

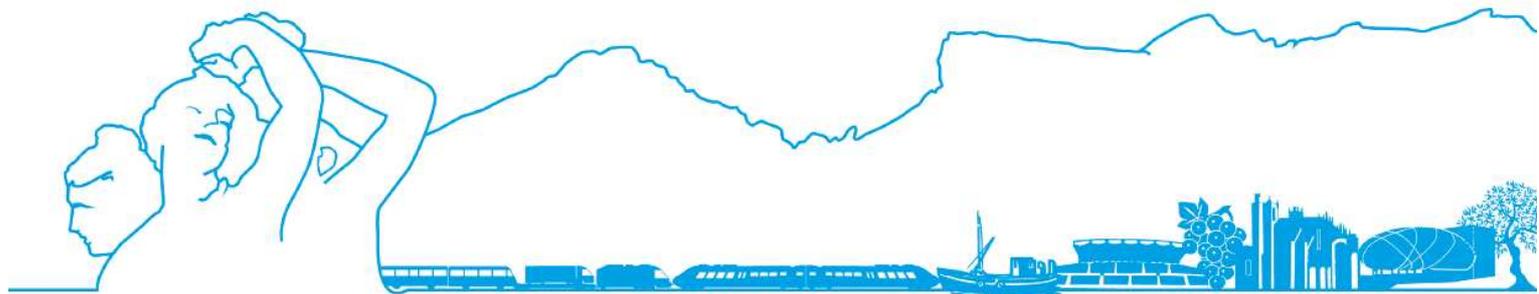
Compte-rendu

## ATELIER DESSERTE DU TERRITOIRE

### Volet « Mobilité & intermodalité »

Lundi 14 novembre 2011 – COLOMBIERS

Salle du Temps libre



LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNIUS  
SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÁS – PORTUGAL – ESPAÑA – POLSKA  
— 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 — PERPIGNAN

Début de la réunion à 14h30 en présence de 32 personnes.

NOM	PRÉNOM	ORGANISME	FONCTION
DOMANGE	Olivier	DREAL LR - Service Infrastructures / Transports multimodaux	Chargé de mission ferroviaire
ODORICO	Hervé	DREAL LR - Service Infrastructures / Transports multimodaux	Chargé de mission transports multimodaux
PETIT	Daniel	DDTM de l'Aude	Chef de service MECAD (Mission d'expertise et de conseil en aménagement durable)
LEROYER	Jérôme	DDTM de l'Hérault Service Environnement, aménagement durable du territoire / Unité TEE	Chargé de mission transports
MILLA	Régis	Conseil général de l'Hérault - Hérault transport	Responsable secteur Béziers
MAURAND	Jacques	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	Directeur général des services techniques
BACCOU	Laurent	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	Chef du service Transports et déplacements
MILLET	Denis	Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée	Directeur général adjoint de l'aménagement du territoire
HERAIL	Jean -Roch	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne	Directeur des Services Techniques
SENEQUE	Pierre	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne	Responsable du pôle aménagement et urbanisme
BENHAIEM	Guillaume	Communauté de communes La Domitienne	Directeur des affaires générales
DURAND	Christian	Mairie de Coursan	Adjoint, délégué à la sécurité
PESCE	Serge	Mairie de Maraussan Communauté de communes La Domitienne	Maire Vice-président délégué aux finances, études et prospective
CROS	Pierre	Mairie de Nissan Communauté de communes la Domitienne	Maire Vice-président délégué au tourisme
DANCY	Hélène	Mairie de Nissan	Conseillère municipale
GALONNIER	Jean-Paul	Mairie de Villeneuve-les-Béziers	Maire
AUGER	Claude	Énergie TGV	Président
BOISSEAU	Éric	FNAUT	Représentant régional
ARTIS	Louis-Jean	TGV Développement LR	Président
GRANDJACQUET	Louis	TGV Sud - Territoires & environnement	Président
MICHEL	Pierre	TGV Sud - Territoires & environnement	
ESCAFIT	Joan-Lois	Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois	Secrétaire général
BACOU	Roland	UNOSTRA	Président National Marchandises
SALTEL	Jean-Pierre	SNCF Gare & connexion	Directeur de projet
QUÉTIN	François	SNCF - Direction de la stratégie ferroviaire et de la régulation / Direction déléguée aux grands projets	Adjoint au chef de département des projets de l'Arc méditerranéen et responsable des études grande vitesse
DE BELLABRE	Siffrénié	RFF - Direction régionale Midi-Pyrénées	Chargé d'études socio-économiques
D'ASCIA	Silvio	INEXIA	Architecte
DUROT	Frédéric	INEXIA	Directeur de projet
CARDIN	Céline	Inexia Menighetti	Programmiste
BERTRAND	Lionel	SETEC INTER	Directeur de projet
AZAIS	Céline	SETEC ORGA	Chargée d'études
FÉLIX	Pascal	SYSTRA	Assistant au maître d'ouvrage

