

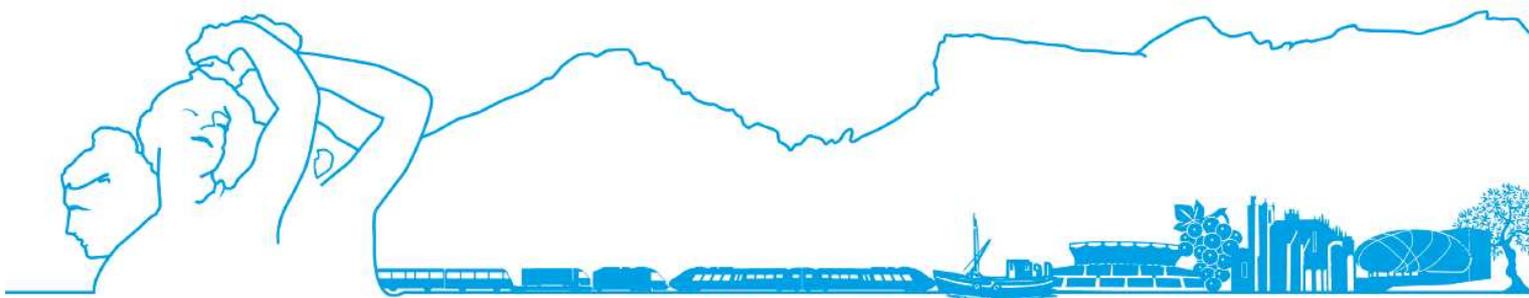
ligne nouvelle **Montpellier-Perpignan**

Compte-rendu

ATELIER ANALYSE DES DÉPLACEMENTS

Mardi 28 septembre 2011 – Montpellier

Hôtel Mercure



LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNI

SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÁS – PORTUGAL – ESPAÑA – POL

— PARIS — KØBENHAVN — CALAIS — DOVER — LONDON — MONTPELLIER — WARSZAWA — BRISTOL — BRUXELLES — PERPIGNAN — DEN HAAG — AMSTERDAM — DORTMUND — BÉZIERS — HANNOVER — BERLIN

LISBOA – SÈTE – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA –

BELGIQUE — UNITED KINGDOM — ČESKÁ REPUBLIKA — SVERIGE — DANMARK — SUOMI — DEUTSCHLAND — SLOVENSKO — EESTI — SLOVENIJA — ELLÁS — PORTUGAL — ESPAÑA — POLSKA —

OUVERTURE — INNOVATION — INTERCONNEXION — PARTENARIAT — ÉCO-RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERF
BERLIN HAUPTBAHNHOF — LONDON SAINT PANCRAAS — DUBLIN HI



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

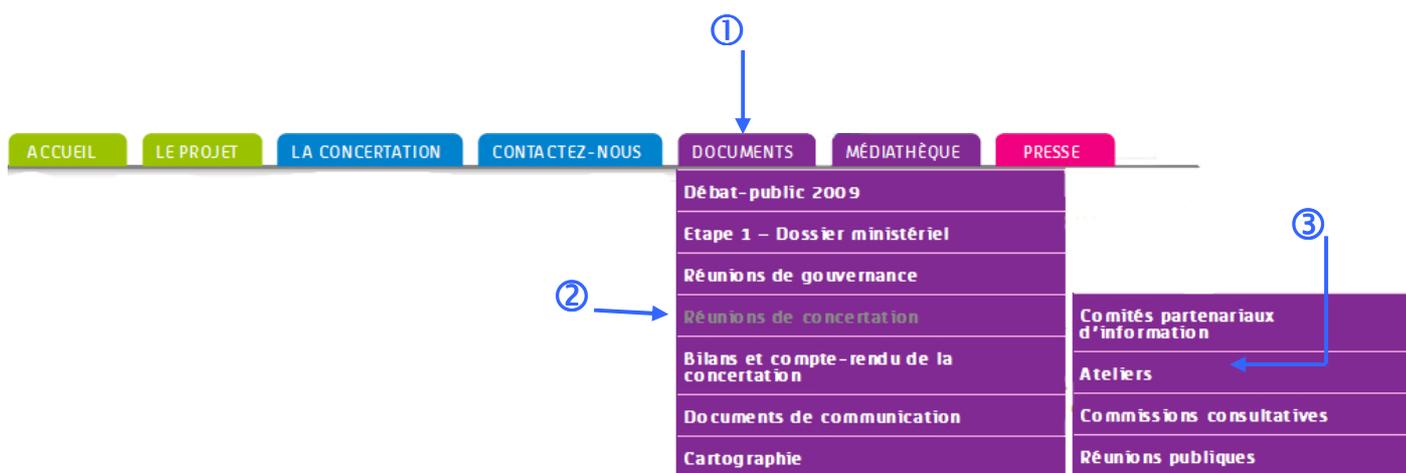
Début de la réunion à 14h, en présence de 34 participants.

