



BRULÉ
VILLE
ASSOCIÉS

INSTITUT
D'ÉTUDES DE MARCHÉS
ET D'OPINION

TRANSPORT

F 423

ETUDE
SUR LA DECONGESTION
DU TRAFIC
SUR LA VALLEE DU RHONE

SYNTHESE

Observatoire Economique
et Statistique des Transports
DOCUMENTATION

Ref. n°
2985

DECEMBRE 91

1 - METHODOLOGIE

1 - OBJECTIFS

La Vallée du Rhône connaît des conditions de circulation routières difficiles qui pourraient être améliorées par la création de nouvelles liaisons régulières par autocar ou par des liaisons par fer adaptées.

L'objectif de cette étude est de mesurer l'attitude des utilisateurs potentiels par rapport à ces nouveaux services :

- les attentes des utilisateurs potentiels
- les caractéristiques des services les plus attractifs
- les transferts attendus vers ces nouveaux services de transports en commun
- les parts de marché des différents services proposés
- les clientèles potentielles de chaque type de service

Dans ce cadre, l'étude permet d'identifier pour chaque O.D. concernée le ou les types de desserte d'autocar ou fer qui créeront le meilleur transfert de la voiture vers un mode TC. Une évaluation des volumes transférés sera effectuée, mesurant ainsi la décongestion de trafic sur la vallée du Rhône. L'échantillon comportant des voyageurs du fer, il est possible d'estimer l'impact de ces nouveaux services sur la clientèle ferroviaire.

2 - CHAMP DE L'ETUDE

L'étude s'est déroulée dans deux villes concernées par les conditions de circulation routières difficiles dans la vallée du Rhône : Nîmes et Montpellier.

Ces deux villes ont été choisies parce qu'elles permettaient de tester :

- des liaisons vers une métropole de grande importance : Valence-Lyon
- des liaisons entre des agglomérations d'importance équivalente ou proche : Valence-Montélimar, Nîmes-Montpellier
- des liaisons de proximité : Valence-Montélimar, Valence-Lyon, Nîmes-Montpellier
- une liaison à grande distance : Valence-Montpellier

Diverses conditions d'offre de transport concurrentielles :

- présence du TGV comme mode de transport ferroviaire : Valence-Lyon, Valence-Montpellier
- étude de deux dessertes autoroutières : A7 et A9

Un travail préalable à l'enquête a eu lieu pour rechercher des données sur la mobilité des habitants de Nîmes et Valence sur des axes donnés : mobilité par mode (train et voiture), par motif (professionnel et personnel) et importance de la mobilité (nombre de trajets effectués).

Ces données sur la mobilité étaient nécessaires pour extrapoler les résultats des échantillons interrogés, composés de personnes au profil particulier, à la population générale.

Les informations existant sur ces thèmes n'étant pas assez précises, une première partie de l'étude a eu pour objectif de les collecter.

L'enquête s'est donc déroulée en deux phases :

- un échantillon représentatif de la population de chaque agglomération a été interrogé, de 600 personnes par site.

L'échantillon d'enquête a été bâti avec des quotas de sexe, âge, activité et habitat.

Cela nous permet d'identifier le nombre global de personnes mobiles sur au moins l'une des O.D. étudiées (Nîmes-Montpellier pour Nîmes ; Valence-Montpellier, Valence-Montélimar, Valence-Lyon pour Valence).

Etant donné le caractère représentatif des deux échantillons interrogés par rapport aux populations de Nîmes et de Valence, il est possible de généraliser les résultats trade-off à la population de l'agglomération. Cela permet d'estimer le marché potentiel auquel peut s'attendre chaque type de service testé dans le cadre du trade-off.

- les O.D. étudiées reflètent des types de déplacement et des modes de transport concurrents différents : chaque trade-off est donc propre à une O.D.

Le trade-off d'une O.D. est administré aux personnes mobiles sur cette O.D.

Pour les O.D. de pratique courante, on a pu interroger 250 personnes mobiles sur l'O.D. parmi les 600 personnes de l'échantillon représentatif. En revanche pour des O.D. de pratique moins courante comme Valence-Montpellier, il n'a pas été possible d'atteindre les 250 trade-offs sur la base de l'échantillon représentatif. Un sur-échantillon de complément a donc été réalisé de manière à atteindre les 250 trade-offs.

Les échantillons du trade-off avaient des quotas de sexe, âge et activité. Des zones d'habitats distincts étaient choisies. Un quota minimum de 80% d'utilisateurs de la voiture sur l'O.D. étudiée a été fixé.

Le questionnaire administré aux interviewés comprenait 3 parties :

- Etude des déplacements effectués dans les 12 derniers mois sur l'O.D. étudiée
Cette partie visait à étudier les déplacements effectués dans l'année en termes de :
 - mode de transport utilisé
 - motif du déplacement
 - situation d'accompagnement
 - saisons pendant lesquelles ont été effectués les déplacements

Les interviewés étaient interrogés sur le nombre de trajets effectués dans l'année par mode. Cela nous a permis de qualifier la pratique des O.D. sur l'année. On peut donc estimer le marché potentiel représenté par les personnes achetant les différents types de scénarios testés en termes de nombre de trajets.

