

AMELIORER L'OUVERTURE AERIENNE, FERROVIAIRE ET ROUTIERE DU DEPARTEMENT

Rapport de l'Assemblée pour l'Aveyron

JUIN 2022

Rapporteurs :

M. Guy COMBRET et M. Daniel SEGONDS

ASSEMBLÉE
POUR L'AVEYRON



AVEYRON
LE DÉPARTEMENT



Sommaire

Introduction	4
L'ouverture ferroviaire	6
1. Le partage d'un constat	6
2. Le cadre d'une ambition	7
L'ouverture routière.....	11
1. Des dossiers d'enjeu majeur pour l'Aveyron	12
1.1. La RN 88	12
1.2. La relation entre l'Aveyron et l'A20.....	13
2. Des dossiers d'équilibre et de développement territorial.....	14
2.1. Le rôle prépondérant d'un maillage routier intérieur	14
2.2. La dimension environnementale	15
L'ouverture aérienne.....	16
1. L'élément dominant : la liaison RODEZ-PARIS sous OSP.....	16
2. Propositions d'évolution.....	16
2.1. Adaptation des tarifs sur la ligne Rodez-Paris	17
2.2. Diversification de l'offre sur un modèle d'affaire « low cost »	17
2.3. Promotion de l'aéroport	18
2.4. Prise en compte de la dimension environnementale.....	18
2.5. Réflexion sur la gouvernance de l'aéroport.....	19
Ambition	21
Connectivité entre mode de transports	22
Les liaisons train – route	22
La liaison route – aéroport	22
Conclusion.....	23
Annexes.....	25

Introduction



A sa prise de fonction à la présidence du Département de l'Aveyron, le Président Arnaud Viala a souhaité s'entourer d'un panel de citoyens représentatifs de sensibilités diverses, économique, syndicale, politique, associative, à qui mission a été confiée de mener une réflexion sur certains thèmes essentiels qui conditionnent l'avenir du département et seront au centre de la réflexion de cette mandature.

Cette démarche n'a pas d'autre ambition que d'amener un éclairage de ce groupe de citoyens à la réflexion des élus au Département qui seuls, de par leur légitimité d'élus, décideront de l'usage qu'ils souhaiteront faire de ces éléments, voire de ces recommandations.

L'ensemble de ces travaux s'inscrit dans une ligne directrice commune et cruciale : comment améliorer l'attractivité du département, étant entendu que le terme attractivité s'entend ici dans son acception la plus large, multidimensionnelle, que l'on pourrait décrire comme la capacité à attirer, mais aussi à retenir des populations, des entreprises, des capitaux, des emplois, à proposer un cadre de vie de qualité et ce tout au long de la vie depuis la jeune enfance jusqu'à la retraite et la fin de vie.

Si notre département possède beaucoup d'atouts pour prospérer dans un environnement qui reste concurrentiel, il est assez généralement admis qu'il souffre d'un certain isolement, certains diront d'un certain enclavement, et dès lors il est logique qu'à la demande du Président, un des premiers groupes de travail de cette assemblée

citoyenne de l'Aveyron se penche sur cette question de la connectivité du territoire, indispensable tant pour les flux entrants que pour les flux sortants, voire pour les flux intra-département. Cette connectivité, cette nécessaire ouverture facilitée, ce désenclavement en quelque sorte, peut certes passer par une connectivité numérique, un monde virtuel, mais ceci ne remplacera jamais une mobilité physique facilitée, et ce pour l'ensemble des types de transports qu'ils soient routier, ferroviaire ou aérien. C'est donc sur ces trois thèmes du routier, du ferroviaire et de l'aérien que notre Assemblée a travaillé sur la base d'une première séance dite d'acculturation dont les présentations exhaustives figurent en annexe de ce rapport, suivie d'une séance au cours de laquelle chacun a amené sa contribution pour arriver à une synthèse partagée.

Avant d'entrer dans l'examen de ces 3 thèmes, **un premier constat simple pour ne pas dire simpliste conduit à qualifier la situation de notre département comme insuffisante dans le domaine routier, médiocre dans le ferroviaire et correcte mais coûteuse pour ce qui est de l'aérien.** A titre illustratif, l'infrastructure routière est en effet toujours en attente de la finalisation du projet emblématique de la RN88, l'offre voyageur ferroviaire n'a enregistré aucune amélioration et a même plutôt eu tendance à se dégrader au cours des trente dernières années, quant au transport aérien il pourrait utilement être développé mais requiert une vigilance sur la maîtrise des coûts pour la collectivité comme pour l'utilisateur.

Tous ces éléments seront développés ci-après selon un format homogène : pour chaque type de transport, une synthèse des travaux du groupe suivie de trois annexes : un verbatim des propositions faites par les participants, un dendrogramme reprenant ces propositions et une analyse SWOT partagée par le groupe de travail.

A l'issue de la présentation des 3 thèmes, un chapitre sera consacré à la réflexion sur la connectivité et la synergie entre les 3 types de transports.

Enfin et comme déjà annoncé, les présentations faites lors des 3 séances d'acculturation figureront en annexe générale en fin du rapport.

L'ouverture ferroviaire

1. Le partage d'un constat

Pour envisager l'ouverture ferroviaire de l'Aveyron, l'Assemblée pour l'Aveyron a voulu d'abord partager un constat. Approche nécessaire et préalable pour approfondir une ambition et envisager un cadre d'actions.

A quelques nuances près, ce constat s'est voulu implacable tant l'offre de mobilités ferroviaires et cars du département présente un tableau médiocre et largement décalé. Il en arrive à donner le sentiment de se situer dans **une région à deux vitesses ; avec un risque évident de décrochage si aucune évolution sensible ne se trouvait inscrite dans un véritable scénario de rupture.**

Cette appréciation d'une accessibilité terrestre contrariée est de plus tout sauf une vue de l'esprit. Elle s'appuie sur des données factuelles précises :

- **100% de la population de l'Aveyron à plus de 6h de temps de trajet ferroviaire de Paris** (La comparaison avec la France des TGV est éloquente);
- L'agglomération de **Rodez, chef-lieu de département en France le plus éloigné de la capitale** en temps de trajet de transport collectif terrestre;
- Un **accès médiocre**, parfois même absent, entre les villes principales de l'Aveyron et les **métropoles régionales environnantes** (Toulouse, Montpellier, Clermont). On observe ainsi que l'accessibilité de Millau à Toulouse ou de Rodez à Montpellier relève d'un véritable parcours du combattant.
- A l'exception de l'offre car Millau/ Montpellier, ce constat tient principalement à **l'absence de relations directes et rapides** en alternat avec des services de desserte de proximité. Le choix ainsi opéré par l'autorité organisatrice d'une multiplication systématisée des arrêts intermédiaires est venu, comparativement au reste de l'ancienne région Midi Pyrénées, éloigner et pénaliser l'Aveyron; indépendamment de dégrader les meilleurs temps de trajet existants il y a plus de trente ans !
- Le corollaire à cette situation se traduit dans une tendance lourde observée chez nombre d'usagers, au fur et à mesure de l'attractivité de l'offre TGV, d'aller

chercher directement leur correspondance à Montpellier, Toulouse, Montauban, voire Clermont.

- La **disparition désormais totale d'une offre fret SNCF** qui, dans une perspective d'exigence environnementale, pourrait s'avérer préjudiciable économiquement en l'absence durable de réponse appropriée.

A ces éléments en négatif, l'Assemblée pour l'Aveyron a tenu cependant à relever des considérations plus positives, tenant à :

- l'atout indéniable d'un **train de nuit préservé**
- une **infrastructure largement modernisée** (effet du Plan Rail MP), rehaussée par l'annonce d'une réouverture à trois ans de la voie Rodez/Séverac le château ;
Par contre la fragilité persistante de la ligne Béziers /Millau/ Neussargues demeure un vrai sujet de préoccupation.
- une **offre globale de services** qui , à l'exclusion de Millau/ Béziers, s'est **densifiée** au cours des dernières années ;
- un **trafic plutôt conséquent** ordonné principalement autour d'une gare centrale (Rodez) et trois gares structurantes (Capdenac, Villefranche et Millau).

C'est à partir de ce constat partagé que l'Assemblée pour l'Aveyron a souhaité dégager un certain nombre de priorités à même de fonder une ambition pour l'attractivité ferroviaire et car du département, pour s'inscrire dans ce véritable scénario de rupture précédemment évoqué.

2. Le cadre d'une ambition

Il s'ordonne autour de cinq grandes propositions, dont le niveau de traduction concrète n'est pas identique, dans le temps comme dans le coût. Il appelle également des échanges approfondis avec différents interlocuteurs.

Proposition 1

Intégrer l'enjeu puissant d'évolution que devrait constituer à moyen terme et à long terme les **grands projets concernant la ligne POLT (Paris Limoges Brive Toulouse), la réalisation des LGV Bordeaux / Montauban/ Toulouse et Montpellier/Béziers.**

Ainsi l'Aveyron se doit impérativement d'anticiper l'inscription de son offre de mobilités dans la dynamique nouvelle d'accessibilité qui se profile.

Proposition 2

Retenir comme principe fondateur pour le département, l'obtention d'un volontarisme de **modernisation des dessertes reposant sur des grilles horaires alternant relations rapides (donc avec très peu d'arrêts intermédiaires) et relations de proximité** pour assurer une desserte plus fine du territoire.

Ambitionner à cet égard des services de référence reposant sur des temps de trajet sensiblement améliorés, donc commercialement attractifs et concurrentiels au regard de la voiture en particulier.

Un tel objectif doit ainsi viser **d'améliorer de façon marquée l'accessibilité avec les métropoles régionales et les principales gares de correspondance.**

L'échéance annoncée pour 2025 de l'achèvement de la ligne Paris/Brive devrait autoriser un retour aux performances des années...70, telles que soulignées au temps du train « Le Capitole ». De ce point de vue, c'est **une grille horaire nouvelle qu'il conviendra d'anticiper pour la liaison Brive/ Capdenac/Rodez** en correspondance à Brive quai à quai 10 minutes. C'est ainsi, pour certaines relations, un gain de l'ordre de près d'une heure qui serait envisageable par rapport au meilleur temps actuel.

Proposition 3

Préserver et inscrire les deux trains nationaux dits «d'équilibre du territoire» qui concernent l'Aveyron dans un processus de dynamisation commerciale et d'attractivité:

- **Faire du train de nuit Paris - Capdenac-Rodez une véritable référence au plan de la qualité du matériel, du confort, de la fiabilité, des horaires (plage 23h/ 6h15) pour une desserte modernisée et concentrée sur la section Rodez/ Gramat.**

Le train de nuit devrait être ainsi perçu comme un outil de continuité territoriale, à partir duquel s'organiserait, en correspondance ferroviaire ou car, une diffusion interne à l'Aveyron (Villefranche à partir de Capdenac/ le bassin à partir de Viviez

/ le Vallon à partir de St Christophe / le Millavois, Séverac - La Canourgue, Espalion, le Ségala à partir de Rodez).

- **Faire du train l'Aubrac Clermont/Millau/Béziers une référence d'attractivité touristique**, retrouvant à cet égard son esprit originel des années 1980.

L'exceptionnelle qualité paysagère et de génie civil que constitue cet axe, parallèle à l'A75, mériterait une attention particulière. Il constitue avec la ligne dite des Cévennes un témoignage remarquable au plan national d'une aventure industrielle et d'une desserte d'aménagement du territoire.

A ces réflexions visant une confortation indispensable et structurante de l'accessibilité interne de l'Aveyron , l'Assemblée a souhaité avancer une idée supplémentaire, à plusieurs égards innovante lui est-il apparu. Elle reposerait sur l'acquisition par le Département d'un wagon de type corail ou assimilé, de sa transformation en voiture salon aux couleurs et à la marque Aveyron . Son intérêt résiderait dans la capacité d'avoir une sorte de « **salon de l'Aveyron** » **sur rail** singulier et disponible, à même de répondre notamment aux besoins ponctuels de l'agence départementale de l'attractivité et du tourisme pour des accueils de groupe et des opérations promotionnelles de tous ordres.

Par ce biais, à travers aussi la relation partenariale qu'elle appellerait avec l'Etat, la SNCF et la Région, l'Aveyron interpellerait, se distinguerait positivement et renforcerait son image. Elle serait également en phase avec l'évolution sociétale et environnementale qui semble se dessiner.

Proposition 4

Engager avec la région Occitanie et les départements limitrophes, notamment le Tarn et le Lot, une réflexion approfondie sur les conditions techniques, économiques, commerciales et financières d'un **retour d'une offre fret crédible et pérenne**.

Le groupe de travail a considéré que pour de multiples raisons , mais en particulier l'exigence environnementale, les « planètes n'ont jamais été aussi alignées pour une relance européenne et nationale du transport ferroviaire de marchandises». Il lui apparaît indispensable de s'inscrire dans un tel mouvement, tout en intégrant le facteur temps qui s'imposera.

Cette temporalité se devra d’être mise à profit pour engager absolument avec les acteurs économiques, à titre principal le réseau des Chambres de Commerce et d’Industrie, un travail de connaissance et d’approfondissement des attentes des entreprises, de leurs évolutions possibles et sous quelles conditions.

Cela apparaît comme un chantier stratégique à ouvrir. A la mesure d’un enjeu économique. Il appellera de l’écoute, de l’anticipation, de la réactivité, de l’adaptabilité pour faire en sorte que le nord de la région Occitanie se situe dans une offre concurrentielle par rapport aux autres espaces régionaux.

Proposition 5

Faire des lignes ferroviaires de l’Aveyron, en particulier l’axe Millau/ Rodez/Figeac un territoire d’excellence, privilégié et novateur, pour la **mise en œuvre des nouveaux matériels autorails à motorisation hydrogène.**

L'ouverture routière

S'il est un sujet de préoccupation permanente, de débat sensible, d'attente prolongée et d'espoir déçu, d'avancée significative voire même de fierté aveyronnaise, c'est bien celui de l'ouverture routière de l'Aveyron

En se saisissant de ce dossier, l'Assemblée pour l'Aveyron n'a pas dérogé à ce rapport passionnel établi par les aveyronnais à l'accessibilité routière. **La réalité humaine et économique largement rurale, la contrainte géographique et physique qui marque ce territoire entrecoupés de vallées et de plateaux, la notion de distance à parcourir pour accomplir la plupart des usages du quotidien, ont fait, font et feront toujours de la voiture un élément indispensable de mobilité.**

Il en va de même pour son ouverture avec les régions environnantes et le lien nécessaire aux grandes infrastructures nationales et internationales de transport.

C'est en conscience de ces données d'appréciation que l'Assemblée pour l'Aveyron a considéré l'atout rêvé de l'A75, son apport à notre département renforcé par l'image et la notoriété du viaduc de Millau. Ce dernier méritant à cet égard, a-t-il été relevé, de se dénommer « viaduc de Millau Aveyron » pour renforcer le lien, la lisibilité et l'attractivité du département.

C'est une simple suggestion de l'Assemblée à l'aune de la connotation territoriale donnée par les viaducs d'Aquitaine et de Normandie.

Il a été également considéré l'avancée qu'allait constituer la programmation désormais fixée du contournement ouest de Montpellier (liaison autoroutière entre Juvignac et Saint Jean de Vedas), transformant et facilitant d'ici 2028 l'accès à la façade méditerranéenne et la région PACA depuis l'A750.

C'est dans le même esprit d'appréciation ouverte qu'elle s'est réjoui de la réalisation enfin achevée d'une liaison à caractéristique autoroutière entre Rodez, l'Aveyron et la capitale régionale via la RN88. Indépendamment du renforcement de l'atout d'une voie gratuite pour l'économie du transport et les échanges, elle devrait aussi avoir un impact

positif pour modifier, au plan touristique et loisirs notamment, les tropismes de la métropole toulousaine.

Face à ce tableau singulièrement amélioré par rapport à ce qu'il était il y a moins de 20 ans encore, les membres de l'Assemblée pour l'Aveyron ont concentré leur regard sur quatre sujets principaux : deux d'enjeu majeur et deux de structuration territoriale et d'usage perçus comme indispensables.

1. Des dossiers d'enjeu majeur pour l'Aveyron

1.1. La RN 88, dans son itinéraire complet entre Toulouse et l'A75, demeure et va demeurer longtemps encore un sujet d'intenses interrogations. Leur nature sera cependant d'ordre divers.

Pour l'Assemblée pour l'Aveyron, la liaison Rodez / A75 et son prolongement direct que constitue la réalisation des carrefours dénivelés sur la rocade de Rodez, s'avère au cœur des attentes.

Une question centrale a été unanimement partagée : **celle d'un délai acceptable de réalisation**, en évitant le caractère désespérant d'un achèvement impossible avant au moins 15 ans.

Dès lors, doit se trouver posée fortement la double question de la collectivité qui assurera la maîtrise d'ouvrage (et ce en cohérence avec les dispositions de la loi 3DS) et celle des réponses financières à même d'accélérer les travaux.

S'agissant de la **maîtrise d'ouvrage**, sous réserve d'une approche négociée avec la Région, il apparaîtrait pertinent qu'elle le soit **par le Département**, dans la mesure où une véritable liberté d'action se présenterait à lui, dégagé des lourdeurs multiples, administratives et techniques, qui accompagnent une gestion d'infrastructure par les services de l'Etat. Le Département a pu mesurer un tel état de fait en prenant une maîtrise déléguée du barreau de Saint Mayme.

Au sujet d'une volonté d'accélération dans la réalisation, l'Assemblée pour l'Aveyron a considéré comme indispensable **la recherche de tous les moyens juridiques et financiers**

pour atteindre cet objectif de délai d'achèvement dans une échéance souhaitable à 10/12 ans.

Sans écarter aucune solution, elle a notamment partagé l'idée d'une **contribution exceptionnelle annuelle** sur laquelle serait gagé l'emprunt nécessaire à contracter pour doubler la participation du département. Il a également avancé l'idée d'un point de péage unique, à l'exemple de ce qu'a été l'initiative du Département de Charente Maritime pour le financement du pont de l'île de Ré.

Par-delà cet aspect fondamental, car prioritaire à tous égards, l'Assemblée a intégré dans son approche du dossier RN88 deux autres réflexions :

- la situation paradoxale d'une finalisation de l'axe RN88 entre Toulouse et Rodez, quand au même moment se cristallise **une situation de blocage entre le giratoire de Carmaux et celui d'entrée sur la rocade d'Albi**. L'Assemblée s'est interrogée sur les perspectives et moyens de résoudre ce point singulier qui, s'il devait demeurer en l'état, pourrait devenir très pénalisant.
- **l'absence de signalisation de direction de Rodez sur la rocade de Toulouse** à l'approche du carrefour d'entrée sur l'A68, comme l'absence d'indication de Toulouse sur la rocade de Rodez a été considéré comme anormale et objectivement injustifiable. Elle a appelé à la nécessité d'une pression maintenue afin qu'une réponse adaptée s'impose et ce d'autant qu'une multiplicité d'exemples démontrent la capacité de s'affranchir intelligemment d'un formalisme réglementaire excessif.

1.2. La relation entre l'Aveyron et l'A20

L'Assemblée pour l'Aveyron a souligné l'évidence d'une difficulté et le caractère insatisfaisant des réponses en place. Cette accessibilité contrariée avec cet axe autoroutier majeur s'avère source de réelle interrogation pour l'avenir. Elle pèse déjà négativement sur l'ouverture de l'Aveyron.

Dans ces conditions, au regard des contraintes physiques et urbaines, lourdes et multiples, qui pourraient marquer durablement la RD840 entre Figeac et Rodez, mais aussi la RD 926 entre Villefranche de Rouergue et l'échangeur de Caussade, l'Assemblée suggérerait d'engager une réflexion approfondie sur une recherche de nouvel itinéraire à même d'améliorer sensiblement l'attractivité comme l'image de l'Aveyron.

La réflexion ouverte a, sans autre forme, amené l'Assemblée pour l'Aveyron à avancer deux suggestions:

- **Celle de la liaison Villefranche/ échangeur de Cahors Sud - Lalbenque, via Limogne et la route du Causse.** Elle présenterait indéniablement des atouts géo physiques, mais se développe principalement sur le Département du Lot et imposerait donc un dialogue particulier.
- **Celle d'un nouveau tracé Rodez/Figeac,** valorisant en partie des aménagements déjà réalisés, notamment sur les RD 994 et 922. Il a été noté à cet égard le caractère structurant du nouvel axe A20/Figeac, certes à 2 voies sans créneau de dépassement, mais qui constitue d'ores et déjà un tronçon commun pour l'accès aux bassins d'Aurillac, de Decazeville, de Rodez et de Villefranche. Il exprime ainsi une véritable dimension structurante régionale si on l'analyse à l'aune de l'atout évident, au nord de l'Occitanie, d'une liaison A20/A75.

