

entre ces deux villes du Centre-France, qui n'appartiennent pas à la même région, sont plus faibles.

Vierzon est le point de départ de l'A20, l'Occitane. Elle passe par Limoges et finit son parcours à Montauban. Elle traverse diamétralement l'Indre qui bénéficie grandement de sa présence, avec 14 échangeurs en 95 kilomètres. En revanche, elle ne fait qu'effleurer la Creuse.

Entre 8 000 et 16 000 véhicules transitent quotidiennement sur les différents secteurs de la N7 (historiquement Paris-Menton), requalifiée en A77 au nord de Nevers. Dans sa partie berrichonne, un tiers du trafic est dû aux poids lourds.

La RCEA, axe structurant le Centre France d'est en ouest

La RCEA est constituée de la N79 de Mâcon à Montmarault, puis, via l'A71, rejoint la N145 qui va jusqu'à La Souterraine, dans la Creuse. Majoritairement en 2x2 voies, elle est intégralement gratuite. Environ un véhicule usager sur quatre est un poids lourd. Les poids lourds représentent même près de 45 % du flux moyen quotidien de 15 000 véhicules sur la portion entre Moulins et Mâcon. Pour adapter sa capacité à son trafic, la N79 devrait être transformée en autoroute sous concession en 2021. Cinq fois plus accidentogène que les routes du même type, elle est un goulot d'étranglement de la RCEA.

Une seule ligne à grande vitesse restante

Le réseau ferroviaire a principalement un usage local, et les lignes à grande vitesse passent pour la plupart en bordure du territoire. La ligne ferroviaire à grande vitesse entre Paris et Marseille, la seule du Centre France, passe par la Saône-et-Loire. La gare du Creusot a accueilli 800 000 voyageurs en 2015, dont une part importante de professionnels. Trois sur quatre se dirigent vers Paris. À Mâcon aussi la part de trajets professionnels est plus forte qu'ailleurs. Paris est la première destination et 15 % des 450 000 déplacements annuels sont en direction de Genève. Mais la majorité des TGV ne s'arrêtent pas dans ces gares. Ainsi, seulement deux trains journaliers à destination de Paris partent avant 10 heures des gares de Montceau-les-Mines et de Mâcon. À Mâcon, la gare TER est trois fois plus fréquentée que la gare TGV.

En mai 2016, la SNCF a cessé d'exploiter la ligne Brive-Lille et son unique TGV quotidien à vitesse limitée. Les gares de Limoges, La Souterraine, Châteauroux et

Vierzon ne sont plus des gares TGV. Par conséquent, la majeure partie du territoire est désormais à plus d'une heure d'une gare TGV.

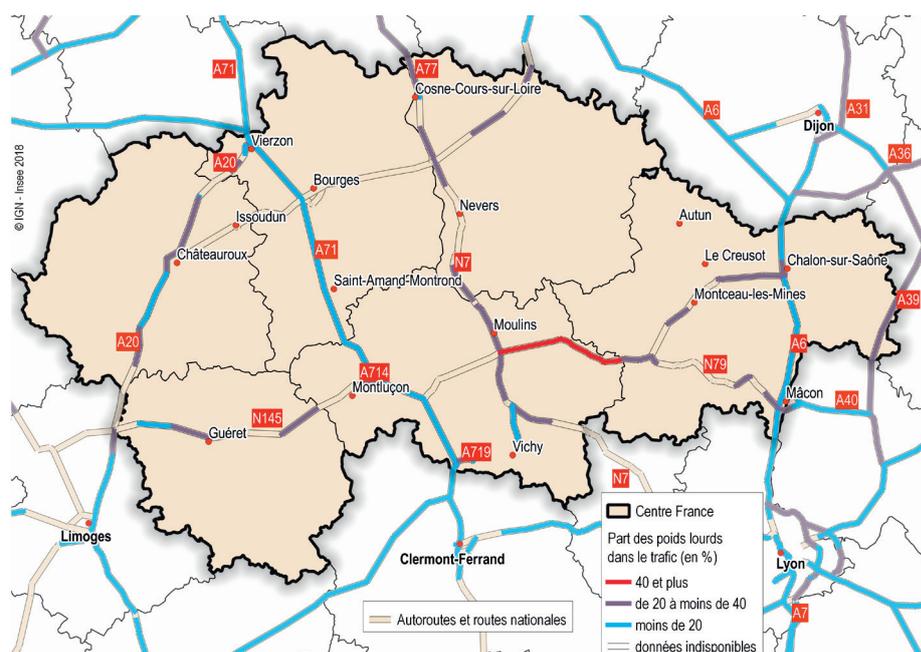
Malgré l'offre limitée en lignes à grande vitesse, trois gares dépassent le million de voyageurs annuels (Chalon-sur-Saône, Vichy et Mâcon) et cinq autres dépassent les 700 000 voyageurs (Bourges, Nevers, Vierzon, Châteauroux et Moulins-sur-Allier). Elles sont peu connectées entre elles, mais

plutôt vers les métropoles régionales alentour (Lyon, Dijon, Tour, Orléans, Clermont-Ferrand, Poitiers, Limoges). Elles sont donc utiles aux trajets domicile-travail.

