

Décembre 2009

# Observatoire

## Transport, déplacements région Midi-Pyrénées

Edition 2009

### OFFRE de Transports et le Réseau Haut Débit 1ère partie



Ministère  
de l'Écologie,  
de l'Énergie,  
du Développement  
durable  
et de la Mer

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement  
Midi-Pyrénées

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent  
pour  
l'avenir

# Sommaire : offre de transports -1ère partie

	<b>L'offre de transports et le réseau internet haut débit</b>	<b>page 5</b>
I-	<b>Les infrastructures</b>	
	<b>I- 1 Les infrastructures routières et ferroviaires</b>	<b>page 6</b>
	a) généralités sur les réseaux	page 6
	- infrastructures routières et ferroviaires	
	b) le réseau routier et autoroutier	page 7
	- longueur du réseau routier structurant par région	
	- longueur du réseau routier structurant par département dans la région	
	- dates de mise en service du réseau autoroutier et national à 2x2 voies	
	c) le réseau ferré	page 10
	- longueur du réseau ferré par région	
	- longueur du réseau ferré par département dans la région	
	- les gares fret Sncf en activité et le plan fret 2006	
	- les gares et points d'arrêt voyageurs	
	- le niveau de classification UIC des lignes ferrées	
	<b>I- 2 Les aérodromes</b>	<b>page 15</b>
	<b>I-3 Le réseau à Haut Débit</b>	<b>page 16</b>
	- Population couverte par le haut débit en 2005	
	- présence des technologies haut débit par commune en 2005 et infrastructures mobilisables	
II-	<b>Les zones d'ombre et les projets</b>	<b>page 18</b>
	<b>a) les zones d'ombre</b>	<b>page 18</b>
	- les zones d'ombre routières et leur évolution	
	- les zones d'ombre ferrées	
	- les zones d'ombre téléphonique : couverture téléphonie mobile - zones blanches	
	<b>b) les projets d'infrastructures de transport</b>	<b>page 21</b>
	- volet routier	
	- volet aérien	
	- volet ferré	
III-	<b>L'accessibilité des territoires</b>	<b>page 28</b>
	- Accessibilité des territoires, tous modes, à partir de Rodez	
	- Accessibilité des territoires, tous modes, à partir de Toulouse	
	- Accessibilité des territoires, tous modes, à partir de Tarbes	

### a) Généralités sur les réseaux : infrastructures routières et ferroviaires

#### Une région entre Massif Central et Pyrénées

La région Midi-Pyrénées se trouve à l'écart des grands courants d'échanges ; elle est adossée à la chaîne des Pyrénées qui représente un obstacle peu perméable dans les relations avec l'Espagne. Les Pyrénées ne permettent des franchissements aisés que sur les façades méditerranéenne et atlantique.

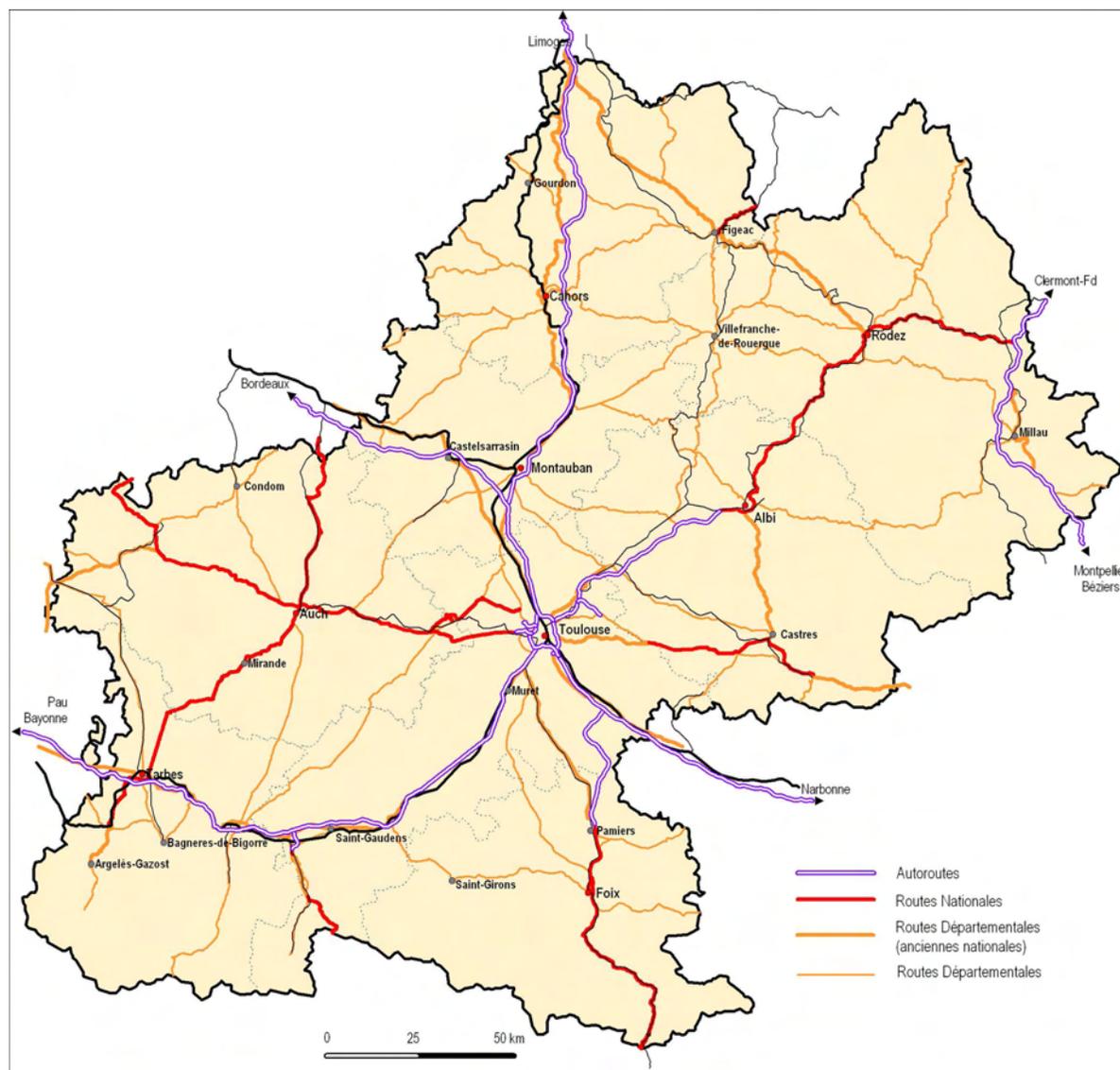
Le réseau régional de transport est organisé en étoile autour de l'agglomération toulousaine, lieu de passage central. La région assure une fonction de transit entre Méditerranée et Atlantique et occupe de ce fait une situation stratégique : elle est traversée par des voies de circulation majeures : axe nord-sud d'accès à Paris et au nord de la France par Limoges, axe est-ouest de Bordeaux vers Narbonne, l'Espagne ou l'Italie et axe sud-ouest-nord-est de Bayonne jusqu'à Clermont Ferrand et Lyon en passant par Tarbes, Rodez et le massif central.

Fin 2007, le réseau routier régional comprend plus de 86 300 kilomètres dont 32 200 kilomètres de routes départementales, après décentralisation, et 52 800 km de voies communales. Le réseau autoroutier compte 653 kilomètres.

En règle générale, le linéaire des routes nationales varie très peu. Il peut être en légère décroissance à la suite du déclassement de certaines sections : toutefois en 2002, a été mis en service, dans le Gers et en Haute Garonne, l'itinéraire à Grand Gabarit qui assure le transport des tronçons de l'Airbus A380 et en 2006, une grande partie du réseau national a été transféré aux conseils généraux.

#### Un réseau ferré centré sur Toulouse

Le réseau ferroviaire de la région comprend 1 700 kilomètres de lignes en 2007 dont 1 400 environ sont ouvertes au trafic voyageur. La moitié du réseau est électrifié (760 kilomètres), souvent à double voies (480 kilomètres). La SNCF dispose, pour certaines destinations, de liaisons routières par autocar ou de transport à la demande.



### b) Le réseau routier et autoroutier : longueur du réseau routier structurant par région

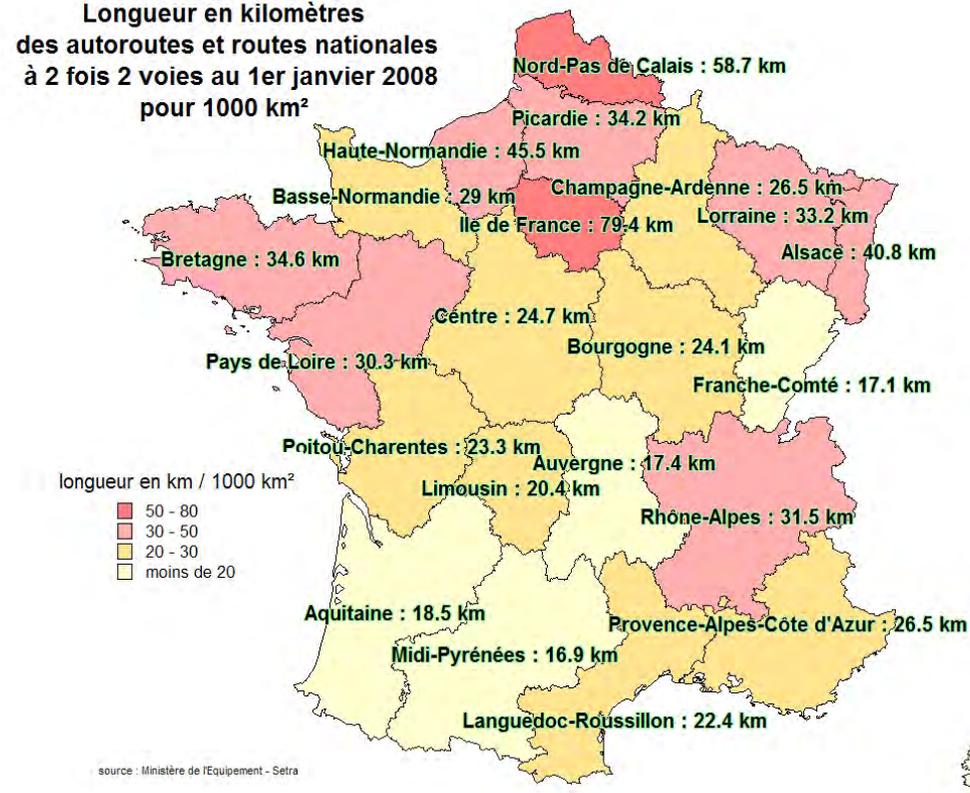
Un réseau structurant peu dense en Midi-Pyrénées mais en forte augmentation depuis 1996

La région Midi-Pyrénées a le plus faible ratio de France en longueur kilométrique d'autoroutes et de routes nationales à 2 fois 2 voies par rapport à sa superficie (16,9 km pour 1000 km<sup>2</sup> en 2008), précédant l'Auvergne et la Franche-Comté. Ce ratio s'élève à 27,4 pour la France métropolitaine. Les régions les mieux pourvues en réseaux de circulation denses sont situées autour de l'Île de France et au nord nord-est de la France, dans l'ouest du territoire national ainsi que le long des axes majeurs de circulation comme la vallée du Rhône.

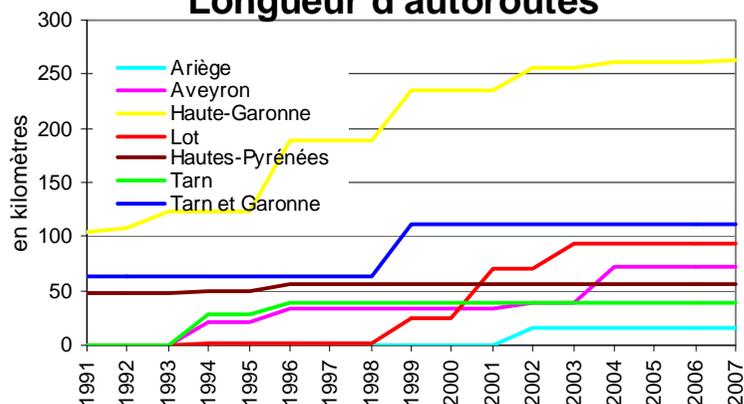
Néanmoins depuis 1996, un important rattrapage s'est produit avec une croissance du réseau en région double de ce qu'elle a été au niveau national (avant transfert d'une partie des routes nationales aux départements).

La longueur du réseau structurant a augmenté en Basse-Normandie, Limousin, Haute-Normandie, Pays de la Loire et Picardie davantage qu'en Midi-Pyrénées.