NOM	PRÉNOM	ORGANISME
DOMANGE	Olivier	DREAL Languedoc-Roussillon Service Infrastructures / Transports multimodaux
ODORICO	Hervé	DREAL Languedoc-Roussillon Service Infrastructures / Transports multimodaux
ALEXANDRE	Olivier	DDTM 34 Service Environnement, aménagement durable du territoire
BOYER	Marie-Christine	Conseil régional Languedoc-Roussillon
DEGAEFF	Jean-Pierre	Conseil général de l'Aude
BLANCO-SANDRO	Isabelle	Conseil général des Pyrénées-Orientales Direction des déplacements et de l'éco-mobilité
SENEQUE	Pierre	Le Grand Narbonne Pôle aménagement et urbanisme
VIVER	Camille	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée Service prospective d'aménagement
BACCOU	Laurent	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée Service transport
AESCBACHER	Jacques	Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée
GUILLELMET	Jean-Marc	Chambre de commerce et d'industrie de région LR
AVELA	Marylène	CCI de Béziers / Saint-Pons Service économie et développement territorial
MAUGER	Charlotte	CCI de Narbonne / Lézignan / Port-la-Nouvelle Pôle industrie & international
BOUSCAREN	Jean-Louis	Conseil économique, social et environnemental LR
COUSIN-MASSOU	Gwenaëlle	Conseil économique, social et environnemental LR
Bañuelos Piñol	Antoni	Generalitat de Catalunya
GAZABRE	Stephane	Syndicat mixte du SCOT du Biterrois
GOZE	Ève	SCOT Plaine du Roussillon
PLANAS	Gilles	Agence d'urbanisme catalane
FREMONT	Antoine	Réseau Ferré de France / Direction du développement Unité évolution du réseau / Pôle développement et investissement
QUÉTIN	François	SNCF - Direction de la stratégie ferroviaire et de la régulation
VOLLE	Jean-Paul	Université de Montpellier
BOISSEAU	Eric	FNAUT
ARTIS	Louis-Jean	Association TGV Développement LR
AUGER	Claude	Association Énergie TGV
FARO	Raymond	Association TGV Sud - Territoires Environnement
MICHEL	Pierre	Association TGV Sud - Territoires Environnement
BERTRAND	Lionel	SETEC International
ANEMIAN	Roland	SETEC International
AZAIS	Celine	SETEC
VERNIERE	Benoit	SETEC
CHAIGNEAU	Elisabeth	Systra Direction France
PIFFAULT	Grégoire	Systra
MEYRAND	Alexandre	RPAV
RICHER	Jean-Pierre	Garant

Les intervenants de Réseau Ferré de France (RFF) :

- o **Édouard PARANT**, chef de mission Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- o **Bruno BEAUCHET**, chargé des études économiques

La lecture du présent compte-rendu est facilitée grâce au diaporama présenté en réunion. Ce diaporama, ainsi que ce compte-rendu, sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com sous la rubrique Documents – Réunions de concertation – Ateliers



Atelier « Analyse des déplacements » du 28 septembre 2011

Dans le cadre de la réflexion globale sur la thématique « Territoire & mobilité », cet atelier fait suite à celui du matin qui portait sur l'aménagement du territoire.

Une synthèse des études est remise en séance : « Études socio-économiques, Synthèse du diagnostic Aménagement du territoire ». Les participants sont invités à l'amender et à le retourner à RFF.

Le document mis à jour avec l'ensemble des remarques des participants est en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com et est joint à ce compte-rendu ?

Le déroulé de l'atelier

- Présentation du diagnostic des déplacements voyageurs
- Temps d'échange
- Présentation des résultats des enquêtes
- Temps d'échange

INTRODUCTION

Bruno BEAUCHET présente le diagnostic des déplacements voyageurs : il s'agit de la situation actuelle. Puis, en deuxième partie, il est exposé aux participants les résultats des enquêtes menées en 2010 dans les gares du Languedoc-Roussillon.

Bruno BEAUCHET annonce qu'un travail est en cours sur les prévisions de trafics à l'horizon du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Les résultats seront disponibles vers la fin de l'année.