2. Des dossiers d'équilibre et de développement territorial

2.1. Le rôle prépondérant d'un maillage routier intérieur

Considérant l'indispensable innervation économique et donc le décloisonnement interne de l'Aveyron, il a été relevé la nécessité **de prolonger l'effort déjà important engagé par le Département** pour l'aménagement des principaux axes routiers intérieurs. Avec l'enjeu très marqué d'assurer des raccordements facilités aux liaisons à caractéristiques autoroutières actuelles ou en devenir.

De ce point de vue, un regard accentué s'est porté sur les axes **Villefranche-de-Rouergue/ Rieupeyroux / Baraqueville, Millau / La Primaube** et **A75/ Saint-Affrique/Albi.**

Dans cette même approche, l'Assemblée pour l'Aveyron a souligné l'opportunité de reprendre le concept déjà évoqué de **carrefour autoroutier A75/RN88** afin d'anticiper les réponses foncières et équiementières à même de lui donner le moment venu la lisibilité et l'attractivité nécessaires.

2.2. La dimension environnementale

L'Assemblée a identifié tout l'intérêt que le Département aurait effectivement, comme cela se trouve dans son projet pour l'Aveyron, à se positionner comme **un territoire rural de référence dans le domaine des nouvelles mobilités.**

Ainsi, le déploiement du réseau d'aires de covoiturage pourrait par exemple être associé à une application sur téléphone portable spécifique à l'Aveyron permettant une connexion aisée entre les usagers.

Par ailleurs, l'accès facilité aux **bornes de recharge électrique et hydrogène**, la capacité **d'accéder aux sites touristiques majeurs**, une **réponse de déplacement autonome proposée à partir de l'aéroport et des principales gares** apparaissent comme des initiatives pertinentes et souhaitables. Elles participeraient indiscutablement à la notoriété et à l'attractivité de l'Aveyron.

L'ouverture aérienne

1. L'élément dominant : la liaison RODEZ-PARIS sous OSP

La liaison Rodez-Paris est essentielle

- **Le cordon ombilical sur Paris est nécessaire à la vie du département et au maintien de l'activité économique**
- Plus largement il constitue une ouverture au monde à partir de Paris, facilitée aujourd'hui par le « code share » partagé entre la Compagnie AMELIA et AIR France qui permet de considérer Rodez comme une destination AIR FRANCE, et permet aussi l'enregistrement depuis Rodez sur les destinations AIR FRANCE desservies depuis ORLY.
- **C'est un élément fort de visibilité, de notoriété et donc d'attractivité du département qu'il convient à minima de préserver.**
- Idéalement la ligne doit opérer 3 aller-retour quotidiens en semaine (sauf été) et mettre Paris à 1h de Rodez comme c'est le cas aujourd'hui. Toutefois des améliorations pourraient être apportées au programme en particulier pour l'offre du week-end et aussi au plan tarifaire (voir infra).
- Enfin **il est capital de veiller à ce que cette ligne reste considérée comme d'aménagement du territoire**, ce qui permet un financement (aujourd'hui à hauteur de 55%) par l'Etat.

Le suivi de l'évolution des règles qui encadrent l'éligibilité à une OSP doit rester **un point de vigilance**. Toutefois une étude de la DGAC qui a positionné les aéroports en fonction de la durée d'accessibilité à Paris et de la durée d'accessibilité à l'aéroport international le plus proche par les autres moyens de transport, révèle que les 2 aéroports qui par leur isolement justifient au mieux la mise en place d'une ligne d'aménagement du territoire vers Paris, sont Rodez et Aurillac. Ceci est très rassurant.

2. Propositions d'évolution

- L'ouverture aérienne du département ne doit pas se limiter à la ligne Rodez-Paris même si celle-ci reste de loin prioritaire.

-
- L'infrastructure de l'aéroport de Rodez Aveyron est d'excellent niveau et largement dimensionné, elle autorise et justifie **d'autres ambitions**.
 - Dans une démarche de réflexion et de créativité, l'Assemblée pour l'Aveyron a tenté d'identifier quels axes d'amélioration du présent ou de mise en œuvre de nouveautés pourraient être activés afin de satisfaire à cette nouvelle ambition.

2.1. Adaptation des tarifs sur la ligne Rodez-Paris

Après avoir constaté que les tarifs actuels sont correctement adaptés à la clientèle professionnelle qui représente aujourd'hui 76% du trafic dans le sens Rodez-Paris et 41% dans le sens Paris-Rodez (touristes, famille aveyronnaise de Paris) l'Assemblée suggère les pistes suivantes :

- **Une offre particulière à mettre en place le week-end** avec peut-être un plus gros porteur (150 places) et des **tarifs attractifs** du niveau low-cost. Ces vols du week-end pourraient éventuellement être opérés en lien avec une autre plateforme, ce qui devrait garantir un meilleur remplissage et contribuer au financement.
- Cette offre spécifique avec un plus gros porteur pourrait dans un second temps être étendue à un créneau milieu de semaine, afin de faciliter le nouveau type d'organisation du travail : des personnes résidant à Rodez et travaillant pour partie à Paris, et en télétravail en Aveyron. On peut tout de même s'interroger sur le véritable intérêt de cette offre pour notre département.

2.2. Diversification de l'offre sur un modèle d'affaire « low cost »

Aujourd'hui, avec RYANAIR, 3 capitales européennes sont accessibles depuis Rodez, mais seulement de façon saisonnière : Bruxelles, Londres et Dublin. L'Assemblée pour l'Aveyron estime qu'il serait intéressant d'étendre certaines de ces destinations à l'année, Londres en particulier, et aussi **d'envisager de nouvelles liaisons vers d'autres capitales européennes** y compris des capitales du Sud de l'Europe, ou même le Maroc afin de proposer une ouverture touristique pour les aveyronnais, et ce même si certaines de ces destinations traiteront plus de flux sortants de l'Aveyron que de flux entrants. Enfin, de manière ponctuelle en fonction d'évènement particulier, il sera intéressant de monter une offre de type charter.

Important : Il va de soi que ces offres de diversification low-cost ne pourront s'autofinancer et ne pourront vraisemblablement être mises en œuvre qu'avec un appui financier du syndicat mixte de l'aéroport, ou une subvention spécifique ciblée, comme c'est déjà le cas avec RYANAIR.

Dès lors il appartiendra aux collectivités en charge de l'aéroport d'en mesurer l'intérêt et l'impact au cas par cas aidées en cela pour la négociation avec les compagnies, par le savoir-faire et la compétence de la Société AIR 12.

2.3. Promotion de l'aéroport

Cet axe, finalement peu coûteux, a été largement partagé par l'Assemblée sans pour autant sous-estimer ce que fait déjà la Société AIR 12 dans ce domaine.

Il pourrait s'agir en particulier de :

- **Mieux mettre en valeur l'aéroport et ses atouts :**
 - Accessibilité
 - Prix du parking
 - Services de l'aéroport (restaurant, salles de réunion, salons professionnels)
 - Réalité des tarifs trop souvent mal appréhendés
- **Cibler certaines zones de chalandise à développer :**
 - Le Sud Aveyron avec une comparaison Mauguio-Montpellier vs Rodez
 - Le Nord du Tarn et Albi. A cet égard et peut être de façon contre-intuitive et rarement communiquée, la terminaison de la 2 x 2 voies entre Rodez et Albi rapprochera Albi de Rodez. Dès lors, la comparaison départ Albi pour embarquement à Blagnac versus départ d'Albi pour embarquement à Rodez est à faire.
- **Mettre en avant les produits aveyronnais** sur le site de l'aéroport.

Sur tous ces points il conviendra de travailler en collaboration et en **synergie avec l'Agence départementale d'attractivité et du tourisme.**

2.4. Prise en compte de la dimension environnementale

Quel que soit le mode de transport et l'activité concernée, **la dimension environnementale prendra une place importante dans les attentes sociétales** même si l'exigence affichée ne résiste pas toujours à la réalité économique. C'est en tout cas selon

l'Assemblée pour l'Aveyron un élément qu'il faut considérer et ce dans une perspective long terme.

Aujourd'hui, selon les chiffres du Ministère des transports (2020), la part du secteur aérien (domestique + outremer) représenterait 3.8% des émissions du CO2 des transports et 1.5% des émissions totales attribuées à la France.

L'appréciation émission de gaz à effet de serre donne à peu près les mêmes chiffres.

Un simulateur mis au point par l'Adème indique que le trajet Rodez-Paris en voiture thermique est source de 125 Kg de CO2 par personne, de 80 Kg en avion, de 13 Kg en voiture électrique et de 3.5 Kg en train.

Par ailleurs le transport aérien présente un avantage environnemental considérable en terme d'utilisation d'espace, puisqu'entre deux aéroports il n'est consommateur d'aucune terre agricole, ce qui est un lourd handicap pour la construction de nouvelles voies terrestres.

Ceci étant posé, l'Assemblée pour l'Aveyron estime que **l'avion de demain sera nécessairement plus économe en carburant et moins émetteur de CO2 et GES.**

Cela passe déjà par :

- **Le développement de l'usage de biocarburant.** Ainsi dès aujourd'hui les Airbus neufs peuvent voler avec 50% de biocarburant. (NDLR : un membre de l'Assemblée particulièrement imaginatif a évoqué l'idée d'approvisionner l'aéroport de Rodez en carburant bio-sourcé localement !!)
- L'arrivée très attendue des moteurs à hydrogène. A cet égard il convient de suivre et de mettre en avant, le récent partenariat que la compagnie AMELIA a établi avec l'américain Universal Hydrogen, et qui, selon AMELIA, pourrait en faire la première compagnie à opérer des ATR42-600 en version hydrogène et donc **peut-être faire de la ligne Rodez-Paris une pionnière des lignes domestiques.**
- Enfin dans un domaine connexe, l'Assemblée estime que le foncier de l'aéroport, et tout particulièrement le parking, pourrait se prêter à **un investissement en panneaux photovoltaïques.**

2.5. Réflexion sur la gouvernance de l'aéroport

L'ouverture aérienne de l'Aveyron, telle qu'elle est aujourd'hui et restera demain, requiert un financement public régulier. Jusqu'ici celui-ci est assuré par l'Etat à 55% en ce qui concerne le coût de l'OSP Rodez-Paris, et à 100% pour ce qui est des activités

régaliennes sur l'aéroport déléguées à AIR 12 (sûreté et sécurité) ainsi que de manière directe, pour le contrôle aérien.

Pour tout le reste, c'est le Syndicat Mixte de l'aéroport qui assure le financement c'est-à-dire : 45% du coût de l'OSP pour la liaison Rodez-Paris, le coût de la « promotion du territoire » qui conditionne la desserte par des compagnies « low-cost », le déficit d'exploitation de la Société d'Exploitation AIR 12 ainsi que les investissements nécessaires. Aujourd'hui le département détient 70% du Syndicat Mixte, la Région 15%, l'Agglo du Grand Rodez 10% et la CCI 5%. Le coût des opérations est évidemment réparti au prorata des participations de chacun.

L'implication de la Région :

Même s'il est essentiel que le Département reste majoritaire dans l'instance de décision et de financement du transport aérien, il n'en demeure pas moins que **la participation de la Région**, qui n'est entrée dans le Syndicat Mixte qu'en 2019 et à hauteur de 15%, **mériterait d'être revue à la hausse**. Une telle évolution ne serait que justice et équité si l'on considère qu'elle intervient pour 100% à Carcassonne, pour 70% à Béziers ou encore pour 51% à Tarbes.

La Région Nouvelle Aquitaine est par ailleurs présente pour 25% à Brive qui bénéficie en outre d'une subvention directe de la région Occitanie pour l'OSP Brive-Paris.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes subventionne également directement l'OSP Aurillac-Paris

Au regard de ces éléments, il paraît légitime d'espérer une participation de la Région au Syndicat Mixte de l'aéroport à hauteur de 30%.

Ceci aurait pour effet, évidemment, de réduire la charge financière pour le Département, mais devrait aussi entraîner une plus grande implication de la Région qui pourrait, par exemple, faciliter la mise en œuvre de synergies entre l'aéroport de Toulouse Blagnac et celui de Rodez. Il est permis d'espérer que l'aéroport de Rodez devienne une sorte **d'aéroport de délestage de Toulouse-Blagnac**, générant ainsi un flux additionnel de trafic, passager ou fret, source de revenus supplémentaires. Les caractéristiques excellentes de l'aérogare comme des pistes d'atterrissage autorisent cette ambition.

Enfin, les compagnies low-cost étant d'un côté très demandeuses de pouvoir atterrir à Blagnac, il est aussi permis d'espérer que la Région d'un autre côté, puisse peser dans les négociations que mène AIR 12 sur Rodez.

Ambition

A la lumière de ces réflexions et propositions, il est permis d'afficher une ambition pour l'ouverture aérienne de l'Aveyron avec à terme :

- **Un trafic de l'ordre de 150 000 passagers** sur des destinations diversifiées, Paris restant prioritaire
- Incidemment le développement d'une **zone économique** aéroportuaire qui pourrait concerner environ **200 emplois** (contre aujourd'hui environ une centaine, plus une quarantaine en vue grâce à l'installation prévue de l'atelier de maintenance de la Société AMELIA).
- Ceci pour **un coût annuel** global de l'ordre de 5.2 M€ pour le Syndicat Mixte de l'aéroport, dont 3.7 M€ pour le Département dans la configuration actuelle, mais qui pourrait être ramené à 2.9 M€ si la Région y prenait une part de 30% (cf. en annexe : présentation lors de la séances « d'acculturation »).

NB : accessoirement, de manière très hypothétique et toujours dans la perspective de réduction des coûts, il serait utile d'étudier la faisabilité de candidater à la reconnaissance d'un SIEG (Service d'Intérêt Economique Général) qui autorise l'octroi de subventions publiques pour l'exploitation de l'aéroport.

- Quelles que soient les évolutions futures, 3 points méritent dès à présent réflexion et/ou vigilance :
 - **La terminaison du contrat de DSP en cours avec AMELIA** au 20 janvier 2024, qui impose l'ouverture d'un nouvel appel d'offre dès 2023
 - **Le renouvellement du contrat de DSP** confié par le Syndicat Mixte à la **Société AIR 12** pour l'exploitation de l'aéroport, qui arrive à échéance au 30 juin 2024
 - **Le maintien de la prise en charge par l'Etat** de la totalité des coûts du régaliens, élément capital pour l'économie de l'aéroport.

Connectivité entre mode de transports

Les réflexions de l'Assemblée pour l'Aveyron organisées par type de transport, ont permis de façon incidente de mettre en évidence les complémentarités et aussi les synergies à rechercher pour encore mieux répondre à cette volonté de faciliter l'ouverture de l'Aveyron.

Cet éclairage intéressant peut être illustré par quelques exemples :

Les liaisons train – route

L'accès à la gare de Montauban présente dès à présent un intérêt pour l'Ouest du département. A cet égard, la mise en service d'un **car rapide et confortable**, reliant **Villefranche de Rouergue à Montauban en 1h15**, permettrait de mettre Villefranche de Rouergue à 5h30 de Paris contre 6h30 meilleur temps aujourd'hui.

A une échéance plus lointaine, avec la mise en service de la gare LGV de Montauban à horizon 2030-2032 à partir de laquelle Montauban sera à 3h de Paris, le service de bus pourrait être élargi et, utilement couplé à l'amélioration du réseau routier, (cf. liaison avec l'A20), pourrait par exemple placer Rodez à 5h de Paris via cet itinéraire.

De même, toujours à horizon 2030-2032, **l'accès à la future gare TGV de Béziers**, qui sera très attractive pour rallier Paris à partir du Sud Aveyron pourrait être facilité par un **service routier de transport en commun rapide au départ de Millau via l'A75**.

La liaison route – aéroport

L'attractivité de l'aéroport pour les usagers empruntant la RN88 Ouest serait fortement améliorée si la **liaison RN88-aéroport** (par la côte de la Gascarie et la Rocade de Rodez ... ou autres) était facilitée.

La mise en place au moins à certaines heures, d'une **navette aéroport – centre-ville** est également souhaitable.

Ces quelques exemples, non exhaustifs, montrent bien que l'ouverture de l'Aveyron grâce à l'amélioration de la mobilité concerne tous les types de transports et qu'il n'y a pas lieu de les opposer mais au contraire de les améliorer en cohérence et synergie.

Conclusion

Depuis des décennies, **le département de l'Aveyron se trouve confronté à une recherche exigeante d'accessibilité améliorée.**

Au sud de ce Massif tellement central que tous les grands courants de circulation terrestre l'ont très longtemps et systématiquement évité, le Département n'était pas à la base géographiquement et physiquement favorisé.

Dans son énergie sans cesse affirmée à rechercher des solutions, **la décision prise par le Conseil Général de 1965 de créer un aéroport a certainement été un acte premier.** Peut-être le plus marquant. Car il a cinq ans après permis la création d'une liaison aérienne quotidienne avec la capitale, devenu rapidement un atout économique incontournable dont le Département ne saurait se dispenser.

La liaison ferroviaire rapide en correspondance avec le train Le Capitole, initiée au même moment par la même assemblée, procédait tout autant d'une même volonté de rupture et d'impulsion.

Mais il a fallu attendre encore 40 années pour que l'accessibilité routière prenne à son tour une autre dimension. **L'achèvement de l'autoroute A75 avec la symbolique du viaduc de Millau** a été une réponse aussi inattendue qu'exceptionnelle. Le Massif Central et l'Aveyron, tournaient enfin le dos à une forme de désespérance. **avec la Région Occitanie**

Pour autant, peut-on considérer le département de l'Aveyron comme un territoire désenclavé, facilement accessible ?

En posant la question, on instille la réponse ... Certes, l'ouverture imminente de l'ultime section de la 2x2 voies entre Rodez et Toulouse (à l'exclusion notable et problématique de la portion Albi Carmaux), va indiscutablement mettre un terme heureux à un feuilleton évocateur pour beaucoup d'une si longue attente.

Malgré tout, **le sentiment d'un retard à combler demeure.** Il se trouve alimenté par les **difficultés pesantes et handicapantes à rejoindre l'autoroute A20 d'une part et l'A75 d'autre part.** Bref, d'une certaine manière, à traduire dans les faits le concept précurseur de liaison « Brive Méditerranée ».

Il se trouve aussi lourdement fondé sur **une offre de mobilités ferroviaires et cars le plus souvent décalée, voire désuète.**

Il s'exprime enfin, et ce n'est pas la moindre des **attentes, dans une réponse par liaison aérienne de et vers Paris si possible élargie au plus grand nombre.**

Cette interrogation globale, doublée d'une forte attente interne et externe à l'Aveyron, a pour considération supplémentaire **une exigence environnementale**, dont chacun perçoit la dimension prégnante et pérenne.

Territoire de référence en terme d'énergie renouvelable, l'Aveyron se doit d'asseoir son ouverture vers l'extérieur sur l'image et la réalité d'un volontarisme d'action en ce domaine.

En réponse à l'attente exprimée par le Département de l'Aveyron, à travers la saisine de son Président, l'assemblée pour l'Aveyron a souhaité avancer **des préconisations concrètes, équilibrées et réfléchies**. Elles sont contenues dans le présent rapport. Elles ne prétendent pas à l'exhaustivité; elles appellent assurément des compléments et nécessiteront des actualisations.

Néanmoins, elles reposent toutes sur **une conviction, véritable fil rouge de leur cohérence : le Département de l'Aveyron, seul, ne pourra trouver les clés de son ouverture aérienne, routière et ferroviaire**.

En l'état des logiques institutionnelles, juridiques et financières, cela exige de sa part d'établir **un cadre partenarial puissant, exigeant et prolongé** de réflexions et de concrétisations. De ce point de vue, il transparait d'évidence le lien privilégié, acteur central par sa compétence transports/ mobilités et son implication budgétaire contractualisée avec l'Etat et les collectivités territoriales.

Cette relation négociée et transparente que l'Assemblée pour l'Aveyron pense opportune, utile et nécessaire, serait en outre facilitatrice pour aborder certains dossiers, routiers en particulier, commun avec des départements limitrophes.

L'assemblée départementale de l'Aveyron, dès sa mise en place en 2021, a souhaité poser l'ouverture aérienne, routière et ferroviaire comme un enjeu fondamental.

Elle a décidé de confier une mission de réflexion à un panel de citoyens engagés et jugés pour cela représentatifs.

Dans le bref délai imparti, mais à la mesure d'une accessibilité à renforcer absolument pour l'attractivité économique et sociale de l'Aveyron, le groupe de travail de l'assemblée pour l'Aveyron s'est attaché à apporter une réponse large, parfois innovante, voire disruptive, mais avec **un regard clairement tourné vers l'avenir**.

