

n° - 008289-01

Juin 2013

Désenclavement du Cantal

Les besoins du département du Cantal en matière de transport

CONSEIL GÉNÉRAL
DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Rapport n° : 008289-01

Désenclavement du Cantal

*Les besoins du département du Cantal en matière de
transport*

établi par

Jean Panhaleux

Ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts

Philippe Bellec

Inspecteur de l'administration du développement durable

Juin 2013

Fiche qualité

La mission du CGEDD qui a donné lieu à la rédaction du présent rapport a été conduite conformément au dispositif qualité du Conseil⁽¹⁾.

Rapport CGEDD n° 008289-01

Date du rapport : Juin 2013

Titre : Désenclavement du Cantal

Sous-titre du rapport : Les besoins du département du Cantal en matière de transport

Commanditaire(s) : La directrice de cabinet du ministre des Transports

Date de la commande : 22 mars 2012

Auteur(e)s du rapport (CGEDD) : Jean Panhaleux ; Philippe Bellec

Coordonnateur : Jean Panhaleux

Superviseur : Jean-Paul Ourliac

Relecteur : Jean-Paul Ourliac

Nombre de pages du rapport (sans les annexes) : 22

(1) *Guide méthodologique s'appliquant aux missions confiées au CGEDD*

Les rapporteurs attestent que l'impartialité d'aucun d'entre eux n'a été mise en cause par des intérêts particuliers ou par des éléments de leurs activités passées ou présentes.

Sommaire

Résumé.....	<u>3</u>
Introduction.....	<u>5</u>
1. Le Cantal, un département à topographie mouvementée.....	<u>7</u>
1.1. Une démographie peu dynamique.....	<u>8</u>
1.2. Une économie très orientée vers les activités de service.....	<u>9</u>
1.2.1. <i>Le tissu agricole et industriel.....</i>	<u>10</u>
1.2.2. <i>Les activités de service.....</i>	<u>10</u>
2. Les communications dans le département du Cantal.....	<u>12</u>
2.1. Une desserte ferroviaire en grande partie modernisée.....	<u>13</u>
2.1.1. <i>Un réseau en partie modernisé.....</i>	<u>13</u>
2.1.2. <i>Des dessertes trop faibles en fréquence.....</i>	<u>13</u>
2.2. Une desserte aérienne indispensable qu'il convient de pérenniser.....	<u>15</u>
2.3. La desserte routière : une amélioration largement engagée de la RN122.....	<u>15</u>
2.3.1. <i>Un trafic modeste.....</i>	<u>16</u>
2.3.2. <i>Des projets de réalisation qui peinent à se mettre en place.....</i>	<u>17</u>
2.3.3. <i>Une volonté locale qui reste à se vérifier concrètement sur le terrain.....</i>	<u>17</u>
2.4. L'aménagement numérique.....	<u>19</u>
2.5. Les réseaux de transports départementaux.....	<u>19</u>
3. L'enclavement du département du Cantal : mythe ou réalité ?.....	<u>21</u>
3.1. Le Cantal est-il enclavé ?.....	<u>21</u>
3.2. Les améliorations possibles de la desserte du cantal.....	<u>23</u>
Conclusion.....	<u>25</u>
Annexes.....	<u>27</u>
1. Lettre de mission	<u>28</u>
2. Liste des personnes rencontrées.....	<u>30</u>

Résumé

Situé au cœur du Massif Central, le département du Cantal se situe de fait en marge des grandes voies de communication terrestres. Si au cours des décennies passées, des aménagements conséquents de grandes infrastructures ont été réalisés, seule la ville de Saint-Flour située à proximité de l'A75 a pu en tirer un bénéfice. L'accessibilité au reste du département et notamment à son chef-lieu Aurillac, n'a pas été sensiblement améliorée et la comparaison avec la situation d'autres agglomérations proches fait apparaître une dégradation relative des temps de liaison avec les principaux pôles d'attractivités économiques et sociaux des régions adjacentes.

Cet état de fait est en grande partie à l'origine de l'appréciation d'enclavement du département portée par les acteurs locaux. En fait, plus qu'un enclavement, les acteurs mettent en avant un éloignement des lieux d'intérêt extérieurs au département.

Les possibilités de réduire sensiblement les temps de liaison par l'amélioration des infrastructures de transport actuelles, ferroviaires ou routières, sont très limitées et d'un coût difficilement compatible avec les capacités financières des pouvoirs publics. Toutefois, des gains notamment en matière de fiabilité des temps de parcours peuvent être obtenus par la mise en œuvre effective du plan de modernisation de l'itinéraire RN122 (ancienne route de Toulouse à Clermont-Ferrand) en région Auvergne et en région Midi-Pyrénées, avec en particulier la réalisation de la déviation de Sansac et de créneaux de dépassement.

Mais l'enjeu qui est apparu le plus important à la mission est le maintien des deux liaisons aériennes quotidiennes avec Paris, voire leur complément par un aller-retour en milieu de journée selon l'évolution des besoins des milieux professionnels.

Par ailleurs, la mission estime nécessaire de resituer les besoins en matière de déplacement dans le contexte plus large des choix d'orientation souhaités pour un développement durable du Cantal. Une réflexion collective pourrait être menée localement sur ce thème avec l'ensemble des principaux acteurs publics et privés concernés.

Introduction

Par lettre du 22 mars 2012, la directrice de cabinet du ministre chargé des transports a demandé au Vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable de diligenter une mission sur les besoins du département des Cantal en matière de transport. Cette demande faisait suite notamment à un rapport du préfet de ce département sollicitant une expertise externe sur cette problématique.

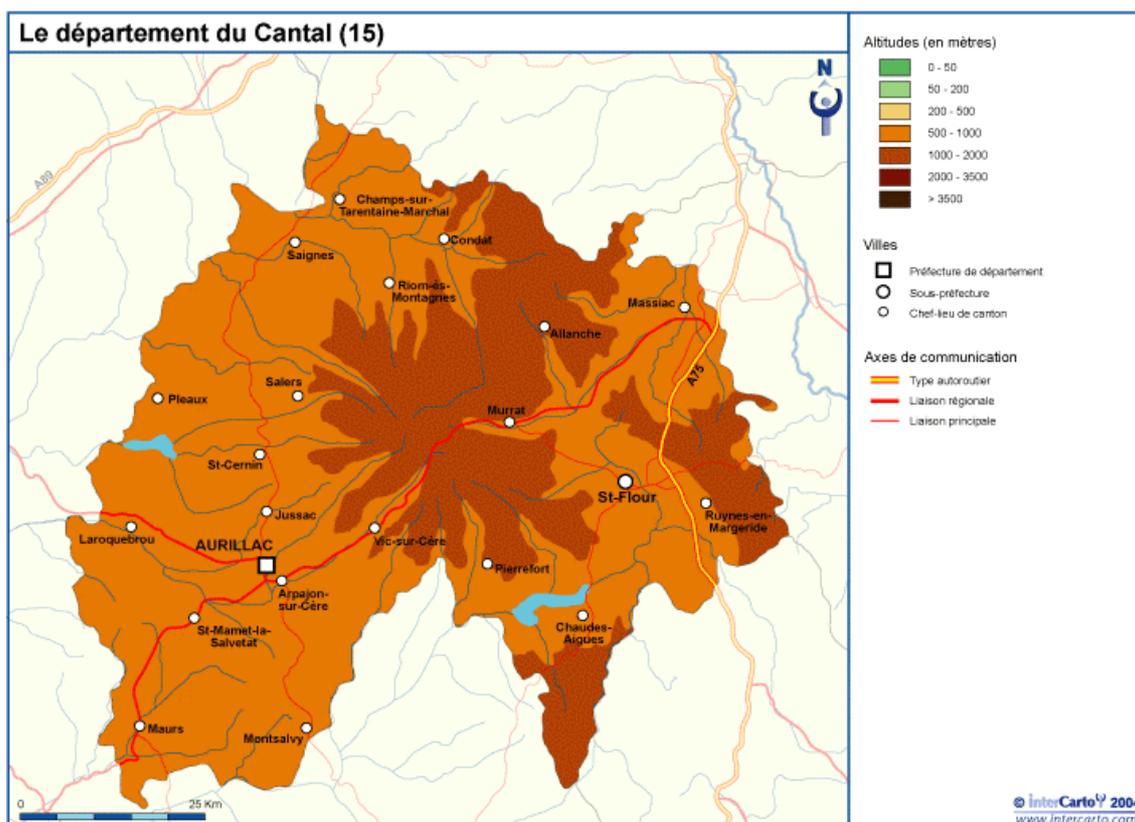
Par note du 16 avril 2012, le vice-président du CGEDD a désigné Messieurs Jean Panhaleux, Ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts et Philippe Bellec, Inspecteur de l'administration et du développement durable pour mener à bien cette mission dont les objectifs étaient précisés par la commande ministérielle et qui portaient en particulier sur les points suivants :

- Possibilités d'amélioration de la liaison ferroviaire Aurillac-Clermont-Ferrand ;
- Opportunité et possibilité d'une adaptation du programme d'aménagement de la RN122 ;
- Aménagements éventuellement souhaitables du réseau routier secondaire ;
- Inscription des projets de réponse aux besoins dans une stratégie intermodale pertinente et une soutenabilité financière réaliste.

1. Le Cantal, un département à topographie mouvementée

D'une superficie de 5700 km² et regroupant 150 000 habitants soit une densité de 26 hab/km², le Cantal est un des départements les moins peuplés de France (96^{ème} rang national en population et en densité), fortement structuré autour de l'important massif volcanique qui lui a donné son nom. L'ancien cratère du Puy-Mary (70 km de diamètre) constitue une séparation géographique forte entre le bassin de Saint-Flour à l'Est, et ceux d'Aurillac et de Mauriac à l'Ouest.

