quercy, de l'Aubrac (voire des Grands-Causse) et des Monts d'Ardèche par train et bus ou taxi | Optimisation des connexions avec les chemins de randonnée (signalisation, accès...) | Optimisation des connexions avec les chemins de randonnée (signalétique, accès...). Connexion des PNR des Causses du Quercy, de l'Aubrac (voire des Grands-Causse) et des Monts d'Ardèche par train et bus ou taxi |
| | Envisagé à La Bourboule : Velorail, projet porté par la mairie | Train touristique léger, circulant sur l'infrastructure la moins dégradée (Le Monastier-Mende) |
| Pelliculage trains : Conques, Rocamadour, Musée Soulages (Rodez) | Pelliculage bus : Thermalisme, Massif du Sancy | |

* PNR : Parc Naturel Régional

SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DE FIGEAC - RODEZ

ÉCHELLE TRANSVERSALE

Optimiser l'insertion de la ligne

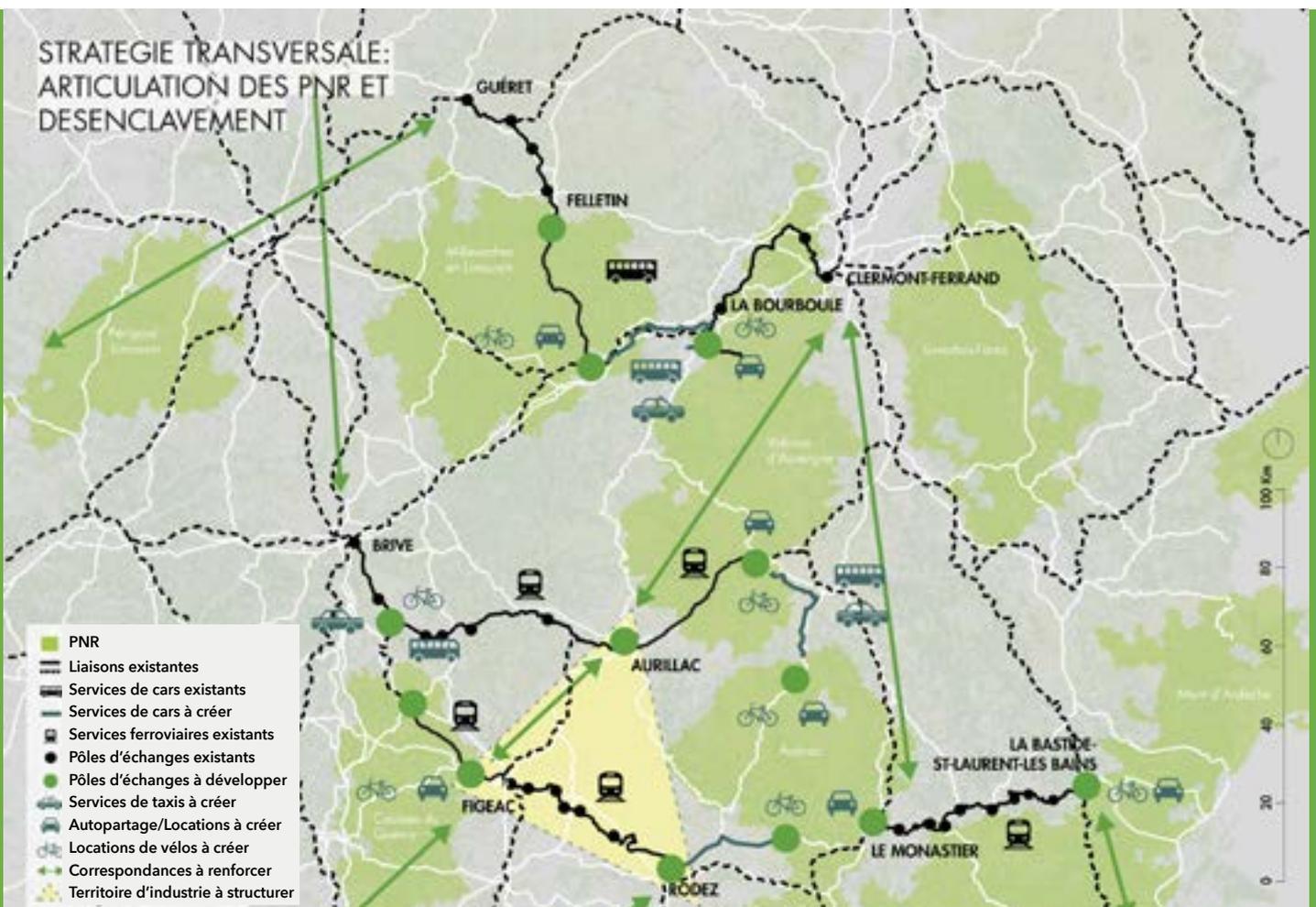
Territoire Figeac-Rodez-Aurillac, labellisé «Territoire d'Industrie»

- + Harmonisation des correspondances Figeac-Aurillac,
- + Réouverture de la ligne Figeac-Aurillac en 2023.

Parcs Naturels Régionaux (PNR)

Développement du tourisme et désenclavement des populations résidentes :

- + Création de pôles de mobilités actives et partagées (vélo, covoiturage, auto-partage) dans les PNR,
- + Création de liaisons routières entre train et PNR (ex. : gare de Rodez- PNR de l'Aubrac),
- + Développement d'un marché fret : filière bois