ANNEXES

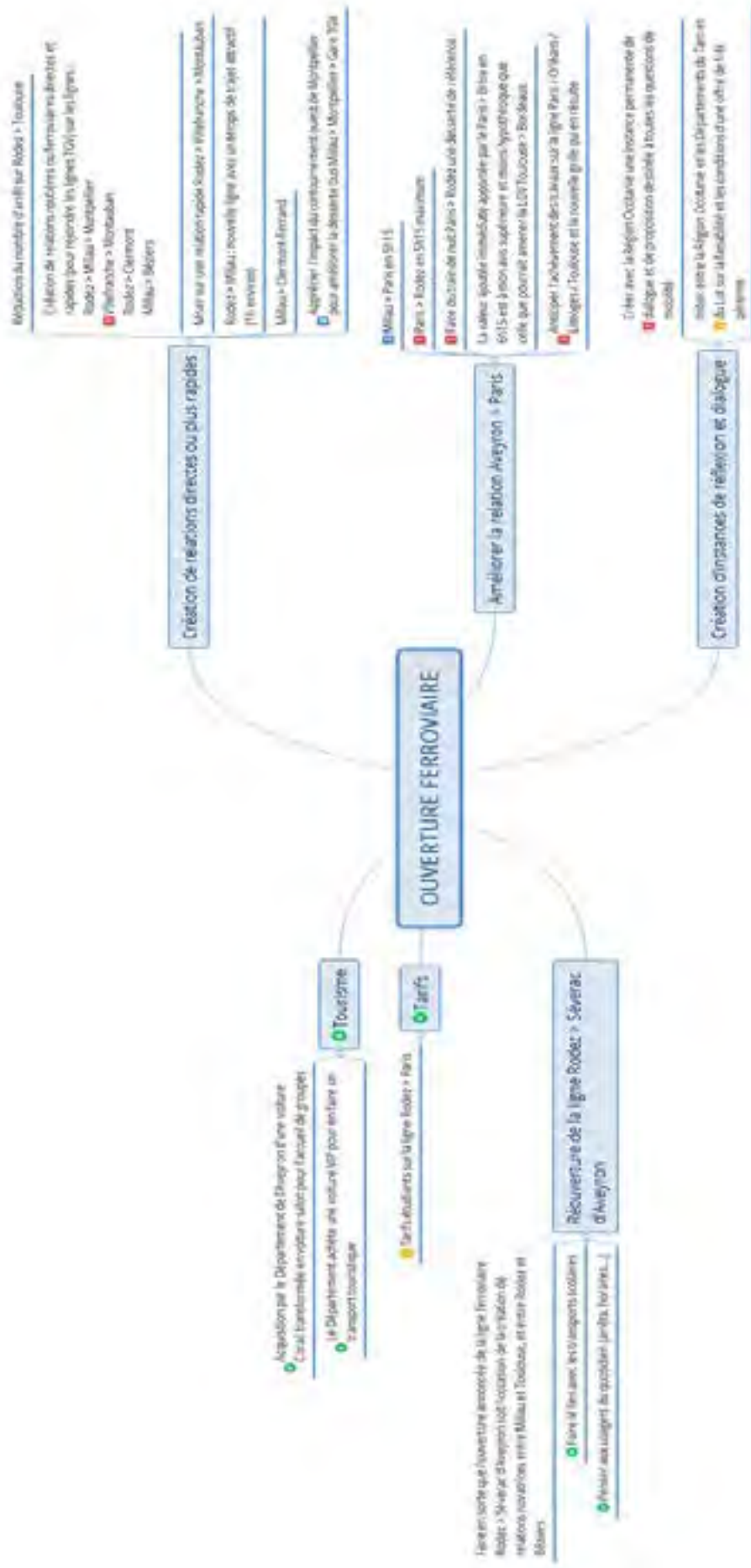
- Liste des membres du groupe de travail p.26
- SWOT ouverture ferroviaire p.27
- Contributions du groupe sur l'ouverture ferroviaire p.28
- SWOT ouverture routière p.29
- Contributions du groupe sur l'ouverture routière p.30
- SWOT ouverture aérienne p.31
- Contributions du groupe sur l'ouverture aérienne p.32
- Archive : décision du Département de 1965 p.33
- Document de la séance d'information du groupe de travail p.41

GRUPE DE TRAVAIL 1

Organisme / Fonction	PRENOM	NOM
Conseillère Départementale remplaçante Canton Saint-Affrique	Elizabeth	AZAM
Représentant des organismes de l'enseignement supérieur	Bruno	BELIERES
Club des entrepreneurs millavois	Cyrille	BRENGUES
Association Départementales des Maires de l'Aveyron	Jean-Marc	CALVET
Sud Massif Central Habitat	Guy	COMBRET (RAPPORTEUR)
Etudiant	Théo	COSTES
Conseiller Départemental Remplaçant Canton Tarn et Causses	Sébastien	CROS
Représentant des syndicats de salariés	Jacques	DOUZIECH (titulaire)
TOUT LE MONDE CONTRE LE CANCER	Joël	FABRE
Conseiller Départemental remplaçant Canton Rasperes et Lévézou	Jérôme	FABRE
Conseiller Départemental remplaçant Villeneuve et Villefranchois	Jean-Luc	FOREY
APABA	Laure	FRAYSSINET
Représentant des syndicats de salariés	Gaël	LAFARGE (suppléant)
TOUT LE MONDE CONTRE LE CANCER	Jean-Claude	LATIEULE
AVEYRONNAIS D'ICI ET D'AILLEURS	Marilise	MIQUEL
AVEYRON WORLDWIDE	Christophe	PALOUS (suppléant)
AVEYRON WORLDWIDE	Stéphane	ROUQUETTE (titulaire)
Conseiller Départemental remplaçante Canton Lot et Palanges	Valérie	SALLES
Représentante des JCE de l'Aveyron	Esther	SANHES
Président du Conseil de surveillance de RAGT	Daniel	SEGONDS (RAPPORTEUR)

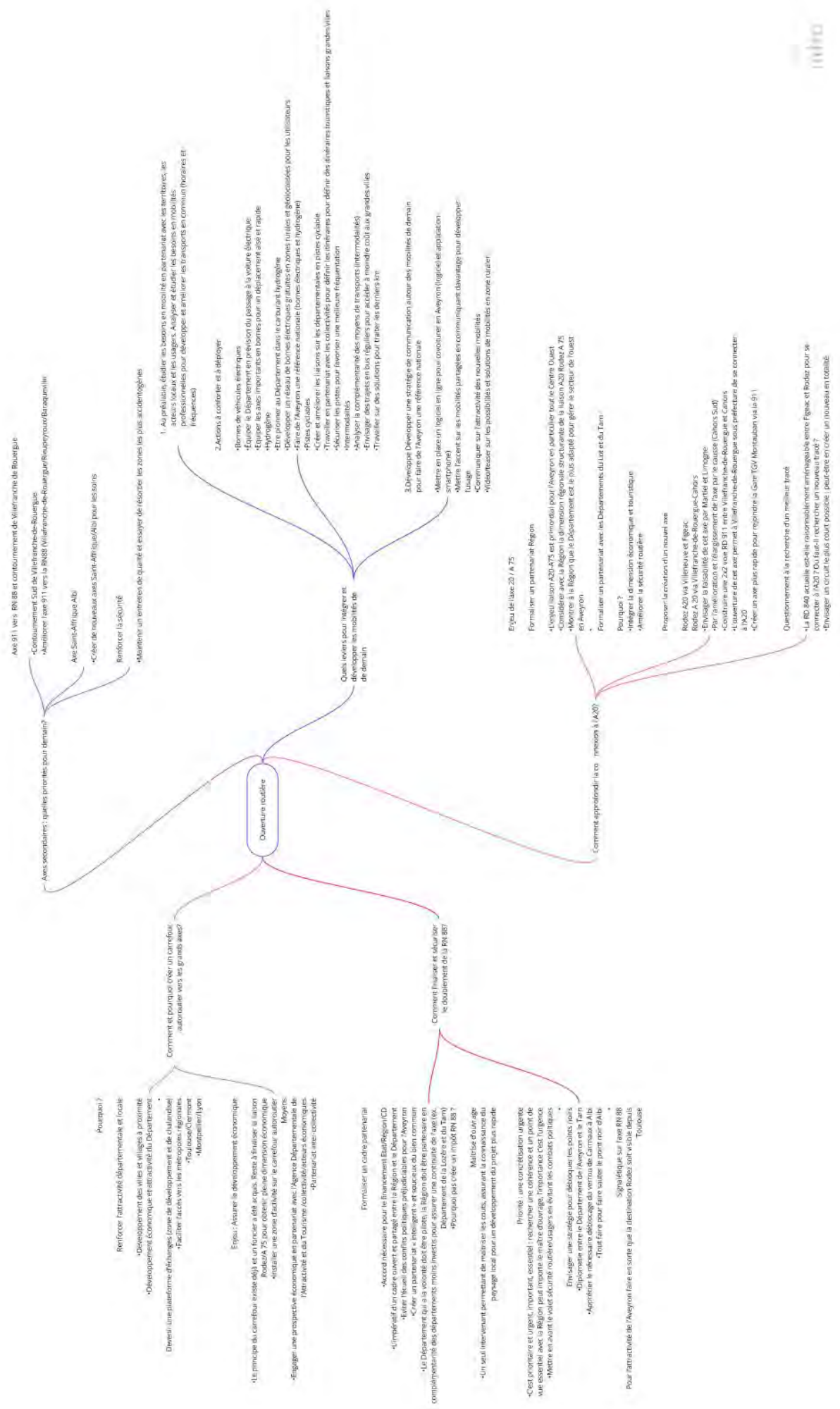
SWOT OUVERTURE FERROVIAIRE

FORCES	FAIBLESSES
Une offre relativement satisfaisante du nombre de liaisons proposées sur les lignes Rodez>Albi> Toulouse; Capdenac > Villefranche > Toulouse; Rodez>Capdenac>Brive	Une accessibilité ferroviaire désuète, confinant à la caricature
Une infrastructure modernisée sur ces 3 lignes (Plan Rail)	Rodez, chef lieu de département le plus éloigné de Paris en temps de trajet
Le maintien du train de nuit Paris > Rodez	Rodez et Millau, villes les plus éloignées de Toulouse dans l'ancienne région Midi-Pyrénées
L'offre routière dynamique sur Millau > Montpellier	Une absence quasi-totale de relations rapides avec Paris et les métropoles environnantes
	La faiblesse persistante de la ligne Rodez>Millau>Neussargues
	La disparition d'une offre de fret SNCF
OPPORTUNITES	MENACES
La modernisation achevée en 2025 de la ligne Paris – Brive (PCLT)	Le risque d'un déclassement territorial si absence de décisions radicales
Ouverture des LGV Bordeaux > Montauban > Toulouse et Montpellier > Béziers annoncée en 2030-2032	Une perte réelle d'attractivité, d'accessibilité et d'image
Le projet de réouverture en 2025 de la ligne Rodez > Séverac d'Aveyron	
La volonté politique de relancer une offre de train de nuit plus attractive	
L'exceptionnel attrait touristique et patrimonial de la ligne des Causses	
L'introduction annoncée de matériel hydrogène (2025)	
L'initiative fret portée par Railcoop	



SWOT OUVERTURE ROUTIÈRE

FORCES	FAIBLESSES
Démobilisation de la rocade de Rodez fait l'objet d'une DUF récente (8 avril 2021) : projet réalisable administrativement = acte fondamental	Liaison A 20 : pas de programmation, pas d'étude d'itinéraire à ce jour, nécessite un partenariat avec le Département du Lot
Démobilisation de la rocade de Rodez a fait l'objet d'une délibération du Département votée à l'unanimité	Démobilisation de la rocade de Rodez : financement à trouver (50M d'euros), seulement 10 M d'euros (aménagés à 5M d'euros sont inscrits au contrat de plan Etat - Région - Département 2016 - 2020)
Doublement RN 88 / Rodez > A75 : Priorisation des travaux a été actée lors d'une délibération du Département de Rodez vers Sévérac-d'Aveyron (3 sections)	Traduction locale de la loi 3DS n'est pas encore connue
Amélioration des axes secondaires vers la RN88 est intégré dans le Plan Filin-annuel d'investissement du Département	Doublement RN 88 / Rodez > A75 : financement non acquis et fragilisé par le désengagement de l'Etat
Mobilités de demain / inter-modalité : ambition inscrite dans le programme de mandature du Département (environ 0,5 M d'€) / schéma des mobilités des douces en Aveyron	L'amélioration des axes routiers vers les villes hors département
Schéma de déploiement d'infrastructures de recharges de véhicules électriques	
OPPORTUNITES	MENACES
Liaison de l'Aveyron vers l'A20 : améliorer la connexion à la future gare TGV de Montauban, temps de parcours amélioré vers Paris et l'Ouest de la France	
Loi 3DS donne la possibilité au Département d'obtenir le transfert de la RN 88 (tracé actuel et emprise de la 2x2 voies à aménager) - Décision fin 2022 (transfert possible au 1 ^{er} janvier 2024) afin d'accélérer les travaux	Loi 3DS ouvre également la possibilité d'une mise à disposition de la RN88 à la Région. Risque d'allongement du délai de réalisation.
Doublement RN 88 / Rodez > A75 aura un impact positif sur l'accidentologie du tronçon.	Liaison Toulouse > Rodez : le « Yverou » d'Albi sur lequel le Département n'est pas partenaire. Avenir tracé n'a fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
Doublement RN 88 / Rodez > A75 : renforcera le rôle de « carrefour autoroutier » de Sévérac-d'Aveyron et donc le potentiel d'installation d'activités économiques	



SWOT OUVERTURE AÉRIENNE

FORCES	FAIBLESSES
Caractère primordial de la liaison Paris-Rodez pour notre département	Coût élevé pour la (les) collectivités (OSP)
Infrastructure d'excellent niveau	Coût de la "promotion du territoire"
Élément fort d'attractivité pour le département, tant pour les entrants que pour les sortants	Offre tarifaire peu adaptée aux "non professionnels"
Pourvoyeur d'emplois (30 sur aéroport) et 75 "environnement"	
Impact environnemental : Très peu consommateur d'espace	Impact environnemental : Emission de GES
Élément de notoriété	
OPPORTUNITES	MENACES
Développement d'activités aéroporutaires connexes : - Atelier de maintenance - Aviation d'affaire - Location de salles	Arrêt des OSP sur décision européenne (très peu probable)
Espace pour photovoltaïque (parking)	Arrêt du financement du régional par l'Etat
Infrastructure loin d'être saturée : larges possibilités pour d'autres destinations et utilisations (fret ?)	Nouvelles taxes sur le transport aérien
2 X 2 voies Albi - Rodez	Candidatures au prochain appel d'offre OSP (2023-2024)
	(Fin de la DSP à Air 12)

Proposer des tarifs low cost au 1^{er} et 2^{es} trimestres en période de vacances scolaires

Mettre en place des tarifs low cost au 1^{er} et 2^{es} trimestres en période de vacances scolaires

Mettre en place des tarifs low cost au 1^{er} et 2^{es} trimestres en période de vacances scolaires

Mettre en place des tarifs low cost au 1^{er} et 2^{es} trimestres en période de vacances scolaires

Mettre en place des tarifs low cost au 1^{er} et 2^{es} trimestres en période de vacances scolaires

Offrir des tarifs low cost lors d'événements particuliers par Caracaras dans les aéroports

Offrir des tarifs low cost lors d'événements particuliers par Caracaras dans les aéroports

Offrir des tarifs low cost lors d'événements particuliers par Caracaras dans les aéroports

Offrir des tarifs low cost lors d'événements particuliers par Caracaras dans les aéroports

Offrir des tarifs low cost lors d'événements particuliers par Caracaras dans les aéroports

Proposer des tarifs low cost au 1^{er} et 2^{es} trimestres en période de vacances scolaires

Proposer des tarifs low cost au 1^{er} et 2^{es} trimestres en période de vacances scolaires

Proposer des tarifs low cost au 1^{er} et 2^{es} trimestres en période de vacances scolaires

Adapter les tarifs

Promotion et attractivité de l'aéroport

Ouverture aérienne

Diversifier l'offre / Questionner l'option Low Cost

Re-studier la gouvernance

Intégrer la dimension environnementale

Mettre en place des tarifs low cost au 1^{er} et 2^{es} trimestres en période de vacances scolaires

Mettre en place des tarifs low cost au 1^{er} et 2^{es} trimestres en période de vacances scolaires

Mettre en place des tarifs low cost au 1^{er} et 2^{es} trimestres en période de vacances scolaires

Mettre en place des tarifs low cost au 1^{er} et 2^{es} trimestres en période de vacances scolaires

Mettre en place des tarifs low cost au 1^{er} et 2^{es} trimestres en période de vacances scolaires

Mettre en place des tarifs low cost au 1^{er} et 2^{es} trimestres en période de vacances scolaires

Mettre en place des tarifs low cost au 1^{er} et 2^{es} trimestres en période de vacances scolaires

Mettre en place des tarifs low cost au 1^{er} et 2^{es} trimestres en période de vacances scolaires

Mettre en place des tarifs low cost au 1^{er} et 2^{es} trimestres en période de vacances scolaires

Mettre en place des tarifs low cost au 1^{er} et 2^{es} trimestres en période de vacances scolaires

Mettre en place des tarifs low cost au 1^{er} et 2^{es} trimestres en période de vacances scolaires

Mettre en place des tarifs low cost au 1^{er} et 2^{es} trimestres en période de vacances scolaires

Mettre en place des tarifs low cost au 1^{er} et 2^{es} trimestres en période de vacances scolaires

Mettre en place des tarifs low cost au 1^{er} et 2^{es} trimestres en période de vacances scolaires

Mettre en place des tarifs low cost au 1^{er} et 2^{es} trimestres en période de vacances scolaires

Mettre en place des tarifs low cost au 1^{er} et 2^{es} trimestres en période de vacances scolaires

Mettre en place des tarifs low cost au 1^{er} et 2^{es} trimestres en période de vacances scolaires

Mettre en place des tarifs low cost au 1^{er} et 2^{es} trimestres en période de vacances scolaires

Mettre en place des tarifs low cost au 1^{er} et 2^{es} trimestres en période de vacances scolaires

LE DESENCLAVEMENT DU DEPARTEMENT DE L'AVEYRON

Rapport N° 1 — LG. — 2° Section.

Au cours de sa deuxième Session Ordinaire de 1964, votre Assemblée a décidé de consacrer une Session Extraordinaire à l'examen des problèmes de désenclavement du Département.

Les conséquences de ce désenclavement sont vivement ressenties depuis de nombreuses années et le programme d'action régionale de la Région « Midi-Pyrénées », approuvé par arrêté interministériel du 14 novembre 1958 (J.O. du 18 novembre) mentionnait déjà que « la situation démographique et économique actuelle de l'Aveyron est la conséquence de son isolement géographique et de son enclavement dans la montagne qui l'ont maintenu à l'écart des grands courants culturels, techniques et commerciaux, et non le fait de sa population dont la tendance à l'émigration se conjugue avec l'attachement à la terre natale et qui a prouvé son esprit d'entreprise et sa ténacité ».

L'amélioration des communications avec l'extérieur présente donc une importance capitale pour le développement économique du Département, qu'il s'agisse de l'équipement de l'agriculture et de l'écoulement de ses produits, du maintien de l'industrie existante et de l'attraction des entreprises parisiennes qui souhaitent toujours garder des contacts faciles avec la capitale, ou encore de l'exploitation des possibilités touristiques très importantes, accrues par de nombreux lacs de barrages.

C'est pourquoi, au moment où se déroule la deuxième phase de régionalisation du V^e Plan (1966-1970), qui doit se terminer fin avril prochain et permettre de définir les perspectives et les conditions du développement régional ainsi que les caractères généraux du développement souhaité en matière d'équipement public, il a paru indispensable à votre Assemblée de fixer à l'intention des instances régionales (Préfet de Région et Commission de développement économique régional) ses options, assorties éventuellement de priorités, en matière de désenclavement du Département.

Les propositions à faire me paraissent pouvoir être regroupées autour de 4 pôles principaux qui feront chacun l'objet d'une partie différente du présent rapport :

- 1° le désenclavement par voie routière ;
- 2° le désenclavement par voie ferroviaire ;

- 3° le désenclavement par voie aérienne ;
- 4° le désenclavement par les télécommunications.

Vous avez d'ailleurs déjà reçu, par courrier séparé, une documentation sur certains de ces sujets, à la suite des réunions tenues par le groupe de travail constitué à cet effet au sein de votre Assemblée et de la réunion tenue à la Préfecture le 30 janvier dernier groupant les membres de ce groupe de travail et les membres aveyronnais de la Commission de développement économique régional.

1° LE DESENCLAVEMENT PAR VOIE ROUTIERE.

Le Plan-directeur devant servir de base à l'aménagement routier national, à réaliser avant 1975, qui concerne les itinéraires à grande distance, prévoit pour le Département des opérations de liaison de 2° ordre à caractère régional ou interrégional et destinées à améliorer les relations vers Toulouse, Montpellier, Clermont-Ferrand.

