

# ***Observatoire de la saturation ferroviaire Nîmes - Perpignan***

Perspectives de dessertes voyageurs sur l'axe à  
l'horizon CNM (2 gares en 2020)

Le 10 avril 2015, 10 – 13h

# ***Déroulé de la réunion***

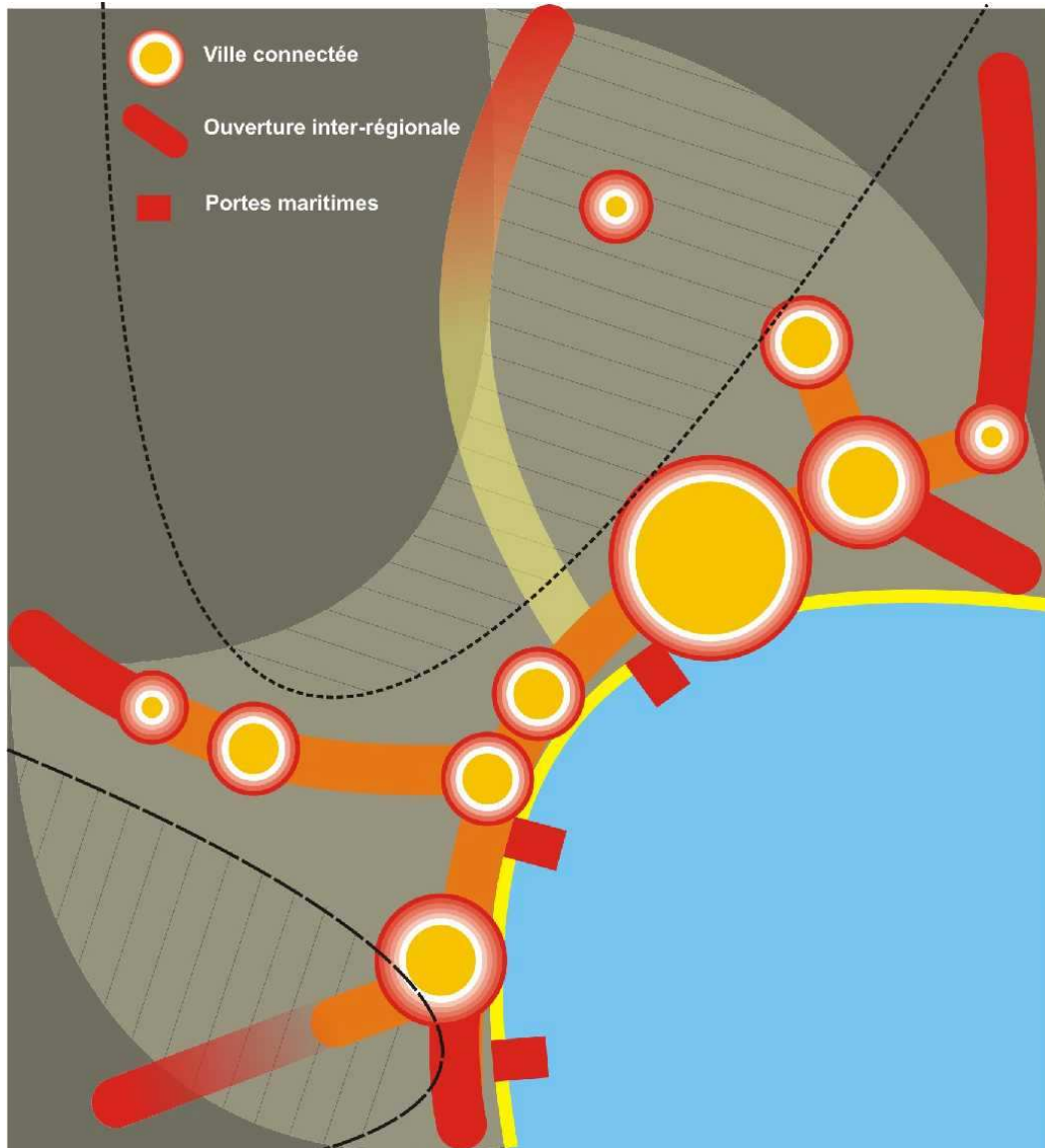
- 1) Dynamiques territoriales et principaux enjeux de déplacements
- 2) Rappel des projets sur l'axe à l'horizon CNM
- 3) Dessertes TGV
- 4) Dessertes intercités Grand sud
- 5) Dessertes TER

# ***1) Dynamiques territoriales et principaux enjeux de déplacements***

# ***Un territoire en forte croissance démographique et aux polarités multiples***

- un réseau LR organisé autour de l'arc méditerranéen
- un ruban urbain de Nîmes à Perpignan
- une position de corridor européen
- des liaisons fortes avec les métropoles de Lyon, Marseille et Toulouse
- un potentiel de développement important, notamment pour les liaisons intervilles et périurbaines

# Les enjeux de la mobilité : compétitivité et emploi



Une région très mobile  
(Source ENTD 2008)

3,2 déplacements / jour

95 % se font en zone périurbaine

85 à 95% des déplacements se font en voiture individuelle

Une part très faible des transports en commun (5 à 7,5% en moyenne)

