

Études socio-économiques Synthèse du diagnostic DÉPLACEMENTS

28 Septembre 2011



Les études ont été réalisées par :



setec international

58, quai de la Rapée - 75583 PARIS Cedex 12 - Tél. 01 40 04 69 01 - Mèl. setecinter@setec.fr



Setec Organisation

58, quai de la Rapée - 75583 PARIS Cedex 12 - Tél. 01 53 33 63 38 - Mèl. orga@setec.fr



Avenue Adolphe Lacomblé 69-71 - 1030 BRUXELLES (Belgique) - Tél. +32 2 735 09 95 - Mèl. stratec@stratec.be



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE



SOMMAIRE

Partie I / L'offre de transport	2
A. Le réseau ferré	2
B. Le réseau routier structuré sur un axe Nîmes-Perpignan	6
C. Les ports, grands générateurs de trafic routier	10
D. Les aéroports, desservant peu les métropoles régionales	10
Partie II / Des flux de fret en forte augmentation	10
A. Des flux qui empruntent surtout le corridor littoral	10
B. Des flux majoritairement portés par la route	11
Partie III / Les déplacements de voyageurs en forte croissance	15
A. La mobilité des languedociens et des roussillonnais	15
B. Le trafic ferroviaire	15
C. Un trafic routier interurbain intense entre Béziers et Nîmes	16
D. Le trafic aérien en baisse et orienté vers l'international	16
Partie IV / Les résultats des enquêtes GPSE	17
A. Des modes de rabattement en Languedoc-Roussillon contrastés entre TER et GL	17
B. Les motifs de déplacements	18
Partie V / Conclusion	19

Le Languedoc-Roussillon est situé au sein d'un axe européen reliant la péninsule ibérique au reste de l'Europe et emprunté par des flux de fret et de voyageurs. Ces flux sont liés à une triple influence :

- Européenne et de transit pour les flux en provenance ou à destination de la péninsule ibérique et du Maghreb.
- Nationale avec le lien à Paris et aux autres régions françaises.
- Régionales avec les liens entre les villes du Languedoc-Roussillon.

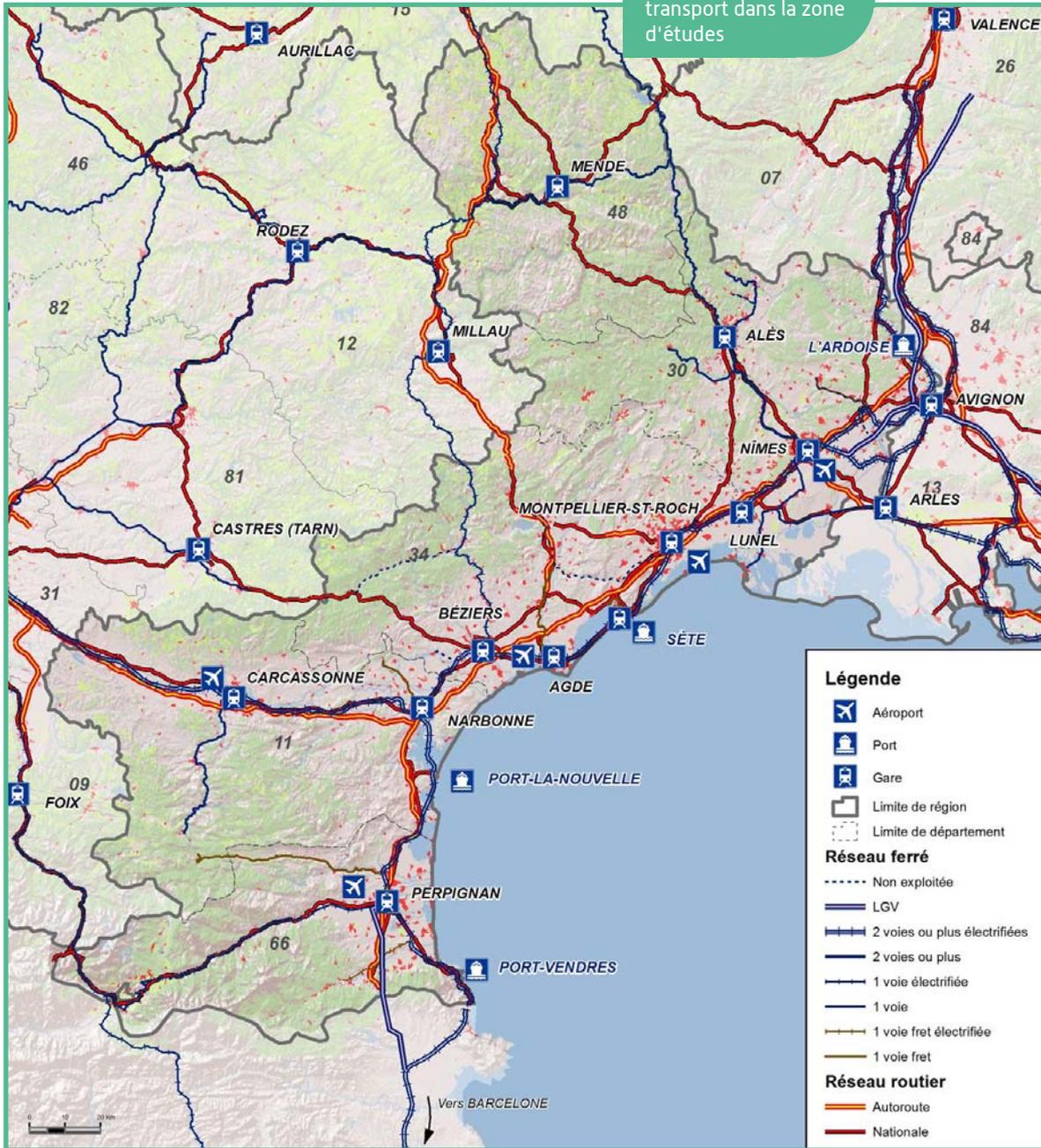
En outre, sa géographie contrainte, entre massifs montagneux et façade maritime, est déterminante pour l'organisation des déplacements. Les infrastructures de transport de la zone d'études¹ se concentrent sur le littoral, structurées sur un axe principal Nîmes-Perpignan et un axe secondaire Narbonne-Toulouse.

1/ La zone d'études est constituée des quatre départements de la Région Languedoc-Roussillon suivants : Gard, Hérault, Aude et Pyrénées-Orientales.

Partie I

L'offre de transport

Figure 1. Les infrastructures de transport dans la zone d'études



A. Le réseau ferré

A.1. Une section majeure du réseau ferré national et européen

Le réseau ferré languedocien et roussillonnais fait partie du corridor transeuropéen reliant la péninsule ibérique au reste de l'Europe. Il est constitué d'une artère ferrée principale électrifiée à 2 voies qui longe la côte entre Nîmes et Perpignan et se trouve connectée aux grands axes ferroviaires nationaux et européens.

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan constitue l'une des sections de l'axe ferroviaire à grande vitesse de l'Europe du sud-ouest du réseau trans-européen de transport (projet prioritaire n°3). Elle s'inscrit dans la continuité de deux projets, en cours ou achevés : la Ligne à Grande Vitesse mixte ¹ Perpignan-Barcelone, et le contournement ferroviaire de Nîmes – Montpellier (CNM) qui s'accompagnera de la mise en service de deux gares nouvelles, à Montpellier puis à Nîmes.

Figure 2.
Le Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T)

Source : Commission Européenne, RTE-T, axes et projets prioritaires 2005



La région dispose d'équipements permettant le développement du fret ferroviaire : 90² Installations Terminales Embranchées (ITE)³, principalement aux abords des ports et des grandes villes, trois chantiers de transport combiné rail-route servant au transfert des marchandises entre le rail et la route et un chantier rail-rail pour le transfert de marchandises du réseau ferré français au réseau espagnol (qui ont des écartements de rails différents), installés à la frontière espagnole. La région est également traversée par la plus grande autoroute ferroviaire d'Europe, reliant Bettembourg (Luxembourg) à la frontière espagnole (Le Boulou)⁴. En 2009, le trafic de cette autoroute ferroviaire était estimé à environ 18 000 poids lourds.

1/ Une ligne mixte fait circuler des trains de voyageurs et de fret

2/ Selon la version 2010 du Document de Référence du Réseau Ferré National

3/ Les installations terminales embranchées (ITE) raccordent les zones d'activités d'entreprises ou de collectivités locales au réseau ferré national. Il s'agit par exemple des voies ferrées de sites industriels privés (définition RFF)

4/ Ce service permet de transporter des semi-remorques sur des trains spéciaux d'une frontière à l'autre de la France en 14h30

A.3. Une évolution contrastée entre offre fret et offre voyageurs

A.3.1. Une croissance de l'offre voyageurs

L'offre de services voyageurs a fortement crû au cours de la décennie 2000¹, en raison de l'effet conjugué de la mise en service de la LGV Méditerranée (2001) et de la régionalisation des TER. Les liaisons vers Paris ont notamment connu un doublement du nombre de trains, voire un triplement (Béziers) au départ des grandes gares de la zone d'étude entre 2000 et 2010.