Les opérations de liaison de 2° ordre à réaliser dans le cadre de ces aménagements sont pour le Département de l'Aveyron :

- La R.N. 88 de Toulouse à Rodez ;
- La R.N. 9 de La Lozère à l'Hérault par Sévérac et Millau ;
- La R.N. 595 de Rodez à Sévérac.

L'aménagement de ces itinéraires assurera des liaisons routières dans de bonnes conditions du centre du Département vers Toulouse, Montpellier et Clermont-Ferrand, mais n'apportera pas de solution au problème du désenclavement. Le Département restera privé d'une liaison vers le Centre et l'Ouest et pratiquement isolé, pendant les mois d'hiver, vers le Nord et Paris.

Le trafic touristique, commercial, industriel, agricole entre les régions du Centre, de l'Ouest, la région parisienne d'une part, et le midi méditerranéen d'autre part, continuera à passer soit par l'axe Toulouse-Narbonne, soit par la vallée du Rhône.

A l'aménagement de l'axe Brive - Figeac - Decazeville - Rodez - Millau - Montpellier présenterait un intérêt primordial pour le Département. Il faut rappeler que de Brive à Montpellier :

- **dans le Lot** : la section Brive-Cressensac (18 km) emprunte la route nationale n° 20 déjà inscrite au plan directeur d'aménagement 1960-1975 comme itinéraire de 2° ordre ;
- **dans l'Aveyron** : la section Rodez, limite de l'Hérault, est également inscrite comme itinéraire de 2° ordre (R.N. 595 et R.N. 9 - 116 km) ;

— dans l'Hérault : la section limite Aveyron-Montpellier est également inscrite comme itinéraire de 2^e ordre (R.N. 9 et R.N. 109 - 80 km).

Dans le Département de l'Aveyron, il resterait à classer comme itinéraire de liaison de 2^e ordre :

- la R.N. 662 à partir de la limite du Département du Lot à St-Christophe, longueur : 29,985 km ;
- le C.D. 21 de St-Christophe à la R.N. 594, au lieu-dit « La Gineste » près de Rodez, longueur : 18,350 km ;
- la R.N. 594, entre le C.D. 21 et la R.N. 601 dans l'agglomération de Rodez, longueur : 1,780 km ;
- la R.N. 601 (Avenue du Maréchal-Joffre, à Rodez), longueur : 1,027 km.

A noter que l'aménagement du C.D. 21 à la charge du Département répond actuellement aux normes exigées pour l'aménagement de l'ensemble de l'itinéraire (voie de 7 m).

Le coût minimum de l'aménagement de cet axe serait de l'ordre de 24,3 millions et l'aménagement total de 38,5, soit :

	Coût minimum en millions de F	Aménagement total en millions de F
de Bouillac à Rodez . . .	10,8	12,5
de Rodez à Sévérac . . .	8	11,5
de Sévérac à la Pézade	5,5	14,5
Total	24,3	38,5

A l'aménagement de l'axe Brive - Figeac - Decazeville Rodez - Millau - Montpellier d'intérêt national s'ajouterait l'aménagement des liaisons régionales :

- **RODEZ - TOULOUSE** (déjà inscrit au plan de 15 ans (1960-1975) ;
- **MILLAU - ALBI** par les R.N. 592 et 99, desservant au passage les principaux centres économiques du Sud du Département vers Toulouse et favorisant un important courant touristique entre les Gorges du Tarn d'une part Albi et Carcassonne d'autre part ;
- **RODEZ - ST-FLOUR** par les R.N. 88, 120 et 121 desservant au passage la vallée du Lot et de l'Aubrac, soulageant la R.N. 9 l'été et intéressant le grand tourisme aux sites privilégiés de Chaudes-Aigues - Lagulole - Espalion - Estaing et Bozouls avec, en bretelle, les lacs de la Truyère et le plateau de la Viadène ;
- **Bassin de DECAZEVILLE - TOULOUSE**. Il s'agirait en fait pour cette liaison d'améliorer essentiellement la liaison Decazeville - Villefranche, le long du C.D. N° 1 et surtout du C.D. 5, la route de Villefranche - Montauban - Toulouse

présentant déjà, sur la plus grande partie de son parcours, les qualités d'un itinéraire rapide.
Je vous laisse le soin de fixer les orientations que vous souhaitez voir retenues par le V^e Plan en cette matière.

2^e LE DESENCLAVEMENT PAR VOIE FERROVIAIRE.

Si les relations ferroviaires du Département vers l'extérieur, sur le plan des transports marchandises, donnent satisfaction, il n'en est pas de même en ce qui concerne le transport des personnes.

La vitesse commerciale du seul « rapide » qui relie l'Aveyron avec Paris est inférieure de moitié à celle atteinte par voie ferrée dans de nombreuses régions de France.

Des améliorations devraient être envisagées sur trois relations :

1^o Millau et Rodez vers Paris par le train de nuit :

En partant à 18 h 21, Millau est relié avec Paris par Séverac et Neussargues en 12 heures, l'heure d'arrivée se situant à 6 h du matin, soit 3 h 30 avant l'ouverture normale des bureaux et magasins parisiens.

Les habitants de Rodez et du Bassin-Houiller, arrivant à Paris à 7 h 35 considèrent que l'heure d'arrivée est bonne, mais souhaitent que l'heure de départ (Rodez 21 h, Viviez 22 h 16) soit retardée.

En diminuant le nombre des arrêts sur le parcours Rodez-Brive (161 km en 4 h 09) il serait possible de gagner au moins une heure.

Une rame directe Millau - Rodez qui se rattacherait à Rodez au train partant pour Paris permettrait de partir de Millau deux heures plus tard que l'horaire actuel.

2^o Liaison avec « Le Capitole » : Toulouse - Paris :

Ce train rapide relie Paris à Toulouse en 6 h 45, soit à la vitesse commerciale de 105 km/heure. Un raccordement avec ce train, au moyen d'un autorail rapide reliant Rodez à Brive et Brive à Rodez permettrait seul d'obtenir une liaison vraiment rapide avec la capitale.

Cet autorail, en ne s'arrêtant que deux ou trois fois, pourrait faire le parcours en 2 h 30. Il permettrait de quitter Rodez vers 17 h, Viviez vers 17 h 45 et d'être à minuit à Paris. Au retour, partant de Paris à 17 h 45, il serait possible d'être à Viviez vers 23 h 50 et à Rodez vers 0 h 40.

La fréquence de cet autorail pourrait être, au début, limitée à 2 voyages par semaine.

De pourparlers engagés par les Chambres de Commerce avec la S.N.C.F., il résulte que cette dernière demande une garantie financière de 1 300 F par voyage aller et retour, pour créer cette liaison rapide.

« Le Capitole » circulant 40 semaines par an, la garantie à assurer annuellement à la S.N.C.F., s'élèverait ainsi à :
 $1\,300 \times 2 \text{ voyages} \times 40 \text{ semaines} = 104\,000 \text{ F.}$

En admettant que le coefficient d'utilisation ne dépasse pas 50 %, il resterait une charge de l'ordre de 52 000 F.

Mais cette liaison rapide mettrait Rodez et le Bassin industriel de Decazeville à moins de 7 h de Paris au lieu de 10 h 30 actuellement.

Les sommes mentionnées ci-dessus ne le sont qu'à titre indicatif. Des renseignements complémentaires ont à nouveau été demandés à la S.N.C.F. et pourront peut-être vous être communiqués au cours de la séance du 10 février.

3° Relations avec Toulouse :

Pour se rendre à Toulouse, les habitants de Rodez ont actuellement intérêt à passer par Albi, Tessonnières, ceux du Bassin-Houiller par Capdenac, Villefranche. Le parcours est assuetti à de multiples arrêts et dure de 3 h à 3 h 30. L'horaire est incommode.

La création d'une liaison rapide qui permettrait de se rendre à Toulouse en 2 h ou 2 h et demie et ne s'arrêtant qu'en 3 ou 4 gares importantes, d'y arriver le matin à une heure raisonnable (9 h 30 par exemple) et d'en repartir entre 17 h et 18 h pour être revenu à 20 h, s'avère nécessaire.

Il serait possible de proposer les horaires suivants :

ALLER

Départ	RODEZ	.....	7 h 30
Arrivée	TOULOUSE	.....	9 h 45
Départ	VIVIEZ	.....	7 h
Arrivée	TOULOUSE	.....	9 h 45

RETOUR

Départ	TOULOUSE	.....	17 h 30
Arrivée	RODEZ	.....	19 h 45
Départ	TOULOUSE	.....	17 h 30
Arrivée	VIVIEZ	.....	20 h 15

2° LE DESENCLAVEMENT PAR VOIES AERIENNES.

Le problème des communications rapides à grande distance vers Paris ou les métropoles éloignées, ne peut pas être résolu en Aveyron par voie ferrée ou réseau routier. Au surplus, les aérodromes importants existants sont trop éloignés du Département pour qu'une liaison routière rapide en correspondance avec les vols puisse résoudre le problème (il faut au minimum en voiture 2 h 30 pour Toulouse-Blagnac au départ de Rodez et 3 h 30 au départ de Millau, plus de

2 h pour Montpellier au départ de Millau et 3 h au départ de Rodez, près de 3 h pour Nîmes au départ de Millau et 4 h au départ de Rodez).

Il faudrait donc aménager des liaisons extérieures à partir d'un aérodrome situé à proximité des principaux centres urbains de l'Aveyron. Cet aérodrome devra être situé sur le territoire même du Département (il faut plus de 1 h 30 en voiture pour aller de Millau au Bassin Industriel de Decazeville). En outre, cet aérodrome devra être unique, au moins pendant un premier temps, afin de concentrer en un même point tous les investissements d'infrastructure, tout le personnel d'exploitation, toutes les aides de la navigation et tout le trafic afin d'assurer un meilleur remplissage des appareils.

Les bandes d'envol de Villefranche-de-Rouergue et de Millau-Larzac sont au terme de leur extension, impérativement limitées par le relief topographique. Leur amélioration pourra être progressivement poursuivie pour en faire des bandes de classe D bien équipées pour l'aviation d'école, de tourisme et d'affaires avec des appareils légers. Mais l'impossibilité d'atteindre une longueur utilisable suffisante pour les appareils d'Air-Inter (qui exigeront au minimum, compte tenu de l'altitude du terrain, 1 500 m de piste) et surtout leur situation relativement excentrée ne paraît pas les désigner pour jouer le rôle d'aérodromes de désenclavement à l'échelle nationale.

Par contre, la région de Rodez paraît la mieux placée au centre géographique du Département. L'aérodrome de Rodez, à 7 km au Nord-Ouest de la ville, ne comporte actuellement que deux bandes de classe D longues de 600 m et 700 m. La possibilité d'y implanter une bande de classe C de longueur minimum a été reconnue dès 1957. D'autre part, il est possible de trouver, dans un rayon de 10 km autour de l'agglomération, l'emplacement d'une bande de plus de 1 500 m de longueur (extensible à 2 000 m) ayant une orientation excellente vis-à-vis des vents dominants.

4° LE DESENCLAVEMENT PAR LES TELECOMMUNICATIONS.

La situation de l'équipement téléphonique du Département peut se présenter schématiquement comme suit :

a) Circuits interurbains :

Le Département de l'Aveyron est loin d'être défavorisé dans cette catégorie et sa situation est relativement privilégiée par rapport à ses voisins du Cantal ou de La Lozère. L'état des besoins arrêtés au 1^{er} octobre 1964, d'après les derniers comptages de trafic, fait apparaître comme néces-

saires 11 circuits sur la relation Rodez - Paris, 5 sur Rodez - Albi, 2 sur Rodez - Marseille ou Rodez - Montpellier.

b) Circuits locaux :

(Circuits reliant les commutateurs locaux aux centres de regroupement du Département).

La situation dans ce domaine est assez défavorable et l'on constate, depuis quelques temps, à l'intérieur du Département certains points particulièrement « chauds ».

Les besoins au 31 octobre 1964 s'établissaient à 285 circuits dont 49 en première urgence.

c) Réseaux TELEX :

Actuellement, il existe 5 abonnés au service Télex dans le Département, dont 2 nouveaux depuis 1964.

A noter qu'il n'existe actuellement dans l'Aveyron qu'un seul point de rattachement Télex à Rodez.

Si, toutefois, un grand nombre de candidats (10 au moins) se manifestait à un point donné (Millau ou Decazeville par exemple) il n'est pas exclu qu'un deuxième point de rattachement puisse être créé par l'Administration Centrale, ce qui aurait, pour effet, de réduire la redevance d'abonnement (laquelle est calculée d'après la distance à vol d'oiseau séparant le répartiteur téléphonique qui dessert le lieu où le poste d'abonnement Télex est installé et le point de rattachement Télex le plus proche).

d) Raccordements des abonnés :

L'évolution de la situation de 1958 à 1964 montre que si le nombre de raccordements effectués à presque doublé (458 en 1958 et 839 en 1964) par contre, sous la pression de demandes de plus en plus nombreuses, le nombre des instances a plus que quadruplé (342 au 1^{er} janvier 1959 et 1 409 au 1^{er} janvier 1965). Dans ce nombre d'instances au 1^{er} janvier 1965 figurent 396 demandes de postes d'abonnement publics.

En ce qui concerne les particuliers demandeurs de postes de téléphone, le régime des avances remboursables paraît désavantager nettement les ruraux auxquels on demande, compte tenu de la longueur de la ligne, des sommes souvent disproportionnées à leurs possibilités. Vous pourrez faire connaître votre opinion à ce sujet.

Après avoir examiné cette situation et éventuellement émis ses avis, votre Assemblée pourrait envisager les grandes lignes des orientations souhaitables pour les cinq prochaines années.

En toute hypothèse, il vous paraîtra sans doute opportun de demander aux instances régionales un accroissement sensible des moyens d'action de la Direction départementale des P. et T. lesquels ne semblent pas proportionnés à

l'étendue du Département, à la nature de son relief et aux impératifs de son développement économique.

Même s'il est substantiel, cet accroissement de moyens ne rendra vraisemblablement pas inutile le recours éventuel des collectivités locales aux industriels privés (Sociétés effectuant actuellement des réalisations de télécommunications dans le Département) et votre Assemblée pourrait examiner dans quelles conditions elle aurait la possibilité, soit d'y faire appel elle-même pour l'installation de postes publics de téléphone, soit de favoriser l'action que pourraient entreprendre dans ce domaine les Syndicats Intercommunaux à vocation multiple qui paraissent avoir un rôle naturel de maîtres-d'œuvre à louer pour des équipements à réaliser dans plusieurs communes d'un même secteur.

Enfin dans un souci d'information complète et objective, bien que rapide, je crois devoir vous rappeler que des avances remboursables peuvent être consenties par les collectivités locales (Département, communes, syndicats de communes), pour l'extension et la modernisation des réseaux téléphone.

Ce régime concerne en particulier l'équipement en automatique rural mais aussi de nombreuses autres réalisations telles que, par exemple, des centraux « Télex ».

Le remboursement de ces avances s'effectue dans les conditions suivantes : il est égal, chaque année, au supplément de recettes, dans le secteur équipé au moyen de l'avance, entre l'année de versement de cette avance et l'avant-dernière année précédant l'année budgétaire considérée, avec minimum de 6,66 % du montant de l'avance ; c'est dire que le premier remboursement n'intervient que la troisième année budgétaire qui suit celle du versement de l'avance. Compte tenu de l'augmentation constante du nombre des abonnés et du trafic, ces avances sont souvent remboursées **en moins de 15 ans**.

Je vous prie de bien vouloir délibérer sur les différentes questions figurant au présent rapport.

ASSEMBLÉE POUR L'AVEYRON

Groupe de travail
Ouverture routière,
ferroviaire et aérienne
du département

Réunion du 11 mars 2022



An aerial photograph of an airport terminal and surrounding infrastructure. The terminal building has a blue roof and is surrounded by parking lots and roads. A runway and taxiway are visible in the background. A teal graphic overlay is on the left side of the image.

OUVERTURE AÉRIENNE

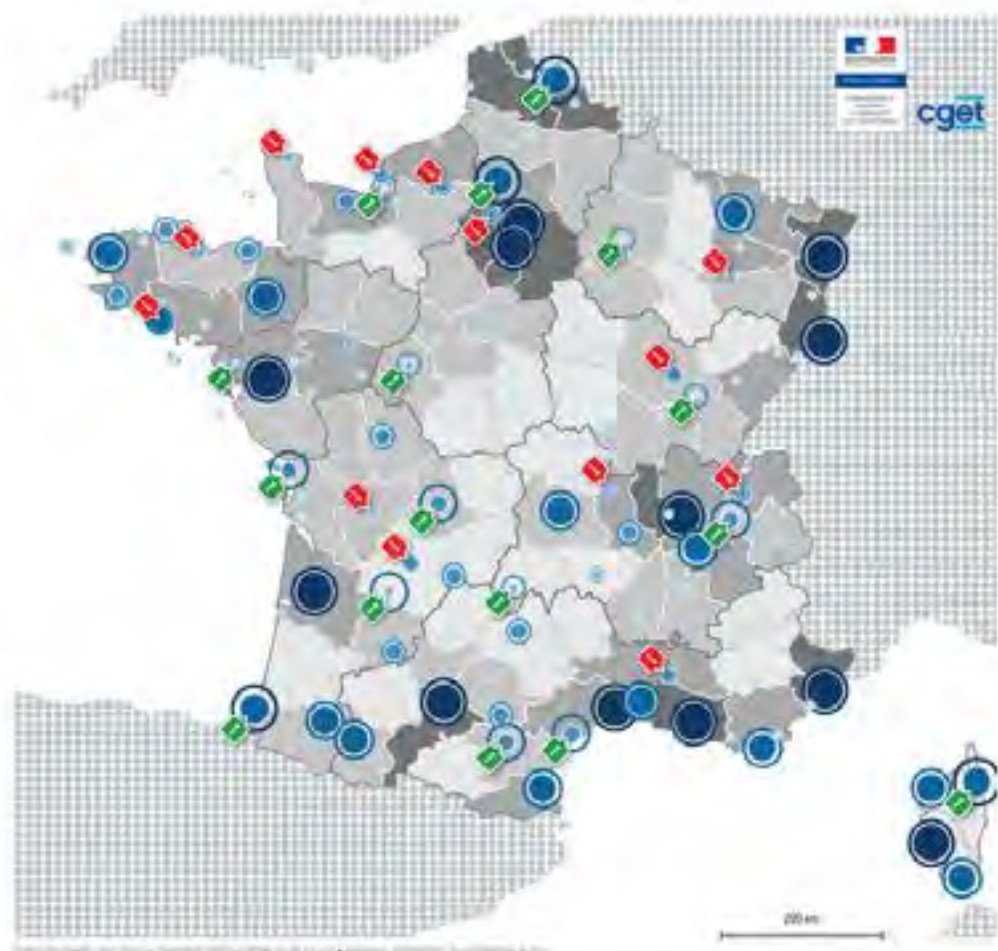
AÉROPORT RODEZ-MARCILLAC : UN BEL OUTIL



AÉROPORT RODEZ-MARCILLAC : UN BEL OUTIL



LE PAYSAGE FRANÇAIS



**VARIATION DE CLASSE DES AÉROPORTS
ENTRE 1999 ET 2014**

Corse 2

Classement des aéroports en 1999 :

- Classe 5 : Aéroports ayant accueilli plus de 1 000 000 passagers locaux
 - Classe 4 : Aéroports ayant accueilli entre 200 000 et 1 000 000 passagers locaux
 - Classe 3 : Aéroports ayant accueilli entre 20 000 et 200 000 passagers locaux
 - Classe 2 : Aéroports ayant accueilli entre 3 000 passagers réguliers et 20 000 passagers locaux
 - Classe 1 : Aéroports ayant accueilli moins de 3 000 passagers réguliers
- Aéroport ayant monté de classe entre 1999 et 2014 Aéroports ayant diminué de classe entre 1999 et 2014

Classement des aéroports en 2014 :