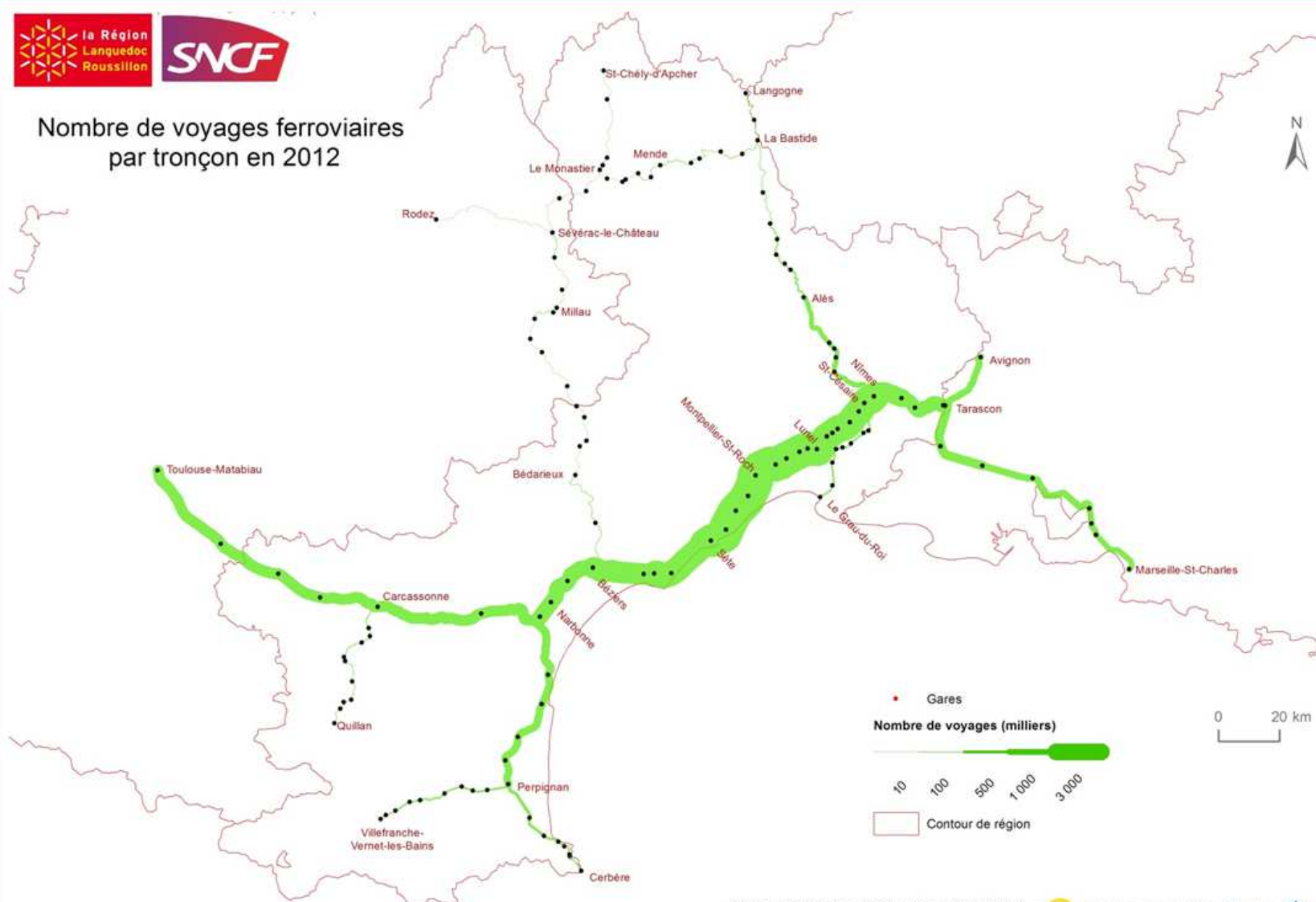
Une marge de manœuvre importante pour capter des parts de marché pour les TC

# Une forte concentration des flux sur le littoral

Les 25 principaux flux de migrants, deux sens confondus, entre unités urbaines en 2010  
+ 1,6% de la mobilité en 2012, maintien de l'évolution au-delà de 2020 (INSEE)

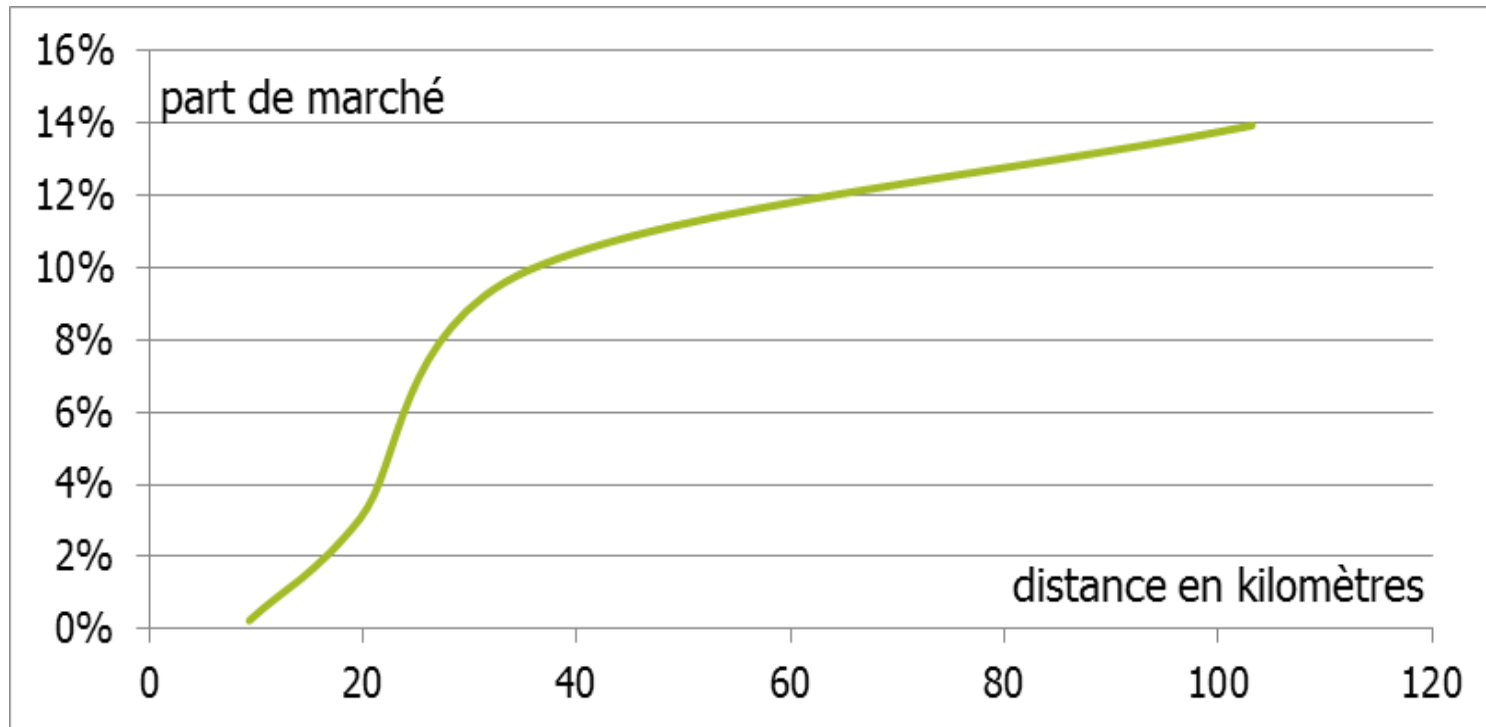
Unité urbaine	Unité urbaine	Nombre de migrants
Sète	Montpellier	10 634
Saint-Cyprien	Perpignan	8 180
Mauguio	Montpellier	7 017
Lunel	Montpellier	6 597
Nîmes	Montpellier	5 177
Canet-en-Roussillon	Perpignan	3 655
Saint-Laurent-de-la-Salanque	Perpignan	3 455
Baillargues	Montpellier	3 362
Sérignan	Béziers	3 333
Avignon	Rochefort-du-Gard	2 875
Courmonterral	Montpellier	2 850
Thuir	Perpignan	2 787
Pignan	Montpellier	2 735
Manduel	Nîmes	2 651
Paris	Montpellier	2 620
Saint-Georges-d'Orques	Montpellier	2 450
Bouillargues	Nîmes	2 404
Alès	Nîmes	2 404
Lunel	Nîmes	2 378
Saint-Gilles	Nîmes	2 366
Avignon	Pujaut	2 280
Palavas-les-Flots	Montpellier	2 245
Castries	Montpellier	2 119
Le Grau-du-Roi	Montpellier	2 103