La croissance de l'offre grande lignes, mais aussi l'utilisation de nouveaux matériels roulants s'est accompagnée de gains de temps significatifs pour les liaisons empruntant le couloir rhodanien, vers Paris et Lyon. Il n'y a pas eu d'évolution significative pour les autres destinations.

L'offre TER a principalement augmenté sur le tronçon Nîmes-Narbonne : +156% de trains en moyenne durant cette période, et de façon moins forte de Narbonne à Perpignan (38% de TER supplémentaires au départ de Perpignan).

A.3.1. Un remplacement progressif des trains de fret par des trains voyageurs

Entre 1980 et 2000, le nombre de circulations ferroviaires est resté globalement stable sur le tronçon Nîmes-Narbonne mais le volume de trains de fret a diminué, alors que l'offre des trains de voyageurs augmentait : les circulations fret entre Béziers et Narbonne sont ainsi passées de 79 trains par jour en 1980 à 46 en 2007. Dans le même temps le nombre de trains de voyageurs passait de 57 à 79 trains.

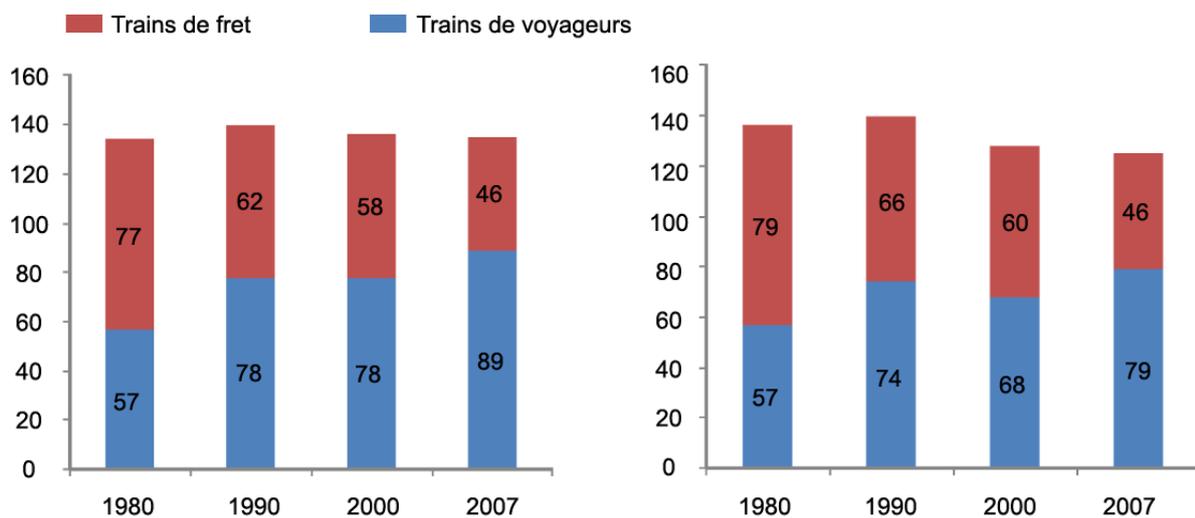


Figure 4. Circulation quotidienne de trains entre Montpellier et Béziers en 1980, 1990, 2000 et 2007.

Figure 5. Circulation quotidienne de trains entre Béziers et Narbonne en 1980, 1990, 2000 et 2007.

A noter toutefois que sur ces deux années, les circulations de fret vers la frontière espagnole sont relativement stables et faibles (7 à 5 trains par jour entre Perpignan et Le Boulou, une dizaine par jour en 2011², 15 trains par jour entre Perpignan et Cerbère).

Au final, l'essentiel du trafic traversant la frontière est assuré par la route, y compris pour des marchandises qui circulent sur le fer entre Perpignan et le reste de la France ou de l'Europe. La différence d'écartement des voies ferrées entre la France et l'Espagne est un facteur limitatif de l'interopérabilité des réseaux ferrés et donc de la chaîne logistique.

1/ Source : horaires SNCF sur la période 1999-2010

2/ L'autoroute ferroviaire reliant Luxembourg au Boulou a été mise en service en 2007, ce service représente 4 allers-retours par jour en 2011.

B. Le réseau routier structuré sur un axe Nîmes-Perpignan

B.1. Un réseau qui irrigue la région

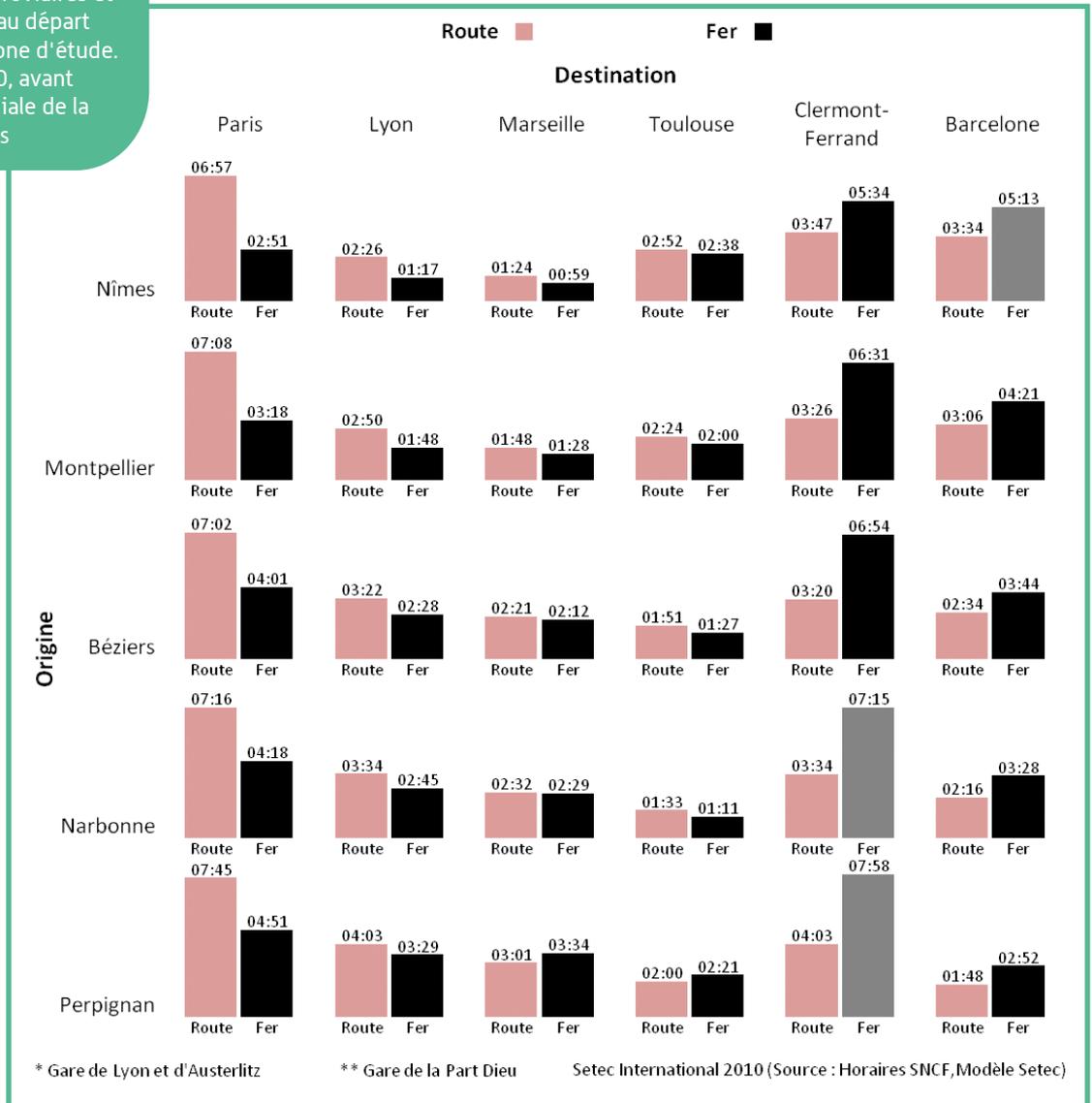
Le réseau routier est, comme le réseau ferroviaire, structuré sur un axe central Nîmes-Perpignan, parcouru par l'autoroute A9. La région est irriguée par :

- deux axes nord
 - A7-A9, venant de Lyon, canalisant les flux en provenance du Nord de la France, d'Europe centrale et du nord,
 - A75, venant de Clermont-Ferrand, qui se connecte à l'A9 au niveau de Béziers et à Montpellier via l'A750,
- un axe sud (A9), reliant la péninsule ibérique à Perpignan,
- un axe est (A8-A54), venant de Nice et Marseille, qui regroupe les flux en provenance de l'Italie et de l'Europe du sud-est, et qui aboutit à Nîmes,
- un axe ouest (autoroute A61), venant de Toulouse, où se concentrent les flux en provenance de la façade atlantique, et qui aboutit aux environs de Narbonne : connectant Carcassonne, Lézignan Corbières et Narbonne avec l'ensemble des métropoles régionales via l'autoroute A9.