ÉCHELLE INTERCOMMUNALE

Interconnexion des différents modes de transport et de déplacement

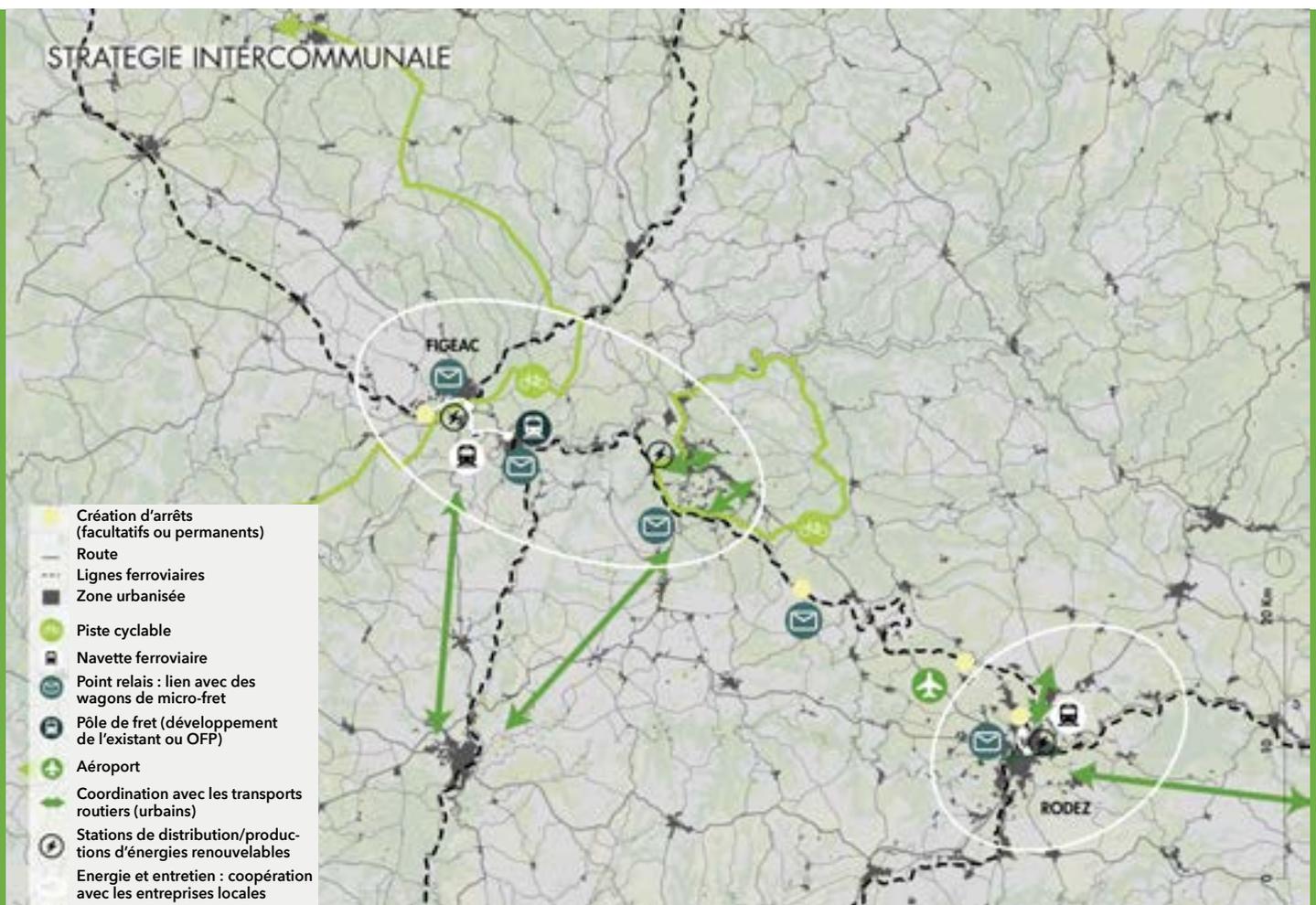
- + Associer le GART Occitanie et les comités départementaux des mobilités

Cadencement

- + Régularité des dessertes : mode captif

Création d'arrêts à la demande

- + Halte Ratier-Figeac (ZI Farrayrie)
- + Halte Auzits
- + Halte Salles-la-Source
- + Halte Onet-le-Château



ÉCHELLE DES POINTS D'ACCÈS AU RÉSEAU

La gare de Figeac, située en périphérie du centre-ville, a été totalement détruite par un incendie le 22 novembre 2018.

La région Occitanie a décidé d'en assurer la maîtrise d'ouvrage en février 2020, pour reconstruire cet édifice, afin de mieux maîtriser les coûts, et recréer un pôle intermodal attractif.

L'amélioration des accès à la gare depuis le centre-ville nécessite des aménagements qui favoriseront les accès piétons et cyclables :