# Nombre de voyages ferroviaires par tronçon en 2012



Sources : SNCF, Beauvais Consultants, ©IGN ©GeoFLA, Conseil Régional Languedoc-Roussillon, RFF.

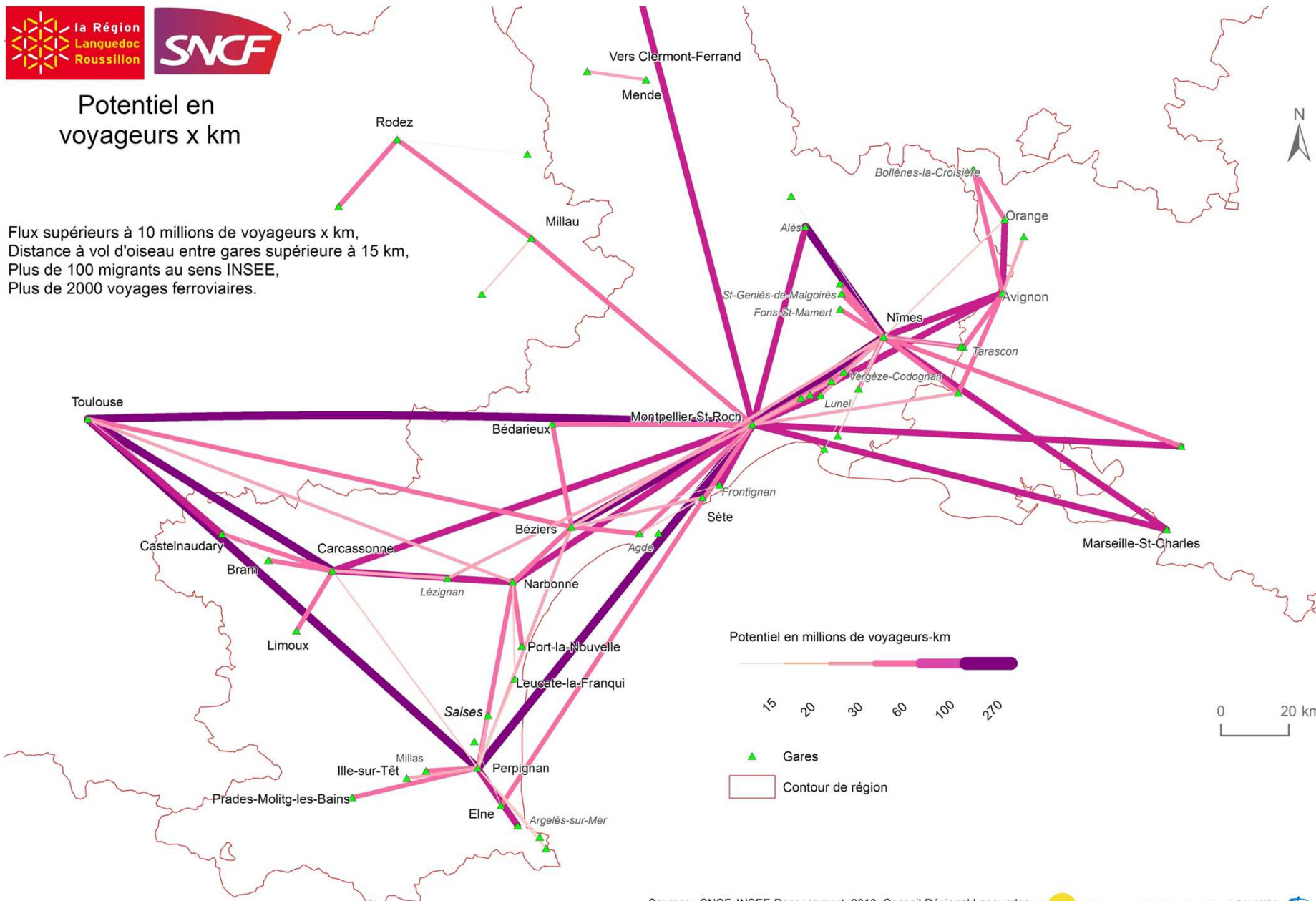
## Une forte part de marché fer en fonction de la distance des déplacements





# Potentiel en voyageurs x km

Flux supérieurs à 10 millions de voyageurs x km,  
 Distance à vol d'oiseau entre gares supérieure à 15 km,  
 Plus de 100 migrants au sens INSEE,  
 Plus de 2000 voyages ferroviaires.