Pour les voyageurs, les temps de parcours entre la route et le fer sont souvent équivalents pour les liaisons entre les agglomérations du Languedoc-Roussillon. Concernant les liaisons interrégionales, la compétitivité des modes varie selon les destinations. Le mode routier est plus compétitif pour desservir certaines agglomérations comme Barcelone et Clermont-Ferrand ; le mode ferroviaire est performant pour desservir Paris et Lyon, Toulouse et Marseille. Seule Perpignan se trouve moins bien reliée à Toulouse et Marseille par le train que par la route.

Figure 6.

Comparaison des temps de parcours voyageurs des liaisons ferroviaires et routières interrégionales au départ des grandes gares de la zone d'étude. Situation en octobre 2010, avant mise en service commerciale de la liaison Perpignan-Figueras



B.2. Des trafics soutenus en forte croissance

Les niveaux de trafic sont soutenus sur les principaux axes routiers de la région, et singulièrement sur la section Nîmes-Narbonne de l'A9. Comme sur le réseau ferroviaire, le trafic routier sur le tronçon central du système routier languedocien décroît de Nîmes à Narbonne (chiffres 2005) :

- 90 000 véhicules / jour entre Nîmes et Montpellier
- Jusqu'à 110 000 véhicules / jours sur la section Montpellier sud-Montpellier Est
- 80 000 véhicules / jour entre Montpellier et Béziers
- 74 000 véhicules / jour entre Béziers et Narbonne
- Entre 50 000 et 60 000 véhicules / jour sur la section Narbonne-Perpignan-frontière espagnole.

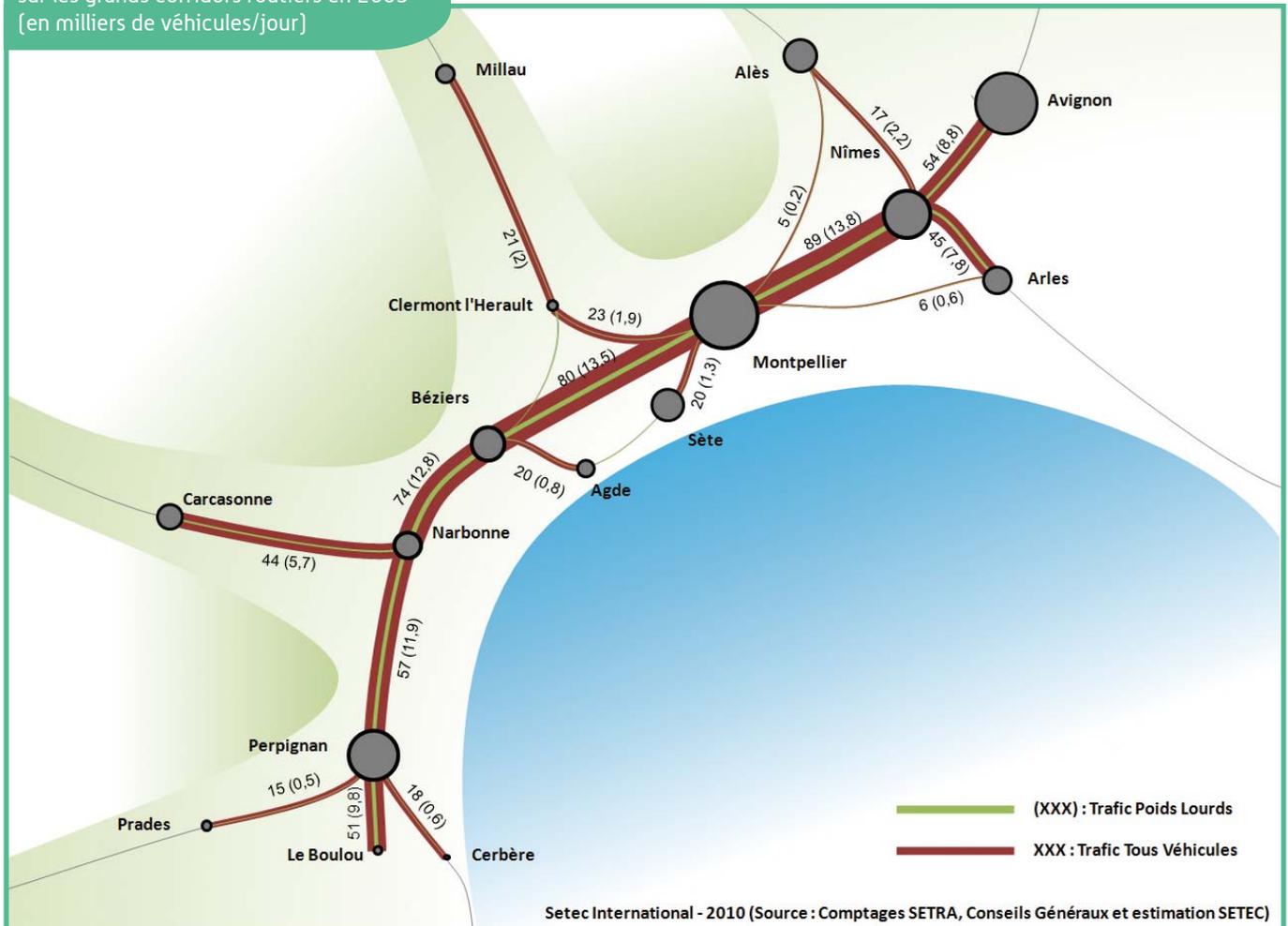
1/ Nota : les temps de parcours ferroviaires obtenus pour les liaisons Nîmes / Barcelone, Narbonne / Clermont-Ferrand et Perpignan / Clermont-Ferrand [en grisé sur le graphique ci-dessus] correspondent à des trajets avec une correspondance. Pour les liaisons Narbonne / Clermont-Ferrand et Perpignan / Clermont-Ferrand, il s'agit de trajets avec correspondance à Béziers.

Le taux de poids-lourds est très important sur l'A9 et augmente de Nîmes à Perpignan¹ : de 15,5% à près de 21%². Il s'élève à 6% à l'échelle nationale³.

Les sections affluentes de l'A9 supportent un trafic de l'ordre de 45 000 véhicules / jour (A54 et A61)⁴.

Figure 7.

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



Ces trafics routiers sont en forte croissance : le trafic tous véhicules a plus que doublé sur la plupart des axes principaux en 20 ans, passant de 39 000 véhicules/jour entre Montpellier et Béziers en 1985 à 80 000 en 2005, ou de 24 000 en 1985 entre Narbonne et Perpignan à 57 000 en 2005. Le trafic de poids-lourds a également doublé sur l'A9, passant de 6 100 PL/jour en 1985 à 13 500 en 2005 entre Montpellier et Béziers ou triplé, sur la section Narbonne-Perpignan, de 3 400 PL/jour en 1985 à 11 900 en 2005⁵ (cf. figure 8, page 9).

