

Direction
Régionale de
l'Équipement

D.R.E.
Languedoc Roussillon

Etude sur l'accessibilité aux stations du littoral en transport collectif

Rapport d'Etude



CONSEIL EN TRANSPORT

24, boulevard Riquet
31000 Toulouse
Tél. : 05 62 73 53 93 Fax : 05 62 73 53 99
iter@itemet.org

18/20, rue Claude Tillier
75012 Paris
Tél. : 01 43 72 10 09 Fax : 01 43 70 67 60
iter.paris@itemet.org

Décembre 2005

SYNTHESE DE L'ETUDE

Différentes études existantes sur les stations du littoral du Languedoc Roussillon (étude de fréquentation, enquête minéralogiques) tendent à montrer l'importance de la clientèle régionale, ou des régions proches, clientèle qui vient très majoritairement en voiture.

Or, dans ce milieu fragile qu'est celui du littoral languedocien, l'afflux de voitures particulières pose des problèmes environnementaux certains (pollution, gestion de l'espace pour le stationnement).

Cette clientèle « automobile » pourrait-elle, et à quelles conditions, utiliser les transports en commun ? L'offre actuelle de TC entre les pôles urbains et leurs stations proches est-elle adaptée ? Quelles sont les difficultés de mise en œuvre et les conditions de réussite pour développer cette offre ?

Telle est la problématique générale qui est posée.

La DRE a donc souhaité mener une étude sur l'accessibilité des stations du littoral.

Cette étude a été réalisée en associant visites de terrains, entretiens avec les responsables des Autorités Organisatrices des transports et des Villes, et analyse de documents et de données.

Cette synthèse reprend, pour l'ensemble des territoires concernés regroupés en 8 zones en fonction du pôle urbain dont ils dépendent les principaux éléments analysés :

- ▶ Les déplacements entre stations et pôles urbains,
- ▶ L'offre et l'usage des transports collectifs,
- ▶ L'accessibilité en voiture et le stationnement et les principaux points intéressants pouvant tenir lieu d'exemples.

LES DEPLACEMENTS DOMICILE - TRAVAIL

Les flux domicile-travail sont relativement faibles¹ vers les villes pôles au niveau des effectifs, mis à part pour la ville de Montpellier et de Perpignan, pour justifier une desserte importante en transport collectif. Celle-ci est effectivement plus utile si les « scolaires » sont concernés. Par chance, la commune de Canet-en-Roussillon est intégrée à la Communauté d'Agglomération de Perpignan Méditerranée, Villeneuve-Lès-Maguelonne à la Communauté d'Agglomération de Montpellier-Méditerranée et celle de Valras à Béziers Méditerranée ce qui induit une offre TC importante.

Par ailleurs, la desserte en transport collectif peut s'avérer déterminante en ce qui concerne les travailleurs saisonniers. En effet, d'après une étude réalisée par le CETE Méditerranée², environ 30% des travailleurs saisonniers de la Grande-Motte est recruté dans un rayon allant de 30 minutes à une heure de trajet. Actuellement, la desserte en transport collectif ne paraît pas adaptée aux horaires de ces travailleurs.

¹ Au maximum 10% des trajets domicile-travail sur une distance de 20km peuvent être assurés en transport collectif

² Le logement des travailleurs saisonniers dans l'Hérault, étude d'opportunités : La Grande Motte, Cap d'Agde- CETE Méditerranée, Novembre 2004

Les flux des pôles vers les stations du littoral sont très faibles. En effet, les origines des flux sont beaucoup plus réparties dans les communes proches.

LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Il y a trois types d'offre:

- ferroviaire,
- TC routier entre ville – centre et stations,
- desserte interne aux stations

Deux questions sont posées dans le cadre de l'étude :

L'offre est-elle adaptée à la demande?

Peut-on développer l'accès en transport collectif et à quelles conditions?

La desserte ferroviaire

La demande difficile à chiffrer et caractériser :

Des gares sont très fréquentées (de 300 à plus de 1000 voyageurs par jour): Sète, Frontignan, Argelès, les stations des P.O.

De 100 à 200 voy.jour: Le grau du roi, Leucate, Port la Nouvelle,

Faible fréquentation: Vic, Villeneuve les Maguelone, Marseillan, Vias

En général, il y a une bonne offre:

- Stations Aude et PO: 15 à 23 trains/jour;
- Agde: 20 à 25 trains;
- Le Grau: 3 trains-2cars + l'offre du conseil général

L'offre est peu différente en été et en hiver, elle est réduite le week-end cela ne semble pas suffisant.

Comment développer les TC ferroviaires ?

Organiser des correspondances entre gare ville centre et station : à Béziers et Perpignan il n'y a pas de correspondance dans les horaires, parce que l'offre TC est cadencée ; à Agde, Narbonne, Nîmes et à Sète les cars stationnent devant la gare ; à Montpellier, il faut utiliser le tramway pour rejoindre les lignes d'autocars ou d'autobus.

Quelle information donner aux usagers sur la possibilité d'aller en TC jusqu'à la station ?

Desserte interne de la station à partir de la gare : Le Grau, Port Camargue, Port la Nouvelle – Sigean - Leucate, Argelès : ont des navettes urbaines mises en place par CG ou municipalités;

Pas de connexion en hiver (sauf Argelès), peut-on les développer?

Quelle organisation de l'intermodalité entre AOT?

T.C.routier ville centre – station

L'offre départementale ou urbaine est importante avec des cadencements à heure ou demi-heure, dans plusieurs stations. Les fréquences sont augmentées l'été, mais nettement diminuées les dimanches : cette adaptation pénalise la clientèle locale?

Cette situation existe depuis longtemps. Les dessertes du littoral par le réseau départemental de l'Hérault ont ainsi été les meilleures lignes du réseau et un exemple au niveau national. La création des Communautés d'Agglomération a modifié cette situation, plusieurs liaisons ayant été intégrées dans les offres des réseaux urbains.

Peut-on adapter des horaires à la fois pour accès à la plage, les migrations alternantes, et les emplois des saisonniers

La clientèle « migrants alternants » est insuffisante pour faire une desserte, sauf à Montpellier et Perpignan?

Les lignes sont bien remplies, certains services sont régulièrement saturés, mais le chiffre est faible au regard du nombre de voitures



Comment développer les TC routiers centre ville - stations ?

La demande suit l'offre : Il y a un bon impact en cas de restructuration du réseau (exemple de la TAN : demande en hausse de 70% puis de 60% l'année suivante, exemple de CC Corbières Méditerranée) Mais si hausse de clientèle il y a est-ce une clientèle nouvelle ou du report modal ?

Les facteurs importants sont la fréquence et le prix : Succès du bus des plages à 1€ aller-retour Bonne fréquentation des lignes importantes et restructurées

Il y a un bon succès des formules bus+ vélo à Villeneuve les Maguelone, il y a un projet à Béziers d'un car avec vrac pour vélo.

Des « formules – loisirs » seraient-elles à créer pour développer les TC ?

Il y a de problèmes des ruptures de charge et temps d'accès : Au contraire du train, le temps total d'accès ne peut pas être compétitif par rapport à la voiture?

Peut-on développer les TC si les problèmes d'encombrement sont résolus par le stationnement et le traitement des espaces publics, puisque l'on sait qu'un des facteurs important dans l'attractivité des TC est la difficulté de l'accès en voiture ou du stationnement ?

Les navette internes aux stations

Il y a trois types d'offre alternative à la voiture :

- Des navettes urbaines: mises en place par les municipalités (Port Vendres, le Barcarès, le Grau-du-Roi), qui desservent plusieurs points de la station, permettent les correspondances entre lignes vers la ville centre et la plage.
- Des petit trains touristiques (Argelès , Canet)
- Des pistes cyclables: itinéraires très performants et très fréquentés le long des plages de l'Aude et des PO.



Il y a une forte demande de « poser la voiture » et un succès des alternatives à la voiture (vélo dans les PO à partir des campings), Il y a également un succès des petits trains touristiques, malgré une vitesse plus lente (aspect ludique), souvent en accord avec les campings.

Comment développer les TC internes aux stations ?

Par l'organisation des petits trains touristiques comme des services normaux, avec cadencements, carnets de tickets, en restant à des prix abordables; les dépenses étant en partie couvertes par la publicité

Par l'aménagement des Itinéraires cyclables qui constituent une formule plus adaptée que le bus. Il faut alors chercher à organiser une complémentarité avec fer et bus?

Plus le stationnement est contraint, plus l'usage des TC intra – station est important

La desserte interne aux stations semble offrir plus de possibilités pour développer l'alternative à la voiture qu'entre la ville centre et la station.

L'ACCESSIBILITE EN VOITURE

L'ensemble des stations bénéficie d'une desserte routière importante combinant un accès proche à une autoroute (A9), une route nationale ou route départementale ayant les mêmes caractéristiques, ainsi qu'une voirie de desserte locale des stations bien maillée.



LE STATIONNEMENT

Offre

L'**offre** en stationnement, sur voirie ou sur parking, est signalisée et **importante** dans la majorité des stations notamment sur les bords de plage et autour des centres-villes. Le **stationnement** est de plus **rarement contraint** à l'exception de quelques centres villes comme au Grau-du-Roi ou à Palavas-les-Flots où sur les voies d'accès au centre des stations dont le meilleur exemple est Argelès-Plage.

Par ailleurs, toutes les stations disposent d'une offre de parkings résidentiels importante.

Les aménagements

La majorité des stations mettent à disposition des véhicules particuliers de **vastes parkings construits** de grande capacité tout le long du front de mer et des ports de plaisance, clairement destinés aux vacanciers.

On retrouve aussi des similitudes dans la gestion du stationnement. En effet, l'offre est encadrée dans toutes les parties soumises à une pression touristique forte.

Route d'accès au centre de la station (commerçant) et grands axes: stationnement longitudinal bien délimité au sol parfois impossible sur certaines sections

Bords de plage (grandes résidences et commerces):

stationnement bien délimité, au sol parfois construit sur la chaussée, **en épi ou en bataille des deux côtés de la voirie**, signalisation importante (panneaux interdiction, accès parkings...).

Quartier pavillonnaire et résidentiels : stationnement longitudinal non marqué au sol, des deux côtés de la voirie, sur chaussée. **Le stationnement se fait de manière anarchique.**

Port de plaisance : aménagements importants, le plus souvent dans des parkings.



La réglementation

L'**offre est majoritairement gratuite** dans l'ensemble des communes à l'exception de la commune du Grau-Du-Roi, du site de Canet-Plage, de quelques parkings à Valras, à la Grande-Motte et sur la Côte Vermeille.

LES DISPOSITIFS INTERESSANTS

Pour les déplacements internes aux stations

Petits trains :

2 systèmes de petits trains touristiques similaires sont mis en service dans les stations balnéaires d'Argelès-sur-Mer et de Canet-en-Roussillon. Ils fonctionnent en tant que des lignes régulières urbaines reliant en plusieurs circuits les grandes résidences, les quartiers de supermarchés, les campings aux plages avec des fréquences et des amplitudes importantes. La tarification de ces services est plus avantageuse (ticket simple, circuit complet, carnet abonnement...) que les systèmes de petits trains touristiques classiques.

Navettes :

Les communes de Port Vendres, du Grau du Roi, du Barcarès mettent à disposition des habitants et touristes un système de navette urbaine desservant l'ensemble de la station. La commune de Marseillan-Plage bénéficie aussi d'une navette reliant la zone extrêmement dense des campings au centre-ville et aux plages.

Services aux usagers des transports en commun :

La Communauté d'Agglomération de Montpellier a mis en place un dispositif au bénéfice des usagers des transports en commun de son agglomération. En effet, à Villeneuve-Lès-Maguelonne pour un usager de la ligne 32, sous réserve d'un titre validé, la Communauté d'Agglomération met à disposition gratuitement des vélos pour accéder à la plage et ce pour tous les jours de l'été 7 jours/7 de 10h à 20h

L'offre transport en commun depuis la ville pôle

La desserte spécifique des plages :

- La ligne 32, de la Communauté d'Agglomération de Montpellier qui relie Montpellier à Villeneuve-Lès-Maguelonne voit son itinéraire modifié en période estivale pour pouvoir desservir les plages.
- La Communauté d'Agglomération de la Narbonnaise a créé un nouveau réseau en 2005 et renforce son dispositif « TAN des plages » en été par la ligne B reliant Guissan-Plage à Saint-Pierre-la-Mer.
- Le Conseil Général des Pyrénées Orientales dessert spécifiquement en été le site de Paulliles (ligne Perpignan-Cerbère) à partir de la commune de Port Vendres sur la côte Vermeille.
- Au Grau-du-Roi, la Société des Transports Départementaux du Gard organise une desserte des plages jusqu'à Port-Camargue en période estivale.
- A Valras, en correspondance avec la ligne reliant Béziers à Valras, la Communauté d'Agglomération organise une desserte de Valras-plage à Vendres-Plage.
- La municipalité de Port-la-Nouvelle organise, en minibus, un circuit de desserte des plages reliant la gare SNCF aux plages urbaines de la commune. De la même façon, un système de navettes relie la gare SNCF d'Argelès-sur-Mer à Argelès-Plage.

Doublement de l'offre TC en été :

Les communautés d'agglomération d'Hérault Méditerranée et de Perpignan Méditerranée doublent leur ligne respectivement par la ligne 275 reliant directement Agde au Cap et par la ligne 22 qui est prolongée de Saint-

Nazaire à Canet-Plage. Celles-ci empruntent les mêmes itinéraires et par conséquent offre une fréquence plus avantageuse.

Tarifification de l'offre TC :

La tarification de l'offre en transport collectif peut elle aussi être un facteur quant à son utilisation.