- Etude du dernier déplacement effectué sur l'O.D. étudiée.
Cette partie visait à étudier le dernier déplacement effectué en termes de :
 - date de ce déplacement
 - mode de transport utilisé
 - heure de départ
 - durée du trajet
 - motif du déplacement
 - situation d'accompagnement
 - durée du séjour à destination
 - raison du choix du mode de transport

Dans cette partie, on a cherché à qualifier plus précisément le dernier déplacement en assumant que celui-ci est représentatif de la pratique de l'O.D. pour un mode et un motif donnés.

Cela a aussi permis à l'interviewé de mieux se replacer dans des conditions réelles de déplacement sur l'O.D. avant de lui faire classer des services lors de l'administration du trade-off.

- Trade-off

La dernière partie du questionnaire consistait pour l'interviewé à classer des scénarios représentant des services de transport permettant d'effectuer le déplacement sur l'O.D. étudiée. L'interviewé devait classer 8 scénarios par ordre de préférence et indiquer s'il achèterait chaque type de service ou non pour effectuer le déplacement. Cette partie nous permet de déterminer les caractéristiques recherchées dans un service de transport sur l'O.D. étudiée et de connaître les populations potentiellement acheteuses de ces services.

Les scénarios testés ont été définis à l'aide d'un plan d'expérience, technique qui permet l'exploration systématique de toutes les caractéristiques d'un produit ou d'un service.

Les caractéristiques constitutives des scénarios et à explorer étaient :

- Le mode de transport : train ou autocar

La méthodologie a été compliquée, par rapport aux études déjà menées de ce type, par le fait de vouloir comparer deux modes de transport et, pour chaque mode de transport, vouloir connaître les modalités d'offre les plus favorables. L'hypothèse de bâtir 2 trade-offs distincts, pour chacun des modes, a été abandonnée car la comparaison des résultats pour déterminer le mode optimal aurait été statistiquement non fiable. Aussi il a été préféré d'introduire le mode comme une variable du trade-off et de bâtir des scénarios identiques pour chacun des modes : la construction du trade-off est faite autour de la symétrie des scénarios.

- La durée du trajet : courte ou longue

- La fréquence des liaisons journalières : haute ou basse

- Le confort offert :

- pour le train : TGV ou Corail

Corail ou TER

selon l'O.D.

- pour l'autocar : autocar FR1 ou autocar FR1 avec services annexes

- Le prix : haut ou bas

- Le temps de rabattement à la gare de départ : court ou long

Ces 6 caractéristiques ou variables ont abouti à un plan d'expérience à 8 scénarios, 4 scénarios ferroviaires, 4 scénarios autocars, offrant les diverses combinaisons possibles des deux niveaux de chacune des variables (voir annexe).

La définition du contenu de chaque variable s'est faite pour le train en prenant comme hypothèse basse le service existant. L'hypothèse haute a été construite en faisant varier de 20% le service existant pour la fréquence, la durée du trajet et le prix.

Les scénarios autocar ont été définis de manière à avoir une offre compétitive mais tout de même réaliste. La même règle de variation de 20% que celle utilisée pour le train a été appliquée pour différencier les hypothèses hautes et les hypothèses basses de chaque variable.

Il est évident que les choix des interviewés sont directement corrélés à l'attractivité objective des scénarios. Les hypothèses retenues l'ont été sur des critères de réalisme de l'offre : cf détail des scénarios.

Dans l'échantillon Valence, des personnes mobiles sur plusieurs O.D. ont été rencontrées. Etant donnée la durée du questionnaire, et afin de minimiser l'effet de saturation dû à l'administration de plusieurs questionnaires, ce qui aurait abouti à des réponses non fiables, il a été décidé de limiter à deux le nombre maximum d'O.D. étudiées auprès d'une même personne. Pour les mêmes raisons, dans le cas d'une personne mobile sur plusieurs O.D., il a été donné comme consigne aux enquêteurs de rechercher si, dans le foyer, il existait une autre personne mobile sur une O.D. étudiée plutôt que d'interroger deux fois la même personne. Afin de garantir la représentativité des données recueillies et leur fiabilité, le nombre de questionnaires réalisés dans un même foyer a été limité à deux.

Enfin, et de manière générale, tous les questionnaires ont été relus afin de vérifier la cohérence des réponses des interviewés tant pour les questions de description de leurs déplacements que sur les classements dans les trade-offs. En cas d'anomalie à la relecture sur la cohérence des réponses (par exemple achat du scénario classé n°4 et pas de ceux classés 1, 2 ou 3), le questionnaire n'était pas pris en compte, alors même qu'il était réalisé dans les bonnes conditions et répondait aux quotas.