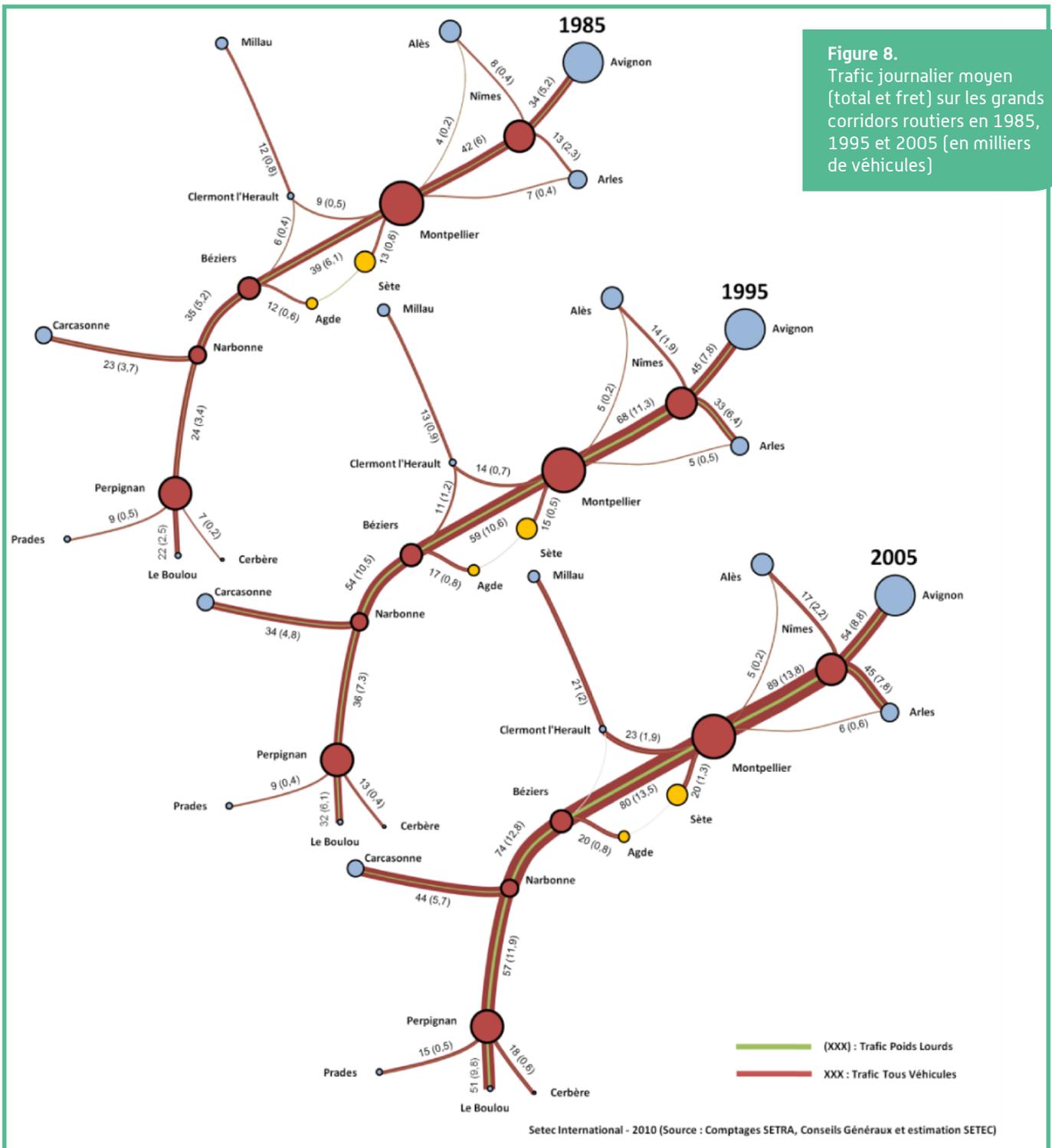
1/ Même si en absolue le nombre de PL est 20 % plus faible à la frontière qu'à Nîmes.

2/ Tous les chiffres de ce paragraphe datent de 2005 et sont exprimés en TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel, qui se calcule en divisant le trafic annuel par le nombre de jours de l'année).

3/ En 2001, selon l'Observatoire national interministériel de sécurité routière.

4/ Les données de la section Clermont l'Herault-Béziers ne sont pas disponibles.

5/ A titre indicatif, en 2006 sur l'A9 au Perthus, on recensait en moyenne 9 514 PL par jour, dont 332 autocars. Ainsi, on peut estimer que la part des autocars dans le trafic PL est de l'ordre de 3,5%.



Plusieurs projets visent à décongestionner le réseau :

- Le déplacement de l'A9 au droit de Montpellier pour boucler le contournement routier de l'agglomération (en complément des contournements ouest et nord). L'objectif est de séparer les trafics de desserte des trafics de transit.
- La mise à 2x3 voies de l'A9 entre Perpignan et la frontière espagnole afin d'augmenter la capacité.



C. Les ports, grands générateurs de trafic routier

La région dispose de trois ports importants. Du fait de leur rôle essentiellement régional et de l'économie présentielle¹ de la région, ce sont plutôt des ports d'importation² : les importations représentent entre 70 et 90% de l'ensemble des tonnages, utilisant principalement la route.

Le port de Sète, connecté au réseau ferroviaire et au canal à grand gabarit du Rhône, a importé environ 2,77 millions de tonnes de marchandises diverses en 2007. Le mode routier est largement utilisé pour leur pré et post-acheminement : 66% par route, 25% par voie ferrée, 9% par voie fluviale en 2004. Le port connaît aujourd'hui des mutations importantes, notamment pour permettre le développement des liaisons vers Tanger.

Port-Vendres est spécialisé dans les fruits et légumes en lien avec le marché de Saint-Charles. Son trafic a crû au cours des années 2000 (0,35 Mt en 2008). Depuis 2006, un terminal fruitier de 18 000 m² accroît le tonnage du fret traité. Des projets d'extension et de modernisation sont en cours, dont la réactivation de l'embranchement ferroviaire.

Port-la-Nouvelle est spécialisé dans les importations d'hydrocarbures et les exportations de céréales à destination des pays méditerranéens. Le port a traité près de 2 millions de tonnes en 2008. Le pré- et post-acheminement de ces marchandises se fait pour 10 à 15% par voie ferrée³.

D. Les aéroports, desservant peu les métropoles régionales

La zone d'étude comporte cinq aéroports ouverts au trafic commercial : les aéroports de Montpellier-Méditerranée, situé à proximité du site de la future gare nouvelle, Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes, Béziers-Cap d'Agde, Perpignan-Rivesaltes, Carcassonne en Pays Cathare.

L'offre régionale s'est redéployée depuis les années 2000, sous le mouvement conjoint de la réorganisation des lignes intérieures françaises en « hub and spokes »⁴ vers Orly et du développement des liaisons internationales low cost. Ces restructurations se sont faites parallèlement à une baisse des trafics radiaux (Paris-province) et transversaux (province-province). En 2008, l'aéroport de Montpellier-Méditerranée proposait toujours l'offre la plus importante : des liaisons fréquentes avec Paris (environ 90 AR/ semaine), plus réduites avec les métropoles régionales (5 liaisons et 35 AR/ semaine, contre 7 liaisons et 170 AR/ semaine en 2001). Les aéroports de Nîmes et Carcassonne ont, quant à eux, perdu toutes leurs liaisons nationales.

Partie II

Des flux de fret en forte augmentation

Les flux de marchandises en Languedoc-Roussillon se répartissent de manière assez équilibrée entre le trafic interne (38%), le trafic de transit (35%) et les échanges (27%)⁵.

A. Des flux qui empruntent surtout le corridor littoral

Le corridor littoral concentre les flux routiers et ferroviaires. L'axe ferroviaire Nîmes-Narbonne a supporté 10 Mt de marchandises en 2004. L'A9 entre Nîmes et Perpignan a supporté environ 20 Mt de marchandises en 2007, soit dix fois plus que l'A75.

1/ L'économie présentielle est directement liée à la présence d'habitants et de touristes et accompagne naturellement la croissance démographique : secteurs de la construction, des services, de l'administration, du commerce, du tourisme.

2/ Cette qualification est à nuancer : le port de Port la Nouvelle a un ratio importation-exportation de 60% / 40%

3/ Depuis 2010, on note une progression de +8,8% des trafics du port de Port la Nouvelle.

4/ Réseau en étoile qui s'organise autour d'un aéroport pivot, un hub. Les autres villes du réseau sont toutes reliées à celui-ci, imposant une correspondance aux passagers qui veulent voyager d'une ville à l'autre. Cette organisation est différente des liaisons directes entre les aéroports, dites « point à point », où les villes du réseau sont chacune directement reliées à un certain nombre d'autres villes.

5/ Les flux internes sont régionaux. Les échanges sont constitués des trafics de marchandises entre le Languedoc-Roussillon et le reste du monde (France et international). Les flux de transit traversent la région, en majorité en provenance ou à destination de la péninsule ibérique.

Le trafic portuaire languedocien et roussillonnais est en baisse depuis 2005. En 2009, les trois ports maritimes ont enregistré un trafic total de l'ordre de 5 millions de tonnes, soit - 4,5% par rapport à 2008 (5,3 Mt) ¹. Le trafic portuaire languedocien et roussillonnais pèse peu aux échelles nationale (il représentait 1,4% du trafic de l'ensemble des ports français en 2008), et locale, en raison de la concurrence des ports de Marseille (96 Mt en 2008) et Barcelone (près de 52 Mt en 2008).