La Communauté d'Agglomération Perpignan Méditerranée a étendu et réorganisé son réseau fin 2004 en diminuant les tarifs pour les déplacements entre Perpignan et Canet et en augmentant l'offre en saison vers le Littoral. La communauté de communes de Corbières-Méditerranée a mis en place un tarif à 1 euro aller/retour sur les dessertes de son territoire organisées par le conseil général de l'Aude, alors que le tarif était de 5 à 10 euros.

Espace public

Séparation de l'espace publique, pistes cyclables urbaines et littorales, équipement vélos :

- La commune d'Argelès-sur-Mer dispose d'une jetée piétonne le long du front de mer où l'on observe de nombreux cyclistes. Dans les parkings du centre-ville ont été mis à disposition des équipements spécialement dédiés aux vélos.
- L'axe « la littorale » est un itinéraire qui longe le front de mer et traverse les stations de Saint Pierre-la-Mer, Narbonne-Plage et s'arrête aux portes de Gruissan.
- A Valras, Argelès-Plage et Sainte-Marie-Plage, on peut observer un net partage de l'espace profitant aux modes doux avec un trottoir large dévolu aux piétons et cyclistes.
- Une piste cyclable relie la commune de Gruissan à son extension littorale et est très fréquentée en période estivale.
- Une piste cyclable bidirectionnelle relie le centre ville d'Age au Cap et dessert tout le front de mer.

Stationnement payant :

Le stationnement payant est un moyen de contraindre les usagers de voitures particulières :

- Ce dispositif est mis en place sur les parkings de Canet-Plage avec des niveaux tarifaires échelonnés.
- Au Grau-Du-Roi, l'ensemble des parkings autour du centre-ville et de la gare SNCF sont payant (20 cts/15 min), Dans la partie ouest de la commune, la tarification est différenciée (1.10 la journée, système d'abonnement 15 jours, 30 jours, 1 mois, 6 mois...).
- Le stationnement le long du front de mer dans la commune de Banyuls est lui aussi réglementé mais l'offre reste importante.
- Le seul parking d'accès aux plages de Villeneuve les Maguelonne est payant (4euros/la journée). Cette réglementation est associée à une interdiction d'accès au site en voiture particulière.

Contrainte d'offre de stationnement :

- La partie sud du centre ville du Grau-Du-Roi, la voirie est interdite au stationnement par du mobilier urbain et la largeur des voies ne permet pas le stationnement sur la chaussée. Le même dispositif de contrainte est mis en place à Argelès-sur-Mer et à Canet-en-Roussillon respectivement sur une section du bord de plage et au centre de la station.
- La partie commerçante du centre ville du Grau-Du-Roi et de Palavas-Les-Flots est interdite à toute circulation automobile et est réservée aux piétons, cyclistes...

LA RESTITUTION DE L'ETUDE AUX PARTENAIRES

La Direction Régionale de l'Équipement de Languedoc Roussillon a organisé le 13 décembre 2006 une réunion de restitution de l'étude aux partenaires : Communautés d'Agglomération, Communautés de Communes, Communes, Conseil Généraux, Conseil Régional, Transporteurs, DDE, Mission Littoral.

Le but était, au-delà de l'exposé des principaux éléments, de présenter les expériences intéressantes afin d'amorcer un débat sur ce qui pourrait être réalisé ailleurs.

25 personnes ont participé à la réunion où deux exposés ont été faits, l'un par M. Damien GUERTSHE, Directeur des services de la Communauté d'Agglomération de la Narbonnaise, l'autre par M. Pierre MAS de la T.A.M.

Les principaux points soulevés lors de la discussion sont :

- Les problèmes de traitement des touristes venant en voiture sur la station et voulant se déplacer dans l'arrière pays. (Laurent Giniat CG34). Les touristes ne sont pas sédentaires à l'intérieur de la station.
- Les stations littorales se retrouvent dans des problématiques de type urbain dense pendant les deux mois d'été. Il est très difficile de mettre en place des dispositifs pour la période estivale pour une question de rentabilité. Les communes ne veulent pas contraindre les touristes. Elles veulent leur laisser une certaine liberté.
- Une grande question est celle des aménagements urbains ainsi que des points d'arrêts
- Il n'existe pas de traitement de l'espace public
- Les lignes TC du littorales sont les lignes phares des départements
- Les pistes cyclables vont devenir un point extrêmement important au cours des prochaines années
- L'offre privée est aussi à prendre en compte notamment les services des campings
- Il existe aussi des navettes maritimes à Port Camargue, Carnon, Cap d'agde
- Il serait intéressant de distinguer l'accessibilité à la station (échelle départementale et/ou régionale) et dans la station (échelle communales). Les solutions ne sont évidemment pas les mêmes

Projets :

- Projets à la Grande Motte de d'enlever du stationnement pour améliorer l'accès aux vélos et TC : Mise en place de parkings relais associé à une desserte TC interne et projet de mise en place de stationnement payant.
- Au 1er janvier 2006, la communauté de communes du pays de Lunel accorde la gratuite des transports aux cartes d'hôte. Le but est de développer le tourisme dans l'arrière pays. L'offre sera d'un aller retour par jour assuré par 2 véhicules de 9 places.

Expériences :

- Bus + vélo à Villeneuve Lès Maguelone : service expérimental mis en place cette année pour l'accès au site de Villeneuve. Il faut savoir que l'accès à la plage est impossible par la route puisque la plage n'est accessible que par le chemin du « pilou ». Sur la ligne 32 de la TAM, contre un ticket TAM un vélo est prêté gratuitement (60 vélos au total). Ce service a rencontré un grand succès et a nécessité un investissement de 6500 euros pour un coût de fonctionnement estimé à 17 000 euros. Le service de prêt est géré par une association d'insertion. Il existe aussi un service de petit train reliant le bourg de Villeneuve à sa plage financé par la commune et les recettes du parking situé en amont du chemin d'accès à la plage.
- Desserte spécifique des plages de la communauté d'agglomération de la narbonnaise : La Communauté d'Agglomération de la Narbonnaise a été créée début 2003 et a aussitôt préparé son nouveau réseau de bus. Les TAN ont été mis en place le 5 janvier 2004 avec trois composantes : Réseau interurbain, Réseau urbain et Réseau TPMP. Du 1er juillet au 4 septembre 2005, du lundi au dimanche inclus, 21 cars ont desservi les plages de la Narbonnaise : 9 vers Narbonne Plage et Saint Pierre la Mer via Gruissan, vers

Gruissan, 6 vers Narbonne Plage via Fleury et Saint Pierre la Mer. Chaque station du littoral a ainsi été desservie quotidiennement par pas moins de 15 cars en provenance directe de Narbonne. Le TAN des PLAGES a transporté près de 62.000 voyageurs pendant l'été 2005 (29 066 en juillet et 33 048 en août). La répartition par titres de transport est la suivante : 31.000 tickets à l'unité vendus dans les bus, 600 carnets de 10 tickets vendus par les dépositaires des Plages. Les horaires des lignes ont été au maximum adaptés aux horaires des trains Grandes Lignes à Narbonne. La desserte se fait par car disposant donc de soute pour permettre aux clients de se rendre à la plage avec tout leur matériel. La clientèle est une clientèle essentiellement occasionnelle puisque 60% des titres vendus sont des billets à l'unité. La fréquentation représente 60% de la fréquentation totale du réseau. Des modifications sont prévues pour l'été 2006. En période hivernale, l'offre en direction du littoral est considérablement diminuée puisque 4 à 5 rotations sont prévues, calibrées vers la ville centre.

LA PHASE 2 DE L'ETUDE envisagée en 2006

Pour compléter le travail descriptif réalisé en 2005, il est prévu de réaliser une deuxième phase en 2006.

Celle-ci comprend deux parties :

- L'évaluation de la demande et des conditions d'un transfert modal
- L'analyse de l'adéquation de l'offre à la demande

Ces deux parties permettront de formuler des recommandations.

Pour la clientèle potentielle, deux types d'enquête sont proposés :

- Des enquêtes concernant la clientèle TC comme celle venant en voiture avec uniquement des questions fermées (12 questions) portant sur le mode d'accès à la station, pour le jour de l'enquête, et pour le séjour (pour les personnes en séjour), le lieu de stationnement et les difficultés d'accès et de recherche de stationnement.
- Des enquêtes plus qualitatives, avec un questionnaire reprenant les thèmes de l'enquête TC, mais élargi aux problèmes de circulation et de stationnement, et aux conditions de report modal dans des scénarios préalablement élaborés et adaptés à la situation de la personne.

Des échantillons de 90 entretiens (80 questionnaires fermés et 10 questionnaires qualitatifs) par site avec des quotas par rapport à l'origine géographique de la clientèle.

L'enquête se fait en face à face un jour de saison (15 juillet au 15 août), en respectant des quotas fonction de l'origine géographique pour l'enquête auprès des touristes.

Les AOT contactées dans le cadre de l'étude seront associées à ce travail.

Les partenaires de l'étude

organisme		invité	Participants
mission littoral		M. LAURIOL Christophe	
DDE	P.O. Aude Hérault Gard	Mme Caroline Abelanet M. Jean Louis Tricoire M. Nicolas Mallot Mme Agnès Papadopoulos	excusé
Conseils Généraux	P.O. Aude Hérault Gard	Mme GROY Isabelle M. Laurent GINIAT M. Michel TALON	
Conseil Régional		Mme BOYER	
Comité Régional du Tourisme			
CDT	P.O. Aude Hérault Gard	Mme HACQUARD Isabelle Mme GRIFFOUL Fabienne	
Communautés d'Agglomération	Montpellier Perpignan Narbonne Béziers Sète Agde Nîmes	M. MAHDTOUB Camel M. Jacques AESCHBASHER M. Damien GERTSH Mme Sylvie Pin Ruitz M. J, Louis Arquillère M. GUILLEMIN Serge M. Vincent Gorjeon	excusé
Communauté de communes	Cote Vermeille Corbières en Méditerranée	Mme Broc M. PRAX	excusé excusé
mairie	Port Leucate Valras Canet en Roussillon Le Grau du Roi La Grande Motte Argeles sur mer	M. GIRARD Mme Senegas	
Exploitants	Hérault Transport	M. RENARD Olivier	

organisme		invité	Participants
office de tourisme	Port Leucate Valras Canet en Roussillon Le Grau du Roi La Grande Motte Argeles sur mer		
ADEME		Mme CHEYLAN Martine	
transporteurs	TAM STDG courriers catalan cariene Ponsaty Perpignan & Narbonne	M. MAS Pierre Mme BENOIST Mme Marie BENET SCHMATLZ Claude M. André BERNAT et M. MUR Philippe	excusé excusé
DRE Languedoc Roussillon	Chargée d'études Chargé d'études Chargée d'études Chargée d'études	Mme MARC Chantal M. GRES Gérard Mme PALLEZ Dominique Mme PRADY Geneviève	

SOMMAIRE

SYNTHESE DE L'ETUDE	2
LES DEPLACEMENTS DOMICILE - TRAVAIL	2
LES TRANSPORTS COLLECTIFS	2
L'ACCESSIBILITE EN VOITURE	3
LE STATIONNEMENT	4
LES DISPOSITIFS INTERESSANTS	4
LA RESTITUTION DE L'ETUDE AUX PARTENAIRES	5
LA PHASE 2 DE L'ETUDE envisagée en 2006	6
Les partenaires de l'étude	7
I - INTRODUCTION.....	9
I.1 / Le contexte de l'étude.....	9
Le littoral languedocien	9
I.2 / La méthodologie de réalisation	10
I.3 / Rendu du diagnostic	11
II - Les analyses par zone	12
Les éléments traités sur chaque zone :	12
II.1 / Le Grau du Roi et Port Camargue	12
Le territoire et l'urbanisation	12
La circulation et le stationnement	13
L'accessibilité en transport collectif	14
II.2 / La Grande Motte – Carnon – Palavas et Villeneuve les Maguelonne.....	15
II.2.1 - Le territoire et l'urbanisation	15
II.2.2 - L'accessibilité en voiture.	16
II.2.3 - L'accessibilité en transport collectif	16
II.3 / Le Lido de Sète au Cap d'Agde	18
II.3.1 - Le territoire et l'urbanisation	18
II.3.2 - L'accessibilité en voiture	18
II.3.3 - L'accessibilité en transport collectif	19
II.4 / Valras plage.....	20
II.4.1 - Le territoire et l'urbanisation	20
II.4.2 - L'accessibilité en voiture	20
II.4.3 - L'accessibilité en transport collectif et l'offre.....	21
II.5 / Saint Pierre sur Mer – Narbonne plage et Gruissan	22
II.5.1 - Le territoire et l'urbanisation	22
II.5.2 - L'accessibilité en voiture	22
II.5.3 - L'accessibilité en transports collectifs.....	23
II.6 / Port la Nouvelle – Port Leucate – Port Barcarès	24
II.6.1 - Le territoire et l'urbanisation	24
II.6.2 - L'accessibilité en voiture	25
II.6.3 - L'accessibilité en transport collectif	26
II.7 / Ste Marie plage – Canet et St Cyprien plage	27
II.7.1 - Le territoire et l'urbanisation	27
II.7.2 - L'accessibilité en voiture	27
II.7.3 - L'accessibilité en transport collectif	28
Bilan :	29

II.8 / La Côte Vermeille d'Argelès à Cerbère.....	30
II.8.1 - Le territoire et l'urbanisation	30
II.8.2 - L'accessibilité en voiture	31
II.8.3 - L'accessibilité en transports collectifs.....	32
ANNEXES.....	33
Les déplacements domicile/travail vers la Ville pôle	33
Les déplacements domicile/travail vers les stations.....	33
L'OFFRE ET L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS	34
L'ACCESSIBILITE ROUTIERE	37

I - INTRODUCTION

I.1 / Le contexte de l'étude

Le littoral languedocien

Le tourisme sur le littoral constitue l'un des secteurs majeurs de l'économie touristique française. Avec plus du quart des séjours, le littoral représente la deuxième destination touristique en France, la première en terme de nuitées avec 39%.