A. LE DIAGNOSTIC

Les infrastructures ferroviaires et routières sont articulées autour d'une artère principale (A9 et ligne ferroviaire classique) allant de Montpellier à Perpignan.

Les temps de parcours entre le fer et la route sont contrastés. Le train est plus performant pour desservir Paris et Lyon, mais, plus l'on descend vers Perpignan, moins l'intérêt du ferroviaire est évident. Quant à la destination vers Toulon, les écarts sont plus faibles entre modes routiers et ferroviaires.

Le mode ferroviaire

L'évolution de l'offre ferroviaire est stable au niveau de la circulation sur le réseau. Le développement de l'offre voyageurs s'est substitué à la réduction des trains de marchandises. Cette situation est très nette sur la section Montpellier-Béziers.

L'offre voyageurs a évolué. De Nîmes à Narbonne, nous avons assisté à une très forte évolution de l'offre TGV[®], surtout à partir de 2001, suite à la mise en service de la LGV Méditerranée. L'évolution a été plus limitée à Perpignan : l'offre a doublé au départ des gares. Par contre, la charge du réseau décroît entre Nîmes et Perpignan.

L'offre régionale est surtout tournée vers la vallée du Rhône et l'Île-de-France (12 dessertes/ jour). Des TGV[®] intersecteurs passent par Lyon et se dirigent vers le Nord (Lille) ou l'Ouest (Nantes). L'offre s'oriente aussi vers les gares du Sud (Provence-Alpes-Côte d'Azur, Aquitaine, Midi-Pyrénées) et l'arc méditerranéen, entre Montpellier et Barcelone. Toulouse est également desservie via Narbonne, gare de correspondance. La section Nîmes-Montpellier est la plus chargée, puis la section Montpellier-Narbonne. Les sections les moins chargées sont Narbonne-Perpignan et Narbonne-Toulouse.

Le mode routier

Les trafics sur l'A9 ont doublé en 20 ans et la proportion de poids-lourds est importante.

Le mode aérien

Les 5 aéroports du Languedoc-Roussillon proposent une offre diversifiée. Montpellier et Perpignan ont surtout des liaisons radiales (entre Languedoc-Roussillon et l'Île-de-France) alors que d'autres aéroports comme Carcassonne sont orientés vers des dessertes internationales et low cost. Les dessertes se sont redéployées depuis la décennie 2000.

Le trafic aérien

Le trafic de l'aéroport de Montpellier est en légère baisse depuis 2001 ; pour autant celui des autres aéroports est stable. Pour des liaisons Paris-Perpignan, le temps de parcours offert par le transport ferroviaire n'est pas moins attractif que le mode routier, d'où une pertinence des liaisons aériennes. L'aéroport de Carcassonne a un trafic de 400 000 passagers par an. L'aéroport de Nîmes se positionne vers l'international, surtout depuis 2001.

Les modes de déplacement

Les motifs personnels représentent $\frac{2}{3}$ des déplacements. Cette donnée est importante pour estimer les prévisions de trafic.

Les déplacements externes à la région se concentrent à 80 % sur l'Île-de-France, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes et Midi-Pyrénées.

Les déplacements internes à la région se font à 80 % en TER, mais aussi en train grand ligne entre Montpellier et Perpignan.

Les trafics internes sont polarisés sur l'axe Nîmes-Béziers (il est constaté un grand nombre d'échanges domicile-travail), tandis que les déplacements inter-régionaux sont majoritairement des déplacements de proximité avec les régions voisines. Nîmes et Montpellier échangent beaucoup avec Provence-Alpes-Côte d'Azur, Perpignan avec l'Espagne, Carcassonne avec Midi-Pyrénées.

Les déplacements routiers régionaux

Ce sont majoritairement des déplacements de courte distance et de proximité. Le trafic interurbain est dense entre Béziers et Narbonne.

Bruno BEAUCHET rappelle que l'objectif du diagnostic est de mieux cibler les besoins en termes de dessertes des territoires. Il s'agit de la base pour construire les prévisions de trafics.

Débat sur le diagnostic

- **Marie-Christine BOYER, Région Languedoc-Roussillon - pôle intermodalité, schéma de transport**, s'étonne que la part des motifs domicile-travail et domicile-études soit si faible dans les déplacements TER et demande des précisions sur les sources employées pour réaliser cette analyse.

Bruno BEAUCHET, RFF, précise que les sources proviennent de l'ENTD (Enquête nationale transports et déplacements) et des enquêtes en gare réalisées par RFF en 2010.