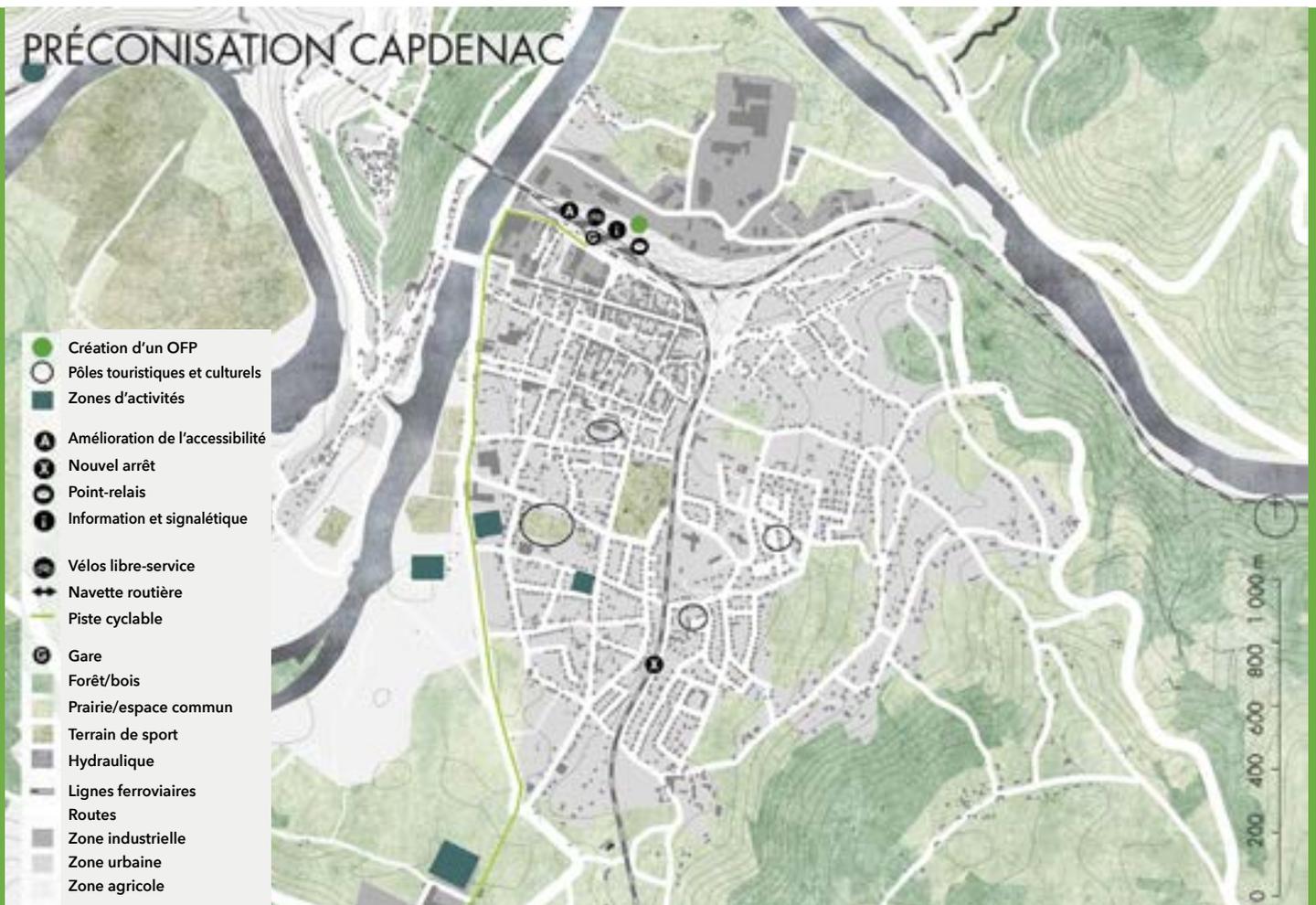
- + Une passerelle flottante sur la rivière Célé, réservée aux mobilités douces, vise à réduire la distance à parcourir, dans un environnement ludique.
- + Connexion avec les zones d'activités dynamiques de Figeac : la Farrayrie, à l'ouest, est à desservir avec une navette ferroviaire, celle de l'Aiguille à l'est, avec une navette routière.



ÉCHELLE DES POINTS D'ACCÈS AU RÉSEAU

La gare, située en hauteur, est déconnectée de la ville.

- ✚ Création d'un accès direct pour les piétons par un escalier.
 - ✚ Création d'un point d'information des voyageurs et des touristes.
- ✚ Mise en place d'un arrêt à la demande, au sud, pour desservir le centre-ville, où se trouve l'essentiel des services et des emplois.
 - ✚ Mise en valeur de l'environnement paysagé d'exception de ce territoire, au niveau de la rivière du Lot, par l'aménagement d'une piste cyclable le long de la rivière.



ÉCHELLE DES POINTS D'ACCÈS AU RÉSEAU

Mise en place d'une navette routière cadencée, avec accès direct aux quais à l'est, connectée à un Pôle de Mobilités Actives et Partagées sur la place Decazes à Decazeville, plus centrale. Installation d'une signalétique qui favorise les rabattements sur le mode ferroviaire et promeut les mobilités actives et partagées. Aménagement d'une piste cyclable sur le « circuit de Decazeville », itinéraire touristique.

Projets d'implantations industrielles, liées à l'énergie, sur les emprises foncières disponibles. Des unités de production d'énergies renouvelables pourraient être gérées par les entreprises locales (énergie solaire avec Valco ou Ondulia). Une unité de production d'hydrogène, permettrait aussi d'exploiter le potentiel de l'Aveyron (barrages hydroélectriques). Implantation de services et de commerces, pour répondre aux besoins des actifs des zones d'activité existantes.

