



LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNIUS
 SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÄS – PORTUGAL – ESPAÑA – POLSK
 — PARIS — KØBENHAVN — CALAIS — DOVER — LONDON — MONTPELLIER — WARSZAWA — BRISTOL — BRUXELLES — PERPIGNAN — DEN HAAG — AMSTERDAM — DORTMUND — BÉZIERS — HANNOVER — BERLIN — N
 LISBOA – SÈTE – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – N
 BELGIQUE — UNITED KINGDOM — ČESKÁ REPUBLIKA — SVERIGE — DANMARK — SUOMI — DEUTSCHLAND — SLOVENSKO — EESTI — SLOVENIJA — ELLÄS — PORTUGAL — ESPAÑA — POLSKA — P
 OUVERTURE — INNOVATION — INTERCONNEXION — PARTENARIAT — ÉCO-RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERFORI
 BERLIN HADDTBAHNHOF — LONDON SAINT PANCRAS — DUBLIN HEUSTO

Atelier Territoire et Mobilité

Déplacements

Montpellier – 28 septembre 2011

ligne nouvelle Montpellier-Perpignan



Déroulement de l'atelier

➔ Analyse des déplacements

- L'offre de transport
- Le trafic de voyageurs

➔ Enquêtes en gare

- Méthodologie
- Résultats

Les déplacements voyageurs

➔ Analyse des déplacements

- L'offre de transport
- Le trafic de voyageurs

➔ Enquêtes en gare

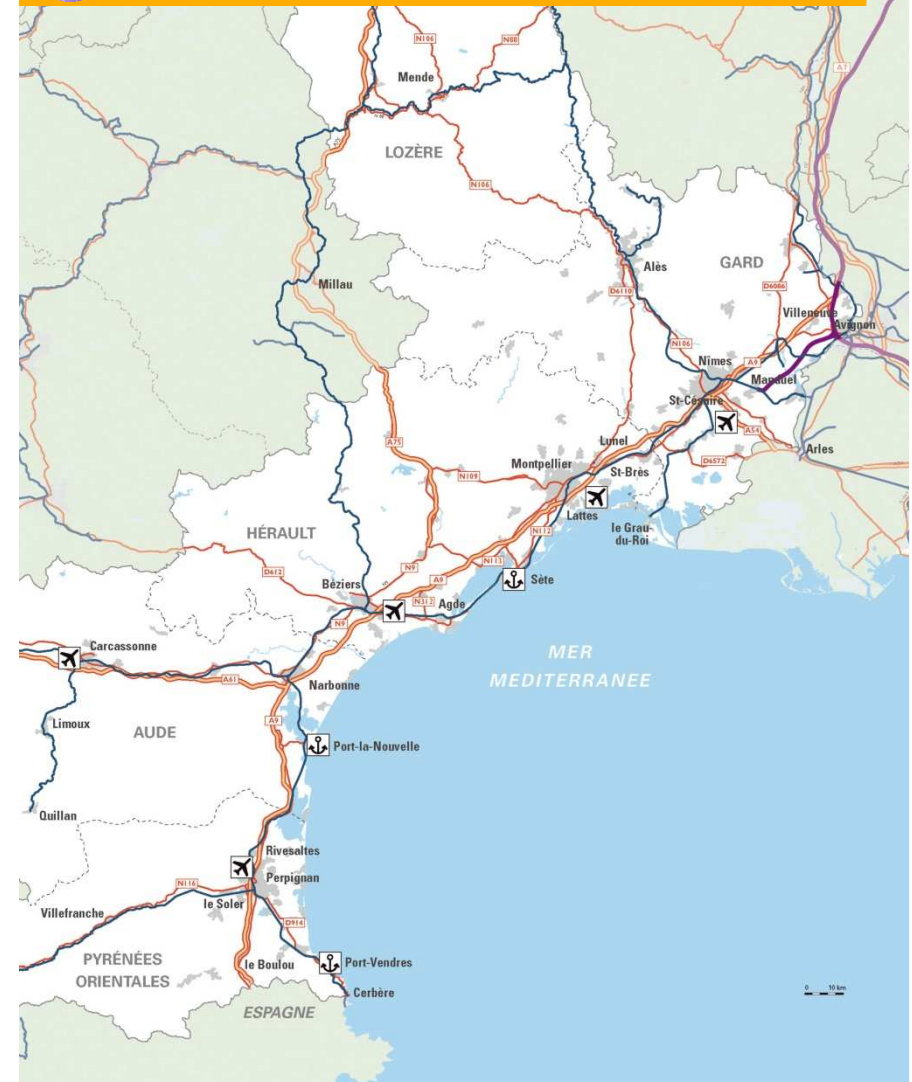
- Méthodologie
- Résultats

Infrastructures de transport

Infrastructures ferroviaires



Infrastructures routières



Temps de parcours routier et ferroviaire entre région

Liaisons interrégionales en 2010



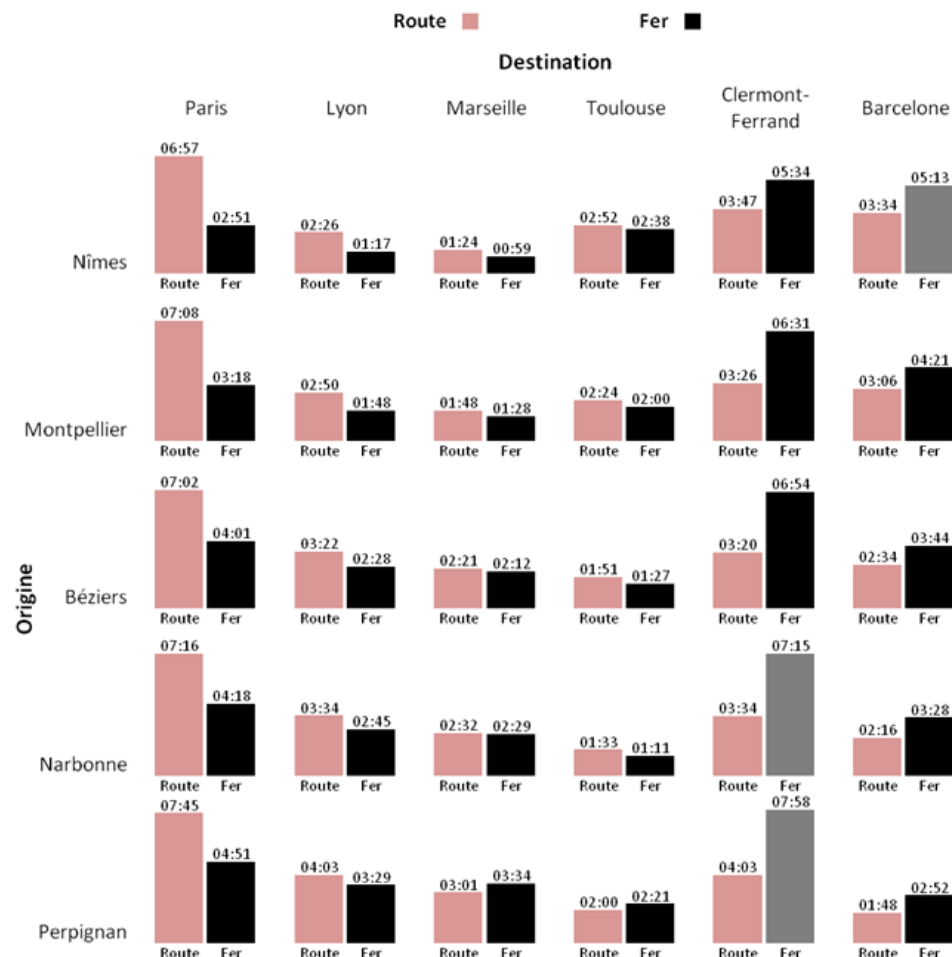
Le mode ferroviaire est :

- performant pour desservir Paris et Lyon
- moins performant pour desservir les autres agglomérations



Dégradation de la compétitivité du train selon les gares, du N au S

Comparaison des temps de parcours des principales liaisons ferroviaires et routières interrégionales au départ des grandes gares de la zone d'étude



* Gare de Lyon et d'Austerlitz

** Gare de la Part Dieu

Setec International 2010 (Source : Horaires SNCF, Modèle Setec)

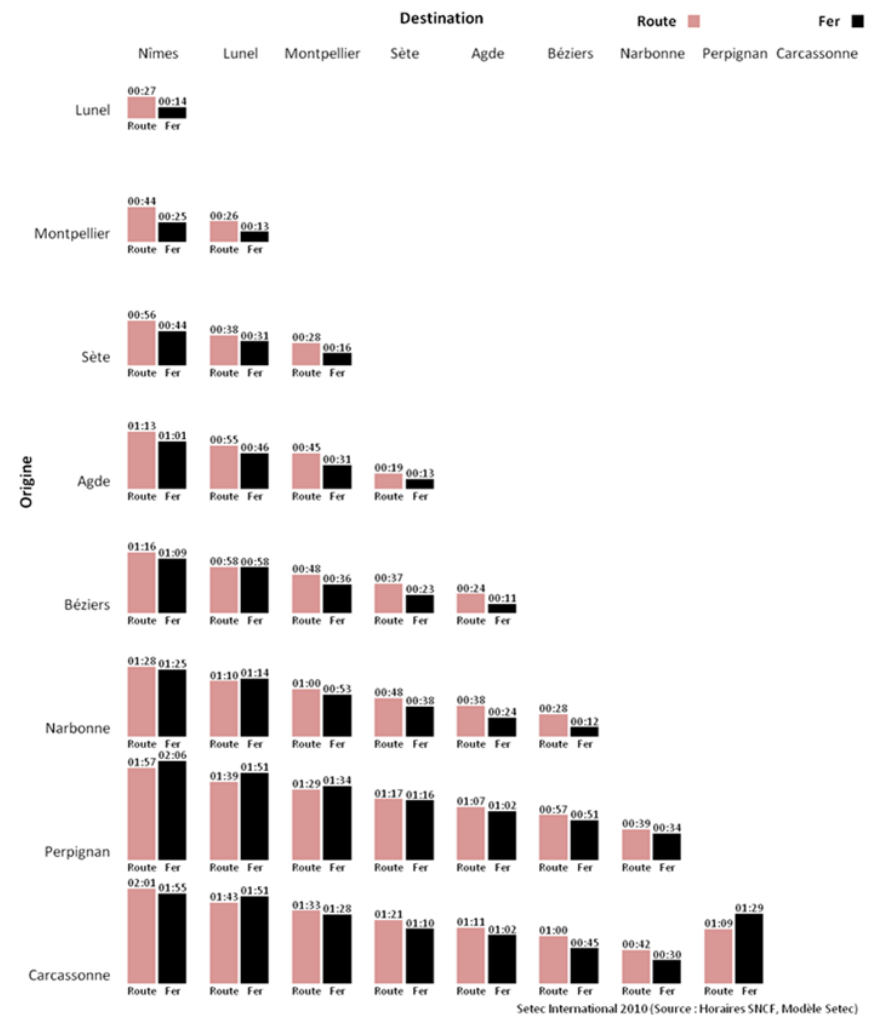
Temps de parcours routier et ferroviaire en Languedoc-Roussillon

Liaisons internes

➔ Temps de parcours souvent équivalents

➔ Exceptions sur de petites distances

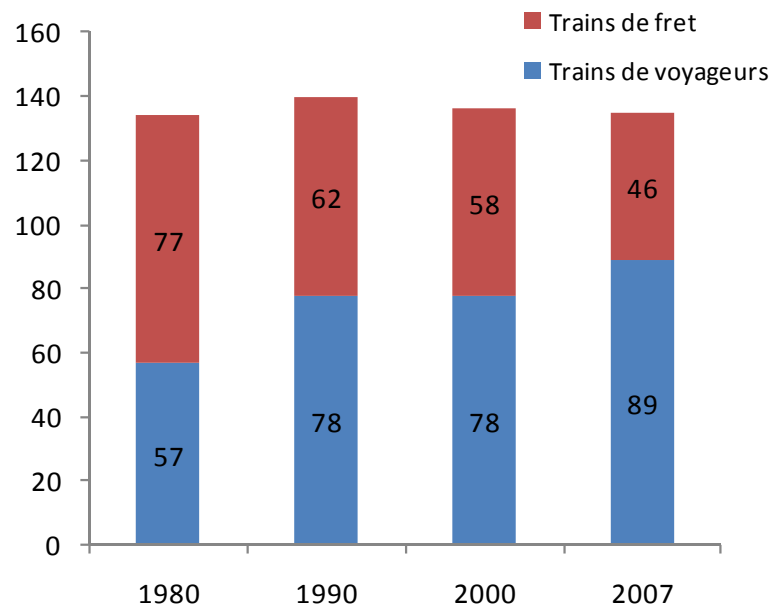
Comparaison des temps de parcours des principales liaisons ferroviaires et routières internes à la zone d'étude



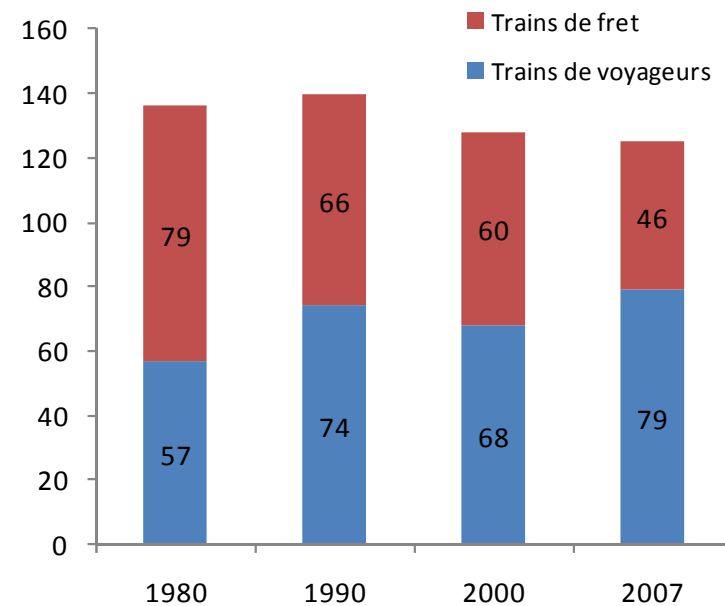
Evolution de l'offre ferroviaire



Un remplacement progressif des trains de fret par des trains voyageurs



Circulations quotidiennes entre Montpellier et Béziers

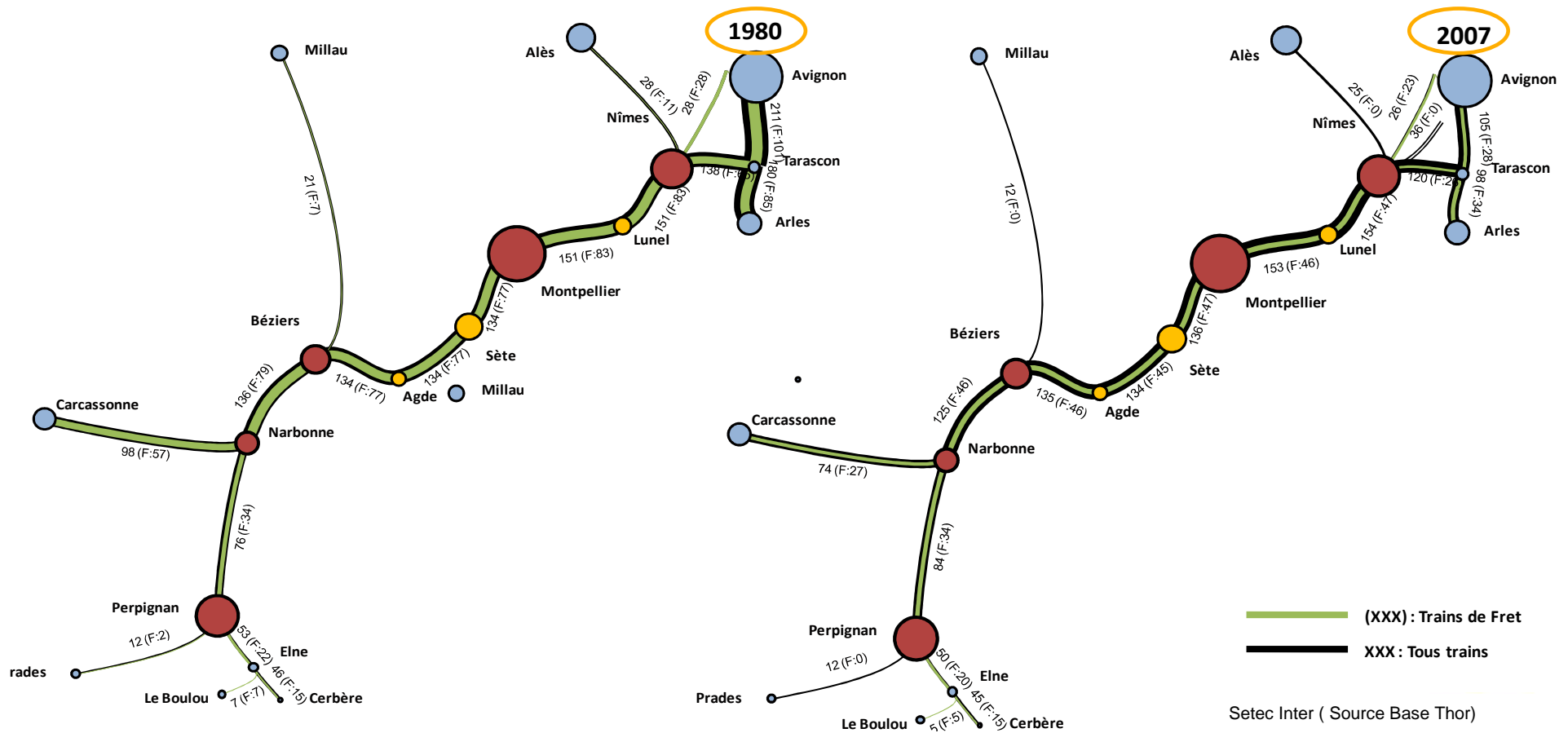


Circulations quotidiennes entre Béziers et Narbonne

Evolution de l'offre ferroviaire



Un remplacement progressif des trains de fret par des trains voyageurs



Circulations quotidiennes en 1980 et 2007

Evolution de l'offre voyageurs



Croissance de l'offre TER

- **x2 TER** au départ des principales gares entre 2000 et 2010 (sf Perpi : +38%)
- **+156%** de croissance sur le tronçon Nîmes-Narbonne : entre 2000 et 2010
- **Axe Nîmes-Narbonne**: concentration de l'offre interne

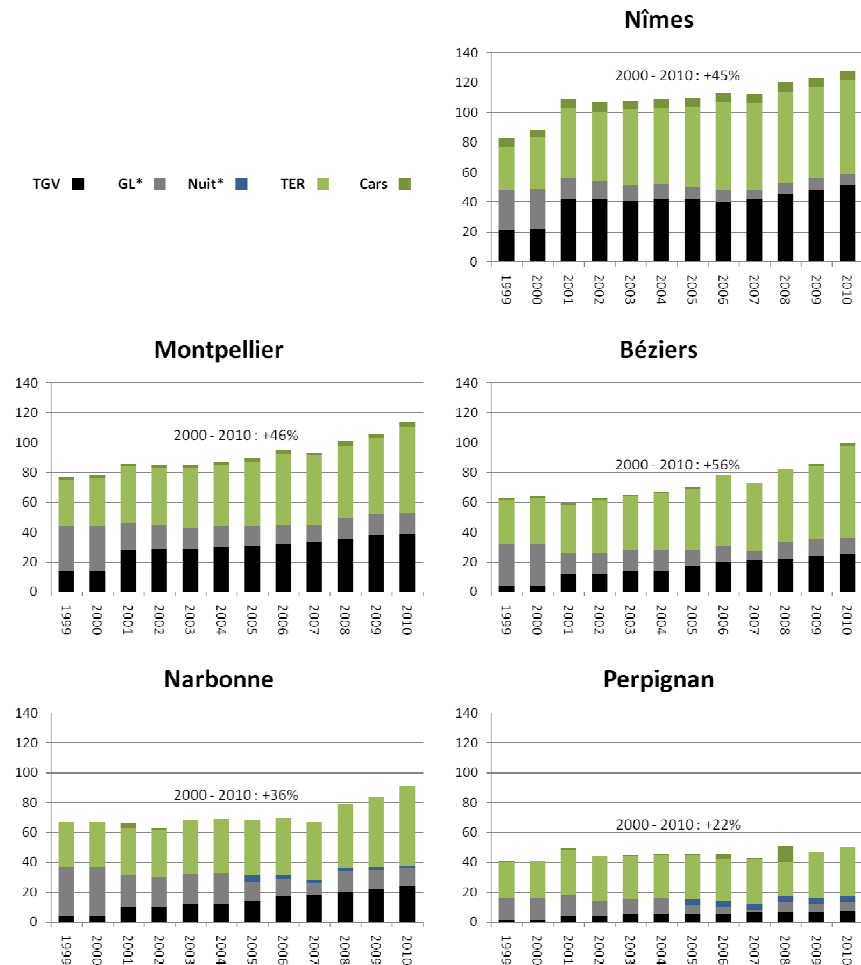


Croissance de l'offre GL

- **Recomposition** de la desserte des métropoles voisines
- **x2 OU x3** de l'offre à destination de l'Île-de-France

Evolution de l'offre quotidienne au départ des grandes gares de la zone d'étude.