Le littoral languedocien participe grandement à la vitalité de ce secteur. En effet, la région Languedoc-Roussillon est la troisième destination touristique française avec quelques 103 millions de nuitées par an. Elle accueille quelques 15 millions de touristes par an dont 5 millions d'étrangers. Une étude réalisée pour le compte du Comité Régional du Tourisme Languedoc-Roussillon montre, comme cela était prévisible une concentration de la fréquentation touristique sur le littoral puisque celui-ci concentre près de 60% des nuitées.

Comparaison 2003/2002 des séjours et des nuitées selon les espaces.

	En pourcentage des séjours		En pourcentage des nuitées		Durée moyenne de séjour	
	2002	2003	2002	2003	2002	2003
Mer	27,3	27,9	39,2	39,7	8,0	7,9
Montagne	14,5	14,3	19,2	18,3	7,4	7,1
Campagne	36,1	35,8	32,0	32,2	5,0	5,0
Lac	4,0	4,1	5,7	5,3	7,9	7,3
Ville	34,0	33,2	27,9	26,0	4,6	4,4
Autre	2,7	2,6	2,7	2,5	5,7	5,4

Le total est supérieur à 100 %, plusieurs espaces pouvant être fréquentés au cours d'un même séjour
Source : Suivi de la demande touristique des Français - Direction du Tourisme/TNS Sofrès

Répartie par département, la fréquentation évaluée en nombre de nuitées montre la prédominance de l'Hérault et des Pyrénées Orientales.

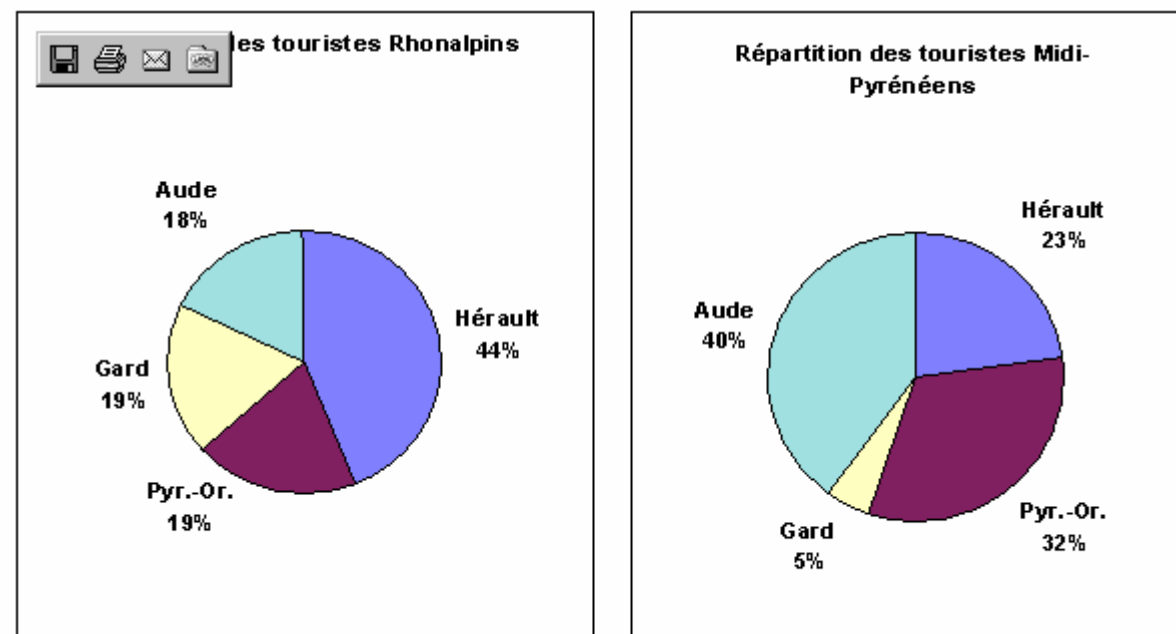
LA FRÉQUENTATION TOURISTIQUE DANS LES DÉPARTEMENTS DU LANGUEDOC-ROUSSILLON

NUITEES	1997	1998	1999	2000
AUDE	14 900 626	15 491 504	16 244 808	16 224 247
GARD	18 311 416	18 667 057	19 181 118	19 482 689
HERAULT	34 532 141	36 431 215	38 035 777	38 751 272
LOZERE	-	-	-	-
P.O.	29 853 443	30 584 698	32 195 072	31 962 737

NUITEES	2001	2002	2003	2004	Evolution 2003/2004	Evolution 1997/2004*
AUDE	16 903 065	16 974 848	16 573 632	16 415 749	-1%	+10,2%
GARD	19 706 493	19 393 197	19 038 725	18 575 720	-2,4%	+1,4%
HERAULT	40 103 688	40 196 835	38 716 590	37 096 175	-4,2%	+7,4%
LOZERE	5 741 257	5 684 296	5 595 325	5 496 491	-1,8%	-4,3%
P.O.	32 926 613	33 426 494	32 661 023	32 204 030	-1,4%	+7,9%

Source : BET François Marchand (analyse des flux)
* sauf concernant la Lozère (2001/2004)

Une étude récente de la Direction Régional de l'équipement Languedoc-Roussillon montre l'importance de la clientèle régionale ou des régions proches. En effet, Même si l'on retrouve les mêmes grandes régions comme générateurs de clientèle, chaque département attire plutôt les touristes de la ou des régions voisines. En reprenant une image portuaire, chaque station semble posséder un "hinterland" naturel qui se trouve dans sa proximité. Ainsi, les littoraux gardois et héraultais attirent prioritairement les Rhônalpins alors que les littoraux audois et catalans attirent plus les Midi-Pyrénéens



Cette forte pression touristique (essentiellement en période estivale) engendre un certain nombre de problèmes notamment d'accessibilité puisque la grande majorité des déplacements est effectuée en voiture particulière.

Faute de données précises à ce sujet en Languedoc Roussillon, nous reprenons dans le tableau ci-dessous des statistiques nationales.

Parts (%) des différents moyens de transport (déplacements personnels en France)

	France			
	Séjours		Nuitées	
	2002	2003	2002	2003
Voiture	83,7	84,3	83,3	84,1
Train	12,4	12,2	12,9	12,4
Avion	1,4	1,4	1,7	1,6
Autocar	1,6	1,3	1,1	1,0
Bateau	0,4	0,4	0,6	0,6
Autres	0,5	0,4	0,3	0,3
Total	100	100	100	100

Source : Suivi de la demande touristique des Français - Direction du Tourisme/Sofrès

I.1.1.1 La Problématique

Cette clientèle « automobile » pourrait-elle, et à quelles conditions utiliser les transports en commun ? L'offre entre les pôles urbains et leurs stations proches est-elle adaptée ? sont les deux questions qui ont guidé la démarche de l'étude sur l'accessibilité en transports en commun des stations du Littoral Languedocien et du Roussillon.

Cette accessibilité se décline selon des problématiques différentes qui concernent la clientèle locale (trajet domicile/travail vers le centre urbain le plus proche, et accès aux plages pour la population du centre urbain), et la clientèle touristique (accès depuis les gares ou aéroports vers les stations et accès à d'autres stations ou au centre urbain pour les touristes en séjour).

I.1.1.2 Les partenaires de l'étude

Une étude a donc été conduite sous la maîtrise d'ouvrage de la DRE, par un comité de pilotage comprenant les Directions Départementales de l'Équipement et la mission interministérielle d'aménagement du littoral dite « mission littoral ». Cette étude a nécessité la réalisation d'entretiens auprès des Autorités Organisatrices de Transport (communautés d'agglomération, conseils généraux) ainsi que des services techniques des communes et des transporteurs.

I.1.1.3 Champ géographique

L'étude couvre le littoral du Languedoc-Roussillon. Compte tenu de la problématique d'accès aux principaux pôles urbains, le territoire a donc été découpé en 8 zones d'études se rattachant à chacun des pôles. Certaines stations de moindre importance n'ont donc pas fait l'objet de l'analyse.

Pôle d'attraction de Montpellier :

- ▶ Zone 1 : Le Grau-du-Roi – Port-Camargue, pôle
- ▶ Zone 2 : La Grande-Motte – Carnon – Palavas et Villeneuve-les-Maguelonne

Pôle d'attraction de Sète, Agde et Béziers :

- ▶ Zone 3 : Le Lido de Sète au Cap d'Agde

Pôle d'attraction de Béziers :

- ▶ Zone 4 : Valras Plage

Pôle d'attraction de Narbonne :

- ▶ Zone 5 : St-Pierre – Narbonne Plage et Gruissan

Pôle d'attraction de Perpignan :

- ▶ Zone 6 : Port-La-Nouvelle – Port Leucate et Port Barcarès
- ▶ Zone 7 : Ste Marie Plage – Canet Plage et St-Cyprien Plage
- ▶ Zone 8 : La Côte Vermeille, d'Argelès à Cerbère

I.2 / La méthodologie de réalisation

L'étude d'accessibilité aux stations du littoral languedocien est prévue en 2 phases se déroulant en 2005 et 2006.

Le rapport reprend la phase 1 :

- ▶ Etat des lieux
 - ▶ Analyse de l'offre
 - ▶ Mise au point de la méthode de l'étude de la demande
- } *Diagnostic*

La phase 2, étude la demande devrait être réalisée en 2006 avec un cofinancement de plusieurs partenaires.

La phase 1 a été menée en recoupant trois techniques :

- ▶ L'analyse des documents et sources disponibles
- ▶ Les observations terrain
- ▶ Les entretiens avec les autorités organisatrices, les communes et les transporteurs

I.2.1.1 Les observations terrain

Leur objectif étant de mesurer le degré de contrainte au niveau du stationnement imposé par la municipalité aux automobilistes et analyser les résultats en fonction de la fréquentation des transports collectifs desservant les stations.

Ils ont été effectués pendant les mois de Juillet et Août 2005 sur toutes les stations du littoral. Ils ont, entre autre, permis de relever différents éléments à savoir :

- Type de stationnement (longitudinal, épi, bataille ou parking)
- Niveau de formalisation, construction du stationnement (marquage au sol, aménagement de voirie, mobilier urbain...)
- Réglementation du stationnement (gratuit, payant, résidentiel...)
- Niveau de fréquentation par identification des zones à forte pression.
- Les routes d'accès à la station

Chaque station a fait l'objet d'une fiche « relevé terrain » abordant les thèmes précités.

I.2.1.2 Les entretiens avec les autorités organisatrices, les communes et les transporteurs

Leur objectif étant de mesurer l'intérêt des autorités organisatrices quant à la desserte du littoral en transports collectifs.

Ils ont été réalisés pendant la période estivale 2005 puis complétés en septembre, et ont permis de recueillir les chiffres de fréquentation des lignes concernées, une description des projets TC en cours sur le littoral.

Les entretiens réalisés sont :

■ Communautés d'agglomération

- Béziers-Méditerranée
- La Narbonnaise
- Perpignan-Méditerranée
- Nîmes métropole
- Bassin de Thau
- Hérault-Méditerranée

■ Conseils généraux

- Pyrénées Orientales (66)
- Hérault (34)
- Gard (30)
- Aude (11)

■ Services techniques

- Commune de Valras
- Commune d'Argelès-sur-Mer

■ Transporteurs

- Transports de l'Agglomération de Montpellier
- Société des Transports Départementaux du Gard
- Transport Carianne
- Autocars Ponsaty
- Les Courriers Catalans

I.3 / Rendu du diagnostic

Le rendu des éléments recueillis et analysés fait l'objet de la partie II, elle est présentée par zone.

La partie III « Bilan et Perspectives » reprend les principaux points intéressants et la définition du travail qui pourrait être effectué en phase 2.

II - LES ANALYSES PAR ZONE

Les éléments traités sur chaque zone :

Nous avons successivement analysé :

- *le territoire de chaque zone et son urbanisation* à partir d'observations de terrain et de la documentation générale disponible sur chaque station
- *les migrations pour le motif travail* à partir des données INSEE de 1999,
- *l'accessibilité en voiture* : le réseau routier, les espaces de stationnement et leur gestion – à partir des entretiens avec les responsables communaux, des études parfois déjà réalisées et des observations sur sites.
- *l'accessibilité en transport collectif* : les réseaux et leurs usages – à partir de données obtenues auprès des AO et des transporteurs.

En conclusion une synthèse par zone reprend les points qui nous ont semblé les plus caractéristiques.

II.1 / Le Grau du Roi et Port Camargue

Le territoire et l'urbanisation

II.1.1.1 Le territoire

Située dans le département du Gard, la commune du Grau-du-Roi se situe le long du littoral, à l'Ouest du parc de la petite Camargue et est baignée par les étangs du Médard et la mer Méditerranée, elle avoisine les communes d'Aigues-Mortes et de La Grande Motte (Hérault). La station du Grau-du-Roi comprend de nombreuses plages attractives du littoral languedocien. Le Grau-du-Roi se prolonge au sud par la station nouvelle de Port-Camargue qui fait partie de la commune du Grau du Roi (construit au début des années 70) jusqu'au chenal sud de la commune. Enfin, dans le prolongement de Port Camargue se situe, sur une superficie de 6000 ha, le site de l'Espiguette dont une partie a été acquis par le conservatoire du littoral en 1978 et 1994.