Il y apparaît donc des enjeux d'accessibilité sensiblement différents entre les trois principaux bassins de vie cantaliens que sont Aurillac, Saint-Flour et Mauriac, et les agglomérations urbaines qui les polarisent. Ainsi que l'indique le préfet du Cantal, « dans les conditions d'éloignement de la capitale régionale qui sont les siennes, Aurillac ne peut prétendre à participer « territorialement » au projet de pôle métropolitain [autour de Clermont-Ferrand]. (...) Par contre, Saint-Flour et plus encore Massiac ont une carte à jouer... »¹. De fait, Aurillac regarde avec insistance du côté de Toulouse, qui est pourtant à environ 3h30 par la route (223 km) et par le train, alors que Saint-Flour se sent attirée par la capitale auvergnate et Mauriac largement par les agglomérations corrèziennes de Tulle et de Brive-la-Gaillarde.



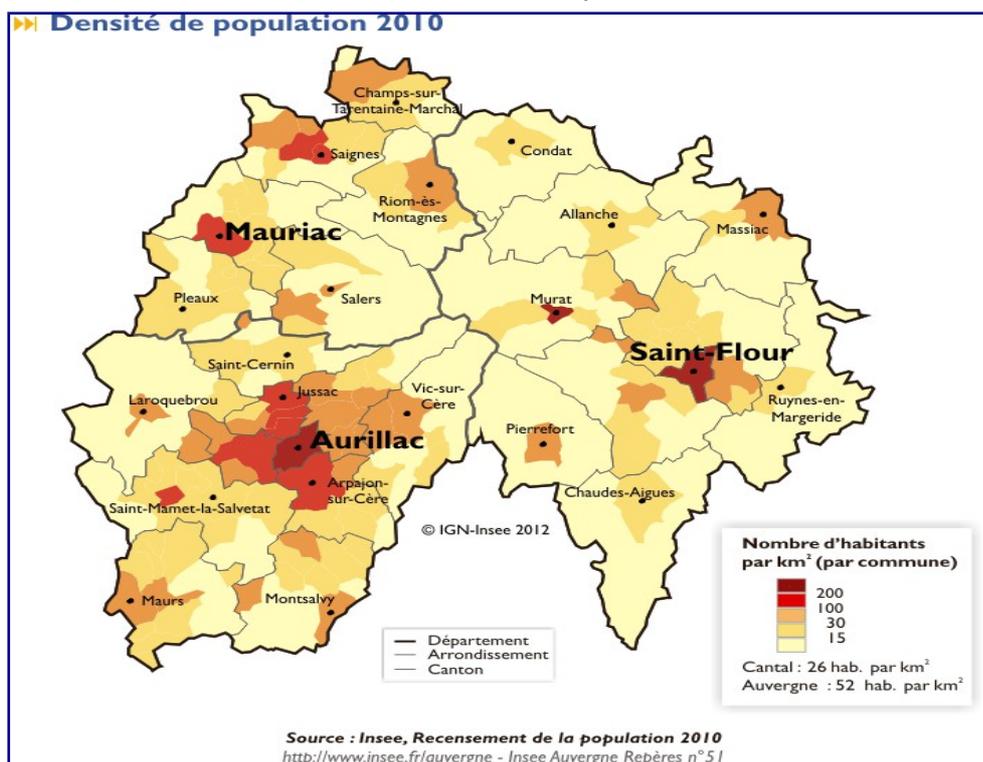
¹ Contribution à la note d'enjeux de l'État sur le projet de pôle métropolitain à l'échelle de la « plaque urbaine » de Clermont-Ferrand (août 2012)

1.1. Une démographie peu dynamique

Le maximum démographique a été enregistré en 1836 avec 262.000 habitants. Depuis, en cent quatre-vingt ans, le département du Cantal a perdu 115.000 habitants, soit près de la moitié de sa population. Cette diminution s'est poursuivie au cours des dernières décennies : entre 1999 et 2010 le rythme s'est toutefois fortement ralenti et on relève une baisse annuelle moyenne de 0,2 %. Le Cantal fait ainsi partie des six départements métropolitains qui perdent des habitants sur la période récente, et les 148 162 habitants recensés au 1^{er} janvier 2010 ne représentent plus que 0,2 % de la population nationale métropolitaine.

Un certain regain d'attractivité a toutefois pu être observé après plusieurs décennies de déficit migratoire. Le Cantal, comme tous les départements français situés dans une diagonale nord-est/sud-ouest, séduit à nouveau. Depuis 1999, les installations y sont plus nombreuses que les départs. Toutefois, ces mouvements se caractérisent par des arrivées de personnes proches de la retraite et on constate un net déficit de jeunes entre 18 et 25 ans. Les migrations tendent ainsi à accentuer le vieillissement de la population et, à terme, le déficit naturel.

Dans ce contexte, les perspectives démographiques à l'horizon 2030 sont très pessimistes. En effet, les projections font apparaître des diminutions de population très fortes, de l'ordre de 1000 habitants en moins chaque année.

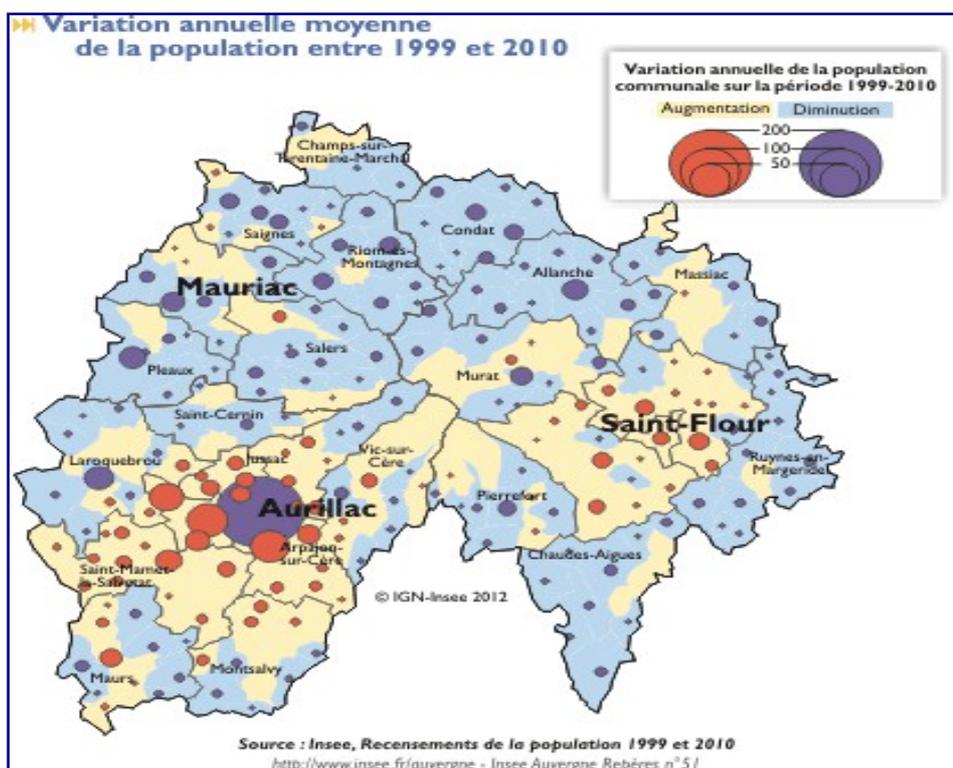


Parmi les trois arrondissements du département, seul celui d'Aurillac a vu sa population augmenter, malgré une baisse de plus de 2 600 habitants pour la ville-centre entre 1999 et 2010, principalement au profit des communes périphériques. La population d'Arpajon-sur-Cère progresse ainsi de 0,8 % par an en moyenne depuis 1999. Saint-Paul-des-Landes (+ 2,7 %), Vézac (+1,6 %) ou Ytrac (+1,5 %) affichent une croissance encore plus soutenue. Au sud du bassin d'Aurillac, les communes situées au cœur de la Chataîgneraie connaissent une nette expansion démographique.

La démographie de la communauté d'agglomération du Bassin d'Aurillac (53 713 habitants en 2010) reste toutefois fragile.

À l'est du département, les communes proches de Saint-Flour profitent de l'A75 pour retrouver une croissance démographique qu'elles avaient perdue depuis le milieu des années soixante-dix. Ce renouveau laisse cependant à l'écart les zones de montagne. Ainsi, les territoires proches de l'Aveyron, de la Lozère et du Cézallier ne bénéficient pas de la même embellie. Au total, l'arrondissement de Saint-Flour perd 1 360 habitants entre 1999 et 2010 en dépit d'une attractivité retrouvée.

Au nord-ouest, les zones de massifs restent clairement en retrait de la croissance démographique. L'arrondissement de Mauriac perd 1 820 habitants entre 1999 et 2010. Depuis 1962, ce territoire, pénalisé par un déficit naturel persistant, aura été amputé d'un tiers de sa population.



La population du département du Cantal est en moyenne plus âgée que la moyenne nationale : 30 % de + de 60 ans, contre 20 % en moyenne nationale. 60 % de la population est inactive.

1.2. Une économie très orientée vers les activités de service

La structure des emplois fait apparaître une part importante du tourisme et du secteur des services (65 % des emplois). Les pôles d'emploi sont structurés autour des deux agglomérations, les emplois touristiques étant par contre principalement concentrés autour du Lioran et les emplois industriels dans le sud du département.