Longueur en kilomètres des autoroutes et routes nationales à 2 fois 2 voies au 1er janvier 2008 pour 1000 km<sup>2</sup>



### Longueur d'autoroutes



### b) Le réseau routier et autoroutier : longueur du réseau routier structurant par département dans la région

#### Des territoires restent peu accessibles

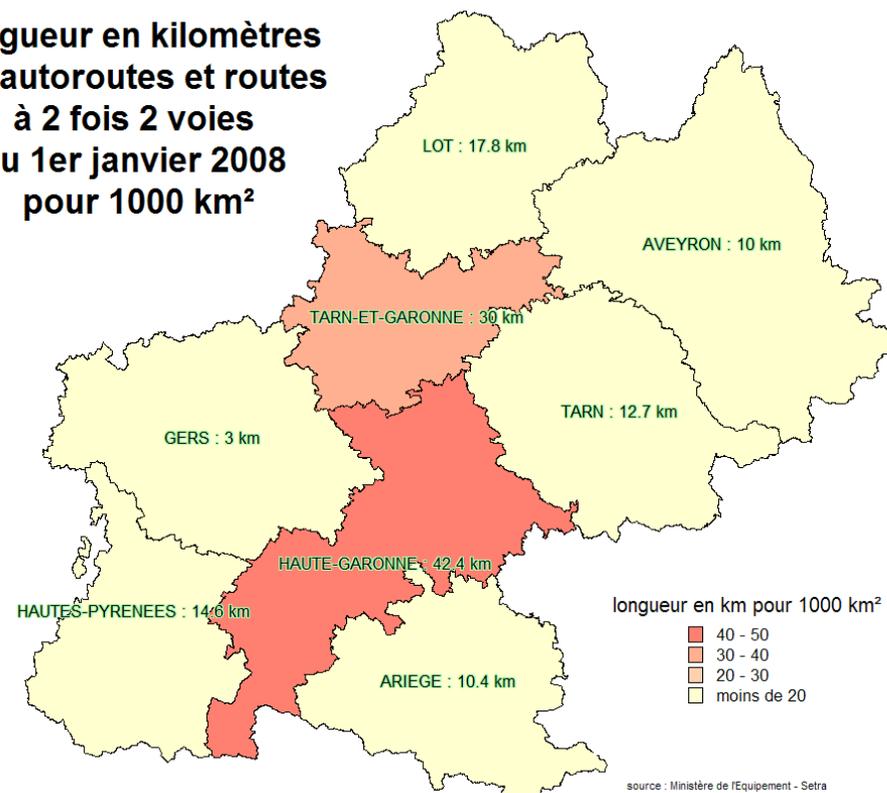
De nombreux territoires restent à l'écart des grandes voies de communication en 2008 : 5 départements sont mal desservis par les infrastructures autoroutières et le réseau national à 2x2 voies : le Gers (3 km pour 1 000 km<sup>2</sup>), l'Aveyron (10 km) qui rattrape son retard avec l'A75 et le viaduc de Millau, l'Ariège et le Tarn (10,4 et 12,7), les Hautes-Pyrénées (14,6 km). Seuls, la Haute-Garonne (42,4 km) et Tarn et Garonne (30 km) dépassent la moyenne nationale.

#### L'achèvement de l'A20 améliore l'accessibilité du Lot et de Tarn et Garonne

Le réseau autoroutier a connu une croissance forte dans le Lot au cours des 10 dernières années et en Haute-Garonne. Dans les autres départements, à l'exception de Tarn et Garonne et de l'Ariège, le réseau a peu évolué.

Depuis 2003, la continuité autoroutière est achevée entre Pamiers et le nord de la région (ouverture en 2002 de l'A66 reliant Toulouse à Pamiers et en juin 2003 des derniers tronçons de l'A20 autour de Cahors). A la mi décembre 2004, le viaduc de Millau a été ouvert à la circulation.

### Longueur en kilomètres des autoroutes et routes à 2 fois 2 voies au 1er janvier 2008 pour 1000 km<sup>2</sup>



#### Population peu nombreuse dans de nombreux départements

Comparé à sa population, le réseau structurant de Midi-Pyrénées se situe au dessus de la moyenne des régions françaises avec 278 km de routes par million d'habitants (241 km en France métropolitaine). Les régions dont le ratio est le plus faible sont les régions les plus peuplées comme l'Île de France, le Nord, Paca et Rhône-Alpes. Dans la région, les 3 départements qui présentent les plus faibles ratios sont le Gers (102,9 km/million d'habitants), le Tarn (200) et la Haute-Garonne avec un ratio de 228,8. Cela s'explique soit par une population importante, soit par une faible longueur de leur réseau.

### b) Le réseau routier et autoroutier : dates de mise en service du réseau autoroutier et national à 2 fois 2 voies

#### Année 2009

- déviation de Leguevin juillet 2009

#### Année 2008

- déviation de Puylaurens juillet 2008

#### Année 2007

- déviation de Recoules avril 2007
- déviation du Vernet juin 2007
- l'échangeur du Palays (viaduc) et mise à 2 fois 3 voies de Lespinet-Palays (septembre)
- mise aux normes autoroutières de la rocade de Montauban (février)

#### Année 2006

- rocade nord-ouest de Castres avril 2006
- déviation de Carmaux juin 2006
- mise à 2 fois 2 voies de Marssac-Albi 1ère partie juin 2006
- mise à 2 fois 2 voies Tarbes – A64

#### Année 2005

- déviation de Pinsaguel et mise à 2 fois 2 voies A64-Camif
- voie d'accès rapide Labège-rocade Est de Toulouse

#### Année 2004

- ouverture à la circulation du Viaduc de Millau le 16 décembre
- ouverture du tunnel de Foix aux poids lourds

#### Année 2003

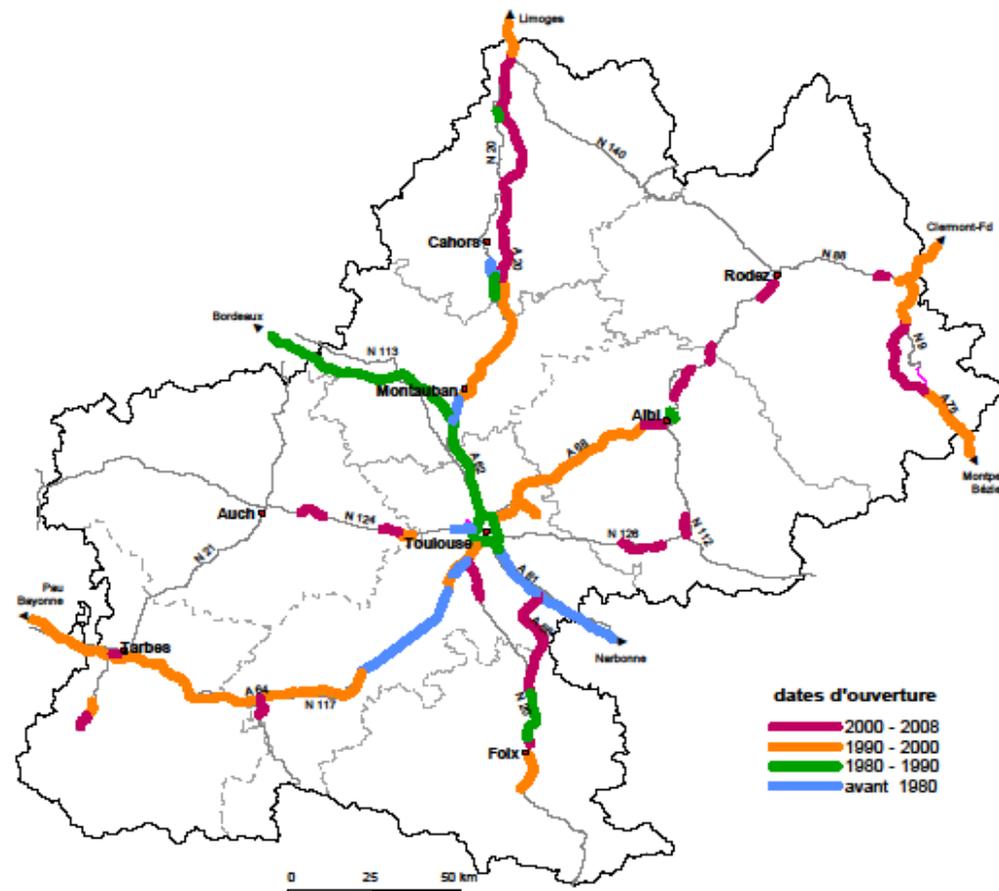
- ouverture de la partie Cahors Nord – Cahors Sud de l'A20 le 25 juin
- mise à 2 fois 3 voies de divers tronçons de la rocade de Toulouse
- fin de la mise à 2 fois 3 voies de l'A62 vers Montauban et de l'A61 vers Villefranche de Lauragais
- déviation d'Aubiet

#### Année 2002

- ouverture de l'A66 entre Pamiers et l'A61 en février 2002.
- déviation de la Primaube (Rodez-Baraqueville)

#### Année 2001

- ouverture du tronçon Souillac-Cahors Nord de l'A20
- ouverture du tunnel de Foix



© IGN Géofa Sources : ASF, DRE

#### Année 2000 et antérieur

- ouverture du pont de Tanus (2000)
- déviation de Soual (2000)
- déviation de Pujaudran (2000)
- ouverture du tronçon de l'A20 Brive-Souillac (1999)
- ouverture du tronçon de l'A20 Montauban-Cahors Sud (1998)

## c) Le réseau ferré : longueur du réseau ferré par région

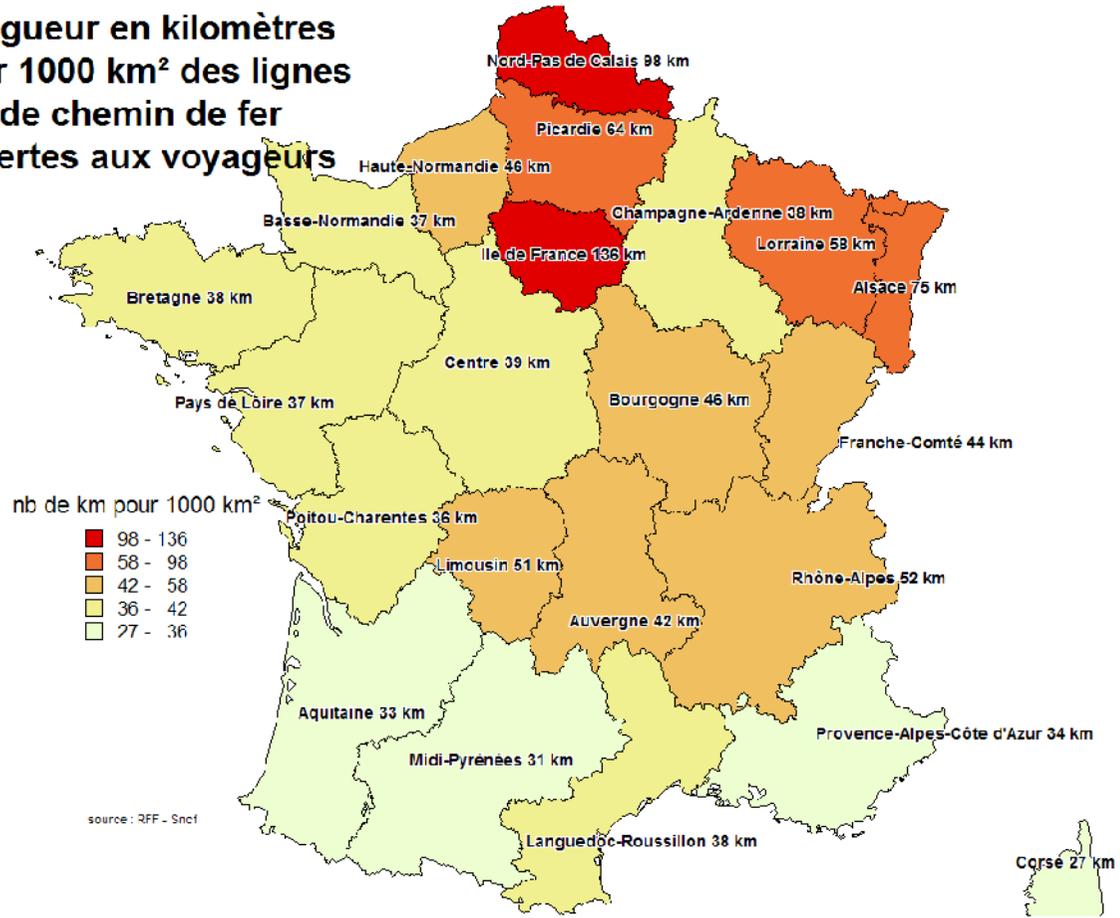
### Une desserte médiocre

La desserte du territoire régional ouverte aux voyageurs est médiocre.

La région est la plus mal dotée en longueur de voies ferrées, devancée même par l'Auvergne et ne précédant que la Corse : France entière, la longueur en lignes de chemin de fer s'élève à 45 kilomètres pour 1000 kilomètres carrés en 2007 ; en région Midi-Pyrénées, le ratio est de 31 kilomètres. Les longueurs de réseaux les plus importantes sont situées dans des régions carrefours comme le nord de la France, l'Est ou l'Île de France. Ce sont les régions du sud qui sont le plus mal pourvues en lignes de chemin de fer destinées au transport de voyageurs.

A l'opposé, la région du fait de sa faible densité de population présente un taux de lignes ferroviaires rapportée à la population plutôt élevé : 504 km par million d'habitants contre 397 au niveau national. Ce sont les régions fortement peuplées pour lesquelles le ratio est le plus faible.