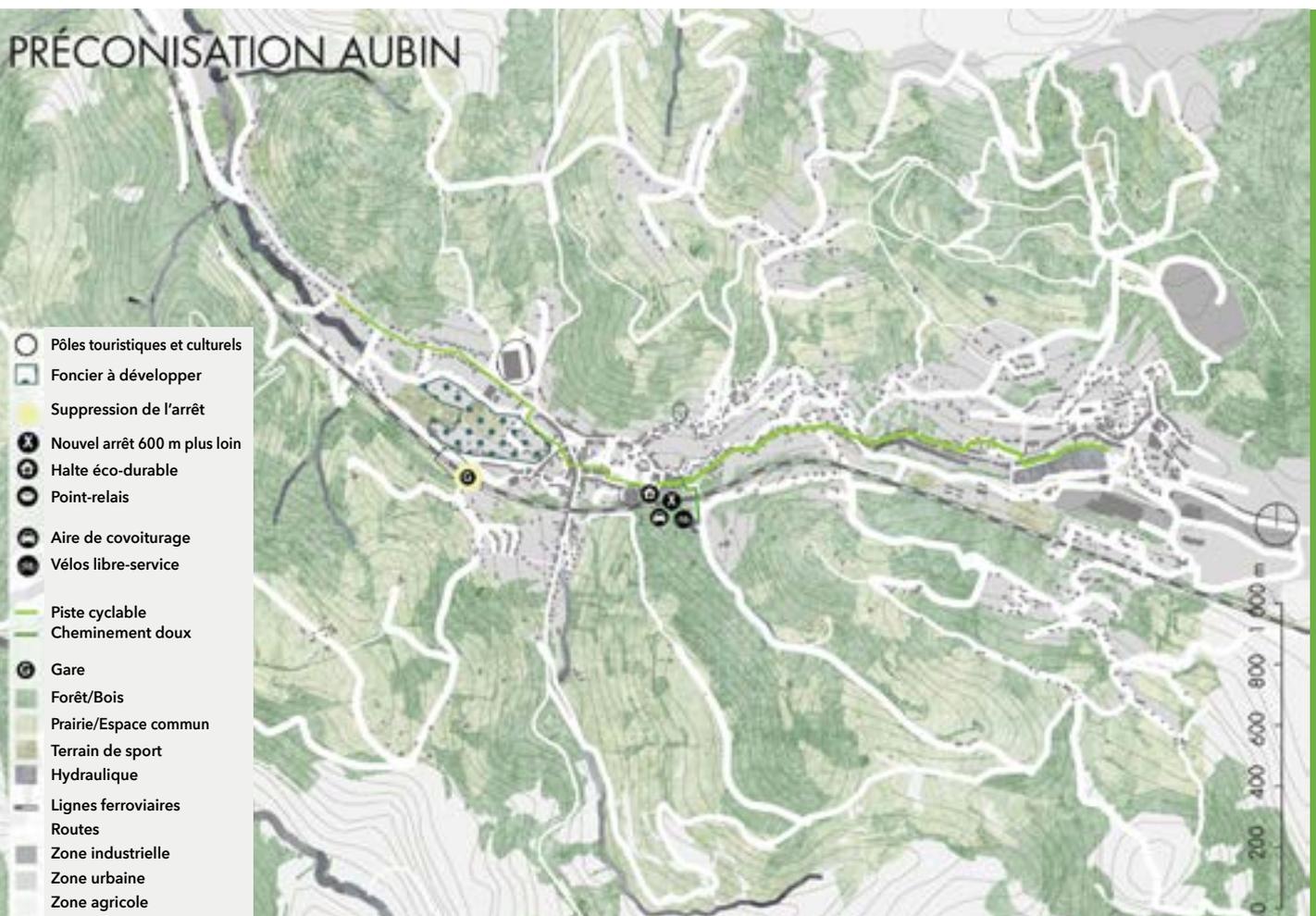
PRÉCONISATION VIVIEZ-DECAZEVILLE



ÉCHELLE DES POINTS D'ACCÈS AU RÉSEAU

- + Suppression de l'arrêt ferroviaire, situé actuellement à l'ouest de la commune dont le développement s'étend vers l'est.
- + Création d'un nouvel arrêt dans le centre-bourg, où sont implantés les services, la mairie, le Musée de la Mine.
- + Intégration du foncier libéré par le déplacement de l'arrêt, à une vaste emprise foncière disponible, pour réaliser un projet d'aménagement.
- + Aménagement de pistes cyclables sur le « circuit de Decazeville », itinéraire touristique.

PRÉCONISATION AUBIN

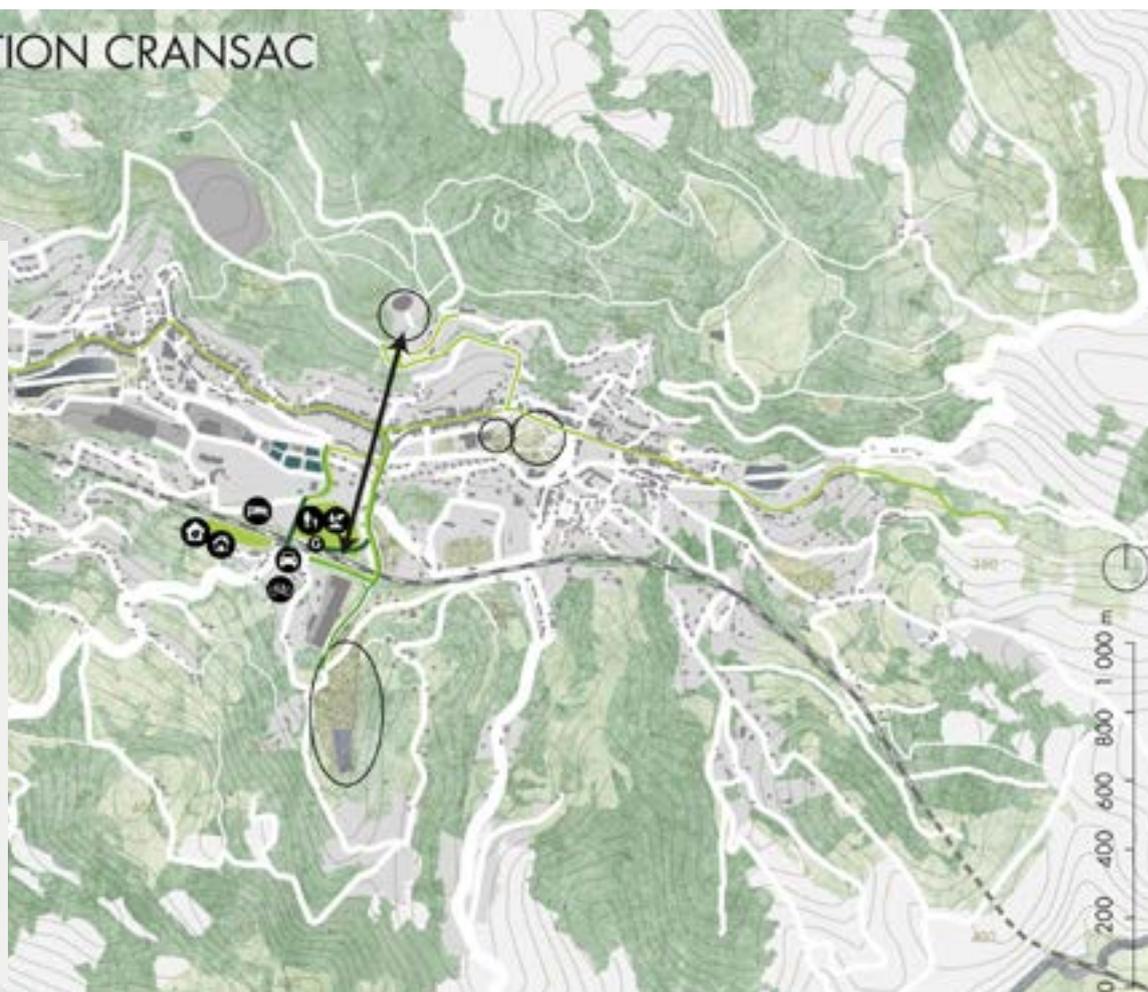


ÉCHELLE DES POINTS D'ACCÈS AU RÉSEAU

- + Mise en place d'une navette routière entre la gare et les thermes.
- + Aménagement d'hébergements dans la gare.
- + Aménagement de pistes cyclables.
- + Développement d'un Pôle de Mobilités Actives et Partagées au nord de la gare (emprise foncière délaissée), pour améliorer l'accessibilité et l'attractivité du point d'arrêt orienté vers le sud, le centre-bourg et ses activités sont concentrés au nord.
- + Création d'une halte écodurable, associée à un espace récréatif aux abords de la gare (inspiré du jardin ouvrier des Clôts).