1.2.1. Le tissu agricole et industriel

Le tissu industriel du Cantal se caractérise par une nette prédominance des industries agroalimentaires et du bois-ameublement qui se partagent 55 % de l'emploi total de l'industrie.

Malgré ses difficultés actuelles, le secteur agricole reste très important dans le département avec 6000 exploitations agricoles et près de 10 000 emplois directs. Près du tiers des emplois industriels lui sont liés. Avec un effectif de 2 200 personnes, les industries agroalimentaires restent le premier employeur industriel du département, enregistrant même une légère progression de 1,7 % en dix ans. Le secteur des industries des équipements du foyer (surtout ameublement) a été relativement stable depuis 1990. Avec près de 1 600 emplois en 1999, il reste un des atouts industriels du département.

Près de 830 établissements composent le tissu industriel cantalien ; ils se concentrent dans les secteurs des industries agroalimentaires et des biens intermédiaires. En effet, ces deux secteurs représentent plus de 70 % des établissements industriels. Les établissements du secteur sont majoritairement de petite taille puisque plus du tiers d'entre eux n'ont aucun salarié, et près de neuf établissements sur dix ont moins de dix salariés. Mais, c'est avant tout dans les grands établissements que se trouve l'emploi salarié : les moins de 10 salariés regroupent seulement 20 % des salariés et les 50 salariés et plus en comptent 50 % (contre cependant 65 % pour l'Auvergne).

Géographiquement, le bassin d'emploi d'Aurillac regroupe l'essentiel de l'industrie du département (deux emplois sur trois). Dans les bassins plus ruraux de Saint-Flour et Mauriac, les industries agroalimentaires constituent la principale activité industrielle.

Seuls 24 établissements emploient 50 salariés ou plus. On les trouve dans les industries phares du département :

- la fabrication de meubles avec notamment LAFA SA à Aurillac, les Menuiseries du Centre à Ydes, les établissements Prieur à Vic-sur-Cère ou SA Gilet à Aurillac ;
- la fabrication d'emballages en matières plastiques avec Auriplast et ARTEM à Aurillac ;
- les industries agroalimentaires avec les Fromageries Occitanes à St-Mamet-la-Salvetat ou Besnier-Valmont à Riom-es-Montagne.

Quelques beaux fleurons de l'industrie française sont installés dans le Cantal. C'est le cas de l'entreprise de travaux publics Matière, dont le siège est à Arpajon-sur-Cère, près d'Aurillac : cette entreprise de 250 salariés répartis sur trois sites est spécialisée dans les ouvrages d'art métalliques qu'elle commercialise à 80 % à l'export. De même, l'entreprise Pyram industries, fabricant de cuisines et de salles-de-bain, installée à Vic-sur-Cère depuis 1966, emploie 165 personnes. Ces entreprises qui sont fortement implantées sur leur marché, qui se situe pour une très grande part à l'extérieur du département.

1.2.2. Les activités de service

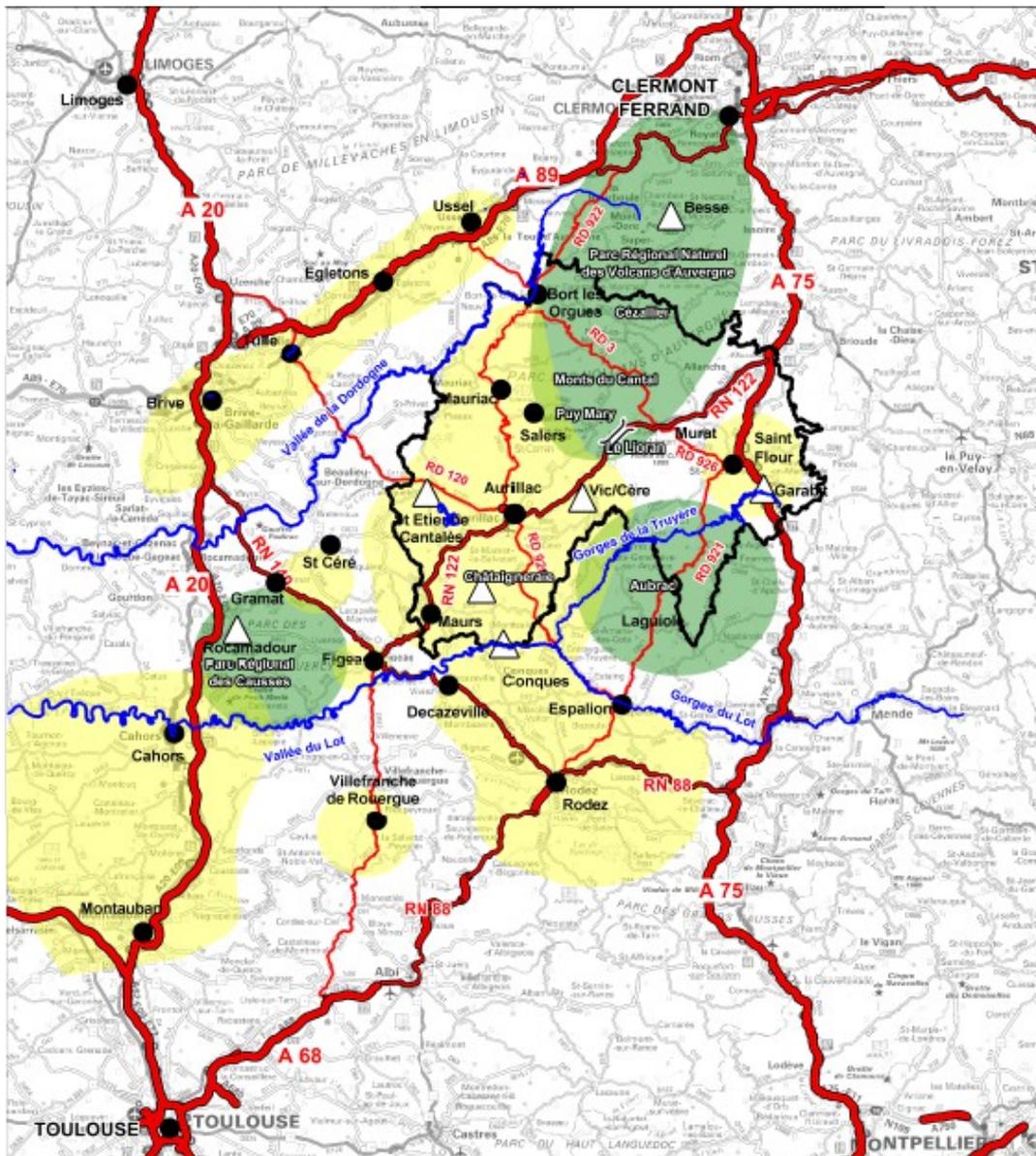
Mais ce sont de loin les activités de services qui génèrent le plus d'emplois dans le Cantal. Avec 3.157 établissements au 1er janvier 2001 et près de 30 000 emplois, les services sont le premier employeur du département, notamment en ce qui concerne les services aux particuliers, les services aux entreprises, l'administration générale et

surtout l'éducation, la santé et l'action sociale. L'emploi dans les services a connu une croissance de + 13 % entre 1990 et 1999. L'éducation, la santé et l'action sociale affichent les évolutions les plus fortes avec +22,8 %, les services aux entreprises et l'administration enregistrant une progression de 15,8 %, et les services aux particuliers, + 10,7 %.

Enfin, avec des retombées directes et indirectes estimées à 420 millions d'euros par an, l'activité touristique représente 15 % du PIB du Cantal, avec 4,1 millions de nuitées en 2010. Le Puy-Mary, avec une fréquentation de 500 000 visiteurs et le téléphérique du Plomb du Cantal, avec 230 000 visiteurs, sont ainsi parmi les sites les plus fréquentés d'Auvergne. La station de sports d'hiver du Lioran permet par ailleurs une activité, même réduite, en double saison. Les Français sont très présents dans le Cantal (90 % de la clientèle touristique vient de la région parisienne, du grand sud-ouest et des départements limitrophes et de proximité). La clientèle étrangère semble surtout provenir de Belgique et des Pays-Bas.

2. Les communications dans le département du Cantal.

La lettre de mission demandait d'examiner l'état de l'enclavement du Cantal et de proposer des pistes d'amélioration. Pour mener à bien cet examen, la mission a passé en revue les trois modes de communication traditionnels, la route, le fer et l'aérien, dont la pertinence est plus ou moins grande selon les cas, elle considère qu'il convient d'ajouter les communications numériques qui font l'objet d'un important développement depuis quelques années.



2.1. Une desserte ferroviaire en grande partie modernisée

2.1.1. Un réseau en partie modernisé.

Le département du Cantal est traversé par deux lignes ferroviaires en activité :

- la première qui traverse l'est du département selon un axe nord-sud, assure la liaison entre Clermont-Ferrand et Montpellier,
- la seconde qui rejoint la première au nœud de Neussargues, relie Aurillac à Limoges ou Toulouse.

Seule la ligne de Clermont à Montpellier est électrifiée et à double voie ; les autres lignes sont à voie unique non électrifiée.

Des travaux de modernisation de la voie et de gain de temps ont été engagés sur la ligne Paris-Aurillac dans le cadre du CPER et du Plan-Rail, permettant d'améliorer le respect des horaires de circulation des trains. Une tranche a été engagée de 2008 à 2012. Ils ont permis d'éviter la mise en place de nouveaux ralentissements et ont apporté un gain de temps d'environ 2 minutes sur le parcours. En 2013 et 2014, il est envisagé de poursuivre un programme de travaux qui portera notamment sur le confortement des berges de l'Alagnon et le renforcement du viaduc d'Aurillac.