### Longueur en kilomètres pour 1000 km<sup>2</sup> des lignes de chemin de fer ouvertes aux voyageurs



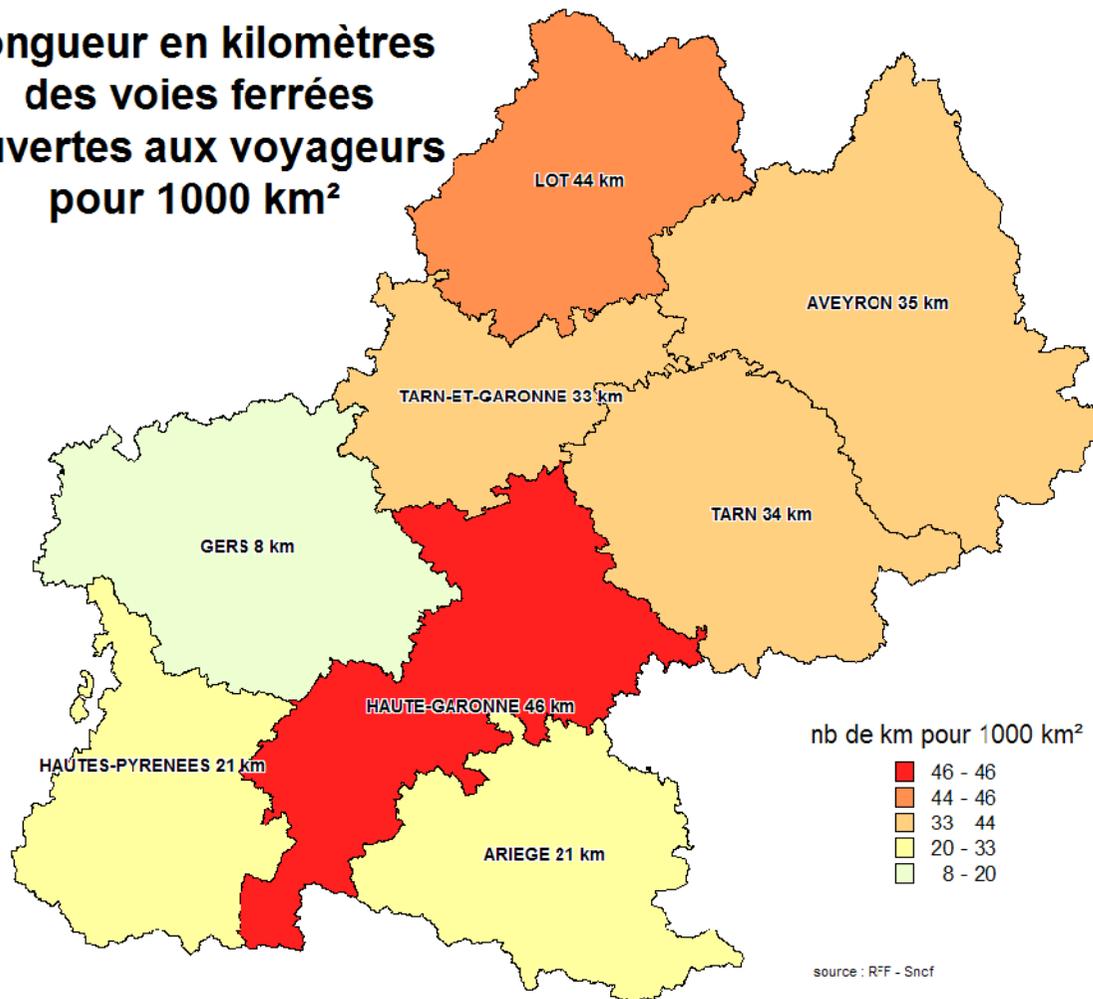
### c) Le réseau ferré : longueur du réseau ferré par département dans la région

Un réseau ferré en étoile autour de Toulouse

Le Gers, Les Hautes-Pyrénées, l'Ariège possèdent une faible densité de voies ferrées. Le réseau de voyageurs est centré sur Toulouse et forme une étoile desservant les chefs lieux de département : la Haute-Garonne est au cœur du réseau et présente la densité la plus élevée de la région, égal au niveau national (45 km). Le Lot (44 km) approche la moyenne régionale : il se trouve au carrefour de la Ligne Paris Orléans Limoges Toulouse et de la bifurcation vers Rodez. Le Tarn (34 km) dispose d'un réseau plus dense que la moyenne régionale avec 3 lignes : l'une allant sur Albi et Rodez, la seconde bifurquant à Saint Sulpice vers Castres et la 3ème prenant la direction de Villefranche de Rouergue et Figeac à partir de Tessonnières.

Les 3 départements de Haute-Garonne, de Tarn et Garonne et du Lot, se trouvent sur les axes structurants, permettant les relations longue distance vers Bordeaux, Paris ou Marseille. Les Hautes-Pyrénées, avec Lourdes sont une destination importante du réseau régional.

### Longueur en kilomètres des voies ferrées ouvertes aux voyageurs pour 1000 km<sup>2</sup>



### 1. le réseau ferré : les gares fret Sncf en activité et les évolutions en cours du fret ferroviaire

En 1999, la région comptait 75 gares fret. Elles étaient 53 en 2005, et ne sont plus que 45 en 2007 ; 8 gares ont fermé (Eauze) ou n'ont plus d'activité comme Fleurance, Condom, Saint-Juéry, Tarbes, Montréjeau, Gaillac.

La plupart des lignes de chemin de fer sont mixtes, assurant le transport de voyageurs ou de marchandises. D'autres lignes sont exclusivement dédiées au transport de marchandises, notamment Auch-Agen, Castelsarrasin-Beaumont de Lomagne, Tarbes-Eauze, Lannemezan-Sarrancolin. Souvent ces lignes ferrées exclusivement dédiées au fret ne desservent qu'une entreprise, qui si elle vient à fermer, peut entraîner la fermeture de la ligne.

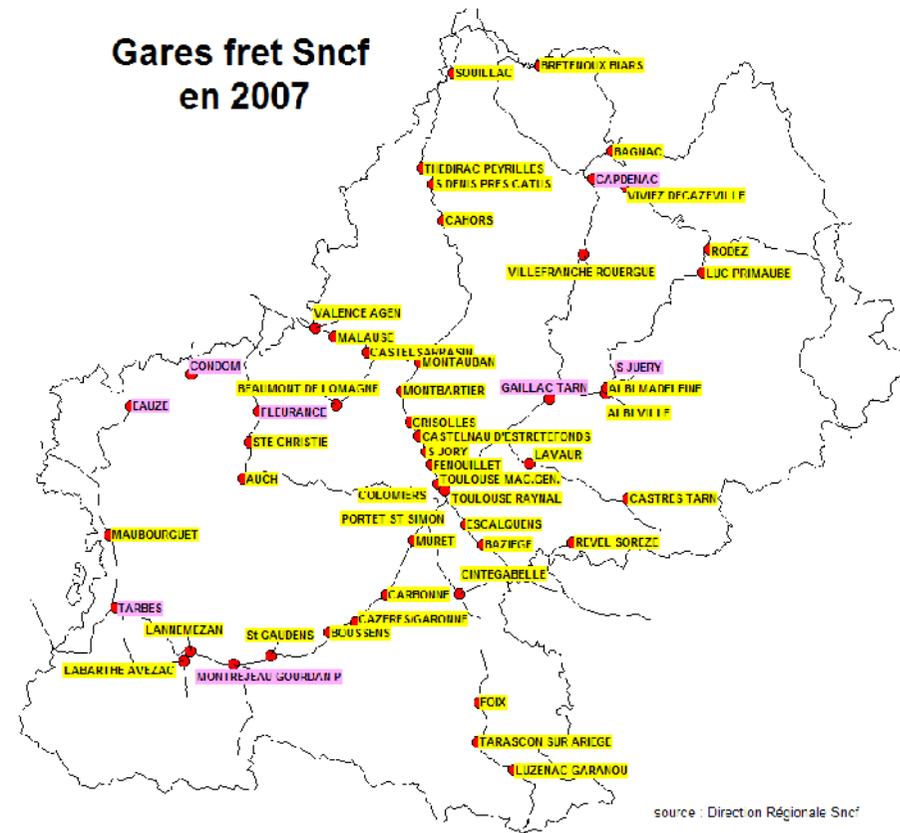
#### La nouvelle donne du fret ferroviaire

Le fret ferroviaire a connu d'importantes évolutions en Midi-Pyrénées : le report du triage de Saint-Jory sur Hourcade (agglomération bordelaise) ou Miramas, la fermeture de gares fret ne réalisant que des opérations de lotissement (Ax les Thermes, La tour de Carol, Albi, Portet...), une nouvelle organisation dans le transport combiné (disparition de Cnc partiellement repris par Naviland-Cargo).

La nouvelle donne – ouverture du marché du fret ferroviaire en Europe et arrivée des nouveaux entrants en France – constitue une véritable opportunité en remettant le client au cœur du changement. Aujourd'hui, 3 opérateurs interviennent en Midi-Pyrénées : Fret SNCF, Véolia Cargo et ECR. Ces nouvelles tendances s'inscrivent dans des flux toujours plus européens :

Ces réorganisations s'inscrivent dans l'émergence de nouvelles tendances qui mettent en exergue des flux toujours plus européens :

- La forte croissance du transport combiné (+10% de croissance en Europe en 2007) ;
- Le développement spectaculaire des ports de la Mer du Nord (Brésil, Russie, Inde, Chine) ;
- Le glissement vers l'Est de la production industrielle (ex : l'automobile, l'agro-alimentaire, mais aussi la sidérurgie).



source : Direction Régionale Sncf

#### La stratégie nationale de la SNCF

Suite aux mauvais résultats économiques de sa branche fret, la SNCF a adopté en septembre 2009 son Schéma Directeur.

Il préconise notamment :

- le développement de l'offre en trains massifs à l'échelle européennes
- le remplacement du réseau wagon isolé par un ensemble de lignes « multi lots/ multi clients » permettant un service régulier et la mise en place d'un service « sur mesure » pour les clients actuels du wagon isolé.
- le développement du transport combiné terrestre, maritime et fluvial
- le développement de l'offre d'autoroute ferroviaire
- le soutien aux OFP
- le développement du transport ferroviaire de marchandises à Grande et très Grande Vitesse

#### Une étude en cours sur la faisabilité d'un opérateur fret de proximité

Une étude est actuellement menée sous la maîtrise d'ouvrage de la Chambre Régionale de Commerce et de l'Industrie pour évaluer la faisabilité d'un opérateur fret de proximité en Midi-Pyrénées.

### c) le réseau ferré : les gares et points d'arrêt voyageurs

On compte, en 2008, 146 gares et points d'arrêts voyageurs sur les lignes ferrées de transport de voyageurs en Midi-Pyrénées. 2 point d'arrêt ont été fermés en 2006 (Paraire et Semalens). Des gares et points d'arrêts ne sont plus desservis par l'arrêt des trains mais un service de transport à la demande est proposé (Flaujac, Florac, Auzits, Nuces, St Martin de Bouillac, Villeneuve d'Aveyron, Naussac, Monteils et Tanus). Des gares comme Malause, Gignac, Salechan ont un trafic très faible.

Depuis janvier 2002, les Régions sont "autorités organisatrices" des transports ferroviaires de voyageurs sur leur territoire. Pour remplir cette mission, le Conseil Régional s'est doté d'un 1er Plan Régional des Transports 2000/2006 qui fixait les objectifs, les moyens et les étapes de la restructuration de l'offre ferroviaire régionale. La Région a signé avec ses partenaires (l'État, la SNCF et Réseau Ferré de France) dans le cadre du contrat de plan Etat-Région des conventions permettant de :

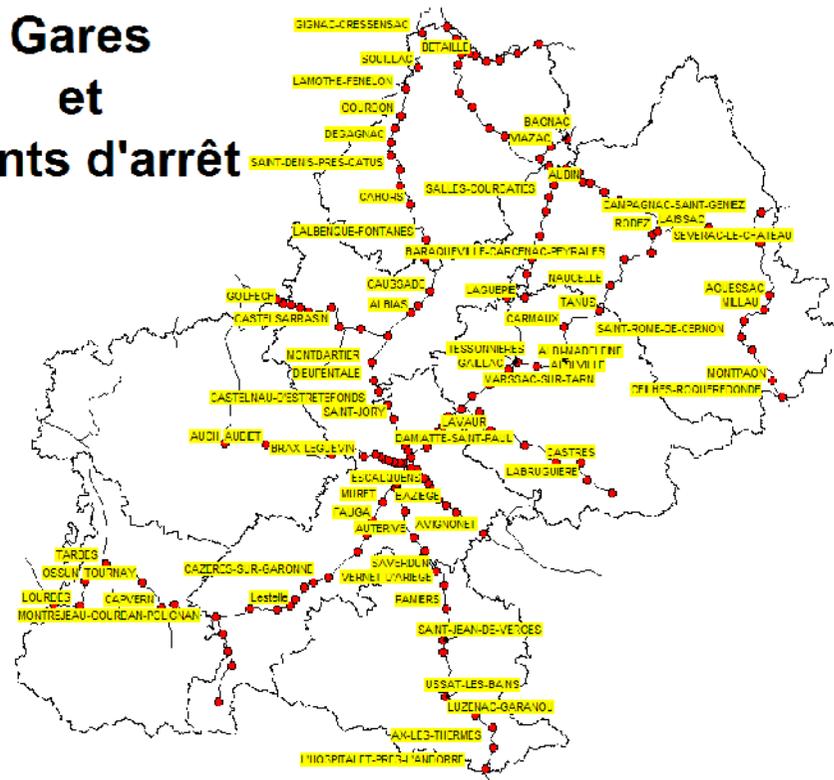
- moderniser les équipements
- accroître le nombre de trains
- favoriser la diversification et les complémentarités entre les modes de transport ( meilleure coordination des dessertes, des horaires, la simplification de la billetterie)
- restructurer la gare Matabiau en vue d'accroître la capacité du trafic ferroviaire.