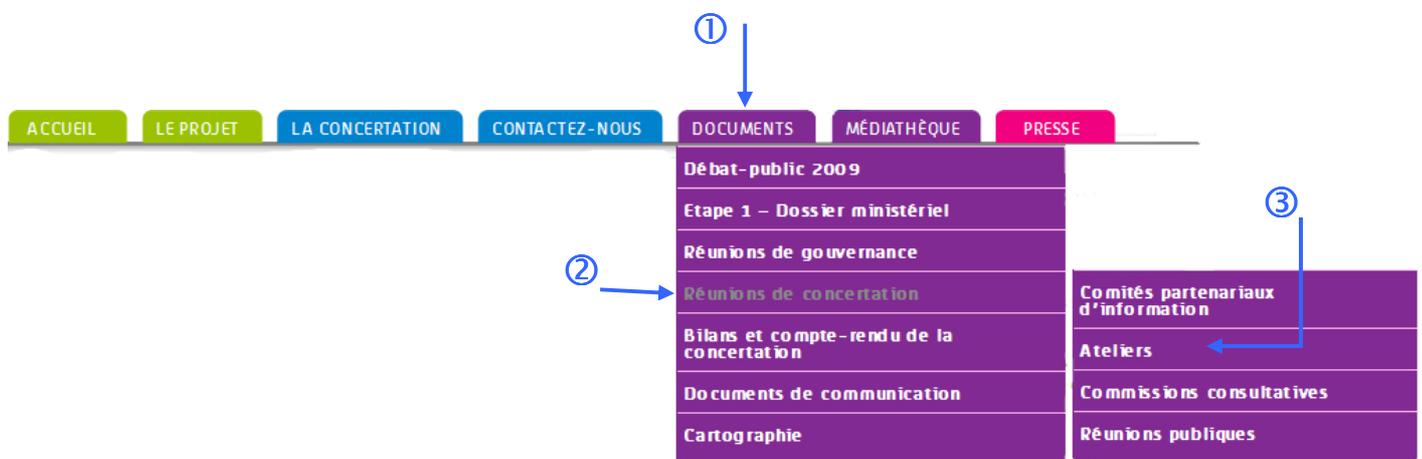
## Les intervenants de Réseau Ferré de France (RFF) à la Direction régionale Languedoc-Roussillon pour cet atelier :

- Édouard PARANT, chef de mission du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- Bruno BEAUCHET, chargé des études socio-économiques
- Roland LEGRAND, chargé de mission Gares nouvelles

## Déroulé de l'atelier

- Propos liminaires
- Présentation du diagnostic de la mobilité
- Temps d'échanges

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](http://www.lalignenouvelle.com) sous la rubrique Documents – Réunions de concertation – Ateliers



## PROPOS LIMINAIRES

Édouard PARANT, chef de mission du projet Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, introduit ce dernier volet des ateliers « Desserte du territoire », en rappelant qu'il a pour objectif d'apporter des éclairages qualitatifs et quantitatifs et de mener une réflexion partenariale sur les options encore possibles à ce stade du projet.

Édouard PARANT précise que la décision ministérielle attendue en novembre, ne portera pas sur les gares. Il rappelle enfin le calendrier du projet qui prévoit la poursuite des études de trafic et de la concertation, pour une présentation d'un dossier « Gares » à l'automne 2012, en vue d'une seconde décision ministérielle. Parallèlement, RFF a débuté les études de tracé : les premières variantes seront présentées au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2012.

- **Louis GRANDJACQUET, Président de l'association TGV Sud - Territoires & environnement**, engage le débat : « Les ateliers thématiques de février/mars seront donc géographiques, à Nissan, Béziers et Narbonne. Ne serait-il pas intéressant d'avoir un regroupement des trois et une discussion commune ? Il me semble que les problématiques peuvent être liées, compte tenu de la faible distance qui sépare ces trois pôles. »

Édouard PARANT, RFF, répond que : « C'est une question qui s'est posée dès le début, notamment avec Roland LEGRAND, en charge chez RFF de la réflexion sur les gares nouvelles, sur l'ensemble de la France. Ce que vous proposez est ce qui a été soumis aux partenaires territoriaux. Mais RFF a constaté que les partenaires souhaitent pouvoir construire leur projet en interne. Certains sujets nécessitent d'être mis en commun.

Autant le projet urbain est de la responsabilité de la collectivité, en l'occurrence l'Agglomération, autant il est plus délicat de le traiter par territoire pour les transports. Prenons l'exemple d'une gare à Nissan, la question de son accessibilité va se poser. Nissan étant dans l'Hérault, elle pourrait n'être desservie que par les bus de l'Hérault, ce qui posera un problème si l'objectif est de desservir également l'est audois.

Donc certaines problématiques, notamment celle du transport, nécessitent une approche élargie, extra-territoriale. Cela ne concerne pas le foncier, car ce sont les Agglomérations qui ont la responsabilité de gérer le foncier, en lien, éventuellement, avec les Départements et les Villes. Sur la valorisation socio-économique, il peut y avoir ou non des synergies, cela dépendra de la capacité des acteurs à se fédérer pour mettre en œuvre les filières économiques qu'ils souhaitent porter, soit parce qu'elles sont d'intérêt supra-départemental et qu'un projet de gare peut les fédérer, soit parce qu'elles sont de portée plus locale et que chaque site d'accueil est en capacité de les développer seul. Le volet transport est le plus fédérateur. »

## PRÉSENTATION DU DIAGNOSTIC DE LA MOBILITÉ, ISSU D'UNE ENQUÊTE NATIONALE

par Bruno BEAUCHET, RFF

### Débat

- **Laurent BACCOU, chef du service Transports et déplacements de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**, demande une rectification : « Sur la carte (*diapositive 14*), il manque la rocade sud de Béziers, avec le nouveau pont sur l'Orb. Aujourd'hui, pour aller de Pézenas à Narbonne par la route, on ne passe pas par Béziers ; on fait le tour de Béziers par le nord ou le sud, ce qui est important pour la desserte de la future gare biterroise à l'est. »

**Bruno BEAUCHET, RFF**, apporte une précision : « À l'est, l'A75 peut constituer un lien vers Pézenas. Effectivement, cet axe est important pour relier cette zone au site d'une potentielle gare nouvelle dans l'est bitterrois. La rocade Nord peut être intéressante également pour relier le nord-est et l'ouest bitterrois ».

- **Laurent BACCOU, chef du service Transports et déplacements de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée**, réagit au sujet de la complémentarité gare nouvelle / gare centre.