- **Éric Boisseau, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports**, rappelle que la Région Languedoc-Roussillon a promis en 2004, une desserte cadencée sur le littoral. Une réunion avec RFF et la SNCF s'est tenue le 27 septembre 2011 : il y était alors envisagé un arrêt du développement de l'offre, ce qui s'apparente à une stagnation, voire à une régression car parfois, les temps de parcours sont allongés. Pour poursuivre la dynamique du développement de l'offre, il est indispensable d'augmenter l'offre en trains et en capacité. La hausse des capacités entre Nîmes et Narbonne coûterait au Conseil régional, 20 M€ par an, soit 200 M€ en 10 ans. Il faut acheter des nouvelles automotrices, qui coûtent 6 à 7 M€ chacune, soit 200 M€ pour 20 ou 30 automotrices. Il y a donc 2 options : dans la première, la Région Languedoc-Roussillon décide d'augmenter l'offre en TER pour répondre à la demande et elle devra dépenser 400 M€ en 10 ans, ou il faudra trouver cet argent ailleurs ; dans la seconde, on peut se focaliser sur la ligne nouvelle, ou choisir de travailler sur l'organisation du réseau ferroviaire capillaire. Enfin, les péages ferroviaires ont beaucoup augmenté : pour la LGV Sud-Europe-Atlantique, le gestionnaire désigné Vinci devrait facturer 20 € par TGV[®]. Le modèle économique pour la grande vitesse ferroviaire est en train d'exploser.

Bruno BEAUCHET, RFF, confirme que le financement du projet et la contribution des collectivités sont des sujets importants.

Édouard PARANT, RFF, fait remarquer que la question du financement n'est pas l'objet du débat de l'atelier. Il s'agit d'une préoccupation nationale.

Il importe de se questionner sur les arbitrages qui peuvent être faits localement, notamment par l'Autorité organisatrice des transports (AOT) qui sera sollicitée en priorité sur sa compétence TER. Les collectivités sont sollicitées par l'État pour financer les lignes à grande vitesse. Il est donc intéressant de s'interroger sur l'arbitrage qui sera fait par la Région entre la continuité du service TER et le souhait de vouloir disposer d'un outil égal à celui que d'autres régions développent en matière de grande vitesse ferroviaire.

Nous devons également garder à l'esprit que le problème local est de libérer de la capacité sur la ligne actuelle pour développer le TER. L'arbitrage n'est donc pas simple : si on veut développer l'un, il faut investir dans l'autre.

- **François QUÉTIN, SNCF - Direction de la stratégie ferroviaire et de la régulation**, donne deux exemples. En décembre 2010, en Espagne, une relation grande vitesse a été mise en service entre 3 villes ; ce service a tenu 6 mois, en raison d'une mauvaise rentabilité. Il est donc possible de mettre en service une infrastructure à haut niveau de service et d'échouer.

De plus, un projet de LGV, quelle que soit la région en France, implique de prolonger la liaison grande vitesse sur la ligne classique pour irriguer davantage de villes (ex : Montpellier). Le Contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier (CNM) permettra donc de libérer de la place sur la ligne classique pour les TER. Si l'on veut bénéficier de l'effet de ce projet pour les circulations fret très longue distance, qui viennent d'Espagne par exemple, il ne faut pas sous-investir sur le réseau actuel. En effet, la ligne nouvelle viendra en complément de la ligne classique qui continuera d'être circulée. Les projets de ligne nouvelle se réalisent à long terme, et des incertitudes pèsent sur eux. Il faut donc faire des travaux sur le réseau classique, notamment pour garantir la capacité de la ligne.

- **Éric Boisseau, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports**, rejoint l'idée qu'il faut moderniser la ligne classique. L'ancien directeur de RFF Languedoc-Roussillon avait évoqué la modernisation de la ligne Montpellier-Narbonne comme condition de la création du CNM. Il indiquait que la modernisation Montpellier-Narbonne permettrait de faire passer 280 trains par jour. La présentation de l'atelier de ce jour indique une circulation de 153 trains dont 46 de fret entre Nîmes et Montpellier et 136 sur Narbonne-Montpellier. Comment mentionner à la fois qu'il reste une capacité sur la ligne classique de 280 trains par jour et que la ligne actuelle est saturée ?