156 nouvelles dessertes ont été créées, soit un doublement de leur nombre sur la période 1998-2004, générant une augmentation de 50% du nombre de voyages .

Le deuxième Plan Régional des Transports 2007/2013 a été adopté en mars 2007 avec l'ambition d'offrir un service ferroviaire régional de qualité sur tout le territoire.

Ce deuxième PRT aura pour priorité le développement du cadencement

### Gares et points d'arrêt



De grandes opérations d'aménagement des gares seront nécessaires pour répondre à l'augmentation de l'offre de dessertes.

Dans le cadre du contrat de projets Etat/Région 2007/2013, plusieurs opérations sont prévues pour améliorer le fonctionnement ferroviaire des gares, la qualité de l'accueil et l'insertion urbaine.

Ainsi,

- un nouveau quai (le quai 6) et 2 voies supplémentaires ont été créés afin d'améliorer l'accueil des trains desservant le ¼ Nord-Est de la région.
- un nouveau terminus est en cours de réalisation à Boussens : il permettra le stationnement et le retournement des trains afin de sécuriser et fiabiliser l'exploitation.
- Une expérimentation visant à favoriser l'intermodalité vélo/train est mise en place sur la ligne Toulouse-Castres.

L'insertion urbaine et intermodale de la gare Matabiau de Toulouse va faire l'objet à partir de 2009, d'une étude partenariale sous la Maitrise d'ouvrage de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse, Par ailleurs, la Région Midi-Pyrénées a élaboré son Schéma Directeur d'Accessibilité afin de garantir un accès aisé aux gares pour les personnes à mobilité réduites et à l'ensemble des usagers. Le programme de réalisation est en cours de définition.

### c) le réseau ferré : le niveau de classification UIC des lignes ferrées Un réseau ferroviaire régional dégradé

Au delà des lignes principales, Bordeaux-Narbonne, Toulouse-Paris, Toulouse-Bayonne, le réseau est midi-pyrénéen, est essentiellement composé de voies uniques, en majorité non électrifiées.

Le Conseil Régional Midi-Pyrénées a lancé en 2006 un audit pour mesurer l'état du réseau. Cet audit a conclu à l'état préoccupant du réseau régional.

L'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) a établi une classification des lignes en fonction des charges de trafic supportées par l'infrastructure ainsi que du type de trafic. Le groupe UIC 1 correspond à des lignes très chargées et, à l'opposé, le groupe UIC 9 correspond à des lignes très faiblement chargées.

Les lignes à grande vitesse ainsi que les grandes lignes du réseau ferré national appartiennent en principe aux groupes UIC 1 à 4, à l'exception de certains axes, notamment transversaux, qui relèvent des groupes UIC 5 à 6. Les lignes faiblement chargées des groupes UIC 7 à 9, avec voyageurs ou sans voyageurs, correspondent en général au réseau capillaire, généralement régional.

-Les voies et appareils de voie des groupes UIC 1 à 4 du réseau classique sont en général dans un état satisfaisant.

-Les voies et appareils de voie des groupes UIC 5 à 6 sont dans un état bon à moyen.

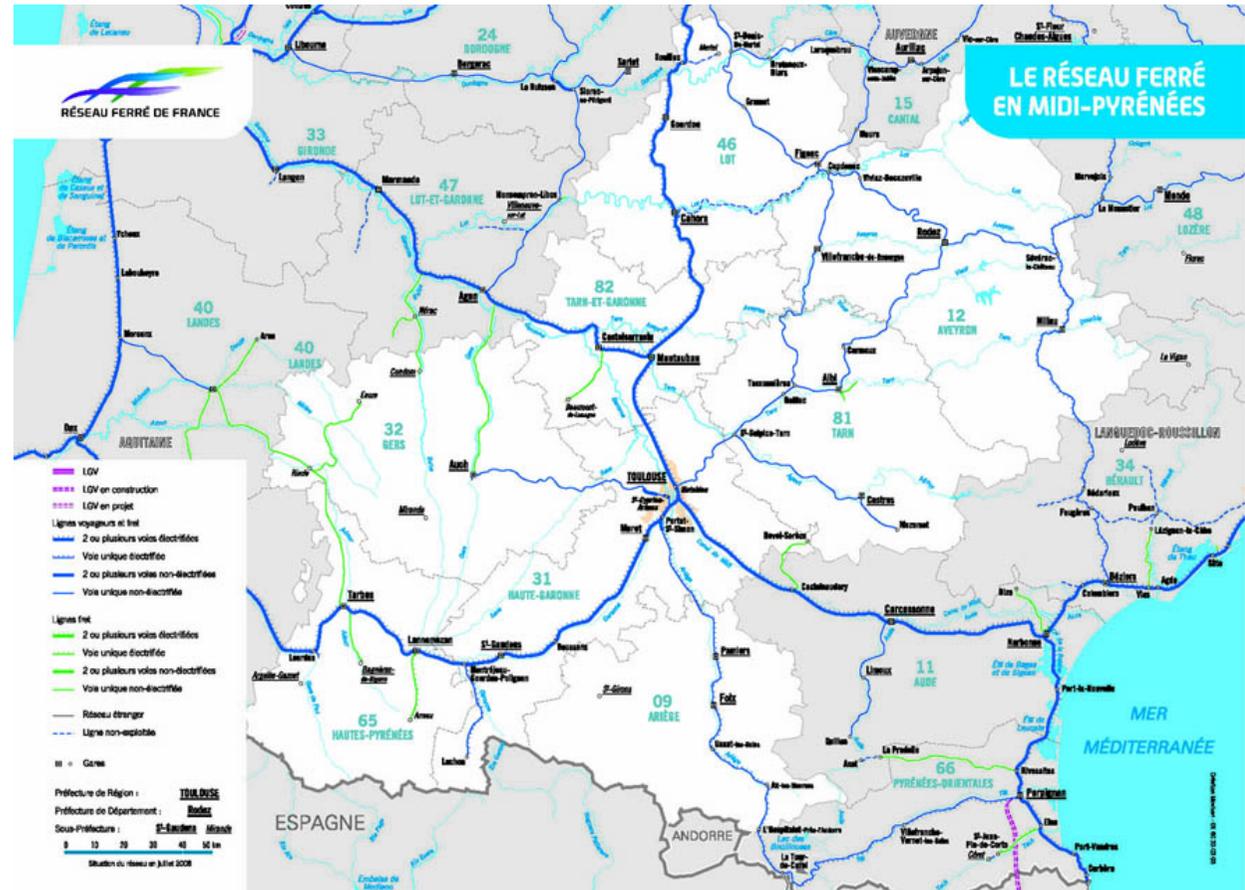
-Les voies et appareils de voie des groupes UIC 7 à 9 sont en mauvais état.

Suite aux conclusions de cet audit, un programme ambitieux de rénovation et de modernisation:

Le Conseil Régional de Midi-Pyrénées a lancé un important programme de rénovation et de modernisation des voies : le Plan Rail Midi-Pyrénées d'un montant de 820 M€, cofinancé par l'Etat (193 M€) et RFF (179 M€).

Un certain nombre d'opérations de rénovation des voies ont d'ores et déjà été engagées (ST Sulpice-Mazamet, Toulouse-Auch, Tessonnières-Rodez).

D'importants travaux de modernisation des voies du 1/4 NE seront réalisées entre 2010 et 2012 (doublement, aménagement de points de croisement.....)



## Une diversité d'aérodromes

Le trafic de voyageurs aériens de la région Midi-Pyrénées s'est élevé à 7,2 millions de passagers en 2008 en forte hausse par rapport à l'an dernier en raison de l'intense activité de l'aéroport de Tarbes-Lourdes en lien avec les célébrations du 150ème anniversaire des apparitions. Les aérodromes ayant une activité de transport public de voyageurs sur lignes régulières sont :

- l'aéroport international de Toulouse-Blagnac (6,350 millions de passagers) : 4ème aéroport de province derrière Nice (10,4 millions de passagers dont 3,4 millions avec les compagnies low-cost), Lyon (7,9 millions dont 1 million de passagers low-cost) et Marseille (6,9 avec 1,2 million de passagers low-cost). Une partie importante de l'accroissement du trafic est imputable aux compagnies low-cost.). L'aéroport dispose d'une offre de vols très large qui concerne aussi bien les liaisons transversales vers les autres capitales régionales ou Paris que vers des destinations européennes mais aussi des destinations de loisirs vers le bassin méditerranéen principalement.

- l'aéroport régional de Tarbes-Lourdes-Pyrénées : il accueille une importante clientèle de pèlerins avec de nombreux italiens, irlandais et britanniques. Il dispose d'une liaison sur Paris.

- l'aéroport régional de Rodez-Marcillac : avec l'arrivée en 2003 de Ryanair qui propose une liaison sur Londres-Stansted, l'activité s'est fortement accrue : une seconde liaison vers l'Irlande a été lancée en 2008 tandis que l'activité vers les Iles britanniques était interrompue pendant la période d'hiver. Il dispose d'une liaison sur Paris et Lyon.

- l'aéroport régional de Castres-Mazamet. Il dispose d'une liaison sur Paris et Lyon.

- l'aéroport régional de Carcassonne et Pau, situés hors région mais suffisamment proches de l'agglomération toulousaine, affichent une offre conséquente.

Les aérodromes de Carcassonne et Pau, situés hors région mais suffisamment proches de l'agglomération toulousaine, affichent une offre conséquente.

Il existe de nombreux autres aérodromes locaux utilisés pour l'aviation d'affaires, de voyage et de loisirs.



Collectivité propriétaire des Aérodromes

### Population couverte par le haut débit en 2008

#### La région est toujours moins bien couverte par le haut débit que le reste de la France

Le service "haut-débit" est dispensé par de nombreux opérateurs : France Télécom, Free, 9 Telecom, Cegetel, Colt, Easynet, Mobius, entre autres. Est présentée ici la part de la population couverte par au moins un opérateur (y compris de manière partielle dans une commune) apportant le service de haut-débit (la population de référence est la population sans double compte du dernier recensement).

En France, 99,7% de la population est desservie par le haut débit en 2008 (89% en 2004 et 92% en 2005, 98,7% en 2007).

La région Midi-Pyrénées se situe dans une zone de faible couverture en haut débit qui comprend une grande partie du massif central jusqu'au sud de la région centre et l'est de l'Aquitaine.

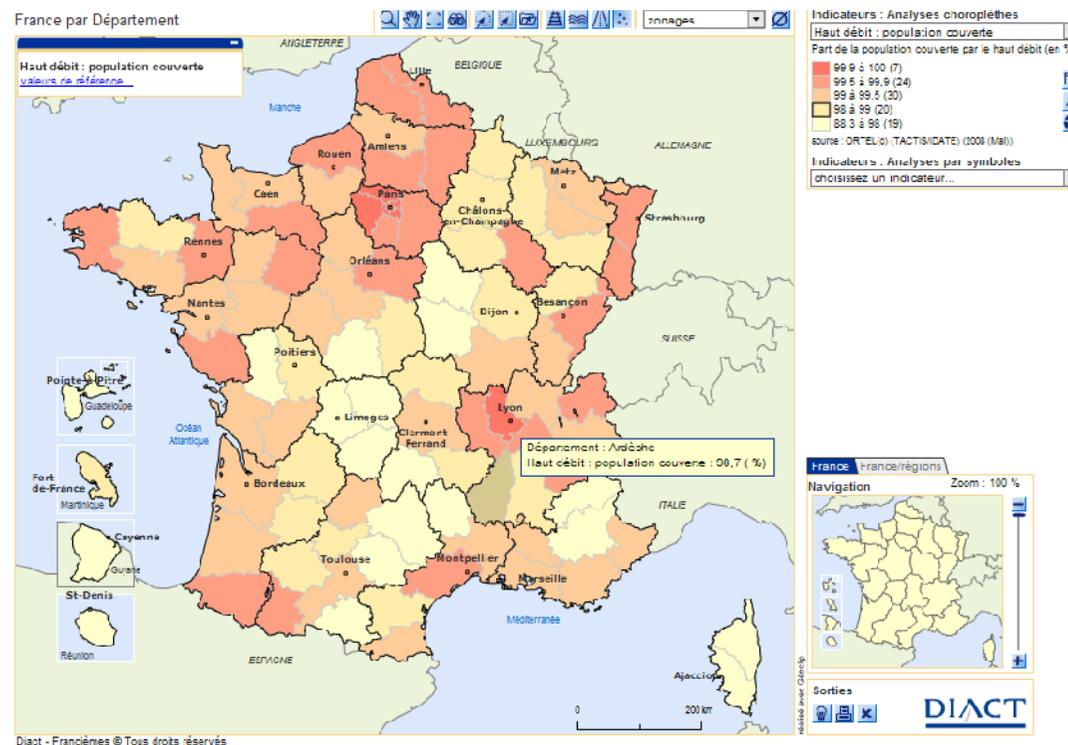
#### Une nette amélioration

En 2004, le Gers était le département le moins bien couvert avec 56% de la population desservie, 93% dans la Haute-Garonne, autour de 70% dans le Lot, l'Ariège, l'Aveyron, 75-80% dans le Tarn, Tarn et Garonne et 84% en Hautes-Pyrénées.