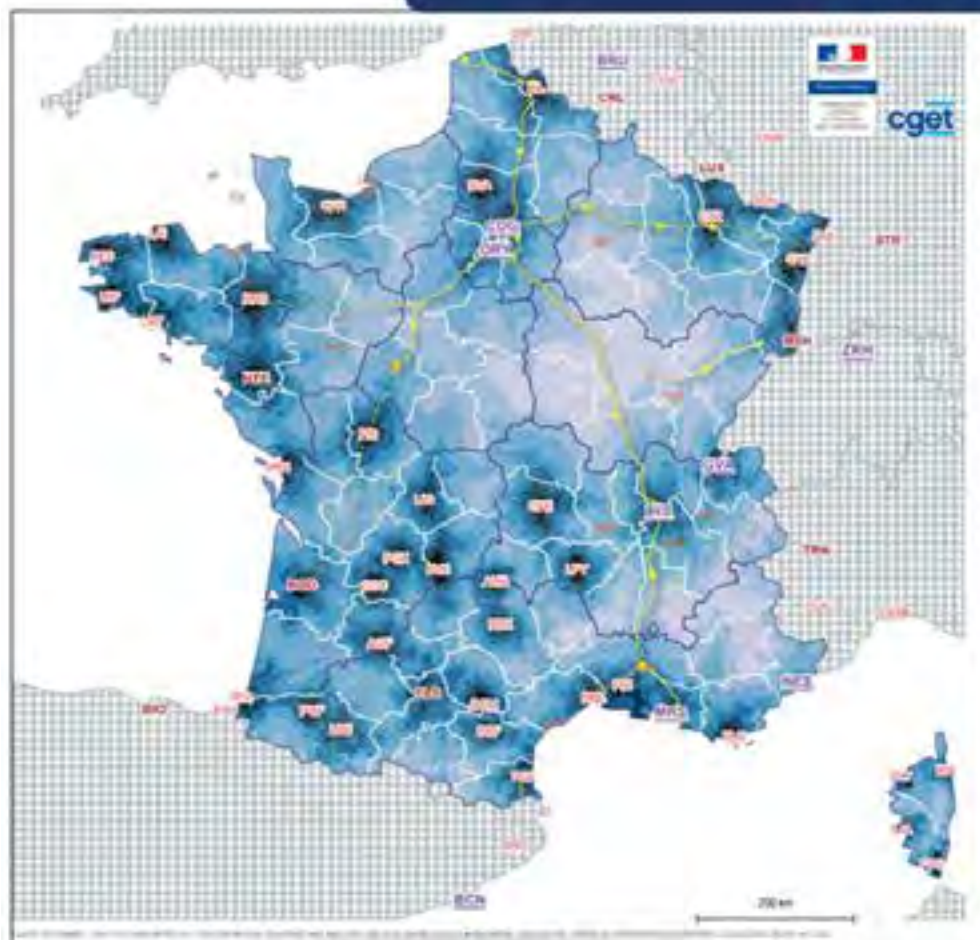
- Classe 5 : Aéroports ayant accueilli plus de 1 000 000 passagers locaux
- Classe 4 : Aéroports ayant accueilli entre 200 000 et 1 000 000 passagers locaux
- Classe 3 : Aéroports ayant accueilli entre 20 000 et 200 000 passagers locaux
- Classe 2 : Aéroports ayant accueilli entre 3 000 passagers réguliers et 20 000 passagers locaux
- Classe 1 : Aéroports ayant accueilli moins de 3 000 passagers réguliers

Densité de population en 2013

En habitant par km² par département

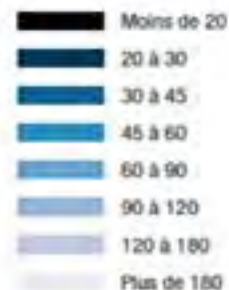


LA ZONE DE CHALANDISE



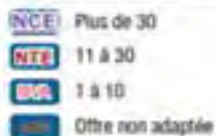
ACCESSIBILITÉ AUX AÉROPORTS POUR DES DÉPLACEMENTS À MOTIF AFFAIRES

Temps d'accès aux aéroports français et frontaliers pour des déplacements à motif affaires En minutes par commune

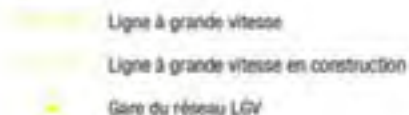


Temps de parcours entre aéroports français et communes :
Outil Insee "Matrix", distance temps sur le réseau routier (trafic estimé en heures pleines)
Temps de parcours entre aéroports frontaliers et communes :
Outil Open Source Routing Machine sur données Open Street Map

Classification « affaires » : nombre de liaisons aériennes assurées 5 fois par semaine



Réseau des lignes à grande vitesse





FLUX PASSAGERS TOUTES LIGNES

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
PARIS (Brit Air / HOP / Eastern Airways / AMELIA)	55 667	43 763	49 623	52 870	50 717	13 751	21 679
DUBLIN (RYANAIR)	5 278	8 018	8 314	5 595	7 899		0
CHARLEROI (RYANAIR)	18 542	17 841	18 058	18 542	17 815	2 011	7 036
Vols non réguliers + transits	1 460	447	1 138	2 182	1 683	1 175	2 126
LONDRES - STANSTED (RYANAIR)	26 021				9 629		1 642
MANCHESTER (RYANAIR)						456	0
SOUTHAMPTON (EASTERN AIRWAYS)			823	2 141			
MILAN (EASTERN AIRWAYS)			544				
TOTAL	106 968	70 069	78 500	81 330	87 743	17 393	32 483

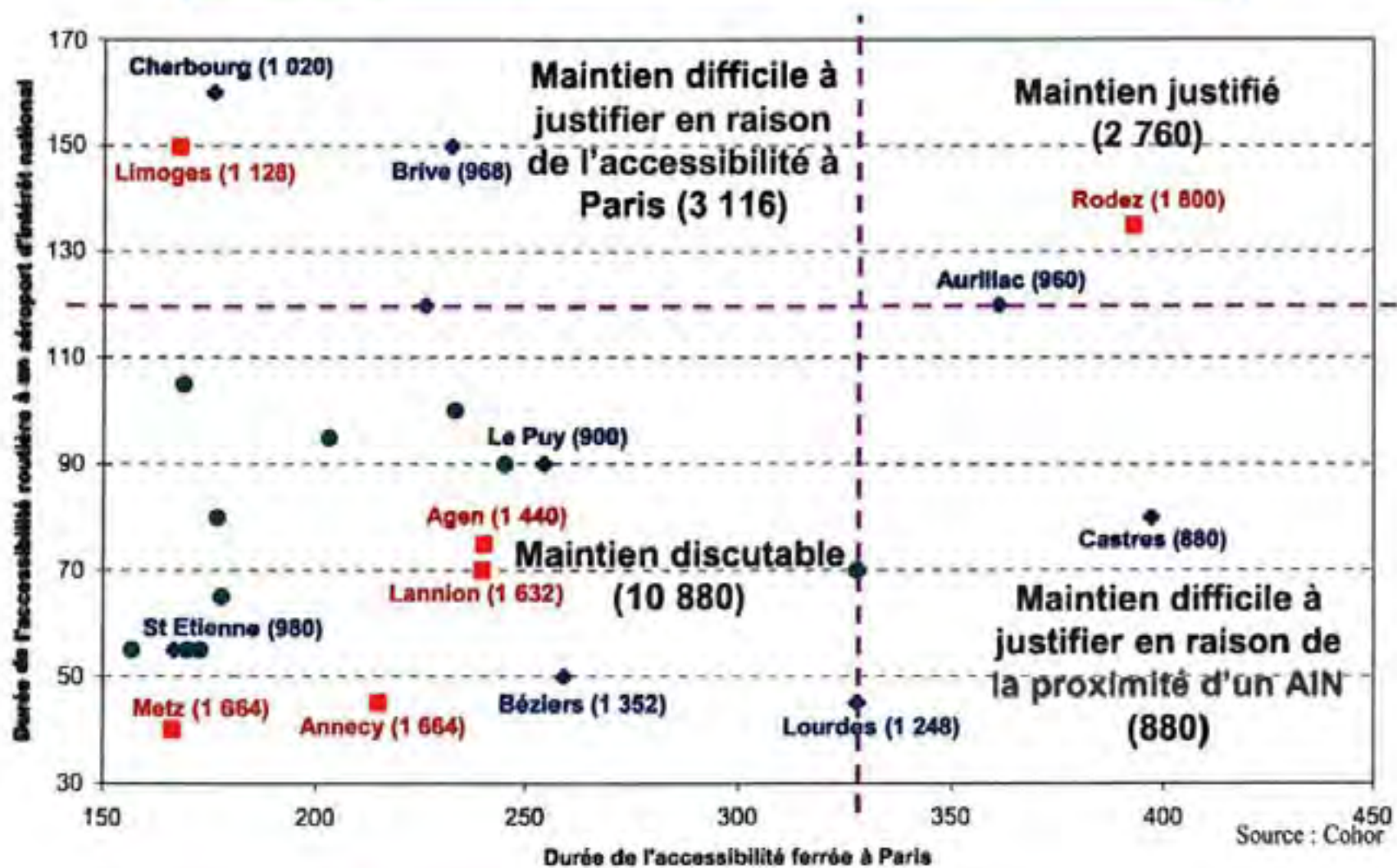
ACTIVITÉ D'AÉROPORTS VOISINS ET/OU COMPARABLES

AÉROPORTS	Passagers payants et non payants des avions commerciaux (passagers locaux + passagers en transit direct comotés une fois)					Taux moyen annuel de variation	
	2016	2017	2018	2019	2020	20/19	20/16
Rodez - Aveyron	70 069	78 364	80 549	86 812	16 218	-81.3%	-30.6%
Passagers locaux	70 063	78 338	80 549	86 812	16 218	-81.3%	-30.6%
nationaux	43 983	49 708	52 870	50 717	13 751	-72.9%	-25.2%
internationaux	26 080	28 630	27 679	36 095	2 467	-93.2%	-44.5%
Schengen	26 053	27 712	19 943	18 567	2 011	-89.2%	-47.3%
Hors Schengen	27	918	7 736	17 528	456	-97.4%	102.7%
Transit	6	26	0	0	0	0%	-100.0%
Agen - La Garenne	39 791	37 367	31 371	14 934	2 137	-85.7%	-51.9%
Passagers locaux	39 762	37 367	31 371	14 934	2 137	-85.7%	-51.9%
nationaux	39 762	37 329	31 314	14 698	2 087	-85.8%	-52.1%
internationaux	0	38	57	236	50	-78.8%	///
Schengen	0	4	57	236	50	-78.8%	///
Hors Schengen	0	34	0	0	0	0%	///
Transit	29	0	0	0	0	0%	-100.0%
Aurillac	31 051	31 952	32 761	38 188	14 916	-60.9%	-16.7%
Passagers locaux	31 051	31 952	32 761	38 188	14 916	-60.9%	-16.7%
nationaux	30 951	31 952	32 761	38 159	14 911	-60.9%	-16.7%
internationaux	100	0	0	29	5	-82.8%	-52.7%
Schengen	100	0	0	29	5	-82.8%	-52.7%
Hors Schengen	0	0	0	0	0	0%	0%
Transit	0	0	0	0	0	0%	0%
Brive Vallée de la Dordogne	66 870	66 394	69 965	93 940	25 253	-73.1%	-21.6%
Passagers locaux	66 717	66 146	69 923	93 916	25 221	-73.1%	-21.6%
nationaux	45 372	46 310	49 935	51 853	16 924	-67.4%	-21.9%
internationaux	21 345	19 836	19 988	42 063	8 297	-80.3%	-21.0%
Schengen	1 997	1 652	1 371	24 986	5 233	-79.1%	27.2%
Hors Schengen	19 348	18 184	18 617	17 077	3 064	-82.1%	-36.9%
Transit	153	248	42	24	32	33.3%	-32.4%
Castres - Mazamet	42 344	46 151	45 047	50 139	17 036	-66.0%	-20.4%
Passagers locaux	41 909	45 665	44 688	49 993	17 036	-65.9%	-20.2%
nationaux	41 909	45 574	44 650	49 922	16 994	-66.0%	-20.2%
internationaux	0	91	38	71	42	-40.8%	///
Schengen	0	91	38	71	42	-40.8%	///
Hors Schengen	0	0	0	0	0	0%	0%
Transit	435	486	359	146	0	///	///

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PAX ET HISTORIQUE DES DESTINATIONS 2015-2021



RODEZ AÉROPORT D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE



DSP LIAISON AÉRIENNE AVEC AMELIA

- ▶ **Contrat d'une durée de 4 ans (20 janvier 2020 au 19 janvier 2024)**
- ▶ **Ligne reconnue d'aménagement du territoire soumise aux obligations de service public (OSP)**
- ▶ **Montant de la compensation financière pour la durée du contrat :
9 621 368 €**

LES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC

- **Programme de vols Rodez-Paris sans escale :**
 - ✓ **Du lundi au vendredi : 3 allers-retours par jour**
 - ✓ **Le samedi : 1 aller-retour**
 - ✓ **Le dimanche : 2 allers-retours**
 - ✓ **Les jours fériés : 1 aller-retour sauf cas particulier en accord avec le Syndicat Mixte**
 - ✓ **Pendant au maximum 8 semaines par an, en particulier de mi- juillet à début septembre, pourront n'être assurés que 2 allers-retours dans la journée**
- **Nombre de vols à l'année : 1 770**
- **Nombre de sièges ouverts : 86 700**
- **Type d'avion : avion pressurisé – 48 sièges minimum**
- **Plafond d'annulation cause compagnie, sans pénalité : 3%**
- **Les horaires doivent permettre en semaines aux passagers d'effectuer un aller-retour dans la journée avec une amplitude de 8 heures et faciliter les correspondances internationales des passagers en correspondance à l'aéroport d'Orly.**

EVALUATION DE LA COMPAGNIE

2020 et 2021

	2020	2021
<u>Nombre de vols réalisés</u>	629 <i>1 770 prévus dans le contrat</i>	808 <i>1 770 prévus dans le contrat</i>
<u>Nombre de passagers</u>	12. 606	22. 325
<u>Taux de remplissage</u>	40,08 %	55,26 %
<u>Fiabilité</u>	99,52 %	99,01 %
<u>Ponctualité</u>	98,41 %	98,64 %

Ligne Rodez-Paris – Évolution du nombre de pax / Évolution du taux de remplissage 2015-2021



Chronologie Compagnies Aériennes

2015
HOP1

Janvier 2016
Eastern Airways

Janvier 2020
Amelia

ANALYSE DE LA CLIENTÈLE SUR LE PARIS-RODEZ

AVEYRON

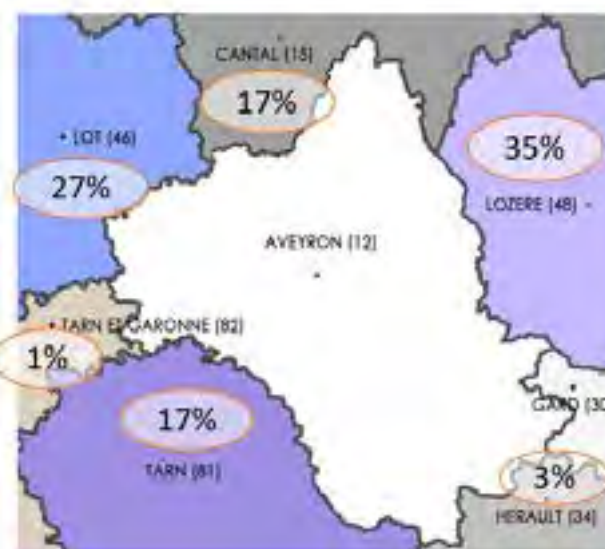
66% du trafic

% PRO	76%
% NON PRO	24%

ILE DE FRANCE

26% du trafic

% PRO	41%
% NON PRO	59%



LIMITROPHES

3% du trafic

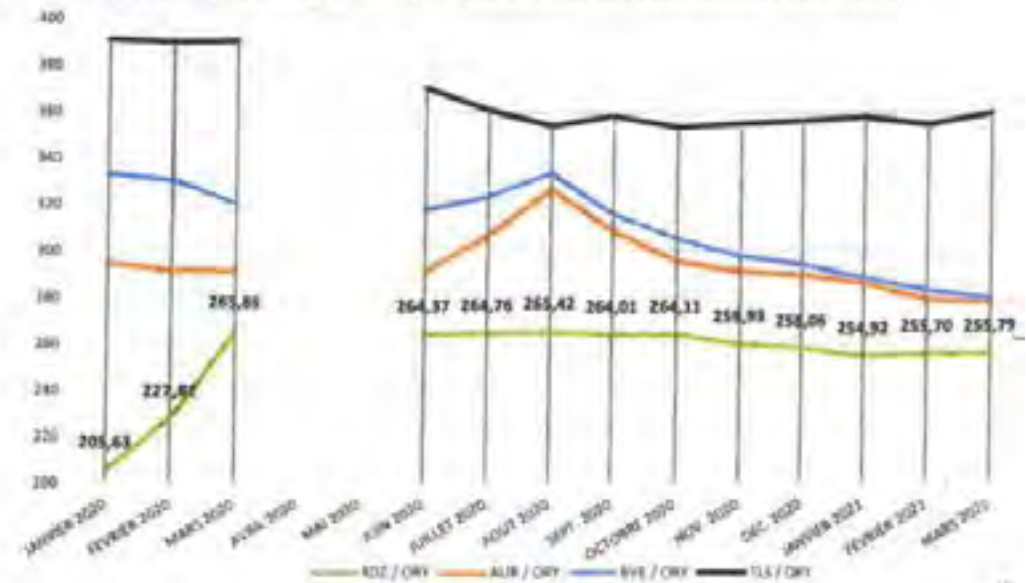
% PRO	81%
% NON PRO	19%

PRIX DU BILLET

Rappel période 10/2017 à 12/2019 (vols opérés par Eastern Airways)

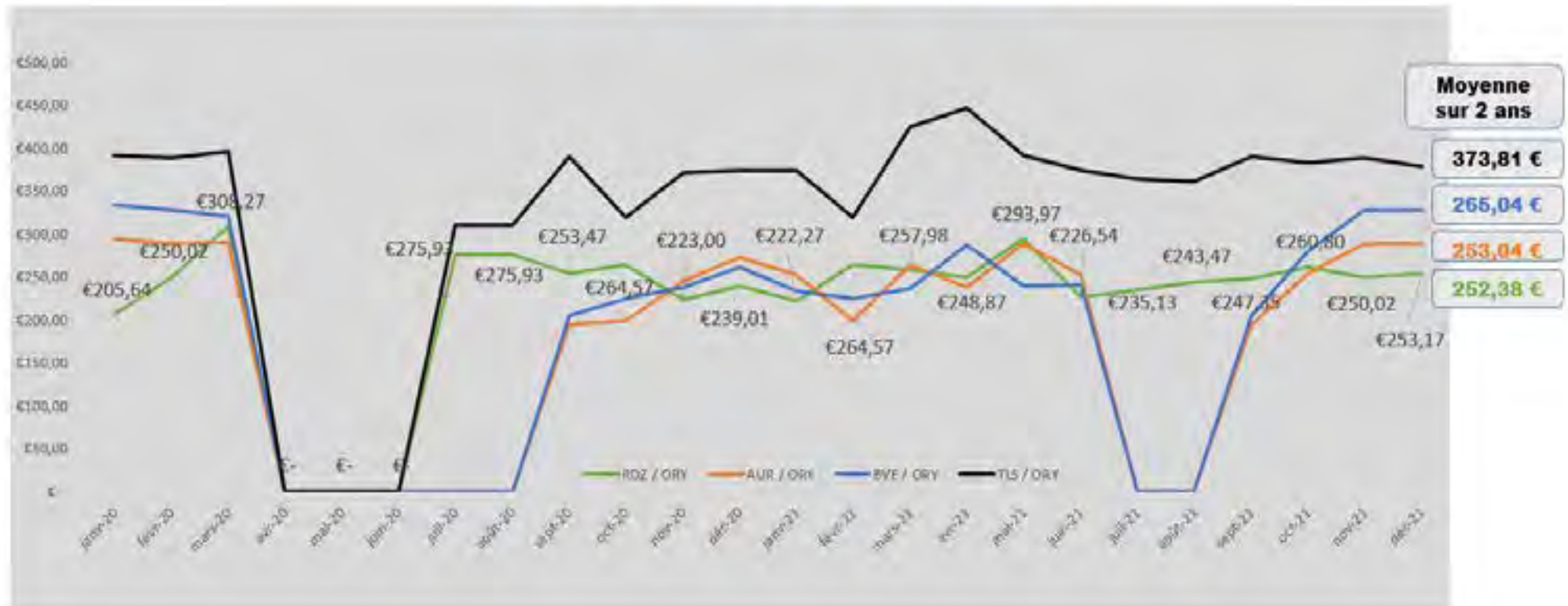


Évolution du prix moyen pondéré de Janvier 2020 à Mars 2021 (vols opérés par Amélia) :