De même, la qualité des interviews a été vérifiée téléphoniquement auprès des personnes interrogées.

La taille des échantillons est la suivante :

Phase 1 : objectif = 600

- Valence : 589

- Nîmes : 598

Phase 2 : objectif = 250

- Valence-Montpellier : 231

- Valence-Montélimar : 240

- Valence-Lyon : 283

- Nîmes-Montpellier : 279

Le nombre de questionnaires cité ici, est celui résultant des tests de contrôle et de cohérence.

L'enquête a eu lieu du 3 Octobre au 30 Octobre.

3 - TYPE D'ANALYSE UTILISE

La méthodologie de cette étude est basée sur celle de l'étude réalisée en 1990 pour l'OEST sur les dessertes par autocar pour les liaisons Rennes-Nantes, Clermont-Lyon, Dijon-Lyon et Dijon-Lyon.

Nous utilisons donc le trade-off comme système d'analyse de données permettant d'étudier les processus de décision des interviewés.

Nous renvoyons à la note explicative élaborée lors de cette étude pour présenter la méthode du trade-off (cf annexe).

Des enrichissements ont été apportés à la méthodologie :

- interrogation d'un échantillon représentatif pour extrapolation des résultats (cf supra)
- distinction entre les voyages effectués pour motif personnel et ceux pour motif professionnel
 - deux trade-offs sont posés, en référence à chacune des situations
- précision des intentions de transfert en introduisant une échelle d'accord en 4 points

4 - LE MARCHÉ POTENTIEL

Pour estimer le marché potentiel de chaque scénario :

- nous connaissons la proportion d'acheteurs certainement et probablement de chaque scénario et leur nombre moyen de voyages dans les 12 derniers mois pour un mode de transport et un motif donné dans la population des personnes mobiles sur l'O.D. étudiée interrogées sur le trade-off
- nous connaissons la proportion de personnes mobiles sur l'O.D. étudiée dans la population globale de l'agglomération, selon chaque mode (voiture ou train), et motif de déplacement (personnel ou professionnel).

Pour pouvoir extrapoler les résultats d'intentions d'achat à la population globale de l'agglomération, il faut que la structure de la population globale de l'agglomération, la structure de l'échantillon interrogé pour estimer le taux de mobilité sur l'O.D. et la structure de la population mobile sur l'O.D. soumise au trade-off soient comparables. Le rapprochement des tableaux relatifs à ces 3 structures figurant dans les parties sur chaque O.D. permet de vérifier la similarité de la structure de ces populations. On peut extrapoler les résultats de la population interrogée sur le trade-off à ceux de la population de l'agglomération.

L'estimation du marché potentiel se fait de la manière suivante :

- On calcule la proportion d'acheteurs des scénarios dans la population de l'agglomération en multipliant la proportion d'acheteurs de chaque scénario du trade-off par la proportion de personnes mobiles sur l'O.D. étudiée dans la population de l'agglomération, pour chaque couple mode/motif.
- On peut connaître le nombre d'acheteurs potentiels pour chaque scénario dans la population de l'agglomération en multipliant la proportion d'acheteurs de chaque scénario par la population de l'agglomération. Comme les intentions d'achat de chaque scénario ont été exprimés à deux niveaux de probabilité : certainement et probablement, on affecte une probabilité d'occurrence différente à chacun des niveaux :
 - certainement : probabilité : 75% (1)
 - probablement : probabilité : 50% (1)

La somme de ces deux niveaux d'intentions d'achat pondérée de ces probabilités nous donnent le nombre d'acheteurs potentiels pour chaque scénario dans l'agglomération.

- On peut connaître le nombre de trajets que représentent ces acheteurs potentiels de chaque scénario en multipliant le nombre d'acheteurs potentiels par le nombre moyen de trajets effectués par ces acheteurs potentiels sur l'O.D. étudiée dans les 12 derniers mois.
- On a donc le marché potentiel de chaque scénario en nombre de trajets sur 12 mois.

(1) Ces indices de pondération sont ceux qui, d'après nos expériences d'études menées (notamment dans le domaine des transports en commun) apparaissent les plus prédictifs du marché potentiel. Dans le cas d'une étude menée dans une grande ville de province, le taux de ventes réelles d'un service T.C. a été légèrement inférieur, compte-tenu de retard dans la communication et d'une politique de prix particulière. Il nous semble cependant que ces indices peuvent être conservés comme indicateurs de marché potentiel. Il est évident que d'autres indices peuvent être choisis, le détail des calculs figurant dans le rapport.

2 - RESULTATS PRINCIPAUX

Cette étude a pour objectif d'identifier pour chaque O.D. concernée de la Vallée du Rhône (Nîmes-Montpellier, Valence-Lyon, Valence-Montpellier, Valence-Montélimar) les types de desserte d'autocar ou fer qui créeront le meilleur transfert de la voiture vers un mode T.C.