Sources : SNCF, INSEE Recensement 2010, Conseil Régional Languedoc-Roussillon, RFF, Beauvais Consultants, ©IGN@RGC, ©IGN ©GeoFLA,



BEAUVAIS CONSULTANTS  
 Média Economiques - Transport et environnement

N. POLOMBO

ci ter ES

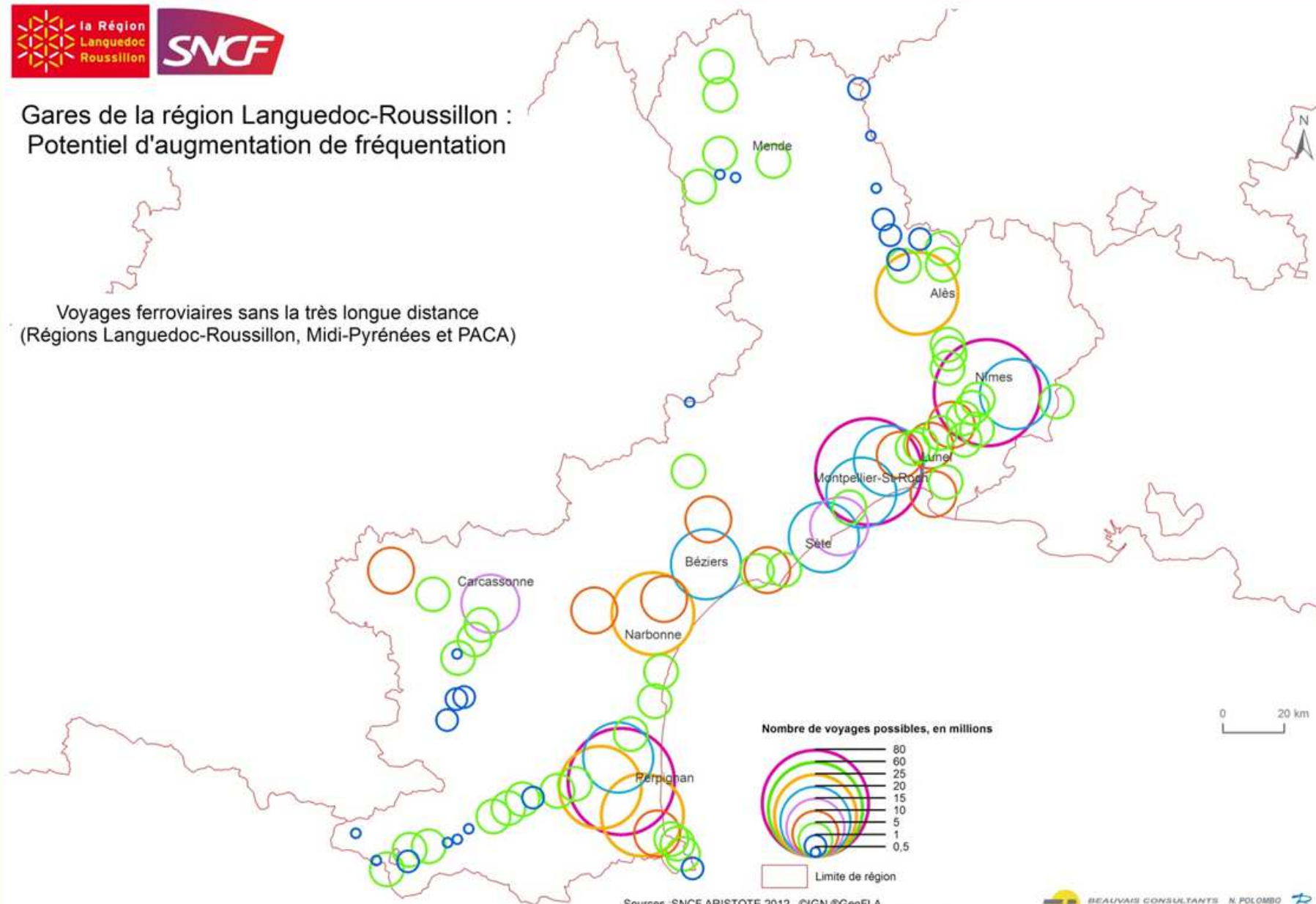


Une fréquentation des gares et un potentiel de trafic  
principalement sur l'axe littoral

Gare	l v c a			
Montpellier-St-Roch				
Nîmes				

## Gares de la région Languedoc-Roussillon : Potentiel d'augmentation de fréquentation

Voyages ferroviaires sans la très longue distance  
(Régions Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées et PACA)



Sources : SNCF ARISTOTE 2012, ©IGN ©GeoFLA,  
Conseil Régional Languedoc-Roussillon, RFF, Beauvais Consultants

## Un trafic voyageurs en croissance, combiné à une augmentation du trafic fret sur l'ensemble de l'axe Nîmes – Perpignan

- L'ouverture à la concurrence (fret international en 2003 et domestique en 2006) a fait croître les trafics de plus de 60 % (50 % dès 2009)
- **Section Nîmes – Montpellier :**
  - 2003 et 2006 : 32 trains / JOB
  - 2009 : 48 trains / JOB
  - 2012 : 49 trains / JOB
  - 2012 : 49 trains / JOB
  - 2014 : 53 trains / JOB
- **Section Montpellier - Narbonne :**
  - 2003 : 30 trains / JOB
  - 2014 : 41 trains / JOB
- **Section Narbonne - Perpignan :**
  - 2003 : 20 trains / JOB
  - 2014 : 26 trains / JOB

## ***2) Rappel des projets sur l'axe à horizon CNM***

# *Le CNM 2 gares*

- La ligne nouvelle avec ses raccordements au réseau existant : à l'est de Nîmes, les raccordements de Jonquières et la liaison fret avec la rive droite du Rhône ; à l'ouest de Montpellier, le raccordement de Lattes
- Les 2 gares nouvelles Montpellier Sud de France (2018) et Nîmes Manduel (2020)