**Roland LEGRAND, RFF**, apporte son expertise au sujet de l'arborescence du TGV<sup>®</sup> Est-Européen. Le principe est de relier le plus directement possible Paris à Strasbourg. La décision avait été prise de faire une ligne directe, rapide, d'où la création de trois arrêts en gares nouvelles. Champagne-Ardenne est le 1<sup>er</sup> arrêt depuis Paris. Mais l'arborescence avait prévu dès le début, comme « origine-destination », Paris-Reims centre. Champagne-Ardenne n'est pas la gare de Reims à proprement parler puisque, dès le début, les dessertes rapides devaient desservir les centres-villes. Il existe aussi du Paris-Nancy et du Paris-Metz.

**Bruno BEAUCHET, RFF**, confirme cet exemple en indiquant que ces gares sont bien complémentaires et qu'il y a eu un choix de garder une desserte en centre-ville pour Paris, principale « origine-destination » des déplacements en France.

- **Pascal FÉLIX, SYSTRA**, complète l'information : « À l'origine, les trois gares nouvelles Champagne-Ardenne TGV<sup>®</sup>, comme Lorraine TGV<sup>®</sup> et Meuse TGV<sup>®</sup>, n'ont pas été conçues pour être desservies depuis Paris, mais uniquement par les TGV<sup>®</sup> intersecteurs, les Bordeaux-Strasbourg, Lille-Strasbourg... Les trains qui desservent les gares centres sont ceux qui viennent de Paris, les gares nouvelles en ligne sont pour les intersecteurs. »

**Bruno BEAUCHET, RFF**, indique que cette présentation illustre le type de desserte de chaque gare. Cela aura une influence importante sur le type de trafic à trouver dans chacune des gares. À Valence, l'essentiel des trafics TGV<sup>®</sup> s'est reporté sur la gare nouvelle, par exemple.

- **Serge PESCE, Vice-président de la Communauté de communes La Domitienne**, s'interroge sur la diapositive 16 : « Les trafics sont-ils uniquement les trafics voyageurs TGV<sup>®</sup> ? Y a-t-il un trafic TER en gare de Valence TGV<sup>®</sup> ? Si oui, est-il compris dans le trafic présenté en gare de Valence-ville ? »

**Bruno BEAUCHET, RFF**, répond que ce sont uniquement les trafics TGV<sup>®</sup> qui sont présentés en gare nouvelle. En gare centre, le trafic TER est comptabilisé. Le trafic TER est à prendre en compte pour dimensionner la gare, principalement les gares centre. Il est intéressant de voir comment le trafic grandes lignes va se répartir entre gares centres et gares nouvelles. Ce n'est pas parce qu'il y a une gare nouvelle que tous les TGV<sup>®</sup> s'y arrêtent.

**Édouard PARANT, RFF**, précise qu'il est possible d'avoir une gare nouvelle sans train !

**Bruno BEAUCHET, RFF**, confirme que cette éventualité est possible car les choix de la SNCF sont liés à la zone de chalandise et à la politique d'arrêt. C'est une notion importante à prendre en compte dans la réflexion sur le projet de gare. Par exemple, le Futuroscope de Poitiers, dispose d'une gare et pourtant le trafic y est limité. Il faut une zone de chalandise importante, un bassin de vie important, pour que les trains à grande vitesse s'arrêtent.

- **Pascal FÉLIX, SYSTRA**, commente la question de l'intermodalité air-fer et le trafic à Lyon-Saint-Exupéry (*diapositive 18*). « La politique française est faite pour que les liaisons à grande distance et intercontinentales se fassent à Paris. À Satolas, il y a toute la place voulue pour s'étendre, Lyon est le 3<sup>ème</sup> aéroport de France, mais les liaisons aériennes sont pour les courtes distances. »
- **Louis-Jean ARTIS, Président de l'association TGV Développement Languedoc-Roussillon**, ajoute que, jusqu'à une période récente, il n'y avait pas de système en

transport en commun reliant Saint-Exupéry au centre de Lyon. Aujourd'hui, il y a une navette-tram. C'est pourquoi les chiffres sont aussi faibles.

**Édouard PARANT, RFF**, rectifie en informant qu'il est question des voyageurs qui ne prennent pas la navette puisqu'ils descendent de l'avion et montent dans le train.

- **Louis-Jean ARTIS, Président de l'association TGV Développement Languedoc-Roussillon**, fait remarquer qu'il n'y a pas de synergies air-fer. « Quand je prends l'avion, je monte en TGV<sup>®</sup> à Roissy, et non à Lyon, où il n'y a pas suffisamment de dessertes. Cela relève d'une volonté nationale. »
- **Claude AUGER, Président de l'association Énergie TGV**, donne une explication à ce constat. La proximité de Genève capte du trafic, donc Lyon n'est pas le bon exemple à donner.

**Roland LEGRAND, RFF**, renchérit en faisant remarquer que le sujet est surtout de mettre en adéquation la volonté politique et l'investissement. Il faut se remémorer la façon dont a été conçue la gare de Satolas. Pour la Ligne à grande vitesse Est-Européenne, quand le Département de la Meuse paie une gare qui voit 27 voyageurs par jour, c'est une volonté politique locale. Le discours que RFF souhaite tenir porte sur la motivation, l'investissement et l'intermodalité. Certes, Satolas est en déficit d'attractivité. Mais il faut mettre en cohérence toutes les politiques, y compris aériennes.

**Édouard PARANT, RFF**, signale que le TGV<sup>®</sup> et le transport aérien sont adaptés à des déplacements de longues distances. Il est nécessaire de bien appréhender cet aspect. L'intermodalité air-fer n'est pas un argument essentiel.