Il apparaît clairement que :

- les transferts vers un mode T.C. intéressent une part significative des interviewés, avec des différences selon les O.D. et les modes
- les transferts vers les dessertes train sont plus importants

Les enquêtes ont eu lieu à Nîmes et Valence en Octobre 91.

1 - LES DESSERTES T.C. SUSCITENT DE L'INTERET

Les O.D. choisies présentent des caractéristiques différentes du fait de :

- la proximité ou l'éloignement des villes
- les rôles de pôles d'attraction des villes
- les liaisons actuelles par fer (TER, Corail, TGV) ou par autoroute (A7, A9)
- l'importance des liaisons effectuées par les habitants selon les O.D.

Les services T.C. proposés étaient constitués de 7 variables :

- mode de transport : train ou autocar
- durée du trajet (2 hypothèses)
- temps de rabattement (2 hypothèses)
- prix (2 hypothèses)
- cadencement (2 hypothèses)
- fréquence des liaisons (2 hypothèses)
- confort (2 hypothèses)

La comparaison des 4 O.D. (cf tableau suivant) montre que :

- La population interrogée utilise essentiellement la voiture mais envisage cependant, pour une bonne partie, une substitution vers un service T.C.
- Le mode de transport préféré a priori est plutôt le train que l'autocar
- **Dans tous les cas, la variable mode de transport est déterminante et la modalité préférée est le train**

La variable durée du trajet apparaît en position 2 ou 3 et joue un rôle important.

Il y a donc corrélation d'un mode de trajet préféré a priori, le train, et d'un souhait de trajet rapide : le train, dans ces conditions, a davantage une image de transport rapide que l'autocar, surtout sur une autoroute a priori réputée encombrée.

	Valence-Lyon		Valence-Montélimar		Valence-Montpellier		Nîmes-Montpellier	
Modes de transport utilisés pour le dernier trajet	Voiture : 82% Train : 18%		Voiture : 92% Train : 8%		Voiture : 86% Train : 14%		Voiture : 88% Train : 12%	
Durée moyenne du dernier trajet	Voiture : 1h12 Train : 1h17		Voiture : 50 mn Train : 34 mn		Voiture : 2h40 Train : 2h39		Voiture : 41 mn Train : 32 mn	
Motif des trajets	Personnel : 78% Professionnel : 22%		Personnel : 82% Professionnel : 18%		Personnel : 92% Professionnel : 8%		Personnel : 84% Professionnel : 16%	
Mode de transport préféré	Train : 77%		Train : 70%		Train : 80%		Train : 83%	
Importance des variables	1 - Train : 52% 2 - Durée de trajet : 25% 3 - Temps de rabattement : 8% 4 - Prix : 6% 5 - Cadencement : 6% 6 - Confort : 2% 7 - Fréquence : 1%		1 - Train : 61% 2 - Prix : 14% 3 - Durée de trajet : 13% 4 - Cadencement : 5% 5 - Temps de rabattement : 4% 6 - Fréquence : 2% 7 - Confort : 1%		1 - Train : 58% 2 - Durée de trajet : 16% 3 - Temps de rabattement : 9% 4 - Prix : 6% 5 - Confort : 5% 6 - Cadencement : 5% 7 - Fréquence : 1%		1 - Train : 56% 2 - Durée de trajet : 11% 3 - Temps de rabattement : 10% 4 - Cadencement : 9% 5 - Fréquence : 9% 6 - Prix : 4% 7 - Confort : 2%	
% d'acheteurs	Cert + Prob	Cert	Cert + Prob	Cert	Cert + Prob	Cert	Cert + Prob	Cert
Service train préféré	69%	47%	54%	26%	68%	46%	76%	48%
Service autocar préféré	30%	10%	31%	12%	20%	10%	40%	13%
Nombre moyen de voyage/mode/12 derniers mois	Voiture : 7,7 Train : 6,1		Voiture : 10,5 Train : 18,4		Voiture : 3,4 Train : 2,4		Voiture : 12,7 Train : 13,2	

Nîmes-Montpellier est l'O.D. qui est la plus favorable d'une façon générale aux transferts T.C. et à un transfert autocar. C'est une O.D. très fréquentée, où le nombre de trajets moyen sur les 12 derniers mois est très élevé et une O.D. où la durée du trajet en voiture est supérieure de 28% au trajet en train.

Toutes les variables liées au temps et à la fréquence ont une certaine importance entre 9 à 11%. En revanche, les variables prix et confort jouent moins sur une O.D. courte. La substitution vers un mode T.C. est envisageable, Montpellier étant par ailleurs une ville où les T.C. sont bien organisés.

➔ O.D. favorable aux dessertes train et autocar.

L'O.D. Valence-Montélimar est également une O.D. courte, très fréquentée (cf nombre moyen de trajets sur les 12 derniers mois), avec une durée du trajet en voiture supérieure de 47% à la durée train. Ces conditions se rapprochent de celles de Nîmes-Montpellier, alors que le taux de transfert est nettement plus faible. Ceci nous semble explicable par plusieurs facteurs :

- le premier dépendant de l'offre T.C. : les interviewés préfèrent un service en train, rapide et peu cher, ce qui n'est pas proposé. Et le service autocar apparaît trop lent compte-tenu de la durée déjà élevée des trajets voiture.
- le second indépendant de l'offre T.C. : Montélimar est, contrairement à Montpellier, une ville où une voiture est davantage nécessaire pour se déplacer.