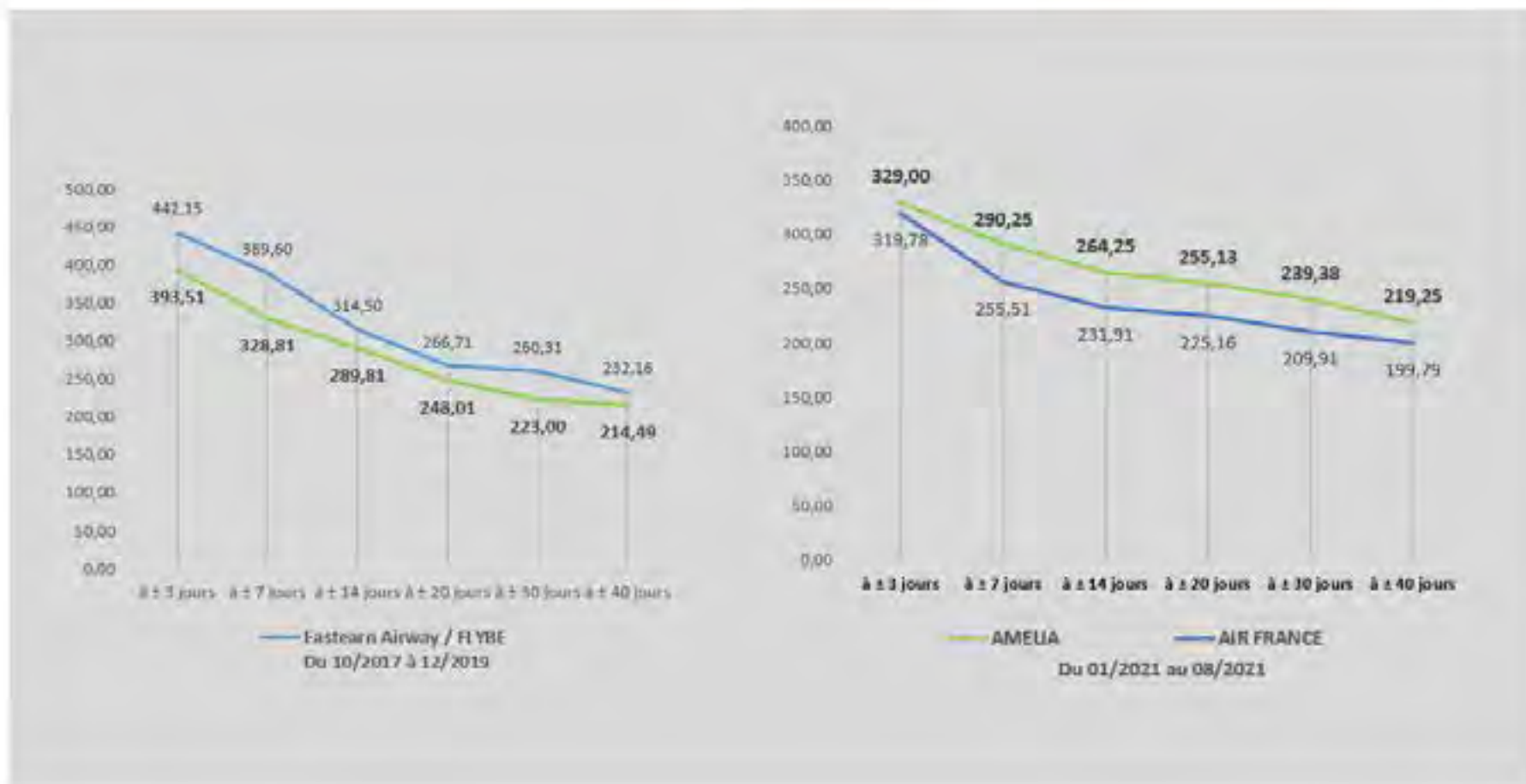


STATISTIQUES

Comparaison du prix moyen TTC A/R journée (en semaine)
selon le préavis de réservation



COMPARAISON DU PRIX MOYEN TTC A/R JOURNÉE (EN SEMAINE) SELON LE PRÉAVIS DE RÉSERVATION



DÉCOMPOSITION BILLET AVION

Détail des taxes sur un A/R (Paris-Rodez + Rodez-Paris, date 24/02, réservation la veille)

Prix total TTC billets A/R : 332,65 €, intégrant 62,65 € de taxes, dont :

- **Rodez-Paris : 29,72 € de taxes (+ prix du billet seul 135 €)**
 - o Dont redevance « IZ » - Air passenger solidarity : 1,13 € (taxe de solidarité)
 - o **Dont « QW » - passenger services charges domestic : 4,83 €**
 - o Dont « FR » - airport tax : 19,56 €
 - o Dont « O4 » - Surplus : 1,50 €
 - o Et dont « UI » - TVA sur ces taxes : 2,70 €

- **Paris-Rodez : 32,93 € de taxes (+ prix du billet seul 135€)**
 - o Dont redevance « IZ » - Air passenger solidarity : 1,13 €
 - o Dont « QW » - passenger services charges domestic : 10,95 €
 - o Dont « FR » - airport tax : 16,36 €
 - o Dont « O4 » - Surplus : 1,50 €
 - o Et dont « UI » - TVA sur ces taxes : 2,99 €

Le montant de ces taxes ne varie pas en fonction du prix du billet.

OFFRE LOW COST

RYANAIR 2022 – EN VENTE DEPUIS LE 15 SEPTEMBRE 2021

CHARLEROI :

- **62 rotations prévues**
- **Du 28 mars au 28 octobre**
- **Lundi 17:00 et vendredi 17:40 au départ de Rodez**

LONDRES:

- **53 rotations prévues**
- **Du 1^{er} juin au octobre**
- **Lundi 17:10 et vendredi 14:40 au départ de Rodez**

DUBLIN:

- **35 rotations prévues**
- **Du 3 juin au 30 septembre**
- **Lundi 13:55 et vendredi 15:45 au départ de Rodez**

En attente des nouveaux contrats AMS (marketing) et SLA (incentive) pour trois ans

SCHÉMA ORGANISATIONNEL ET FINANCIER

LE SYNDICAT MIXTE DE L'AÉROPORT DE RODEZ AVEYRON

➤ Propriétaire de l'infrastructure

➤ Membres – taux de contribution

	<u>Avant 2020</u>	<u>Depuis 2020</u>
▪ Département	75%	70%
▪ Région Occitanie	0%	15%
▪ Rodez Agglomération	12,5%	10%
▪ CCI Aveyron	12,5%	5%

➤ Rôle :

- Décider des orientations stratégiques
- Financer les investissements et les liaisons aériennes

DSP EXPLOITATION AVEC LA SAEML AIR 12

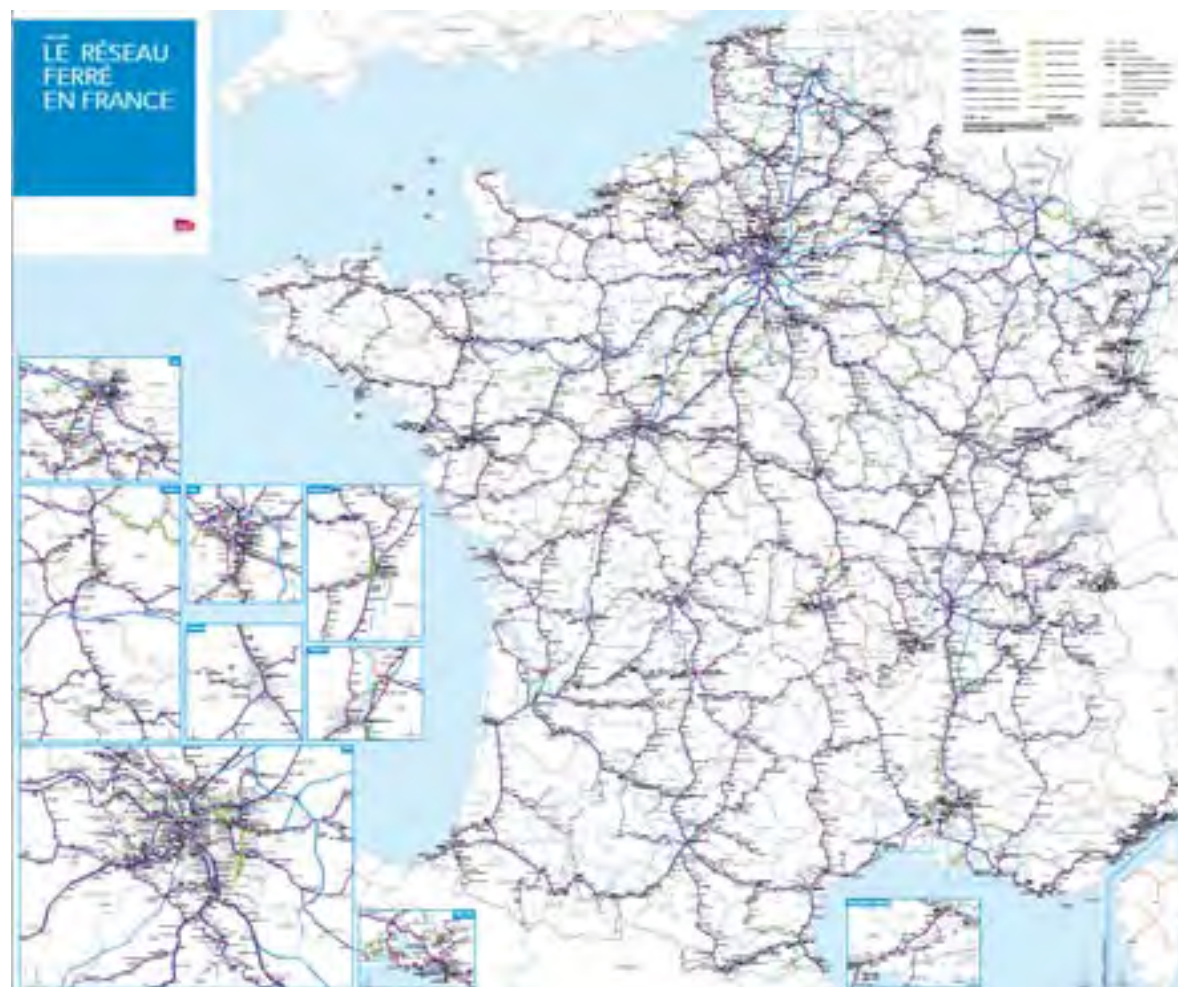
- **Contrat qui confie l'exploitation et le développement à la SAEML AIR 12 jusqu'au 30 juin 2024**
- **Subvention versée par le Syndicat Mixte pour assurer l'équilibre financier de l'exploitation**
- **Financement du Syndicat mixte pour la promotion du territoire (facturé par Ryanair à la SAEML Air 12)**



OUVERTURE FERROVIAIRE

1^{ÈRE} PARTIE

DESSERTE FERROVIAIRE DE L'AVEYRON



1.1 LE RÉSEAU FERROVIAIRE





4 lignes en service concernant l'Aveyron

- ① Rodez – Albi – Toulouse
- ② Rodez – Capdenac – Brive
- ③ Capdenac – Villefranche-de-Rouergue – Toulouse
- ④ Béziers – Millau – Neussargues

→ Une cinquième ligne Rodez – Séverac d'Aveyron complétait ce maillage jusqu'en décembre 2017. Son trafic est présentement suspendu.

1.2 LES INFRASTRUCTURES



Les points positifs :

- Les trois premières lignes citées ont fait l'objet d'une large modernisation (renouvellement complet des installations fixes) dans le cadre du Plan rail initié entre 2007 et 2013 par l'ancienne Région Midi-Pyrénées. L'infrastructure peut y être considérée comme de qualité (traverses béton et rails soudés grande longueur).
De plus, le doublement de la voie entre Toulouse et Saint-Sulpice (section de ligne considérée jusqu'alors comme la voie unique la plus chargée de France) a permis d'améliorer sensiblement le potentiel de circulation.
- La région Occitanie a annoncé la volonté d'engager des travaux sur la ligne Rodez-Séverac d'Aveyron avec une réouverture envisagée en 2025 / 2026 sur la base de 4 Aller – retour quotidiens Rodez – Séverac – Millau.
- La Région Occitanie marque une volonté d'investissement sur la ligne des Causses (Béziers – Neussargues).
Il conviendra d'apprécier sa traduction sur le prochain Contrat de plan Etat – Région ainsi que la mobilisation de la région Auvergne-Rhône Alpes.
Cette ligne, avec celle, parallèle des Cévennes (Clermont – Nîmes) constituent un exceptionnel témoignage du patrimoine ferroviaire (génie civil) et un remarquable atout touristique à l'échelle nationale.

Les points négatifs :

- La ligne Rodez – Séverac d'Aveyron n'a pas été intégrée au plan rail Midi-Pyrénées, son obsolescence a entraîné une suspension des circulations.
- La ligne Rodez-Brive se distingue par une contrainte particulière, pénalisante en termes de circulation et de temps de parcours : les installations anciennes de la gare de Saint-Denis-Prés-Martel qui imposent un arrêt systématique.
- La ligne des Causses n'a jamais bénéficié d'un plan global de modernisation. Les deux anciennes régions Auvergne et Languedoc Roussillon dont elle dépendait n'ont, en son temps, pas lancé de plan Rail comme en Midi-Pyrénées. L'état dégradé de certaines sections impose des ralentissements multiples et contraint l'exploitation.

1.3 LE MATÉRIEL VOYAGEUR



Les points positifs :

- La totalité du parc autorail a été modernisée. L'ensemble des services TER sont assurés par des engins X73500 / AGC Bombardier et Alstom
- La région Occitanie s'est engagée dans une démarche expérimentale au plan national visant l'introduction d'engins TER à motorisation hydrogène. Cette démarche anticipatrice et environnementale devrait trouver sa traduction opérationnelle à moyen terme sur les lignes non électrifiées.
- L'Etat a lancé un programme spécifique de rénovation d'une trentaine de voitures corail couchettes. Ce matériel devrait être progressivement envoyé sur le train de nuit Paris – Rodez à partir de 2023.
- De même des engins de traction diesel – électrique de dernière génération remplacent désormais les machines des années 70 arrivées à leur limite de circulation.

Point négatif :

- L'obsolescence des voitures qui composent le train de nuit Rodez-Capdenac-Paris s'avère un vrai handicap commercial.

1.4 LE FLUX VOYAGEURS



Les flux de voyageurs par gare

Entre d'une part les effets de la crise sanitaire qui se sont traduits sur 2020 / 2021 par une diminution des voyages et parfois même par une réduction de l'offre, et d'autre part l'impact de mouvements sociaux prolongés, le tableau des flux fait apparaître ces dernières années des variations de fréquentations. Il n'en reste pas moins, que ce tableau témoigne du poids des quatre gares les plus fréquentées entre 2015 et 2020 :

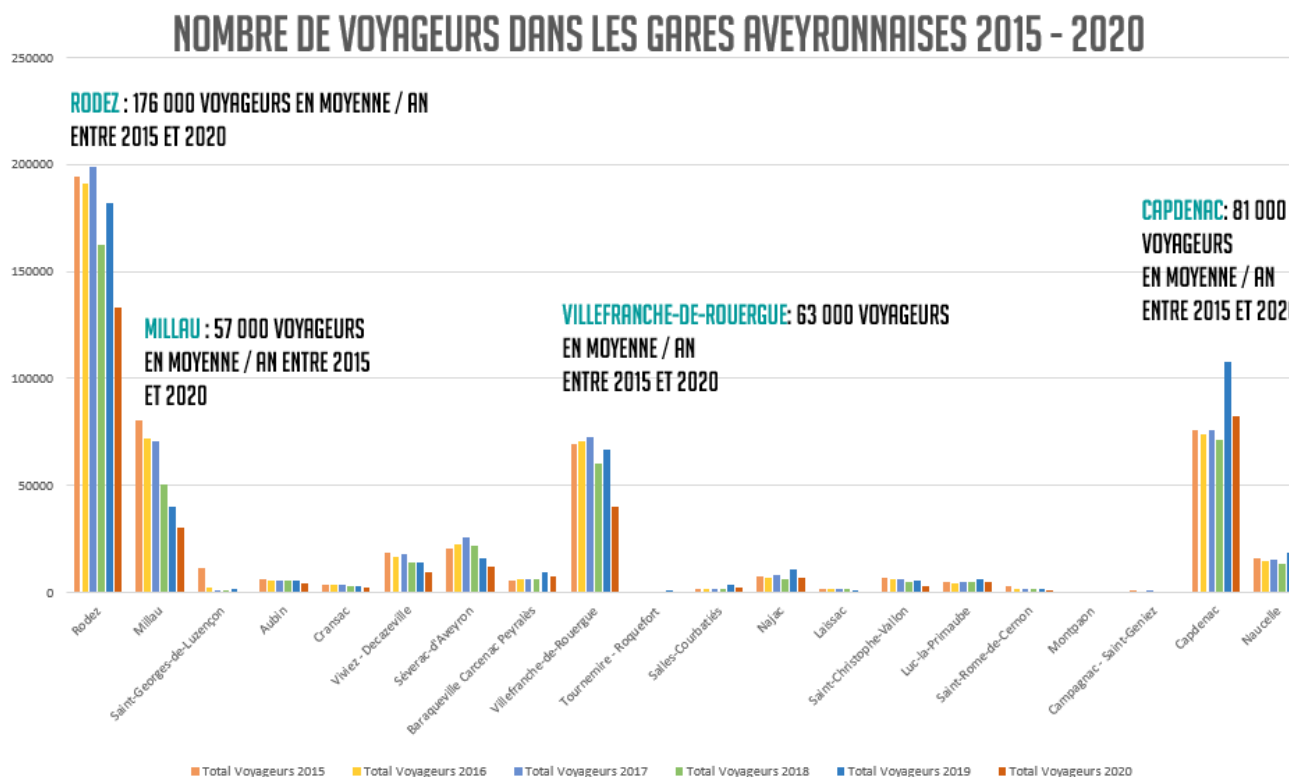
-Rodez : 176 000 voyageurs en moyenne / an

-Capdenac : 81 000 voyageurs en moyenne / an

-Villefranche-de-Rouergue : 63 000 voyageurs en moyenne / an

-Millau : 57 000 voyageurs en moyenne / an

La réalité d'un flux relativement conséquent souligne l'importance sociale et économique d'une mobilité ferroviaire.



1.5 L'OFFRE COMMERCIALE



Le nombre de liaisons

Les points positifs

Sur une majorité des lignes desservant l'Aveyron, on peut observer un accroissement global des liaisons au cours des dernières décennies.

Rodez > Toulouse

- 3 Allers-retours en 1975
- 5 allers-retours en 1987
- 9 allers-retours en 2022

Rodez > Brive

- 5 Allers – retours en 1975
- 6 Allers – retours en 1987
- 7 Allers – retours en 2022

Capdenac > Toulouse

- 4 Allers-retours en 1975
- 6 Allers-retours en 1987
- 6 Allers-retours en 2022

Les points négatifs :

La ligne Millau > Béziers est marquée par une baisse sensible de l'offre

- 6 allers-retours en 1971
- 6 allers-retours en 1986
- 3 allers-retours en 2022

De même une seule rotation Aller –retour Béziers – Millau – Neussargues demeure aujourd'hui (avec prolongement sur Clermont-Ferrand)

Disparition de toute relation directe (train et/ou car) sur :

- Rodez > Millau > Montpellier
- Et Millau > Rodez > Toulouse

Existante dans un passé relativement récent

1.6 LES TEMPS DE TRAJET



TEMPS DE TRAJET	MILLAU	RODEZ	VILLEFRANCHE-DE-ROUERGUE
TOULOUSE	3H30 PAS DE RELATION DIRECTE	2H09 TER DIRECT	1H38 TER DIRECT
MONTPELLIER	1H30 TRAIN LA MOSSON 2H05 GARE ST VICH	4H34 PAS DE RELATION DIRECTE 3H	4H48 PAS DE RELATION DIRECTE

Montpellier > Rodez

Aucun service direct
Plusieurs liaisons possibles train / train.
Correspondance à Toulouse.
Temps de trajet le plus court = 4h34
Plusieurs liaisons possibles car / car
Correspondance à Millau.
Temps de trajet le plus court : 3h dans le sens Montpellier > Rodez
3 h 15 > dans le sens Rodez Montpellier

Villefranche-de-Rouergue > Montpellier

Aucun service direct
Des solutions possibles avec correspondance à Toulouse
Temps de trajet le plus court = 4h48

Montpellier > Millau

10 Allers-retours en car
6 rapides avec 1 seul arrêt intermédiaire pour un temps de trajet de 1h30 (station Tram La Mosson) dont 3 services rapides rejoignent la gare de Montpellier Saint Roch
Temps de trajet au total = 2h05

Toulouse Millau :

4 Allers-retour possibles
Soit Train / Train avec une correspondance à Béziers
Soit Car / Train avec une correspondance à Rodez
Temps de trajet le + court = 3h30

Toulouse > Rodez

17 trajets quotidiens (9 Rodez > Toulouse, 8 Toulouse > Rodez)
Durée du trajet le plus court = 2h09 (il était de 2h03 en 1987)
10 à 12 arrêts intermédiaires pour tous les trains

Toulouse > Villefranche-de-Rouergue

12 trajets quotidiens
Durée du trajet le plus court = 1h38
7 à 8 arrêts intermédiaires pour tous les trains

TEMPS DE TRAJET	MILLAU	RODEZ	VILLEFRANCHE-DE-ROUERGUE
PARIS	6H01  	7H08  	6H32 
MONTAUBAN	X	3H  	1H44 

Millau > Paris

Plusieurs solutions.