Des travaux ont également été réalisés sur la ligne Aurillac – Figeac. Ils ont notamment permis le renouvellement complet de 31 km de voie entre Viescamp et Maurs, la sécurisation de 42 parois rocheuses par la pose de grillages de protection contre les chutes de rochers et le confortement de 12 ouvrages d'art.

2.1.2. Des dessertes trop faibles en fréquence.

En matière de services, la ligne principale est celle reliant Clermont-Ferrand à Aurillac (165 km), elle est desservie par des trains régionaux (TER Auvergne). Par ce mode, Aurillac est à environ 1h30 de Brive, à 2h30 de Clermont-Ferrand (avec 11 arrêts) et à 3h30 de Toulouse. Les temps de parcours du train peuvent être considérés comme relativement performants par rapport à la route, pour les dessertes les plus rapides.

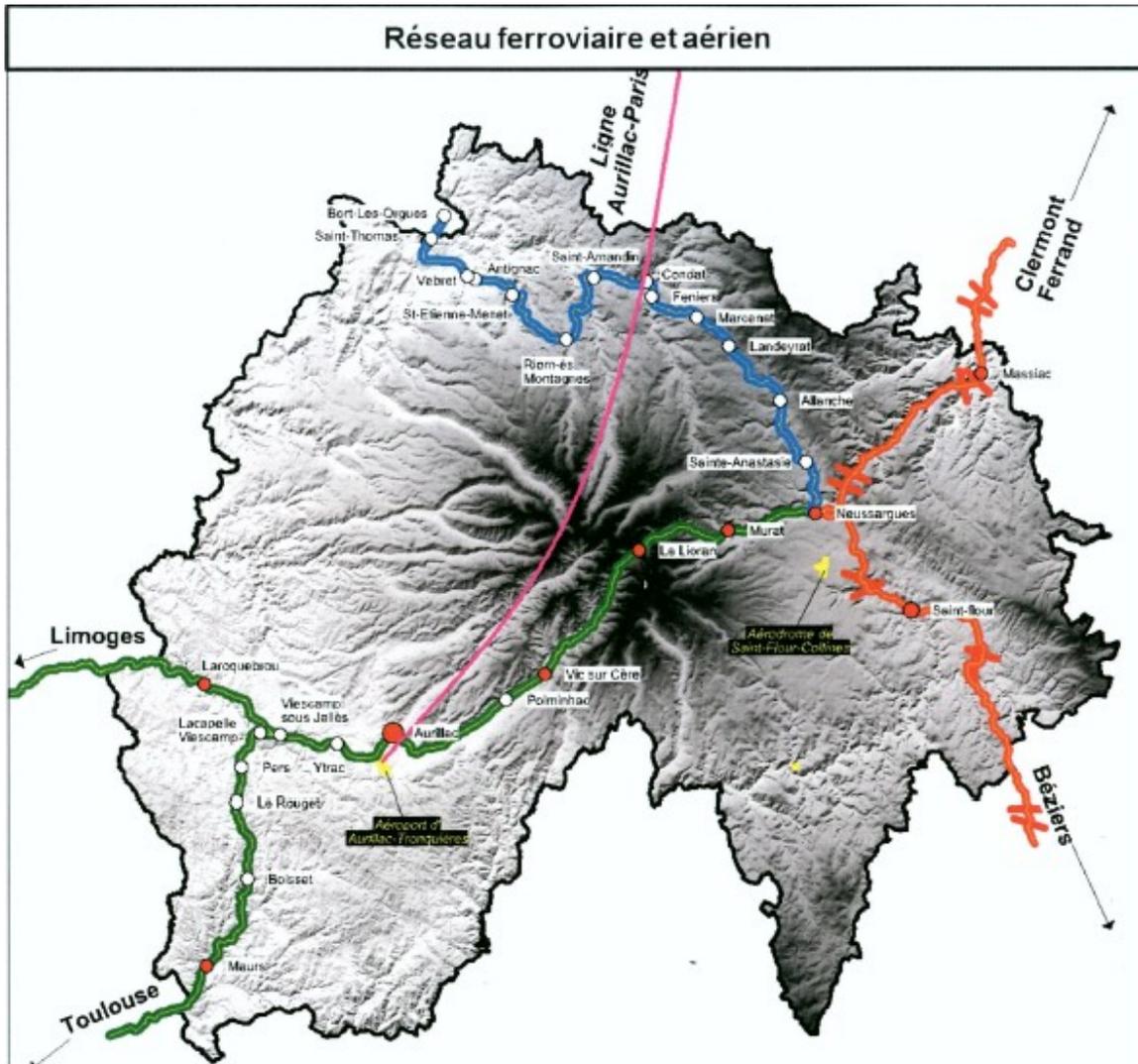
On constate cependant la faiblesse du nombre des dessertes journalières (4 AR/J au départ d'Aurillac pour Clermont-Ferrand, 5 AR/J pour Brive) et de la fréquentation de la ligne pour la partie propre au Cantal. De ce fait, la fréquentation de la gare d'Aurillac est modeste.

La réalisation de travaux d'amélioration de la ligne, remise en service au printemps 2012, ne semble pas avoir engendré d'augmentation du trafic. À noter toutefois que le train dessert de manière très satisfaisante la station de Super-Lioran, qui bénéficie l'hiver d'une clientèle touristique familiale précieuse pour l'économie locale. Enfin, les liaisons ferroviaires vers Toulouse sont principalement empruntées par les étudiants.

Il n'y a plus de liaisons directes entre Aurillac et Paris depuis le début des années 2000 (train direct et train de nuit). Cette liaison nécessite une correspondance, soit à Clermont-Ferrand avec dans ce cas une arrivée à Paris-Bercy, soit à Brive la gare d'arrivée étant alors Paris-Austerlitz. Dans les deux cas, la durée du trajet est équivalente, de l'ordre de 6 heures.

Il est toutefois à noter que les acteurs locaux n'ont pas réussi, comme cela était envisagé, à s'engager dans un projet de pôle d'échange intermodal (PEI) pour la gare d'Aurillac au cours de l'actuel CPER. En conséquence, un tel projet ne pourra voir le jour que dans le cadre du prochain exercice de contractualisation.

Pour Saint-Flour, la pertinence de la desserte ferroviaire est relative, du fait de la performance de la liaison routière concurrente par l'A75. La desserte de Clermont-Ferrand se fait entre 1h30 et 2h00 selon le cas, et est peu performante par rapport à la desserte routière (100 km et une heure). En effet, la majorité des liaisons nécessite une correspondance à Neussargues, avec un parcours proposé en autocar entre Saint-Flour et Neussargues. Dans ces conditions, ce sont surtout les populations captives qui ont recours au train, en l'absence d'alternative de transport collectif sur route, des liaisons de transport collectif par autocars rapides vers Clermont-Ferrand n'ayant pas été mises en place.



		Trafic Passagers commerciaux : 20 413 Mouvements commerciaux : 1 013	2009 (nombre) Evol. 08/09 + 7,1 % + 3,6 %	 République Française PRÉFET DU CANTAL DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES	Support : BDTopo@IGN2008 (PGE) BDAD@IGN2000 Données : SNCF-TER CABA
		Mode de transport  Rail - Grande ligne  Fer - Traction thermique  Fer - Traction électrique  T.E.R.  Route			
				3_Reseau_Fer_Aerien.vor	09/2010

2.2. Une desserte aérienne indispensable qu'il convient de pérenniser

Trois aéroports desservent le Cantal : Aurillac, Clermont-Ferrand et Brive.

Il existe une seule liaison aérienne directe vers le département. Au moyen d'un avion de 48 places, elle relie Paris (Orly-sud) et Aurillac par 2 allers-retours quotidiens en début de matinée et en fin d'après-midi. Le tarif varie de 150€ à 550€ pour un aller-retour selon la date de réservation. La fréquentation a été de l'ordre de 26 500 passagers (56,3 % de remplissage) en 2012, marquant une progression de près de 9 % par rapport à l'année précédente². La dernière enquête de clientèle effectuée montre une répartition 40-60 des motifs de voyage entre les loisirs et les affaires.

L'aéroport d'Aurillac est propriété de la Communauté d'agglomération du bassin d'Aurillac (CABA). L'infrastructure, gérée jusqu'en 2009 par la Chambre de commerce et d'industrie, a été reprise en régie par la CABA avec des participations financières du Conseil général du Cantal et de la CCI.

La ligne est opérée par la société AILINAIR à travers une convention de délégation de service public signée avec l'État et le département du Cantal. Malgré sa fréquentation croissante, l'exploitation de la ligne est fortement déficitaire. Ce déficit est couvert par une subvention de l'État (FIATA) de l'ordre de 50 %, le solde étant pris en charge par les acteurs locaux, principalement le Conseil général et la CABA.

La faible fréquence des vols et leur orientation unique vers Paris limitent leur intérêt, mais celui-ci reste important eu égard aux tarifs pratiqués pour les abonnés et à la facilité générée par la proximité. Au moment de la mission, deux dessertes par semaine d'Orly Sud étaient proposées, une troisième en discussion³.

Le maintien de cette liaison implique une subvention publique significative et son devenir était incertain en juin 2012, alors que la convention de délégation de service arrivait à échéance.

Il est clair que pour Aurillac, compte tenu de sa situation géographique, la pérennité de cette desserte constitue un enjeu majeur, tant pour les résidents que pour l'attractivité touristique du département.