- **Guillaume BENHAÏEM, directeur des affaires générales de la Communauté de communes la Domitienne**, ajoute qu'à son avis, pour qu'il y ait une interconnexion intéressante entre l'air et le fer, il faut que ce soit un aéroport international.

**Bruno BEAUCHET, RFF**, mentionne que la question de l'intérêt pour les voyageurs aériens des aéroports régionaux de prendre un TGV<sup>®</sup> pour effectuer un autre déplacement longue distance est nécessaire. Les voyageurs des aéroports régionaux ne vont pas prendre un TGV<sup>®</sup> pour aller à Barcelone ou Toulouse, ils prendront directement un vol en direction de ces villes. Il faut donc un aéroport d'un certain niveau pour trouver un intérêt dans l'intermodalité air-fer.

**Édouard PARANT, RFF** : « Le caractère international d'un aéroport ne suffit pas : à Béziers, il n'y a que des vols internationaux, mais il faut une offre ferroviaire suffisante, pour éviter qu'un voyageur, qui descendrait de l'avion, attende une demi-journée pour avoir un TGV<sup>®</sup> ! Il faut aussi atteindre une masse critique d'avions qui atterrissent chaque année, avant que les entreprises ferroviaires ne décident de mettre des trains.

À Roissy, il passe environ 70 millions de voyageurs par an, Lyon ne doit pas dépasser 6 ou 7 millions, soit dix fois moins. Quant à Montpellier, qui est le plus gros aéroport de la région, il n'y a que 1,5 à 1,8 million de voyageurs par an. Pour que l'intermodalité fonctionne, il faut qu'il y ait suffisamment de trains et suffisamment d'avions. »

### « Origine-destination » des voyageurs en gare d'Agde (diapositive 21)

- **Louis GRANDJACQUET, Président de l'association TGV Sud - Territoires & environnement**, demande des explications concernant les trafics des gares et leurs évolutions : les correspondances en gare de Montpellier sont-elles prises en compte ? Le tropisme sur Montpellier est important : seuls 35 % des trains s'arrêtent en gare d'Agde, et quand un Agathois voyage vers Lyon, Paris, Genève, etc., Montpellier est la gare de correspondance. »

**Édouard PARANT, RFF**, précise que les voyageurs enquêtés indiquaient s'ils prenaient une correspondance à Montpellier pour se rendre à leur destination finale. Il serait intéressant, dans la réflexion générale, d'avoir une analyse sur la part des correspondances. Par exemple, à Agde, observer si les gens se déplacent plutôt à Béziers ou à Montpellier pour une correspondance pour Lyon ou Paris. Cela peut constituer un autre angle d'analyse intéressant.

- **Serge PESCE, Vice-président de la Communauté de communes La Domitienne** :  
« RFF présente les données d'origine-destination sur la gare de destination des usagers d'Agde. En raison de la spécificité d'Agde, et de ses usagers à dominante touristique, ce serait plutôt les gares d'où sont originaires les visiteurs qu'il serait intéressant de connaître.  
Le trafic émetteur de Béziers et de Narbonne doit être plus important, par contre. RFF analyse les déplacements dans les deux sens, mais en termes de nature de gare, c'est différent. Agde est d'abord une ville de destination même si les usagers, repartent bien sûr dans des centres urbains variés. »

**Bruno BEAUCHET, RFF**, indique que RFF a essayé d'isoler ces phénomènes en enquêtant en mars et en juillet, ainsi que des vendredis (un vendredi en mars), et essayé de capter des voyageurs qui viennent en week-end pour présenter une synthèse annuelle.

- **Serge PESCE, Vice-président de la Communauté de communes La Domitienne**, s'interroge sur la nature de la gare : « Dans l'hypothèse d'une gare nouvelle, elle n'aurait ni la spécificité d'Agde, pour laquelle les voyageurs ont une motivation touristique, ni de Montpellier, où l'aspect métropolisation est prédominant dans les natures des déplacements. »

**Bruno BEAUCHET, RFF**, complète son intervention : « Ce sont les motifs de déplacements, que RFF va vous présenter tout à l'heure. Le traitement des enquêtes trouve peut-être sa limite dans la combinaison de l'analyse des périodes avec les motifs de déplacements car l'échantillon serait trop faible. »

**Édouard PARANT, RFF**, précise qu'effectivement, pour l'instant RFF présente les destinations des voyageurs. Les motifs de ces déplacements seront donnés par la suite.

- **Éric BOISSEAU, délégué régional de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT)**, commente la diapositive présentée : « Cette carte peut se lire en creux : en dehors de Montpellier, Lyon, Toulouse, Paris, tout le reste de la France est inaccessible au ferroviaire, mais accessible par le mode autoroutier. La ville de Montpellier est desservie par 6 trains Téo « Grand Sud Nice-Bordeaux », dont seuls 3 s'arrêtent à Béziers, Nîmes, Narbonne. En revanche, les autoroutes A9, A61, A62 sont très utilisées. Quand l'offre ferroviaire est défaillante et que le besoin de mobilité existe, il est satisfait par la voiture.  
Ne prenons donc pas cette carte comme la cristallisation d'un marché, mais comme un reflet des défaillances actuelles de l'offre ferroviaire. Auparavant, avec les trains de nuit et les trains directs Marseille, Bordeaux, Nantes, etc., l'offre ferroviaire permettait d'aller dans toutes les directions 24h/24. Aujourd'hui, à Montpellier, il n'y a pas de trains entre 22h et 6h sur la transversale. Comment s'organiser pour que l'offre ferroviaire soit aussi performante pour voyager dans toute la France ? »

**Édouard PARANT, RFF**, répond qu'il s'agit d'une question à poser aux entreprises ferroviaires. Pourquoi y a-t-il moins de trains ? L'attractivité de la voiture est certaine dans le contexte actuel.