En 2005, tous les départements ont une couverture supérieure à 80% ; la progression est forte pour le Gers. Dans les autres départements, à l'exception de la Haute-Garonne, entre 10 et 15% de population supplémentaire ont été couverts en un an. Dans la Haute-Garonne, dont le taux de couverture était déjà élevée en 2004, le gain en population est faible (+2%).

En 2007, le taux de couverture dépasse 87,9% partout en France ; il est supérieur ou égal à 99% dans le Lot, la Haute-Garonne et les Hautes-Pyrénées.

En 2008, le taux de couverture dépasse 88,3% partout en France ; il est supérieur ou égal à 99% dans le Lot, la Haute-Garonne et les Hautes-Pyrénées ; il est le plus faible dans l'Aveyron avec 97,3%.



### Présence des technologies haut débit par commune en 2008 et infrastructures mobilisables

Le service "haut débit" peut être dispensé par différentes technologies : le réseau de raccordement numérique asymétrique (plus communément connu sous le nom d'ADSL), la boucle locale radio (BLR), le réseau câblé, les commutateurs ou routeurs interconnectés par des liens hauts débits (MAN), l'accès internet de technologie hertzienne (WIFI), les courants porteurs en ligne (CPL).

### ORTEL

Réseaux d'initiative publique et autres infrastructures mobilisables (a)

Fin Septembre 2005

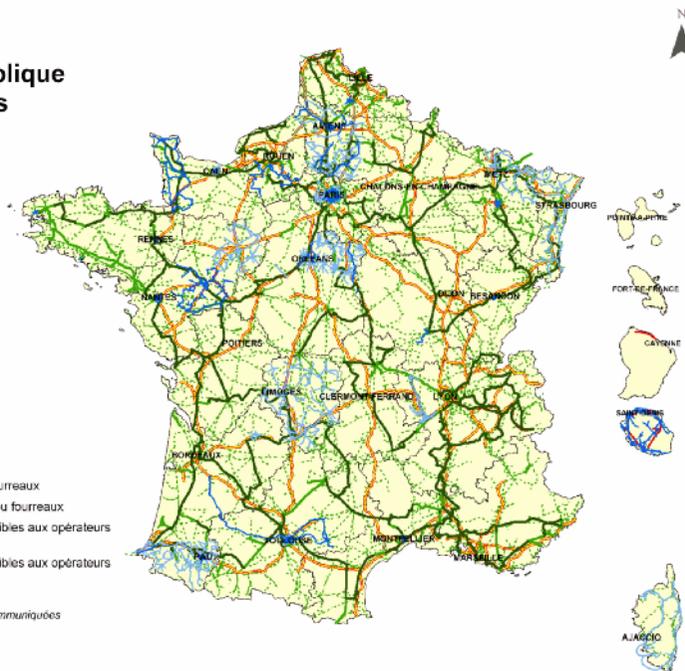
Source Gestionnaires d'infrastructures  
Source Collectivités locales  
Réalisation cartographique ORTEL

- Réseau EDF équipé en fibres optiques
- Réseau de Transport d'Electricité : Réseau Optique de Sécurité (a)
- Réseau de Transport d'Electricité : Lignes équipées en fibres optiques
- Réseau de Transport d'Electricité : Lignes non équipées en fibres optiques
- Réseau autoroutier équipé en fibres et/ou fourreaux
- Réseau autoroutier non équipé en fibres et/ou fourreaux
- Réseaux d'initiative publique neutres accessibles aux opérateurs (opérationnels)
- Réseaux d'initiative publique neutres accessibles aux opérateurs (en cours de construction)

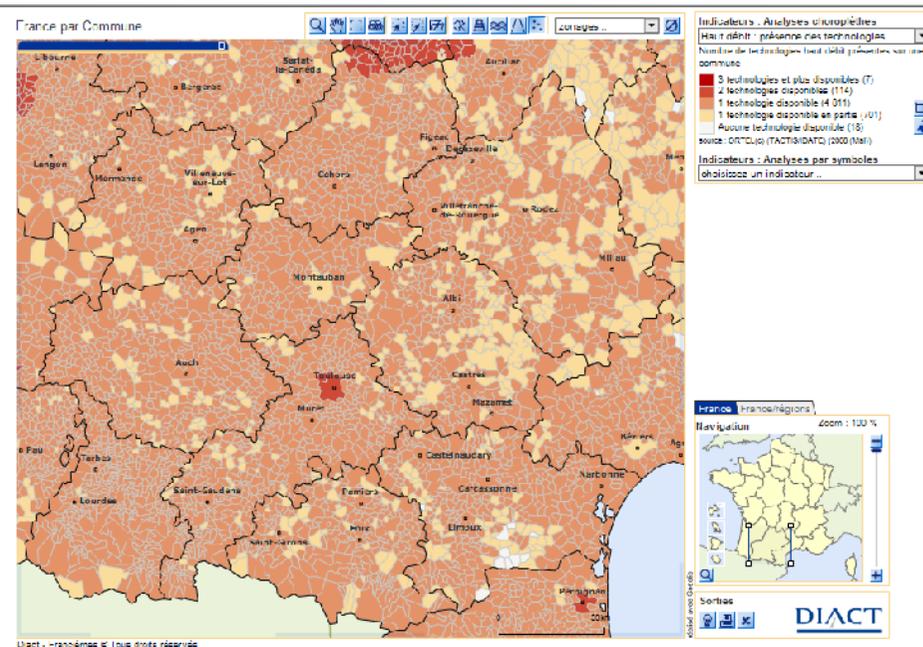
(a) Réseau Ferré de France (RFF) : Informations non communiquées  
(b) Réseau optique de sécurité déployé à fin 2006

0 150 300 km

© Copyright ORTEL 2005 - TACTIS / IDATE - © Copyright IGN - Paris - 2005  
www.ortel.fr



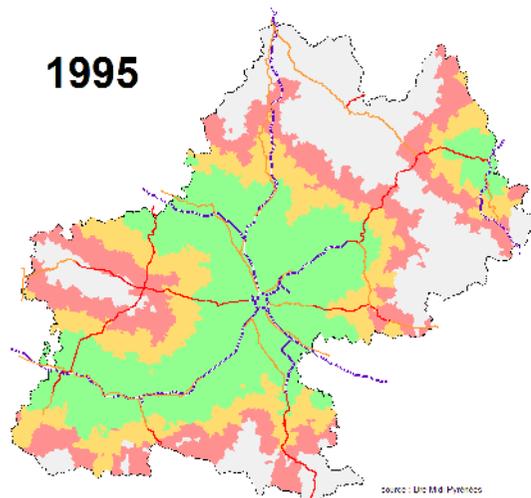
### Présence des technologies Haut Débit par commune en 2008 et infrastructures mobilisables



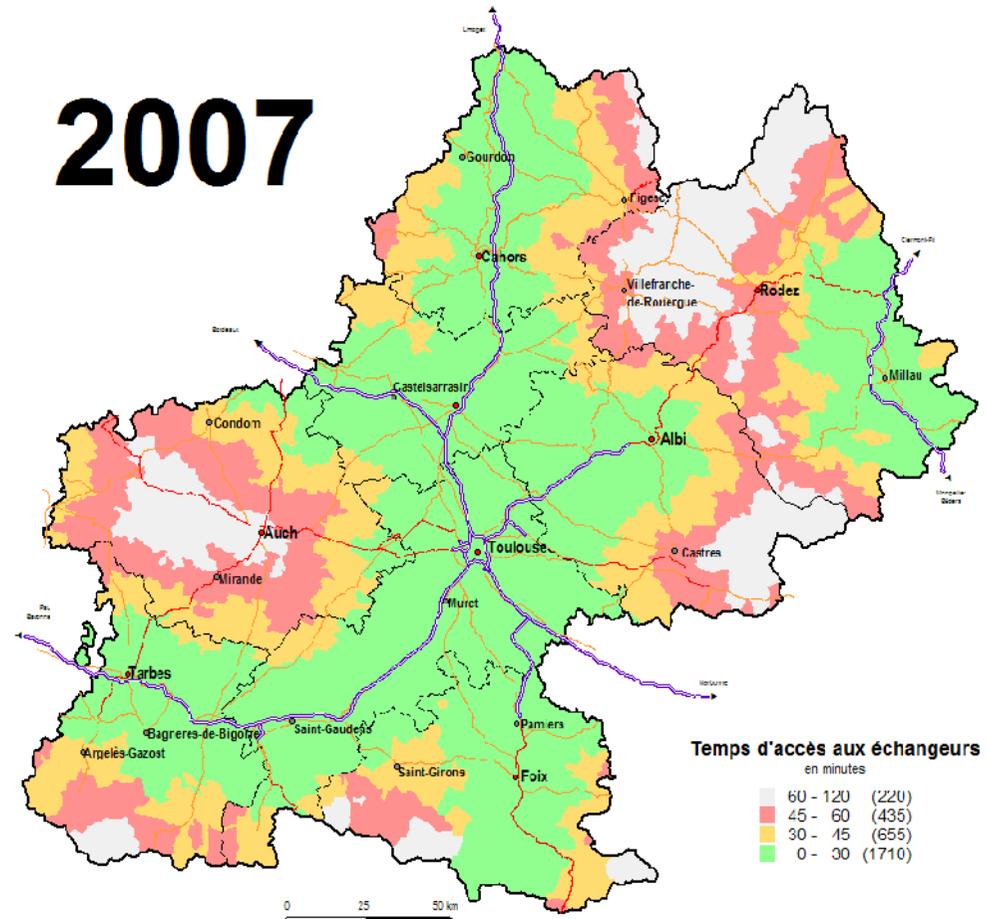
Présence territoriale des opérateurs de connexion permanente : connexion Internet en bas, moyen et haut débit (DSL, BLR et câble). Sont exclus les technologies satellite, liaisons louées, Wi-Fi, et CPL.

### a) les zones d'ombre : les zones d'ombre routières et leur évolution (période de trafic dense)

Depuis quelques années, le réseau autoroutier de la région s'est considérablement renforcé ; en 2007, 50% du territoire sur lequel vit 74% de la population régionale, se situe à moins de 30 minutes d'un échangeur autoroutier (ou d'un accès à une 2 fois 2 voies) ; 21% du territoire est situé entre 30 minutes et 45 minutes d'un échangeur (10% de la population) et 17% du territoire se trouve entre 45 et 60 minutes (11% de la population).



# 2007



Carte confectionnée à partir de Chronomap V4 et de Téléalas 2007

**Le reste de la région soit 20% du territoire se trouve à plus d'une heure d'un échangeur mais ne regroupe que 9% de la population régionale**

En 10 ans, le territoire à moins de 30 minutes d'un échangeur autoroutier a augmenté de 7% mais n'a gagné que 3% de la population régionale ; entre 30 et 45 minutes, le territoire accessible s'accroît de moins de 3% pour à peine 1% de la population. Désormais, lorsqu'une autoroute est mise en service, le potentiel humain concerné est restreint tout en ouvrant des territoires relativement vastes. Des zones restent encore mal desservies : une grande partie du Gers et une zone allant du nord de l'Aveyron à la Montagne Noire.

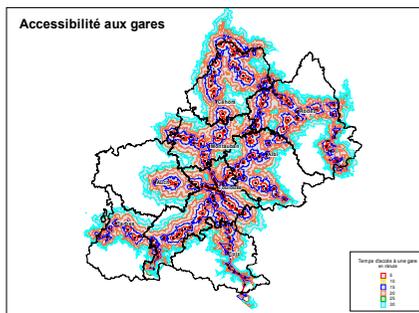
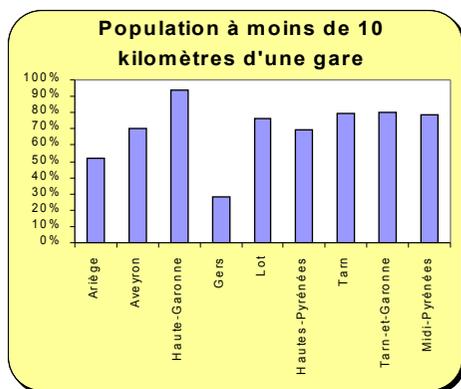
### a) les zones d'ombre ferrées

#### Le Gers : département le plus mal desservi par le fer

En Midi-Pyrénées, 78% de la population demeure à moins de 10 kilomètres d'une gare Sncf accessible aux voyageurs par train ou 66% à moins de 15 minutes en voiture.