Départs par type de train le 1^{er} jeudi d'octobre

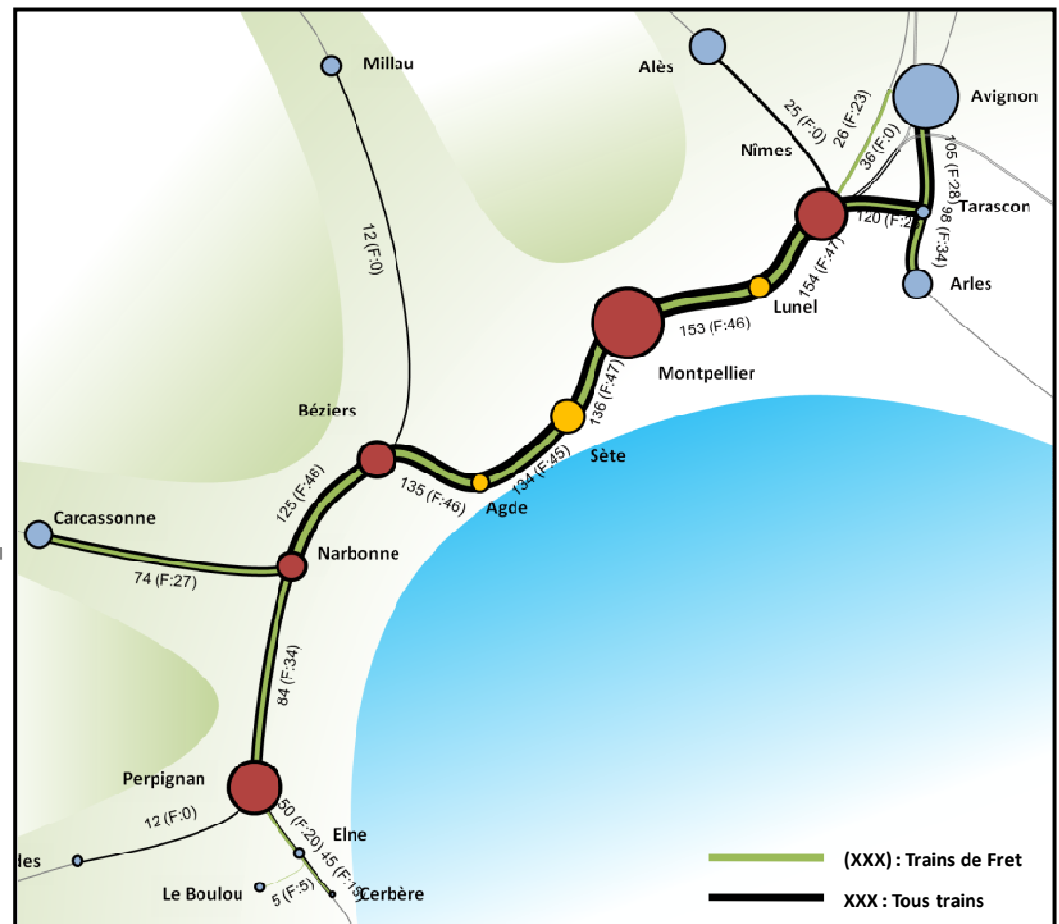
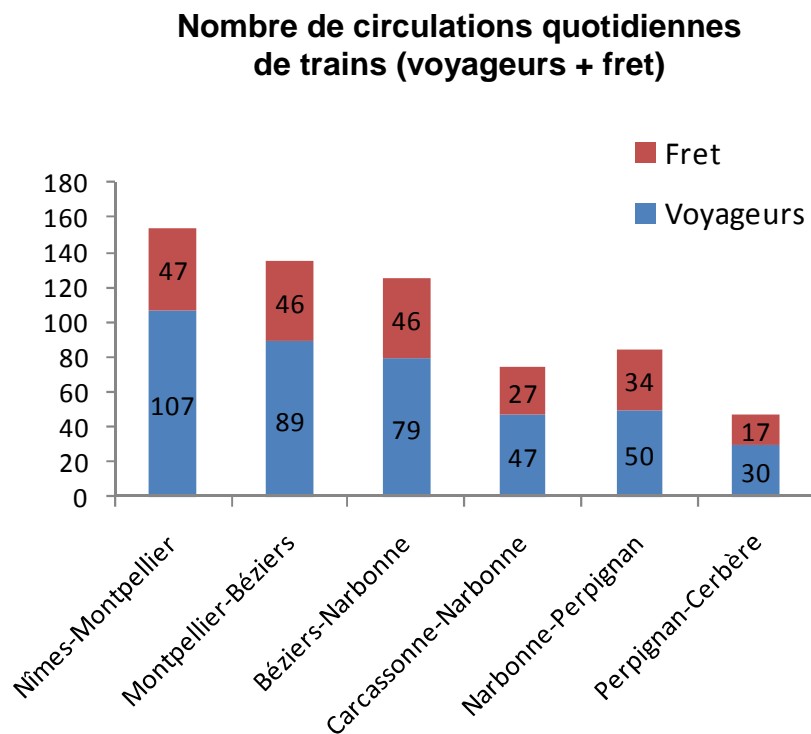


*Jusqu'en 2004, les trains de nuit sont comptés comme trains GL

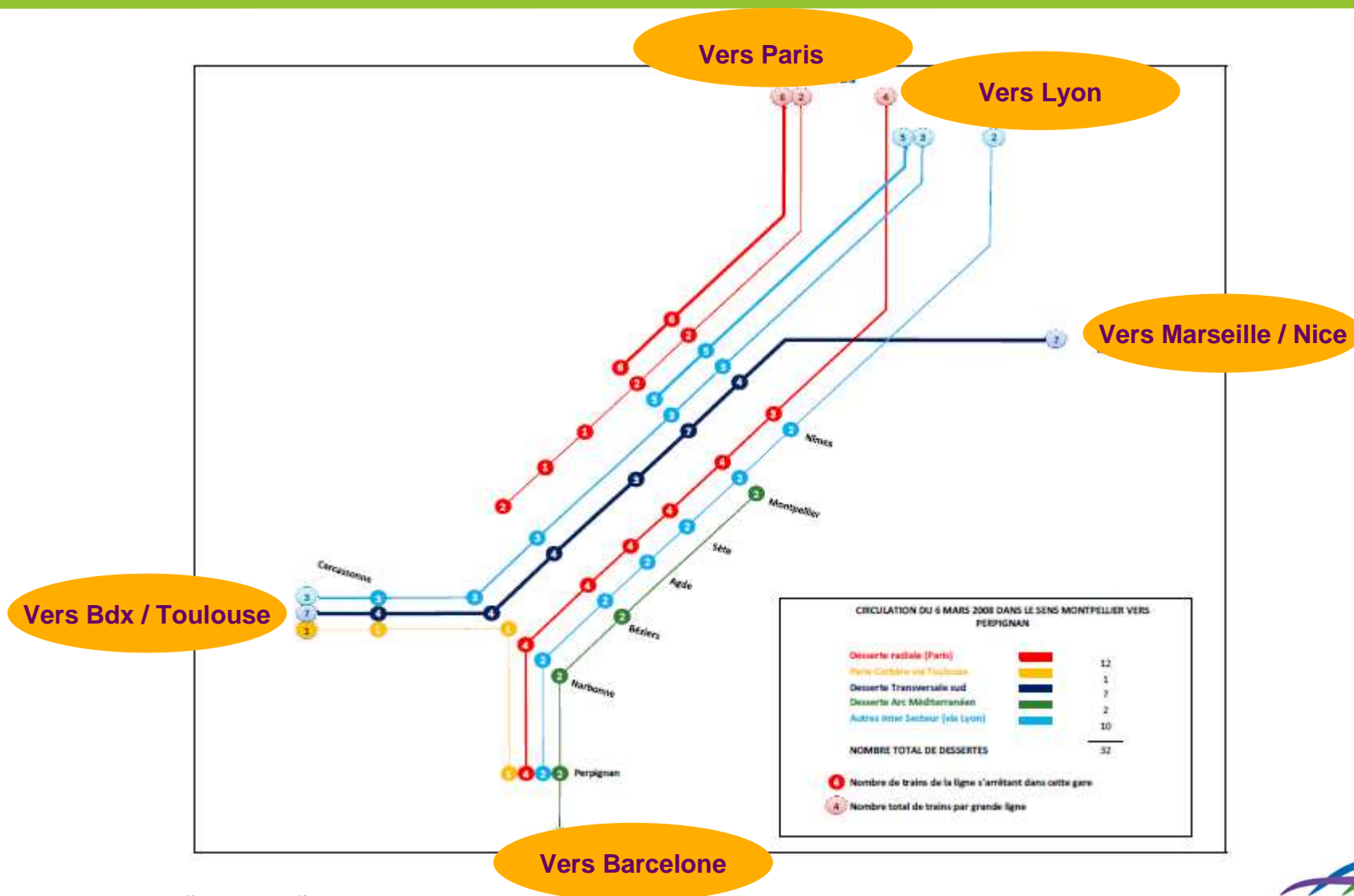
Setec International 2010 (Source : Horaires SNCF)

Circulations ferroviaires

➔ Une offre (fret et voyageurs) qui décroît de Nîmes à Perpignan



Circulations grandes lignes



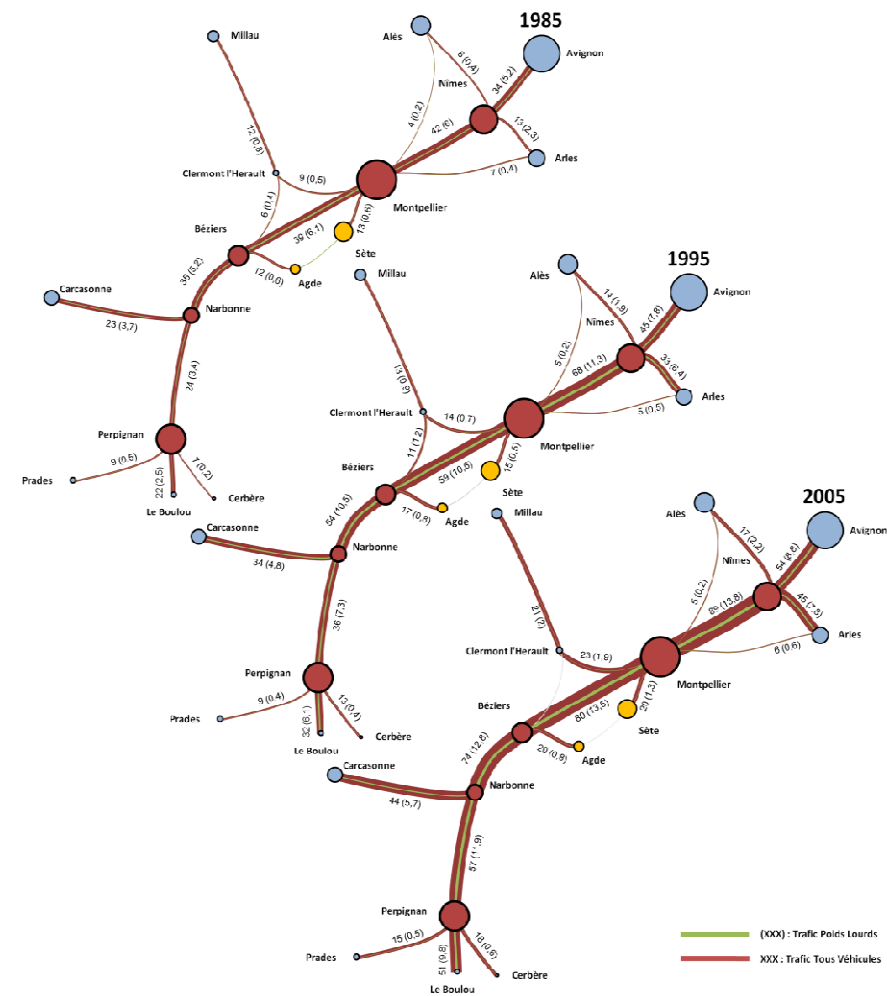
Mode routier

Des trafics routiers en forte croissance

➔ **X 2** trafic véhicules
sur les axes principaux
en 20 ans

➔ **X 2** voire **X 3** du trafic
poids-lourds sur l'A9

Trafic journalier moyen (VL+PL et PL) sur les grands corridors routiers en 1985, 1995 et 2005
(en milliers de véhicules/jour)



Mode routier

Un réseau routier très sollicité sur sa partie centrale

➔ Trafic global très élevé, surtout sur l'A9

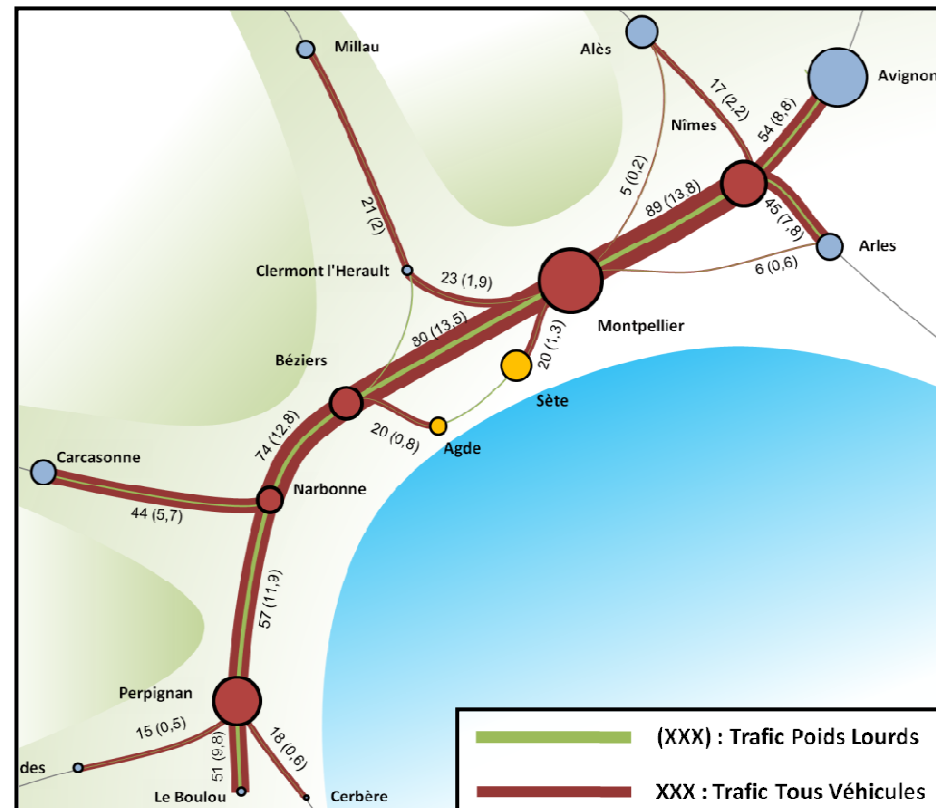
- 110 000 véhicules/ jour entre Montp. Sud et Montp. Est sur l'A9
- Sections affluentes de l'A9 : environ 45 000 véhicules/jour

➔ Trafic décroissant de Nîmes à Perpignan

- 90 000 véhicules/ jour entre Nîmes et Montp.
- 74 000 / jour entre Béziers et Narb.
- 60 000 / jour entre Narb. et Perpi.

➔ Taux de poids-lourds très important et augmentation de Nîmes à Perpignan (A9) : de 15,5% à 21 %

Trafic journalier moyen (VL+PL et PL) sur les grands corridors routiers en 2005 (en milliers de véhicules/ jour)



Setec International - 2010 (Source : Comptages SETRA, Conseils Généraux et estimation SETEC)

Mode aérien

Des aéroports qui desservent peu les métropoles régionales

➔ **5 aéroports ouverts au trafic commercial**

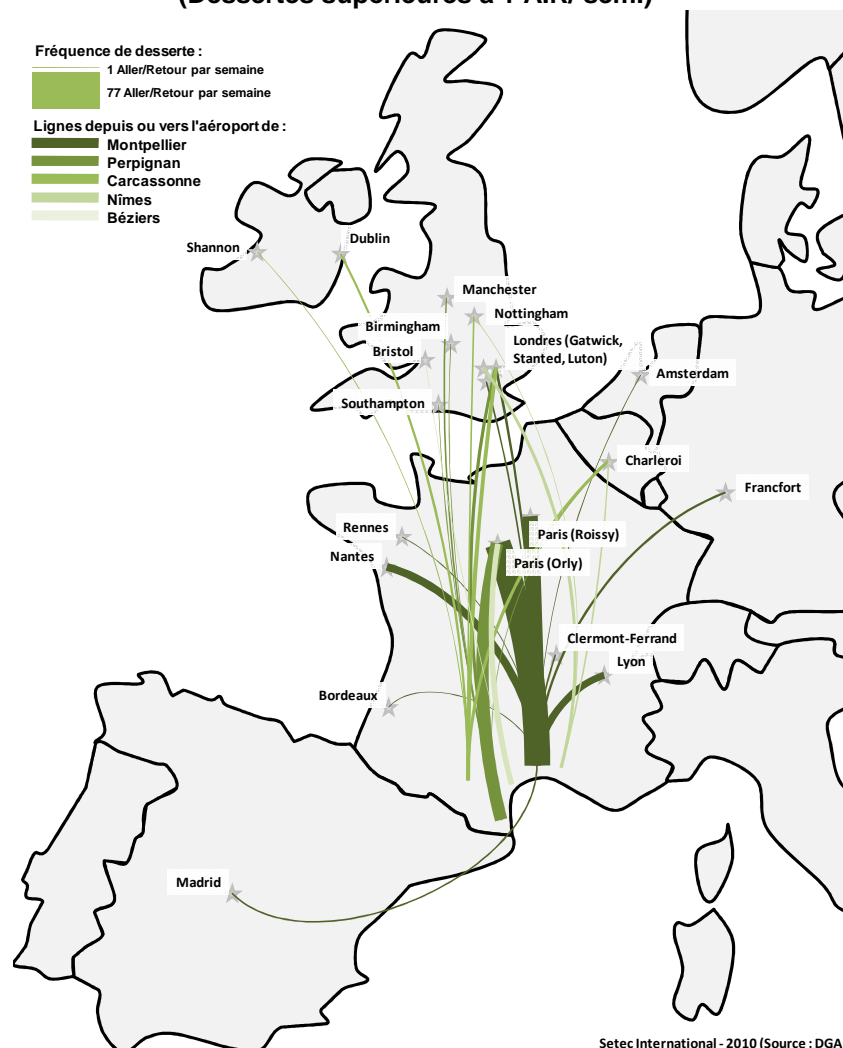
➔ **Offre redéployée depuis 2000**

- des trafics radiaux et transversaux
- Développement des liaisons internationales low cost

➔ **Montpellier-Méditerranée propose l'offre la plus importante (2008)**

- 90 AR/ sem. pr Paris
- 5 liaisons nationales et 35 AR/ sem.