La FNAUT demande le quadruplement de la ligne, c'est-à-dire le doublement de la ligne actuelle et la création de la ligne nouvelle, car sa priorité est la fiabilisation de l'axe ferroviaire Nord-Sud. Aujourd'hui, quand un événement inopiné se produit sur la ligne il n'est pas possible de détourner les trains sur un autre itinéraire. Les personnes qui prennent le train tous les jours ont besoin d'arriver à l'heure, et non pas de gagner 10 minutes en dépensant 3 milliards d'euros. Le problème n'est pas la saturation de l'axe mais sa fiabilité.

Édouard PARANT, RFF, souscrit à la notion de fiabilité. La difficulté est l'unicité des voies de transports, fer et route. Pour les trains de marchandises, il est important de livrer la marchandise à l'heure ; c'est aussi le cas pour les camions, malgré les bouchons entre Perpignan-Rungis.

Aujourd'hui, la ligne n'est pas saturée en journée, mais la difficulté réside dans le conflit d'usage en heure de pointe. L'infrastructure doit être dimensionnée pour les heures de pointe, pour les voyageurs de proximité, de longue distance et pour le fret. Un des objectifs de la création de cette nouvelle infrastructure est d'améliorer la fiabilité et d'augmenter les capacités en heure de pointe au-delà de l'objectif de maillage du réseau et de la diminution des temps de parcours.

- **Marie-Christine BOYER, Région Languedoc-Roussillon - pôle intermodalité, schéma de transport**, fait remarquer qu'avec le cadencement 2012, l'amplitude a été développée en heure de pointe et les missions sont plus lisibles. Posséder deux lignes présente un intérêt certain car Montpellier n'est pas au cœur d'une étoile ferroviaire. La Région est positionnée sur la volonté de créer une ligne nouvelle de Nîmes à Perpignan (le CNM fait partie de cette ligne nouvelle). Le problème de saturation aux heures de pointe est lié à la

régénération de la ligne classique. La Région a toujours affirmé une nécessaire articulation TER / ligne nouvelle.

- **Éric Boisseau, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports**, précise que la réunion RFF-SNCF qui s'est tenue la veille pour présenter la nouvelle offre TER à partir de décembre 2011, prévoit un allongement de temps de parcours entre Montpellier et Marseille de 29 minutes par exemple, ce qui s'apparente à une régression. Éric BOISSEAU déplore que la FNAUT n'ait pas été partie prenante dans cette réflexion.
- **Olivier DOMANGE, DREAL Languedoc-Roussillon - Service Infrastructures / Transports multimodaux**, rappelle qu'il faut rapporter la croissance des trafics passagers à la croissance démographique.
Pour les trafics inter-régionaux de proximité et intra-régionaux, il faudrait analyser l'évolution de la part de marché du ferroviaire par rapport à la route et l'aérien. Des enquêtes réalisées ont montré qu'entre Béziers et Montpellier la part du ferroviaire était importante, contrairement à d'autres origines-destinations. Il y a peut-être des enquêtes qui pourraient aider à réaliser des prévisions de trafic.
Sur le trafic inter-régional longue distance, il faudrait observer la part de marché du fer par rapport à l'aérien et à la route, surtout depuis la mise en place de la LGV Méditerranée
Il s'agirait alors de rapporter la croissance des trafics TER à la tarification, car la tarification zonale mise en place est bénéficiaire pour l'utilisateur.
Les déplacements inter-régionaux sont en régression avec Provence-Alpes-Côte d'Azur et Midi-Pyrénées depuis la mise en service des TGV®. Une coordination entre Autorités organisatrices de transports (AOT) régionales serait nécessaire pour les trafics de proximité afin que les offres soient coordonnées et performantes.

Bruno BEAUCHET, RFF, précise que les parts modales ont été prises en compte dans la réflexion. L'aspect tarifaire reste à préciser. Les hypothèses de base en termes d'offre TER proviennent de l'AOT Languedoc-Roussillon. L'offre longue distance est à bâtir en fonction des caractéristiques du projet, des flux de déplacements, des parts modales, sur les grands axes vers Provence-Alpes-Côte d'Azur, Midi-Pyrénées et Rhône-Alpes/Ile de France.

- **Olivier DOMANGE, DREAL Languedoc-Roussillon - Service Infrastructures / Transports multimodaux**, indique qu'il est important, dans l'élaboration des différents scénarii, de se pencher sur la problématique des trafics qui peuvent être captés par le ferroviaire et qui sont déficients du fait de la structure du réseau et/ou par rapport à une mauvaise appréciation des origines-destinations. La tarification ne concerne pas uniquement le TER, il s'agit aussi d'une base pour bâtir des plans de financement. La tarification TGV® aura du mal à être concurrentielle par rapport à la tarification zonale régionale et inter-régionale.