*Graphique à venir de la DT*

# ***Des opérations connexes au CNM pouvant influencer sur l'exploitation, la capacité***

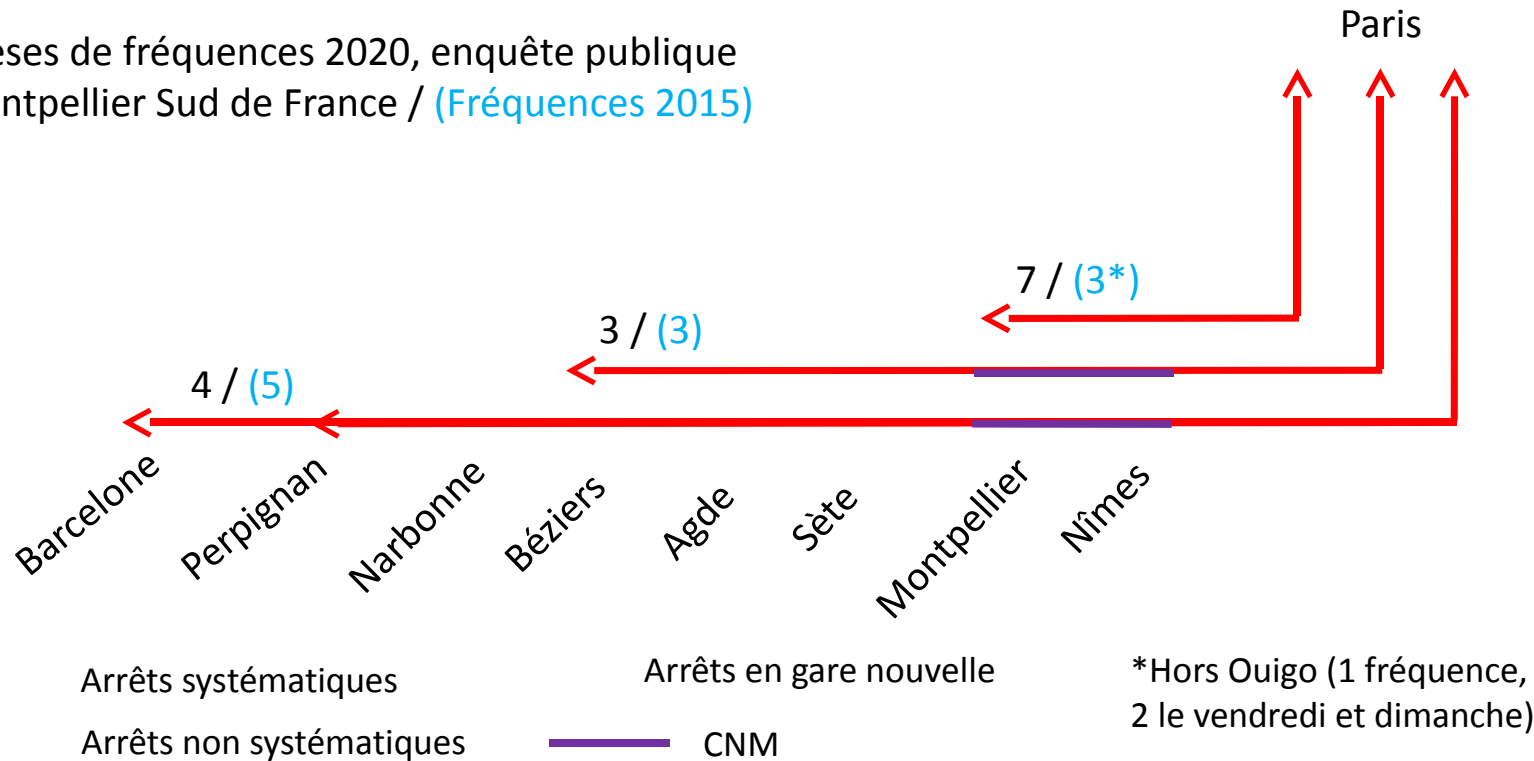
- Allongement à 850 m du raccordement en voie unique de Narbonne, côtés Perpignan et Toulouse (fin 2017)
- Aménagement en gare de Narbonne : ajout d'une communication (fin 2017)
- Aménagement en gare de Béziers : ajout de 2 communications
- Redécoupage du block à contresens entre Sète et Narbonne (fin 2017)
- Renforcement de la sous-station de Vias (fin 2017)
- Création de 2 sous-stations au sud de Narbonne : Gruissan-Tournebelle (fin 2017) et Salses-le-Château (printemps 2018)

### ***3) Les dessertes TGV de l'axe Nîmes - Perpignan***



# Desserte radiale

Hypothèses de fréquences 2020, enquête publique  
gare Montpellier Sud de France / (Fréquences 2015)