Correspondance à Béziers (Train / Train) à Montpellier Saint Roch (Car / Train) et Clermont-Ferrand (train / Train)

Le trajet plus court Millau > Paris = 6h01

Le trajet le plus court Paris > Millau = 6h21

Rodez > Paris

10 trajets jour dans chaque sens

1 direct : le train de nuit

Les autres avec correspondance soit à Brive soit à Toulouse

Meilleur de temps de trajet = 7h08 (il était de 6h15 en 1965)

Villefranche-de-Rouergue > Paris

7 trajets par jour dans chaque sens

Pas de train direct

Services en correspondance soit à Toulouse, soit à Capdenac et/ou Brive

Meilleur temps de trajet = 6h32

Millau > Montauban

Aucune relation directe

Desserte train possible mais très longue avec correspondance Béziers et Toulouse

Rodez > Montauban

Aucune relation directe, desserte train possible en correspondance à Toulouse.

Desserte car possible en correspondance à Villefranche de Rouergue

Temps de trajet le + court = 3h

Villefranche-de-Rouergue > Montauban

4 relations directes Villefranche-de-Rouergue > Montauban

Meilleur temps = 1h45

6 relations directes Montauban > Villefranche-de-Rouergue

Meilleur temps = 1h44

(15 à 20 points d'arrêts intermédiaires)

Aucune relation calée sur les circulations TGV (Montauban > Paris = 3h52)

TEMPS DE TRAJET	MILLAU	RODEZ	VILLEFRANCHE-DE-ROUERGUE
BÉZIERS	1H52 	3H47 	3H43 
CLERMONT-FERRAND	4H24  	6H 	4H50 

Millau > Clermont-Ferrand

2 trajets Millau > Clermont-Ferrand
 Par train directe 4h31
 Ou train + car 4h24
 1 trajet Clermont > Millau
 Train direct = 4h32

Rodez > Clermont-Ferrand

Aucun service direct train ou car
 Liaison uniquement avec correspondance.
 Durée du trajet le plus court = 6h

Villefranche-de-Rouergue > Clermont-Ferrand

Aucun service direct train ou car
 Liaison uniquement avec plusieurs correspondances
 Durée de trajet le plus court 4h50

Millau > Béziers

3 Allers / retours directs
 Temps de trajet 1h52
 10 arrêts intermédiaires

Rodez > Béziers

Aucun service direct train ou car
 Solution possible via Toulouse avec correspondance
 5 à 6 solutions possibles, temps de trajet le plus court = 3h47

Villefranche-de-Rouergue > Béziers

Aucun service direct train ou car
 5 à 6 solutions possibles via Toulouse avec correspondance.
 Temps de trajet le plus court = 3h43



2ÈME PARTIE

CONSTATS OBJECTIFS ET COMPARATIFS DE LA SITUATION DE L'AVEYRON



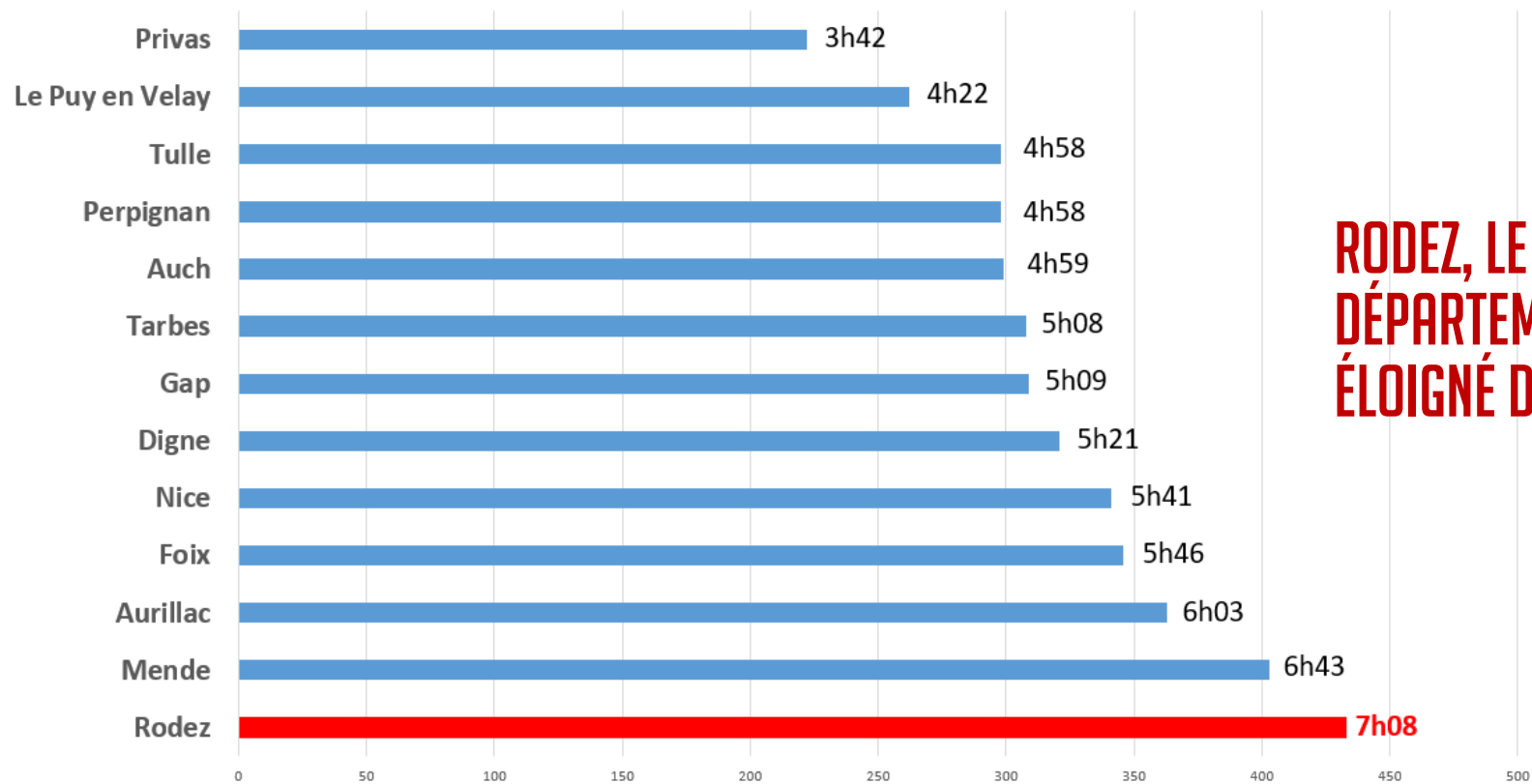
**60 % DE LA POPULATION NATIONALE À
+ DE 4H DE PARIS SE SITUE EN OCCITANIE,**

**100% DE L'AVEYRON EST À
+ DE 6H DE PARIS**

Pour prendre la pleine mesure de cette situation, il convient d'observer le positionnement de Rodez, Millau, Villefranche de Rouergue sur la carte de France 2022 redessinée par la grande vitesse (carte isochrone).
Le constat est aussi édifiant qu'implacable.

Pour reprendre la formulation « choc » mise en avant par la région Occitanie : 60 % de la population nationale à + de 4 heures de Paris se situe en Occitanie, on peut monter d'un cran en ajoutant que 100 % de la population de l'Aveyron se situe, quant à elle, à plus de 6 h de train de Paris,

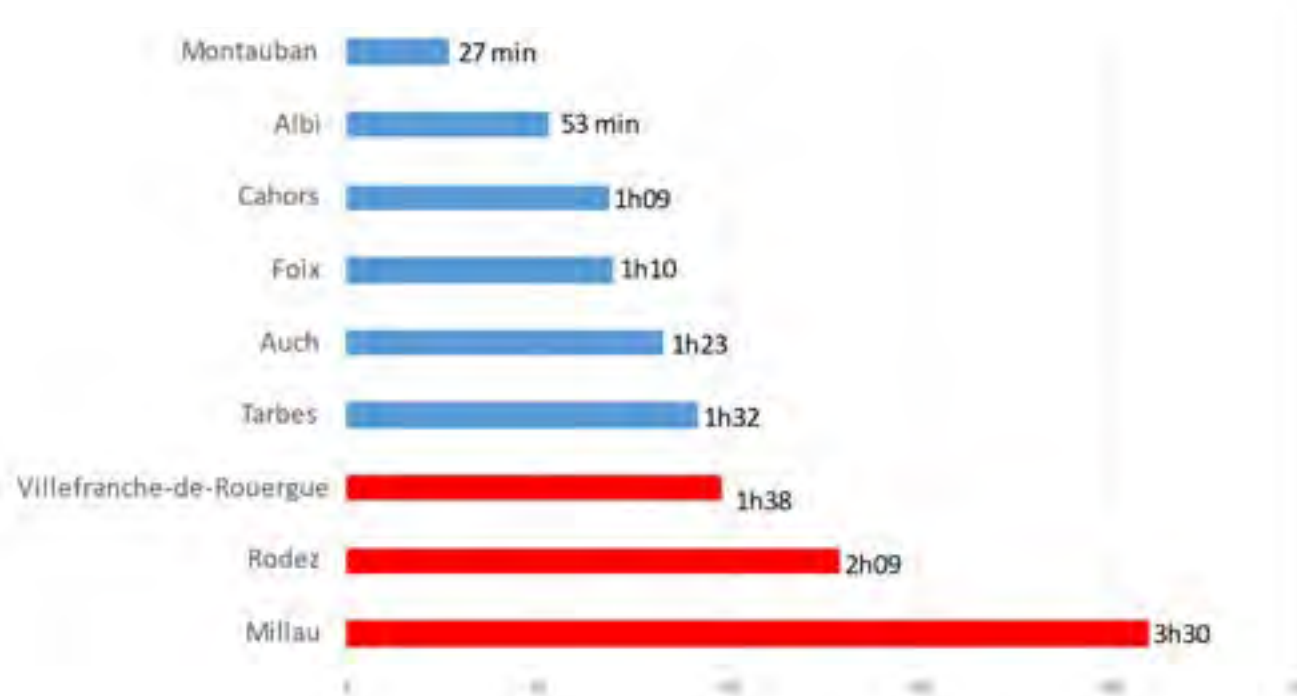
Trajet de et vers Paris



RODEZ, LE CHEF-LIEU DE DÉPARTEMENT LE PLUS ÉLOIGNÉ DE PARIS.

Le temps de trajet de et vers Paris est la référence. Celle par laquelle se mesure le degré d'accessibilité et le niveau d'éloignement. En France, des villes chefs-lieux de département, Rodez a le triste privilège d'être le plus éloigné de la capitale, avec un temps de trajet de 7h08. L'agglomération ruthénoise se situe ainsi à la pointe ultime ; le tableau comparatif ci-dessus témoigne de cette réalité 2022.

ACCESSIBILITÉ À TOULOUSE : UN CONSTAT DÉFAVORABLE



Un constat défavorable similaire se retrouve globalement pour les relations entre la métropole régionale de Toulouse : Parmi les chefs-lieux des départements qui forment l'ancienne région Midi-Pyrénées, Rodez est celui qui, en temps de trajet ferroviaire, se trouve le plus éloigné, 2h09 (Auch 1h23; Cahors 1h09; Foix 1h10; Tarbes 1h32 ; Albi et Montauban par leur proximité sont à en deçà des 60 min)

De même, Millau s'avère la sous-Préfecture de l'ancienne région Midi Pyrénées la moins bien desservie par rapport à Toulouse. Villefranche de Rouergue, par contre, bénéficie d'une accessibilité plus favorable.



- A l'exclusion, des services rapides judicieusement alternés avec des services de proximité existants entre Millau et Montpellier La Mosson, l'offre TER train et car concernant l'Aveyron est constituée uniquement de relations reposant systématiquement sur une trame de desserte multipliant les arrêts intermédiaires. Ce constat est la cause principale des temps de trajets longs. Alors que l'infrastructure a été modernisée dans le cadre du plan rail.
- L'absence de relations TER car direct et rapide entre Rodez-Montpellier, Villefranche et Montauban, L'Aveyron et Clermont-Ferrand achève de caractériser la difficile accessibilité du département
- Le manque chronique d'attractivité de l'offre entraîne le comportement de nombreux usagers qui vont directement chercher leur TGV à Montpellier, Toulouse, Montauban, voire même Clermont –Ferrand pour l'extrême nord de l'Aveyron.



Centre Presse – 5 avril 2021

Le Monde – 18 janvier 2022

La présence maintenue d'un train de nuit Paris-Capdenac-Rodez s'avère par contre un atout comparatif. Avec le Paris-Briançon, il était jusqu'à la fin 2021 la seule relation nocturne demeurant en France et ce en raison du constat public d'extrême éloignement et d'absence d'offre concurrentielle.

La volonté de relance des trains de nuit exprimée récemment (Paris-Nice et Paris-Tarbes), ne peut que conforter la liaison desservant l'Aveyron. La perspective annoncée récemment de création d'un Paris Aurillac à compter de 2023 s'avère être également intéressante, puisque les rames Rodez et Aurillac seront communes entre Brive et Paris.



Malheureusement, le train de nuit Paris-Rodez souffre actuellement de 4 handicaps :

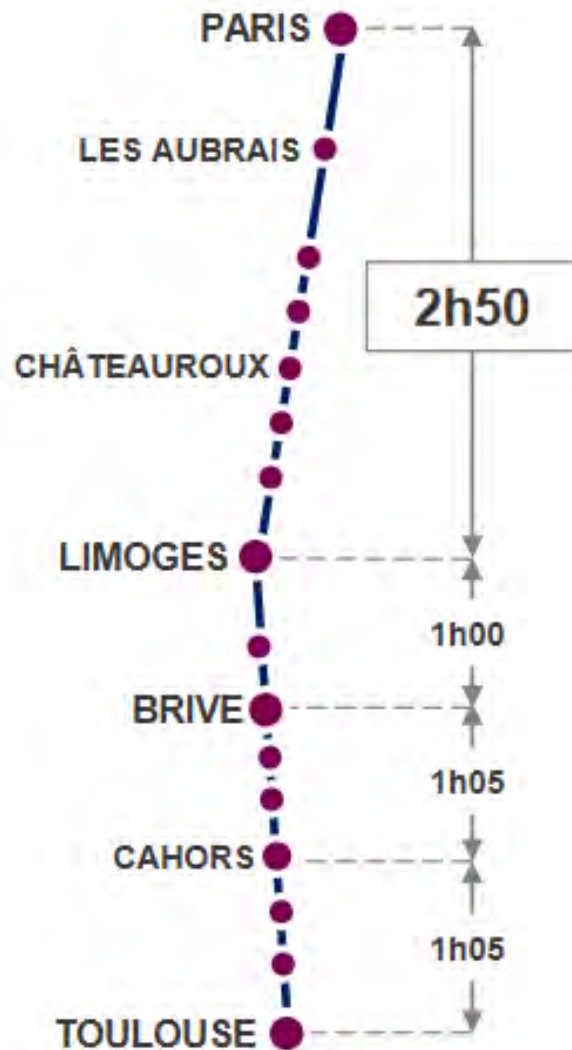
- Des horaires dégradés en semaine en raison de travaux lourds engagés jusqu'en 2025 sur la ligne Paris Limoges Toulouse (POLT)
- Une multiplication des arrêts intermédiaires (10) entre Brive et Rodez ; exploitation commerciale qui transforme ainsi l'intercités de nuit en relation TER jour. Cette réalité confine même à la caricature avec 3 arrêts en 8 kms (viviez-Cransac-Aubin) qui pour un intercités est une singularité nationale.
- Un matériel corail désuet
- Une fiabilité de circulation incertaine, pénalisante pour les usagers

L'absence d'une instance de suivi et de dialogue entre la région Occitanie, compétente en la matière de transports quotidiens, et le Département de l'Aveyron, sur l'ensemble des questions de mobilités externes et internes ne doit-elle pas être considérée comme un élément préjudiciable ?



3^{ÈME} PARTIE

QUELLE PLACE POUR L'AVEYRON DANS
L'ENVIRONNEMENT FERROVIAIRE MODIFIÉ DE 2030 ?



1.

1. La ligne Paris – Orléans – Limoges – Toulouse (POLT) fait l’objet d’un vaste programme de régénération avec renouvellement des voies, dont l’achèvement est prévu en 2025

Brive sera alors placé à 3h50 de Paris (retrouvant ainsi ses capacités en vigueur ... en 1970)



2. Le projet LGV Montpellier – Perpignan avec une première phase Montpellier – Béziers à travers la réalisation d’une ligne nouvelle de 52km dont la mise en service est prévue en 2030 – 2032
 Le gain de temps sera de 18 minutes, plaçant Béziers à moins de 3h50 de Paris.
 Le protocole financier a été signé entre l’ensemble des partenaires.

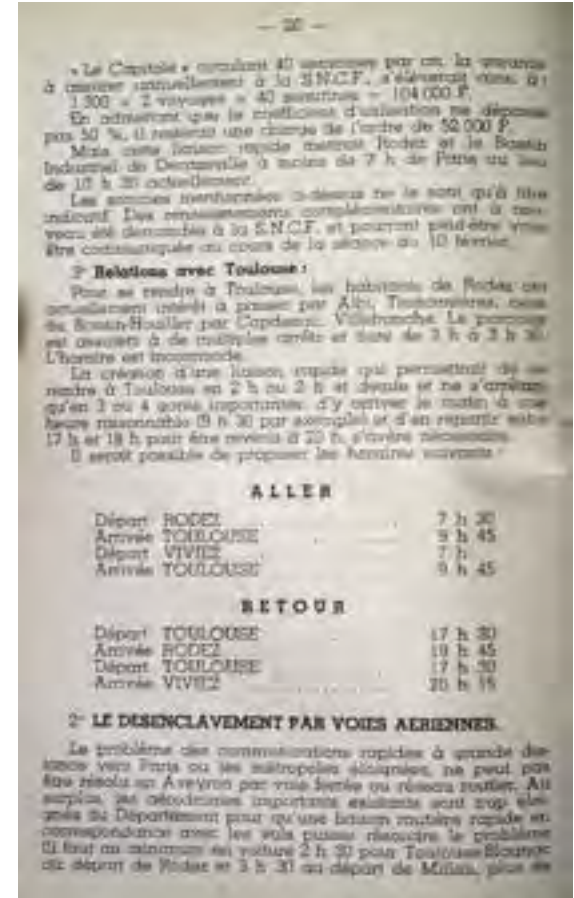


3. Le projet LGV Bordeaux – Toulouse paraît définitivement engagé. Le bouclage du financement est intervenu en 2022. A l'échelle des collectivités de l'ancienne région Midi-Pyrénées, y participent la Région, les Départements de la Haute Garonne, du Gers, du Lot des Hautes-Pyrénées, du Tarn et du Tarn et Garonne ainsi que différentes agglomérations pour un montant de 3 milliards d'euros.

La création d'une société de financement (Etablissement Public Local) interviendra d'ici avril 2022, les travaux pourraient être lancés en 2024 / 2025.

Une mise en service est envisagée pour 2030 / 2032.

Le gain par rapport à 2022 sera d'1h pour les meilleurs temps de trajet : Toulouse > Paris s'effectuerait donc en 3h10 et Montauban Paris en 2h50



- Au regard de cette nouvelle donne, comment se situera la desserte ferroviaire de l'Aveyron ?
- Déjà particulièrement défavorisé par rapport à l'environnement de desserte existant en 2022, le département risque-t-il d'être définitivement secondarisé ?
- Face à cet enjeu majeur de mobilité et d'attractivité, le départ doit-il ou non, sous quelle forme et à quelles conditions retrouver 55 ans après, l'esprit de la volonté qu'il avait en 1965 ? Les décisions prises alors procédaient d'un constat d'accessibilité ferroviaire singulièrement médiocre. L'histoire pourrait-elle se renouveler ?



OUVERTURE ROUTIÈRE



- 1. L'ÉVOLUTION DU TRAFIC SUR LA DÉCADE 2010 – 2019**
- 2. LES ENJEUX DE L'AMÉNAGEMENT DE LA LIAISON RODEZ – A 75 À 2X2 VOIES**
- 3. RAPPEL DE L'AMÉNAGEMENT DE LA SECTION TANUS – RODEZ**
- 4. AMÉNAGEMENT DE LA SECTION RODEZ – A75**
- 5. DOUBLEMENT DE LA ROCADE DE RODEZ À 2X2 VOIES**



1ÈME PARTIE

L'ÉVOLUTION DU TRAFIC SUR LA DÉCADE
2010 - 2019



Evolution 2010 à 2019 du trafic routier sur les principaux axes dans le département de l'Aveyron



LES ENJEUX DE L'AMÉNAGEMENT
DE LA LIAISON RODEZ – A 75
À 2X2 VOIES

2^{ÈME} PARTIE



- **ASSURER UN MAILLAGE AUTOROUTIER À 2X2 VOIES**
- **AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES USAGERS**
- **ANTICIPER L'AUGMENTATION DES TRAFICS**
- **AMÉLIORER LES TEMPS DE PARCOURS SUR L'ITINÉRAIRE ET SUR LE RÉSEAU DÉPARTEMENTAL**
- **APPORTER UN GAIN SOCIO-ÉCONOMIQUE**

ASSURER UN MAILLAGE AUTOROUTIER À 2X2 VOIES



AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES USAGERS



La mise à 2x2 voies de la RN88 permettrait « d'économiser de très nombreuses vies humaines.