Édouard PARANT, RFF informe qu'il est probable qu'à terme, lorsque le doublet de ligne existera, certains clients accepteront de se déplacer rapidement en y mettant le prix.
Par contre pour d'autres, pour qui la notion du temps est moins importante, le TER avec une politique tarifaire différente, constituera un bon moyen de se déplacer. La valeur du temps est à l'appréciation de chacun. La plupart des modèles de trafics sont basés sur l'appréciation de la valeur du temps et le type de motifs qui génère le déplacement. L'analyse des motifs de déplacement est donc importante.

Bruno BEAUCHET, RFF, demande des précisions sur l'évolution de l'offre aérienne.

- **Gwénaëlle COUSIN-MASSOU, CESER Languedoc-Roussillon - Directrice infrastructures et aménagement du territoire**, précise que les chiffres datent de 2009. Il semble que le trafic remonte de 10 % à Montpellier. Cette évolution est sans doute liée à de nouvelles destinations low cost, et non pas les liaisons vers Paris.

Bruno BEAUCHET, RFF, fait remarquer que l'intérêt pour RFF réside dans les origines-destinations pour lesquelles le mode ferroviaire peut être pertinent par rapport à l'aérien, donc des origines-destinations nationales ou avec des métropoles dans des pays limitrophes de la France.

➤ **Lionel Bertrand, SETEC International – Directeur de projet**, indique que le diagnostic a été établi fin 2010, début 2011, d'où l'existence uniquement de chiffres de 2009. Depuis, effectivement une hausse de + 500 % du trafic vers international à l'aéroport de Montpellier est réalisée, ce qui corrobore les propos du CESER Languedoc-Roussillon.

➤ **Jean-Paul VOLLE, Professeur émérite - Université de Montpellier**, fait remarquer que la configuration régionale incite à se projeter dans un univers urbain de densité et de proximité. Nous allons donc aborder les thématiques sillon, infrastructure, tarif. Le mot « intermodalité » n'a pas encore été prononcé. Or, 95 % des déplacements s'effectuent en voiture.

Nous pouvons nous interroger sur la place du modèle économique lié à l'utilisation de la voiture dans les 20 prochaines années. Il est certain qu'un renforcement de la demande en transport en commun sera à prévoir. De ce fait, des points d'atterrissage seront nécessaires, et les gares sont ces points majeurs.

Dans les projets locaux (Schéma de cohérence territoriale, Plan local d'urbanisme...), la dimension intermodale renforce aussi le rôle du transport ferroviaire. Même s'il n'existe pas de véritable réseau en étoile dans le Languedoc-Roussillon, une place de choix sera faite au transport ferroviaire inter-cités d'une part et comme lieu de référence pour les échanges sur les grandes périphéries urbaines, d'autre part. L'intermodalité est un élément fort à mettre en œuvre.

Bruno BEAUCHET, RFF, indique que c'est pour cette raison que les modes de rabattement des gares ont été étudiés lors d'enquêtes menées dans les gares en 2010.

B. LES RÉSULTATS DES ENQUÊTES

La méthodologie est présentée par Bruno BEAUCHET : 29 gares ont été enquêtées en France, à Paris (Lyon et Austerlitz), Provence-Alpes-Côte d'Azur, Lyon, Valence, Avignon, Toulouse, et Languedoc-Roussillon (9 gares).

L'objectif est d'enquêter les grands flux qui traversent le Languedoc-Roussillon afin de mieux analyser les caractéristiques de déplacement. Un train peut donc être enquêté plusieurs fois. Au total, 700 trains ont été enquêtés.

Débat sur les enquêtes

➤ **Claude AUGER, Président de l'association Énergie TGV**, s'étonne de l'absence d'enquête jusqu'à Barcelone.

Bruno BEAUCHET, RFF, précise que RFF a mené les enquêtes à Vintimille mais que cette action a été compliquée car il a fallu l'accord des autorités italiennes. Il aurait fallu faire de même pour Barcelone. De plus, le calendrier était contraint car RFF a tenu à réaliser ces enquêtes en mars 2010. Sinon, il aurait fallu les repousser en octobre, tout le planning aurait été décalé, et les résultats n'auraient pas pu être présentés aujourd'hui. Il en est de même pour les études de trafics.

➤ **Claude AUGER, Président de l'association Énergie TGV**, demande si les seules références actuelles sont les chiffres faits par les Espagnols de Barcelone vers le nord de la France.

Bruno BEAUCHET, RFF, indique que les trains Talgo au départ de Montpellier ont été enquêtés.