Pour une part importante du département, y compris des usagers originaires du bassin de vie d'Aurillac, la qualité des liaisons et les fréquences plus nombreuses conduisent à privilégier les aéroports de Clermont-Ferrand et Brive. Ainsi, à partir des secteurs de Saint-Flour et de Massiac, l'orientation vers Clermont-Ferrand va de soi et aucune alternative crédible ne permet d'en contrebalancer les avantages. Pour le secteur de Mauriac, la qualité de service proposée par la plate-forme aérienne de Brive, voire par celle de Clermont-Ferrand, semble compenser assez largement celle offerte par la plate-forme d'Aurillac.

2.3. La desserte routière : une amélioration largement engagée de la RN122

Le réseau routier du département du Cantal est constitué de :

- 51 km d'autoroutes (A75, axe nord-sud en bordure est du département) ;

² La fréquentation des deux premiers mois de 2013 fait par contre apparaître une baisse supérieure à 5 points par rapport à la même période de 2012 mais cette baisse est générale sur les aéroports de province

³ Depuis avril 2013, la ligne est exploitée par la compagnie HOP ! à partir et vers Orly-Ouest

- 130 km de routes nationales (RN 122, axe central nord est - sud ouest) ;
- environ 4.000 km de routes départementales.

Plusieurs axes relevant du réseau départemental jouent un rôle important dans le désenclavement du Cantal, c'est notamment le cas de la liaison entre Aurillac et Brive-la-Gaillarde (puis vers A20 et A89).

Mais c'est incontestablement la route nationale 122 qui joue un rôle structurant majeur pour le département . Elle constitue, avec l'A75, la principale desserte du Cantal, qu'elle traverse de part en part selon un axe Nord-Est – Sud-Ouest. Elle permet de relier le chef-lieu du département à l'A75 à l'est et vers le sud, à Figeac et au-delà à l'autoroute A20 et Toulouse. La RN122 n'a pas été transférée au département dans le cadre de la loi de décentralisation d'août 2004. L'amélioration de la RN122 est une des principales revendications locales en matière de désenclavement. Entre Massiac et Murat, la RN122 longe la vallée de l'Alagnon avec de nombreux virages et des possibilités de dépassement réduites. Il s'ensuit un temps de parcours qui peut être fortement rallongé si l'on suit un véhicule lent.

Cet axe a fait l'objet de nombreux investissements de la part de l'État au cours des décennies passées, ce qui a permis d'améliorer la qualité de la circulation. À noter en particulier la reconstruction du tunnel du Lioran à l'occasion du contrat de plan 2000 – 2006 (inauguration en 2007) pour un montant de 93 millions d'Euros. Alors que l'ancien tunnel était dangereux du fait de sa largeur insuffisante et pénalisant sur les temps de trajet, le nouveau tunnel permet une traversée de la partie la plus élevée du massif cantalien dans des conditions de sécurité et de temps améliorées. D'autres travaux d'amélioration ont été réalisés depuis 10 ans, notamment l'aménagement de quelques créneaux de dépassement.

2.3.1. Un trafic modeste

Hors l'agglomération d'Aurillac et l'autoroute A75, les trafics routiers sont d'un niveau faible, souvent très inférieurs à 10 000 véhicules par jour en moyenne annuelle :

Comptages sur la RN122	2008		2009		2010	
	Total	% PL	Total	% PL	Total	% PL
N122 Sud	3485	10,4	3616	9,9	3770	10
Est Aurillac	7734	8,3	7869	nc	7895	8,5
Ouest Murat	5782	10,2	5960	10,2	5970	nc

À noter que la part des poids-lourds, sans être négligeable, reste cantonnée à environ 10 %, pour des trafics qui restent globalement modestes. La répartition des trafics dans l'année montre une courbe relativement plate en 2008 et 2009, un peu plus prononcée en 2010⁴.

En 2012, 43 accidents corporels ont été dénombrés sur la RN122 dans sa partie cantalienne, dont 6 mortels ayant entraîné le décès de 7 personnes (dont 1 piéton), 40 blessés hospitalisés et 29 blessés non hospitalisés. Au vu de ces chiffres, il serait exagéré de parler de route accidentogène. La majeure partie des accidents se sont produits sur route mouillée ou glissante, un seul ayant mis en cause un poids-lourd.

⁴ Passant d'une fourchette d'environ 1000 v/j entre hiver et été, à environ 2000 v/j (source Conseil général : Direction des Déplacements et des Infrastructures)

La mission considère que l'amélioration de la sécurité passe notamment par le développement des créneaux de dépassement.

2.3.2. Des projets de réalisation qui peinent à se mettre en place

Un avant-projet sommaire d'itinéraire (APSI) a été validé en septembre 2009. Dans le plan de modernisation des itinéraires (PDMI), actuellement en cours de réalisation, trois opérations concernent la RN122 :

- la déviation de Sansac-de-Marmiesse et le contournement sud-ouest d'Aurillac (pour 36,2 M€, actualisé à 48,3 M€) : ce projet permettra notamment de dévier une zone particulièrement sinueuse et dangereuse de l'actuelle route nationale (accidentologie élevée). Elle permettra d'améliorer la desserte d'Aurillac vers le sud-ouest et au-delà le bassin toulousain ;
- la réalisation de créneaux de dépassement entre Murat et Massiac pour un coût total d'opération estimé à 10 M€ : ces créneaux à 3 voies consistent en un élargissement sur place sur environ 1 km chacun pour permettre la réalisation de la 3^{ème} voie ;
- les études préalables et la réalisation des acquisitions foncières pour la déviation de Polminhac (à l'est d'Aurillac) pour un montant de 2 M€.

L'autorité environnementale a rendu un avis en juillet 2012 sur l'étude d'impact relative à la déviation de Sansac-de-Marmiesse. Une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique a été organisée à l'automne 2012 et un arrêté préfectoral d'utilité publique a été pris le 5 avril 2013 pour la portion comprise entre le Pas du Laurent (commune de Sansac-de-Marmiesse) et le carrefour de Sistrières (commune d'Aurillac), permettant le raccordement au contournement sud d'Aurillac. Cette opération est proposée en priorité 1 du futur programme de développement et de modernisation des itinéraires du réseau routier national (PDMI).

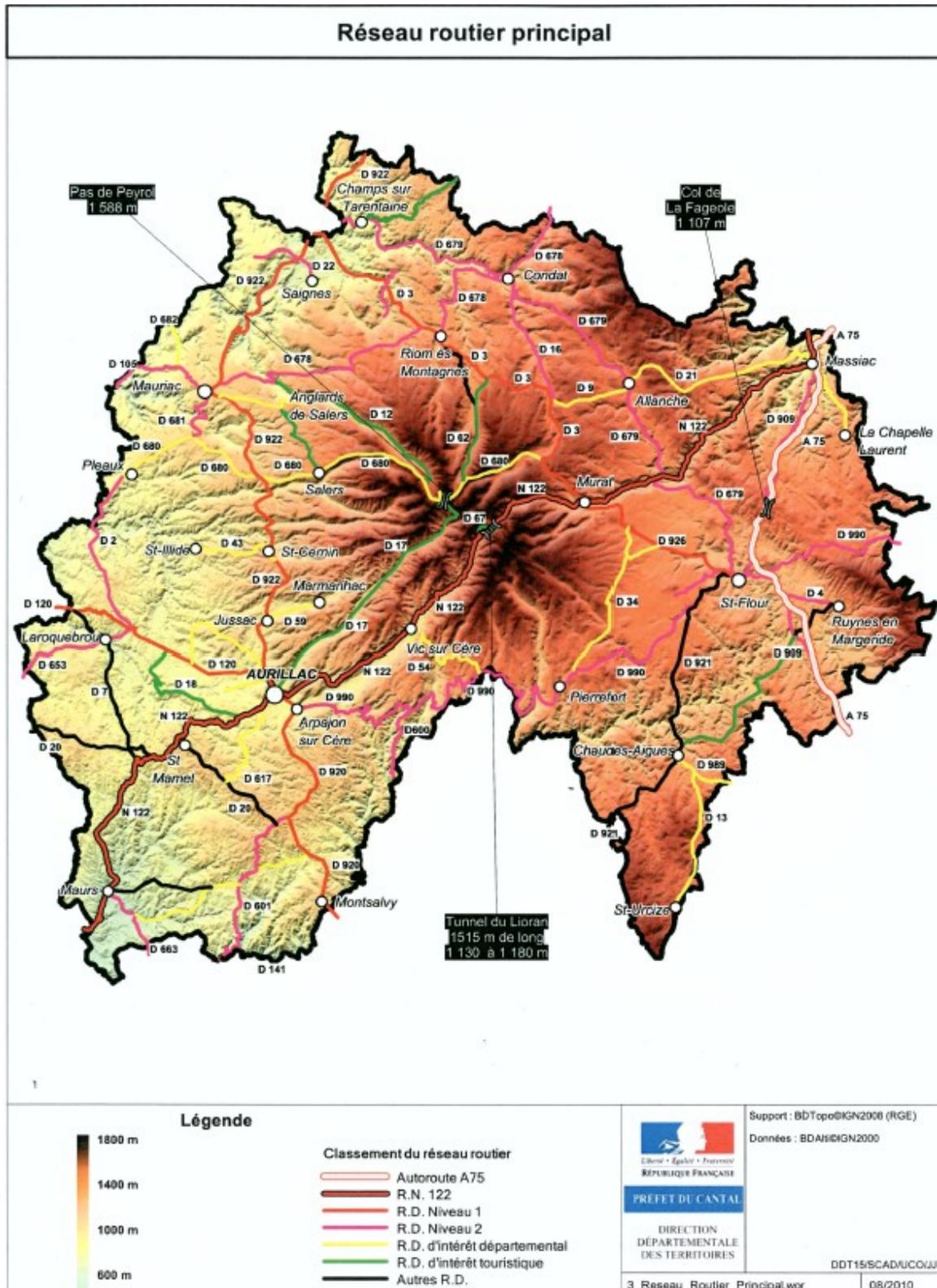
2.3.3. Une volonté locale qui reste à se vérifier concrètement sur le terrain

S'agissant de la déviation de Polminhac⁵, les études n'ont pas été engagées dans l'attente de la clarification des priorités locales. En effet, le président du conseil général avait saisi le ministère en charge des transports en fin d'année 2011 afin d'obtenir des crédits en vue de lancer les études pour la déviation de Maurs (au sud d'Aurillac). Par courrier en date du 22 février 2012, la ministre a répondu que si elle était favorable à cette opération, la situation des finances publiques ne permettait pas de poursuivre simultanément les opérations de Maurs et de Polminhac. En conséquence, elle demandait au président du conseil général de choisir l'opération qui lui semblait prioritaire, l'État étant disposé à suivre son choix. À ce jour, le conseil général n'a pas tranché. Les propositions du préfet de la région Auvergne pour la période 2015-2019 identifient de ce fait les études de la déviation de Polminhac en priorité 2 et pour mémoire celles concernant la déviation de Maurs. La mission n'a pas d'observations particulières à formuler concernant cette proposition.