En revanche, l'offre de desserte et la fréquence du service sont limitées. En semaine, pour relier Moulins par le rail depuis Guéret (deux préfectures de départements contigus, distantes de 135 kilomètres ou 1h35 de route), six départs par jour sont disponibles au printemps 2018, nécessitant

2 Les axes de l'Allier très fréquentés par les poids lourds

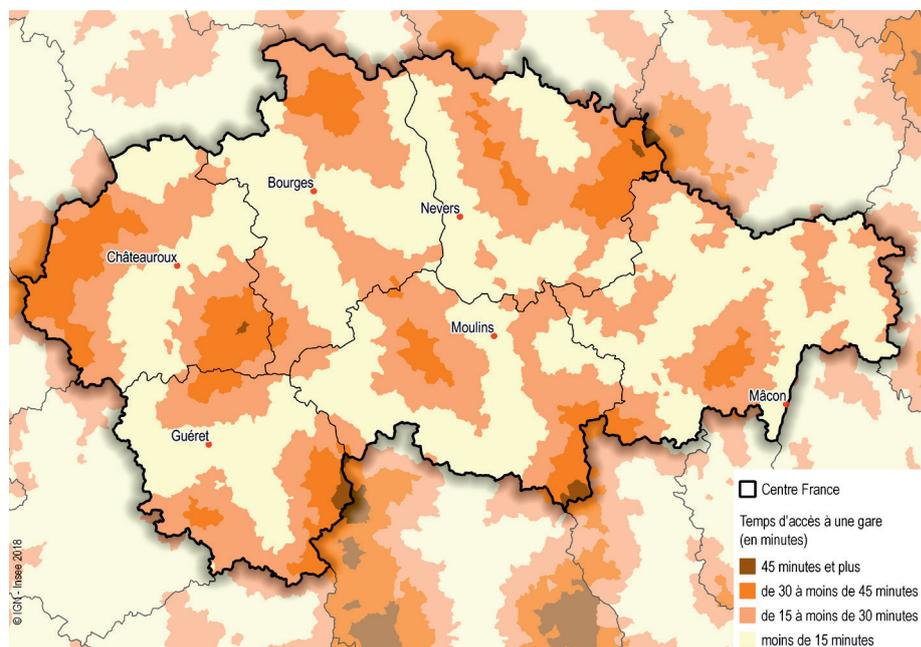
Part des poids lourds dans le trafic routier des principaux axes



Source : Dreal 2015

3 La moitié des communes à plus d'un quart d'heure d'une gare

Temps d'accès à une gare



Source : Insee, Base permanente des équipements 2016, distancier Méric

deux correspondances et quatre à sept heures de trajet.

Les lignes régionales complètent un peu l'offre de transports

Les intercités (ou trains d'équilibre du territoire) assurent un service de grandes lignes rapide entre les principales villes françaises non reliées par la grande vitesse. Ils visent également à désenclaver les territoires par des liaisons transversales, c'est-à-dire de province à province.

L'Indre et la Creuse ne sont traversées que par une seule ligne ferroviaire. Dans ces départements la population peut se trouver assez éloignée d'une gare ferroviaire. Quelques communes du Centre France sont ainsi à plus d'une demi-heure de la gare la plus proche (figure 3). L'offre ferroviaire est alors parfois complétée par des liaisons TER effectuées en autocar.

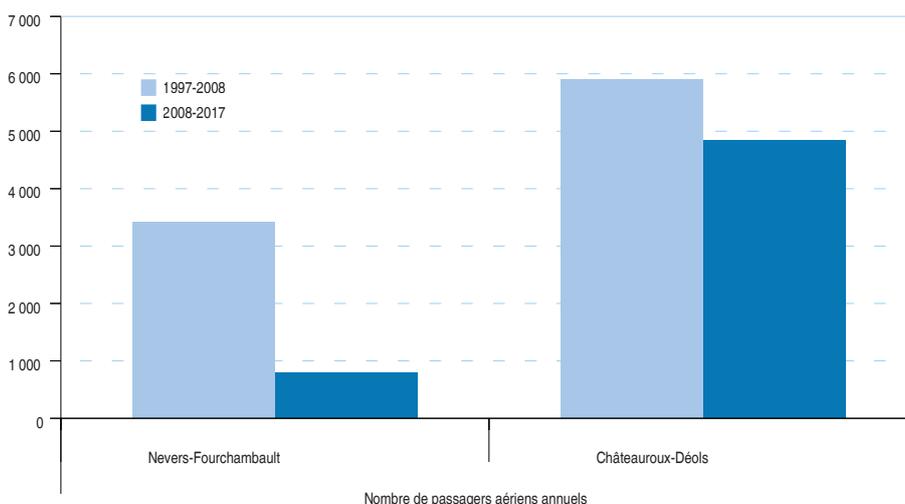
La Saône pour le fret, les canaux pour le tourisme