- **François QUÉTIN, adjoint au chef de département des projets de l'Arc méditerranéen et responsable des études grande vitesse - SNCF**, représente le transporteur actuel. Il y en aura d'autres, donc il faut l'anticiper. « Les trains Grand Sud font l'objet de toutes les attentions de l'État depuis quelques mois, ce sont les « Trains d'équilibre du territoire » (TET). »  
François QUÉTIN constate que le nombre de trains a baissé significativement dans les origines-destinations de la liaison entre Méditerranée et Atlantique. Aujourd'hui, un

transporteur comme la SNCF ne peut maintenir ces trains-là pour des raisons économiques. Cela a fait l'objet de la convention des trains d'équilibre du territoire, dont le déficit annuel atteignait 200 M€ pour une quarantaine de liaisons. Le problème soulevé par la FNAUT est bien réel et l'État le prend à bras le corps. La convention en cours sur les trains d'équilibre du territoire dure 3 ans. Il reste encore 2 ans. Qu'advient-il après ? Personne ne sait le dire.

- **Denis MILLET, directeur général adjoint de l'aménagement du territoire de la Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée**, s'interroge sur le positionnement de la gare, notamment pour les fréquentations estimées. Des études ont-elles été faites par les transporteurs ou les territoires pour voir si le déficit de ligne est récupéré ailleurs ? Des richesses sont-elles générées de l'autre côté, qui rendraient compte de l'équilibre des territoires ? Les trains d'équilibre sont censés générer des richesses sur les territoires desservis. Ces richesses ont-elles été évaluées ?
- **François QUÉTIN, adjoint au chef de département des projets de l'Arc méditerranéen et responsable des études grande vitesse – SNCF**, répond que cela fait l'objet de la convention elle-même ; le financement de 210 M€ vient en partie de la création de valeur pour les territoires. Ces trains sont financés par l'équivalent de la taxe professionnelle, qui a été remplacée dans le ferroviaire par une taxe ferroviaire. Cette taxe finance 175 M€ sur les 210 M€. Concrètement, cette quarantaine de liaisons n'est plus rentable sur le territoire, donc elle est financée en grande partie par une taxe sur le matériel moteur, sur le TGV<sup>®</sup>... Les 35 M€ restant proviennent des autoroutes. C'est un débat actuel, mais François QUÉTIN pense que le problème restera entier à la fin de la convention dans 2 ans.

### « Origine-destination » des voyageurs en gare de Béziers et Narbonne (diapositives 22-23)

**Bruno BEAUCHET, RFF**, poursuit le diagnostic des sites après les enquêtes de trafic : « Agde et Béziers sont tournées vers la région, puis vers Paris. Narbonne est tournée vers la région, dans une moindre mesure, et l'ouest n'est pas négligeable. »

### Les modes de rabattement Grandes lignes (diapositive 25)

- **François QUÉTIN, adjoint au chef de département des projets de l'Arc méditerranéen et responsable des études grande vitesse – SNCF**, s'étonne des chiffres donnés : « Il n'y a donc pas de correspondances TER à Montpellier ? Personne ne vient en TER à Montpellier pour prendre ensuite un TGV<sup>®</sup> ? »

**Bruno BEAUCHET, RFF**, confirme qu'il faut vérifier les chiffres pour Montpellier et Nîmes.

**Roland LEGRAND, RFF**, partage la réflexion de François QUÉTIN, mais confirme, qu'après beaucoup d'études, il s'avérait que le transfert TER-Grande ligne était mineur par rapport aux autres modes. Ce qui est constaté ici est un constat national.

En général, 65-70 % de parts modales sont routières. L'objectif de Montpellier est de favoriser le tramway. Ces gares, qu'elles soient nouvelles ou existantes, sont des gares de territoire. Quand on utilise le mode Grande Ligne, surtout l'été, on voyage en famille, et les transports en commun ne sont pas adaptés pour ce genre de déplacements.

**Bruno BEAUCHET, RFF**, ajoute qu'il est important de combiner le mode de rabattement avec le motif de déplacement. Quand on quantifie le motif « loisirs », un mode de rabattement va se dégager fortement.

**Édouard PARANT, RFF**, s'étonne que, François QUÉTIN soit surpris par ces valeurs. Il demande si la SNCF dispose d'indicateurs qui montrent une grande différence par rapport à ces enquêtes.

- **François QUÉTIN, adjoint au chef de département des projets de l'Arc méditerranéen et responsable des études grande vitesse – SNCF**, confirme que ses chiffres, sur Montpellier, annoncent environ 10 % de correspondances.

**Bruno BEAUCHET, RFF**, annonce qu'une vérification des critères sera faite sur Montpellier et Nîmes.

- **Serge PESCE, Vice-président de la Communauté de communes La Domitienne**, propose une explication : « Si la question a été posée aux usagers d'une grande ligne, il est logique que le TER ne soit pas représenté ».

**Bruno BEAUCHET, RFF** : « Une vérification sera faite dans les bases de données. Si les voyageurs en correspondance ont changé de quai, ils devaient passer devant les enquêteurs. Par contre, ils n'ont peut-être pas eu le temps nécessaire pour les interroger si le temps de correspondance TER-TGV<sup>®</sup> était court. »

- **Éric BOISSEAU, délégué régional de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT)**, propose une solution : « Puisqu'il s'agit de voir comment les voyageurs sont montés dans les trains grande ligne, l'endroit optimum pour l'interrogation, c'est à l'intérieur des trains grande ligne. Comme RFF a fait l'enquête sur les quais, les questionnaires ne peuvent pas être exhaustifs, d'où la controverse ».