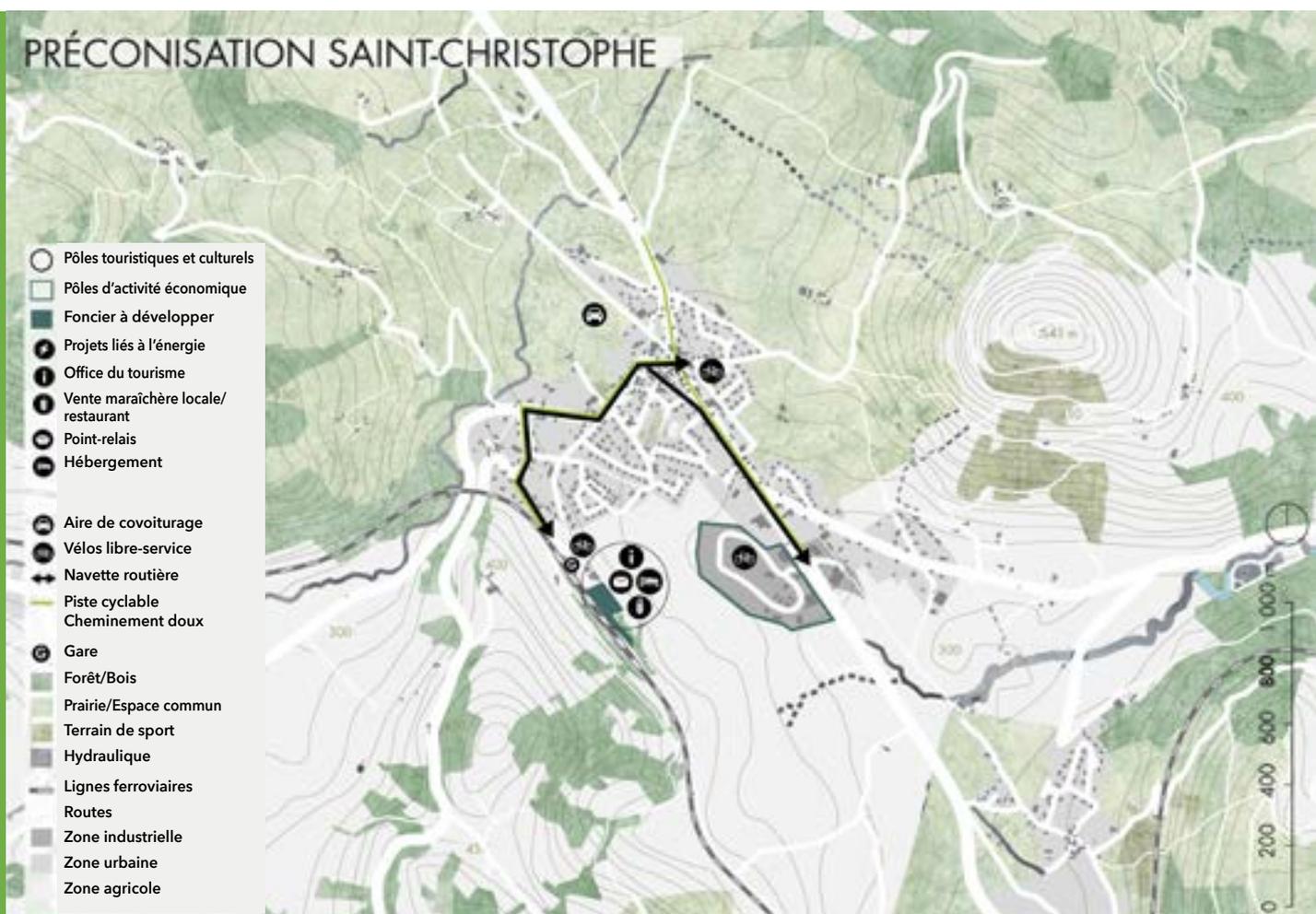
PRÉCONISATION CRANSAC

- Pôles touristiques et culturels
- Foncier à développer
- Zone exploitable pour l'arrêt
- Hébergement
- Halte éco-durable
- Service/Commerces
- Projet de réhabilitation/occupation de la gare
- Espace vert participatif
- ↔ Navette routière
- Aire de covoiturage
- Vélos libre-service/Abris
- Nouveau chemin d'accès
- Piste cyclable
- Cheminement doux
- Gare
- Forêt/Bois
- Prairie/Espace commun
- Terrain de sport
- Hydraulique
- Lignes ferroviaires
- Routes
- Zone industrielle
- Zone urbaine
- Zone agricole