Caractéristiques de la population (INSEE 1999) (commune du Grau du Roi) :

- 5 874 habitants
- 190 emplois saisonniers
- Nombre d'emplois : 2 485

II.1.1.2 Les flux domicile-travail

Concernant les flux domicile-travail, la commune du Grau-du-Roi compte davantage d'actifs entrants (2 485) que d'actifs sortants (1 869), parmi lesquels une majorité d'actifs (1286) habitent et travaillent sur la commune. L'aire d'attraction des autres actifs entrants (travaillant sur la commune et habitant à l'extérieur) ou sortants (habitant dans la commune et travaillant à l'extérieur) correspond aux communes proches et aux grands pôles urbains, en particulier Aigues-Mortes (31% des entrants et 17% des sortants de la commune), Montpellier (18% des sortants de la commune), Nîmes et La Grande Motte.

Seulement 2% de ces déplacements sont effectués en transports en commun.

Actifs résidant au Grau du Roi					Actifs ayant un emploi au Grau du Roi				
Le Grau du Roi	Eff.	%	Eff.	%	Le Grau du Roi	Eff.	%	Eff.	%
Total actifs résidant	1869	100%			total emplois	2485			
Total actifs habitant la commune et travaillant sur la commune	1286	69%			Total actifs habitant la commune et travaillant sur la commune	1286	52%		
Total actifs habitant la commune et travaillant dans une autre commune	583	31%	583	100%	Total actifs habitant une autre commune et travaillant sur la commune	1199	48%	1199	100%
dont vers Montpellier			103	18%	dont de Aigues-Mortes			373	31%
dont vers Aigues-Mortes			101	17%	dont de St-Laurent-d'Aigouze			131	11%
dont vers Nîmes			77	13%	dont de Montpellier			76	6%
dont vers La Grande Motte			58	10%	dont de La Grande Motte			74	6%
					dont de Lunel			59	5%
					dont de Nîmes			50	4%
					dont de Vauvert			39	3%

N.B : Les données spécifiques à Port-Camargue ne sont pas disponibles car elles sont intégrées aux données communales du Grau-du-Roi.

II.1.1.3 L'urbanisation

L'urbanisation du Grau-du-Roi est différente selon les secteurs de la commune :

- **Le centre-ville** dont la partie sud, zone semi-piétonnière est dédiée aux commerces et à l'habitat collectif dense, et dont la partie Nord, située sur l'autre rive du chenal maritime, contient le même type d'habitat.
- **A l'Ouest de la commune** se dessine une vaste zone de loisirs constituée de grands bâtiments (piscine, tennis couvert, stade, plateau sportif, boulodrome...) encerclée de vastes parkings aménagés. A proximité de cette zone, se situent les arènes du Grau-du-Roi ainsi que la gare SNCF.
- **Les zones de grandes résidences** sont situées sur tout le boulevard du front de mer et dans la partie sud-est de la commune.
- **La partie Sud** est quant à elle mixte, clairsemée de grandes et petites résidences destinées aux touristes tout comme Port Camargue où s'y mêlent aussi commerces et activités plaisancières.

La circulation et le stationnement

II.1.1.4 Le réseau routier

La zone du Grau-du-Roi, de la Grande-Motte et Port-Camargue est desservie par nombre de routes départementales très bien construites (voies rapides) et clairessemée d'échangeurs routiers. L'accès direct à la station du Grau-du-Roi depuis la ville d'Aigues-Mortes s'effectue par la RD 979, débouchant sur une autre route départementale (RD 62B), à l'entrée de la commune, qui sert de route de contournement du Grau-du-Roi et d'accès à Port-Camargue.

L'accès à la plage de l'Espiguette se fait par la RD 255B dite « route de l'Espiguette », qui dessert également une douzaine de campings et 6 centres équestres. Cette pluralité de fonctions accès à la plage/ desserte d'équipements d'hébergements et de loisirs pose de gros problèmes de circulation aux heures de pointe lorsque les touristes quittent la plage en masse.



II.1.1.5 Le stationnement

D'après les observations et relevés de terrain effectués dans la station en juillet 2005, les spécificités d'offre en stationnement ont pu être identifiées, elles sont communes à de nombreuses stations du littoral.

Pour la station du Grau-du-roi, la politique de stationnement est très inégale. En effet, si celle-ci est très organisée sur Port Camargue et dans la partie résidentielle du centre ville, et incite les automobilistes à stationner dans les parkings payants (situés à proximité du centre ville), l'offre en stationnement est ailleurs majoritairement gratuite et désorganisée.

En terme d'offre, plusieurs zones se distinguent :

1. **Le centre-ville** dédié aux commerces et à l'habitat est interdit au stationnement et réservé à l'usage des piétons (zone 30, mobilier urbain, voirie étroite, trottoirs surélevés,...). La circulation est ainsi très contrainte et organisée de manière à ne pas pouvoir pénétrer dans le centre.

Des zones de stationnement gratuit peu ou pas formalisées au sol s'y organisent de temps à autre, de manière longitudinale d'un seul côté de la voie ou à cheval sur le trottoir, ou par des poches de stationnement résidentiel non aménagées.
2. **En bord de plage et dans le Port de Plaisance de Port Camargue**, le stationnement est fortement privilégié et aménagé. Majoritairement payant (0,20 €/15 min) en bord de plage, le stationnement s'organise près du Port en parkings gratuits de grande capacité (200-300 places), nombreux parkings résidentiels, stationnement gratuit longitudinal ou en épi des deux côtés de la voie, et parkings payants dédiés aux plaisanciers et campings cars à la pointe du Port.
3. **Autour des pôles d'accès aux transports collectifs** (gare SNCF et gare routière), et près des zones d'activités de loisirs, de vastes zones de parkings payants sont construites et signalisées.

Autour du centre ville, y compris près de la plage du centre, le tarif de 0,20 €/15 min. est adapté au stationnement de courte durée (courses). Dans les parkings près des zones d'activités de loisirs, des systèmes d'abonnement sont également possibles : 1 jour (1,10 €), 15 jours, 30 jours, 1 mois, 6 mois.

Concernant le site de l'Espiguette, l'étude menée en décembre 1998³ a permis de mettre en évidence les dysfonctionnements du site en terme d'accessibilité, de stationnement et de gestion de la fréquentation.

Le stationnement se fait sur deux aires de stationnement, Espiguette et Baronnets : l'aire de stationnement de l'Espiguette est une aire de stationnement non aménagée et gratuite. L'aire de stationnement des baronnets est une aire payante aménagée dans les années 1970 pour faire face à une fréquentation accrue du site.

En 1998, au cours d'une journée type, environ 10 000 personnes fréquentaient la plage de l'Espiguette dont environ 82% en voiture, 15% en TC et 3% en vélo. Sur 86.2% des personnes interrogées, 60% résidaient soit au Grau du Roi soit sur les communes limitrophes (Aigues-Mortes, la Grande Motte).

Globalement, le stationnement et l'accès à la plage étaient jugés positivement en 1998, malgré quelques problèmes soulevés de prix du stationnement, de circulation dangereuse, et de ralentissements en sortie de parking en fin de journée.

³ *Etude de fréquentation du site de l'Espiguette - Urbanis - DIREN Languedoc-Roussillon - Décembre 1998*

L'accessibilité en transport collectif

II.1.1.6 Les réseaux

La station du Grau-du-Roi est desservie depuis Nîmes par la ligne 1 de la Société des Transports Départementaux du Gard ainsi que par une desserte TER.

L'accès à Montpellier s'effectue par la ligne 106 d'Hérault Transport desservant par ailleurs les stations de la Grande-Motte et de Carnon.

La commune du Grau du Roi met en place une navette gratuite interne avec une offre limitée à 4AR. En été, une deuxième navette assure également l'accès à Port Camargue.

II.1.1.7 L'offre

- La ligne 1 STDG a une offre de 9AR par jour en été, 6 allers – 7 retours en hiver.
- La ligne 106 d'Hérault Transport offre, en été, 23 allers et 25 retours entre Port Camargue et Montpellier, via la Grande Motte.
- La ligne TER a 2AR en train et 3AR en cars en hivers, 5AR en train et 5AR en car en été.

II.1.1.8 La fréquentation

Pour les trains TER, la fréquentation moyenne par jour est de 148 voyageurs au Grau du Roi.

Source : « Contrat de Plan Etat Région – 2000-2006 – pertinence des gares et points d'arrêt TER » SNCF, Région Languedoc Roussillon, RFF, Ministère de l'Équipement – Février 2005.

II.2 / La Grande Motte – Carnon – Palavas et Villeneuve les Maguelonne

II.2.1 - Le territoire et l'urbanisation

II.2.1.1 Le territoire

Située dans le département de l'Hérault, la commune de la Grande-Motte, créée officiellement en 1974 suite au grand programme d'aménagement destiné à renforcer l'attractivité touristique du littoral. Elle est reliée à la commune de Carnon, aussi fortement aménagée jusqu'au milieu des années 90, par le Lido du Mas du Petit et Grand Travers. Dans la continuité de Carnon, bordée au nord par les étangs de l'Arnel et du Méjean et reliée à la commune de Carnon par une bande littoral de 5 Km se situe la commune de Palavas-les-Flots. La commune de Villeneuve-Lès-Maguelone est située en retrait du littoral, entre les étangs et la réserve naturelle de l'Estagnol. Elle est reliée au rivage méditerranéen par un accès routier débouchant sur une plage naturelle, avec un parking payant. Elle fait partie de la Communauté d'Agglomération de Montpellier Méditerranée.

Cette zone constitue un territoire à fort enjeu environnemental et social. Ces sites font l'objet d'une attention toute particulière. En effet, ils abritent un des systèmes dunaires les mieux conservés du littoral héraultais et sont préservés de toute urbanisation grâce à la loi littoral. Pourtant, du fait de leur proximité immédiate avec l'agglomération de Montpellier, les stations balnéaires sont soumises à une forte pression touristique, il s'agit d'un des principaux espaces de loisirs pour les habitants du bassin de Montpellier et des communes gardoises proches.

II.2.1.2 Les flux domicile-travail

Concernant les flux domicile-travail, la commune de la Grande Motte compte davantage d'actifs sortants (2 177) que d'actifs entrants dont une majorité d'actifs stables (50%). Les autres actifs sortants sont majoritairement attirés par les communes faisant partie de l'Agglomération de Montpellier puisque 54% s'y rendent pour aller travailler.

Actifs résidant à la Grande-Motte				Actifs employés à La Grande Motte					
+La Grande Motte	eff.	%		La Grande Motte	eff.	%			
total actifs résidant	2177	100%		total emplois	2160	100%			
Total actifs habitant la commune et travaillant sur la commune	1094	50%		Total actifs habitant la commune et travaillant sur la commune	1094	51%			
Total actifs habitant la commune et travaillant dans une autre commune	1083	50%	1083	100%	Total actifs habitant une autre commune et travaillant sur la commune	1066	49%	1066	100%
dont vers Montpellier			450	42%	dont de Montpellier			171	16%
dont vers le Grau du Roi			74	7%	dont de Lunel			104	10%
dont vers Mauguio			64	6%	dont de Mauguio			57	5%
dont vers Lunel			49	5%	dont de Pérols			55	5%
dont vers Nîmes			45	4%	dont de Marsillargues			54	5%
dont vers Lattes			42	4%	dont de Lattes			33	3%
dont vers Pérols			39	4%					

Le même constat quant à l'attraction de Montpellier est effectué pour les communes de Palavas-les-Flots et de Villeneuve-Lès-Maguelone. En effet, 73% des actifs sortants de Palavas-les-Flots travaillent dans l'Agglomération de Montpellier. Ce pourcentage s'élève à 68% pour la commune de Villeneuve-Lès-Maguelone.

II.2.1.3 L'urbanisation



Les stations de **Carnon et de la Grande-Motte** ont été aménagées dans la même période et ainsi présentent des similitudes en terme d'urbanisation. Les deux communes sont centrées autour de leur port de plaisance et ceinturées par de grands ensembles résidentiels (pyramides de l'architecte Balladur) s'étendant tout le long des axes principaux du centre-ville. A l'Est de la Grande-Motte, du port de plaisance au rond point du Grand Travers, l'urbanisation est marquée par la présence de petites résidences individuelles tout comme pour la station de Carnon (ZAC du Grand Travers, 110 villas individuelles) *source : URBANIS, Mai 2004*.

La station de **Palavas-les Flots** est quant à elle marquée par un habitat collectif dense en centre-ville ainsi que de grandes résidences et par sa zone piétonnière fortement commerçante et interdite à toute circulation automobile des deux côtés des rives du Lez. Sa partie Nord est essentiellement constituée par de vastes ensembles résidentiels. Par ailleurs, la commune de Palavas les Flots s'étire dans sa partie Ouest par une zone de pavillons individuels faisant face à la mer. Le même type d'urbanisation est visible dans la commune de Carnon sur le front de mer.



Pour finir, seul le site de **Villeneuve-lès-Maguelone** présente un caractère différent. La plage n'est reliée à la commune que par une seule route (RD 185 E2) bordée des deux côtés par l'étang de l'Arnel, par conséquent l'urbanisation y est impossible. Contrairement aux autres communes de la zone, la plage reste éloignée de la commune et de ce fait garde son caractère naturel.

II.2.2 - L'accessibilité en voiture.

II.2.2.1 Le réseau routier

La zone bénéficie d'une desserte routière importante vers le littoral, toutes les voies du secteur enregistrent une croissance d'environ 3.5 % par an.