➔ O.D. moins favorable aux dessertes train et autocar.

Valence-Lyon est une O.D. plus longue, avec une destination qui est un pôle d'attraction. La desserte train est préférée et le souhait d'un trajet rapide est fort : c'est le score le plus fort pour cette variable dans les 4 trade-offs. Notons que c'est l'O.D. où le mode train est initialement le plus fort pour le dernier trajet effectué.

➔ O.D. favorable aux dessertes train et dans une moindre mesure autocar.

Valence-Montpellier est l'O.D. la plus longue, ce qui entraîne une moindre attractivité de l'autocar : le train est habituellement plus utilisé pour les longs trajets et l'autocar suppose l'utilisation de l'autoroute souvent encombrée. De plus, l'O.D. est surtout effectuée l'été pour des motifs de loisirs, des visites à des amis ou des vacances : l'interviewé a alors besoin d'une voiture à destination, voyage en groupe de plusieurs personnes et reste souvent plusieurs jours ou semaines à Montpellier.

➔ O.D. favorable aux dessertes train et la moins favorable aux dessertes autocar

PROFIL DES ACHETEURS SELON LES SCENARIOS CHOISIS

La clientèle acheteuse des services proposés a une caractéristique commune sur les O.D. au départ de Valence. C'est une clientèle plus féminine que l'ensemble des mobiles.

Les autres différences entre les groupes sont liées au mode du service choisi train ou autocar :

- les acheteurs des services train sont plus jeunes
- les acheteurs des services train sont de CSP plus élevées
- les acheteurs des services autocars sont plus souvent des inactifs

Sur l'O.D. Nîmes-Montpellier, les acheteurs sont, dans le cas du service par train, plus souvent des hommes. A part ce point, il y a peu de différences entre les profils des acheteurs selon les modes.

CLIENTELE INTERESSEE PAR LES SERVICES PROPOSES

	Valence-Lyon			Valence-Montélimar		
	Ensemble	Acheteurs	Acheteurs	Ensemble	Acheteurs	Acheteurs
	Mobiles O.D.	Train G	Autocar E	Mobiles O.D.	Train G	Autocar E
Homme	50%	46%	46%	53%	47%	48%
Femme	50%	54%	54%	47%	53%	52%
18 - 24 ans	18%	20%	20%	23%	28%	32%
25 - 34 ans	26%	28%	19%	21%	22%	13%
35 - 49 ans	27%	25%	26%	23%	23%	24%
50 - 64 ans	18%	17%	24%	23%	15%	18%
65 ans et +	10%	10%	10%	10%	12%	14%
Moyenne	39,8	39,2	40,3		39,3	40,7
<u>CSP</u>						
Agriculteur	1%	-	-	1%	-	3%
Artisan, commerçant	}25%	}24%	}11%	}22%	}21%	}16%
Cadre supérieur	}	}	}	}	}	}
Profession interméd.	14%	14%	18%	12%	11%	8%
Employé	14%	17%	16%	20%	22%	8%
Ouvrier	22%	21%	28%	23%	22%	27%
Retraité	}23%	}23%	}26%	}22%	}23%	}28%
Inactif	}	}	}	}	}	}
BASE	283	169	74	240	107	63

	Valence-Montpellier			Nîmes-Montpellier		
	Ensemble	Acheteurs	Acheteurs	Ensemble	Acheteurs	Acheteurs
	Mobiles O.D.	Train G	Autocar H	Mobiles O.D.	Train G	Autocar E
Homme	44%	39%	40%	48%	50%	47%
Femme	56%	61%	60%	52%	50%	53%
18 - 24 ans	23%	25%	21%	14%	16%	20%
25 - 34 ans	28%	26%	21%	23%	21%	17%
35 - 49 ans	27%	28%	30%	31%	32%	34%
50 - 64 ans	14%	13%	19%	19%	16%	18%
65 ans et +	8%	8%	9%	13%	15%	12%
Moyenne	39,8	38,1	40,1	42,8	42,7	41,4
CSP						
Agriculteur	-	-	-	1%	1%	-
Artisan, commerçant	)21%	)20%	)21%	)21%	)18%	)15%
Cadre supérieur))))))
Profession interméd.	17%	17%	9%	17%	17%	15%
Employé	23%	21%	23%	13%	14%	16%
Ouvrier	15%	17%	12%	23%	23%	30%
Retraité	)24%	)24%	)33%	)26%	)27%	)25%
Inactif))))))
BASE	231	145	43	279	198	103

3 - MARCHE POTENTIEL

Le mode de calcul du marché potentiel est décrit dans la méthodologie.