On observe de notables différences entre les départements : entre le Gers dont seulement 28% de la population est à moins de 10 kilomètres d'une gare et la Haute-Garonne dont 93% est dans cette situation. Pour l'Ariège, le taux se monte à 52% ; l'Aveyron et les Hautes-Pyrénées sont à 70% et les 3 autres départements dans la moyenne de la région (entre 76% et 80%).

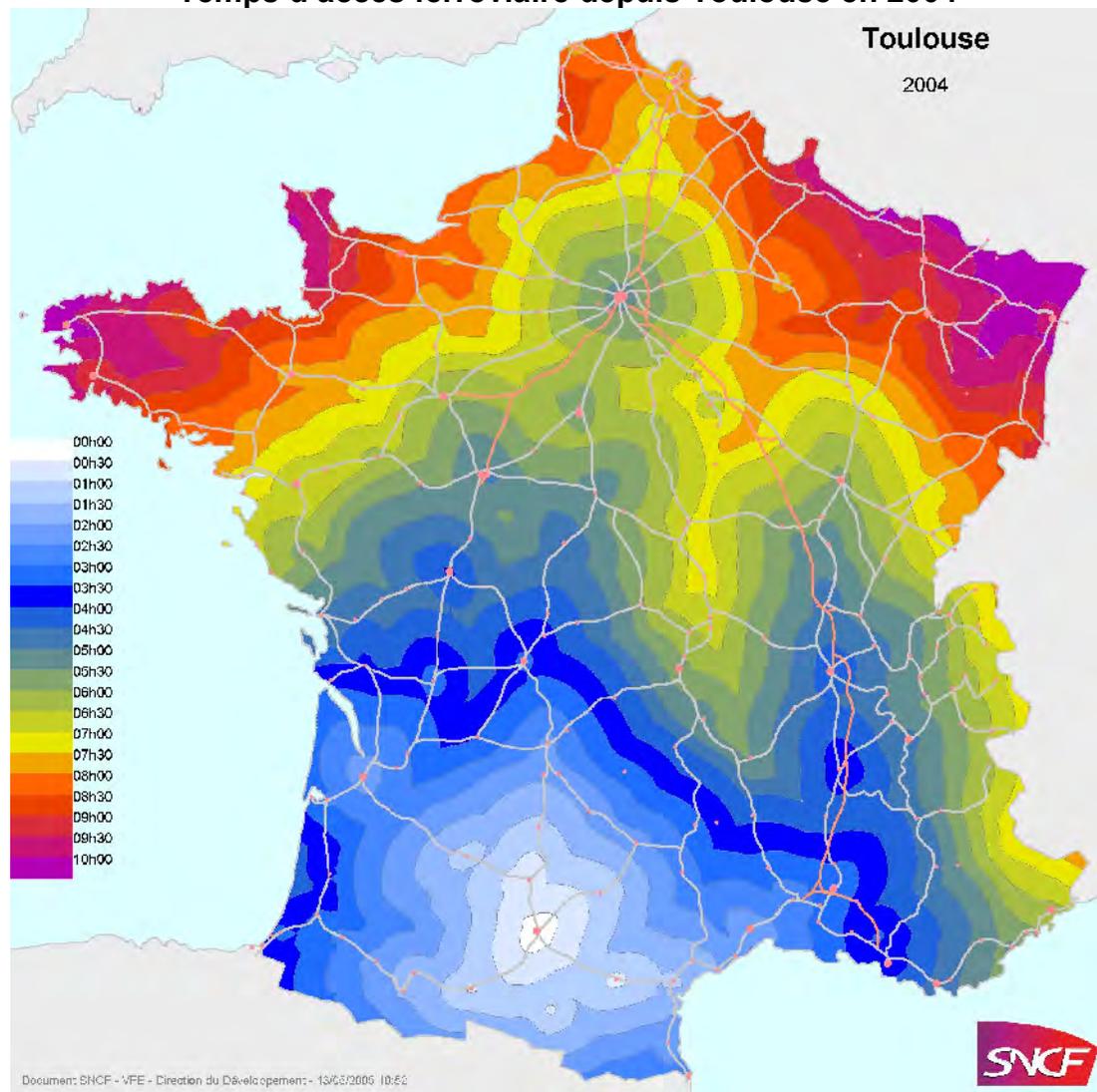
20% de la population du Gers est à moins de 15 minutes d'une gare ; ils sont 40% dans ce cas en Ariège, un peu plus de 50% en Aveyron et Hautes-Pyrénées.



#### Une région isolée des grands pôles d'activité

La région Midi-Pyrénées se trouve à l'écart des grands axes de trafic. Toulouse, sa capitale régionale, se trouve à l'heure actuelle à plus de 5 heures de train de l'Île de France. Le projet de ligne à grande vitesse passant par Bordeaux mettrait Paris à 3 heures de Toulouse.

### Temps d'accès ferroviaire depuis Toulouse en 2004



source : SnCF

## b) Les zones d'ombre téléphonique : couverture téléphonie mobile - zones blanches

**Définition :** communes classées en zone blanche : aucune couverture par aucun opérateur, en extérieur, dans un rayon de 500 m autour de la mairie

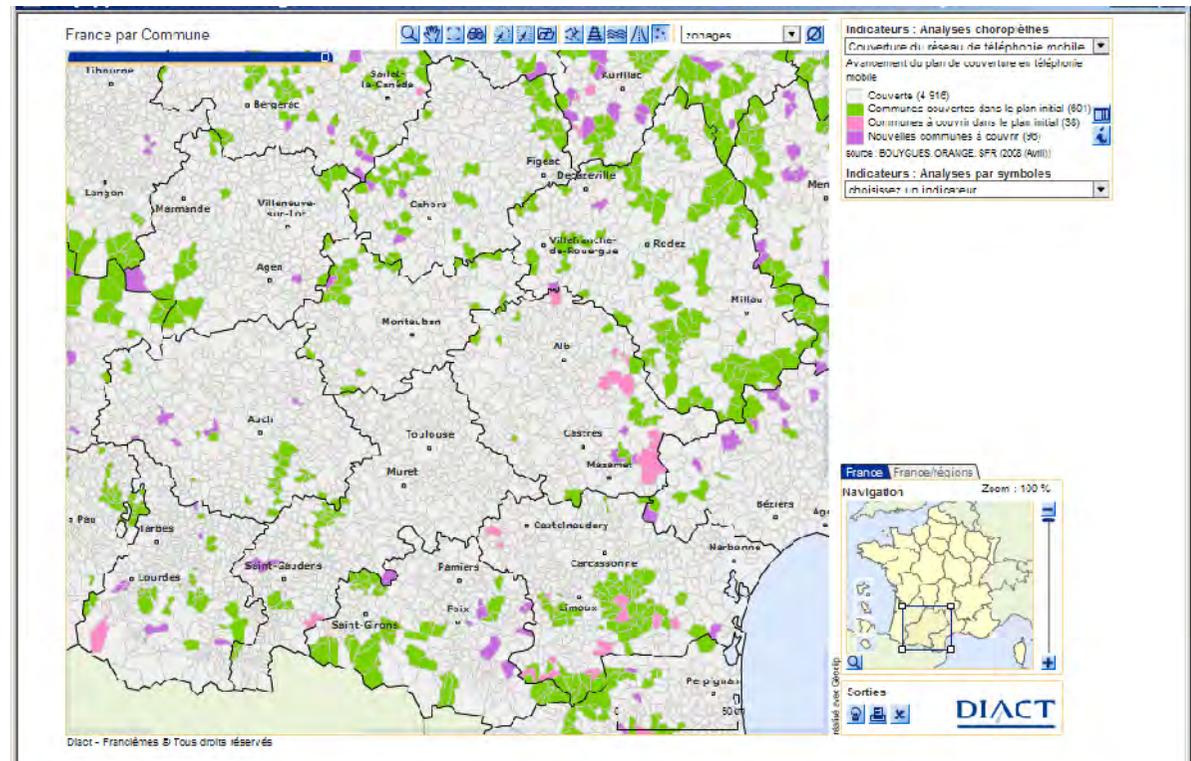
**Des communes de montagne ou en rural profond sont exclues du téléphone mobile**

Téléphoner en situation de mobilité est possible sur la plus grande partie du territoire. Cependant dans un certain nombre de zones de faible densité de population, le déploiement de la téléphonie mobile n'est pas encore entièrement réalisé.

En complément des engagements de couverture inscrits dans les licences des opérateurs GSM, un plan de couverture des « zones blanches en téléphonie mobile » a été lancé en 2003, sous la forme d'une démarche de partenariat entre l'Etat, les collectivités locales, et les opérateurs de téléphonie mobile. Ce plan visait la couverture des centres bourgs de quelques 3 000 communes, identifiées comme n'étant couvertes par aucun opérateur. Afin de couvrir certaines communes qui avaient pu être mal identifiées lors du recensement initial, des mesures radio complémentaires ont été finalisées en avril 2008 et 364 nouvelles communes ont été reconnues comme non couvertes et intégrées au plan de couverture des zones blanches en téléphonie mobile.

En France, en 2005, plus de 98% de la population est desservie par la téléphonie mobile ; la région Midi-Pyrénées, avec 97% de la population, est l'une des 6 régions où les zones blanches sont les plus nombreuses : ce sont en général des régions de montagne (Limousin, Auvergne, Franche-Comté, Bourgogne, Champagne-Ardenne, Corse). Parmi les départements de la région mal desservis par la téléphonie mobile apparaissent l'Aveyron, le Lot, l'Ariège.

En 2007, 99,4% de la population est couverte par la téléphonie mobile. La couverture du Gers comme de la Haute-Garonne est presque achevée. En 2008, quelques communes non couvertes, ont été ajoutées au plan de couverture.



### c) Les projets d'infrastructures – volet routier

#### Mises en service en 2009 ou prévues début 2010

- déviation de Leguevin 1<sup>ère</sup> phase juin 2009
- rocade d'Albi juin 2009
- déviation de FOS septembre 2009
- mise à 2 fois 2 voies Marssac-Albi janvier 2010
- déviation de St Alby, janvier 2010

#### Les grands projets :

##### La RN88

Les travaux d'amélioration de la RN88 se poursuivent en 2009 sur la partie Albi-Marssac pour une mise en service début 2010, sur la rocade d'Albi (mise en service en juin).

Comme il s'y était engagé, le ministre en charge des transports a saisi la Commission Nationale du Débat Public qui a décidé, début février 2009, de soumettre le projet à un débat public et de créer une commission particulière. Le débat s'est déroulé à partir d'octobre 2009.

#### Le projet de voie rapide entre Castres et Toulouse

Décidé en mars 1994, l'aménagement à 2x2 voies de l'itinéraire entre le sud du Tarn et l'agglomération toulousaine est déjà partiellement réalisé.

En décembre 2006, l'État a proposé aux collectivités locales concernées la mise en concession de la totalité de cette liaison autoroutière, qui permettrait d'accélérer l'achèvement de la mise à 2x2 voies, avec comme objectifs de désenclaver le sud du Tarn, participer à la relance de l'économie et de l'emploi dans ce territoire, de réduire fortement la durée du trajet routier entre Castres et Toulouse et d'améliorer le confort de conduite et la sécurité routière sur cet itinéraire. Une concertation s'est déroulée en 2007/ 2008. Plusieurs hypothèses de corridors ont été présentées.

### d) Les projets d'infrastructures – volet aérien

#### **La décentralisation des aérodromes**

Cinq aérodromes ont été concernés par la procédure de décentralisation des aérodromes dans la région Midi-Pyrénées.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2007 pour l'aérodrome de la Montagne Noire, l'aérodrome de Toulouse-Bourg-Saint-Bernard, l'aérodrome de Tarbes-Lourdes-Pyrénées et l'aérodrome de Millau-Larzac.

Au 1<sup>er</sup> mars 2007 pour l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes propriété de la Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse.

#### **Le régime juridique de la plate-forme de Toulouse-Blagnac**

Par arrêté ministériel du 22 mars 2007, la concession accordée à la CCI a été transférée à la Société Aéroport de Toulouse-Blagnac pour une durée de 40 ans.

Le capital de la société est détenu à :

- 15% par les collectivités territoriales (5% Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse, 5% Conseil Régional, 5% Conseil Général de la Haute-Garonne);
- 25% par la CCI
- 60% par l'État.

#### **Contrat de régulation économique Etat-Aéroport Toulouse-Blagnac 2009-2013**

Dans le contexte constitué par le nouveau régime juridique, Aéroport Toulouse-Blagnac a souhaité conclure avec l'État un contrat de régulation économique qui fixe les conditions d'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires pour une période de 5 ans, de 2009 à 2013.