Liaisons aériennes depuis et vers les aéroports de la zone d'étude en 2008
(Dessertes supérieures à 1 A.R./ sem.)



Déplacements voyageurs

➔ Analyse des déplacements

- L'offre de transport
- **Le trafic de voyageurs**

➔ Les enquêtes en gare

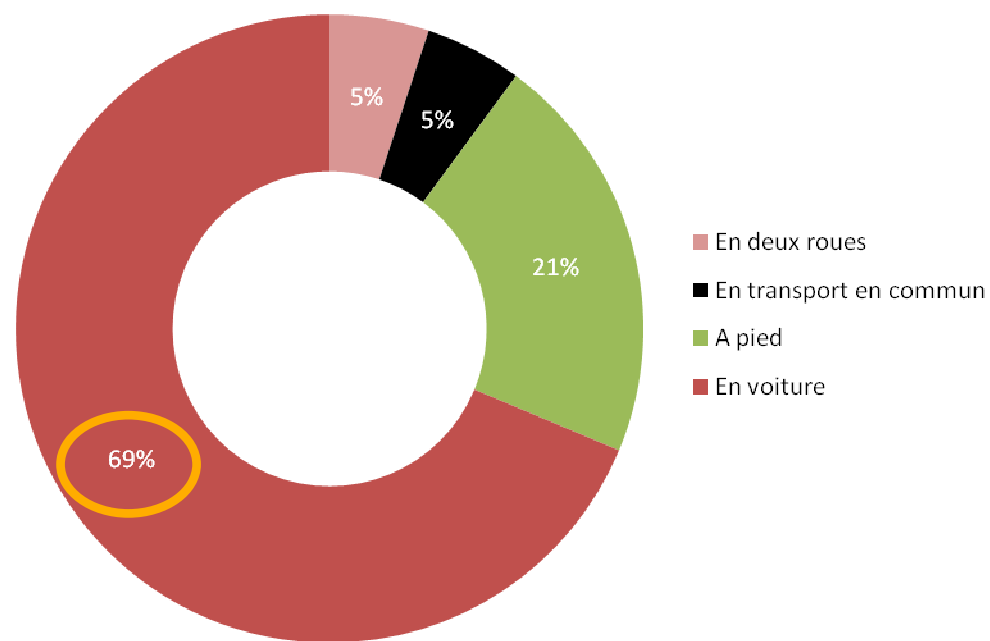
- Méthodologie
- Résultats

Modes de déplacement

➔ Une mobilité comparable aux autres régions :
3,2 déplacements / jour de sem.

➔ Un usage prépondérant de la voiture particulière

Répartition par mode des déplacements des habitants du LR



Setec International 2010 (Source : DREAL LR / ENT2008)

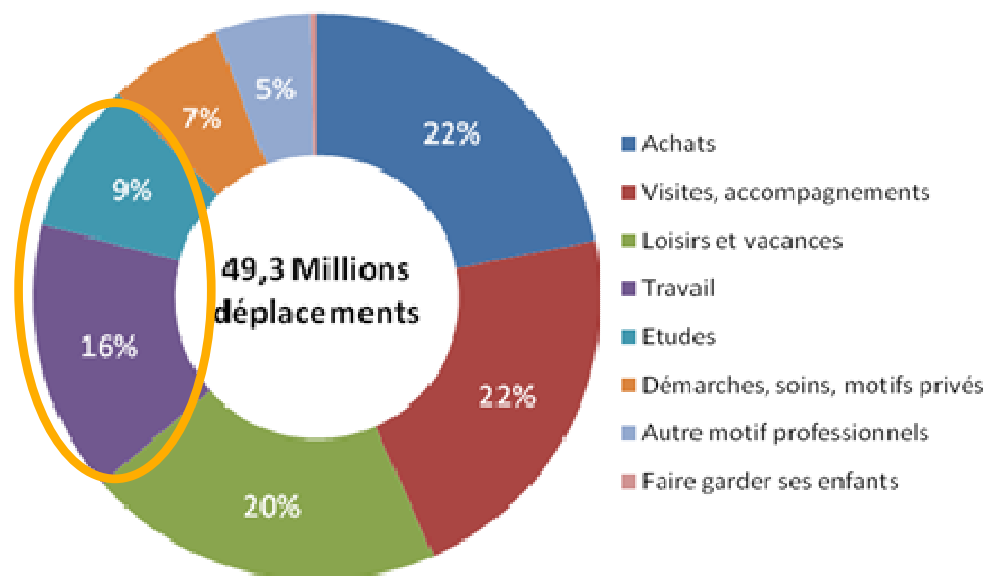
Motifs de déplacement

➔ **Domicile-travail et domicile-études :**
1/4 des déplacements totaux
(environ 1/3 en France métrop.)

➔ **Motif personnel :**
2/3 des déplacements totaux

Répartition par motifs des déplacements des hab. du LR

(hors retour au domicile)

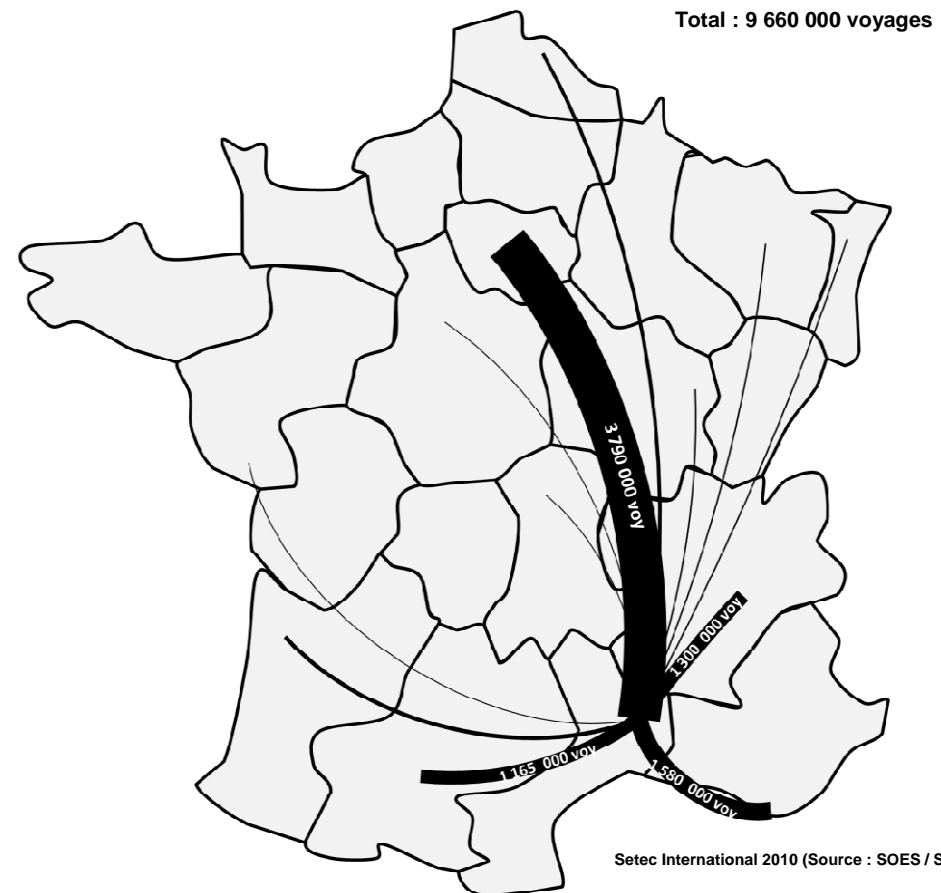


Setec International 2010 (Source : DREAL LR / ENTD 2008)

Déplacements ferroviaires interrégionaux

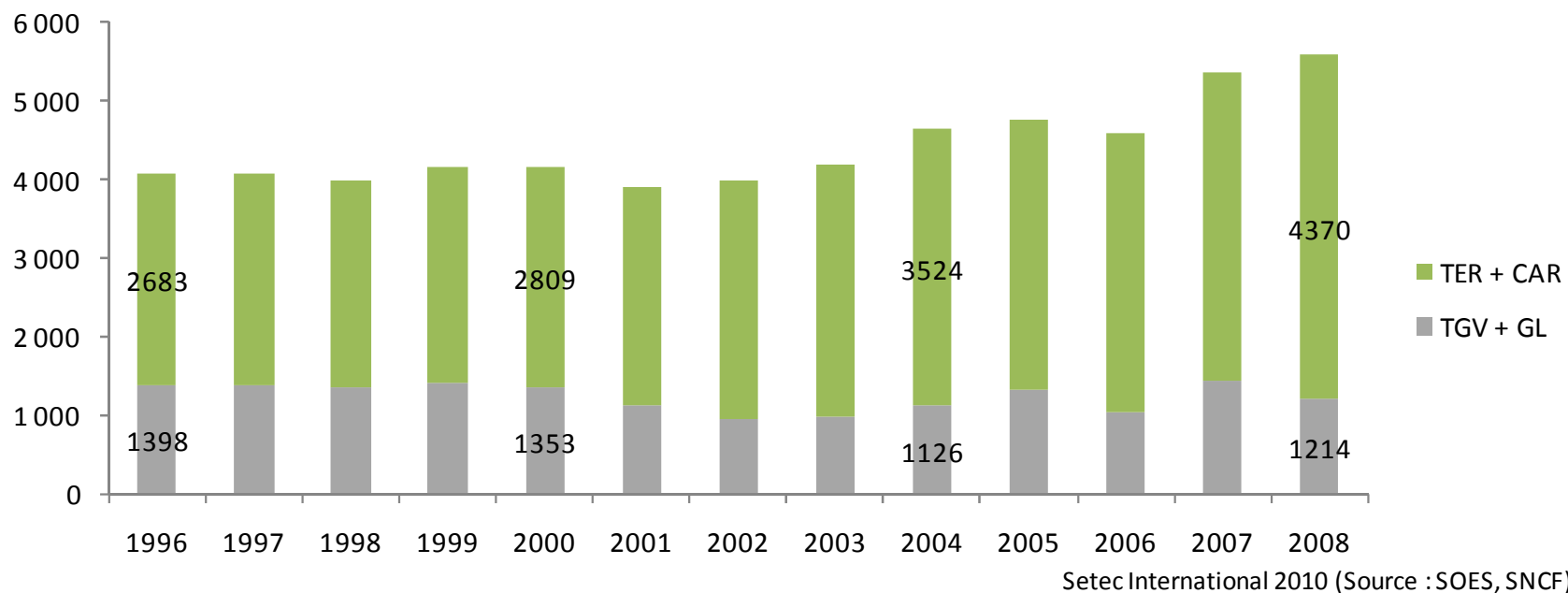
- ➔ **Une forte croissance**
 - 9,7 millions de voyages en 2008
 - + 6 à 7% / an entre 1996 et 2004
 - +3%/an depuis 2004
- ➔ **Echanges dominés par l'IdF et les régions voisines**
 - 40% vers l'Île-de-France
 - 42% vers les régions voisines

Principaux trafics ferroviaires voyageurs entre le Languedoc Roussillon et les autres régions françaises en 2008 (flux supérieurs à 80 000 voyages/an, deux sens confondus)



Déplacements ferroviaires régionaux

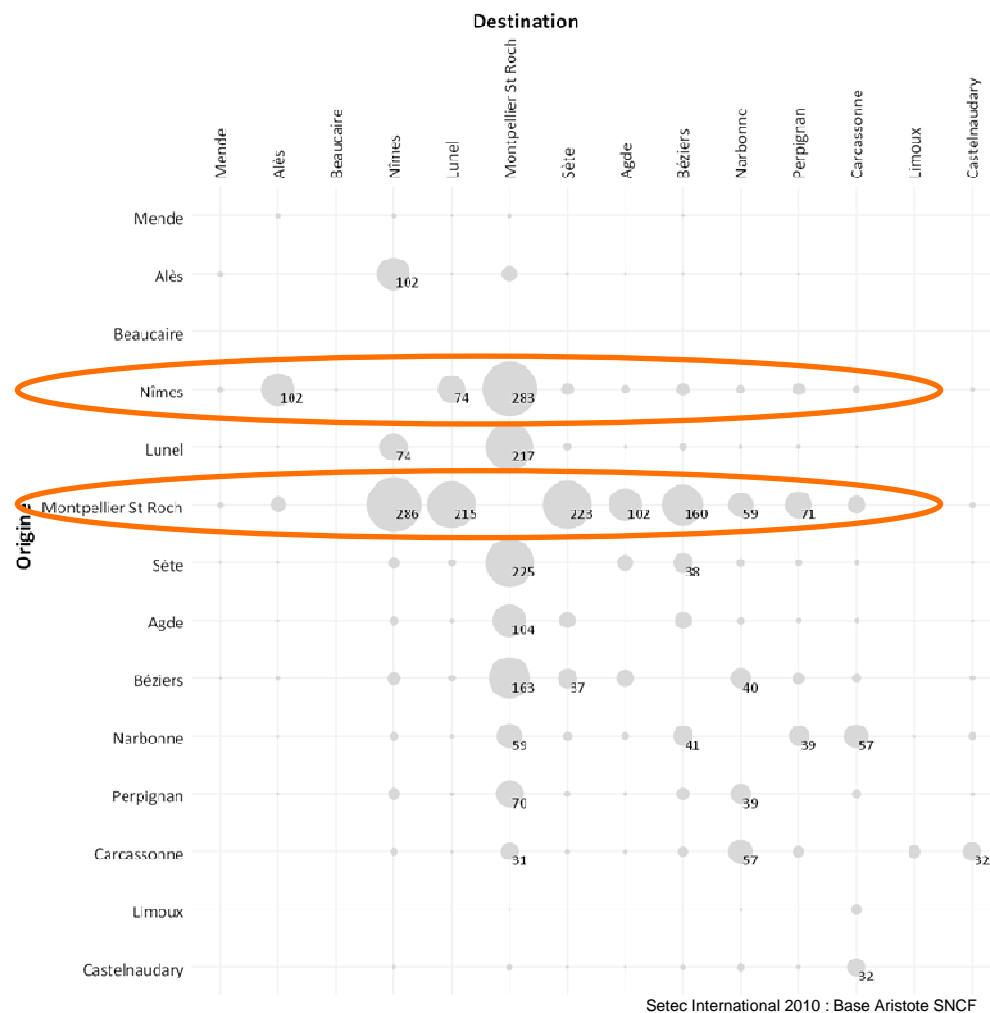
- ➔ 5,5 millions de voyageurs en 2008, dont 80% par TER ou car
- ➔ Croissance du TER d'environ 60% entre 1996 et 2008



Evolution du trafic ferroviaire interne de voyageurs en Languedoc Roussillon (en milliers de voyages par an)

Déplacements domicile-travail

Déplacements effectués entre les gares principales de la zone d'études et ses environs en 2007 (en milliers de voyageurs)



Trafics polarisés sur les gares de Montpellier et Nîmes dans une moindre mesure

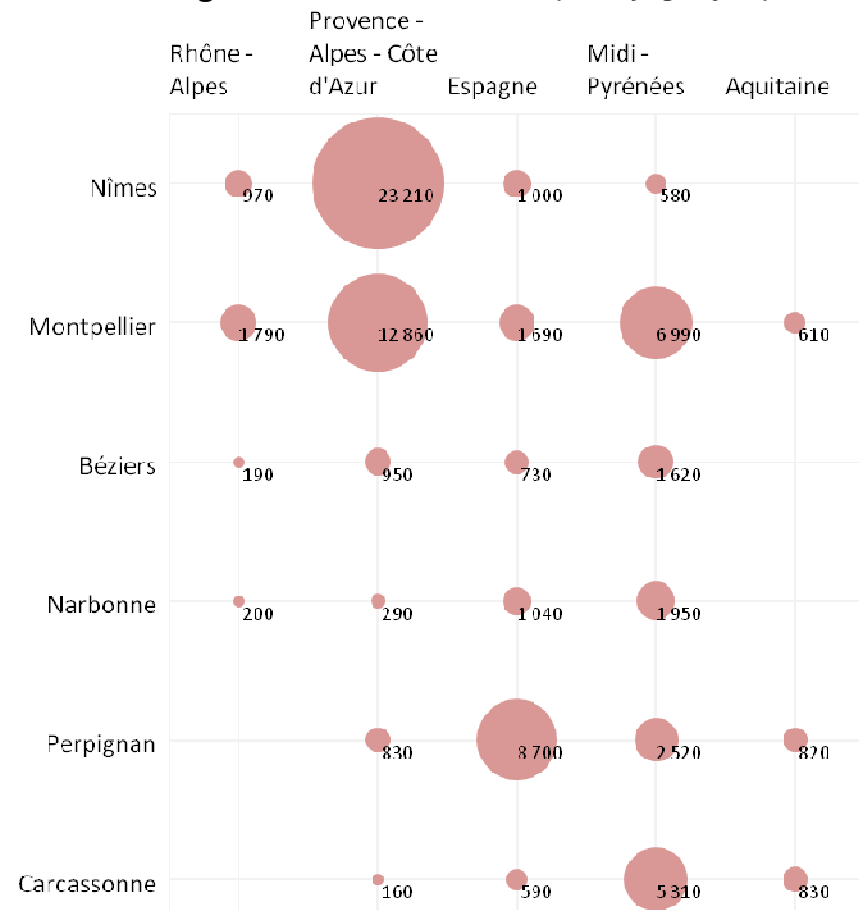
- 52% des OD sur Montpellier (2008)
- 25% sur Nîmes

Déplacements autoroutiers interrégionaux

➔ Demande interrégionale routière de proximité

➔ Majorité d'échanges de proximité

Déplacements routiers (2 sens confondus) entre les pôles urbains de la zone d'études et les agglomérations des régions voisines en 2006 (en voyages/jour)



Setec International 2010 (Source : DREAL LR)

Déplacements routiers régionaux



Trafic interurbain dense entre Béziers et Nîmes

- Alès-Nîmes-Lunel-Montpellier-Agde-Béziers :
~ 60% des échanges
- Montpellier :
~ 65 000 dépl./ jour (ds les 2 sens)
- Nîmes :
~ 45 000/ jour
- Béziers :
~ 30 000/ jour

Déplacements routiers quotidiens (2 sens confondus) entre les principaux pôles urbains voisins de la zone d'études en 2006 (en voyages/jour)



Setec International 2010 (Source : DREAL LR)

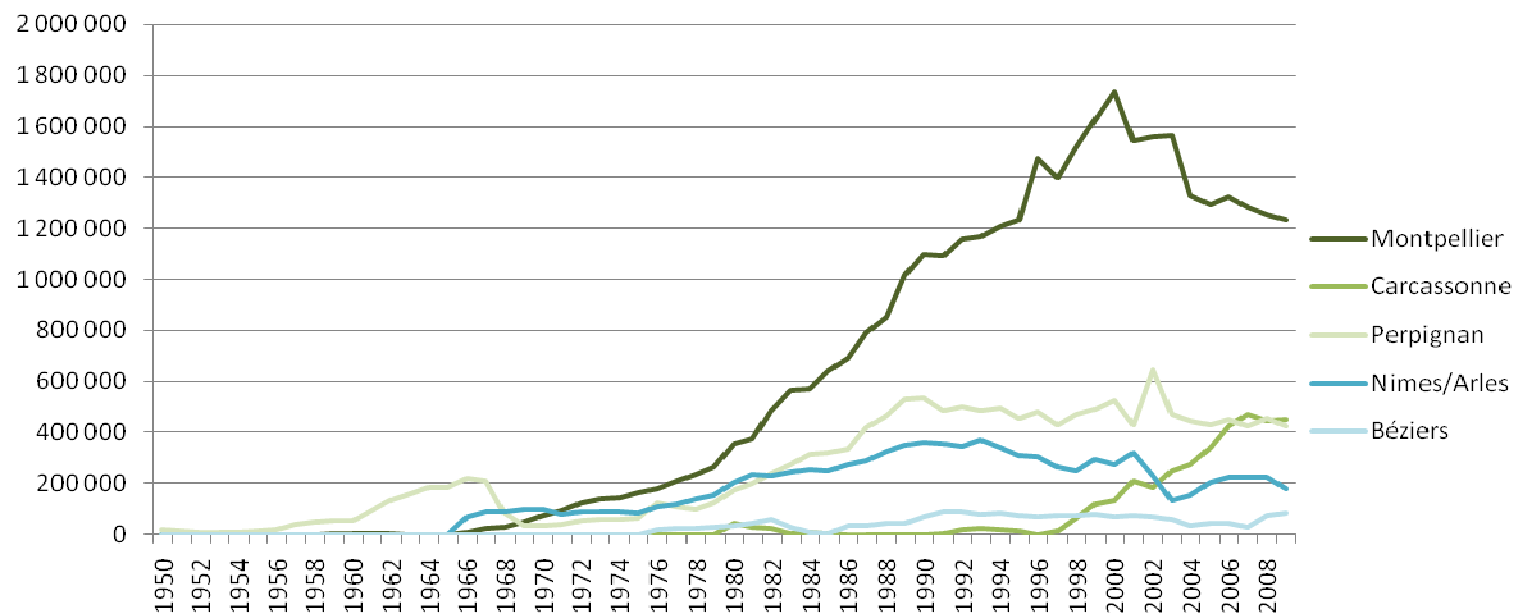
Déplacements aériens



Une baisse des trafics :