- L'accès à la station de la Grande-Motte s'effectue par la RD 61 qui supporte un trafic de l'ordre de 15 000 véhicules/jour
- L'accès à la station de Carnon s'effectue par la route départementale RD66 et draine un flux journalier de quelques 60 000 véhicules.
- La desserte de la station de Palavas-les-flots s'effectue par la RD 986 la reliant au sud de Montpellier
- Le site de Villeneuve-Lès-Maguelone bénéficie d'un accès routier moins structuré, en effet, la plage de Villeneuve n'est reliée au littoral que par la RD 185 E, accès routier très étroit.

La desserte du Lido entre la Grande Motte et Carnon :

- La route départementale 59 a pour fonction essentielle d'assurer la desserte des plages à partir des échangeurs du Petit et du Grand Travers et sert aussi de route de transit entre les communes de Carnon et de la Grande-Motte. Elle est très souvent saturée en période estivale du fait du stationnement des plagistes tout le long du Lido.
- La route départementale 62, parallèle à la RD 59 présente un caractère autoroutier et connaît un fonctionnement saisonnier. Elle draine un nombre important de véhicules en période estivale (42 000 véhicules/jour). On note des phénomènes de congestion importants au niveau des échangeurs du petit et du Grand Travers.

II.2.2.2 Le stationnement

Les conditions de stationnement dans les communes de la zone sont similaires mis à part sur le site de la plage de Villeneuve-Lès-Maguelone. Il se caractérise par :

- Pour les communes de **Palavas-les-flots et Carnon**, le long du front de mer, le stationnement est organisé de façon longitudinale, est destiné aux plagistes et aux résidents des pavillons individuels situés à proximité. Celui-ci devient de moins en moins organisé (moins de délimitation des places et mobilier urbain empêchant le stationnement sauvage) à mesure que l'on s'éloigne du centre-ville.
- Dans les quartiers du port de plaisance des communes de la **Grande-Motte et de Carnon**, le stationnement est très encadré. Le Port de plaisance de Carnon est interdit à la circulation (tout comme l'hyper-centre de Palavas-les-flots) et est entouré de parkings construits à destination des résidents des grands ensembles encerclant le port de plaisance. Le stationnement sur voirie est dissuadé par du mobilier urbain dans le port de plaisance de la Grande-Motte, de vastes parkings construits et signalisés permettent aux automobilistes de stationner à proximité.
- Dans les parties centre-ville des communes de Carnon et la Grande-Motte où sont présents nombre de commerces de proximité sur les axes principaux, le stationnement s'effectue de façon longitudinale des deux côtés de la voirie voire en épi ou en bataille pour la commune de Carnon. A la Grande-Motte, dans les rues adjacentes aux axes principaux, le « laisser faire » semble être prôné car aucune réglementation n'est en vigueur, le stationnement est autorisé partout ce qui génère du stationnement anarchique.

- De vastes parkings gratuits de grande capacité sont construits dans les quartiers résidentiels ouest de la Grande-Motte à proximité des différents supermarchés regroupés dans ce secteur et dans la partie nord de Carnon-plage.
- Le centre-ville de Palavas-les-flots est inondé par les véhicules particuliers et le stationnement de ceux-ci s'effectue de façon longitudinale d'un, voire des deux côtés, de la voirie.

D'une manière générale, la politique de stationnement des communes n'est pas restrictive. Si l'offre en stationnement est plus ou moins organisée selon les secteurs des communes privilégiées, celle-ci reste très importante. De plus, elle est totalement gratuite à l'exception d'un parking municipal surveillé à la Grande-Motte.

Cette absence de gestion en terme de stationnement est aussi visible sur le Lido entre Carnon et la Grande-Motte où quelques 2 800 véhicules (*source : estimation URBANIS, Mai 2004*) viennent stationner aux heures de pointe quelques fois de manière anarchique et dangereuse.

Le site de Villeneuve Lès Maguelone est quelque peu différent puisque l'accès à la plage est strictement interdit aux véhicules. Un parking payant (4 euros la journée) est situé à l'extrémité de la route d'accès ce qui oblige les automobilistes à déposer leur véhicule et accéder à la plage à pied ou en vélo.

II.2.2.3 Les modes doux

Concernant l'accès aux plages en modes doux, peu d'aménagement existe sur le littoral la zone la Grande-Motte mis à part une piste cyclable bidirectionnelle sur le Lido entre la sortie de l'agglomération et la ZAC du Grand Travers. L'axe reliant Montpellier à Carnon (11,8 km) sur la RD21 est très apprécié par les cyclistes montpelliérains mais est sous utilisé par rapport à son potentiel : problème de discontinuité du parcours au sud qui sera résolu lors de la réalisation du projet du Conseil Général de l'Hérault à savoir une boucle (voie verte) reliant Montpellier-Carnon-Palavas-Montpellier. Un travail réalisé pour la mission littoral en 2003, sur l'attractivité potentielle, d'un axe cyclable littoral met en évidence des valeurs très fortes dans le secteur du Lido entre Carnon et Palavas (3 000 à 6 000 vélos/jour).

II.2.3 - L'accessibilité en transport collectif

II.2.3.1 Les réseaux et l'offre

La desserte en transports en transports collectifs est de différents ordres sur tout le littoral.

En effet, la desserte des communes de Carnon, La Grande-Motte et Palavas-les-Flots est assurée par le Syndicat Mixte de Transport en Commun « Hérault Transport » par les lignes 106 (Carnon-la Grande-Motte-le Grau-du-Roi) et 131 (exploitée depuis mai 2005 pour Palavas-les Flots) à partir de Montpellier.

La ligne 106 assure plusieurs fonctions à savoir la desserte des plages proprement dite notamment le Lido entre Carnon et la Grande-Motte et la desserte interne des stations, des différents quartiers urbanisés. La plage de Carnon est desservie toutes les heures en période estivale à partir de Montpellier, de 7h00 à 22h00. La station de la Grande-Motte est desservie, quant à elle, toutes les 30 minutes.

Tout comme la ligne 106, La ligne 131 remplit plusieurs fonctions, elle dessert le Lido entre les stations de Carnon (1 arrêt au pont de Carnon) et Palavas-les-Flots via les communes de Pérols et Lattes ainsi que la desserte urbaine de la station de Palavas-les Flots. La fréquence est de l'ordre de la demi-heure et le nombre d'aller-retour quotidien en semaine s'élève à 15. Cette offre est sensiblement diminuée le week-end.

La commune de Villeneuve-Lès-Maguelone fait partie de la Communauté d'Agglomération de Montpellier Méditerranée et par conséquent est desservie par une ligne régulière de la TAM (ligne 32). Une desserte spécifique de la plage est organisée depuis cette année durant les mois d'été qui rencontre un grand succès d'après un responsable de la TAM (de 70 à 100 voyageurs sur 2 courses le week-end). Ce succès est en partie dû à la combinaison BUS-VELO. En effet, pour un titre de transport acheté et validé, la TAM met à disposition des vélos pour accéder à la plage.

Elle est également desservie par des trains TER (7 par jour toute l'année) dont la fréquentation est quasi nulle (2 voyageurs/jour).

II.2.3.2 La fréquentation

La fréquentation pour la ligne 106 s'élève à 390 000 voyageurs par an (fréquentation 2004).

En ce qui concerne la ligne 131, d'après un responsable d'Hérault Transport, depuis la sortie de la commune de Palavas-les-flots de la Communauté d'Agglomération, la fréquentation durant les mois d'été a été diminuée par 3. Elle serait passée de 5 000 à 1 500 voyages par jour. Le changement de tarification, actuellement à 3 euros pour un billet à l'unité (contre 1.30€ pour les usagers de la TAM) pour accéder aux plages de Palavas-les-flots est un frein à l'utilisation des transports en commun.

Bilan :

Différents points sont à retenir quant à l'accessibilité du littoral sur la zone :

- Le dispositif mis en place par la Communauté d'Agglomération de Montpellier est à retenir sur la commune de Villeneuve-Lès-Maguelone. La combinaison BUS/VELO associant un stationnement payant en retrait de la plage et interdite à toute circulation automobile incitent à l'utilisation des transports en commun. En effet, le coût d'accès à la plage pour les personnes utilisant leurs véhicules s'élèvent à 4 euros plus le coût du carburant aller-retour alors que les personnes utilisant les transports en commun ne paye que 2€60 aller-retour. Ce dispositif peut être reproduit notamment sur le site de Gruissan-plage dont les caractéristiques se rapprochent fortement de la plage de Villeneuve-Lès-Maguelone.
- La multiplication par trois du tarif sur la liaison Montpellier-Palavas-les-Flots et une diminution des moyens sur la ligne qui a engendré une baisse conséquente de la fréquentation des transports collectifs.
- Nous pouvons aussi retenir la forte attractivité de Montpellier concernant les flux domicile-travail et la connexion de la ligne 106 avec le tramway n°1.

II.3 / Le Lido de Sète au Cap d'Agde

II.3.1 - Le territoire et l'urbanisation

II.3.1.1 Le territoire



Situé dans le département de l'Hérault, Le Lido de Sète au Cap d'Agde est constitué d'une bande sableuse de 12 Km de longueur et de 1 à 2 Km de largeur entre l'étang de Thau et la mer Méditerranée. Ce site présente un caractère écologique fort. Le Lido, siège de diverses activités est soumis à une forte pression touristique et à un phénomène d'érosion. Un vaste projet d'aménagement durable de ce Lido est en cours avec une réorganisation complète de la desserte routière, en transport collectif ainsi que des conditions de stationnement. A l'extrémité Ouest du Lido se trouve Marseillan-Plage et le Cap d'Agde, station balnéaire majeure du littoral languedocien, extension littorale de la commune d'Agde. Elles ont été édifiées dans la deuxième moitié du 20^{ème} siècle.

Marseillan-Plage s'est progressivement développée en favorisant les hébergements de type camping, à l'occasion de l'aménagement des stations nouvelles du Littoral.

Commune de Marseillan :

Caractéristiques de la population (INSEE 1999) : 6198

Emplois saisonniers : 152

Nombre d'emplois : 1 422

II.3.1.2 Les flux domicile-travail

Actifs résidant à Marseillan				Actifs employés à Marseillan			
Marseillan	eff.	%		Marseillan	eff.	%	
total actifs résidant	1732	100%		total emplois	1422	100%	
Total actifs habitant la commune et travaillant sur la commune	948	55%		Total actifs habitant la commune et travaillant sur la commune	948	67%	
Total actifs habitant la commune et travaillant dans une autre commune	784	45%	784	Total actifs habitant une autre commune et travaillant sur la commune	474	33%	474
dont vers Agde			282	dont de Agde			91
dont vers Béziers			54	dont de Florensac			45
dont vers Florensac			36	dont de Pomerols			40
dont vers Montpellier			54	dont de Sète			43
dont vers Sète			100				

La commune d'Agde compte 7 105 emplois dont 36% sont occupés par des actifs ne résidant pas sur la commune soit 2 574 personnes. Les migrations liées à l'emploi ont lieu sur les communes voisines d'Agde. Seules trois communes sont moyennement dépendantes (Bessan, Vias, Marseillan). Celles-ci représentent 33% des actifs travaillant sur Agde et résidant à l'extérieur.

La commune d'Agde compte 5 979 actifs, dont 1 448 résident sur la commune et vont travailler sur une commune différente. Les migrations domicile/travail « sortantes » se dirigent essentiellement vers Béziers, Sète et Pézenas. 26% des actifs sortant de la commune d'Agde vont travailler sur Béziers.

II.3.1.3 L'urbanisation

Sète est bâtie autour du Mont St Clair, c'est une ville portuaire ancienne avec un centre urbain bien marqué. Les développements de l'urbanisation, d'abord sous forme de grands ensembles, puis en lotissements ont été réalisés au nord et à l'ouest de la ville au bord de l'étang de Thau.

Le lido de Sète à Agde est un site protégé, très peu construit entre Sète et Marseillan. Il fait l'objet d'un projet d'aménagement visant à reporter la circulation des voitures plus loin que la route actuelle qui longe de très près la plage. Une desserte spécifique en transport collectif devrait compléter l'aménagement de zones réservées au stationnement.

L'urbanisation de Marseillan-plage se décompose en 4 quartiers :

- La route d'accès au centre de la station est composée de petits commerces ainsi que d'une zone de petites résidences assez dense.
- Le quartier Est est dédié à de l'habitat pavillonnaire.
- A l'ouest de la route d'accès se dessine une zone de divers commerces. Elle concentre aussi les centres d'activités nocturnes des vacanciers.

A l'extrême ouest, sur une superficie importante sont localisés les campings. C'est de loin la partie la plus importante de Marseillan-Plage puisqu'elle regroupe à elle seule 12 campings.

Le site du Cap d'Agde, centré autour de son port de plaisance, est typique des stations balnéaires nouvelles. Tout comme pour Port-Leucate, il est difficile de distinguer plusieurs types d'urbanisation puisque l'essentiel de la station est composé de résidences de plus ou moins grande importance ou des petits pavillons individuels destinés aux estivants.

II.3.2 - L'accessibilité en voiture

II.3.2.1 Le réseau routier

La commune d'Agde, la station balnéaire du Cap et Marseillan-Plage dispose d'infrastructures routières importantes. La zone Agde-Grau d'Agde-Cap d'Agde est quadrillée par la RN 112, située entre Agde et le Cap d'Agde. A ce niveau, la RN112 en période estivale est très chargée puisqu'elle supporte un trafic de l'ordre de 31 000 véhicules/jour. L'accès au Cap d'Agde se fait par la RD 32 E10, 2*2 voies. De plus, la station du Cap bénéficie d'un réseau de voies larges et de grands rond-point semblables à des échangeurs contournant la station qui permettent de se déplacer très facilement d'un bout à l'autre. La station possède un caractère fortement orienté vers l'usage de l'automobile.