#### **Aéroport de Tarbes-Lourdes-Pyrénées**

Le Syndicat Mixte de la Zone Aéroportuaire Tarbes-Lourdes-Pyrénées, propriétaire de la plate-forme depuis 2007 (en application de la Loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales) a lancé une procédure pour la désignation, par délégation de service public, de l'exploitant à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009, la concession accordée à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Tarbes et des Hautes-Pyrénées arrivant à échéance le 31 décembre 2008. La SNC-Lavalin a été choisie.

#### **L'aérodrome de Brive-Souillac**

Il devrait ouvrir en juin 2010 en remplacement de l'aérodrome de Brive-Laroche. Situé en Lozère, le plan d'exposition au bruit déborde sur le nord du Lot.

L'aérodrome Brive Laroche n'est plus adapté au trafic aérien d'aujourd'hui et ne répond plus aux normes de sécurité actuelles. L'aérodrome de Brive Laroche cumule des handicaps tant sur son développement que sur ses conditions de fonctionnement. Cette situation a conduit les responsables dès 1983 à rechercher un site capable de le remplacer. L'aviation civile a arrêté son choix sur le site de Nespouls / Cressensac, à 15 min. de l'agglomération de Brive par l'autoroute A20. En 2009 commencent les travaux de construction des bâtiments.

### e) Les projets d'infrastructures – volet ferroviaire

#### Le plan rail régional

Le plan rail régional est un important programme de rénovation et de modernisation des infrastructures ferroviaires régionales.

Lancé à l'initiative de la Région, c'est le premier programme de cette importance existant en France sur un réseau régional.

D'un montant de 820M€, il articule des opérations s'inscrivant dans le volet ferroviaire du Contrat de Projets (351 M€) et un programme exceptionnel de renouvellement et de modernisation.

Il est financé à hauteur de:

- 400 M€ par le Conseil régional de Midi-Pyrénées
- 193 M€ par l'Etat
- 197 M€ par RFF
- 48 M€ par l'union européenne (FEDER) et d'autres partenaires.

le Plan Rail régional comprend :

- les études préliminaires et d'APS des lignes LGV Grands Projets du Sud Ouest
- le développement du pôle multimodal de Toulouse Matabiau
- le développement des lignes du quart nord-est de la région (doublement, nouveaux équipements...)
- le développement des lignes du quart sud-ouest de la région (terminus, nouveaux équipements de gestion, de l'espacement des trains...)
  - le renouvellement du réseau régional (Toulouse-Latour de Carol, Toulouse-Auch, quart nord-est de la région, Montréjeau-Luchon, Rodez-Millau.....)
  - des études prospectives dont les pré-études fonctionnelles de Toulouse-Narbonne
  - l'amélioration de l'accueil en gare
  - des opérations diverses (grosses réparations, agrandissement des quais et de haltes.....)

Fin 2009, 500 M€ ont déjà été engagés par l'ensemble des partenaires sur le Plan Rail Régional.



#### Travaux de renouvellement

2007-2013



2008 Figeac-Bagnac sept - oct  
Empalot-Auch oct 08 - janv 09

2010 Capdenac-Rodez mai - juillet  
Brive-Capdenac août - nov  
Tessonnières-Capdenac mars - juillet  
Portet-Tarascon oct - nov

2009 Tarascon-Latour mars - juin  
Tessonnières-Rodez juin - oct  
St.Sulpice-Castres oct 09 - janv 10

2011 - 2012

### Les projets de lignes à grande vitesse

Le contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 a permis de financer une étude d'amélioration des services ferroviaires sur l'axe Bordeaux-Toulouse-Narbonne.

En 2003, le CIADT a décidé d'inscrire la ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse sur la carte des infrastructures à long terme.

Un débat public sur la liaison « Bordeaux-Toulouse » a eu lieu en 2005, à la suite duquel, il a été décidé de poursuivre les études.

### Les Grands Projets du Sud Ouest

L'organisation des études Bordeaux-Toulouse s'inscrit dans un dispositif mis en place pour conduire conjointement les études des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne rassemblées sous le nom de Grands Projets du Sud-Ouest.

Les 2 projets partageront un « tronc commun » de Bordeaux au sud de la Gironde, sur lequel les études sont mutualisées.

Ce processus d'étude accéléré et de concertation continue vise à permettre l'organisation de l'enquête publique à l'horizon du printemps 2011, et le début des travaux en 2013.

La fin de l'année 2009 sera marquée par la validation du fuseau d'étude de 1000.

En 2010, la phase suivante permettra de connaître, à l'automne 2010, le fuseau de 500m

### Le financement des études

Ces études en cours, d'un coût total de 76M€ sont financées au travers des contrats de projets Aquitaine et Midi-Pyrénées.

### Le financement des travaux

L'ensemble de la ligne LGV Tours-Bordeaux, Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Espagne, et Poitiers-Limoges, d'un coût de 14 Milliards d'€ fait l'objet d'un protocole de financement. Les collectivités des régions Aquitaine, Poitou-Charente, Centre, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon sont appelées à participer au financement. Le protocole n'est pas encore signé par l'ensemble des collectivités.

Un médiateur a été nommé par le premier ministre pour finaliser cet accord.

### Toulouse-Narbonne

Une convention de financement pour un montant de 1 300 000€ sur des pré-études fonctionnelles « Toulouse-Narbonne » a été signée entre l'Etat, RFF et les Régions Midi-Pyrénées, Languedoc Roussillon et Aquitaine. Ces études, qui démarrent fin 2009, permettront de saisir fin 2011 la commission nationale du débat public sur l'opportunité d'un débat public.

### f) Les projets d'infrastructures – transports en Commun urbain

Département	PDU/PGD	Périmètre des PTU	Projets d'infrastructures en site propre	Projets de pôle intermodal
<b>Ariège</b>		Inchangé Création d'un PTU envisagé pour l'agglomération Foix-Pamiers	aucun	
<b>Aveyron</b>	PGD de la communauté d'Agglomération de Rodez (document approuvé en juin 2005) PGD de la communauté de communes de Decazeville-Aubin (document approuvé le 21 décembre 2006)	Inchangé  Pas de Ptu Délégation de compétence CG à la CC	Communauté d'Agglomération du Grand Rodez : étude de faisabilité « nervure urbaine » (priorité bus) Bourran-4 saisons : pas encore opérationnel	Gare de Rodez (2007) : gare SnCF, transports urbains, scolaires, stationnement VL Pôle multimodal secondaire de la Mouline (2006)
<b>Haute-Garonne</b>	PDU Communauté d'agglomération du Grand Toulouse, Sicoval, SITPR en révision depuis 2001 le projet de révision devrait être soumis à l'enquête publique en 2010	inchangé	Tramway ligne E DUP et début des travaux 2007, mise en service fin 2009 Bus en site propre : -RN 88 interrompu -Voie du canal de St Martory 1 <sup>ère</sup> phase DUP signée – contentieux – opération présentée à l'appel à projet grenelle pour une mise en service 2013- -LMSE (liaison multimodale sud-est) Ramonville-St Orens DUP signée- projet réexaminé- * deux opérations ajournées -Prolongement de la ligne B vers Labège -Mise à 52 mètres des stations de la ligne A du métro -Divers projets en gestation suite aux élections municipales - le prolongement de la ligne E du tramway Arènes - Grand Rond présenté à l'appel à projet Grenelle pour une mise en service fin 2013 - réflexions engagées pour la création de lignes express de bus sur les voies rapides	Les réflexions engagées quant au rôle et à l'organisation du pôle multimodal de Matabiau à l'horizon de l'arrivée du TGV sont réactivées

### f) Les projets d'infrastructures – transports en Commun urbain (suite)

Département	PDU/PGD	Périmètre des PTU	Projets d'infrastructures en site propre	Projets de pôle intermodal
<b>Gers</b>	PGD sur Auch (document approuvé en avril 2006)	inchangé	aucun	Gare d'Auch (projet réalisé depuis 2002) : gare SnCF, transports urbains, scolaires, stationnement VL
<b>Lot</b>	Réflexions en cours sur un projet de PDU sur la communauté de communes de Cahors	inchangé	aucun	Navette gratuite sur le pays de Figeac
<b>Hautes-Pyrénées</b>	PGD de la communauté d'agglomération du Grand Tarbes	inchangé	aucun	Pôle intermodal de Tarbes : consultation

### f) Les projets d'infrastructures – transports en Commun urbain (suite et fin)

Département	PDU/PGD	Périmètre des PTU	Projets d'infrastructures en site propre	Projets de pôle intermodal
<b>Tarn</b>	<p>Réflexions en cours sur les communautés d'agglomération d'Albi et de Castres-Mazamet</p> <p>Liaison interurbaine Albi Castres à fort cadencement assurée par le CG</p> <p>Liaison interurbaine Castres Mazamet assurée par CG + SNCF</p> <p>Mise en fonctionnement d'un service de TC à Graulhet et nouveaux parkings de covoiturage en projet pour le département</p> <p>Mise en place d'une ligne de bus sur Gaillac depuis novembre 2007</p>	inchangé	aucun	<p>Albi : point de rencontre bus urbains-cars départementaux</p> <p>Castres : point de rencontre bus urbains et gare SNCF et routière</p> <p>Mazamet-Aussillon : point de rencontre Gare-bus urbains. Projet de pôle multimodal envisagé</p>
<b>Tarn et Garonne</b>	PDU sur la communauté d'agglomération de Montauban et des 3 rivières non approuvé	inchangé	Projet de refonte du réseau montalbanais et d'amélioration de ses performances, projets de bus en site propre non formalisés	Projet de pôle multimodal envisagé dans le PDU sur la gare de Montauban (non programmé à ce jour)

## L'accessibilité des territoires

### Méthodologie :

Par souci de comparabilité, une date a été retenue pour déterminer les fréquences : c'est la date du 18 juin 2009. Les prix du transport routier ont été établis en avril 2009 avec Mappy (voiture particulière à essence, routière, utilisation des cols de montagne).

Les informations sur les horaires des trains à l'international ont été collecté auprès de la DEUTSCHE BAHN.

### Définition :

Par fréquence, on entend le nombre de trains circulant dans un sens par jour.

Le nombre de passagers en voiture n'est pas pris en compte dans le calcul des coûts.

### Une accessibilité variable selon les modes de transport

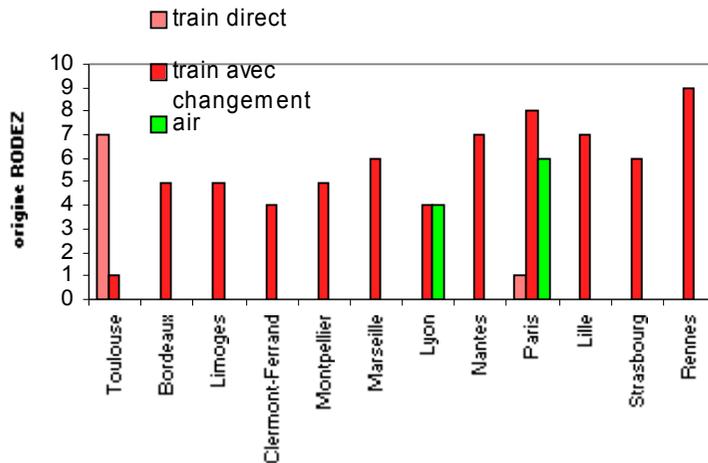
En général, les temps de parcours en train vers les principales villes françaises ou vers l'étranger sont nettement plus importants que par la route. Par contre, les prix du transport ferré sont inférieurs sauf vers l'international.

La région Midi-Pyrénées présente une très mauvaise accessibilité aux villes espagnoles du nord du pays.

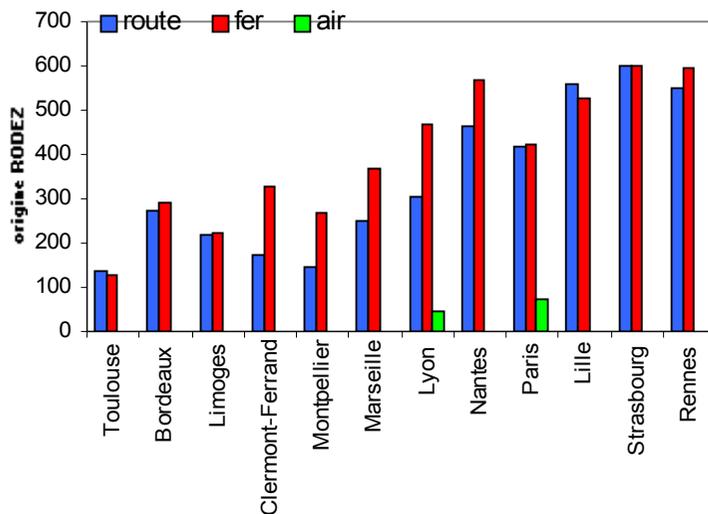
Seuls, trois territoires ont un accès aérien vers Paris et de là vers le reste du monde.

Toulouse bénéficie d'une bonne accessibilité vers l'Europe et les principaux centres économiques.