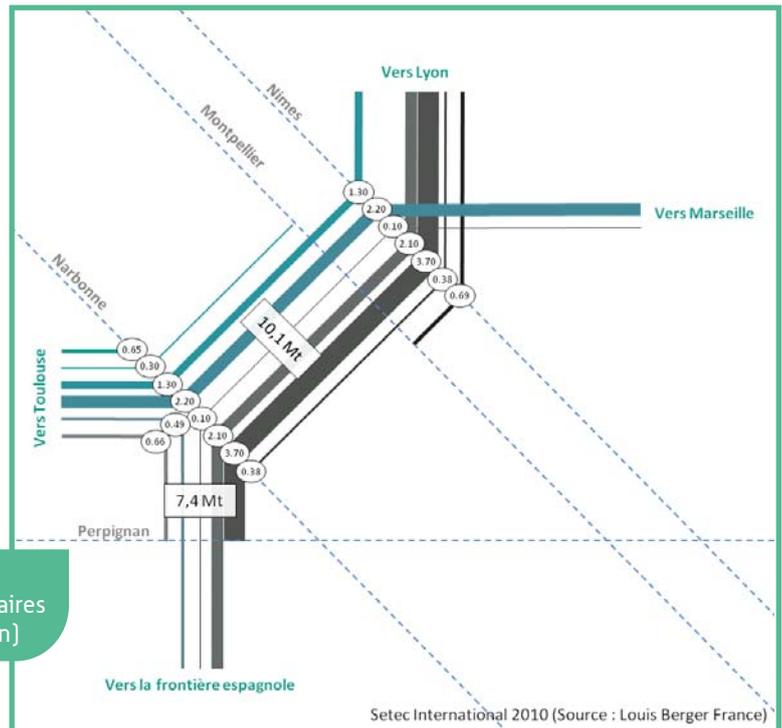


Figure 9. Principaux flux ferroviaires par itinéraires en 2004 (en Millions de tonnes par an)

B. Des flux majoritairement portés par la route

B.1. Les flux internes à la région : des trafics majoritairement routiers portés par la croissance démographique

La route est le premier mode utilisé pour les flux internes à la région : en 2005, plus de 99,8 % (61,6 Mt) des tonnages échangés à l'intérieur de la région ont utilisé la route ².

Le trafic routier interne de marchandises a nettement augmenté en tonnages entre 2000 et 2006, en liaison avec la croissance démographique et économique de la région. En effet, 73% des produits transportés sont des matériaux de construction, en lien avec le dynamisme de ce secteur.

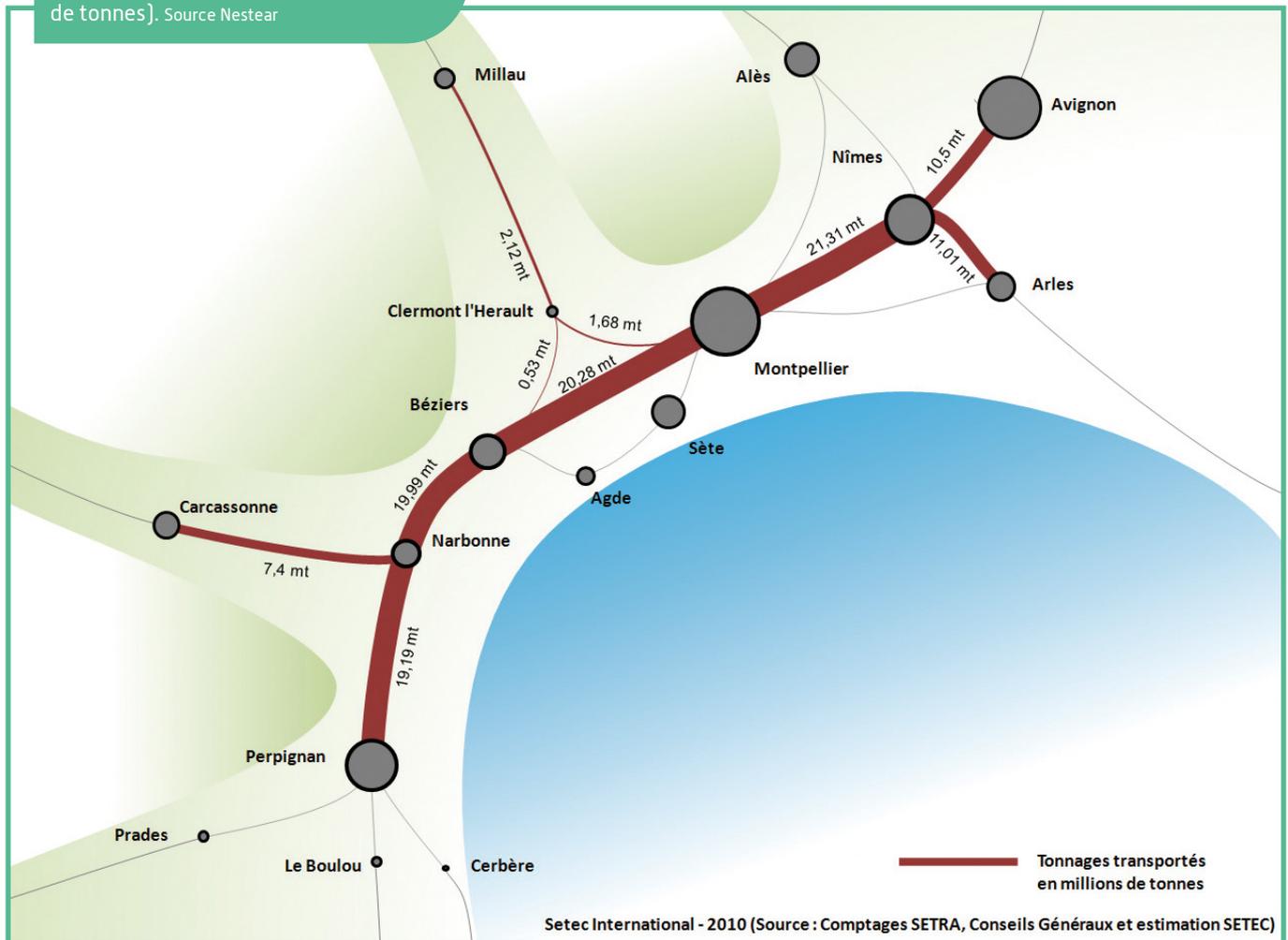
B.2. Les échanges : une croissance qui profite essentiellement à la route

Les échanges du Languedoc-Roussillon ont largement augmenté entre 1985 et 2005, passant de 27 Mt à 45 Mt. Cette croissance a été captée essentiellement par la route de 2000 à 2006, tandis que le fer voyait sa part modale diminuer. En 2006, la route assurait près de 80% des tonnages totaux échangés par la région, la mer 13%, le fer 7% et le fluvial moins de 1% ³.

Les échanges terrestres s'effectuent à 80% avec le reste de la France, et particulièrement avec les régions voisines, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Midi – Pyrénées et Rhône-Alpes, à près de 60%. L'Espagne est le pays étrangers échangeant le plus avec le Languedoc-Roussillon avec 8% des échanges totaux. La route prend en charge près de 80% de ces échanges de proximité.

1/ Le trafic portuaire a connu une progression en 2010 avec un total de 5.7 Mt pour les trois ports du Languedoc-Roussillon, soit +7% par rapport à 2008.
 2/ Les sources de données utilisées ici proviennent de la DREAL ; elles prennent en compte les opérations de transports et non les déplacements de marchandises. Toutes les opérations de pré et post-acheminement depuis ou vers les chantiers de transport combiné et les ports seront considérés comme du trafic interne.
 3/ Les trafics transportés par les camions assurant le pré et post-acheminement des chantiers rail-route de la région depuis l'Espagne sont comptabilisés comme des échanges, alors que les marchandises sont en transit. Ce mode de calcul est susceptible de majorer les échanges réels du Languedoc-Roussillon avec l'Espagne ainsi qu'avec les régions partenaires de l'Espagne.

Figure 10.
Flux routiers de marchandises sur les
grands corridors en 2007 (en millions
de tonnes). Source Nestear



Les échanges sont dominés par les produits manufacturés (24%), agricoles, et les matériaux de construction (environ 20% chacun).

Le mode ferroviaire est majoritaire pour des produits dont la part dans les échanges est très faible : les produits métallurgiques et combustibles minéraux solides, qui représentent chacun 1% des échanges totaux. Les échanges du Languedoc-Roussillon avec l'ensemble de la France assurés par voie ferrée s'effectuent majoritairement dans les régions du Bassin parisien (40%), les régions du nord et de l'est (environ 20 %) et les régions voisines (25%).

Les échanges internationaux s'effectuent également majoritairement par la route qui, entre 1994 et 2008, a gagné des parts modales sur la mer, passant de 41% en 1994 à 55% en 2006 (44% pour la mer). Le fer représente moins d'1% des tonnages échangés par le Languedoc-Roussillon à l'international. Les échanges du Languedoc-Roussillon avec l'Espagne sont en forte croissance (+74 % depuis 1990, soit une croissance annuelle de 3,5%), et ont fait de l'Espagne le premier partenaire étranger de la région.

B.3. Des flux de transit marqués par la croissance ibérique

La zone d'étude, située au carrefour de grands corridors de transport, voit circuler de larges flux de transit, dont une part significative est constituée d'échanges commerciaux de la péninsule ibérique. On estimait ces flux à environ 58 Mt en 2004, dont plus de 80% transportés par route. Les échanges de l'Espagne avec le reste de l'Europe se font en majorité, tous flux confondus, par voie maritime (53%). Les trafics transpyrénéens constituent le reste : la route (45%) et le fer (2%)¹.