Les éléments caractéristiques du secteur sont également le développement continu de l'urbanisation dans la vallée de La Cère, la présence d'enjeux environnementaux majeurs, ainsi que les contraintes topographiques qui devront être intégrés dans les études préalables à engager et réaliser. C'est le cas en particulier de Vic-sur-Cère, où

⁵ L'agglomération de Polminhac située à 15 km à l'Est d'Aurillac est traversée par la RN 122 qui supporte sur cette section un trafic de plus de 7700 véh/jour, dont 8,3 % de poids-lourds

aucun espace n'a été réservé – semble-t-il délibérément – dans le plan d'urbanisme, pour la réalisation d'une voie de déviation. La réalisation de celle-ci s'avère désormais difficile et coûteuse.



2.4. L'aménagement numérique

Le haut débit se développe progressivement au sein du département, via une politique d'aménagement des établissements scolaires (collèges) ; par la mise en place d'une convention « Département Innovant » signée avec France Telecom en 2004, et qui couvre 94 % de la population ; par une politique de résorption des zones d'ombres et par le déploiement d'un contrat de partenariat « Auvergne Haut Débit » co-financé par le Département et la Région, qui favorise une évolution technique du réseau réalisée par France Télécom permettant d'atteindre une couverture de 99,6 % de la population.

Seuls 0,4 % des foyers auvergnats restent inéligibles au haut débit via l'ADSL. Cela représente environ 2.700 à 3.000 lignes au niveau de l'Auvergne. En mars 2006, le Cantal s'est engagé dans le Syndicat Mixte « Autoroute Numérique A75 » qui a permis la pose d'une fibre optique le long de l'axe autoroutier. Le déploiement d'une fibre optique sur le réseau RTE entre le Puy en Velay à Aurillac a également été envisagé, sans trouver de réalisation dans l'immédiat. L'objectif est de réduire l'enclavement numérique des deux agglomérations et de favoriser l'arrivée de nouveaux services (FTTH, très haut débit aux entreprises, 3G,...) et de la concurrence au bénéfice des utilisateurs.

Le développement d'une desserte numérique de qualité apparaît pour la mission comme un enjeu majeur pour le Cantal.

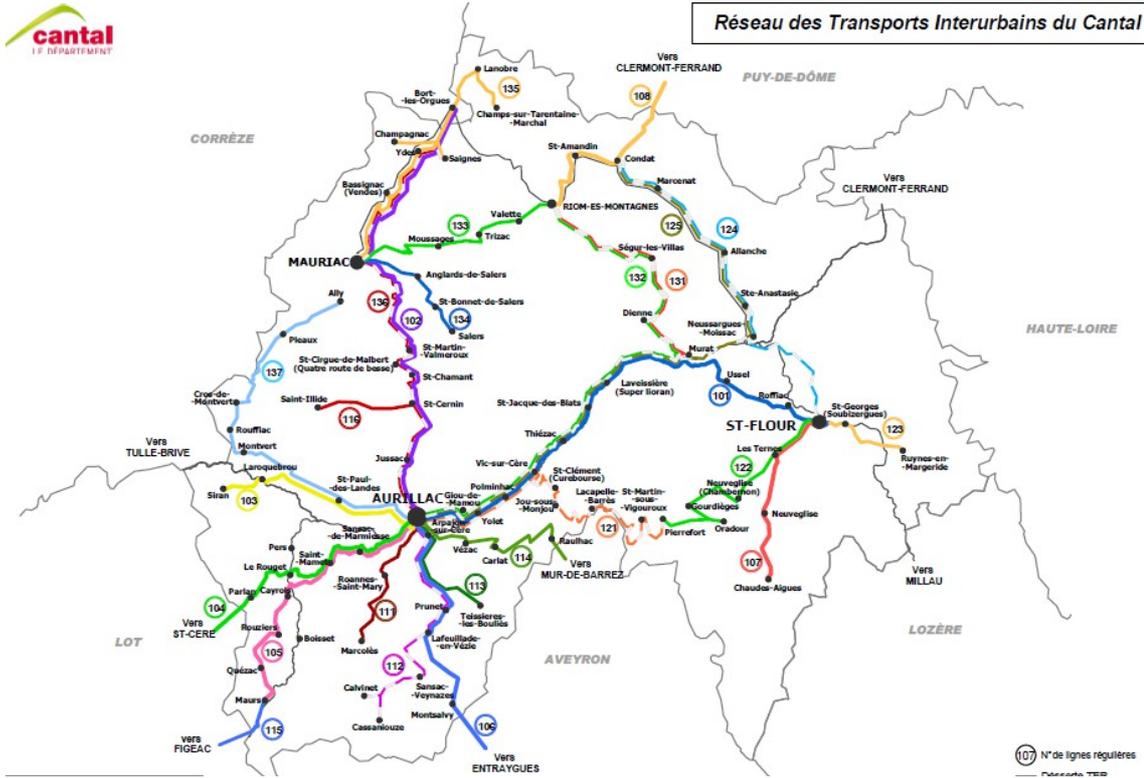
2.5. Les réseaux de transports départementaux

Le Conseil général du Cantal a retenu comme un des 4 thèmes de son plan d'actions pour les années 2012-2014, la mission dite « mobilité » portant à la fois sur l'amélioration du réseau routier et sur le renforcement des services de transports publics dans lesquels il est impliqué.

Pour ce qui concerne les infrastructures routières, outre la participation financière du département à l'aménagement de la RN122, la priorité est donnée à la RD120 vers la Corrèze et au contournement de Saint-Flour. Il est envisagé le recours à des PPP pour accélérer la réalisation des opérations. Des projets plus ou moins concrétisés intéressent d'autres axes mais il apparaît que les contournements d'agglomération soulèvent bien souvent des problèmes d'acceptabilité. En outre, des actions sont prévues pour développer l'efficacité des services chargés de l'entretien et de l'exploitation du réseau afin d'assurer un meilleur service aux usagers notamment en période hivernale.

En matière de transports publics, comme cela a été dit précédemment, le département participe au fonctionnement de la ligne aérienne (infrastructure et service). Il organise le transport collectif interurbain qui compte 26 lignes régulières et scolaires.

L'irrigation interne du département apparaît répondre de façon satisfaisante aux besoins. Toutefois, la fiabilité des temps de parcours reste dépendante des conditions de viabilité offertes par le réseau routier.



3. L'enclavement du département du Cantal : mythe ou réalité ?

3.1. Le Cantal est-il enclavé ?

Comme dans de nombreux départements ruraux, les responsables politiques cantaliens mettent en exergue l'enclavement de leur département et en appellent à la solidarité nationale pour réduire le déficit d'accessibilité, notamment routière, dont le département s'estime largement victime, par rapport à la situation observée dans des territoires proches de même nature, comme l'Aveyron ou la Haute-Loire. Les travaux récents effectués sur le réseau ferroviaire, l'aménagement de créneaux de dépassement sur la RN122 et surtout la mise en service du nouveau tunnel sous le col du Lioran n'ont-ils pas réussi à modifier sensiblement la perception d'un enclavement, fortement ancrée dans la culture locale.

La notion d'enclavement ne doit cependant pas être confondue avec celle d'éloignement. Qu'entend-on par « enclavement » ? Selon l'IGN, « la notion d'enclavement physique renvoie à une des trois dimensions de l'enclavement : la *fermeture*. Elle correspond à une situation de déconnexion entre un territoire et ses voisins, due à la présence d'obstacles. Ceux-ci vont ceinturer le territoire enclavé et représenter ainsi un frein aux mobilités locales en allongeant les distances parcourues et perçues. »⁶ Définition proche de celle donnée par Jean Debrie (Inrets) : « situation relative de fermeture, c'est-à-dire un espace fermé et isolé dans et par rapport à un système de relations »⁷.

Cette définition correspond partiellement à la situation du Cantal, département fortement contraint dans les relations Est-Ouest par des obstacles naturels (volcan du Puy-Mary, gorges de l'Alagnon, verrou glaciaire de Saint-Flour). Les caractéristiques physiques du département engendrent une tendance centrifuge importante et des enjeux fortement différenciés des besoins de mise en relation externe. Aurillac, Saint-Flour et Mauriac sont polarisés de manière différente entre Clermont-Ferrand, Toulouse et Brive/Tulle. De même les relations internes paraissent relativement segmentées, notamment entre l'ouest et l'est.