- 13% entre 2000 et 2009
- 2,3 millions de passagers en 2009

Evolution comparée des trafics voyageurs
des différents aéroports de la zone d'étude
(en passagers par an)



Setec International 2010 (Source : DGAC, SOES)

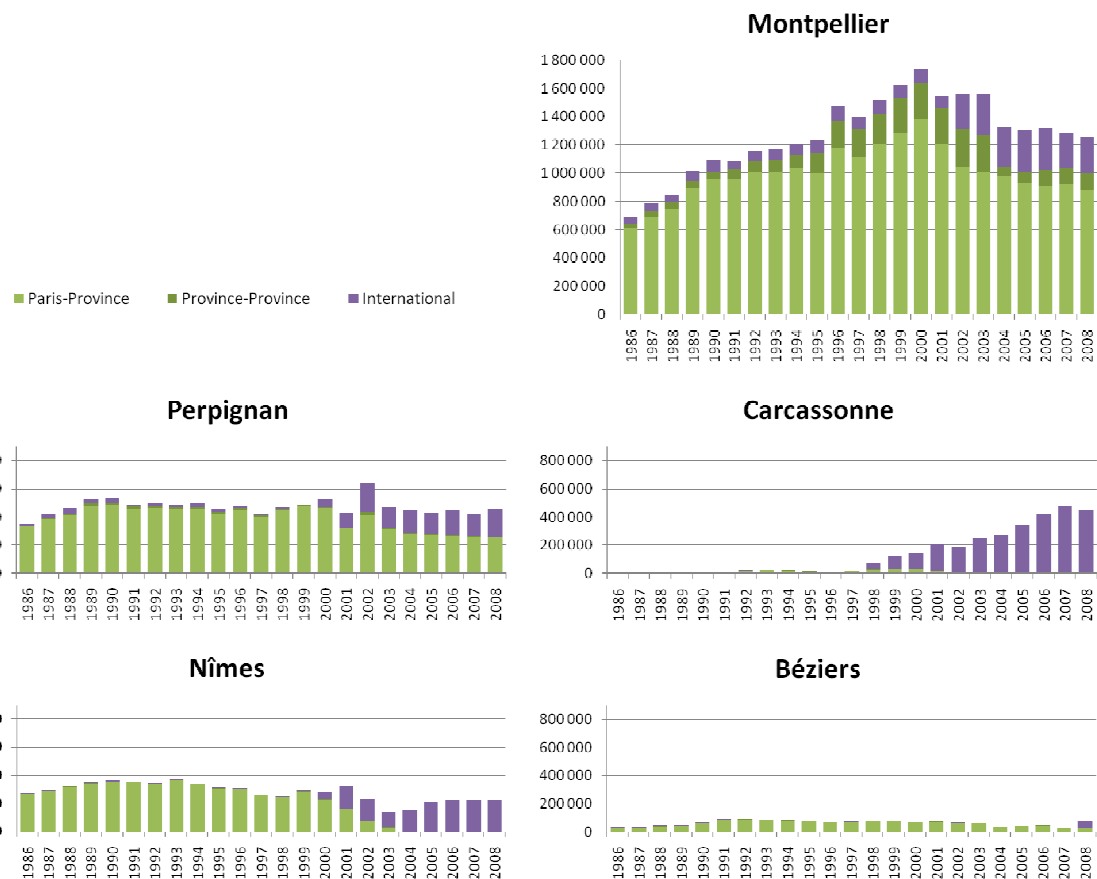


Trafic des aéroports régionaux



**Redéploiement
des trafics vers
l'international pour
certains aéroports**

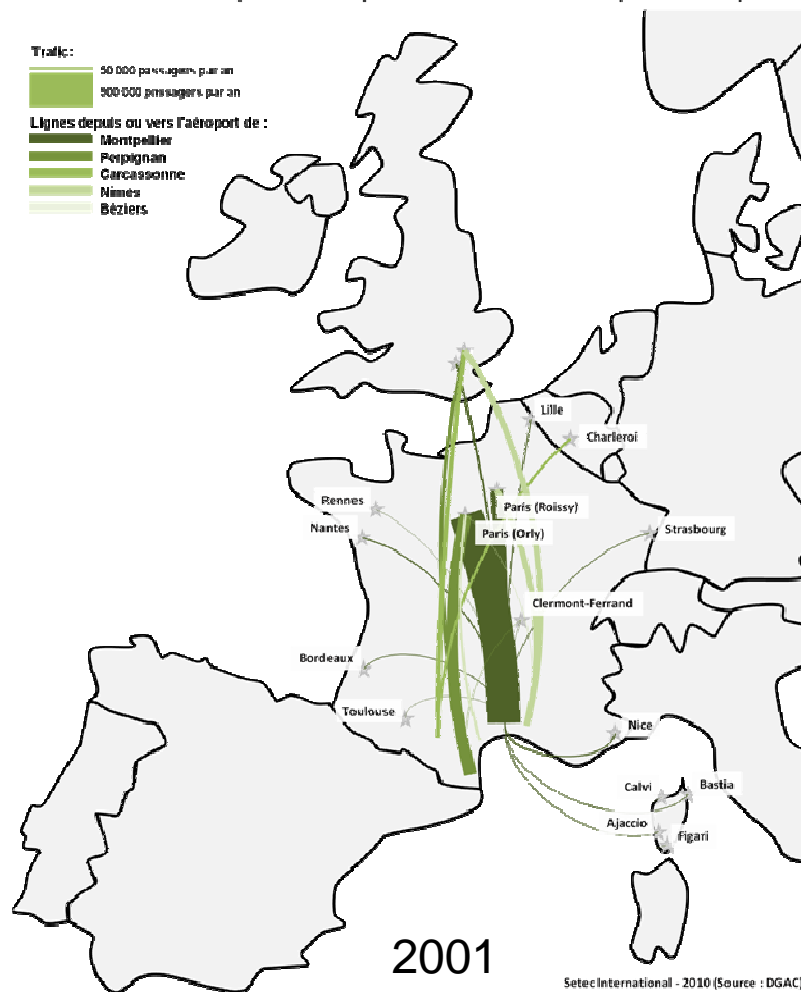
Evolution par type de liaison du trafic aérien



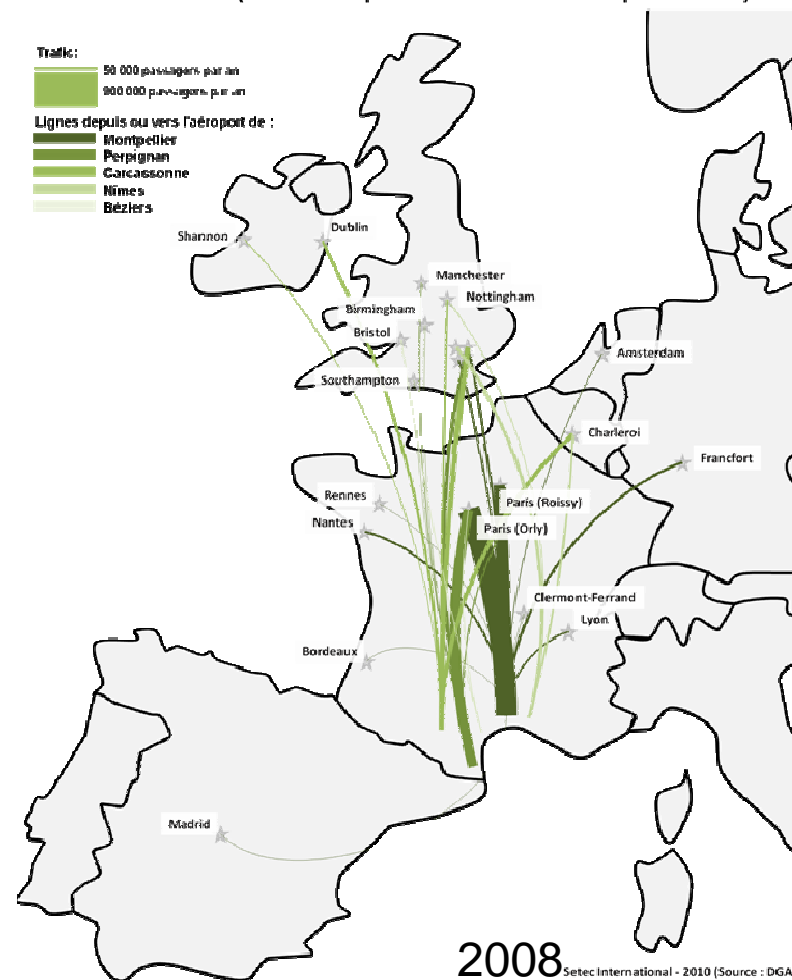
Setec International 2010 (Source : DGAC)

Trafics par liaison aérienne

Fréquentation des liaisons aériennes depuis et vers les aéroports de la zone d'étude en 2001 (dessertes supérieures à 1 Aller-Retour par semaine)



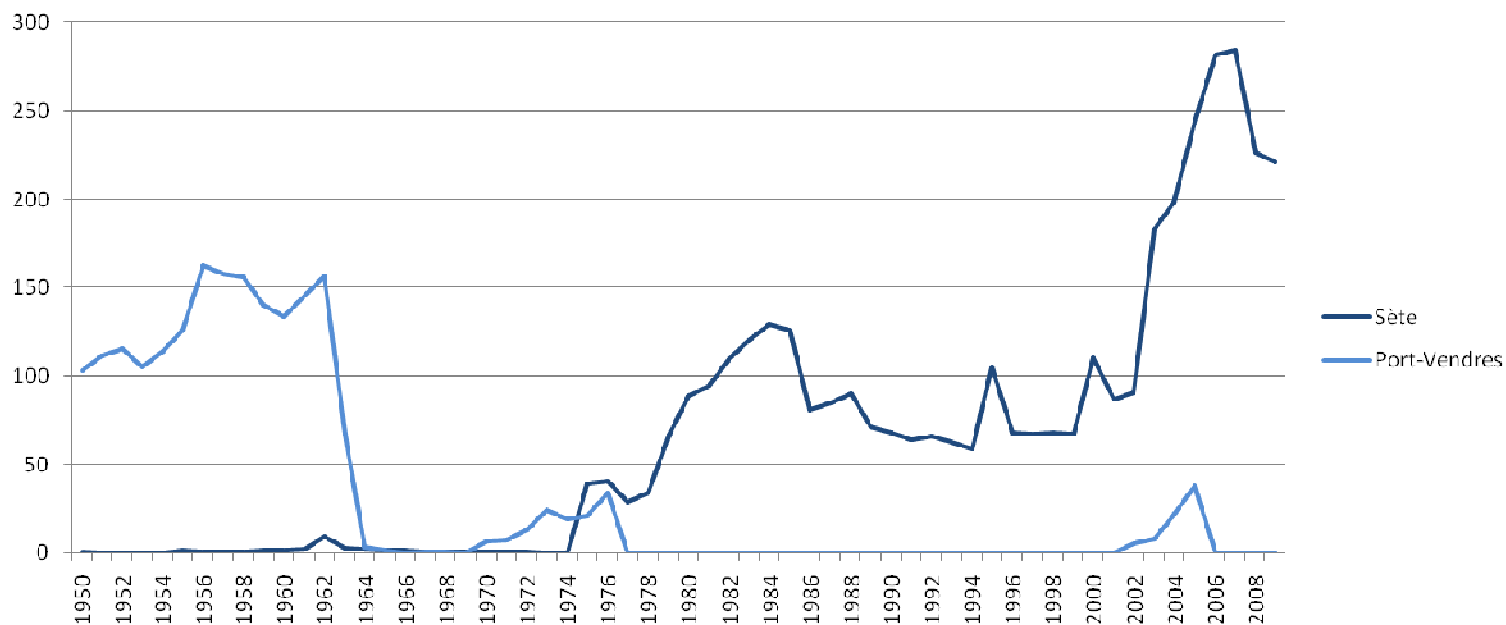
Fréquentation des liaisons aériennes depuis et vers les aéroports de la zone d'étude en 2008 (dessertes supérieures à 1 Aller-Retour par semaine)



Trafics voyageurs maritime



Seules deux lignes transportant des passagers existent, entre Sète et le Maroc



Setec International 2010 (Source : SOES, DREAL LR, ORT LR)

Evolution du trafic annuel de passagers

dans les ports commerciaux de la zone d'étude

(en milliers de passagers)

Conclusions



Le mode ferroviaire :

- **Evolution de l'offre**
 - Offre GL/ TGV
 - Doublement de l'offre TER, surtout sur l'axe Nîmes-Narbonne
- **Trafics en forte croissance**
 - Hausse des trafics GL (de 7M à 10M de voyageurs), surtout orientés vers l'IdF (40%) et les 3 régions voisines
 - Explosion des trafics internes (+60% en 10 ans), polarisés sur Montpellier et l'axe historique



Le mode routier :

- **Croissance ininterrompue des trafics**
 - Trafics concentrés sur l'A9
 - Trafics sur l'A9 multipliés par 2 en 20 ans



Débat sur le diagnostic

Les déplacements voyageurs

➔ Analyse des déplacements

- L'offre de transport
- Le trafic de voyageurs

➔ Enquêtes en gare

- **Méthodologie**
- Résultats

Présentation de l'enquête en gare (GL & TER)



Contexte

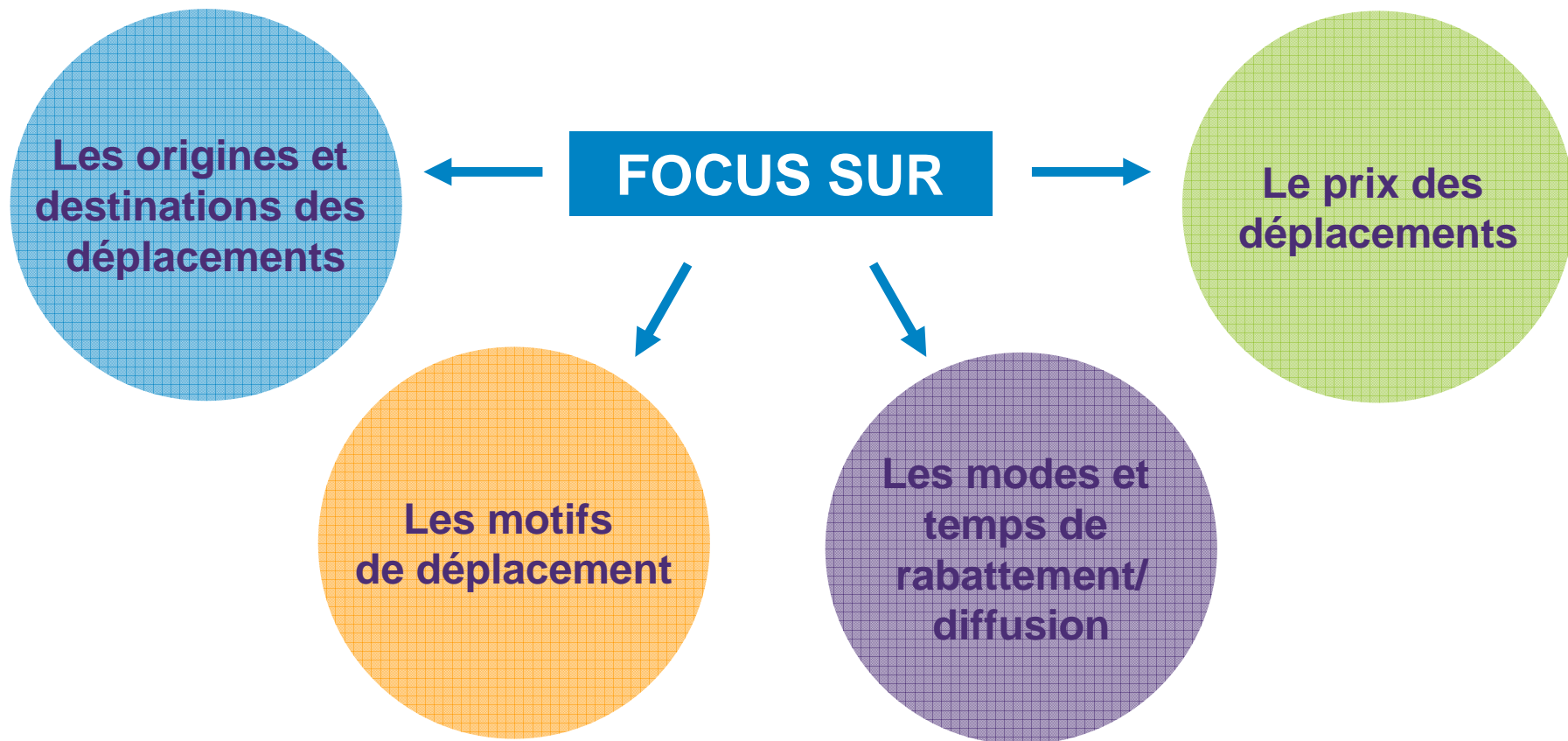
- Menée conjointement dans le cadre des projets LGV PACA, LNMP et CNM
- Budget de 2 millions €