L'essentiel du trafic au passage de la frontière est assuré par la route, y compris des marchandises qui circulent sur le fer entre Perpignan et le reste de la France ou de l'Europe. Les poids-lourds franchissent principalement la frontière au col du Perthus, en Languedoc-Roussillon, et sur la côte Basque (Biriadou). L'évolution des trafics à ces points de passage a connu une croissance globalement parallèle depuis 1985.

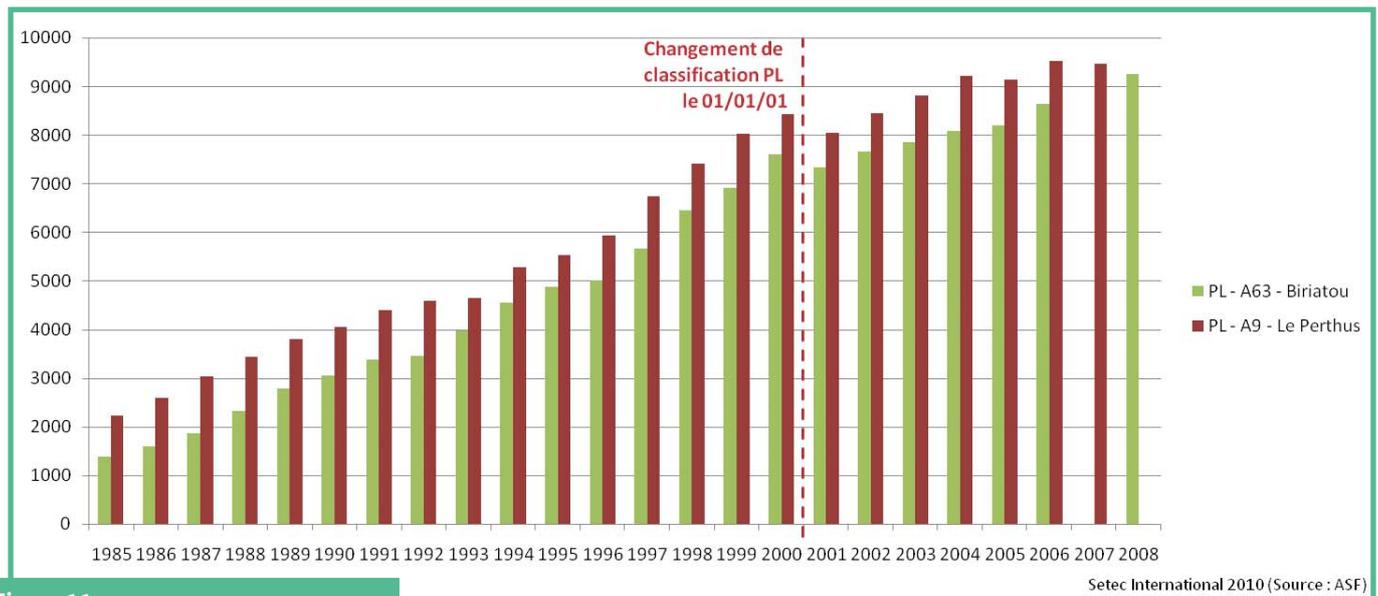


Figure 11.
Evolution comparée des trafics PL sur l'A9 et l'A63 à la frontière espagnole
Source : ASF

En 2004, près de 9 000 poids-lourds ont franchi le col du Perthus par jour (contre 7 700 PL/ jour via Biriadou)², soit un trafic de près de 46 millions de tonnes de marchandises sur l'ensemble de l'année. La France est destinataire de près de la moitié (42%) des flux routiers totaux traversant le col du Perthus et le Languedoc-Roussillon de plus de 16%.

Le mode ferroviaire occupe pour l'heure une part négligeable des échanges transpyrénéens, ce qui s'explique en partie par la rupture de charge engendrée à la frontière par le changement d'écartement des voies ferrées. En 2004, le complexe de Cerbère-Port-Bou, un des points de passage ferroviaires transpyrénéens où s'effectuent les transbordements fer-fer, a traité 2,39 Mt de marchandises, dont seulement 2% d'échanges avec le Languedoc-Roussillon. Les flux ferroviaires desservent d'abord la mégalopole européenne (de Londres à Milan, via le Benelux et l'Allemagne) et la France. Ces flux utilisent en majorité le corridor méditerranéen.

1/ Sur la base d'enquêtes (Enquête Transit) sur les flux routiers et ferroviaires internationaux de marchandises réalisées en 1999 et en 2004 sur les franchissements des massifs montagneux des Alpes et des Pyrénées et ne concernant que l'opération de transport franchissant la frontière. A titre d'exemple, un conteneur partant d'Allemagne en train, et déchargé au Boulou sur un camion pour arriver en Catalogne, est comptabilisé comme du trafic routier entre le Languedoc-Roussillon et la Catalogne
2/ Source : Enquête Transit 2004

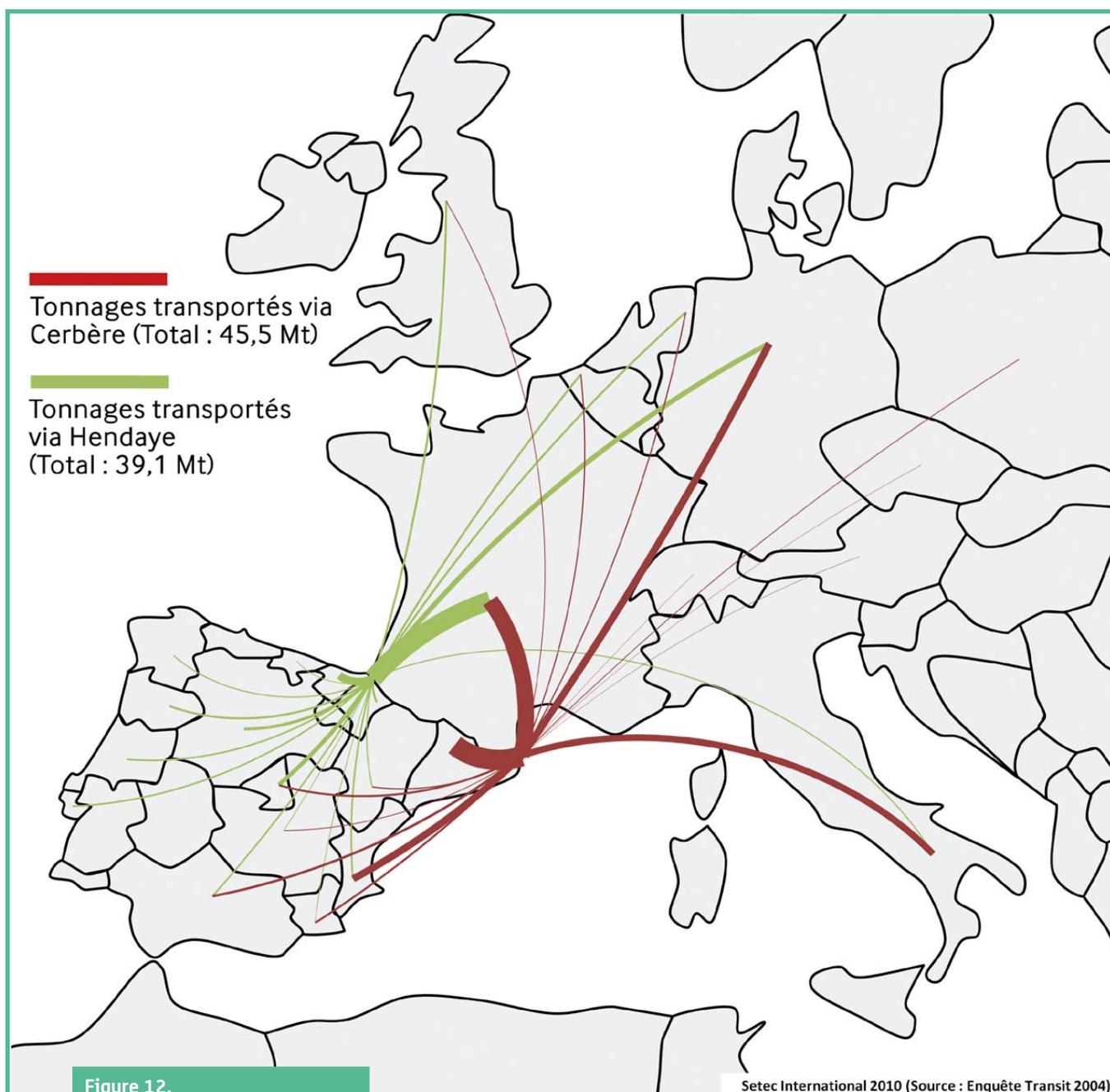


Figure 12.
Flux routiers de marchandises transpyrénéens en 2004
[supérieurs à 500 000 tonnes]

Partie III

Les déplacements de voyageurs en forte croissance

A. La mobilité des languedociens et des roussillonnais

Les habitants de la région se déplacent autant que les habitants des autres régions de province. Ils effectuent 3,2 déplacements par jour de semaine en moyenne, soit 49,33 millions de déplacements par semaine en 2008. Ils sont essentiellement de courte distance et s'effectuent pour 80% en semaine et à près de 70% par voiture particulière. Plus de la moitié des déplacements longue distance (supérieurs à 80 km) sont effectués le week-end.