Les transferts pour chacune des O.D. sont de :

	Valence Lyon		Valence Montélimar		Valence Montpellier		Nîmes Montpellier	
	Utilis Voiture	Utilis. Train	Utilis Voiture	Utilis Train	Utilis Voiture	Utilis Train	Utilis Voiture	Utilis Train
Nb d'acheteurs (pondéré)								
Meilleur scénario train	17 600	8 200	9 800	1 900	6 800	1 900	43 700	13 400
Meilleir scénario autocar	7 100	2 200	5 600	600	2 000	300	19 900	5 000
Nb de trajets transférés/an								
Meilleur scénario train	115 800	47 100	64 500	22 200	22 400	4 300	513 500	116 100
Meilleur scénario autocar	31 800	10 100	39 000	13 400	7 800	900	255 300	63 800

Ces taux de transfert sont calculés avec des coefficients de pondération posés par hypothèse. Si des coefficients différents sont retenus, les volumes transférés seront bien sûr différents.

- ➔ Un volume significatif pour Nîmes-Montpellier et dans une moindre mesure Valence-Lyon. Nîmes-Montpellier a à la fois un nombre de personnes intéressées élevé et un nombre de trajets effectués par an fort.

**EVALUATION VOLUME
VALENCE-LYON**

SCENARIOS TRAIN

	% d'acheteurs Population agglomération						Nombre d'acheteurs Pondéré						Nombre moyen de trajets 12 derniers mois				Nombre de trajets		
	Utilisateurs Voiture			Utilisateurs Train			Utilisateurs Voiture			Utilisateurs Train			Utilisateurs Voiture		Utilisateurs Train		Utilisateurs		
	Cert	Prob	Total	Cert	Prob	Total	Cert	Prob	Total	Cert	Prob	Total	Cert	Prob	Cert	Prob	Voiture	Train	Total
G	20%	10%	30%	10%	4%	14%	13 361	4 251	17 612	6 474	1 675	8 148	5,9	8,7	6,4	3,4	115 817	47 125	162 941
B	16%	14%	30%	7%	6%	13%	10 325	6 276	16 600	4 445	2 512	6 957	6,4	7,2	7,3	4,5	111 262	43 749	155 011

SCENARIOS AUTOCARS

E	5%	9%	14%	0%	4%	4%	3 037	4 049	7 085	290	1 932	2 222	5,4	3,8	5	4,5	31 783	10 145	41 928
H	5%	9%	14%	1%	3%	4%	3 340	3 486	7 187	483	1 482	1 965	5,4	5,7	3,5	4,1	39 962	7 765	47 727
BASE	87637	87637		87637	87637		87637	87637	87637	87637	87637	87637	201	201	39	39	87637	87637	87637

Les scénarios train ont un marché potentiel 3 fois supérieur aux scénarios autocars.

Le scénario autocar H a un plus fort marché potentiel que le E mieux classé du fait du plus fort nombre moyen de voyages pour chaque personne mobile dans les 12 derniers mois chez les utilisateurs de la voiture.

Le scénario G a le plus fort marché potentiel grâce à son taux d'intentions d'achat certainement plus fort.

Les scénarios autocars peuvent attirer 15% des personnes mobiles sur l'O.D. utilisant la voiture.

**EVALUATION VOLUME
VALENCE-MONTELMAR**

SCENARIOS TRAIN

	% d'acheteurs Population agglomération						Nombre d'acheteurs Pondéré						Nombre moyen de trajets 12 derniers mois				Nombre de trajets		
	Utilisateurs Voiture			Utilisateurs Train			Utilisateurs Voiture			Utilisateurs Train			Utilisateurs Voiture		Utilisateurs Train		Utilisateurs		
	Cert	Prob	Total	Cert	Prob	Total	Cert	Prob	Total	Cert	Prob	Total	Cert	Prob	Cert	Prob	Voiture	Train	Total
G	8%	10%	18%	2%	1%	3%	5 247	4 502	9 749	1 549	309	1 858	6,8	6,4	8,7	28,3	64 496	22 231	86 726
B	8%	11%	19%	2%	1%	3%	5 012	4 847	9 859	1 239	414	1 652	4,8	6,7	4,0	23,8	56 534	14 797	71 331

SCENARIOS AUTOCARS

E	5%	6%	11%	0%	1%	1%	3 012	2 588	5 600	154	414	568	6,0	8,0	80,0	2,5	38 778	13 354	52 132
H	4%	7%	11%	0%	1%	1%	2 494	3 169	5 663	154	414	568	6,6	10,2	80,0	2,5	48 784	13 354	62 137
BASE	87637	87637		87637	87637		87637	87637	87637	87637	87637	87637	188	188	14	14	87637	87637	87637

Le marché potentiel des meilleurs scénarios autocars représente 60% à 70% du marché potentiel des meilleurs scénarios trains.

C'est le plus faible différentiel observé sur toutes les O.D.