ANTICIPER L'AUGMENTATION DES TRAFICS

-6%

ÉVOLUTION MOYENNE DU TRAFIC 2007-2017 SUR LE RÉSEAU
ROUTIER NATIONAL BIDIRECTIONNEL

+7%

ÉVOLUTION DU TRAFIC 2007-2017 SUR LA RN88,
SECTION RODEZ - A75

SOIT UNE DIFFÉRENCE DE **1 100 VÉHICULES EN 10 ANS**

AMÉLIORER LES TEMPS DE PARCOURS

RODEZ - A75
(AUJOURD'HUI)

45 MN

RODEZ - A75
(À 2 VOIES, TRACÉ DUP)

35 MN

(MOYENNE 70KM/H)

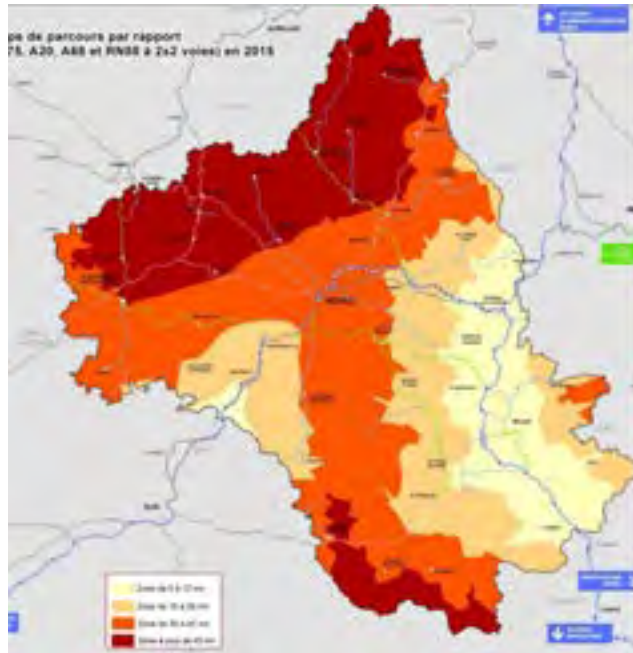
RODEZ - A75
(À 2X2 VOIES)

23 MN

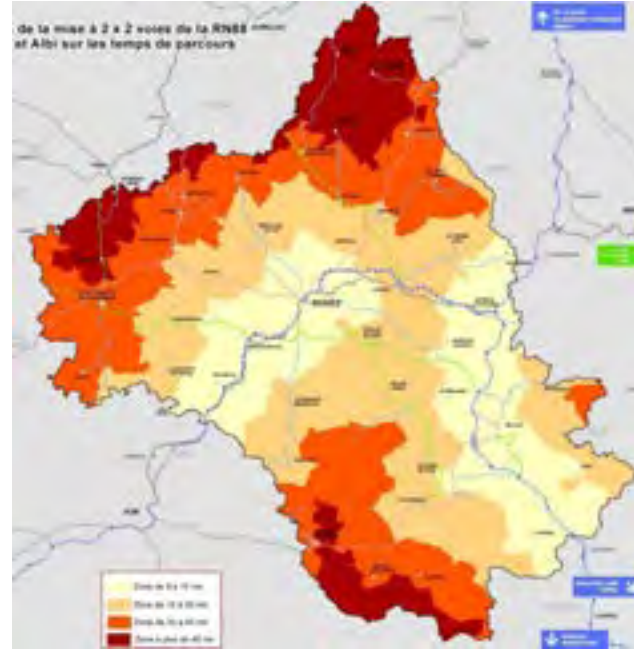
(MOYENNE 110KM/H)

L'AMÉNAGEMENT DE LA RN 88 À 2X2 VOIES ENTRE RODEZ ET TOULOUSE
A PERMIS UN GAIN DE TEMPS DE PARCOURS DE 40 MINUTES.

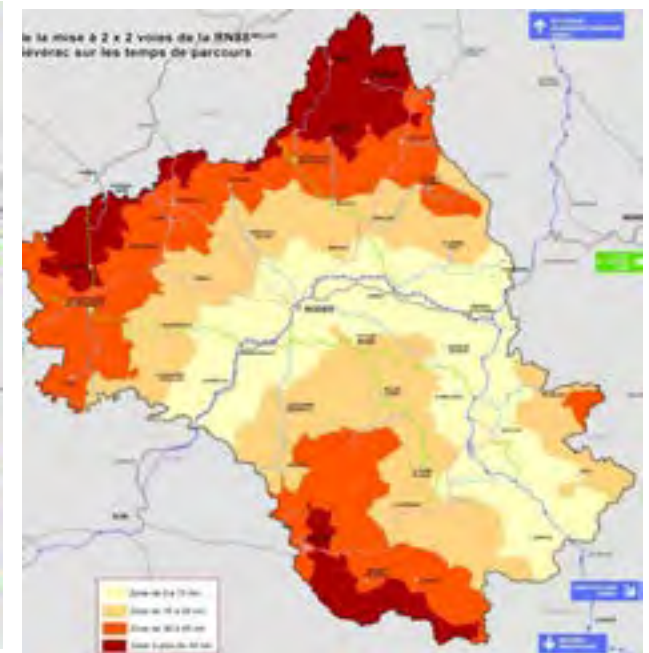
INCIDENCE SUR LES TEMPS DE PARCOURS



EN 2010



EN 2022



RN88 ACHÉVÉE

APPORTER UN GAIN SOCIO-ÉCONOMIQUE

MAILLAGE AUTOROUTIER A75 – A20 POUR LA RÉGION OCCITANIE

L'ÉTUDE PRÉALABLE RÉALISÉE PAR LA DIRECTION GÉNÉRALE DES ROUTES DU MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ÉVALUE LE GAIN SOCIO-ÉCONOMIQUE ANNUEL AVEC LA RN88 RÉALISÉE EN TOTALITÉ EN 2X2 VOIES À 54 M€.

**GAIN SOCIO-ÉCONOMIQUE ANNUEL
AVEC LA 2X2 VOIES RÉALISÉE EN TOTALITÉ:**

54M€ (VALEUR 2008)

SOURCE : ÉVALUATION PRÉALABLE: DIRECTION GÉNÉRALE DES ROUTES DU MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT

3^{ÈME} PARTIE

RAPPEL DE L'AMÉNAGEMENT DE
LA SECTION TANUS - RODEZ





RN 88 TANUS - RODEZ

Plan Général

Section Croix-de-Mille - Rodez (PDM) Longueur aménagée : 35,6 km

La Baraque St-Jean / La Mothe
13,7 km
Mise en service : Juillet 2015

95 M€
Financement :
Etat : 51.154 M€
Région : 21.923 M€
Département de l'Aveyron : 21.923 M€

Contournement de Baraqueville Section Marengo - La Mothe 5,8 km Mise en service prévue : 2022	Contournement de Baraqueville Section Les Molinières - Marengo 8,5 km Mise en service : octobre 2019
135 M€ Financement : Etat : 72.694 M€ Région : 31.153 M€ Département de l'Aveyron : 31.153 M€	



* Coût : source Etat décembre 2006 et octobre 2009



SECTION TANUS – RODEZ RAPPEL COÛT ET FINANCEMENT DES TRAVAUX

SECTION	COÛT	CALENDRIER DE RÉALISATION DES TRAVAUX		FINANCEMENT		
		<i>DÉBUT TRAVAUX</i>	<i>MISE EN SERVICE</i>	<i>ETAT</i> 53,84%	<i>RÉGION</i> 23,08%	<i>DÉPARTEMENT</i> 23,08%
SAINT JEAN-LA MOTHE	95 M€	2010	2015	51,154 M€	21,923 M€	21,923 M€
DÉVIATION DE BARAQUEVILLE	135 M€	2014	2022	72,694 M€	31,153 M€	31,153 M€
TOTAL	230 M€			123,848 M€	53,076 M€	53,076 M€



4^{ÈME} PARTIE

**AMÉNAGEMENT DE
LA SECTION RODEZ – A75**

HISTORIQUE DES PROCÉDURES

- 1994-1996 : RECHERCHE TRACÉ**
- 20 NOVEMBRE 1997 : D.U.P. ET ÉTUDE D'IMPACT**
- 2003-2005 : ETUDE DE PROJET**
- 2006-2007 : AMÉNAGEMENTS FONCIERS ET ACQUISITIONS FONCIÈRES**

1^{ÈRE} PHASE : RODEZ-CAUSSE COMTAL

- TRANSFERT MAÎTRISE D'OUVRAGE : 3 OCTOBRE 2011
- ETUDE DE PROJET : 2012-2013
- EXPROPRIATIONS (ETAT) : 2012-2014
- VALIDATION TRACÉ ETAT : 2013-2015
- PROCÉDURES ENVIRONNEMENTALES 2013-2014
- TRAVAUX : 2016 -2021

FINANCEMENT :

COÛT : 33,3 M€

ETAT (*SOUTIEN À L'INVESTISSEMENT*) 0,8 M€

RÉGION (*RRIR*) 3,3 M€

DÉPARTEMENT 29,2 M€





EME
2 PHASE : PLUSIEURS HYPOTHÈSES À L'ÉTUDE

- TRAVAUX SOUS MAITRISE D'OUVRAGE ETAT FINANCÉS PAR CONTRAT DE PLAN
- TRAVAUX SOUS MAITRISE D'OUVRAGE DÉPARTEMENT AVEC FINANCEMENT ETAT / RÉGION / DÉPARTEMENT
- APPLICATION DU PROJET DE LOI 3DS DONT LES MODALITÉS RESTENT À DÉFINIR.

HYPOTHÈSE D'UN FINANCEMENT 50% ETAT – 25% RÉGION – 25% DÉPARTEMENT

SECTION	COÛT DES TRAVAUX	ETAT 50 %	RÉGION OCCITANIE 25 %	DÉPARTEMENT 25 %
DOUBLEMENT RODEZ – CAUSSE COMTAL	24 M€	12 M€	6 M€	6 M€
CAUSSE COMTAL – LAISSAC	120 M€	60 M€	30 M€	30 M€
LAISSAC – RECOULES	104 M€	52 M€	26 M€	26 M€
RECOULES – SÉVERAC	44 M€	22 M€	11 M€	11 M€
TOTAL	292 M€	146 M€	73 M€	73 M€

An aerial photograph of a multi-lane highway with traffic. A teal-colored text box is overlaid on the upper left portion of the image. The highway has a central median and is flanked by greenery and a railway track on the left. The sky is blue with light clouds.

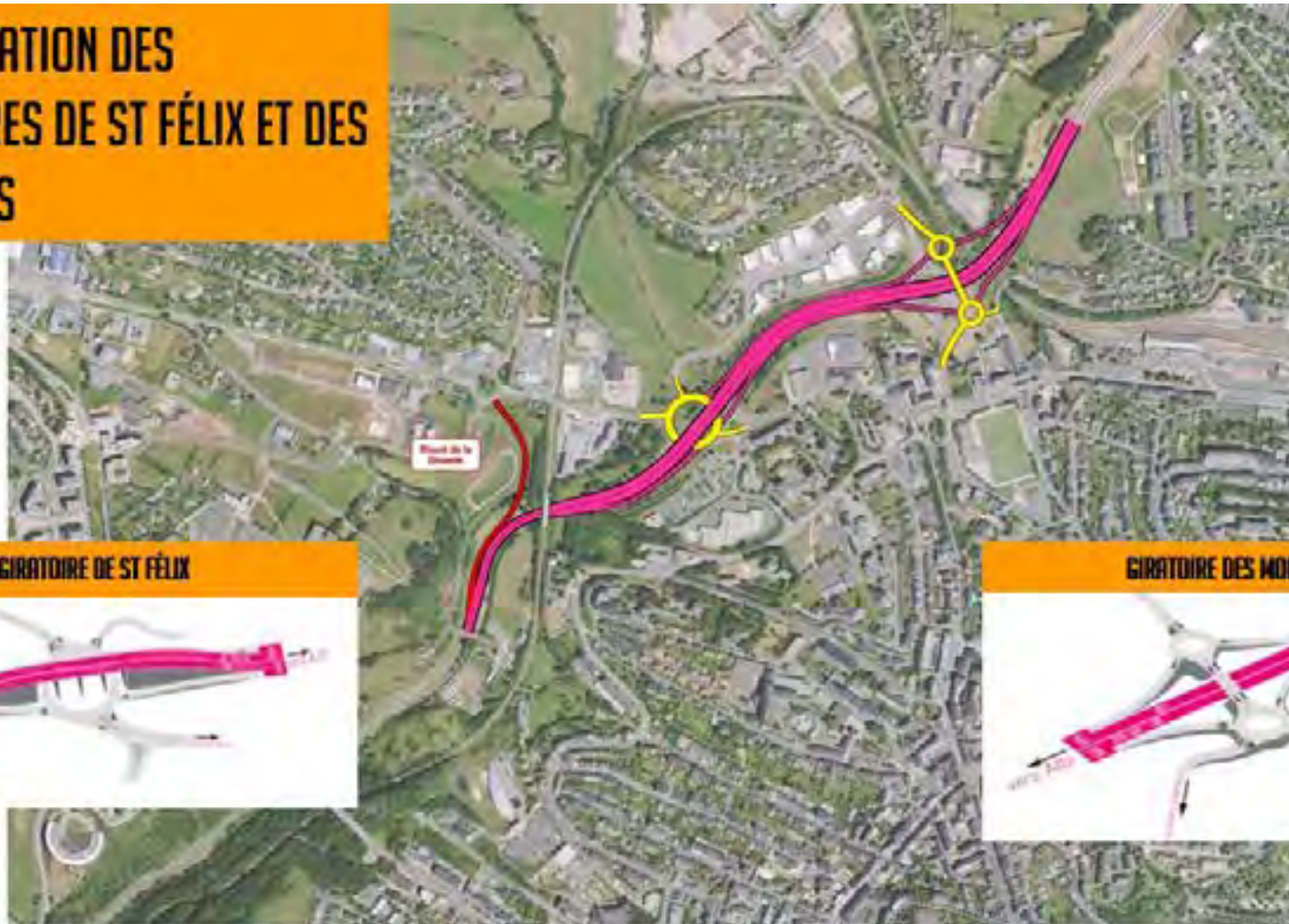
5^{ÈME} PARTIE

**DOUBLEMENT
DE LA ROCADE DE RODEZ
À 2X2 VOIES**

- **DÉNIVELLATION DES CARREFOURS
GIRATOIRES DE LA ROCADE**
 - **SAINT FÉLIX**
 - **LES MOUTIERS**
 - **SAINT MARC**
- **MISE À 2X2 VOIES DE LA SECTION SAINT
FÉLIX – OLEMPES**
 - **PLAINE DE SAINT CLOUD**
 - **CÔTE DE LA GASCARIE**



DÉNIVELLATION DES GIRATOIRES DE ST FÉLIX ET DES MOUTIERS



GIRATOIRE DE ST FÉLIX



GIRATOIRE DES MOUTIERS



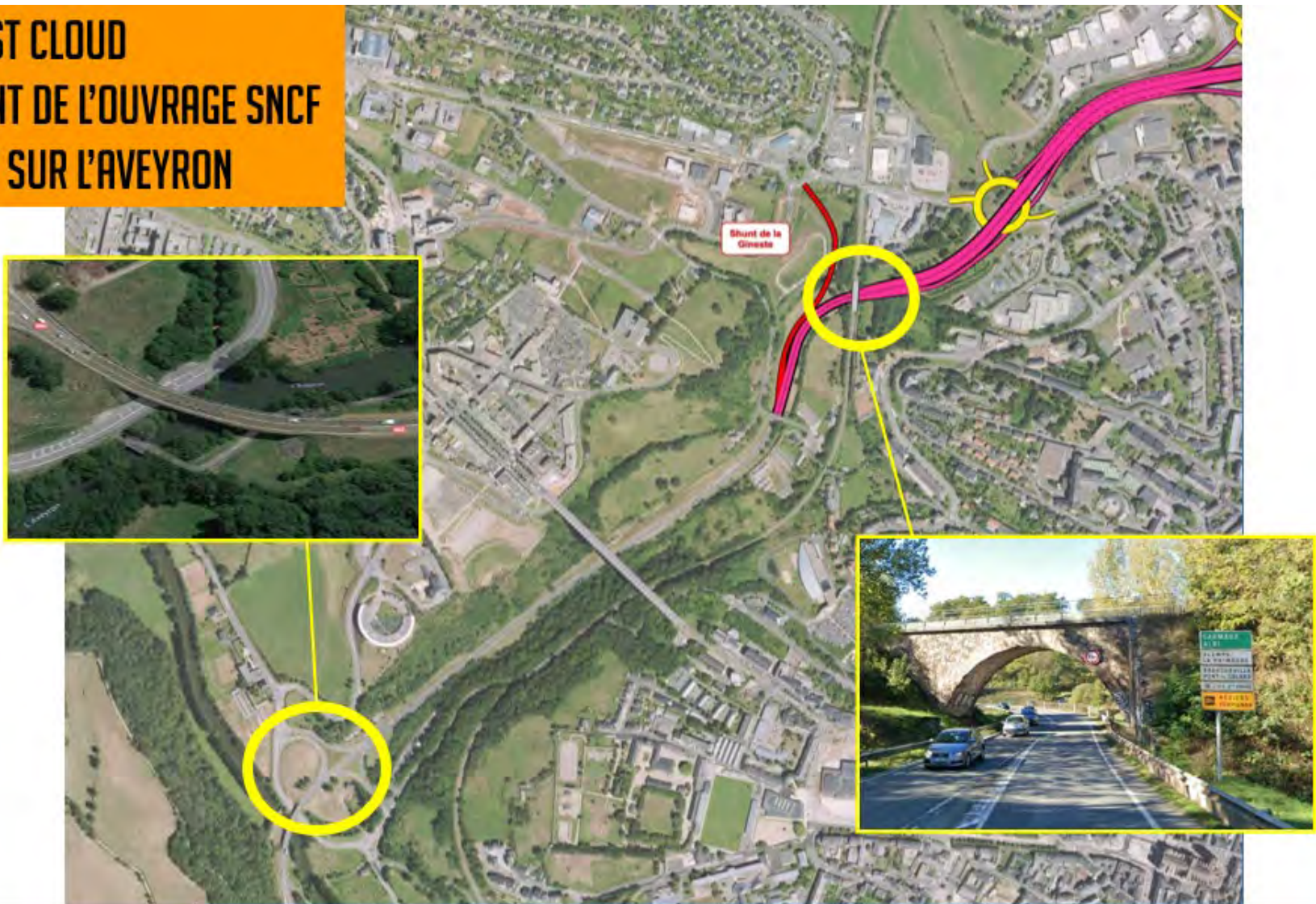
DÉNIVELLATION DU GIRATOIRE DE ST MARC



DÉNIVELLATION DES CARREFOURS GIRATOIRES OPÉRATIONS PROGRAMMÉES AU FUTUR CONTRAT DE PLAN

SECTION	COÛT	ETAT 40%	RÉGION / RODEZ AGGLOMÉRATION 40%	DÉPARTEMENT 20%	PLANNING
DÉNIVELLATION DES 3 GIRATOIRES (SAINT MARC , MOUTIERS, SAINT FELIX)	63,6 M€	25,44 M€	25,44 M€	12,72 M€	??
SHUNT DE LA GINESTE	3 M€	1,2 M€	1,2 M€	0,6 M€	2022
TOTAL	66,6 M€	26,64 M€	26,64 M€	13,32 M€	

**PLAINE DE ST CLOUD
DOUBLEMENT DE L'OUVRAGE SNCF
ET DU PONT SUR L'AVEYRON**



CÔTE DE LA GASCARIE - PASSAGE DE 3 VOIES À 4 VOIES



**DOUBLEMENT DE LA SECTION SAINT FÉLIX - OLEMP
OPÉRATIONS NON PROGRAMMÉES AU FUTUR CONTRAT DE PLAN**

SECTION	COÛT	PLANNING
PLAINE DE SAINT CLOUD	???	???
DOUBLEMENT OUVRAGE SNCF SALABRU	???	???
DOUBLEMENT OUVRAGE SUR L'AVEYRON	???	???
DOUBLEMENT CÔTE DE LA GASCARIE	???	???
TOTAL		