Les déplacements domicile-travail et domicile-études ne représentent qu'un quart de la mobilité des habitants du Languedoc-Roussillon, contre environ 1/3 au niveau national. Ils s'effectuent à 80% en voiture particulière pour les déplacements domicile-travail. A contrario les déplacements domicile-études sont assurés à 33% par les transports en commun, devant l'automobile à 31%.

Les déplacements domicile-travail sont polarisés par Montpellier, Nîmes et Perpignan. Montpellier est la première destination des navettes¹ domicile-travail (56 000 navettes quotidiennes), devant Nîmes (29 000) et Perpignan (25 000). Béziers, Carcassonne et Narbonne viennent ensuite, avec respectivement 16 000, 13 000 et 10 000 navettes. Les flux de navetteurs s'organisent autour de deux axes principaux: Nîmes-Lunel-Montpellier et Montpellier-Sète-Agde-Béziers. Ces mobilités sont conformes à l'offre ferroviaire interurbaine (liaisons TER concentrées sur l'axe Nîmes-Narbonne).

B. Le trafic ferroviaire

B.1. Des échanges ferroviaires en forte croissance

En 2008, les échanges ferroviaires entre le Languedoc-Roussillon et les autres régions françaises se sont élevés à près de 10 millions de voyageurs^{2,3}. Ils ont connu une forte croissance entre 1996 et 2004, de l'ordre de +6 à 7% / an. Depuis 2004, la croissance affiche +3% / an.

La majeure partie de ces échanges s'effectue avec la région Ile-de-France (près de 4 millions de voyageurs en 2008, soit 39% des échanges totaux), et les régions voisines du Languedoc-Roussillon (42%). L'ensemble de ces quatre régions représente plus de 80% du trafic d'échange.

La croissance des trafics entre le Languedoc-Roussillon et ces quatre régions a surtout bénéficié à l'Ile-de-France et à Rhône-Alpes : environ 6,6% / an entre 1996 et 2008 pour chacune.

B.2. Des trafics intra-régionaux marqués par le poids de Nîmes et Montpellier

En 2008, 5,5 millions de voyageurs ont effectué des liaisons internes à la région, dont 80% ont pris le TER ou le car. Le trafic TER a connu une croissance de plus de 60% entre 1996 et 2008.

Le trafic est polarisé sur les gares de Montpellier (6,4 millions de voyageurs en 2009) et Nîmes (3 millions de voyageurs). Elles représentent à elles seules près de 50% des trajets dans la région. C'est dans ces gares que le trafic a le plus progressé entre 1999 et 2007, soit respectivement +2,2 millions et +1 million de voyageurs.

B.3. Des trafics marqués par la vocation touristique de la région

En été et durant les week-ends, la demande en TER est accentuée entre Montpellier et la frontière espagnole, alors qu'elle diminue au nord de Montpellier.

1/ Une navette est un déplacement professionnel domicile-travail et domicile-études, quotidien ou hebdomadaire.

2/ Une personne effectuant un aller-retour dans l'année est comptabilisée comme deux voyageurs.

3/ Les données sur les flux ferroviaires de voyageurs entre le Languedoc-Roussillon et les autres régions françaises sont issues de la matrice Région-Région EFFIA.

C. un trafic routier interurbain intense entre Béziers et Nîmes

Les principales régions d'échange routier pour les pôles urbains du Languedoc-Roussillon sont les régions voisines : Provence-Alpes-Côte d'Azur (38 300 voyageurs, deux sens confondus), Midi-Pyrénées (19 000 voyageurs), et l'Espagne (13 800 voyageurs)¹.

Les trafics internes à l'ensemble Alès-Nîmes-Lunel-Montpellier-Sète-Agde-Béziers représentent plus de la moitié (de l'ordre de 60%) des échanges routiers interurbains internes de la région.

C'est Montpellier qui génère le plus de déplacements routiers interurbains en Languedoc-Roussillon, de l'ordre de 65 000 déplacements par jour (2 sens confondus), devant Nîmes (de l'ordre de 45 000 déplacements) et Béziers (environ 30 000). Une zone de métropolisation est en cours de constitution entre Nîmes, Lunel, Montpellier, Frontignan et Sète avec des échanges croissants.

D. Le trafic aérien en baisse et orienté vers l'international

Le trafic des aéroports du Languedoc-Roussillon a chuté depuis les années 2000, suite notamment à la mise en service de la LGV Méditerranée et à la restructuration de l'offre : en 2009, ils ont accueilli 2,3 millions de passagers, soit 13% de moins qu'en 2000.

L'aéroport de Montpellier, malgré de fortes baisses de fréquentation, de l'ordre de -10% entre 2000 et 2002, et qui se poursuit depuis lors, présente le trafic le plus important de la zone d'étude : 1,2 million de passagers / an en 2009, soit en moyenne 43 mouvements d'appareils quotidiens, devant Carcassonne (452 600), Perpignan (425 000, soit environ 12 mouvements quotidiens), Nîmes (182 900) et Béziers (86 800). A titre de comparaison, Orly accueille 25 millions de passagers par an.

^{1/ Chiffres 2006}

Partie IV

Les résultats des enquêtes GPSE

L'Enquête Grand sud a été menée conjointement dans le cadre des projets LGV Provence Alpes Cote d'Azur (PACA), Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) et du Contournement Nîmes-Montpellier (CNM). Les objectifs des enquêtes étaient de :

- 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.
- Permettre aux études de présenter des données cohérentes.
- Enrichir la concertation par des éléments de connaissance fine des déplacements actuels.

A. Des modes de rabattement en Languedoc-Roussillon contrastés entre TER et GL

Près de 40% des rabattements sur le réseau de Transport Express Régional (TER) s'effectuent à pied et près d'un rabattement sur 5 par les transports en commun.

La voiture particulière est en revanche utilisée pour environ la moitié des rabattements sur les grandes lignes (GL), contre un quart pour les rabattements TER.