Marseillan-Plage est desservie par la RN 112 qui supporte à son niveau un trafic de l'ordre de 20 000 véhicules/jour en période estivale, 11 000 en moyenne sur l'année.

II.3.2.2 Le stationnement

La commune du Cap d'Agde dispose en grand nombre d'aménagements destinés aux voitures particulières (plus de 30 parkings de grande capacité, très construits). Ces parkings sont disposés tout autour du port, le long des voies de contournement de la station, au bout de chaque voie donnant accès à la plage et à proximité de chaque centre générant une activité (loisirs, achat...). Ainsi, de par l'importance de son offre en parking et la configuration des voies, on ne note pratiquement pas de stationnement sur voirie. Ces caractéristiques sont similaires sur l'ensemble de la station.

Tout le centre ville de Sète est une zone de stationnement payant, on y trouve plusieurs parkings construits payant, près des principaux lieux d'attraction (sous le canal, au marché...)

La gestion du stationnement est différente sur Marseillan-Plage. Plusieurs zones (totalement gratuites) se distinguent :

- La route d'accès au centre de la station est longée par des véhicules en stationnement longitudinal, marquée au sol tout comme pour sa partie ouest.
- Le quartier est marqué par du stationnement des deux côtés de la voirie, il n'est pas formalisé au sol.
- A l'extrême ouest, le stationnement s'effectue de manière anarchique des deux côtés de la voirie, en double file.....
- Il existe 2 parkings gratuits à Marseillan-Plage dont deux de capacité relativement importante et une poche au plus prêt du front de mer.

II.3.3 - L'accessibilité en transport collectif

II.3.3.1 Les réseaux et leur offre

La desserte en transport en commun du Lido de Sète au Cap d'Agde est de plusieurs ordres :

Desserte du Conseil Général de l'Hérault :

- Ligne 323 reliant Pinet à Sète via Marseillan-Plage. Cette ligne interurbaine ne possède pas une grande fréquence puisqu'elle effectue 4 allers/retours du lundi au Samedi en période estivale. Outre Marseillan Plage, la ligne dessert les plages du Lido de Sète (3 arrêts).
- La ligne 274 relie le Cap d'Agde à la gare SNCF d'Agde via Marseillan-Plage. Elle effectue, tous les jours 6 allers-retours.

Desserte de la Communauté d'Agglomération d'Hérault-Méditerranée :

- Le Cap d'Agde bénéficie d'une desserte importante à partir d'Agde que ce soit en été ou en hiver. En période estivale, la ligne 275 effectue quelques 16 allers-retours quotidiens à une fréquence de l'heure. Cette desserte est renforcée en période estivale par les navettes de la ligne 273 qui relie directement Agde au Cap par le même itinéraire ce qui augmente la fréquence à un passage toutes les demi-heures.

Desserte TER :

- La commune de Marseillan-Plage bénéficie de la desserte TER. Cette offre n'est pas différente en période hivernale ou estivale. Elle s'élève à 4 trains vers Béziers et 3 vers Montpellier.
- Sète est desservie par des TER et des trains Grandes Lignes, dont les TGV :
 - o 42 TER et 20 TGV ou Corail (hors trains de nuit) un jour de semaine en été
 - o 44 TER et 16 TGV ou Corail en hiver.

Agde principalement est desservie par les mêmes TER que Sète et par seulement certains TGV ou Corail.

II.3.3.2 La fréquentation

Pour les TER, la fréquentation moyenne par jour des gares est de : 10 à Marseillan-Plage, 1 567 à Agde et 2 716 à Sète.

Source : « Contrat de Plan Etat Région – 2000-2006 – pertinence des gares et ponts d'arrêt TER » SNCF, Région Languedoc Roussillon, RFF, Ministère de l'Équipement – Février 2005.

Bilan :

La desserte en transport collectif du Cap d'Agde est importante en période estivale puisque des navettes sont ajoutées sur la ligne reliant Agde au Cap.

Toutes les lignes desservant les plages et leur pôle urbain sont reliées à une gare SNCF (Agde, Sète, Marseillan ou Frontignan), mais les horaires ne sont pas toujours coordonnés avec ceux des trains.

II.4 / Valras plage

II.4.1 - Le territoire et l'urbanisation

II.4.1.1 Le territoire

Situé dans le département de l'Hérault, à l'ouest de l'Orb, la commune de Valras-plage est une des principales destinations de loisirs, avec les plages de Sérignan et de Portignagnes, des habitants de l'agglomération de Béziers dont elle est fait partie. Tout comme de nombreuses plages du littoral, en période estivale, elle est soumise à une forte pression touristique.



Caractéristiques de la population : 3 625 habitants
 Nombre d'emplois saisonniers : 108
 Nombre d'emplois : 746

II.4.1.2 Les flux domicile-travail

Concernant les flux domicile-travail, on observe la forte influence de la commune de Béziers. Sur les 57% des actifs résidant sur la commune de Valras-Plage, plus de la moitié d'entre eux travaillent sur la commune de Béziers. Environ 25% du total des actifs travaillant sur Valras-Plage et habitant une autre commune ont comme provenance la commune de Béziers. Cet effectif ne s'élève pourtant qu'à 76.

Actifs résidant à Valras				Actifs employés à Valras					
Valras	eff.	%		Valras	eff.	%			
total actifs résidant	1040	100%		total emplois	746	100%			
Total actifs habitant la commune et travaillant sur la commune	443	43%		Total actifs habitant la commune et travaillant sur la commune	443	59%			
Total actifs habitant la commune et travaillant dans une autre commune	597	57%	597	100%	Total actifs habitant une autre commune et travaillant sur la commune	303	41%	303	100%
dont vers Béziers			335	56%	dont de Béziers			76	25%
dont vers Sérignan			58	10%	dont de Sérignan			59	19%

II.4.1.3 L'urbanisation

Plusieurs zones d'urbanisation ont été identifiées sur la commune de Valras-Plage. Tout d'abord, **le centre ancien** marqué par une urbanisation d'habitat collectif dense et de commerces. D'autre part, une zone de petites résidences est présente tout **le long du front de mer et le long de la route d'accès** (RD37E10) donnant accès à l'ouest de la station. Plus l'on se dirige vers le Nord de la commune, plus on observe de zones pavillonnaires.

II.4.2 - L'accessibilité en voiture

II.4.2.1 Le réseau routier

L'accès en voiture à Valras-Plage s'effectue par la route départementale 64. Cette route départementale supporte un trafic de quelques 13700 véhicules/jour en moyenne sur l'année. D'après des comptages effectués par la DDE sur le réseau de voirie interurbain de l'aire Béziers-Agde-Sète-Pèzenas en 2003, la croissance moyenne du trafic, en période estivale est de l'ordre de 39%. Ce taux s'élève à 261% d'augmentation pour la section de la RD64 située entre l'A9 et Valras-Plage, +98% au droit de Valras-Plage. Ainsi, en période estivale, l'accès à Valras-Plage est complètement saturé. La mise prochaine de la RD64 en 2*2 voies dans son intégralité a pour but de fluidifier le trafic de cet axe.



II.4.2.2 Le stationnement

On distingue plusieurs secteurs où le stationnement est organisé différemment :

- **Le centre ancien** où le stationnement s'effectue longitudinalement. Celui-ci est rarement formalisé au sol (à l'exception de quelques grands axes), le stationnement se fait longitudinalement des deux côtés de la voirie.
- **Le port de plaisance** : zone de parkings aménagés et offre de stationnement en épi construite.
- **Le bord de plage** où le stationnement s'effectue de manière longitudinale des deux côtés de la voirie. Il existe aussi des équipements destinés aux modes doux le long de la jetée piétonnes.



Hormis deux parkings dans le centre ancien, l'offre est totalement gratuite. Elle est de plus rarement contrainte (très peu de zone « stationnement interdit » ou limité). La quasi-totalité de la voirie autorise le stationnement sans le formaliser. Seuls quelques parkings sont aménagés, dont deux sont payants. Parmi les deux parkings payants, un est gratuit pendant la première demi-heure. Il est clairement à destination des visiteurs de très courte durée (achats). L'autre est par contre très contraint mais donne de multiples possibilités en terme de tarification (notamment des abonnements) et de plages horaires. Cette absence d'encadrement du stationnement génère un stationnement bien souvent anarchique, toujours au plus près du lieu de destination.

Globalement la collectivité prône le laisser-faire et la non limitation en terme de stationnement. Le peu d'aménagement permet en revanche de bien identifier les secteurs qu'elle privilégie : quartier du port en premier lieu, quartier du casino et centre ancien.

II.4.3 - L'accessibilité en transport collectif et l'offre

II.4.3.1 Les réseaux



La desserte des plages de Valras est assurée par la Communauté d'Agglomération de Béziers-Méditerranée. Elle relie la ville de Béziers à Valras en passant par les villes de Sauvian et Sérignan situées à proximité.

L'offre est de 11 allers et 17 retours par jour en été, 12AR en hiver.

Il existe aussi une desserte spécifique des plages de Vendres, située dans la continuité de l'urbanisation de Valras-Plage.

II.4.3.2 La fréquentation

D'après les informations recueillies auprès de la responsable transport de la Communauté d'Agglomération de Béziers-Méditerranée. La fréquentation est la suivante :

Fréquentation de la ligne Béziers-Valras

Mois	Total usagers	Nombre de gratuités	Total usagers liaison Béziers/Valras	Total usagers autres Valras	Total usagers intra Valras
Mai 2004	10690	660	5003	258	144
			50%	3%	1%
Août 2004	19816	1228	12651	1281	975
			64%	7%	5%
Septembre 2004	9351	8722	4299	386	251
			49%	4%	3%
Juin 2005	13673	600	7743	424	177
			59%	3%	1%

La fréquentation de la ligne Béziers Valras double sa fréquentation en période estivale. En effet, **le pourcentage d'augmentation entre le mois de mai et le mois d'Août s'élève à environ 49%**.

La fréquentation moyenne est de 558 voyageurs un jour d'été (base juin 2005-Août 2004) et de 334 voyageurs en période scolaire (base Mai 2004-Septembre 2004) soit une augmentation de 40

Les chiffres de fréquentation entre les différentes destinations nous montrent l'importance de la liaison Béziers Valras plage.

Les déplacements intra Valras représentent en moyenne 2% de la fréquentation totale de la ligne, mais sa part atteint 5% en saison.

II.5 / Saint Pierre sur Mer – Narbonne plage et Gruissan

II.5.1 - Le territoire et l'urbanisation

II.5.1.1 Le territoire



Située dans le département de l'Aude, la zone regroupe 3 stations : Narbonne-Plage (commune de Narbonne) prolongée dans son urbanisation au nord-ouest par la station de Saint-Pierre (commune de Fleury). Enfin, au sud de Narbonne plage, se situe la station nouvelle de Gruissan, aménagée à partir des années 70 par la mission RACINE. Gruissan plage présente une particularité par rapport aux autres stations de la zone. Elle se rapproche de la station de Villeneuve-Lès-Maguelone quant à sa desserte des plages (bien que le site soit urbanisé). Une seule route donne accès aux plages de la Vieille

Nouvelle et des chalets. La station de Gruissan est elle située en retrait. La commune de Gruissan est bordée au nord par les étangs de Gruissan et au sud par les étangs du Grazel. A l'image de la Grande-Motte et de Carnon, la station de Gruissan est fortement concentrée autour de son port de plaisance.

Ces stations font partie intégrante de la communauté de la Narbonnaise et constitue l'espace de loisirs des habitants du bassin de vie de Narbonne. Leur situation géographique présente une particularité. En effet, elles sont séparées de la ville de Narbonne par un « massif » montagneux, les montagnes de la Clape qui rend leur accès depuis Narbonne quelque peu difficile, par des routes sinueuses.

Commune de Gruissan :

Caractéristiques de la population : 3 091

Nombre d'emplois saisonniers : 89

Nombre d'emplois : 955

II.5.1.2 Les flux domicile-travail

Actifs résidant à Gruissan Actifs employés à Gruissan

Gruissan	eff.	%	eff.	%	Gruissan	eff.	%	eff.	%
total actifs résidant	1042	100%			total emplois	955	100%		
Total actifs habitant la commune et travaillant sur la commune	622	60%			Total actifs habitant la commune et travaillant sur la commune	622	65%		
Total actifs habitant la commune et travaillant dans une autre commune	420	40%	420	100%	Total actifs habitant une autre commune et travaillant sur la commune	333	35%	333	100%
dont vers Narbonne			268	64%	dont de Narbonne			151	45%

Les données existantes INSEE concernant les flux domicile-travail ne nous permettent pas de déterminer les flux domicile-travail pour Narbonne-Plage (commune de Narbonne) et Saint-Pierre-sur-Mer, dépendant de la commune de Fleury-d'Aude située bien en amont de la station. Toutefois, l'influence de Narbonne est bien sûr difficilement contestable.

II.5.1.3 L'urbanisation

La station de Narbonne-Plage possède les caractéristiques d'urbanisation de la plupart des stations balnéaires du languedoc-Roussillon. En effet, le front de mer et la route principale d'accès au centre de la station sont bordés par des grandes et petites résidences où les commerces de proximité sont en nombre. Plus on s'éloigne du centre de la station, notamment vers l'ouest et en retrait des plages, plus l'urbanisation est marquée par de l'habitat pavillonnaire.

La station de Saint-Pierre-sur-Mer présente les mêmes caractéristiques urbanistiques, mis à part la présence d'un port de plaisance la séparant de la station de Narbonne-Plage.