## Fréquences



## Meilleur temps de parcours en minutes en France

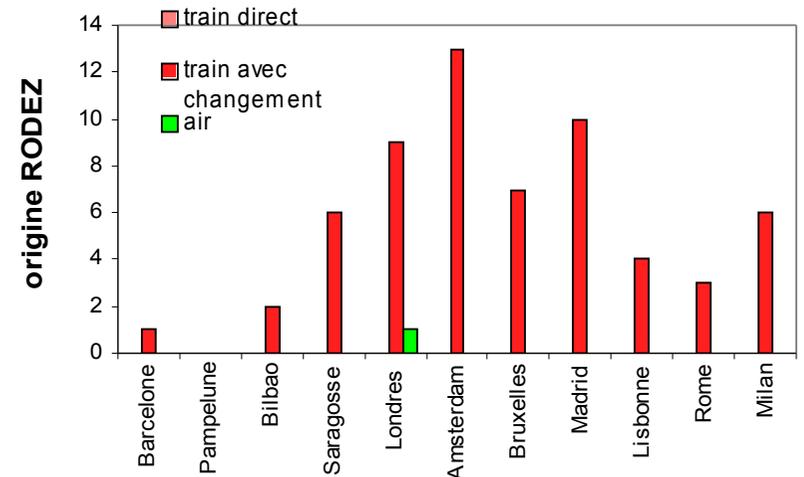


## Accessibilité des territoires, tous modes, à partir de RODEZ

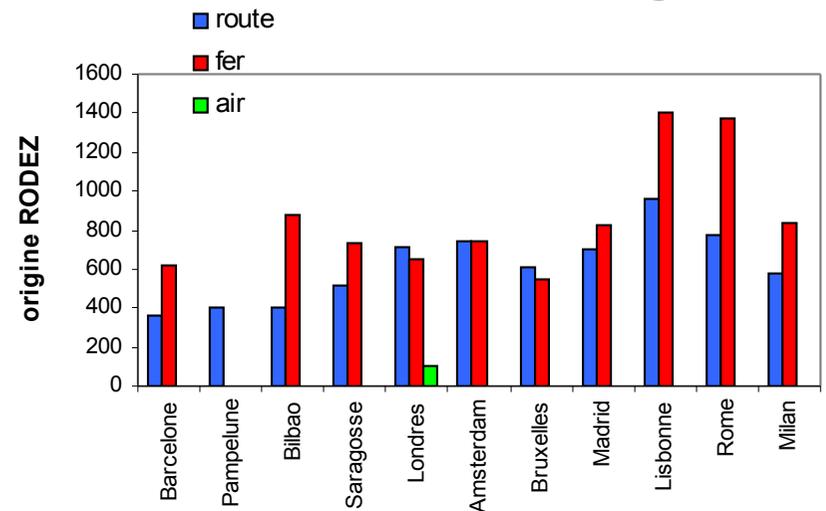
Le temps de parcours en chemin de fer est systématiquement plus long que par la route aussi bien en national qu'en international. Certaines destinations en France proches sur le plan géographique comme Clermont Ferrand et même Montpellier sont mal desservies par le train : le temps de parcours est au moins double par le train. Vers l'étranger, les destinations de l'autre côté des Pyrénées demandent un temps multiplié par 2 pour y parvenir. Sur certaines destinations comme Londres ou Bruxelles, les durées sont, par contre, équivalentes.

On trouve peu de trains directs à part sur Toulouse, Limoges et Paris. Les fréquences sur d'autres destinations peuvent être nombreuses mais avec des parcours qui sont parfois acrobatiques et multiplient les changements

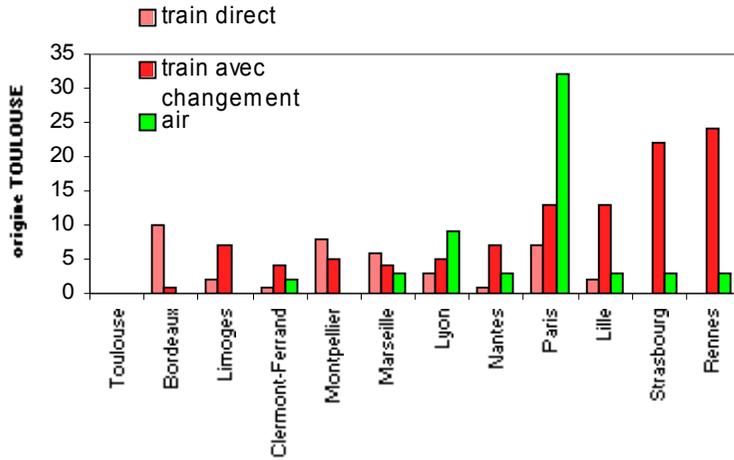
## Fréquences



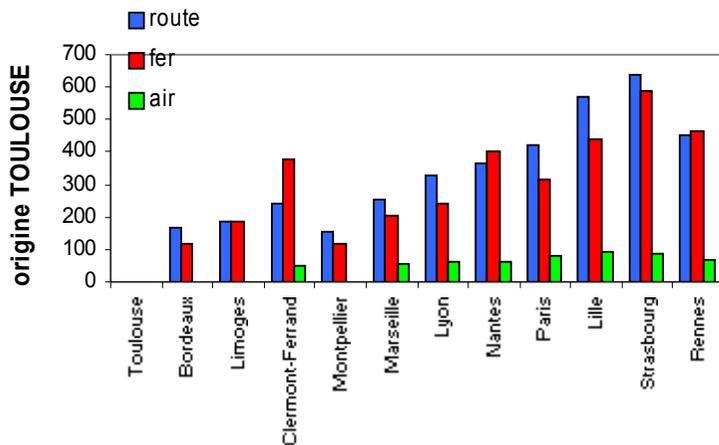
## Meilleur temps de parcours en minutes vers l'étranger



## Fréquences



## Meilleur temps de parcours en minutes en France

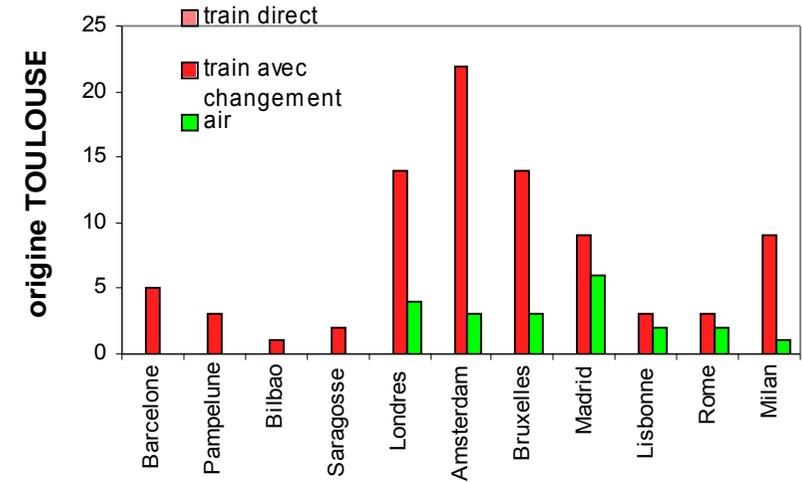


## Accessibilité des territoires, tous modes, à partir de TOULOUSE

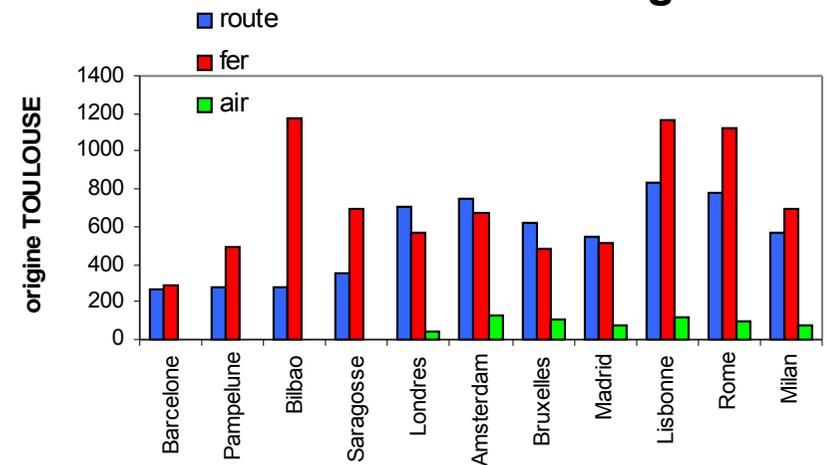
Le temps de parcours en chemin de fer est, d'une manière générale, plus court sur les axes principaux. Certaines destinations en France semblent mal desservies comme le Massif central, l'Alsace et la Bretagne. Vers l'étranger, les destinations de l'autre côté des Pyrénées demandent le double de temps pour y parvenir que par la route. Sur certaines destinations comme Londres, Amsterdam ou Bruxelles, les durées en chemin de fer sont plus courtes.

On trouve des trains directs sur les principales destinations proches et sur Paris. En aérien, les fréquences sont importantes sur Paris avec la « Navette ».

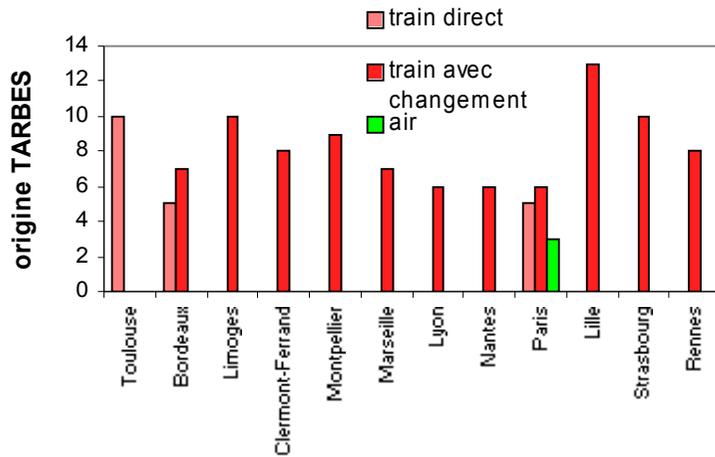
## Fréquences



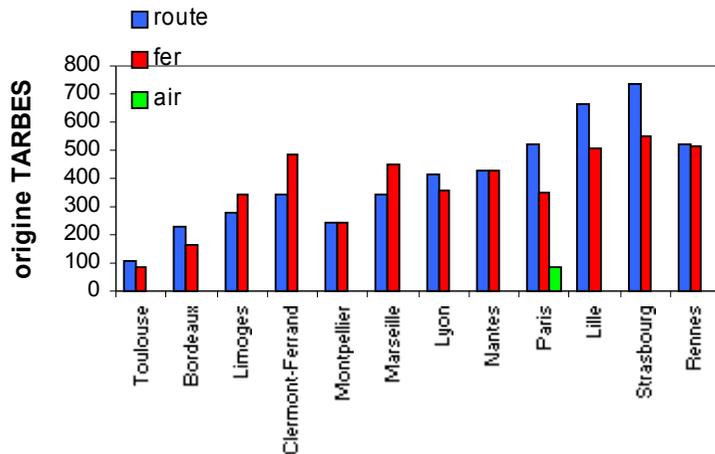
## Meilleur temps de parcours en minutes vers l'étranger



Fréquences



Meilleur temps de parcours en minutes en France

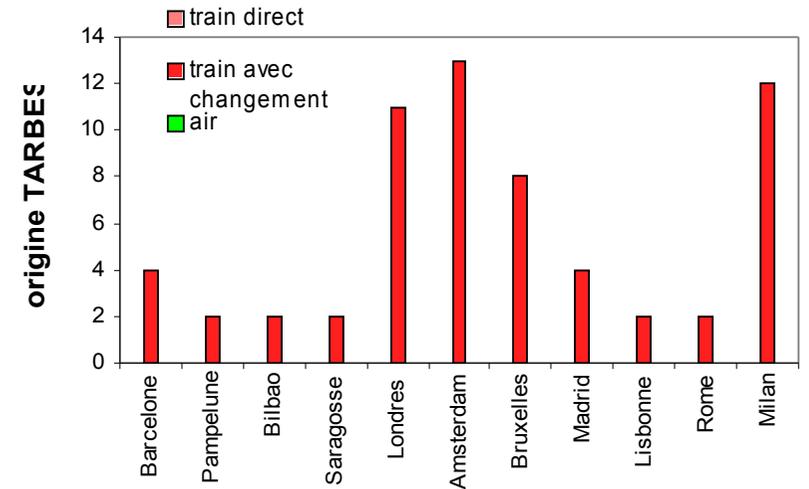


Accessibilité des territoires, tous modes, à partir de TARDES

Le temps de parcours en chemin de fer est plus long que par la route en général sauf sur les destinations du nord de la France ou de Belgique : Paris, Lille, Londres, Bruxelles et Amsterdam. Certaines destinations en France comme Clermont Ferrand ou Marseille sont mal desservies par le train : le temps de parcours est considérablement plus long par le train. Vers l'étranger, les destinations de l'autre côté des Pyrénées demandent un temps multiplié par 2 ou même 3 pour y parvenir.

On trouve de nombreux trains directs sur Toulouse, Bordeaux, Paris, Lyon, Rennes et Marseille. Les fréquences sur d'autres destinations peuvent être nombreuses mais avec des parcours qui sont parfois acrobatiques et multiplient les changements.

Fréquences



Meilleur temps de parcours en minutes vers l'étranger