Le Centre France compte quatre voies navigables, dont la plus importante est la Saône, qui conserve un rôle logistique. Les ports fluviaux de Mâcon et Chalon enregistrent respectivement 0,4 et 0,3 million de tonnes de fret fluvial annuellement, soit à eux deux la moitié du port de Lyon. La Saône, classée en grand gabarit, peut donc être empruntée par des bateaux mesurant jusqu'à 95 mètres et transportant 3 500 tonnes de marchandises, l'équivalent de 100 poids lourds. Reliée par des voies navigables à l'Yonne, à la Marne, à la Meuse et au Rhin, elle est un lieu privilégié des échanges fluviaux. Les croisières fluviales profitent aussi de son cadre. Les canaux liant la Saône à la Loire, qui irriguent le Centre France, ont désormais une vocation touristique.

Les autres voies navigables sont des canaux au gabarit Freyssinet, norme ancienne et toujours en vigueur, s'appliquant aux canaux et aux péniches, permettant de transporter jusqu'à 400 tonnes de marchandises par navire. Le canal du Centre lie Chalon-sur-Saône à Digoin, le canal latéral à la Loire va de Digoin à la Seine, et le canal du Nivernais part de Decize pour rejoindre la Seine également. Ces canaux ne sont plus guère empruntés par le transport de marchandises, mais se renouvellent par l'accueil de la plaisance. En 2012, 20 000 touristes ont navigué sur le canal du Nivernais, le plus fréquenté de France après le canal du Midi. Il pourrait donc représenter un atout pour le développement du tourisme.

4 De moins en moins de passagers aériens en Centre France

Trafic aérien des aéroports de Nevers-Fourchambault et Châteauroux-Déols



Source : DGAC

L'aéroport de Châteauroux-Déols se diversifie et se développe

Le trafic aérien est faible, concentré sur Châteauroux et tourné vers le fret. L'aéroport de Châteauroux-Déols multiplie les activités : fret, formation, maintenance, développement, vols commerciaux. En 2017, c'est le quinzième aéroport français pour le fret. Il bénéficie de deux avantages sur ce secteur. D'une part, il dispose d'une très longue piste, une des rares capables en Europe d'accueillir tous les modèles de très gros porteurs, comme l'A380. D'autre part, il est relativement isolé, ce qui limite l'impact des nuisances sonores.

Du fait d'une faible utilisation commerciale, ses pistes offrent un terrain de choix pour l'entraînement des pilotes. Plusieurs compagnies aériennes européennes ainsi que l'armée de l'air française les utilisent à cet effet, faisant du site le premier centre de formation aéronautique européen, dans le pôle d'excellence aéronautique Aérocentre. La formation des pompiers

d'aéroport a également lieu à Châteauroux. Ses installations servent également à la maintenance ou au démantèlement et au recyclage des appareils. Un nouveau hangar d'un hectare est en construction, témoin du développement en cours.

Les vols commerciaux représentent au final une maigre part de l'activité, qui a décliné depuis la crise de 2008 (figure 4).

Toutefois, la tendance semble s'inverser, 2017 ayant été la meilleure année depuis 2005. Des investissements supplémentaires ont permis d'ouvrir quatre nouvelles lignes à la belle saison 2018. Il est désormais possible de relier Londres, Lyon, Toulouse, Biarritz, Nice et Ajaccio.

La fréquentation privée de l'aéroport de Nevers-Fourchambault, l'autre aéroport du Centre France, a chuté après 2008, année marquant la fin du Grand prix de France de Formule 1 sur le circuit de Nevers Magny-Cours. ■

Pour en savoir plus

- « Nouvel espace régional et dynamiques métropolitaines – Tome 3 : Géographie des déplacements, flux et mobilités », *Insee Dossier Auvergne-Rhône-Alpes* n° 4, octobre 2018
- « Chiffres clés du transport, édition 2018 », *Datalab* n° 31, Commissariat général au développement durable, mars 2018