⇒ 3 principales missions

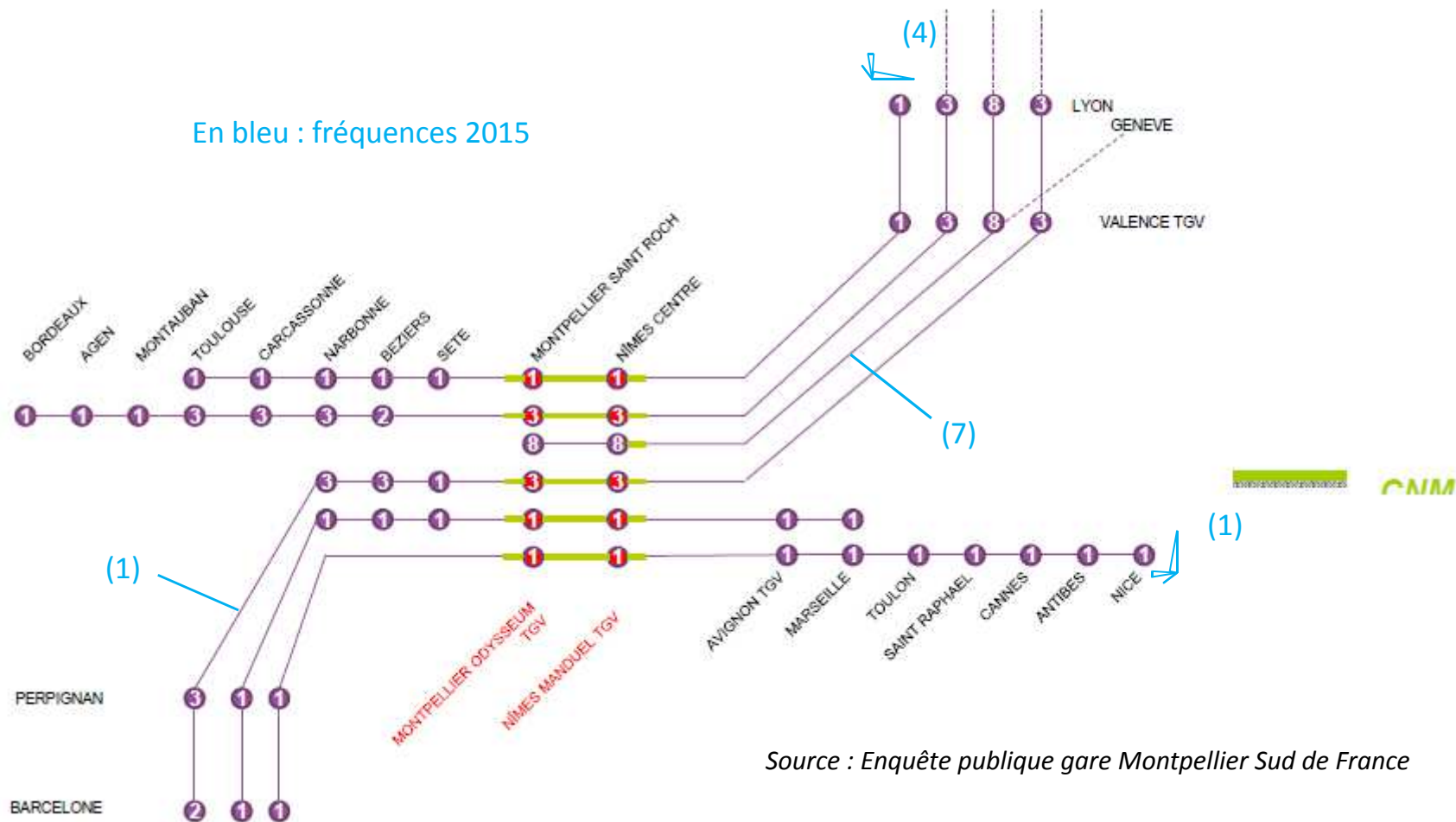
⇒ Report sur CNM : **les missions poursuivant au-delà de Montpellier**

⇒ **La moitié de l'offre radiale est reportée sur CNM**

# Desserte intersecteur

⇒ Idem radiaux

- les missions poursuivant au-delà de Montpellier reportées sur CNM
- la moitié de l'offre reportée sur CNM

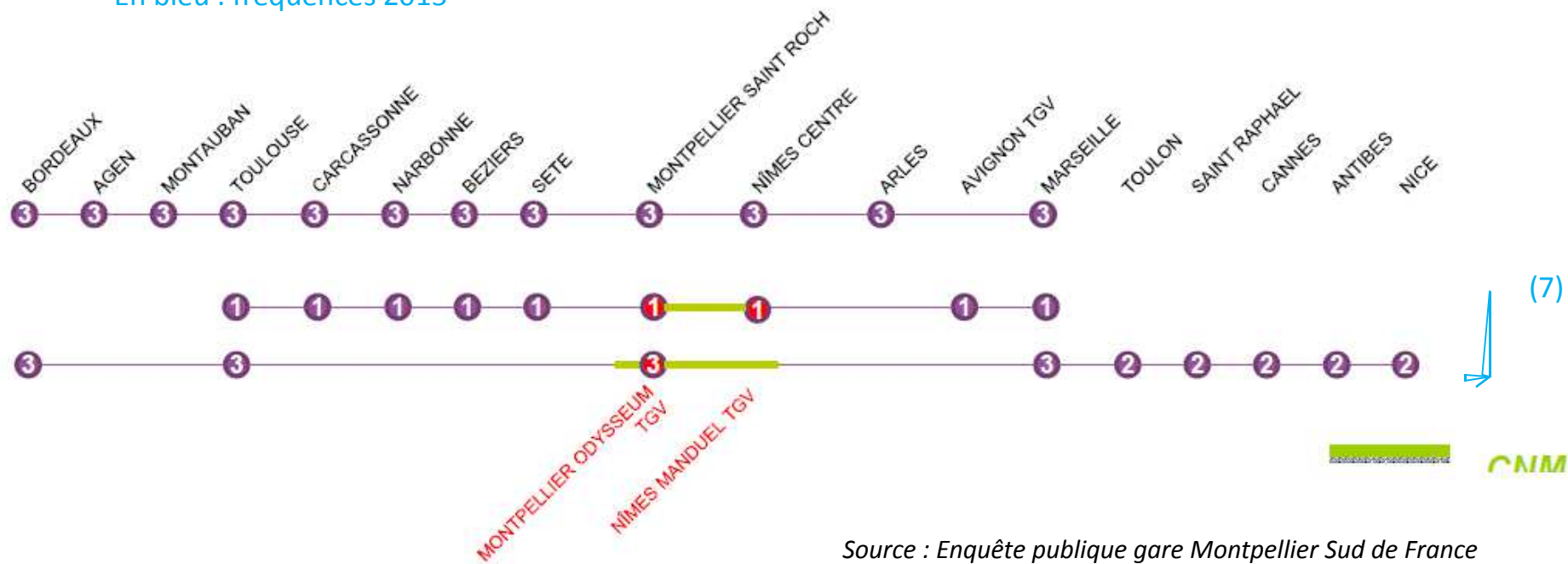


## ***4) Dessertes intercités Grand Sud***

# A partir de 2020

⇒ Les trains caboteurs restent sur la ligne classique (sauf le TGV Marseille – Toulouse), les trains rapides desservent les gares nouvelles et continuent ensuite via Arles