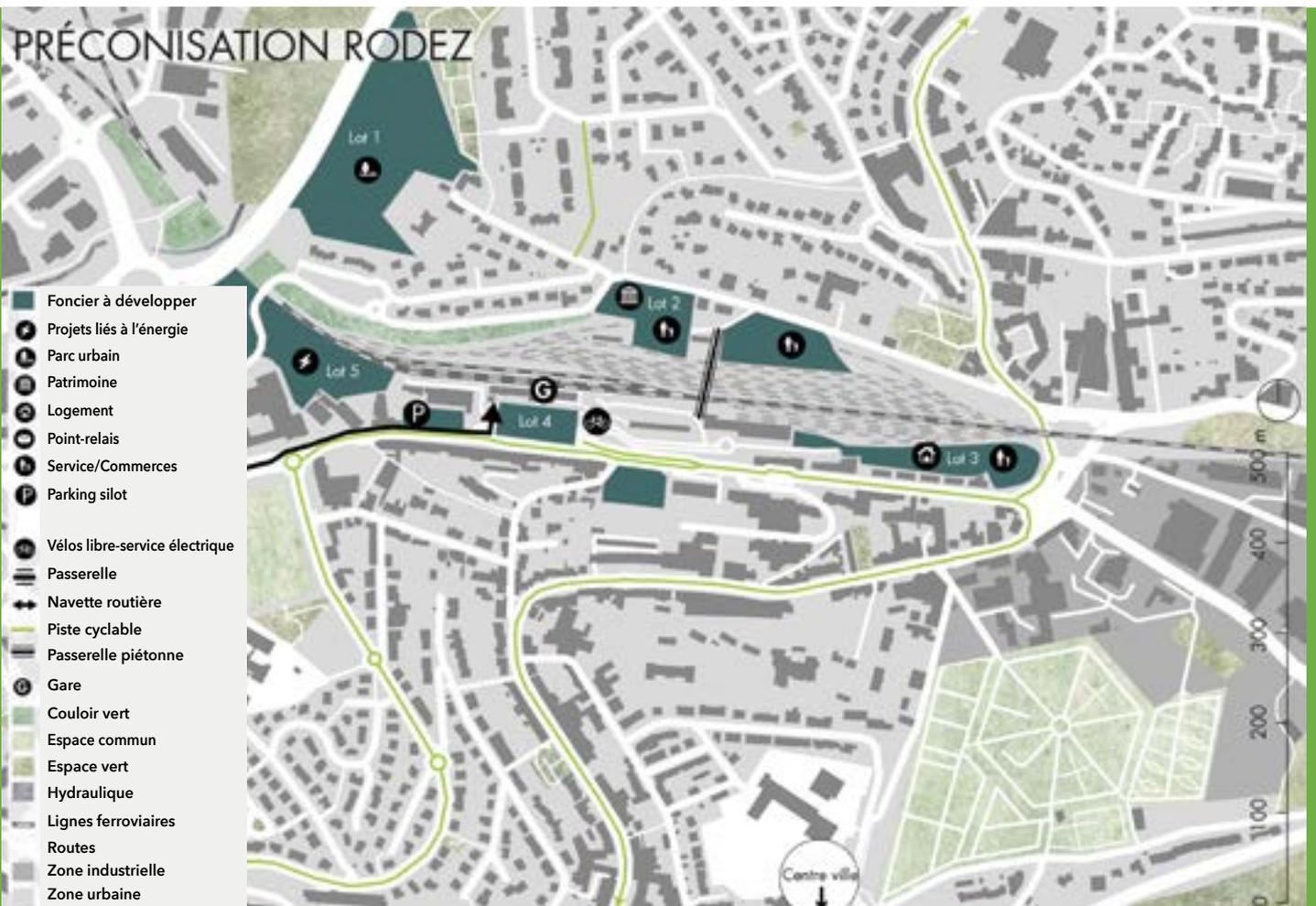
ÉCHELLE DES POINTS D'ACCÈS AU RÉSEAU

- + Création d'une navette routière reliant la gare au centre-bourg, et la zone commerciale à l'est.
 - + Aménagement d'une voie cyclable avec des vélos en libre-service.
 - + Implantation d'un office de tourisme et d'hébergements dans la gare et dans les bâtiments en friche aux alentours, pour conforter le potentiel touristique de Saint-Christophe (gare de desserte de Conques, haut lieu touristique et lieu de pèlerinage).
- + Implantation d'un espace de vente maraîchère, de type «panier fraîcheur», pour mettre en valeur la production agricole locale.
 - + Création d'un parking relai pour permettre à la population locale de se rendre à Rodez en train (sous réserve d'amélioration de la desserte), pour désengorger les flux routiers.



ÉCHELLE DES POINTS D'ACCÈS AU RÉSEAU

- + Création d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation sectorielle, portée dans le PLU, pour inscrire le quartier de la gare dans le développement urbain de Rodez.
- + Création d'espaces publics de qualité : parc productif et paysager (lot 1), espace patrimonialisé au niveau de l'ancienne rotonde de la gare, espaces culturels (lot 2), et parvis de gare avec dépose minute et jardin aveyronnais à la place du parking actuel (lot 4).
- + Développement d'une mixité d'usages résidentiels et commerciaux par l'aménagement de petits collectifs de logements en accession sociale à la propriété et logements étudiants, dotés de rez-de-chaussée affectés aux activités (lots 3 et 6).
- + Impulsion d'un site de production d'énergie (pouvant intégrer l'hydrogène) dédiée aux transports (lot 5).
- + Amélioration de l'accessibilité nord de la gare : création d'une passerelle dédiée aux mobilités actives, d'un parking silo, de pistes cyclables, d'un office de tourisme, et d'une navette routière vers le Musée Soulages, l'IUT et le Lycée.



CONCLUSION - LES OUTILS OPÉRATIONNELS

Le préalable à l'élaboration d'un plan d'action opérationnel est l'adaptation des dessertes fines des territoires aux besoins socio-économiques locaux pour apporter une offre de transport ferroviaire capable d'optimiser les mobilités existantes à interconnecter. L'Autorité Organisatrice de SNCF RÉSEAU est l'Etat, qui attend un retour sur investissement difficile à atteindre pour les lignes fines de territoires chroniquement déficitaires. Optimiser l'attractivité du mode ferroviaire passe pourtant par la remise à niveau de la qualité de service aujourd'hui dégradée. La nécessité d'établir un « Contrat de Territoire Élargi », pour associer l'ensemble des acteurs impactés par les dessertes fines d'une ligne ferroviaire, a trouvé un écho dans la Loi d'orientation des Mobilités : la LOM prévoit la possibilité de transférer la gestion de lignes fines et des gares aux Autorités Organisatrices régionales (article 172), et apporte des outils qui devraient faciliter l'intégration du mode ferroviaire aux offres de déplacements des territoires de faible et de moyenne densité.