**Bruno BEAUCHET, RFF**, précise que dans la convention signée avec la SNCF, il a été acté d'enquêter sur les quais et les halls d'attente, pas dans les trains. Toutefois, 60 000 questionnaires ont été recueillis, 1 000 enquêteurs par jour ont été recrutés. Ce travail colossal mené sur le terrain permet à RFF d'avoir un diagnostic assez précis.

- **Joan-Loïs ESCAFIT, secrétaire de l'Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois**, se montre surpris qu'on ne puisse pas vérifier ces résultats d'enquêtes. Il indique qu'il faudrait des données objectives en référence. Joan-Loïs ESCAFIT imaginait que le système de billetterie électronique de la SNCF, surtout pour les grandes lignes, permettait d'avoir ces données de référence.

**Bruno BEAUCHET, RFF**, précise que les modes de rabatement ne sont pas inscrits sur les billets. Il faut donc réaliser des enquêtes dans chacune des gares pour avoir ces informations. C'est pour cette raison que RFF a décidé de mener ces enquêtes.

## Motifs de déplacement (diapositive 28)

- **Joan-Loïs ESCAFIT, secrétaire de l'Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois**, précise que les déplacements de types syndicalistes ne sont pas pris en compte pour le calcul des trajets longues distances. Ce n'est ni un motif personnel, ni un motif professionnel. Il pense qu'il faudrait ajouter une rubrique au questionnaire car un congrès de syndicat fait se déplacer des centaines de personnes.

**Édouard PARANT, RFF**, le rassure sur les calculs, et informe que RFF les a classés dans les motifs professionnels.

## Les motifs de déplacements TER (diapositive 27)

**Édouard PARANT, RFF**, indique que ces chiffres peuvent expliquer qu'on aille vers une offre de service qui se rapproche d'un RER. Il s'agit ici d'un service de transport au quotidien.

**Bruno BEAUCHET, RFF**, le confirme en mentionnant que sur l'axe Nîmes-Béziers, les flux d'échanges quotidiens sont très importants et sont liés à ces deux motifs.

## Les zones de chalandise des gares (diapositives 28 à 31)

**Édouard PARANT, RFF**, annonce que dans les zones de recouvrement, les voyageurs se rabattent indifféremment sur plusieurs gares. Il ajoute que RFF identifie les communes rattachées à une gare. C'est une indication géographique et non quantitative.

- **Serge PESCE, Vice-président de la Communauté de communes La Domitienne**, demande des précisions : « S'agit-il d'usagers en direction du nord et de l'est ? Je m'étonne que les gens des communes à l'ouest d'Agde (Vias et Portiragnes) aillent prendre le train à Narbonne pour aller en direction de l'est et du nord. J'avais imaginé qu'ils allaient en gare de Narbonne pour aller à Toulouse. Je ne comprends pas la logique. »

**Bruno BEAUCHET, RFF**, confirme les données affichées en expliquant que, par exemple, sur une commune, sur 10 personnes interrogées, 5 sont peut-être allées à Agde, 4 à Béziers et une à Narbonne. Ce qui sera important dans l'analyse, c'est de définir le poids de chaque commune dans le rabattement vers chacune des gares.

- **Serge PESCE, Vice-président de la Communauté de communes La Domitienne**, intervient : « C'est un plaidoyer pour la gare à Nissan ! Avez-vous fait l'enquête en gare de Perpignan ? Je pense que la zone de chalandise de Narbonne est en partie recouverte par celle de Perpignan. »

**Bruno BEAUCHET, RFF**, explique que pour éviter de compliquer ces représentations cartographiques, ni Perpignan ni Montpellier n'ont été représentées, mais l'enquête a eu lieu aussi dans ces gares.

## Accessibilité : évaluation du poids démographique ou temps d'emploi à proximité de la gare. Comparaison des différents scénarios. (diapositives 32 à 35)

**Édouard PARANT, RFF**, annonce en préambule à cette question que la courbe affichée peut être interprétée de différentes manières, selon que l'on s'intéresse à des déplacements TER ou TGV<sup>®</sup>. En fonction d'une destination, Montpellier ou Paris par exemple, il est acceptable d'être à 15 minutes ou à 45 minutes de la gare. Il faut trouver des critères qui soient cohérents pour interpréter ces résultats. À Béziers, beaucoup de personnes habitent près de la gare, ce qui a un intérêt pour le développement du TER.

- **Christian DURAND, adjoint au maire de Coursan**, souligne que l'aire de chalandise est fonction des horaires des trains et des services. Le premier TGV<sup>®</sup> du matin pour aller à Paris part de Narbonne à 7h30 ; pour partir plus tôt, il faut aller à Béziers, pour prendre un TER ou un TGV<sup>®</sup>. L'avantage de Narbonne est la souplesse des horaires aller et revenir de Paris, car il existe le train de nuit. C'est pourquoi beaucoup de Biterrois vont prendre le train à Narbonne, par commodité. On peut aller à Paris en TGV<sup>®</sup>, depuis Montpellier en TER, voire par Bordeaux si les trains sont complets. La zone de chalandise est beaucoup plus large. Il y a aussi les horaires des gares : le voyageur choisit ce qui est le plus facile pour lui.
- **Denis MILLET, directeur général adjoint de l'aménagement du territoire de la Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée**, revient sur les chiffres des

enquêtes et indique qu'il aurait été utile de préciser la saison de l'enquête, car la saturation des voies d'accès est réelle selon la saison.

**Bruno BEAUCHET, RFF**, rappelle que les chiffres annoncés représentent une moyenne annuelle à partir d'enquêtes menées en mars et juillet. Il fait remarquer qu'un travail à mener avec les partenaires pour définir, dans le cas des gares nouvelles, les réseaux à mettre en place : Transports en commun en site propre ? Service de cars départementaux pour Nissan ? Quels services mettre en place pour favoriser l'accessibilité de la gare nouvelle ? L'accessibilité de la gare centre va-t-elle être maintenue ?