Il faut toutefois noter que le nombre moyen de voyages effectués dans les 12 derniers mois est beaucoup plus élevé pour ces scénarios chez les utilisateurs du train. Comme la base est faible dans cette population, les valeurs extrêmes jouent fortement.

Le scénario G a le plus fort marché potentiel grâce à un nombre moyen de voyages plus élevé chez les utilisateurs certains.

**EVALUATION VOLUME
VALENCE-MONTPELLIER**

SCENARIOS TRAIN

	% d'acheteurs Population agglomération						Nombre d'acheteurs Pondéré						Nombre moyen de trajets 12 derniers mois				Nombre de trajets		
	Utilisateurs Voiture			Utilisateurs Train			Utilisateurs Voiture			Utilisateurs Train			Utilisateurs Voiture		Utilisateurs Train		Utilisateurs		
	Cert	Prob	Total	Cert	Prob	Total	Cert	Prob	Total	Cert	Prob	Total	Cert	Prob	Cert	Prob	Voiture	Train	Total
G	8%	4%	12%	2%	1%	3%	5 040	1 806	6 846	1 622	300	1 922	3,3	3,2	2,1	3,0	22 412	4 306	26 718
B	7%	5%	12%	2%	1%	3%	4 342	1 972	6 314	1 262	480	1 742	3,2	2,6	3,0	2,9	19 021	5 178	24 199

SCENARIOS AUTOCARS

E	2%	2%	4%	0%	0%	1%	1 065	962	2 027	270	60	330	3,2	4,0	2,7	1,0	7 256	789	8 045
H	1%	2%	3%	0%	0%	1%	946	962	1 909	180	180	360	2,6	5,5	3,0	2,0	7 753	900	8 653
BASE	87637	87637		87637	87637		87637	87637	87637	87637	87637	87637	188	188	14	14	87637	87637	87637

Les scénarios trains ont un marché potentiel 3 fois supérieur aux scénarios autocars.

Le scénario H, bien que moins bien classé que le E, a un marché potentiel supérieur grâce à un nombre moyen de voyages pour chaque personne mobile dans les 12 derniers mois plus élevé.

Cette O.D. est celle qui crée le moins de transfert potentiel.

**EVALUATION VOLUME
NIMES-MONTPPELLIER**

SCENARIOS TRAIN

	% d'acheteurs Population agglomération						Nombre d'acheteurs Pondéré						Nombre moyen de trajets 12 derniers mois				Nombre de trajets		
	Utilisateurs Voiture			Utilisateurs Train			Utilisateurs Voiture			Utilisateurs Train			Utilisateurs Voiture		Utilisateurs Train		Utilisateurs		
	Cert	Prob	Total	Cert	Prob	Total	Cert	Prob	Total	Cert	Prob	Total	Cert	Prob	Cert	Prob	Voiture	Train	Total
G	31%	20%	50%	11%	3%	14%	30 631	13 036	43 667	11 160	2 238	13 398	11,8	11,7	7,6	14,0	513 452	116 147	630 115
B	25%	25%	50%	8%	5%	13%	24 759	16 328	41 087	8 374	3 345	11 719	11,5	11,7	6,9	5,9	475 762	77 519	553 281

SCENARIOS AUTOCARS

E	7%	20%	27%	2%	5%	7%	6 674	13 214	19 887	1 678	3 345	5 023	14,5	12,0	7,7	15,2	255 329	63 768	319 097
H	6%	14%	20%	2%	4%	6%	6 140	9 343	15 483	2 232	2 607	4 839	13,2	9,6	16,0	13,3	170 735	70 384	241 120
BASE	87637	87637		87637	87637		87637	87637	87637	87637	87637	87637	188	188	14	14	87637	87637	87637

Cette O.D. est celle où les marchés potentiels sont les plus élevés grâce à un fort taux de personnes mobiles sur cette O.D. et un fort nombre moyen de trajets pour chaque personnes mobile. Les taux de transfert sont importants.

Le marché potentiel des meilleurs scénarios autocar représente 40% à 50% du marché des meilleurs scénarios trains.

Sur cette O.D., les scénarios autocars peuvent attirer de 20% à 30% des personnes mobiles sur l'O.D. utilisatrices actuelles de la voiture.

PLAN D'EXPERIENCE

VALENCE LYON

SCENARIO	MODE DE TRANSPORT	FREQUENCE	DUREE DU TRAJET	PRIX	CONFORT	CADENCEMENT	TEMPS DE RABATTEMENT
A	TRAIN	20 TRAINS /J 8 le matin 4 en journée 8 le soir	1h20	78 F	CORAIL	NON	5 mn
B	TRAIN	20 TRAINS /J 8 le matin 4 en journée 8 le soir	40 mn	78 F	TGV	OUI ex : départ toujours à la demie de l'heure	15 mn
C	AUTOCAR	12 AUTOCARS/J	1h20	60 F	FR1 + SA	OUI ex : départ toujours à la demie de l'heure	5 mn
D	TRAIN	24 TRAINS /J 9 le matin 5 en journée 10 le soir	1h20	65 F	CORAIL	OUI ex : départ toujours à la demie de l'heure	15 mn
E	AUTOCAR	8 AUTOCARS/J	1 h	50 F	FR1	OUI ex : départ toujours à la demie de l'heure	5 mn
F	AUTOCAR	12 AUTOCARS/J	1 h	60 F	FR1	NON	15 mn
G	TRAIN	24 TRAINS /J 9 le matin 5 en journée 10 le soir	40 mn	65 F	TGV	NON	5 mn
H	AUTOCAR	8 AUTOCARS/J	1h20	50 F	FR1 + SA	NON	15 mn