En bleu : fréquences 2015

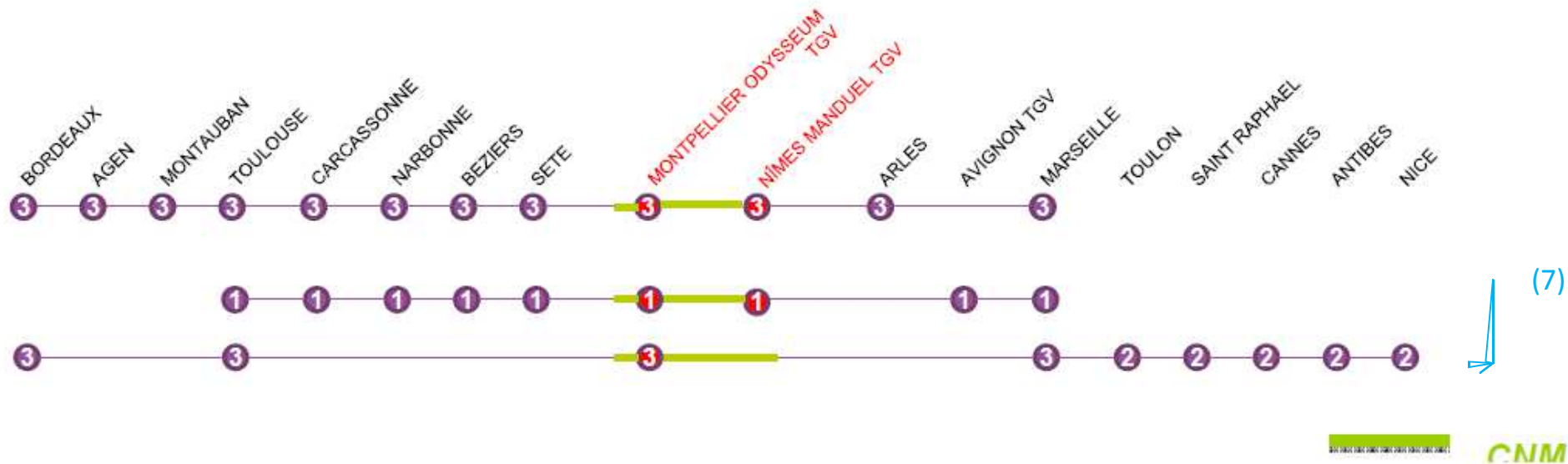


Source : Enquête publique gare Montpellier Sud de France

# A partir de 2025

⇒ Toutes les missions intercités Grand Sud circulent sur CNM et desservent les gares nouvelles

En bleu : fréquences 2015



Source : Enquête publique gare Montpellier Sud de France

# ***Conclusion sur les dessertes grandes lignes***

- ⇒ A horizon 2020 avec le CNM 2 gares, la moitié des circulations grandes lignes serait reportée sur la ligne nouvelle entre l'est de Nîmes et l'ouest de Montpellier**
- ⇒ A horizon 2025, cette proportion s'accroîtrait un peu car toutes les dessertes Grand sud seraient reportées sur le CNM**
- ⇒ Cela représenterait environ une vingtaine de trains qui seraient détournés de la ligne classique entre l'est de Nîmes et l'ouest de Montpellier**

## ***5) Dessertes TER de l'axe Nîmes - Perpignan***

## Limite de capacité sur la section **Narbonne / Montpellier** :

Le nombre et surtout la qualité des sillons (notamment en termes de positionnement horaire et d'espacement) doivent permettre de répondre aux besoins des voyageurs. Le développement du report modal se trouve entravé par :

- 1) Conflits de sillons entre activités aux politiques d'arrêts différentes : TER/TGV-GL déjà projetés pour 2018 .
- 2) La desserte de certaines haltes à potentiel (notamment Vic, Villeneuve et Coursan) ne peut être améliorée car elle consomme de la capacité.
- 3) L'impossibilité de SNCF Réseau à répondre au projet régional de développer le nombre de service : plus de TER sur Narbonne / Montpellier et à brève échéance sur Sète / Montpellier. En effet, les premières études réalisées par SNCF Réseau pour l'horizon 2018 concluent à l'impossibilité de disposer de 4 trains régionaux/heure de pointe bien positionnés.



La Région projette d'intensifier la desserte de transport régional sur l'axe Nîmes Cerbère.

Nous présentons ici 2 hypothèses :

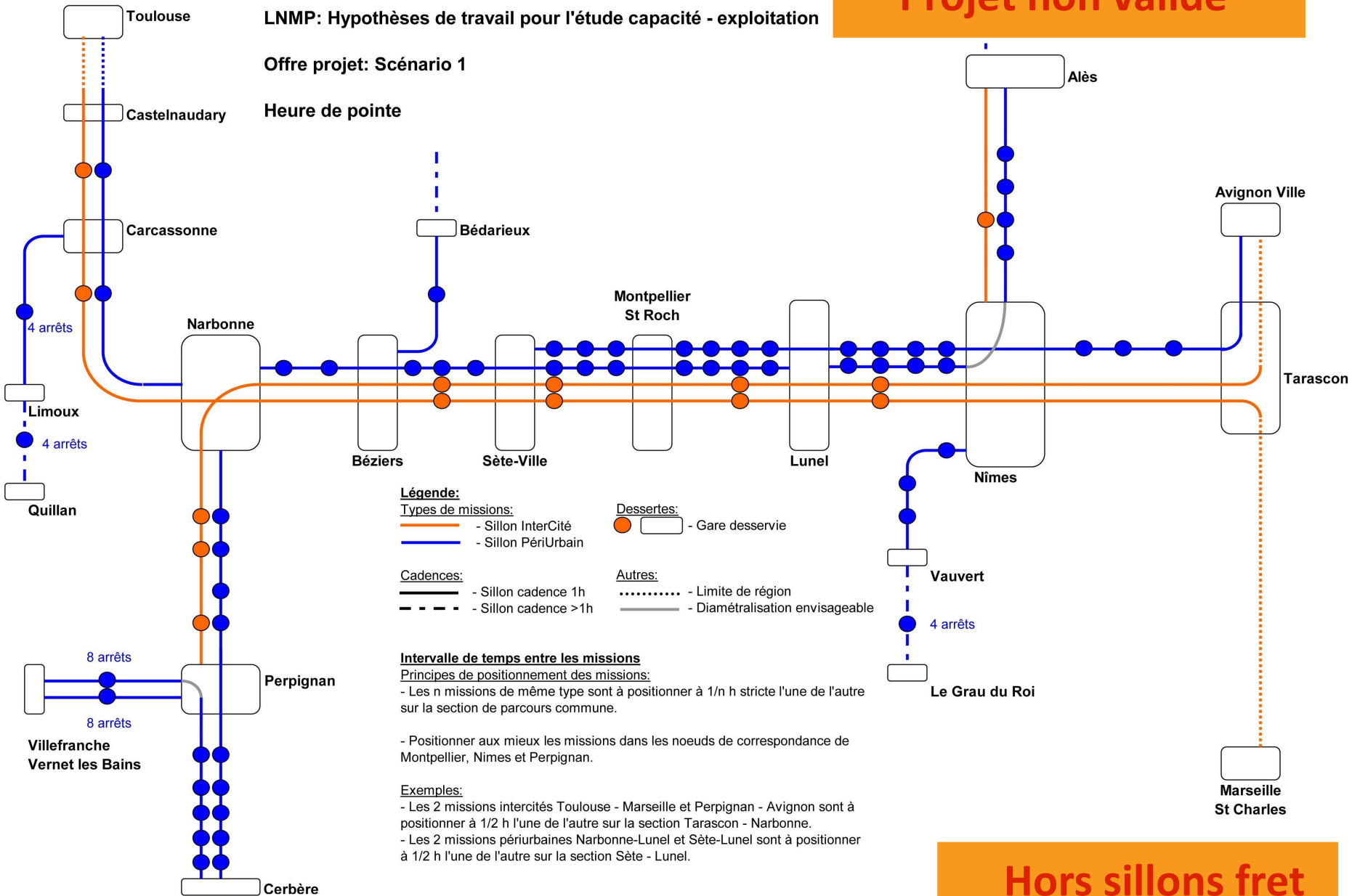
- 1) Hypothèse Basse
- 2) Hypothèse Haute