Mais l'enclavement est par définition relatif et doit se définir par rapport à un contexte global d'accessibilité. La distance, les temps de parcours, le coût des déplacements, les conditions de circulation (sécurité, confort), sont autant de facteurs qui permettent d'apprécier le degré d'enclavement. Pour autant, la perception de l'enclavement relève d'un contexte social et économique variable dans le temps et dans l'espace par rapport aux besoins objectifs de mobilité et en comparaison avec d'autres espaces. Toutefois, la nature des besoins de mise en relation (transport de personnes, de marchandises ou d'informations) et l'importance des espaces à franchir relèvent d'impératifs correspondant à des modalités différentes et appelant des réponses différentes. Cela n'est pas sans avoir des conséquences sur la stratégie des acteurs : en quoi la plus ou moins grande accessibilité d'un territoire entraîne-t-elle une attraction ou à l'inverse une stratégie d'évitement ou de délocalisation des ménages et des entreprises ? Il convient également de prendre en compte les besoins de déplacement internes au département, et d'apprécier le degré d'enclavement des territoires qui le constituent.

⁶ Site de l'IGN : Anna Cristofol

⁷ Jean Debrie : « L'enclavement : expression géographique de la discontinuité dans les réseaux » 16ème festival international de géographie de Saint-Dié-des Vosges – octobre 2005

Si tout endroit du territoire national, européen et au-delà est potentiellement susceptible de devoir être atteint dans de bonnes conditions pour des raisons diverses, certaines mises en relation sont particulièrement déterminantes. C'est le cas notamment des pôles d'attraction, particulièrement les agglomérations, qui génèrent la majorité des échanges réguliers des personnes et des biens.

Se fondant sur des études antérieures du conseil général des ponts & chaussées, l'observatoire économique et statistique des transports (OEST), dans une étude de septembre 1987, considérait le degré d'enclavement essentiellement sous 2 aspects :

- le temps potentiel maximal dont on peut disposer sur son lieu de rendez-vous, lors d'un déplacement d'affaires, sous contrainte d'un aller-retour dans la journée ;
- le temps de transport aller-retour, trajets terminaux inclus.

Sur cette base, force est de constater l'isolement relatif d'Aurillac par rapport à Clermont-Ferrand, Paris et Toulouse, les moyens de transport ne permettant pas, par la route ou le rail, un aller-retour dans la journée dans le cadre d'un déplacement d'affaires. Aujourd'hui, Aurillac est le chef-lieu de département auvergnat le plus éloigné de Clermont-Ferrand, à environ 2h15 par la route (156 km) et par le train. La durée de parcours et les conditions de circulation entre Aurillac et Clermont-Ferrand et Toulouse sont considérées comme médiocres. Les temps de trajet en train avec Paris sont de l'ordre de 6h00, que ce soit via Clermont-Ferrand ou via Brive. Ce temps de parcours est toutefois proche de celui par la route, estimé à 5h50 pour 570 km, dont 479 km sur voies rapides. La création d'une ligne aérienne avec Orly-Sud à partir d'Aurillac a contribué toutefois à réduire sensiblement le degré d'enclavement avec Paris, selon la définition de l'OEST.

En revanche, Saint-Flour connaît une situation meilleure par rapport à Clermont-Ferrand et Paris, grâce à la facilité du trajet en voiture et un accès facile à la plateforme aérienne de Clermont-Ferrand. Il est difficile d'évoquer une situation d'enclavement pour la deuxième ville du département. Il y a ainsi deux, voire trois problématiques cantaliennes, selon que l'on se situe à Aurillac, à Saint-Flour ou à Mauriac, la plus délicate étant sans doute celle d'Aurillac.

Force est pourtant de constater que la situation des infrastructures et de l'offre de transport ne paraissait pas être considérée comme un handicap majeur pour les acteurs économiques que la mission a rencontrés sur place au cours de l'été 2012, y compris pour le transporteur routier Cantal Fret, dont la stratégie est de mettre en avant le positionnement du Cantal comme un élément favorable par rapport aux grands espaces européens. L'éloignement et les temps de parcours sont une donnée prise en compte par les transporteurs, la seule gêne importante pouvant être éventuellement rencontrée pour les transports exceptionnels au passage de certains carrefours.

Seule l'entreprise agroalimentaire Les Fromageries Occitanes, étant contrainte par des délais courts d'acheminement des produits frais, a fait part de difficultés liées aux temps de parcours. Elle constate ainsi l'impossibilité d'une livraison à j+1 dans toute la France, l'éloignement impliquant par ailleurs une rupture de charge sur des plateformes intermédiaires. Elle note également un manque « criant » d'attractivité d'Aurillac pour les actifs extérieurs, et notamment les difficultés à trouver des emplois pour les conjoints.

3.2. Les améliorations possibles de la desserte du cantal

Les investigations effectuées par la mission l'amènent ainsi à nuancer les sentiments d'isolement et de « délaissement » exprimés par les responsables locaux. Le sentiment d'enclavement physique n'est pas vécu unanimement et paraît relever largement autant d'obstacles de nature sociologique que physique, l'ouverture du département à des populations nouvelles faisant semble-t-il l'objet d'approches non consensuelles.

Les temps de trajet à partir d'Aurillac sont certes longs, y compris vers Clermont-Ferrand et Paris. Les vitesses moyennes calculées sur Mappy sont d'environ 70 km/h par la route entre Aurillac et Clermont-Ferrand, malgré l'existence d'une infrastructure autoroutière sur une partie significative du parcours, et d'environ 66 km/h pour le train. Ainsi qu'il a été signalé précédemment, des travaux d'amélioration ont été réalisés au cours des années précédentes et sont envisagées à court terme, tant sur le réseau routier que sur la voie ferrée.

Concernant la RN122, la mise en service du nouveau tunnel sous le Lioran a permis d'ores-et-déjà d'améliorer sensiblement les conditions de circulation. De même, **la réalisation de nouvelles sections de dépassement, telles qu'elles sont inscrites à l'actuel PDMI, sont de nature à renforcer la sécurité et le confort de la route.** Enfin, **la déviation de Sansac-de-Marmiesses et son raccordement avec la rocade sud d'Aurillac permettra de fluidifier le trafic dans le pourtour de la zone urbaine.**

Sur le tronçon central de la RN122 entre Aurillac et Massiac, outre la réalisation de créneaux de dépassement, des déviations de villages sont envisagées, notamment celles de Polminhac et de Maurs. L'absence de choix local entre ces deux projets constitue à l'évidence un handicap pour leur programmation, qui plus est dans un contexte de forte contrainte budgétaire. De même, les options d'urbanisation mises en œuvre dans certaines communes, comme Vic-sur-Cère, conduisent à privilégier un passage du trafic, y compris poids-lourds par le centre du bourg, engendrant inévitablement des ralentissements préjudiciables au temps de trajet globaux sur l'itinéraire.

La configuration de la RN122 dans les gorges de l'Alagnon et les caractéristiques de son débouché sur l'A75, à la sortie du bourg de Massiac, ne sont pas favorables à une réduction sensible des temps de trajet vers Clermont-Ferrand et Paris. Dans la configuration actuelle des liaisons, le trajet entre Aurillac et Clermont-Ferrand par Massiac est de 2h17 pour 156 km, alors qu'il est de 2h25 pour 173 km par Saint-Flour. Pour cette raison, la mission s'interroge sur l'opportunité qui pourrait exister à privilégier ce second itinéraire dès lors que la déviation de Saint-Flour sera réalisée⁸. **Une telle perspective permettrait en outre de réaliser plus facilement des sections à 2 x 2 voies dans la traversée du Planèze, dans des conditions techniquement plus favorables et budgétairement moins coûteuses.** Elle aurait en outre l'avantage de rapprocher davantage les deux principales agglomérations du département.

À court terme, l'enjeu le plus sensible pour Aurillac en matière de transport semble être toutefois la pérennisation de la desserte aérienne avec Paris. La délégation de service public est valable jusqu'en 2015. Son renouvellement apparaît indispensable, quelle que soit l'évolution de la fréquentation du fait du ralentissement de l'activité économique et des restrictions budgétaires. La mission, bien qu'étant

⁸ La DUP a été prononcée le 28/08/2012. Un contentieux a été porté devant la juridiction administrative, le jugement étant attendu pour la fin 2013 d'après la Préfecture du Cantal

consciente des obstacles juridiques existant sur ce sujet, considère que le maintien des subventions publiques nationales au profit de cette liaison aérienne est une condition indispensable à sa survie et essentiel pour le bassin d'Aurillac.

Conclusion

L'examen des conditions de déplacement vers et depuis le Cantal montre que les liaisons terrestres entre les principales agglomérations, hormis Saint-Flour, et les pôles régionaux les plus proches, sont peu rapides et malaisées, voire difficiles, avant tout en raison de leur situation géographique.

Dans ces conditions, des aménagements du réseau d'infrastructures n'ont qu'une incidence limitée sur cette réalité topographique, et nécessitent des investissements très élevés, avec la mobilisation de fonds publics importants, investissements dépassant sans doute les capacités actuelles et futures de financement des acteurs publics.

Des efforts conséquents ont à ce jour, et notamment au travers des contrats État-Région, été engagés par l'État et les différentes collectivités pour améliorer et fiabiliser les temps de parcours sur les itinéraires routiers principaux. Il convient de les poursuivre, notamment dans le cadre des contrats à venir.

Pour ce qui concerne les liaisons ferroviaires, il paraît difficile de réduire significativement les temps de parcours entre Aurillac et Clermont-Ferrand ou Brive, même en réduisant le nombre d'arrêt de certains services. L'opportunité d'une liaison ferroviaire directe avec Paris à partir d'Aurillac nécessiterait l'électrification de la partie Neussargues – Aurillac ou Aurillac – Brive, ce qui, compte tenu de la fréquentation potentielle de la ligne, peut apparaître peu pertinent. La remise en service d'un train de nuit n'a pas été évoquée lors de la mission, mais elle reposerait la question de son financement, qui avait conduit hier à sa suppression.