- **Claude AUGER, Président de l'association Énergie TGV**, demande si les trains Talgo Barcelone-Figueras ont été enquêtés.

Bruno BEAUCHET, RFF : la ligne à grande vitesse Perpignan-Figueras a été mise en service en décembre 2010. Les enquêtes ayant été réalisées avant, il n'a pas été possible d'enquêter des TGV® allant à Figueras. RFF a enquêté des trains en gare de Montpellier ou Perpignan allant vers l'Espagne, mais il n'y a pas eu d'enquête dans le sens Espagne-France.

- **Jean-Paul VOLLE, Professeur émérite - Université de Montpellier**, fait remarquer que les résultats présentés confortent certaines idées et en remettent d'autres en cause. Contrairement aux idées reçues, le Languedoc-Roussillon a des échanges avec Provence-Alpes-Côte d'Azur dans des configurations de dessertes non excellentes, les dessertes Est-Ouest n'étant pas prioritaires. Pour les aires d'attraction/chalandise et les liaisons de proximité, cette enquête apporte de riches informations. La relation Est-Ouest est promise à un bel avenir.

Bruno BEAUCHET, RFF, indique que RFF possède des données précises et fiables sur ces relations car un grand nombre de gares ont été enquêtées en Provence-Alpes-Côte d'Azur, et les flux ont été enquêtés dans les deux sens.

- **François QUÉTIN, SNCF - Direction de la stratégie ferroviaire et de la régulation**, indique que lorsque la SNCF a réalisé des prévisions de trafic pour le débat public de 2009, les trafics qui augmenteraient le plus avec un tel projet étaient les trafics intersecteurs et non les trafics avec Paris. Il s'agirait alors ici d'améliorer la méthodologie et d'approfondir les hypothèses.
- **Éric BOISSEAU, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports**, fait remarquer que la fréquentation des trains est corrélée à la qualité de l'offre. Sans offre, il n'existe pas de fréquentation, surtout pour la clientèle professionnelle focalisée sur Montpellier et Nîmes. Pour cette clientèle, le temps est un critère de décision et d'arbitrage important. Le tram à Montpellier incite à utiliser les transports publics. A contrario, dans d'autres territoires où les transports en commun ne sont pas efficaces, la voiture est prépondérante.
La population qui utilise les trains grandes lignes le fait aux ¾ pour des motifs personnels, et possède des bagages. Il est donc plus intéressant de se rendre à la gare en étant accompagné, contrairement à un professionnel, qui s'intéresse à la performance de l'infrastructure. Cet argument ne devra pas être employé pour justifier des gares ex-urbanisées.
Dans le rééquilibrage de l'offre annoncé le 27 septembre, la SNCF a annoncé une augmentation des TER vers Toulouse. Dans la présentation d'aujourd'hui, il y a des flux importants sur la façade méditerranéenne. Or, l'offre vers Provence-Alpes-Côte d'Azur ne va pas augmenter en fréquence, mais les temps de parcours seront allongés. Donc les décisions prises en termes d'offres vont à l'encontre de ce que révèlent les enquêtes. Au départ, la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur était conçue indépendamment de la problématique de la desserte du littoral réalisée par la ligne classique. C'est finalement l'ensemble « modernisation de la ligne classique » et « création de la ligne nouvelle » qui a été pris en compte.
En Languedoc-Roussillon, il existe encore une séparation entre ceux qui veulent moderniser la ligne classique et ceux qui veulent la ligne nouvelle. Il faudrait une démarche intégratrice pour traiter à la fois la desserte de proximité et la desserte nationale. Il faut améliorer la desserte du territoire. Les chiffres de saturation des autoroutes permettent de remettre en question l'attractivité des transports publics.

- **Jean-Pierre DEGAEFF, Conseil général de l'Aude – chef du service Mobilité et déplacements**, demande si les chiffres de l'enquête ont été corrélés avec les trafics routiers, sachant qu'il y a en moyenne une personne par véhicule.

Bruno BEAUCHET, RFF, indique que pour les enquêtes il a été pris en compte uniquement les déplacements ferroviaires et les flux constatés.

Aujourd'hui, il est constaté un faible trafic ferroviaire vers Toulouse. Pour autant, on ne sait pas quel sera l'effet d'une offre améliorée. Le but des études est aussi de comparer le trafic ferroviaire avec le trafic routier. Il sera peut-être possible d'augmenter la part modale du fer avec l'effet de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan sur ces destinations.