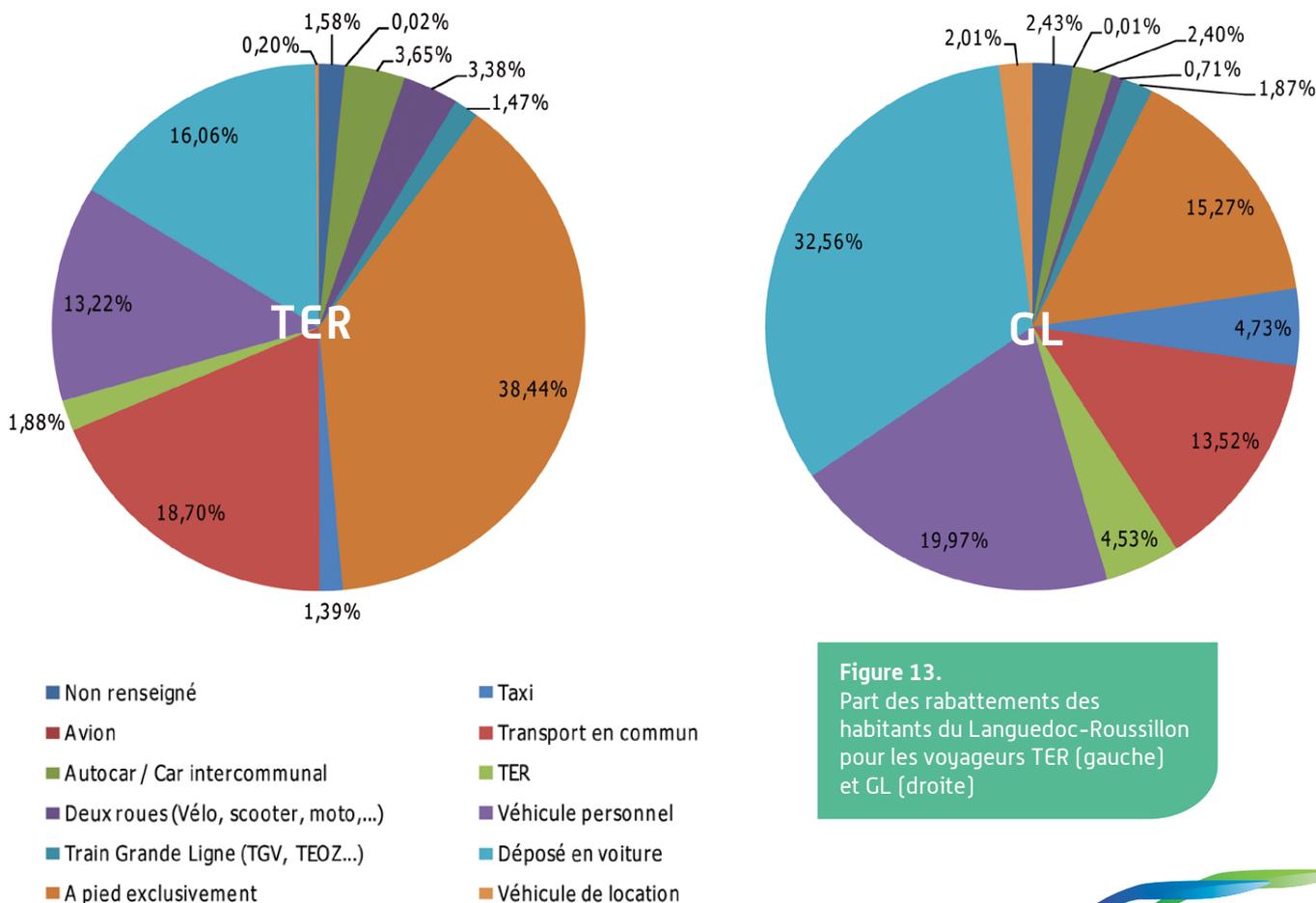


Figure 13. Part des rabattements des habitants du Languedoc-Roussillon pour les voyageurs TER (gauche) et GL (droite)



B. Les motifs de déplacements

Les motifs de déplacements sont contrastés. Pour les déplacements TER, on note un équilibre entre motifs personnels et professionnels. La part du motif domicile-travail est plus élevée que dans les déplacements GL.

Pour les déplacements GL, les motifs personnels sont largement majoritaires. Montpellier et Nîmes se distinguent par un poids important d'autres motifs professionnels (près d'1/4 du total des motifs).

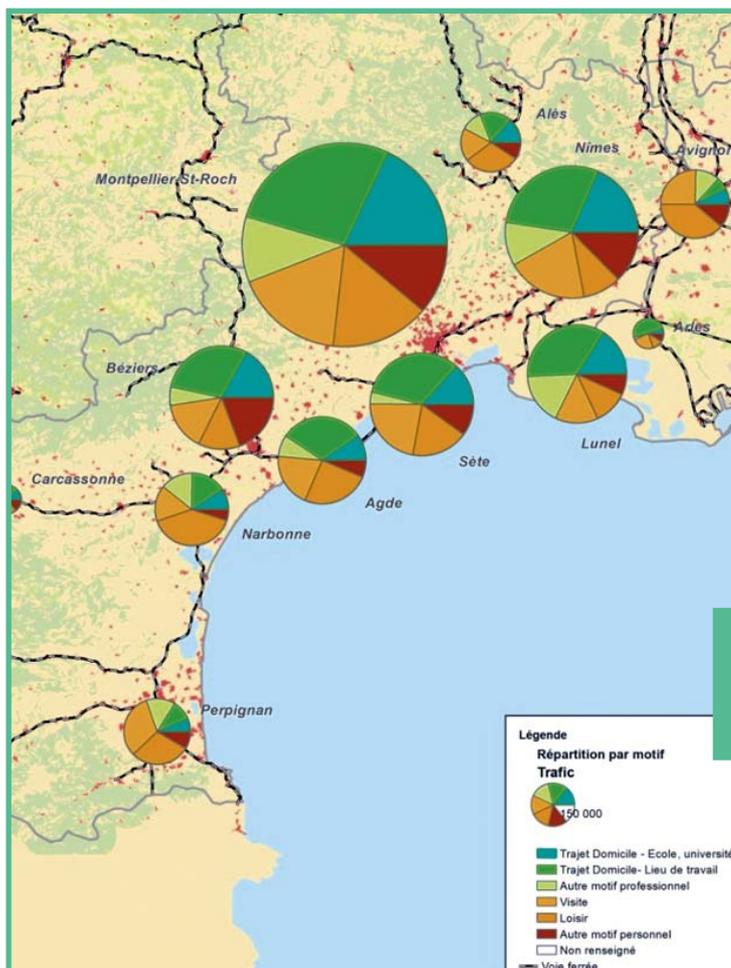


Figure 14. Motifs de déplacements en TER en Languedoc-Roussillon, carte Setec International

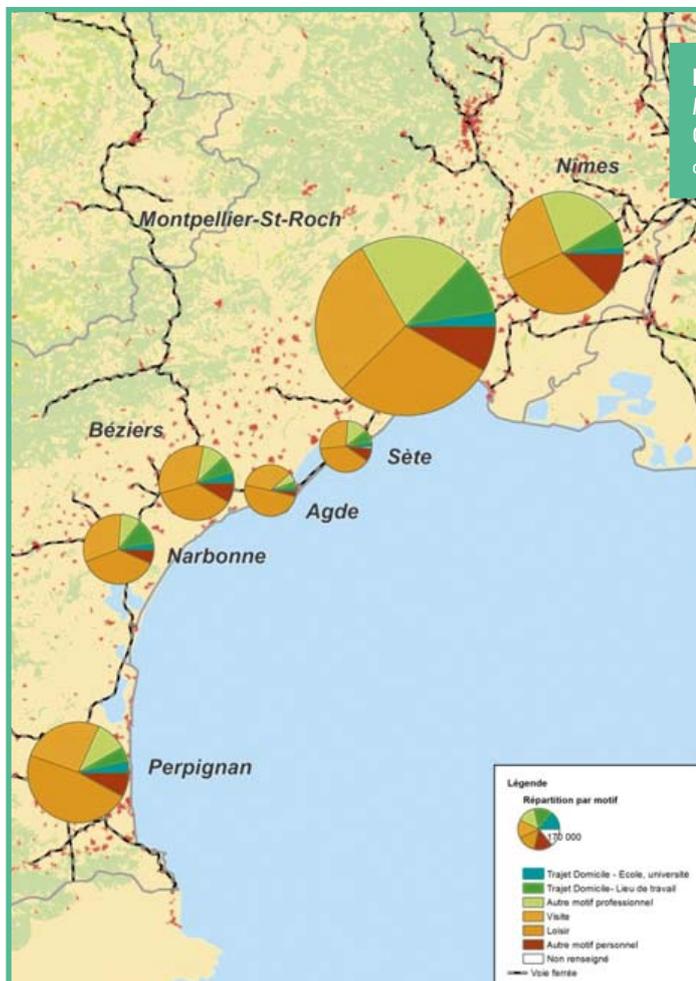


Figure 15. Motifs de déplacements GL en Languedoc-Roussillon, carte Setec International

Partie V conclusion

Les déplacements voyageurs en Languedoc-Roussillon ont connu de fortes croissances, au profit des modes ferroviaires et routiers.

Concernant le mode ferroviaire, la décennie 2000 a été marquée par une évolution de l'offre et des trafics en forte croissance. L'offre GL / TGV a connu un doublement, voire un triplement vers l'Île-de-France, et elle s'est recomposée vers les métropoles voisines. L'offre TER a globalement doublé, surtout sur l'axe Nîmes-Narbonne. Les trafics ferroviaires ont fortement augmenté, aussi bien sur les trajets GL/ TGV, surtout orientés vers l'Île-de-France (40%) et les 3 régions voisines, que sur les trafics internes (+60% en 10 ans), polarisés sur Montpellier et l'axe historique.

La région a également vu une croissance ininterrompue des trafics routiers, concentrés sur l'A9 (trafics sur l'A9 multipliés par 2 en 20 ans), et notamment sur l'axe Nîmes-Narbonne.

Une baisse globale du trafic aérien et une réorganisation des dessertes vers l'international et le low cost a été constatée depuis une dizaine d'année.

- Les motifs de déplacements différent selon le type de liaisons :
 - Les liaisons GL s'effectuent en majorité pour des déplacements personnels. Montpellier et Nîmes se distinguent par le poids d'autres déplacements professionnels, en lien avec la présence de la grande vitesse ferroviaire.
 - Les déplacements intrarégionaux en TER se font de manière équilibrée entre motifs personnels d'une part et domicile-travail et domicile-études d'autre part.
- Les modes de rabattement contrastés :
 - Pour les destinations GL : un fort poids de la voiture, un faible rabattement TC et TER.
 - Pour les destinations TER : un très fort poids du rabattement à pied, ce qui montre la bonne desserte territoriale. La part TC peut être améliorée.

Les flux de fret sont en forte croissance et cette croissance est essentiellement portée par la route alors que le fret ferroviaire reste très minoritaire. Ils sont concentrés sur le corridor littoral. Les flux avec la péninsule ibérique se sont intensifiés.