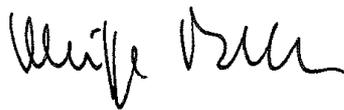
En revanche, le maintien de la liaison aérienne entre Aurillac et Paris apparaît essentiel, non seulement pour les relations économiques mais aussi pour le développement d'activités touristiques de loisirs de moyenne ou courte durée.

Force est toutefois de constater que si de bons réseaux et services de transport sont nécessaires pour permettre le développement durable d'un territoire, ils ne sauraient suffire à le garantir. Certains acteurs ont clairement exprimé le besoin prioritaire d'offrir des conditions attractives de vie familiale et professionnelle aux actifs souhaitant s'implanter ou développer une activité économique dans le département. Ainsi, le choix récent fait par une entreprise de ne pas regrouper ses implantations dans le Cantal mais dans le secteur de Clermont-Ferrand n'était pas lié, aux dires de son dirigeant, aux conditions de transports vers et à l'intérieur du département, mais aux conditions d'intégration des collaborateurs et de leur famille, jugées plus favorables dans l'environnement de la capitale régionale.

Les échanges entre la mission et les différents interlocuteurs rencontrés ont mis en évidence la double préoccupation qui pouvait exister dans l'évolution du territoire cantalien en général et du bassin d'Aurillac en particulier : d'une part préserver la richesse naturelle indéniable de son environnement et d'autre part offrir des capacités d'un développement, notamment économique, indispensable. Cette double volonté

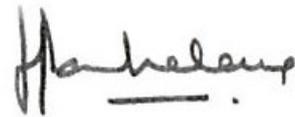
potentiellement contradictoire, associée à la pluralité des pôles d'attractivité externes – Clermont-Ferrand, Toulouse, Brive et Rodez – n'a pas été propice, par le passé, à un aménagement conséquent des voies de communication terrestres à l'identique de ce qui a pu être réalisé dans les départements voisins.

Pour autant, la mission considère que la réponse à l'enclavement ressenti du Cantal ne peut se limiter à un aménagement de ses infrastructures de communication intérieures et avec l'extérieur mais doit être recherchée dans le cadre d'une réflexion plus large intégrant les volontés des acteurs relatives à des scénarios possibles de développement et de positionnement du territoire départemental avec les territoires adjacents.



Philippe BELLEC

Inspecteur de l'administration
du développement durable



Jean PANHALEUX

Ingénieur général
des ponts, des eaux et des forêts

Annexes

1. Lettre de mission



135/2012
→ S2

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Cabin/Clopin
Mission
Bureau

Paris, le

22 MARS 2012

La directrice du cabinet du ministre
chargé des transports

à

Christian LEYRIT
Vice-président du conseil général de l'environnement
et du développement durable

Référence : CAB_TRANSPORTS/MRD12006281

Objet : Désenclavement du Cantal : mission sur les besoins du département en
matière de transport.

La situation d'enclavement qui est celle du département du Cantal a, dans le passé, freiné son développement économique. Il convient donc de poursuivre les efforts engagés en matière de désenclavement de ce département. L'État est pleinement conscient des enjeux. En témoignent notamment les engagements pris pour la poursuite de la modernisation de la route nationale 122, axe central pour la desserte du Cantal qui est mentionnée dans le projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT), rendu public le 17 novembre 2011, parmi les axes du réseau routier national dont la modernisation constitue une priorité de la politique de l'État au titre du désenclavement. L'actuel programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) de la région Auvergne traduit également cette volonté de l'État de poursuivre l'aménagement de la RN 122 dans un contexte budgétaire fortement contraint, en ciblant certaines opérations comme la réalisation de la déviation de Sansac-de-Marmiesse.

Afin de poursuivre efficacement les efforts entrepris, je souhaite confier une mission au Conseil général de l'environnement et du développement durable.

Il s'agira, notamment, de s'assurer que les réponses apportées aux besoins de désenclavement et de mobilité s'inscrivent bien dans une réponse multimodale pertinente en particulier pour ce qui concerne le mode ferroviaire en analysant, par exemple, si des améliorations sont susceptibles d'être apportées à la liaison Aurillac-Clermont-Ferrand. Pour cela, la mission pourra utilement s'appuyer sur l'étude « transports, déplacements et communications pour le Massif central » réalisée en 2009 par l'Association pour le développement économique et industriel du Massif Central (ADIMAC).

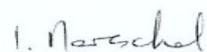
De plus, la mission a également pour objectif, s'agissant du réseau routier national, d'effectuer une nouvelle analyse de l'Avant-projet Sommaire d'itinéraire de la RN 122 (APSI) validé en septembre 2009, mais réalisé antérieurement, et de faire des recommandations sur les adaptations à lui apporter pour que l'aménagement de la RN 122 réponde au mieux aux besoins des territoires que cette infrastructure traverse et irrigue. S'agissant du réseau routier secondaire, la mission devra examiner les aménagements souhaitables pour en renforcer le rôle en matière de désenclavement en bonne

complémentarité avec la RN 122.

Dans ce cadre, les propositions qui seront formulées devront veiller au caractère complémentaire et coordonné des différents modes de transport (routier, ferroviaire et aérien) afin de renforcer l'accessibilité des territoires concernés dans le cadre d'une approche modale équilibrée et au profit du développement économique.

En tout état de cause, les recommandations qui seront faites devront intégrer la contrainte de soutenabilité financière pour l'Etat comme pour les collectivités territoriales concernées.

Je vous serais reconnaissante de bien vouloir désigner des membres du Conseil général de l'environnement et du développement durable pour assurer cette mission, dont le rendu est attendu pour le mois d'octobre 2012.



Ingrid MARESCHAL

2. Liste des personnes rencontrées

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre</i>
BAYLE	Marc-René		Préfet	11&13 /06 et 30/10/2012
CESARI	Lætitia	Préfecture du Cantal	Secrétaire générale	11/06/12
BALSA	Delphine	Préfecture du Cantal	Sous-préfète de Saint-Flour	11/06/12
RAULIN	Eddy	Préfecture du Cantal	Directeur des actions économiques et des procédures	29/10/12
RICARD	Pierre	Préfecture de la région Auvergne	Secrétaire général pour les affaires régionales	30/10/12
SIEBERT	Richard	DDT du Cantal	Directeur	12/06/12
GOURGOT	Dominique	DDT du Cantal	Directeur-adjoint	12/06/12
ARGILE	Catherine	DDT du Cantal	Chef du service	12/06/12
RICARD	Pierre	Préfecture de région	SGAR	30/10/12
VANLAER	Hervé	DREAL Auvergne	Directeur	12/06/12
THON	Dominique	DREAL Auvergne	Directeur-adjoint	12/06/12
MASSON	Jean-Luc	DIR Massif Central	Directeur	11/06/12
BEAUMEVIEILLE	Max	DIR Massif Central	Adjoint au chef de district	11/06/12
JARLIER	Pierre	Ville de Saint-Flour	Sénateur-maire	11/06/12
SEYT	Michel	Ville de Saint-Flour	1er adjoint au maire et Président de la FNTV	11/06/12
MEZARD	Jacques	CABA	Sénateur, Président	13/06/12
CALMETTE	Alain	Ville d'Aurillac	Député-maire	12/06/12
DESCOEUR	Vincent	Conseil général	Président	29/10/12
DELTEIL	Guy	Conseil général	Conseiller général, Maire de Riom-ès-Montagne	29/10/12
LACHAZE	François	Conseil général	Conseiller général, Maire de St-Ilvide	30/10/12
SAUTAREL	Stéphane	Conseil général	Directeur général des services	12/06/12
SAVIGNAC	Jean-Luc	Conseil général	Directeur des déplacements et des infrastructures	30/10/12
BRUEL	Jean	Chambre de commerce	Premier vice-président	11/06/12

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
		et d'industrie		
DOUET	Christophe	Chambre de commerce et d'industrie	Directeur général	11/06/12
FONTANT	Louis-François	Chambre d'agriculture	Président	13/06/12
BERTHELIER	Bernard	Chambre d'agriculture	Directeur	13/06/12
LACROIX	Alain	Chambre des métiers	Premier vice-président	30/10/12
MAS	Guy	Chambre des métiers	Secrétaire général	30/10/12
COMBES	Michel	CANTAL FRET	Directeur et Délégué départemental de la FNTR	12/06/12
VERMEESCH	Alexandre	CANTAL FRET	Directeur-général	12/06/12
MATIERE	Philippe	Entreprise MATIERE	Directeur général	12/06/12
PRIEUR	Alain	Entreprise PYRAM	Directeur général	13/06/12
MAQUIN	Philippe	Les Fromageries Occitanes	Directeur général adjoint	13/06/12
BROUXEL	Jérôme	Les Fromageries Occitanes	Directeur	13/06/12
SCHMITT	Raphaël	Société ABEIL	Directeur commercial	29/10/12
GALIOTTO	Jean-Louis	Société ABEIL	Directeur d'usine	29/10/12
FLAURAUD	Pierre-Jean	Entreprise FLAURAUD	Président	30/10/12

**Ministère de l'Écologie,
du Développement durable
et de l'Énergie**

**Conseil général de
l'Environnement
et du Développement durable**

7^e section – secrétariat général

bureau Rapports et
Documentation

Tour Pascal B - 92055 La
Défense cedex
Tél. (33) 01 40 81 68 73