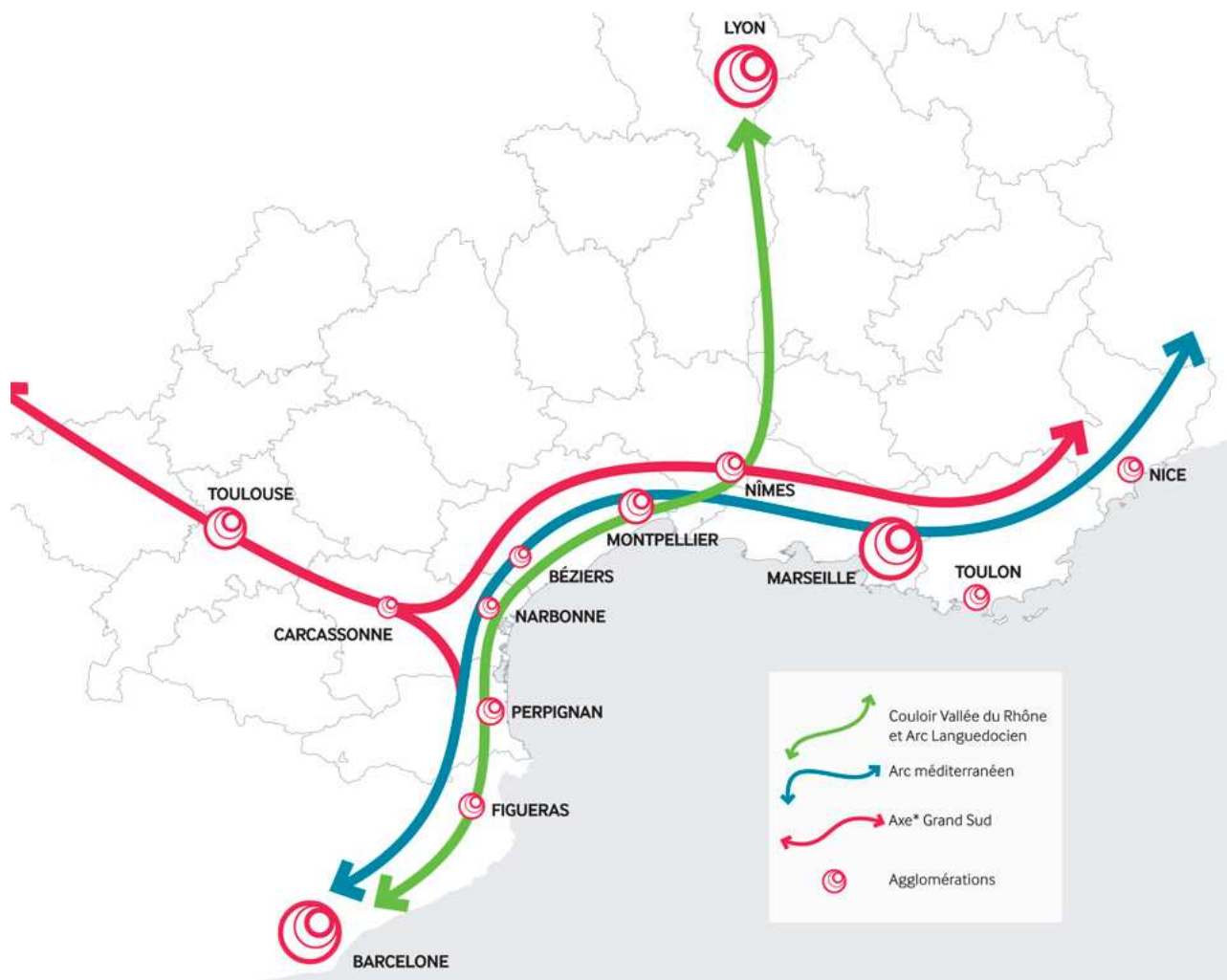
Objectifs

- Mieux connaître les trafics (courte, moyenne et longue distance).
- Disposer de données pour établir des prévisions de trafics et mieux appréhender les aires de chalandises des gares

Objectif du questionnaire



Flux à enquêter en LR



Méthodologie d'enquête

Préparation

- **Coordination avec la SNCF**
- **Plan d'enquête et échantillonnage (1300 trains / jour)**
- **Pilote**

Terrain

- **Questionnaires**
- **Comptages**
- **2 vagues d'enquête / 29 gares**

Traitement

- **Saisi des questionnaires et comptages**
- **Traitement des données**
- **Redressement (train/jour/année)**

Résultats

- **Base de données**
- **Analyse**

Présentation de l'enquête Grand Sud



➔ Bilan global

- 1300 trains/ jour environ dans le périmètre
- ~ 700 trains enquêtés par vague (54%)
- >1000 trains comptés (77%)
- 494 enquêteurs (v1), 274 (v2)
- ~ 500 compteurs
- 56 000 questionnaires réalisés

Montpellier :

- 27 compteurs et 25 enquêteurs,
- 43 trains enquêtés, 105 trains comptés
- 4700 questionnaires

Les déplacements voyageurs

➔ Analyse des déplacements

- L'offre de transport
- Le trafic de voyageurs

➔ Enquêtes en gare

Méthodologie

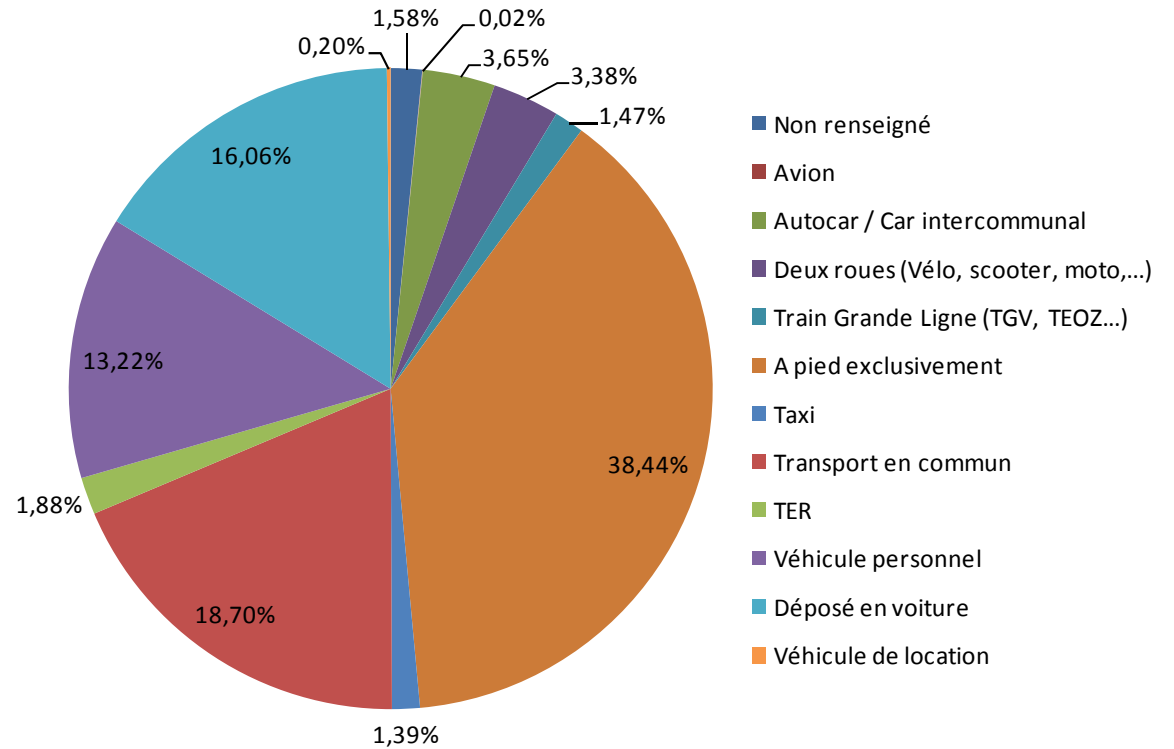
- Résultats

Les modes de rabattement (TER) en LR

➔ ~ 40% à pied
(PACA : 50%)

➔ 30% environ en voiture

➔ Près de 20% en TC

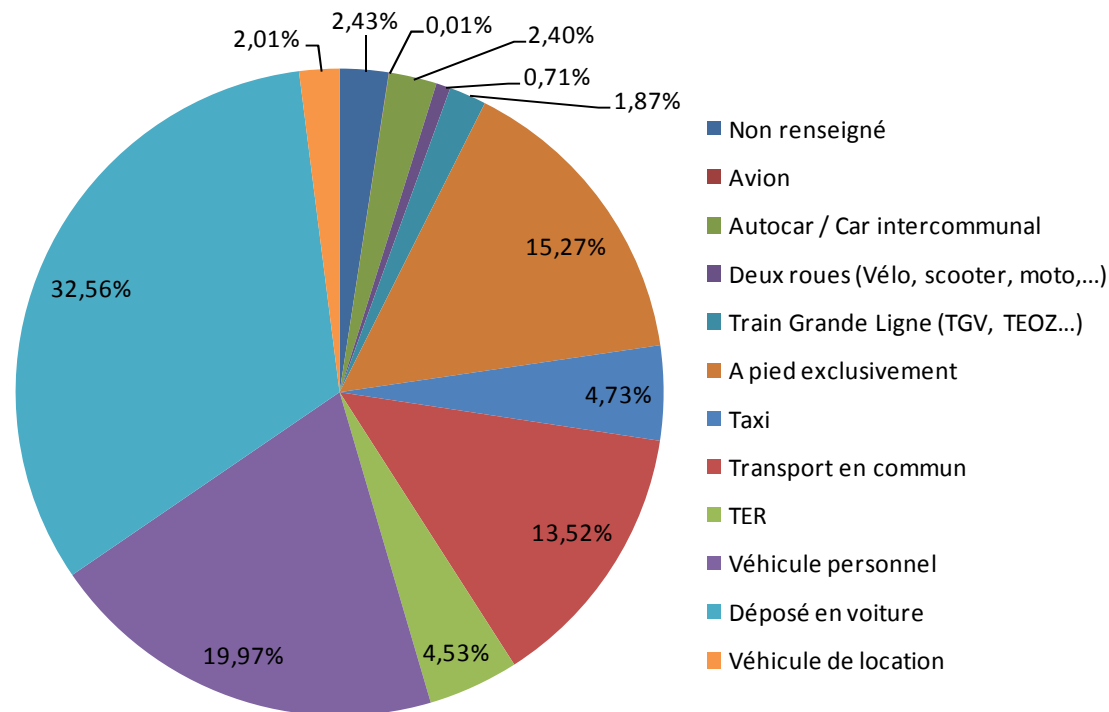


Modes de rabattement (GL) en LR

➔ Part + importante de la VP que pour les TER (>50%)

➔ Usage faible des TC (13%) et des TER (4%)

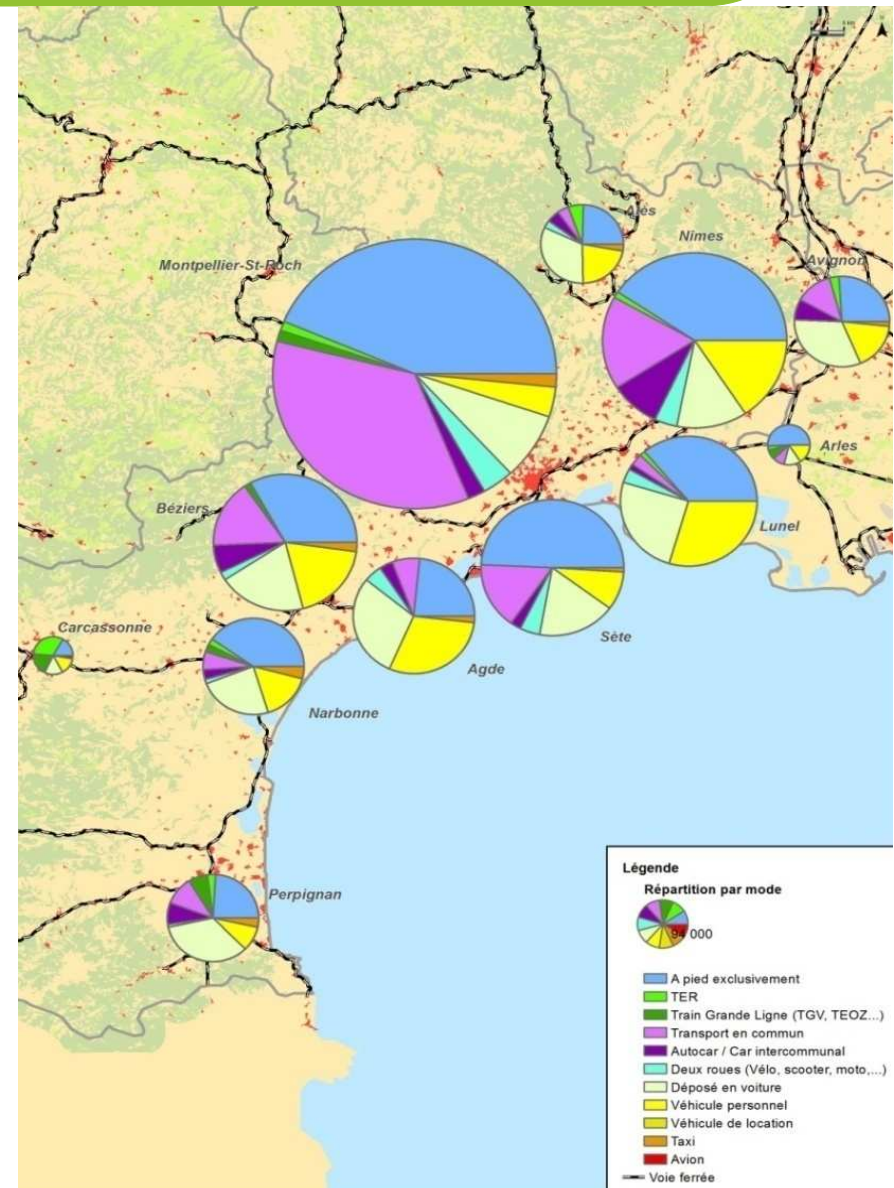
➔ Seulement 15% à pied



Mode de rabattement à l'échelle des agglomérations (TER)

➔ Rabattement TER

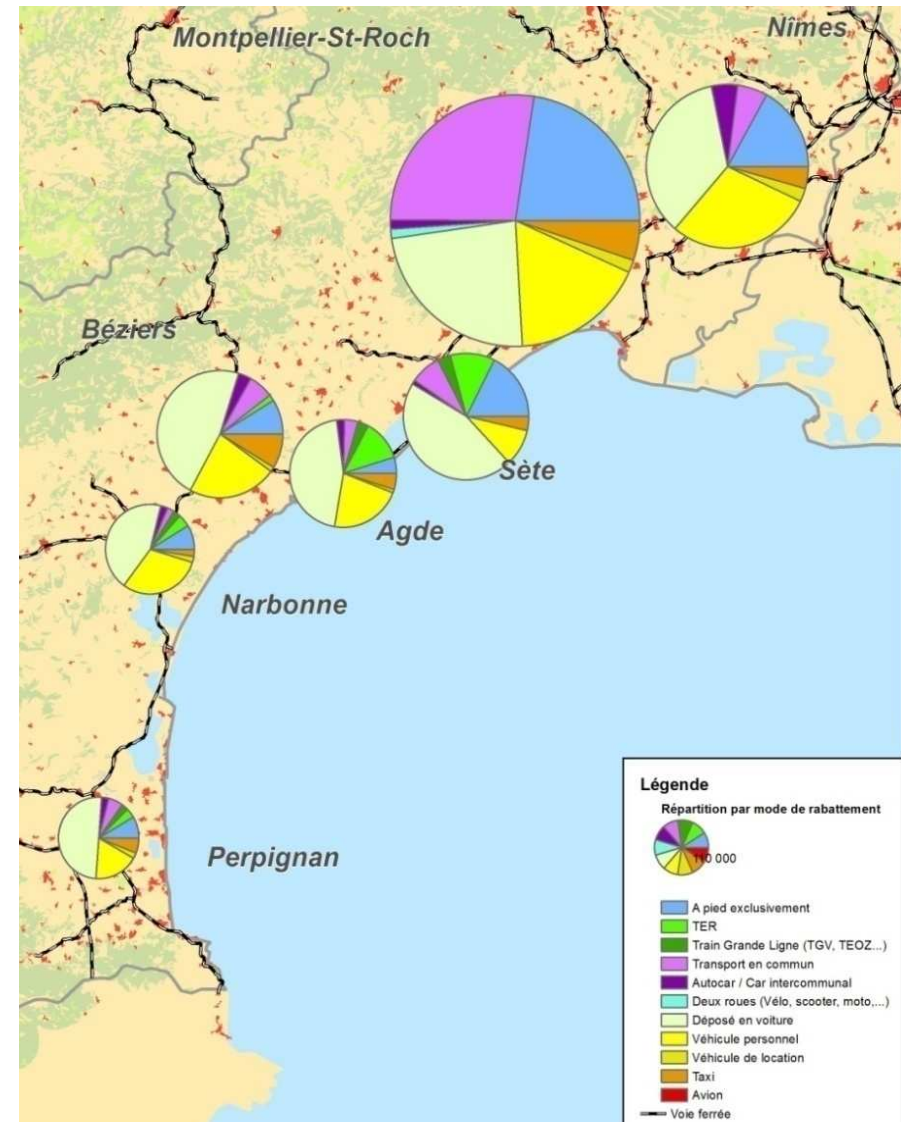
- Part importante de rabattements à pied, excepté à Perpignan
- Rabattement en TC contrasté :
 - Important à Montpellier
 - Plus faible à Béziers et surtout Narbonne



Mode de rabattement à l'échelle des agglomérations (GL)

➔ Rabattement GL

- Forte part d'utilisation de la voiture : jusqu'à ¾ des modes utilisés
- Montpellier : profil équilibré entre voiture et modes doux (TC et pied)
- Béziers et Narbonne : fort poids de la voiture et peu de TC

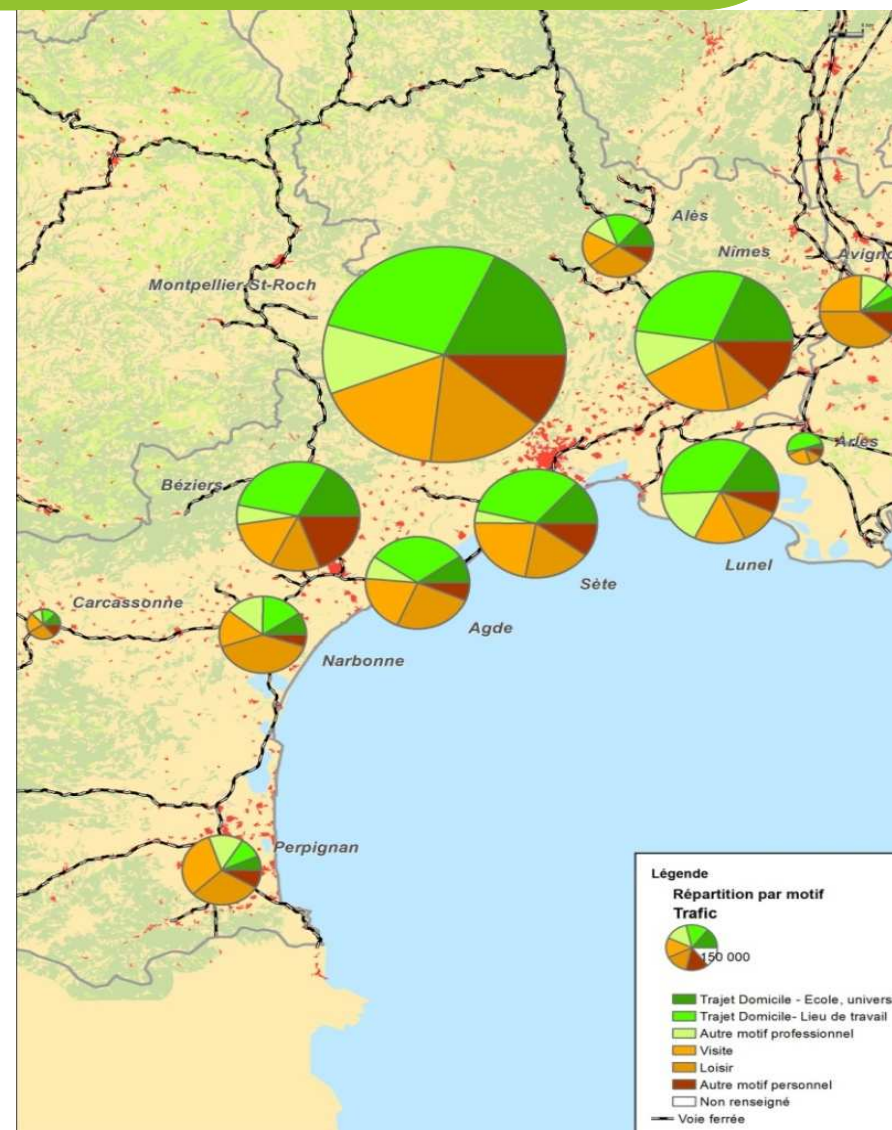


Motifs des déplacements en TER

➔ Motifs des déplacements TER

- Equilibre entre motifs personnels et professionnels
- Part élevée des motifs domicile-travail et domicile-études