DU CONTRAT TERRITORIAL AU CONTRAT TERRITORIAL UNIQUE

Le Contrat Territorial associe la Région et ses territoires, pour mener des actions pour le développement économique, la formation et l'emploi, la mobilité et la transition énergétique, la politique de la ville, la qualité de vie. Le Contrat Territorial Unique, plébiscité par l'Assemblée des Communautés de France et l'Agence Nationale de Cohésion des Territoires, a vocation à intégrer les autres contrats territoriaux existants pour devenir le cadre de référence unique.

Ce contrat vise à renforcer les liens de solidarité entre les collectivités dans une logique de « nouvelle entraide » pour réduire les ruptures entre les grandes métropoles et la France périphérique.

Conditions de montage d'un contrat territorial Unique :

- + Associer la Région et un territoire (EPCI, PÉTR, Cantons...).
- + Créer un comité de concertation entre élus et acteurs de la Société Civile.
- + Répartir équitablement les actions financées, entre les secteurs urbains, périurbains et ruraux.

CONTRAT OPÉRATIONNEL DE MOBILITÉS

Le transfert de compétences des mobilités de proximité aux EPCI ((Etablissements Publics de Coopération Intercommunale) qui le souhaitent (décision des EPCI avant le 31/12/2020), se traduit par de nouveaux partenariats à nouer entre les Régions – Autorités Organisatrices de Transports (AOT) – et les intercommunalités – Autorités Organisatrices de Mobilités (AOM) - regroupées dans des bassins de mobilité. Ces partenariats se concrétisent par l'élaboration d'un Contrat Opérationnel de Mobilités, qui peut s'inscrire dans un Contrat Territorial Unique pour optimiser les déplacements sur les territoires.

Le Contrat Opérationnel de Mobilités est conclu à l'échelle d'un bassin de mobilité entre la Région, les Autorités Organisatrices de la Mobilité, les Syndicats Mixtes de Transport et les départements concernés, les EPCI non AOM et tout autre partenaire pourront également y être associés.

Ils doivent préciser les modalités concrètes de la coordination entre les différentes autorités organisatrices, en particulier en matière de dessertes, d'horaires, de tarification, d'information du public, de création de pôles d'échanges multimodaux et de systèmes de rabattement, y compris le système vélo et le covoiturage, ainsi que de gestion des situations dégradées.

Loi LOM : Art. L. 1215-1. - I.

Ces contrats, qui s'appliquent à chaque bassin de mobilité, devront associer toutes les parties prenantes, y compris les départements au titre de leur compétence en matière de voirie et les syndicats mixtes de type loi SRU lorsqu'ils existent.

Ils auront notamment pour objectif de fixer les modalités de coordination des services organisés par les différentes AOM du bassin de mobilité, et d'assurer la continuité des services de mobilité, notamment au niveau des gares ferroviaires, routières, et des pôles d'échanges multimodaux.

Ils sont élaborés pour une durée de 6 ans, sont évalués après 3 ans et, si les résultats de cette évaluation l'exigent, sont révisés à cette occasion.

Le Contrat Opérationnel de Mobilité fixe les modalités de coordination des Autorités

Organisatrices de la Mobilité et des gestionnaires de réseaux de transport, et la continuité des services de mobilité.

Il intègre au moins les points suivants :

- 1° Les modalités de coordination des différentes formes de mobilité et l'intermodalité, sur les plans de l'offre, des horaires, de la tarification, de l'information et de l'accueil du public, avec un point d'attention pour le parcours des personnes à mobilité réduite ;*
- 2° La création, l'aménagement, le niveau de service, la qualité d'accueil et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux, des aires de covoiturage et des aires de mobilité en milieu rural, ainsi que le système de rabattement et de diffusion associé à ces pôles ;*
- 3° La qualité de service et la gestion des situations dégradées pour assurer au quotidien la continuité du service rendu.*

POUR ALLER PLUS LOIN

Adapter et optimiser les dessertes fines ferroviaires, exigent une approche linéaire, telle qu'elle a été abordée dans ce rapport, et associe les communes et EPCI concernées, les Départements, la Région, SNCF TER et SNCF RÉSEAU, pour poursuivre des objectifs d'optimisation des offres ferroviaires, routières, des mobilités actives et partagées. Le Contrat Opérationnel de Mobilité poursuit cet objectif, et intègre les contrats de territoires antérieurs. Il réunit l'ensemble des acteurs qui élaborent un plan d'actions en identifiant les interventions de court, moyen et long terme, afin de réaliser au plus vite les actions de court terme.

Par ailleurs, la Loi LOM - article 172 – L. 2111-1-1- donne aussi la possibilité aux Régions, Autorités Organisatrice des Transports régionaux dont le TER, de se saisir de la maîtrise d'ouvrage de lignes de dessertes fines de leur territoire et des gares :

« Les lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national peuvent, sous réserve de l'accord préalable du ministre chargé des transports et après avis de SNCF RÉSEAU, faire l'objet d'un transfert de gestion... au profit d'une Autorité Organisatrice de transport ferroviaire... »

Ce rapport s'est appuyé sur les points de vue de près de 40 interlocuteurs : Région, Département, Intercommunalités, Associations, acteurs économiques locaux, et représentants du Groupe ferroviaire : SNCF RÉSEAU Occitanie et Nationale, SNCF Mobilités Engagement Sociétal Nouvelle Aquitaine, Direction Générale TER, Gares&Connexions Occitanie. Autant d'entités à représenter dans un groupe de travail pour élaborer avec la Région, les EPCI et l'ensemble des acteurs concerné, un Contrat Opérationnel de Mobilité.