PLAN D'EXPERIENCE

VALENCE MONTELMAR

SCENARIO	MODE DE TRANSPORT	FREQUENCE	DUREE DU TRAJET	PRIX	CONFORT	CADENCEMENT	TEMPS DE RABATTEMENT
A	TRAIN	16 TRAINS /J 6 le matin 4 en journée 6 le soir	25 mn	36 F	TER	NON	5 mn
B	TRAIN	16 TRAINS /J 6 le matin 4 en journée 6 le soir	20 mn	36 F	CORAIL	OUI ex : départ toujours à la demie de l'heure	15 mn
C	AUTOCAR	10 AUTOCARS/J	45 mn	28 F	FR1 + SA	OUI ex : départ toujours à la demie de l'heure	5 mn
D	TRAIN	20 TRAINS /J 7 le matin 5 en journée 8 le soir	25 mn	30 F	TER	OUI ex : départ toujours à la demie de l'heure	15 mn
E	AUTOCAR	7 AUTOCARS/J	35 mn	24 F	FR1	OUI ex : départ toujours à la demie de l'heure	5 mn
F	AUTOCAR	10 AUTOCARS/J	35 mn	28 F	FR1	NON	15 mn
G	TRAIN	20 TRAINS /J 7 le matin 5 en journée 8 le soir	20 mn	30 F	CORAIL	NON	5 mn
H	AUTOCAR	7 AUTOCARS/J	45 mn	24 F	FR1 + SA	NON	15 mn

PLAN D'EXPERIENCE

VALENCE MONTPELLIER

SCENARIO	MODE DE TRANSPORT	FREQUENCE	DUREE DU TRAJET	PRIX	CONFORT	CADENCEMENT	TEMPS DE RABATTEMENT
A	TRAIN	13 TRAINS /J 5 le matin 3 en journée 5 le soir	1h45 mn	156 F	CORAIL	NON	5 mn
B	TRAIN	13 TRAINS /J 5 le matin 3 en journée 5 le soir	55 mn	156 F	TGV	OUI ex : départ toujours à la demie de l'heure	15 mn
C	AUTOCAR	8 AUTOCAR/S/J	2h30	116 F	FR1 + SA	OUI ex : départ toujours à la demie de l'heure	5 mn
D	TRAIN	16 TRAINS/J 5 le matin 5 en journée 6 le soir	1h45	130 F	CORAIL	OUI ex : départ toujours à la demie de l'heure	15 mn
E	AUTOCAR	5 AUTOCAR/S/J	2 h	90 F	FR1	OUI ex : départ toujours à la demie de l'heure	5 mn
F	AUTOCAR	8 AUTOCAR/S/J	2 h	116 F	FR1	NON	15 mn
G	TRAIN	16 TRAINS /J 5 le matin 5 en journée 6 le soir	55 mn	130 F	TGV	NON	5 mn
H	AUTOCAR	5 AUTOCAR/S/J	2h30	90 F	FR1 + SA	NON	15 mn

PLAN D'EXPERIENCE

NIMES MONTEPLLIER

SCENARIO	MODE DE TRANSPORT	FREQUENCE	DUREE DU TRAJET	PRIX	CONFORT	CADENCEMENT	TEMPS DE RABATTEMENT
A	TRAIN	26 TRAINS /J	25 mn	36 F	TER	NON	5 mn
B	TRAIN	26 TRAINS /J	20 mn	36 F	CORAIL	OUI ex : départ toujours à la demie de l'heure	15 mn
C	AUTOCAR	16 AUTOCARS/J	40 mn	28 F	FR1 + SA	OUI ex : départ toujours à la demie de l'heure	5 mn
D	TRAIN	32 TRAINS /J	25 mn	30 F	TER	OUI ex : départ toujours à la demie de l'heure	15 mn
E	AUTOCAR	12 AUTOCARS/J	30 mn	24 F	FR1	OUI ex : départ toujours à la demie de l'heure	5 mn
F	AUTOCAR	16 AUTOCARS/J	30 mn	28 F	FR1	NON	15 mn
G	TRAIN	32 TRAINS /J	20 mn	30 F	CORAIL	NON	5 mn
H	AUTOCAR	12 AUTOCARS/J	40 mn	24 F	FR1 + SA	NON	15 mn