La station de Gruissan-Plage séparée de la commune de Gruissan par les étangs de Grazel est entièrement constituée de maisons en bois sur pilotis constituant des îlots parallèles. Une observation non exhaustive des plaques d'immatriculation des voitures stationnant à proximité des maisons montrent que ces maisons sont des résidences secondaires de personnes non résidentes de l'Aude.



II.5.2 - L'accessibilité en voiture

II.5.2.1 Le réseau routier

La desserte routière depuis Narbonne des plages de Narbonne, Gruissan et de Saint-Pierre-sur-Mer est relativement difficile. En effet, l'accès à Narbonne-Plage et Saint-Pierre-sur-Mer s'effectue par la RD 168 traversant le massif montagneux de la Clape. Cette route départementale assure aussi une fonction de transit entre les stations de Narbonne-Plage et de Saint-Pierre-sur-Mer.

L'accès à la station de Gruissan s'effectue elle par la RD 32 qui contourne le massif par le sud. Le transit entre les stations de Gruissan et Saint-Pierre-sur-Mer est assurée par la RD332 en retrait par rapport au littoral, puis par la RD 32.

L'accès spécifique aux plages de Gruissan s'effectue par la route départementale 132. On peut remarquer un net partage de l'espace avec une piste cyclable partiellement aménagée sur la RD132

II.5.2.2 Le stationnement

Les caractéristiques du stationnement sur le site de Narbonne-Plage sont communes à nombre de stations du littoral languedocien, Il se caractérise par :

- Le long de la route principale d'accès à la station, le stationnement est fortement contraint par du mobilier urbain et les places disponibles sont très construites (type oreille d'ours, bordurette....)
- Un stationnement gratuit en épi et en bataille sur la jetée et longitudinal côté commerces. On note aussi la présence de poches de stationnement ainsi que des parkings grande capacité bien signalisés.
- Un stationnement non réglementé sur chaussée des deux côtés de la voirie dans les quartiers pavillonnaires.

Le stationnement à Gruissan-Plage s'effectue sur toute la longueur de la station, sans discontinuité sur des parkings « géants » en terre. Ces parkings ont une capacité impressionnante. Sur la plage des Mateilles, s'étendant jusqu'à Narbonne-Plage, à l'est de la station, le stationnement s'effectue sur la plage, à même le sable.



L'offre en stationnement sur cette zone est totalement gratuite et aucune restriction, du point de vue du stationnement n'est mise en œuvre pour limiter l'afflux de véhicules particuliers sur les plages.

II.5.2.3 Les modes doux

D'autre part, concernant les modes doux, l'Aude dispose de 75.5 Kms d'itinéraire littoral dont 40% déjà aménagé (le plus fort taux de la région). La zone allant de Saint-Pierre-sur-Mer à Gruissan dispose d'aménagements importants avec l'axe « la littorale », itinéraire longeant le front de mer et traversant les stations de la zone et s'arrêtant aux portes de Gruissan.



II.5.3 - L'accessibilité en transports collectifs

II.5.3.1 Les réseaux et l'offre

Les stations de la zone sont desservies par les transports de l'Agglomération Narbonnaise (TAN) qui exploite les transports dans toute l'agglomération de Narbonne. La première action de la Communauté d'Agglomération de la Narbonnaise en matière de transports en commun a été la mise en place d'un réseau interurbain, complémentaire de celui du Conseil Général de l'Aude le 5 janvier 2004 et l'instauration d'un tarif unique à 1€ sur l'ensemble du réseau TAN.

Un service spécifique de desserte des plages est organisé durant les mois d'été, le « TAN des plages ».

Il est composé de 4 lignes :

- La ligne 13 Narbonne/Coursan/Salles/Fleury/Saint Pierre
- La ligne A Narbonne/Gruissan-Plage
- La ligne B Gruissan-Plage/Saint-Pierre
- La ligne C Narbonne/Gruissan-Plage/Narbonne-Plage



Du 1er juillet au 4 septembre, du lundi au dimanche inclus, 21 départs se font de la gare routière en direction des plages de la Narbonnaise :

- 9 vers Narbonne Plage et Saint Pierre la Mer via Gruissan,
- 6 vers Gruissan,
- 9 vers Narbonne Plage via Fleury et Saint Pierre la Mer.

Chaque station du littoral est ainsi desservie quotidiennement par pas moins de 15 services en provenance directe de Narbonne. D'après les visites terrain effectuées en Août 2005, on remarque l'effort particulier effectué sur la qualité de service de la part de la Communauté d'Agglomération (desserte fréquente, communication importante sur le service...), ce qui explique son succès du point de vue de la fréquentation.

II.5.3.2 La fréquentation

Ce nouveau service de transports, inauguré en 2003, a connu un grand succès : 38 900 voyageurs, habitants de la Narbonnaise et touristes confondus, l'ont en effet emprunté en 2004, soit une croissance de 70% par rapport à l'année 2003.

L'année 2005 a été encore plus « fructueuse » en terme de fréquentation puisque d'après les chiffres de fréquentation obtenus par l'intermédiaire du directeur des transports de l'Agglomération de la Narbonnaise ce chiffre s'élève à 62 000 voyageurs sur les deux mois d'été (Juillet-Août) ce qui représente, sur la base de 30 jours pour un mois, environ 1 033 voyageurs, en moyenne, sur un jour d'été. Ce chiffre est de l'ordre de 117 voyageurs par jour les autres mois de l'année ce qui représente une augmentation de fréquentation de 88%.

Tableaux chiffre de fréquentation : 1^{er} semestre 2005

	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août
St Pierre la Mer/Fleury/Salles/Coursan/Narbonne	706	855	1605	1352	1058	1482	3032	4111
St Pierre/N Plage/Gruissan/Narbonne	521	752	1191	1332	2032	3303	19203	20014
Gruissan/Narbonne	826	557	858	664	819	1303	6831	8923
TOTAL	2053	2164	3654	3348	3909	6088	29066	33048

Tableaux : fréquentation estivale

Fréquentation totale (n)	22 882,00	38 900,00	62 000,00
% d'augmentation/n-1		70%	60%

II.6 / Port la Nouvelle – Port Leucate – Port Barcarès

II.6.1 - Le territoire et l'urbanisation

II.6.1.1 Le territoire

Située dans les départements de l'Aude et des Pyrénées Orientales, la zone dispose d'un cadre naturel remarquable.



Au nord, coincé entre les étangs de Bages et les étangs de Lapalme, la ville de Port-la-Nouvelle est marquée par son activité portuaire, qui en fait l'un des principaux ports de commerce et de plaisance du littoral.

Port-la-Nouvelle dispose de grandes plages urbaines et de sites protégés par le conservatoire du littoral.

Au sud de la commune et préservé de toute urbanisation ainsi que de la fréquentation touristique, s'étire une bande sableuse jusqu'au Grau de la Franqui.

Plus au sud, Leucate constitue la porte d'entrée du Parc Naturel Régional de la Narbonnaise en Méditerranée. Cette ancienne île, devenue presque-île aujourd'hui, est toujours au centre d'un environnement marin, niché entre ses 16 Km de littoral méditerranéen et ses 31 Km de rivages d'étang, de chenaux, d'îles et de bassins du port.

Leucate est constituée de quatre entités urbanisées distinctes entre lesquelles s'étendent trois vastes espaces naturels protégés, d'un grand intérêt.

Le Village, au riche passé historique, berceau des activités traditionnelles que sont la pêche et la viticulture. Il est lové entre un vallon dominé par son ancienne forteresse, et un vaste plateau.

Le plateau, royaume du vignoble leucatois, entrelacé d'un labyrinthe de sentiers est un espace de loisirs pour les randonneurs. Il se termine par une falaise qui domine le littoral de ses 50m de haut.



Au pied de cette falaise se trouvent deux petites stations balnéaires, Leucate Plage, et La Franqui, l'une au Sud, l'autre au Nord du Cap Leucate.

A partir du Cap Leucate s'étirent deux Lidos, entre mer et étang. L'un, au Nord, est resté à l'état naturel : c'est l'immense plage des Coussoules, vierge de toute construction, et soigneusement préservée. L'autre, au Sud, sur lequel a été aménagé Port Leucate, la grande station de vacances édiflée dans les années 60, à la fois un port et une plage, baignée par la Méditerranée et les eaux de l'étang de Salses. L'étang, composante essentielle du paysage leucatois, est une véritable petite mer intérieure de 18 Km de long.



Au sud de Port-Leucate et séparée par une zone de plages se présente la commune du Barcarès et dans sa continuité Port-Barcarès. Tout comme Port-Leucate, Port-Barcarès est une station balnéaire nouvelle centrée autour de son port de plaisance et d'une activité de loisirs. Elle a été édiflée dans le cadre de la mission

d'aménagement du littoral languedocien et est devenue une des principales stations balnéaires du littoral en terme de fréquentation.

Commune de Port la Nouvelle (INSEE 1999) :

Population : 4 859 habitants

Nombre d'emplois saisonniers : 116

Nombre d'emplois : 1698

Commune du Barcarès (INSEE 1999):

Population : 3 526 habitants

Nombre d'emplois saisonniers : 131

Nombre d'emplois : 1 180

II.6.1.2 Les flux domicile-travail

Commune de Port la Nouvelle :

On peut remarquer que la commune de Port la Nouvelle est un pôle d'attraction en terme d'emploi. En effet, le total des actifs habitant une autre commune et travaillant à Port la Nouvelle (682) est pratiquement deux fois supérieurs aux actifs de Port la Nouvelle travaillant dans une autre commune (377). Les villes de Narbonne et de Sigean constituent les pôles émetteurs principaux puisque 49% proviennent de ces deux villes. Par ailleurs, 73% de la population active de Port-la Nouvelle travaille à Port la Nouvelle.

Actifs résidant à Port la Nouvelle Tableau :

Port la Nouvelle	eff.	%	Eff.	%
total actifs résidant	1393	100%		
Total actifs habitant la commune et travaillant sur la commune	1016	73%		
Total actifs habitant la commune et travaillant dans une autre commune	377	27%	377	100%
dont vers Narbonne			132	35%
dont vers Sigean			65	17%

Actifs employés à Port La Nouvelle

Port la Nouvelle	eff.	%	eff.	%
total emplois	1698	100%		
Total actifs habitant la commune et travaillant sur la commune	1016	60%		
Total actifs habitant une autre commune et travaillant sur la commune	682	40%	682	100%
dont de Sigean			223	33%
dont de Narbonne			108	16%
dont de La Palme			56	8%

Commune du Barcarès :

La commune de Perpignan est le pôle d'attraction de la commune du Barcarès pour les actifs habitant au Barcarès et travaillant dans une autre commune (39% pour un effectif de 161 personnes) En ce qui concerne les « entrants », 32% d'entre eux (191 personnes) proviennent de Saint-Laurent-de-la-Salanque, petite commune située à proximité.

Actifs résidant à Barcarès

Barcarès	eff.	%	eff.	%
Total actifs résidant	985	100%		
Total actifs habitant la commune et travaillant sur la commune	577	59%		
Total actifs habitant la commune et travaillant dans une autre commune	408	41%	408	100%
dont vers Perpignan			161	39%
dont vers St-Laurent-de-la-Salanque			49	12%

Actifs employés à Barcarès

Barcarès	eff.	%	eff.	%
total emplois	1180	100%		
Total actifs habitant la commune et travaillant sur la commune	577	49%		
Total actifs habitant une autre commune et travaillant sur la commune	603	51%	603	100%
dont de St-Laurent-de-la-Salanque			191	32%
dont de Perpignan			80	13%

La commune de Leucate est à la fois attirée par Narbonne et Perpignan. Toutefois, cette attraction est à relativiser étant donnée la part que représentent les personnes habitant et travaillant sur Leucate sur la population active totale de la commune (71%).

II.6.1.3 L'urbanisation

La commune de Port la Nouvelle est marquée par son activité portuaire lui donnant, sur certaines sections, un caractère industriel incompatible avec une station balnéaire. Trois parties sont à retenir. Tout d'abord, la



partie longeant le chenal faisant face au port. Elle est constituée d'habitat collectif relativement ancien et de quelques commerces. Puis, à l'extrémité du port se dessine la plage urbaine de la commune longée par des résidences et des commerces destinés aux plagistes. Enfin, au droit du front de mer, se présentent les quartiers pavillonnaires.

Différentes zones d'urbanisation se distinguent au Bacarès. Tout d'abord, la partie ouest du front de mer, zone de grandes résidences et de commerces, c'est la zone centrale de la commune au niveau de l'activité économique. Elle est prolongée au nord par de l'habitat collectif

dense, centre ancien aux rues étroites de la commune du Barcarès. Cette partie de la ville est encerclée par une zone de supermarchés ainsi que par les principales administrations de la ville (Hôtel de ville, police municipale, poste....).

A l'est, le port de plaisance est encadré par deux vastes zones de grandes résidences reliées entre elles par une voie qui sert de route de transit entre les deux parties de la ville. Le port de plaisance est lui, dédié aux activités nautiques et à divers commerces. Dans la continuité, la partie située à l'extrême ouest du port de plaisance, non urbanisée constitue la plage de Port Bacarès. Elle débouche sur une zone de loisirs nocturnes où les petites résidences sont en nombre.

La station nouvelle de Port-Leucate est constituée d'une seule zone urbanistique entièrement constituée de petites résidences ou de petits pavillons où se mêlent ici et là campings et zone de loisirs pour les estivants.

II.6.2 - L'accessibilité en voiture

II.6.2.1 Le réseau routier

La desserte routière de cette zone est assurée par la RD 83 puis la RD 627, contournant les étangs de Salses pour former une boucle avec la nationale N9 et l'autoroute A9 qui relie Perpignan à Narbonne. La RD 83 et la RD 627 servent de route de transit, tout le long du Lido, entre les différentes communes.