LISTE DES ACTEURS INTERROGÉS

A - Acteurs Publics

1. Etat, dont services déconcentrés :

Anne BLANC - Députée LREM de la 2^e circonscription de l'Aveyron

André MARCON - Président de la commission transports et mobilité du Conseil National de la Montagne – CGET

François PHILIZOT – Services du Premier Ministre - Préfet Délégué Interministériel au Développement de la Vallée de la Seine – Mission de définition d'une stratégie pour les lignes de desserte fine des territoires

Philippe RAMON - Sous-Préfet - Directeur de Projet en charge du plan particulier pour la Creuse

Marie-Hélène RIBOULET – Conseillère projets et territoires, Direction Départementale des Territoires de La Creuse / Mission Nouveau Conseil aux Territoires

Christophe RUSS – Chargé de mission thématiques mobilité/transports /numériques et culture – CGET

2. Régions

Nouvelle Aquitaine

Julien BONNET – Observatoire foncier EPF SMAF Auvergne, Nouvelle-Aquitaine

Jérôme KRAVETZ - Directeur Nouvelle Aquitaine Mobilités

Occitanie

Christophe BAZZO - Directeur Général Délégué Infrastructures et Mobilités

3. Départements

Christelle SCARICA, Chef de Service DTEE/ Service des Transports, Pole Déplacements et Infrastructures du Département du Cantal

Valérie SIMONET - Présidente LR du Département de la Creuse

4. Communes

Emmanuel GERARD - Directeur de la Cité Internationale de la Tapisserie d'Aubusson

B – SNCF

1. SNCF CORPORATE

Philippe CHARLOT - Directeur Programmes et Projets Système - Direction Générale Déléguée Système et Technologies Ferroviaires / Mission de développement des lignes touristiques.

2. SNCF VOYAGEURS

Astrid MAILLARD - Responsable Nouvelles Mobilités – Direction Générale TER

Thierry MERLAUD - Manager de l'Engagement Sociétal / Correspondant Fondation SNCF – Direction Régionale Nouvelle-Aquitaine

Raoul PERA - Chef de Produit Territorial Auvergne - TER Auvergne-Rhône-Alpes Pole Définition de l'Offre et Relations aux Territoires

3. SNCF RÉSEAU

Jean-Christophe CHAUVIGNAT - Directeur du pole Prospective – Emergence - Maîtrise d'ouvrage du Réseau Occitanie - direction territoriale Occitanie /Toulouse

Rémi DESORMIERE - Chargé de mission "Lignes de desserte fine du territoire" - Direction Générale stratégie, programmation et maîtrise d'ouvrage – Direction de la stratégie du réseau

Thierry JACQUINOD - Directeur Agence Gares Grand Sud - SNCF GARES ET CONNEXIONS

Eric VEILLARD - Chef de Mission "Lignes de desserte fine du territoire" - Direction Générale stratégie, programmation et maîtrise d'ouvrage - Direction de la stratégie du réseau

C- Acteurs Privés

1. Acteurs associatifs et lobbyistes

Luc ALIADIÈRE - Conseiller Affaires Européennes à la Fédération des Industries Ferroviaires (FIF)

François ARVOR – Membre du comité de défense de la ligne Figeac-Rodez

Bruno BEVIÈRE – Collectif de citoyens Biars-CAUVALDOR

Jean-Louis ROUX – UNECTO

André THINIERES – Objectif OFF

Gilles TILLET – Secrétaire de la CGT Cheminot Capdenac

Autre Délégué syndical ne souhaitant pas être cité.

Béatrice VAUDAY – Présidente de la Fédération ECOSYST'M

2. Acteurs étrangers

Dr-Ing. Tim LEHMANN – Allemagne – Gare de Furstenberg/Havel ; ium-institut fur urbane mobilitat

Niels KRAMER - Allemagne – VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

Hans WIRZ – Suisse – Bâle, Architecte-Urbaniste Quartier Firbourg en Brisgau, Membre de la Fédération ECOSYST'M

3. Entreprises

Hervé DANTON - Délégué Mécanic Vallée, Coordinateur Territoire d'industrie pilote Figeac Aurillac Rodez

Nicolas DEBAISIEUX – Membre de la direction collégiale de Railcoop (réfèrent sur la ligne Figeac-Rodez)

Benjamin FEVRE – Animateur Filière Hydrogène Occitanie (HyDeO)

Stéphane MILLET – Architecte Gérant Clé Millet International

Meryl PARISSÉ - Coordinatrice de Figeacteurs (Pôle Territorial de Coopération Economique)

Alain PICASSO – EDF Directeur de l'Agence de Développement Massif Central (Rodez)

Pascal PIN - Directeur Rail et Production chez Actia Telecom, Président et ambassadeur - Services aux Usagers Cluster Mipirail

L'action de l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT) cible prioritairement, les territoires caractérisés par des contraintes géographiques, des difficultés en matière démographique, économique, sociale, environnementale ou d'accès aux services publics.

L'ANCT du Massif Central s'est associée la Fédération ECOSYST'M pour conduire une étude confiée au Mastère Aménagement et Maîtrise d'Ouvrage Urbaine de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, sur l'impact des dessertes fines ferroviaires des territoires de faible et de moyenne densité sur l'économie locale et l'environnement.

La Fédération ECOSYST'M agit pour développer de nouvelles offres de mobilités actives et partagées qui favorisent le développement des économies locales, réduisent l'isolement et améliorent le cadre de vie des populations vivant dans les territoires de faible et de moyenne densité.

Elle lance des démarches collaboratives de dynamique des territoires qui s'appuient sur les échanges entre citoyens, dans un contexte de réduction des consommations d'énergie et d'émissions de GES, de soutien aux activités économiques locales et de maîtrise des coûts de fonctionnement.

CONTACTS

Christophe RUSS

Chargé de mission sur les thématiques mobilité, culture et numérique

Tél : 04 73 98 62 79 / 06 13 19 88 61

christophe.russ@anct.gouv.fr

Commissariat à l'aménagement, au développement et à la protection du Massif Central

www.massif-central.eu

Béatrice Vauday

Présidente ECOSYST'M

Mob. : 06 09 18 22 82

beatrice.vauday@ecosystem.fr

www.ecosystem.fr