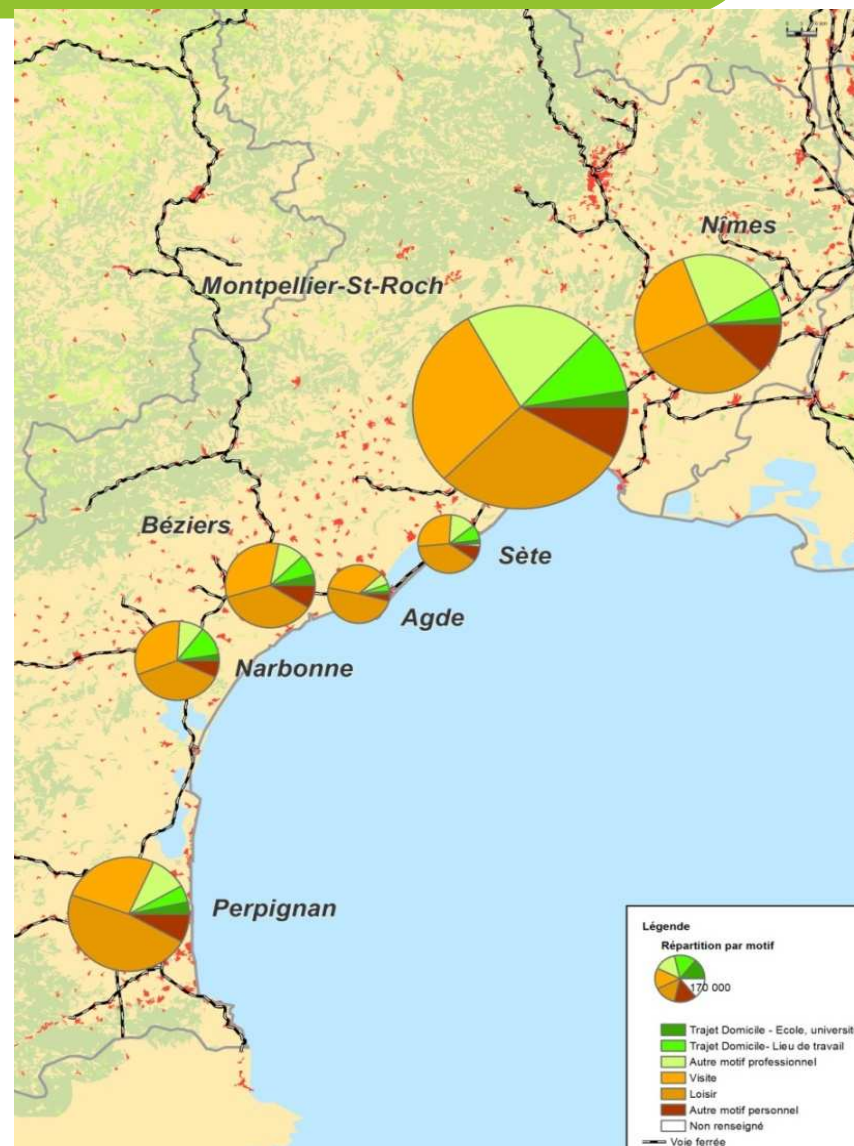
Exceptions :
Perpignan et Narbonne



Motifs des déplacements GL

➔ Motifs des déplacements GL

- Large prépondérance des motifs personnels
- Montpellier et Nîmes se distinguent par un poids important d'autres motifs professionnels (près d'1/4 du total des motifs)



Aires de chalandise des gares

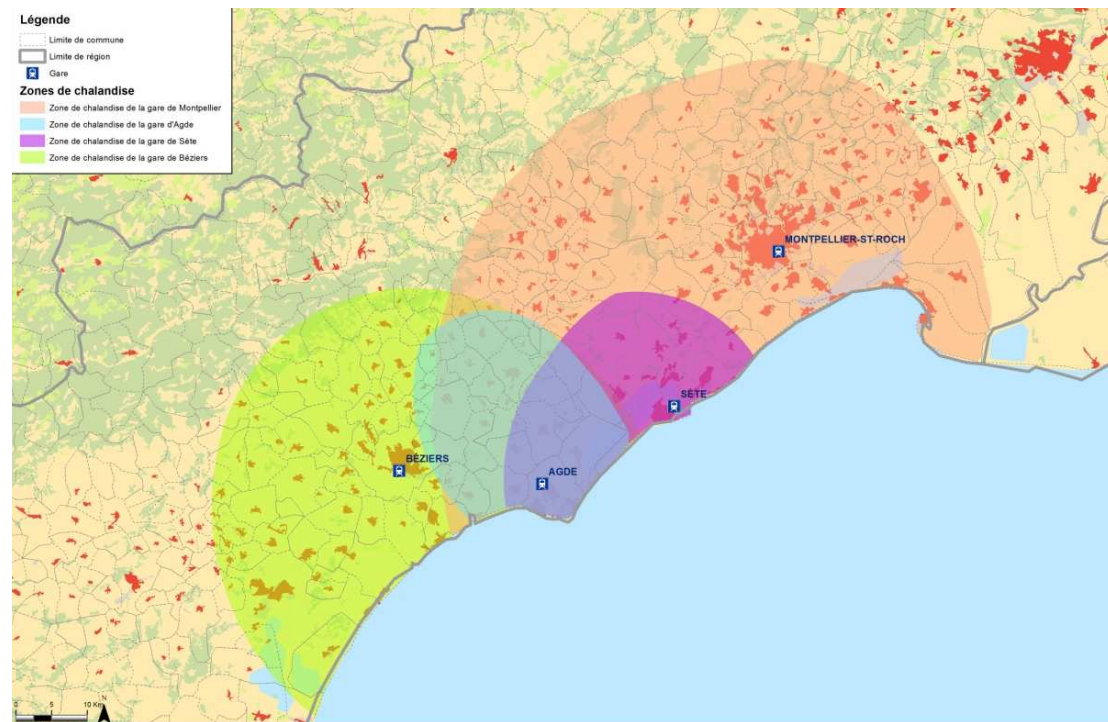
Montpellier- Sète-Agde-Béziers

(GL en direction Nord & Est)

➔ **Rabatement principal vers Montpellier, dont la zone de chalandise s'étire jusqu'à Béziers**

➔ **Zones de chalandises de Béziers, Agde et Sète se recoupent en partie**

Trajets GL en direction du Nord ou de l'Est du corridor languedocien



Setec International

Aires de chalandise des gares

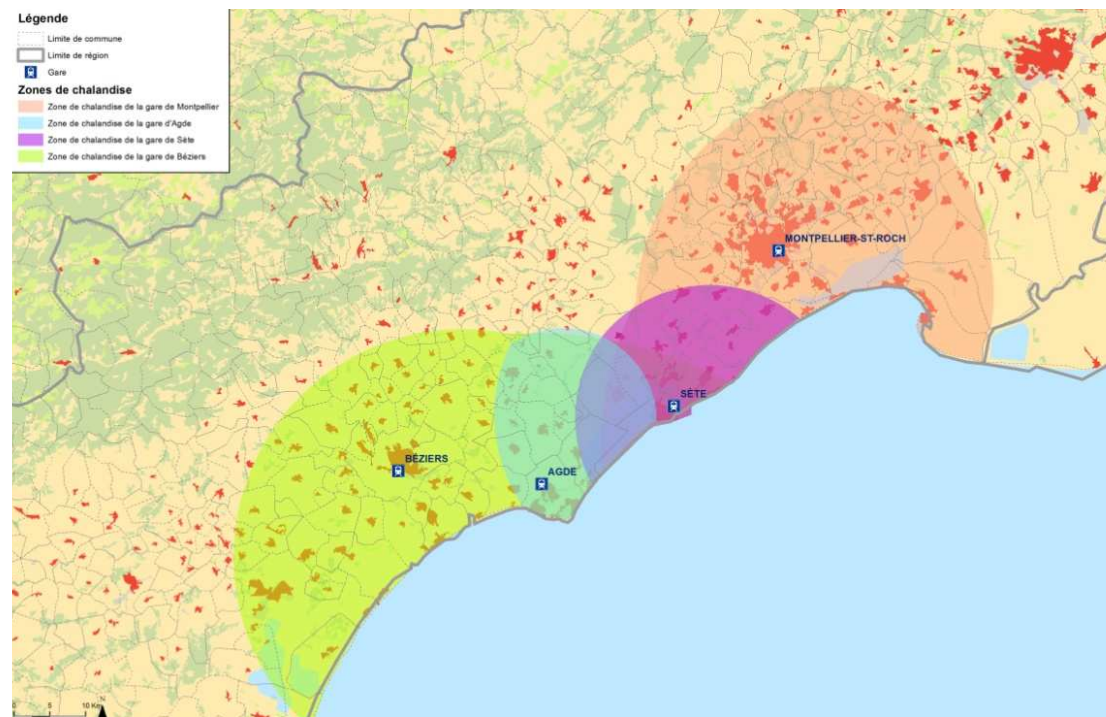
Montpellier- Sète-Agde-Béziers

(GL en direction Sud & Ouest)

➔ Zone de chalandise de Mtp est orientée : s'étire moins vers l'Ouest

➔ Zone de Béziers est moins orientée : elle est similaire quelle que soit la direction des déplacements

Trajets GL en direction du Sud ou de l'Ouest du corridor languedocien



Setec International

Aires de chalandise des gares

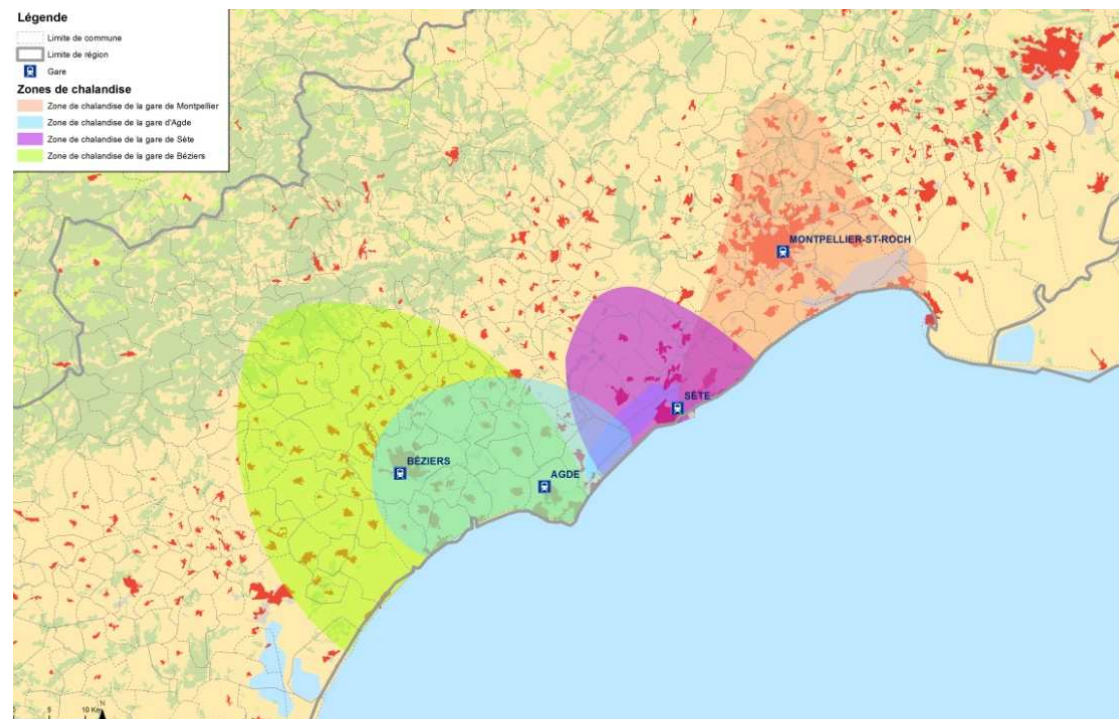
Montpellier- Sète-Agde-Béziers

(TER en direction Nord & Est)

➔ Gare de Béziers se distingue : rayonne sur un large territoire

➔ Zone de chalandise d'Agde est englobée dans celle de Béziers

Trajets TER en direction du Nord ou de l'Est du corridor languedocien



Setec International

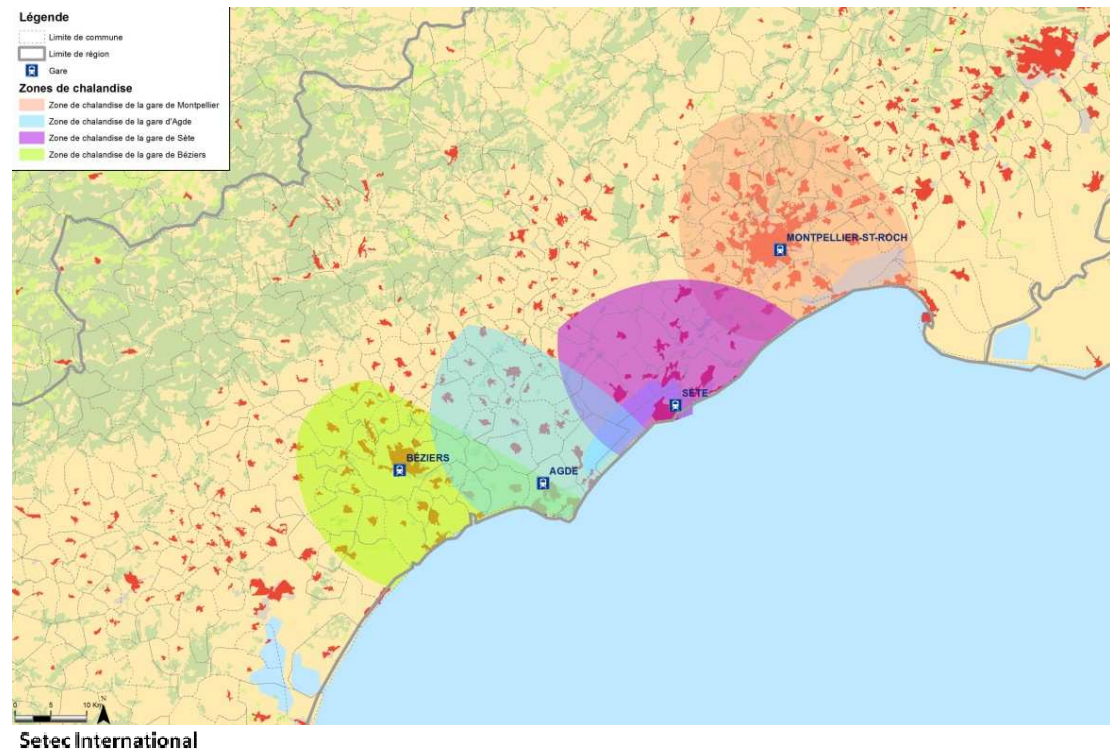
Aires de chalandise des gares

Montpellier- Sète-Agde-Béziers

(TER en direction Sud & Ouest)

- ➔ Zones locales et concentriques
- ➔ Béziers ne se distingue plus des autres gares
- ➔ Chaque zone de chalandise recoupe en partie celle des gares voisines

Trajets TER en direction du Sud ou de l'Ouest du corridor languedocien



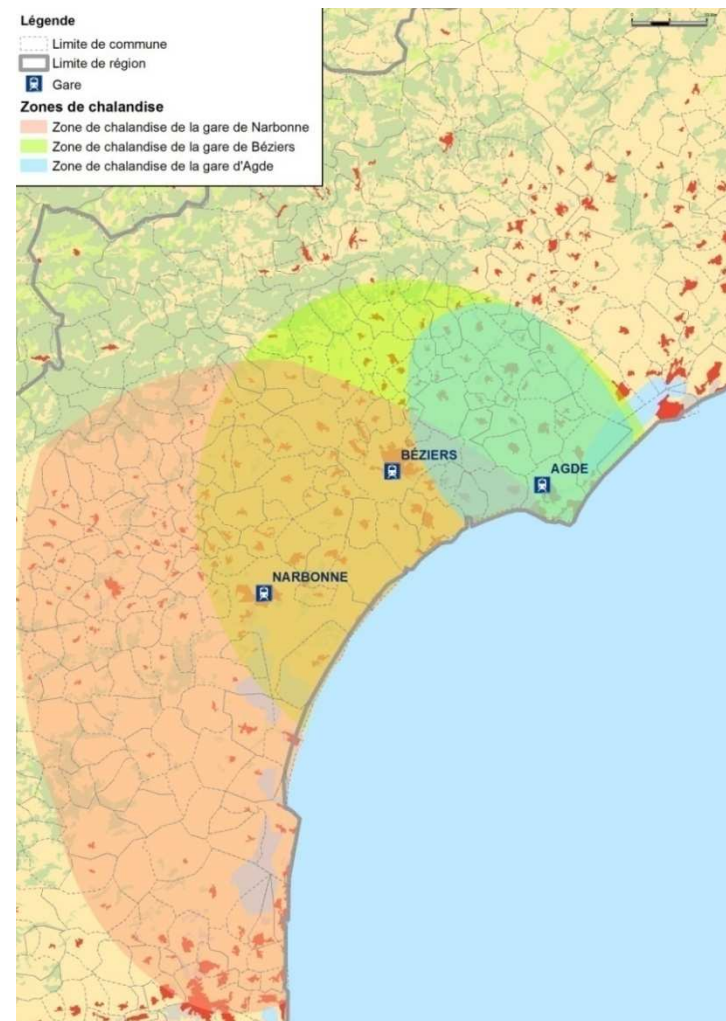
Aires de chalandise des gares

Agde-Béziers-Narbonne

(GL en direction du Nord & Est)

- ➔ **Recoupement des zones de chalandise des gares d'Agde, Béziers et Narbonne**
- ➔ **Narbonne : un très large rayonnement, d'Agde à Perpignan en passant par Carcassonne. Lien avec sa vocation de gare de correspondance vers Sud et Ouest**
- ➔ **Béziers rayonne d'Agde à Narbonne**
- ➔ **Zone d'Agde englobée dans celle de Béziers**

Trajets GL en direction du Nord ou de l'Est du corridor languedocien



Setec International

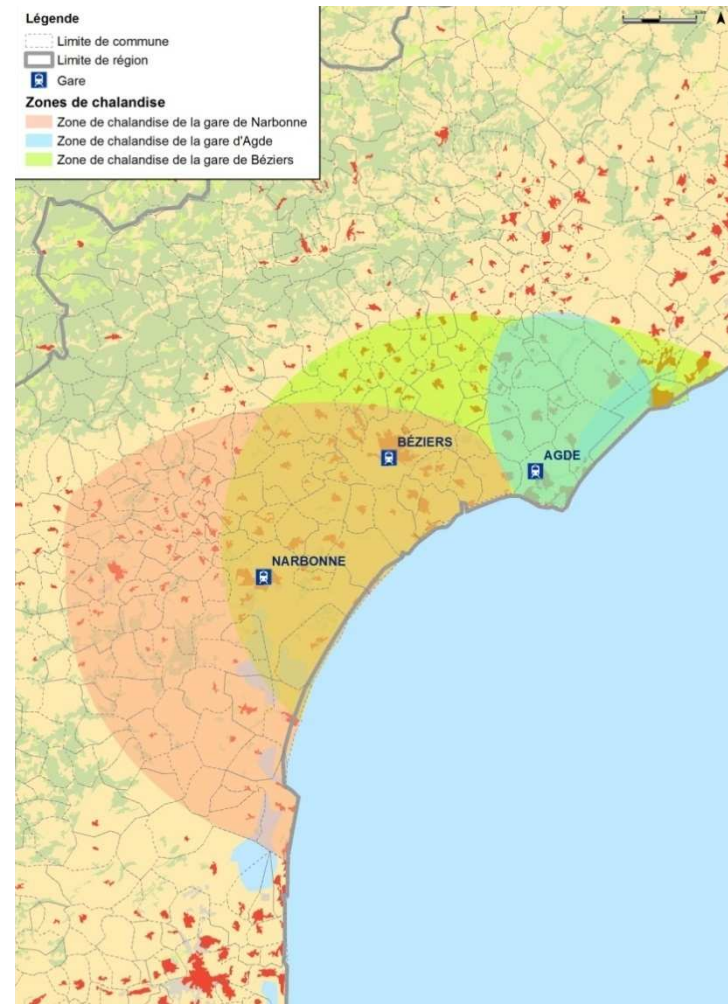
Aires de chalandise des gares

Agde-Béziers-Narbonne

(GL en direction du Sud & Ouest)

- ➔ **Recoupement des zones de chalandise des gares d'Agde, Béziers et Narbonne**
- ➔ **Narbonne : zone de chalandise plus réduite, de Béziers à Port-Barcarès (et Carcassonne à l'Ouest)**
- ➔ **Béziers rayonne davantage à l'Est d'Agde**