**Édouard PARANT, RFF**, ajoute que, pour le territoire agathois, il faut s'interroger sur le doublement de la départementale entre Béziers et Agde. Cela modifiera considérablement les temps de rabattement en période estivale.

- **Denis MILLET, directeur général adjoint de l'aménagement du territoire de la Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée**, commente ces chiffres : « Par rapport à l'accessibilité, j'espère que le cadencement va modifier la donne, mais actuellement, le problème des gares centre est le stationnement. À Coursan, mais c'est valable aussi pour Nissan et Colombiers, les gares disposaient de superficie pour faire des parkings immenses. Mais, il faudra réfléchir, quand on parle du rabattement, à utiliser l'existant et rabattre les véhicules sur les gares centres. Il faudra que la SNCF et RFF arrivent à s'entendre. »

**Édouard PARANT, RFF**, demande si l'idée de Denis MILLET est que les voyageurs viennent se garer à Coursan pour aller à Narbonne ? Ou que les voyageurs de Narbonne viennent prendre, par exemple, un TGV<sup>®</sup> en gare de Nissan ?

- **Denis MILLET, directeur général adjoint de l'aménagement du territoire de la Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée**, répond que les Narbonnais ne sont pas obligés, selon lui, de venir en voiture. Mais tous les villages environnants, Vinassan, Salles, Fleury vont prendre le train à Narbonne qui est mieux desservie ; Coursan est desservie par un train le matin et un train le soir. Avec la place disponible, si tous les voyageurs venaient se garer là, il serait plus rapide pour eux de prendre un TER qui les emmènerait jusqu'à Toulouse ou Montpellier.

**Édouard PARANT, RFF** : « Vous pensez donc à un parking-relais ? »

- **Denis MILLET, directeur général adjoint de l'aménagement du territoire de la Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée** : « Oui, pour utiliser l'existant. »
- **Louis GRANDJACQUET, Président de l'association TGV Sud - Territoires & environnement**, prend la parole : « Les chiffres ont une valeur extrêmement relative. Il est difficile d'accorder un sens à ces courbes et ces chiffres qui sont déterminés par un nombre important de paramètres : problèmes de stationnement, durées de parcours suivant l'heure de départ, et surtout, consistance de l'offre. J'habite Portiragnes, je vais prendre le train à Agde ou Béziers suivant l'heure, le fait que le train soit direct ou pas, etc, et beaucoup de personnes font de même. Il est important de travailler sur ce qu'on veut et ce dont on dispose déjà, c'est ce que vous signaliez à propos de Coursan, de façon à dessiner quelque chose de réaliste et ambitieux. Par rapport à la problématique de transversale Grand Sud, on voit que le faible nombre de liaisons est déjà problématique, alors même qu'il sera difficile de tenir les objectifs donnés en matière d'émission de CO<sub>2</sub>. Les deux degrés d'augmentation de la température qui avaient été retenus comme seuil seront probablement dépassés, comme s'accorde à la dire maintenant la quasi-totalité de la communauté scientifique. Comment pouvons-nous prendre en compte ces perspectives dans la façon de réfléchir, surtout pour la question des financements. L'objectif est d'avoir des projets suffisamment ambitieux et solides en matière de transports collectifs de façon à relever le défi climatique. »

- **François QUÉTIN, adjoint au chef de département des projets de l'Arc méditerranéen et responsable des études grande vitesse – SNCF**, apporte un éclairage sur la modélisation proposée : « Les courbes représentées sont des courbes « mesurées » : ce sont des personnes qui se sont déclarées aujourd'hui. L'exercice qui nous est demandé quand on travaille sur une ligne nouvelle, c'est de dire comment on peut utiliser ces réflexions ou ces formules pour dans 20 ans et au-delà. Certes, cela diminue le nombre de paramètres à modéliser.  
En revanche, pour se servir de ce genre de réflexion afin de dire qu'en 2020-2025, si on place une gare à tel endroit, et si on met x trains à cet endroit avec une fréquence donnée, cela se traduira par des estimations de trafic de x, c'est un autre exercice qui est beaucoup plus compliqué car le nombre de paramètres est important.  
Aujourd'hui, on ne sait pas si dans le milieu de la modélisation et du transport on peut faire beaucoup. Cela permet quand même de pouvoir comparer des scénarios entre eux. S'ils sont très peu différents les uns des autres, cela devient caduc. C'est pour cela qu'au débat public, RFF avait insisté sur le fait qu'il fallait avoir des scénarios très contrastés. »
- **Éric BOISSEAU, délégué régional de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT)**, confirme que ces photographies représentent l'existant. « Quand on veut construire une ligne nouvelle, on veut « bouger les lignes », et notamment, comme l'a dit Louis GRANDJACQUET, en fonction de la contrainte climatique.  
Il manque une étude qualitative sur la propension des individus à changer de mode pour le parcours initial et terminal quand on fait un parcours grande ligne. À Montpellier, la réalisation d'un réseau de tramway modifie la propension des individus à passer d'un mode routier individuel à un mode de transport public. À compter du 11 décembre 2011, la gare de Coursan va voir le nombre de ses arrêts de TER multiplié, c'est un exemple concret de la modification d'arbitrage des usagers entre le mode routier et le mode ferroviaire. D'autres gares connaîtront une telle augmentation. Il va falloir observer l'évolution du partage modal. »