- **Louis-Jean ARTIS, Président de l'association TGV Développement Languedoc-Roussillon**, demande s'il y a une corrélation entre les chiffres des enquêtes et ceux de la SNCF.

Bruno BEAUCHET, RFF précise que les matrices SNCF ont été utilisées pour ce travail, notamment pour le redressement des résultats, pour passer de la journée à l'année par exemple. Il y a donc une cohérence entre ces résultats. Ces enquêtes permettent de décomposer les flux entre les régions.

- **Claude AUGER, Président de l'association Énergie TGV**, indique que le covoiturage à Perpignan est un concurrent direct au ferroviaire. En effet, beaucoup de Catalans font du covoiturage jusqu'à Montpellier, Nîmes ou Toulouse pour prendre un TGV[®] jusqu'à Paris, à cause de la liaison peu rapide en TER à partir de Perpignan. De plus, le covoiturage revient moins cher que le mode ferroviaire.

Bruno BEAUCHET, RFF, fait remarquer qu'en parallèle à l'enquête ferroviaire, une enquête routière plus limitée (du fait des autorisations nécessaires) a été menée aux barrières pleine voie : les deux de Montpellier et celle du Perthus. Il n'existe pas d'enquêtes fines sur les motifs des déplacements routiers entre Montpellier et Perpignan ; RFF dispose en revanche des enquêtes routières longue distance.

Par ailleurs, la question du covoiturage est une donnée délicate à traiter.

- **François QUÉTIN, SNCF - Direction de la stratégie ferroviaire et de la régulation**, signale que certains cars interurbains sont aujourd'hui autorisés à circuler pour des longues distances. S'il y a des enquêtes à réaliser, il faudrait en tenir compte.

Bruno BEAUCHET, RFF, indique que les enquêtes sont longues à mener. Le planning des études ne serait plus respecté si RFF devait recalculer des enquêtes.

Si la SNCF et les communautés d'agglomération ont mené des enquêtes sur les gares et les pôles d'échange, RFF est preneur des données recueillies pour compléter le travail réalisé.

- **Pierre SENÈQUE, Le Grand Narbonne - Responsable du pôle aménagement et urbanisme**, annonce que la Communauté d'agglomération du Grand Narbonne ne dispose pas de ce genre d'enquêtes. Pour autant, le lancement prochain d'un plan de déplacements urbains début 2012 sera l'occasion de les lancer.
- **Jacques AESCBACHER, Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée - Directeur mobilités**, déclare que la Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée ne dispose pas d'enquêtes récentes. Les analyses et chiffres reflètent l'état de l'offre ferroviaire. La zone de chalandise de Perpignan est limitée, comme l'offre, limitée pour Toulouse, Montpellier et le Sud. Jacques AESCBACHER demande comment, à partir de ce constat, définir les stratégies de dessertes.

Bruno BEAUCHET, RFF, précise que les aires de chalandise ne sont pas figées. Si l'offre est développée avec la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, ces zones devraient s'élargir.

Il serait donc intéressant de voir que l'évolution est couplée à l'évolution de l'offre. En revanche, les résultats concernant les modes de rabattement et les motifs sont des paramètres qui permettent de caler les modèles pour réaliser des prévisions de trafics. Ces données seront à coupler avec les modalités de dessertes.

Édouard PARANT, RFF, indique que pour améliorer l'offre de transport et l'accessibilité aux gares, il est nécessaire de rassembler l'ensemble des partenaires autour de la table.

Concernant l'offre de transport pour les TER, c'est une décision politique confiée à l'autorité organisatrice de transport, qui est la Région.

Pour l'offre grandes lignes, ce sont les entreprises ferroviaires, et notamment la SNCF, qui ont en charge l'élaboration de cette politique.

Concernant l'accessibilité aux gares, la pertinence et les facilités pour prendre son train sont de la responsabilité des aménageurs locaux (villes, agglomérations).

Il est donc indispensable de définir des projets communs. Un des objectifs à atteindre pour chaque collectivité est de définir dans l'année quel aménagement local du territoire elles souhaitent. La question de l'intermodalité sera aussi à aborder.

RFF sera l'initiateur de la réflexion mais le travail revient aux collectivités.

RFF pourra par contre apporter des éléments de réflexion qui permettront aux responsables politiques de se positionner.

Conclusion de la séance

Réseau Ferré de France remercie l'ensemble des participants pour leur présence et leur participation à cet atelier, et annonce l'atelier sur la desserte du territoire (les 10 et 14 novembre à Colombiers).

Fin de l'atelier 16h30.