Trajets GL en direction du Sud ou de l'Ouest du corridor languedocien

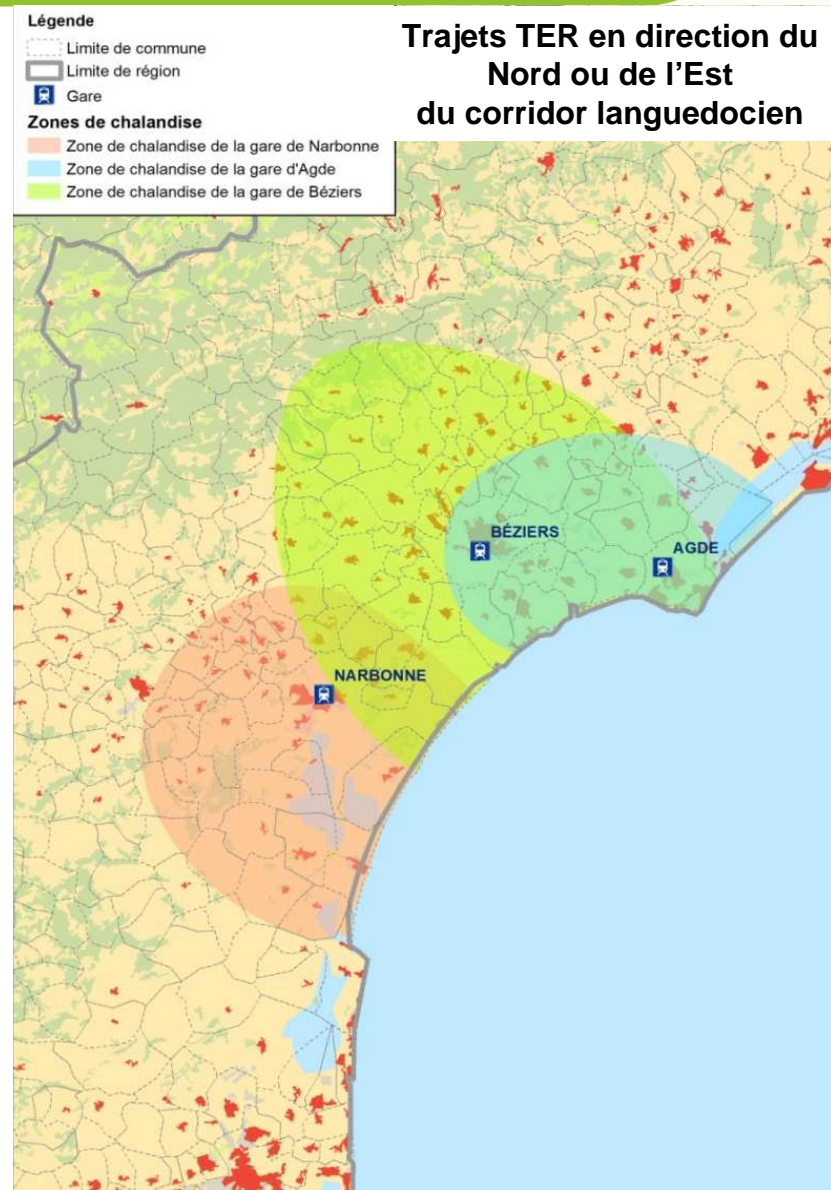


Aires de chalandise des gares

Agde-Béziers-Narbonne

(TER en direction du Nord & Est)

➔ **Béziers** se distingue par l'ampleur de sa zone :
recoupe largement celles d'Agde et Narbonne et rayonne sur l'arrière-pays



Aires de chalandise des gares

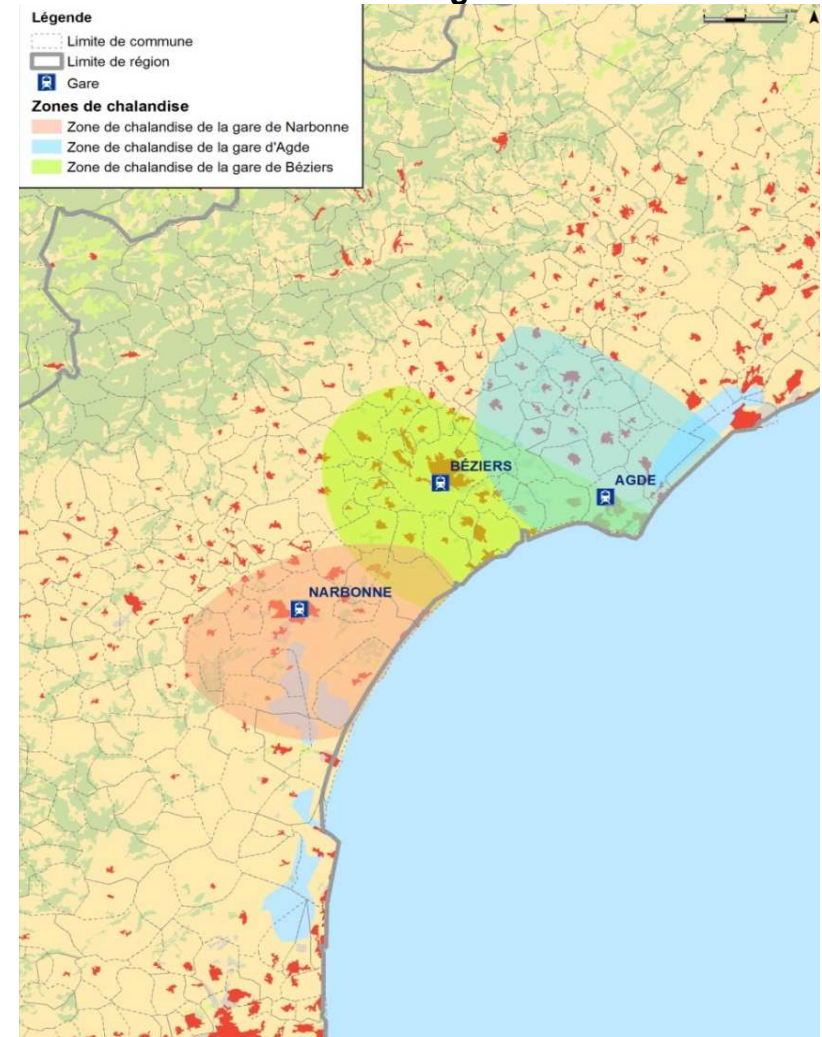
Agde-Béziers-Narbonne

(TER en direction du Sud & Ouest)

➔ Des zones de taille équivalentes

➔ Chaque gare a sa propre zone de chalandise, qui recoupe en partie celle des gares voisines

Trajets TER en direction du Sud ou de l'Ouest
du corridor languedocien



Setec International

Aires de chalandise des gares

Narbonne-Perpignan

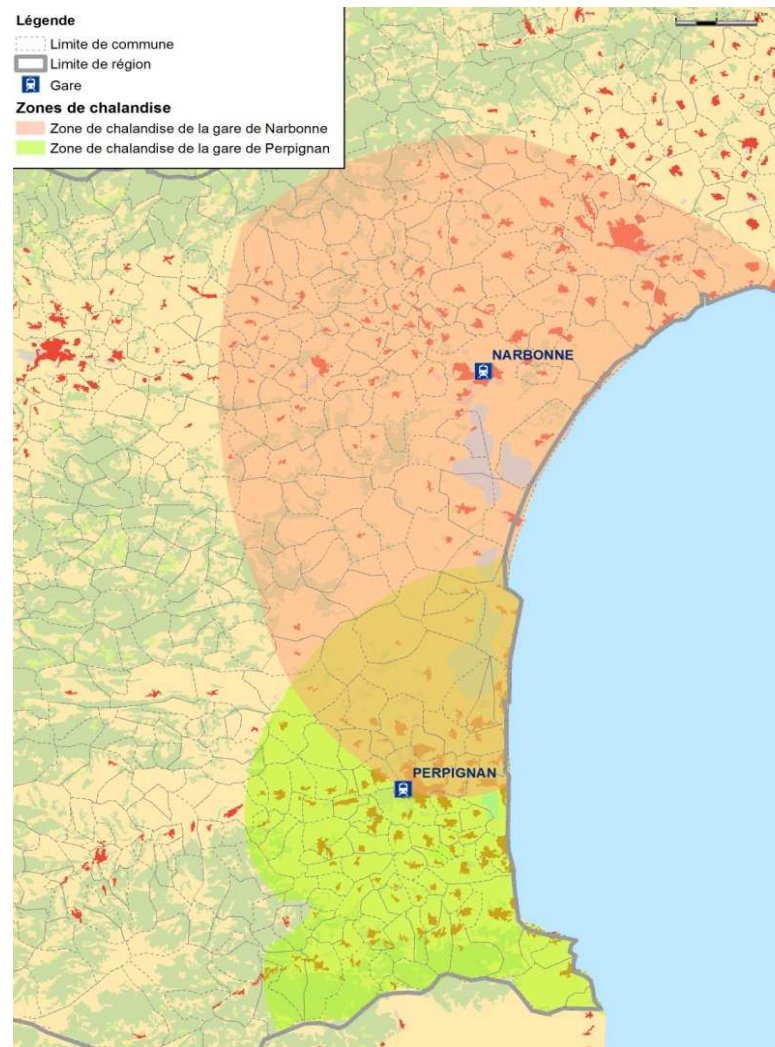
(GL en direction du Nord & Est)

➔ **Narbonne a une zone de chalandise beaucoup plus vaste que celle de Perpignan**

➔ **Zone de Narbonne : d'Agde à Perpignan et irrigue largement l'arrière pays**

➔ **Zone de Perpignan: de Port-Barcarès à la frontière espagnole**

Trajets GL en direction du Nord ou de l'Est du corridor languedocien



Setec International

Aires de chalandise des gares

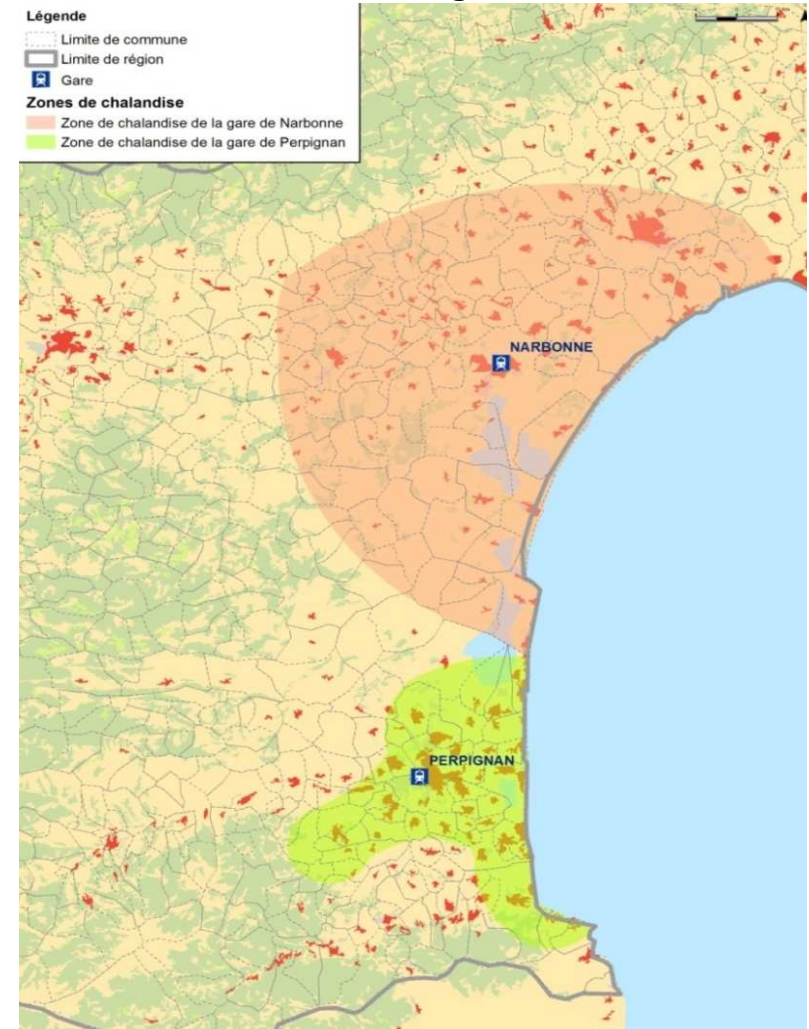
Narbonne-Perpignan

(GL en direction du Sud & Ouest)

➔ Zones qui ne se recoupent pas

➔ Le rayonnement de Perpignan est local et suit les des grands axes de communication

Trajets GL en direction du Sud ou de l'Ouest du corridor languedocien



Aires de chalandise des gares

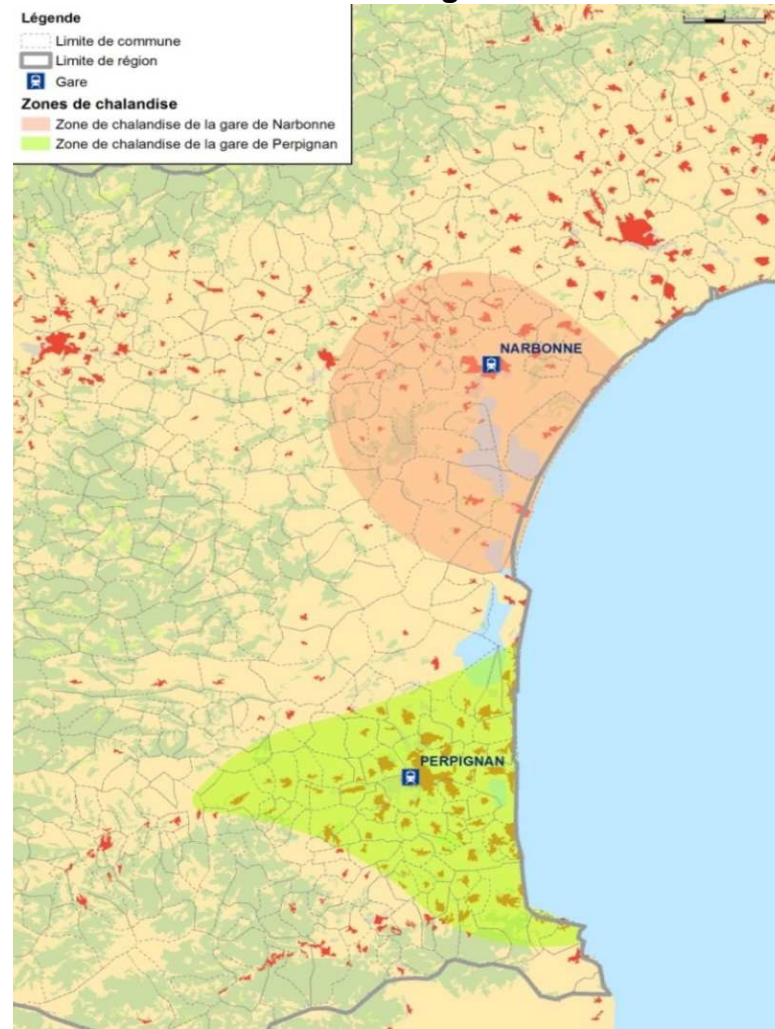
Narbonne-Perpignan

(TER en direction du Nord & Est)

➔ Perpignan : une zone de chalandise plus vaste pour les TER que pour les trajets GL vers Sud et Ouest

➔ Rayonnement local des deux gares

Trajets GL en direction du Nord ou de l'Est du corridor languedocien



Setec International

Aires de chalandise des gares

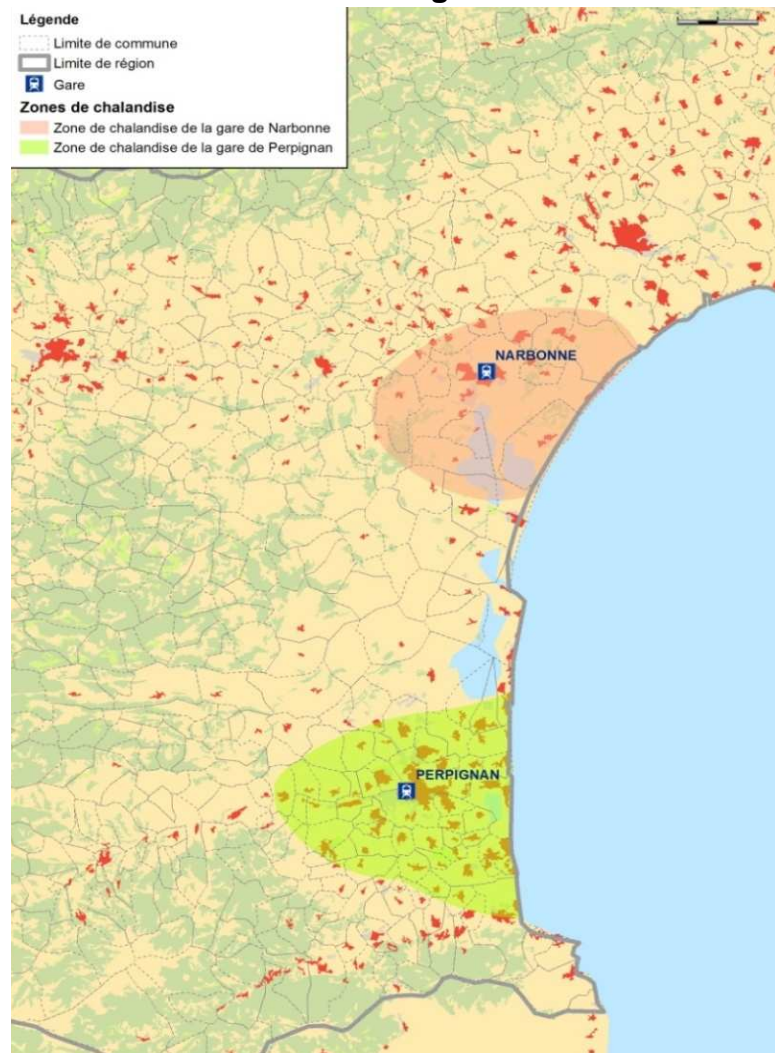
Narbonne-Perpignan

(TER en direction du Sud & Ouest)



Des zones de chalandise peu étendues
et très locales

Trajets GL en direction du Sud ou de l'Ouest
du corridor languedocien

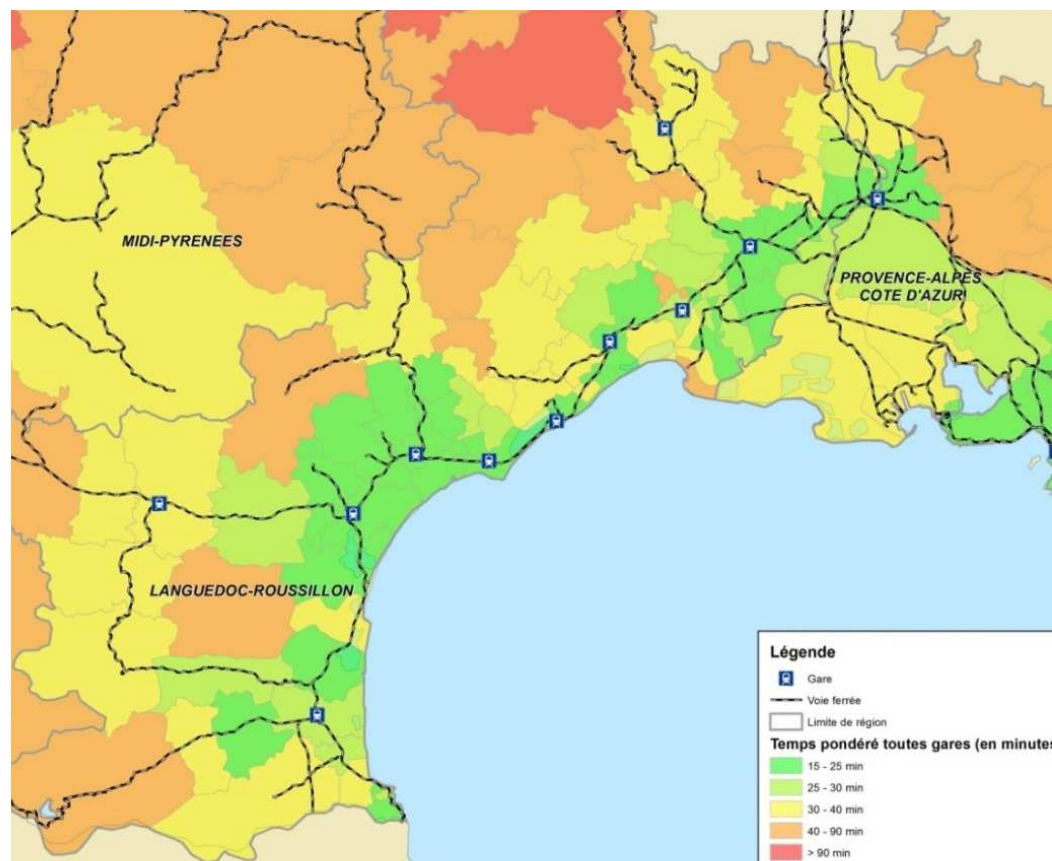


Setec International

L'accessibilité GL

➔ Très bonne dans l'espace Agde-Béziers-Narbonne car accès à 3 gares TGV

➔ Se dégrade dans les Pyrénées Orientales car une seule gare TGV (Perpignan)