**Édouard PARANT, RFF**, renchérit en affirmant que ce sera alors un test grandeur nature.

**Bruno BEAUCHET, RFF**, ajoute que la politique TER est également un point sur lequel il faut réfléchir. RFF doit travailler avec la Région sur la définition d'une offre de service à l'horizon 2020, et voir quels sont les arrêts TER soutenus par la Région, puis l'intégrer dans les études et la modélisation. C'est un travail collaboratif avec l'ensemble des acteurs. »

- **Lionel BERTRAND, responsable des études de trafics et des études socio-économiques pour le compte de RFF sur la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan - SETEC Inter**, souhaite apporter quelques précisions par rapport aux cartes présentées. « Il y a 3 modes de représentation de l'accessibilité. 1) Le déclaratif, la « préférence révélée ». C'est ce qui apparaît dans les cartes présentées. C'est la réalité effectivement constatée sur la base des déclarations des usagers.  
Ce n'est pas forcément la « réalité vraie », car elle ne prend pas en compte le temps de précaution pris par les usagers et les déclarations sont par définition approximatives. 2) Les cartes isochrones indiquent un temps sec entre un point A et un point B (comme Mappy), en ajoutant 5 à 10 % pour prendre en compte les temps de congestion. 3) Les formules mathématiques complexes.  
C'est ce qui sera mis en place pour le projet ligne nouvelle Montpellier-Perpignan à l'horizon futur, et qui nécessite de prendre en compte les projets routiers. Ce qui est plus difficile à appréhender, c'est la politique de transport d'une collectivité ou d'une Autorité organisatrice de transport (AOT) et de savoir, pour les différents sites de gare, si une relation directe en transports collectifs est envisagée, afin de calculer l'accessibilité différenciée sur ces sites. »

**Édouard PARANT, RFF**, s'adresse aux représentants des collectivités : « Il serait intéressant que vous fassiez vos propres simulations avec vos services des transports, projeter ce que vous allez créer, et la viabilité économique des projets. Il est nécessaire d'identifier les 2 ou 3 lignes de bus à créer pour irriguer la gare. Quelles gares faudra-t-il relier avec les bus interurbains ? Les Conseils

généraux vont-il ajouter ou étendre les lignes actuelles ? Aujourd'hui, ces services n'existent pas car le projet n'existe pas. Il faudra plus d'une seule ligne de bus, sinon il y aura peu de fréquence et les voyageurs prendront leur voiture pour se rendre à la gare. »

- **Éric BOISSEAU, délégué régional de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT)**, annonce que les prévisions sont de 3 trains par heure et par sens, cadencés du matin au soir. Pour l'instant la Région l'explique par les contraintes financières. Mais ce qui se profile est un cadencement à la Suisse : avec 3 trains par heure, à la minute 2, à la minute 20 et à la minute 40, chaque heure suivante a exactement les mêmes heures d'arrivée et de départ.  
Pour l'instant, l'offre est en retard sur la demande : certains TER sont assurés par des automotrices Bombardier, qui offrent 600 places. Grâce à ce cadencement, le nombre de TER sera toujours plus important que le nombre de TGV<sup>®</sup>. Quand on descendra du TGV<sup>®</sup>, il y aura un temps de correspondance avec un TER compris entre 10 et 20 minutes ».

**Édouard PARANT, RFF**, confirme que ces fréquences fonctionneront très bien entre Sète et Nîmes, où il y a déjà la fréquence maximale. Mais sur Carcassonne-Narbonne, la fréquence sera moindre.

- **Jérôme LEROYER, chargé de mission transports - DDTM de l'Hérault**, ajoute que la coordination entre le service qui sera offert par la ligne nouvelle, et les transports urbains et interurbains, aura un impact fort sur le territoire. « Nous constatons à travers les échanges qui précèdent, qu'il y a une grande richesse dans les données chiffrées qui ont été présentées. Il sera nécessaire de structurer ces éléments dans un Plan de déplacements urbains (PDU).  
Il n'est pas aisé de mesurer dans le temps, l'impact financier notamment, d'une desserte nouvelle de gare, d'un pôle d'échanges avec des moyens interurbains, ou la remise à plat partielle ou totale d'un réseau de transport urbain. Un PDU donnerait de la visibilité dans la durée et surtout l'évaluation des actions qui en est un des volets réglementaires. La collectivité pourra le phaser dans le temps et identifier les budgets nécessaires pour mettre en œuvre telle ou telle mesure. »

**Édouard PARANT, RFF**, le confirme en indiquant qu'effectivement, ce n'est pas neutre pour les finances publiques des collectivités.

- **Lionel BERTRAND, responsable des études de trafics et des études socio-économiques pour le compte de RFF sur la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan - SETEC Inter**, demande que les partenaires puissent communiquer à RFF les parts modales actuelles, par commune et les projections présentes dans les Schémas de cohérence territoriale (SCOT) ou les PDU, et qu'ils intègrent dans leur réflexion l'arrivée de ces gares potentielles en se fixant des objectifs en termes de parts modales. RFF doit se situer dans une logique prospective.
- **Joan-Loís ESCAFIT, secrétaire de l'Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois**, ajoute qu'il serait intéressant que tous les établissements et collectivités concernés étudient les 3 scénarios.

## Conclusion

**Bruno BEAUCHET, RFF**, conclut en annonçant les ateliers de février/mars qui se dérouleront, selon le vœu des élus, sur le territoire de chaque zone concernée par une potentielle gare nouvelle.

**Édouard PARANT, RFF**, précise que RFF ne mènera pas d'études ne relevant pas de son champ d'action. Puis il annonce les étapes à venir et remercie les participants. Il rappelle enfin que le garant de la concertation, Jean-Pierre RICHER, est joignable via son adresse mail : [garant-lnmp@gmail.com](mailto:garant-lnmp@gmail.com)

**Fin de l'atelier à 16h30.**