# Projet non validé

## LNMP: Hypothèses de travail pour l'étude capacité - exploitation

### Offre projet: Scénario 1

#### Heure de pointe



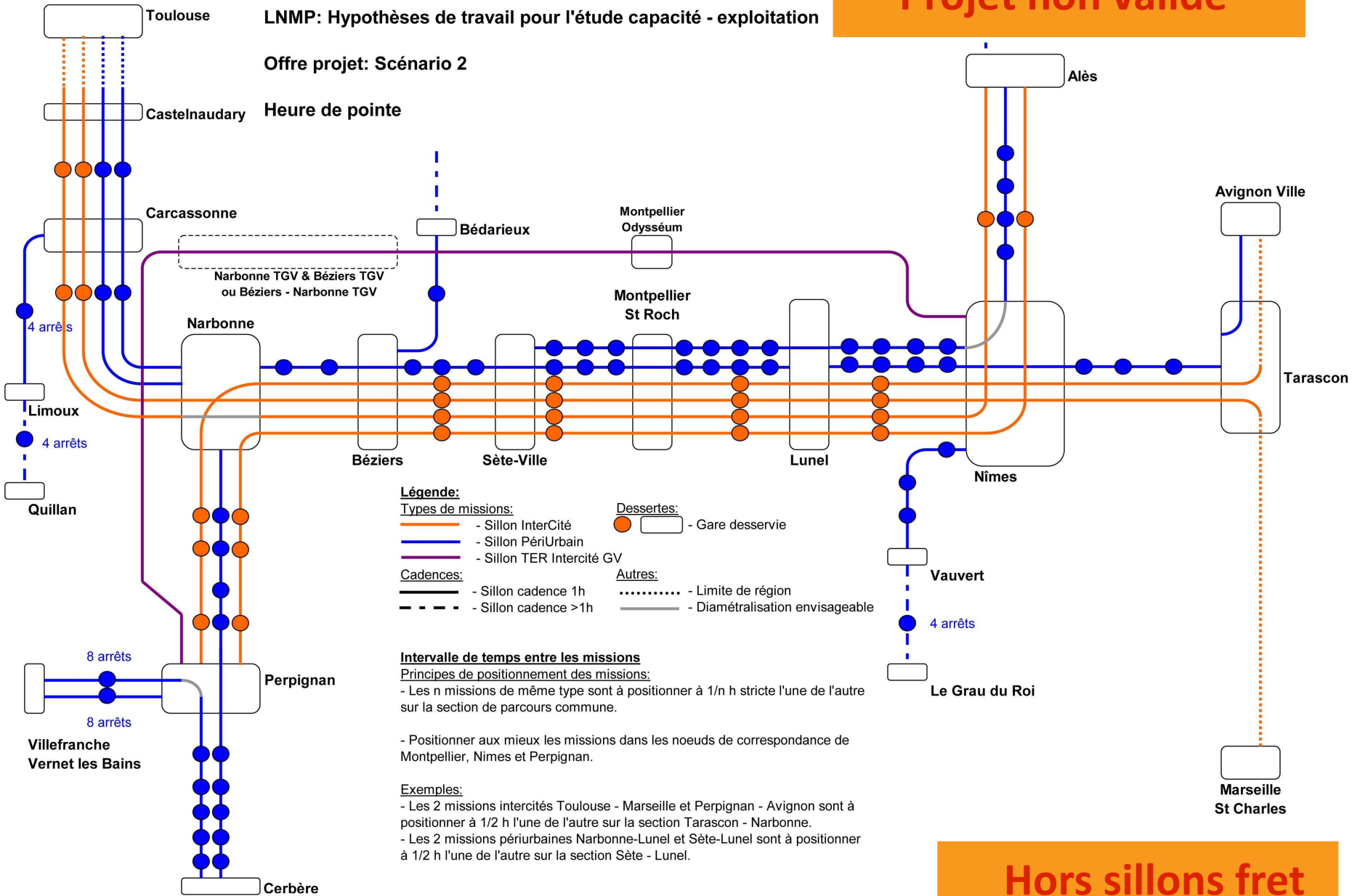
# Hors sillons fret

# Projet non validé

LNMP: Hypothèses de travail pour l'étude capacité - exploitation

Offre projet: Scénario 2

Heure de pointe



Hors sillons fret

## Attention :

- 1) Les hypothèses présentées n'intègrent pas le projet porté par la Région et la Métropole de Montpellier et inscrit au CPER, de réutilisation de voies ferrées désaffectées pour mettre en place un système de transport de type Tram-Train qui utilisera davantage de capacités.
- 2) Ces projets relèvent de la prospective et ne sauraient engager la Région à ces échéances
- 3) Le nouveau périmètre régional issu de l'union avec la Région Midi-Pyrénées va nécessairement modifier l'approche régionale avec des liaisons intermétropoles-renforcées.

***Merci de votre attention***