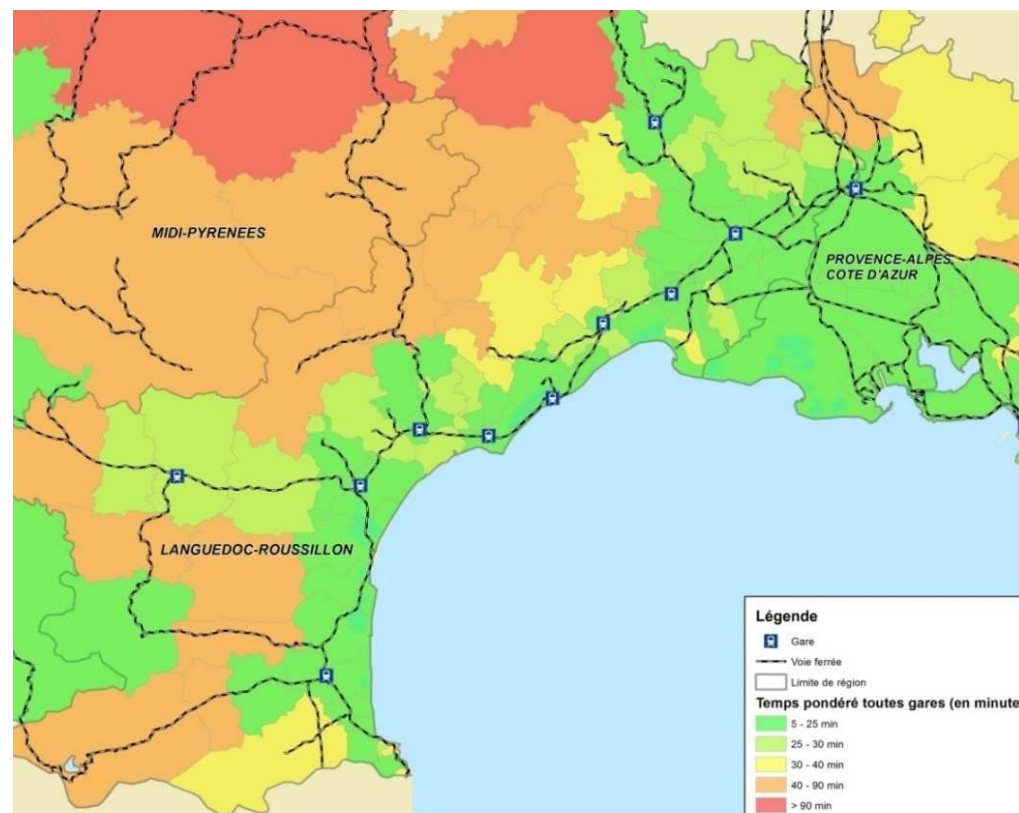


Setec International

L'accessibilité TER

➔ Une meilleure accessibilité que pour les GL

➔ L'accessibilité s'étend à l'arrière-pays



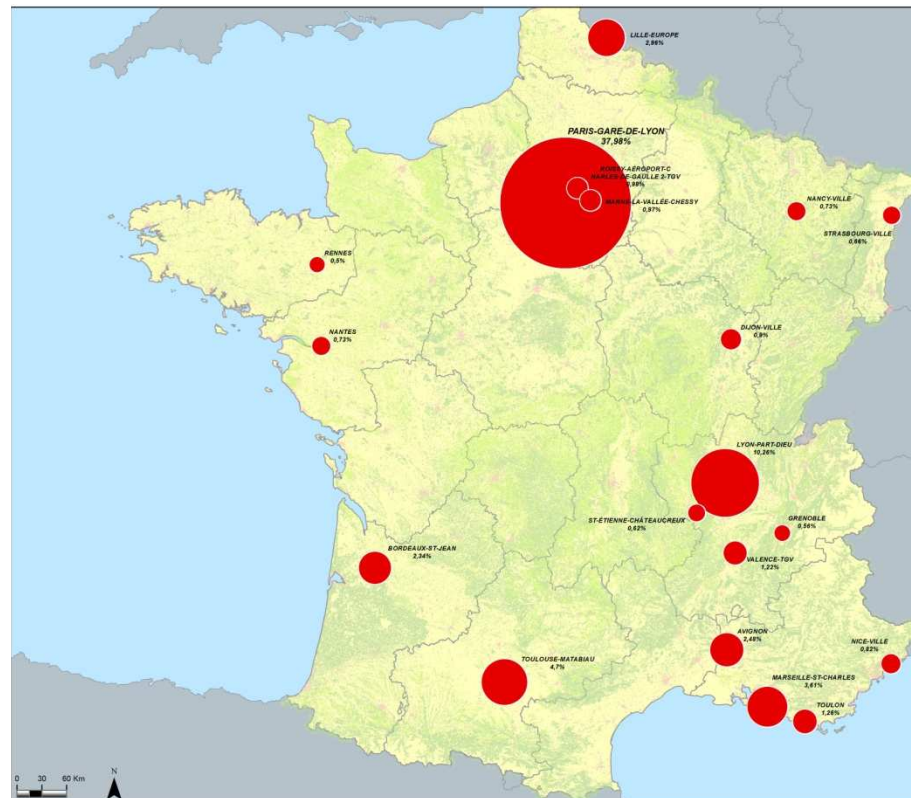
Setec International

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

O/D des flux externes au LR

Les principales OD tous motifs

- Ile-de-France
- Couloir Rhodanien
- PACA
- Toulouse
- Lille



Setec International

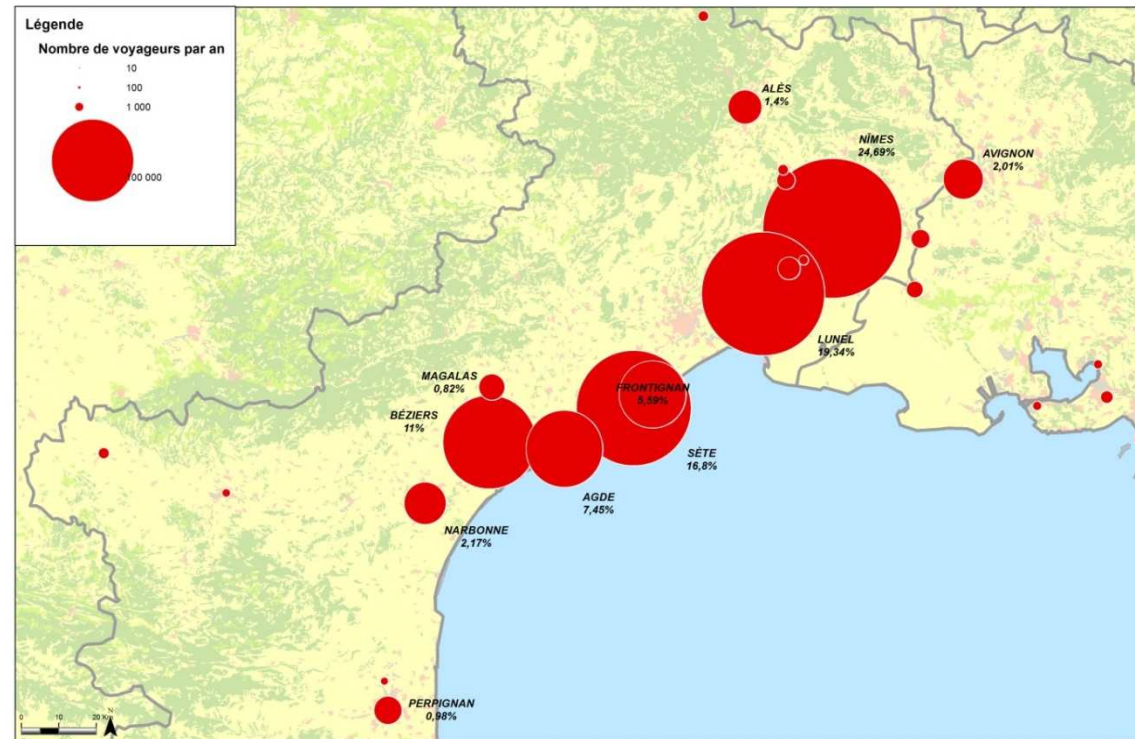
Ex. : Montpellier St-Roch

O/D pour les voyageurs TER

Déplacements domicile-travail et domicile-étude



Déplacements concentrés sur l'axe Nîmes - Béziers



Setec International

Ex. : Montpellier St-Roch

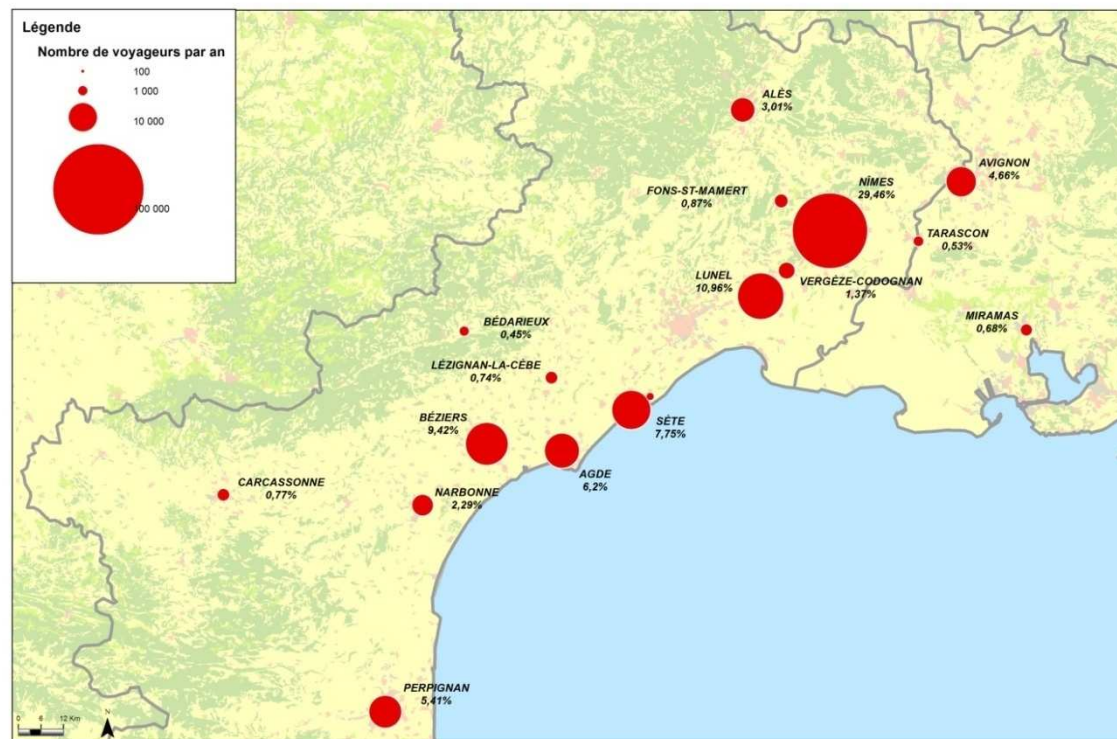
O/D pour les voyageurs TER

Motifs de déplacements professionnels autre que le DT-DE

➔ Beaucoup - de déplacements qu'en domicile-travail/études

➔ Nîmes se distingue

➔ Dans une moindre mesure, Lunel, Béziers, Sète et Agde



Setec International

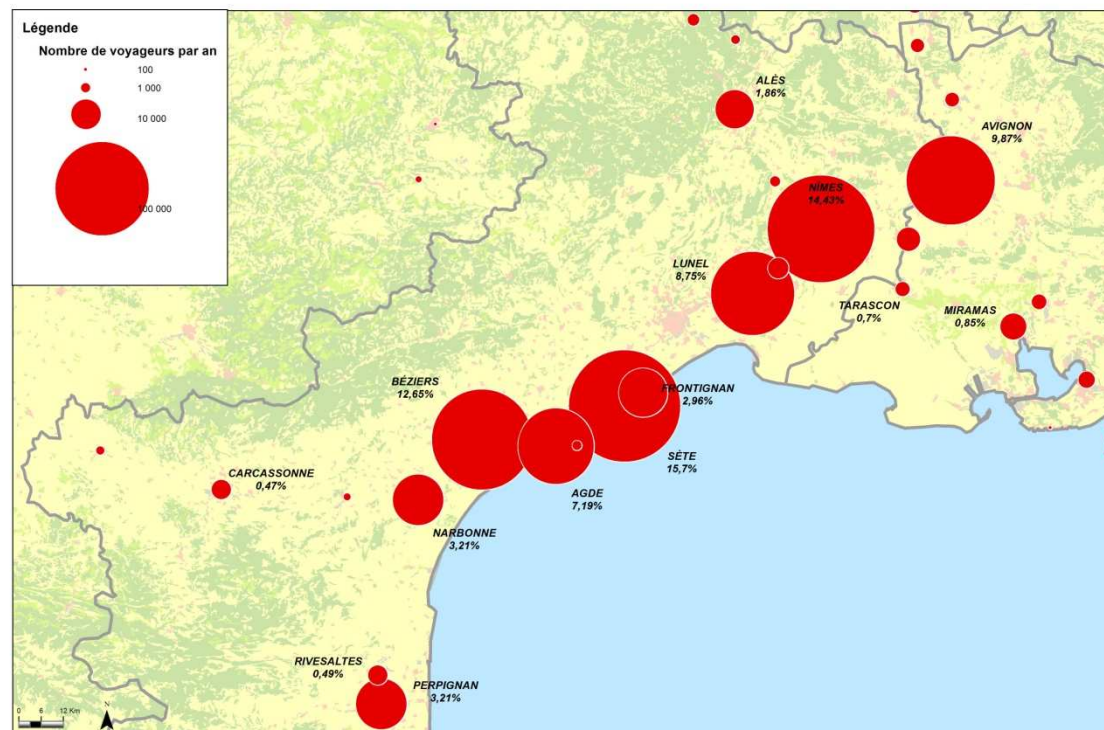
Ex. : Montpellier St-Roch

O/D pour les voyageurs TER

Déplacements personnels



L'axe principal
entre Avignon et Béziers



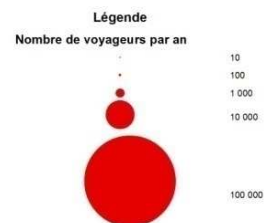
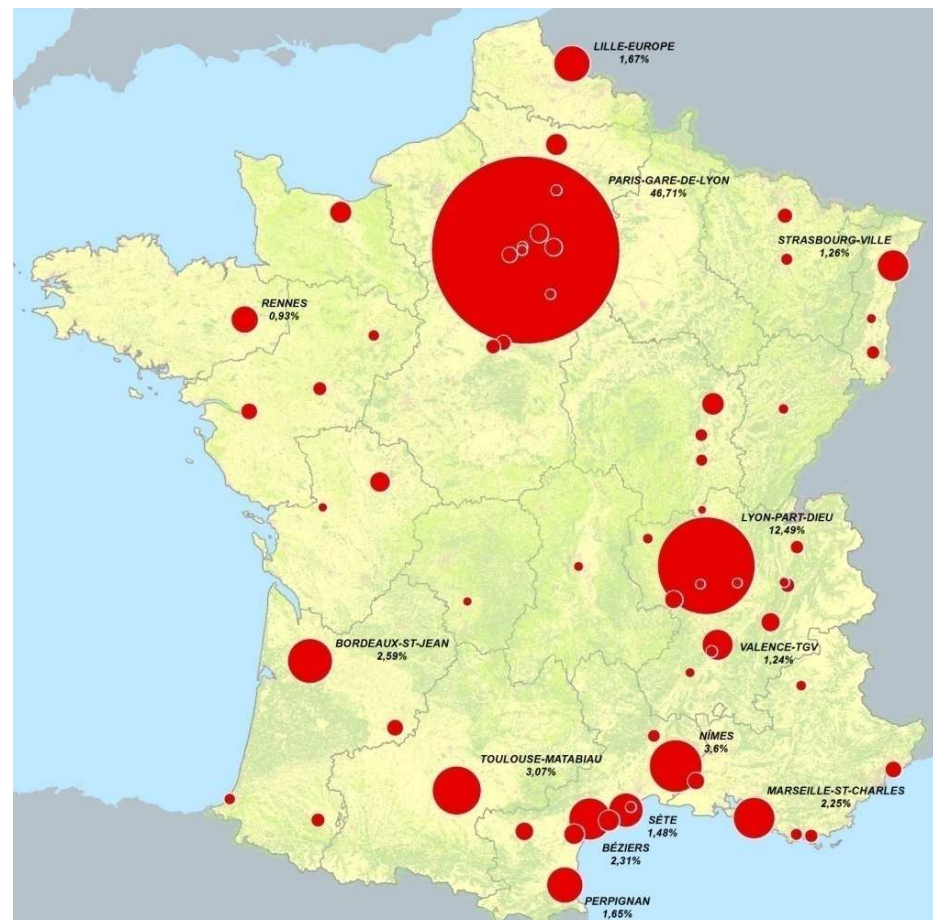
Setec International

Ex. : Montpellier St-Roch

O/D pour les voyageurs GL

➔ Déplacements professionnels

- Ile-de-France
- Métropole lyonnaise
- Villes du LR :
Sète, Béziers, Perpignan
- Métropoles méridionales :
Marseille, Toulouse, Bordeaux
- Lille



Setec International



Conclusions

Résultats des enquêtes

○ Motifs de déplacements

- **GL: Majorité de déplacements personnels**
- **TER: Relatif équilibre entre personnels et professionnels**

○ Modes de rabattement

- **GL: utilisation majoritaires de la VP**
- **TER: Fort rabattement en mode alternatif à la VP**

Conclusions

➔ Résultats des enquêtes

- Aires de chalandise des gares
 - Plus réduites pour les TER que pour les GL
 - Variables selon l'orientation des déplacements
- Déplacements des voyageurs du LR
 - Île-de-France
 - PACA, couloir rhodanien



LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNIUS
 SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÄS – PORTUGAL – ESPAÑA – POLSK
 — PARIS — KØBENHÅVN — CALAIS — DOVER — LONDON — MONTPELLIER — WARSZAWA — BRISTOL — BRUXELLES — PERPIGNAN — DEN HAAG — AMSTERDAM — DORTMUND — BÉZIERS — HANNOVER — BERLIN — N
 LISBOA – SÈTE – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – N
 BELGIQUE — UNITED KINGDOM — ČESKÁ REPUBLIKA — SVERIGE — DANMARK — SUOMI — DEUTSCHLAND — SLOVENSKO — EESTI — SLOVENIJA — ELLÄS — PORTUGAL — ESPAÑA — POLSKA — P
 OUVERTURE — INNOVATION — INTERCONNEXION — PARTENARIAT — ÉCO-RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERFORI
 BERLIN HADDTBAHNHOF — LONDON SAINT PANCRAS — DUBLIN HEUSTO

Atelier Territoire et Mobilité

Déplacements

Montpellier – 28 septembre 2011

ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