II.6.2.2 Le stationnement



Le site de Port-Leucate est très singulier au niveau de la circulation et du stationnement. En effet, on n'observe aucun stationnement sur la voirie parcourant la station. Le stationnement est exclusivement effectué dans les parkings résidentiels ou dans les multiples parkings fortement signalisés et construits. On observe aussi une séparation des usages sur les grands axes de la station. Port-Leucate est parcouru par les pistes cyclables et de larges trottoirs sont à la disposition des piétons.



Dans la commune du Bacarès, on peut associer un type de stationnement à chaque type d'urbanisation. Dans la partie ouest du front de mer sont construits de grands espaces de stationnement construits et gratuits. Ces grands parkings sont aussi présents tout autour du centre ancien à proximité de la zone des supermarchés. Aucune réglementation ne gère le stationnement dans le centre ancien où il s'effectue de façon anarchique des deux côtés de la voirie enfin le long des plages, à l'est du port de plaisance ainsi que sur la route d'accès à Leucate, aucun emplacement n'est construit si ce n'est quelques poches en terre le long de la voirie.



On remarque deux types de gestion du stationnement dans la commune de Port la Nouvelle. Tout d'abord, le long du chenal où le stationnement n'est pas organisé où il s'effectue en épi, en bataille du côté du port et longitudinalement le long des habitations et des commerces. Le long de la plage, il est marqué au sol et construit sur la chaussée et un parking destiné en grande partie aux plagistes est aménagé au niveau de la capitainerie. Enfin dans les quartiers pavillonnaires, celui-ci s'effectue sans restriction le long de la voirie.



II.6.3 - L'accessibilité en transport collectif

II.6.3.1 Les réseaux

La zone bénéficie de plusieurs types de desserte :

Une liaison, organisée par le Conseil Général des Pyrénées orientales, relie Perpignan et à Port-Leucate via Toreille et Port Barcarès.

Une desserte spécifique des plages a été mise en place, en été 2005, sur son territoire, par la communauté de communes de Corbières-Méditerranée avec deux allers-retours quotidiens sur les sites de Port la Nouvelle, Port Leucate et Leucate-Plage qui s'ajoute à l'offre organisée par le Conseil Général de l'Aude, le tarif est d'un euros aller-retour. Ce service est complété par une desserte « Noctambus » qui dessert les lieux de loisir nocturnes.

Ses dessertes relient les campings, les zones de commerces, la gare SNCF de Port la Nouvelle aux plages. Les points d'arrêt de cette navette sont mis en avant à Port la Nouvelle avec une signalétique renforcée.

Enfin, Port la Nouvelle et Leucate – La Franqui sont desservies par les trains de la ligne Narbonne- Perpignan. L'offre y est très majoritairement TER, elle se compose en semaine, été comme hiver de 28 trains à Port La Nouvelle et 21 à Leucate – La Franqui.

II.6.3.2 La fréquentation

Pour la première année de fonctionnement, les navettes des plages de la CdC Corbières Méditerranée ont enregistré 2 500 passagers sur deux mois, soit 35 par jour.

Les dessertes Noctambus ont eu moins de succès avec seulement 9 passagers en moyenne par jour.

La fréquentation moyenne par jour des gares par les TER est de :

- 208 voyageurs à Port La Nouvelle
- 135 voyageurs à Leucate – La Franqui.

Source : « Contrat de Plan Etat Région – 2000-2006 – pertinence des gares et points d'arrêt TER » SNCF, Région Languedoc Roussillon, RFF, Ministère de l'Équipement – Février 2005.

II.7 / Ste Marie plage – Canet et St Cyprien plage

II.7.1 - Le territoire et l'urbanisation

II.7.1.1 Le territoire

Situées dans le département des Pyrénées-Orientales, à quelques encablures de Perpignan, la zone regroupe les stations littorales de Sainte Marie-Plage, située au nord puis Canet-Plage et enfin Saint-Cyprien-Plage, reliée entre elles par un Lido lagunaire baigné à l'Ouest par l'étang de Canet (ou de Saint-Nazaire) et à l'Est par la mer méditerranée. Les trois sites présentent la même configuration géographique. En effet, ils sont reliés à un bourg ancien, distant de quelques kilomètres dont ils dépendent, par une seule route d'accès. Ces trois sites, d'après le responsable transport de la Communauté d'Agglomération, constituent la banlieue de Perpignan et la question de l'accessibilité et de maîtrise des déplacements touristiques y est un enjeu essentiel. A l'heure actuelle, seule la commune de Canet-en-Roussillon fait partie intégrante de la Communauté d'Agglomération de Perpignan Méditerranée et de ce fait est desservie par la Compagnie de Transport de Perpignan-Méditerranée (CTPM). Dans un avenir proche, à l'horizon 2006, la Communauté d'Agglomération pourrait disposer d'une façade littorale étendue d'environ 20 Kms allant de la commune du Bacarès à Saint Cyprien-Plage.

Commune de Canet en Roussillon :

Caractéristiques de la population (INSEE 1999) : 10 299 habitants

- Emplois saisonniers : 254
- Nombre d'emplois : 2 369

II.7.1.2 Les flux domicile-travail

Le traitement des données socio-économiques de la zone nous montre la forte dépendance de la commune de Canet-en-Roussillon envers la commune de Perpignan et son agglomération. En effet, 58% des personnes résidant à Canet-en-Roussillon travaillent hors de la commune et 60% d'entre eux dans la commune de Perpignan. De la même façon, sur le total des personnes travaillant sur la commune de Canet-en-Roussillon et habitant une autre commune, 47% d'entre eux proviennent de Perpignan ou de son agglomération.

Actifs résidant à Canet-en-Roussillon

Canet	Eff.	%	eff.	%
Total actifs résidant	3002	100%		
Total actifs habitant et travaillant sur Canet	1263	42%		
Total actifs travaillant hors de la commune	1739	58%	1739	100%
dont vers Perpignan			1187	68%
dont vers St-Cyprien			51	3%
dont vers Cabestany			39	2%
dont vers Rivesaltes			33	2%

Actifs employés à Canet-en-Roussillon

Canet	eff.	%	eff.	%
Total actifs entrant	2369	100%		
Total actifs habitant et travaillant sur Canet	1263	53%		
Total actifs travaillant sur Canet et habitant une autre commune	1106	47%	1106	100%
dont de Perpignan			302	27%
dont de Ste-Marie			105	9%
dont de Cabestany			61	6%
dont de St-Cyprien			56	5%
dont de St-Nazaire			52	5%
dont de St-Laurent-de-la-Salanque			46	4%
dont de Bompas			32	3%
dont de Villelongue-de-la-Salanque			32	3%
dont de Alenya			31	3%



Concernant les communes de Sainte-Marie et de Saint-Cyprien, la même dépendance est observable envers Perpignan puisque, par exemple, sur les 51% des actifs résidant à Saint-Cyprien et travaillant hors de la commune 58% d'entre eux ont pour destination Perpignan et son agglomération.

D'après les données INSEE, 2% des personnes effectuent ces migrations en transports collectifs.

II.7.1.3 L'urbanisation

Canet-Plage dispose d'une configuration urbanistique commune aux stations nouvelles du Languedoc-Roussillon. Elle dispose d'une part, d'une façade littorale marquée par l'implantation de grandes résidences et de commerces et d'autre part, d'un port de plaisance, dans sa partie Nord. A l'Ouest du front de mer, l'habitat pavillonnaire prédomine. Enfin, la zone centrale de la station est constituée d'une zone semi piétonne.



L'urbanisation de **Sainte-Marie-Plage** est relativement similaire, à l'exception du boulevard du front de mer situé plus en retrait de la plage (RD12) qui laisse place à une promenade piétonnière et cyclable longeant le front de mer sur l'ensemble du territoire urbanisé. La route centrale d'accès est bordée par les commerces et les petites résidences et la partie sud, par de l'habitat pavillonnaire.

II.7.2 - L'accessibilité en voiture

II.7.2.1 Le réseau routier

L'accès en voiture depuis Perpignan aux plages du littoral est relativement aisé et rapide. En effet, Canet-en-Roussillon est desservie par la route départementale 617, longeant la Têt, qui s'apparente à une desserte en voie rapide. Il ne faut à peine plus de 10-15 min pour rejoindre la plage de Canet depuis le centre-ville de Perpignan.

L'accès à Sainte-Marie-Plage, distante de Canet-Plage de 4km s'effectue à partir de la RD 617 puis de la RD 81, dénommée « route du littoral, à hauteur de la commune de Canet-en-Roussillon, », qui a pour fonction de desservir Toreilles-Plage et Le Bacarès. Enfin, la desserte de Saint-Cyprien-Plage s'effectue par le Nord de l'étang de Saint-Nazaire, à partir de Canet-Plage puis par la RD 81A, « route du Lido », reliant ces deux communes.

Canet-Plage est au centre du réseau routier de la zone, ce qui provoque, en période estivale, un afflux important de véhicules et donc, par conséquent, des encombrements notamment au niveau du rond-point de la RD 617 et de la RD 81A menant à Saint Cyprien.

Les difficultés d'accès direct à Perpignan par le sud de l'étang de Saint-Nazaire sont un point à noter. En effet, il induit une fonction de transit, pour la « route du Lido », entre les stations de Canet-Plage et Saint-Cyprien-Plage.

II.7.2.2 Le stationnement

Les communes de la zone présente des caractéristiques communes en terme d'organisation du stationnement. La commune de Canet-en-Roussillon dispose d'une offre en stationnement importante, aménagée et signalisée. La plupart des parkings le long du front de mer jusqu'au port de plaisance dispose d'une capacité importante. Dans la commune de Sainte-Marie des parkings « grande capacité » sont disséminés le long du front de mer (au nombre de 4) A l'Ouest du front de mer de la commune de Canet-en-Roussillon, des parkings souterrains de 500 à 600 places sont aménagés notamment dans la zone commerçante de la ville. Sur les bords de plage, le stationnement se fait de manière longitudinale et/ou en épi avec un effort particulier effectué sur le marquage au sol, la délimitation des places pour les livraisons. Des secteurs sont aménagés pour le stationnement des Personnes à mobilité Réduite (PMR) des vélos et des motos. Ce souci d'aménagement est visible sur l'ensemble de la commune, dès lors que la zone est soumise à une fréquentation importante (centre, bord de mer, port de plaisance).



La partie centrale du front de mer de Canet-Plage est interdite au stationnement par du mobilier urbain tout comme à Sainte-Marie-Plage où le mobilier urbain empêche le stationnement sauvage sur toute la RD12 (à l'exception de quelques poches de stationnement longitudinale construite).



La plupart des parkings disséminés dans Canet-Plage sont payant à la différence de Sainte-Marie-Plage. Ils disposent d'une tarification différente selon la fonction principale du parking, fonction induite par sa localisation au sein de la station (plage, zone commerçante). En revanche, le stationnement sur voirie est totalement gratuit.

II.7.2.3 Les modes doux

Concernant les modes doux, il existe une piste cyclable reliant Perpignan à Sainte-Marie-Plage via Villelongue-La-Salanque mais comportant des discontinuités urbaines importantes.

Par contre, sur tous le front de mer des stations de Canet-en-Roussillon et Sainte-Marie-Plage, on peut observer un net partage de l'espace profitant aux modes doux avec un trottoir large dévolu aux piétons et cyclistes. En période estivale, ces axes sont saturés.



Le Lido menant à Saint-Cyprien à partir de Canet-Plage est lui aussi aménagé en piste cyclable et permet de relier entre elles les stations.

II.7.3 - L'accessibilité en transport collectif

II.7.3.1 Les réseaux et l'offre

Les dessertes de la zone Canet-Sainte-Marie et de la station de Saint-Cyprien sont de deux ordres différents :

- Une desserte liée à la Communauté d'Agglomération avec quelques 30 allers-retours quotidiens en période estivale pour Canet et 8AR pour Sainte Marie
- Une desserte du Conseil Général où l'offre est beaucoup moins importante puisque qu'elle ne s'élève qu'à 4 allers-retours que ce soit en période estivale ou hivernale pour Saint Cyprien.

Actuellement, la desserte en TC de **Canet Plage** est assurée par la ligne 1 de la CTPM (Compagnie de Transport Perpignan Méditerranée) reliant la gare SNCF de Perpignan au Sud de Canet-Plage. Cette ligne est renforcée en période estivale (doublement de la fréquentation). Le renforcement de la ligne 1 est prévu dans le contrat de délégation de service public passé entre le transporteur et la Communauté d'Agglomération. De plus, en période estivale (3 juillet au 28 août), la ligne 22 est prolongée jusqu'à Canet-Plage, elle vient ainsi doubler la ligne 1 sur une partie de son parcours.



Une desserte urbaine « intra-Canet » est assurée par un petit train pendant la période estivale (1^{er} juillet-31 août). Ce service est prévu dans le contrat de DSP entre la CTPM et la Communauté d'Agglomération mais est sous-traité à un transporteur privé. Le service dessert toutes les plages de Canet et est géré comme un service régulier urbain.

La desserte en TC de **Sainte Marie plage** est assurée par la ligne 14 de la CTPM reliant Perpignan-Vauban à Sainte Marie Plage (ligne mise en service au 1^{er} janvier 2005) venu en remplacement d'un service de rabattement sur Canet-en-Roussillon.

La tarification pour les lignes de la Communauté d'Agglomération est basée sur une zone unique recouvrant l'ensemble du territoire de l'agglomération perpignanaise (1,10 euro aller).

Aucune desserte n'est organisée en correspondance avec l'aéroport de Perpignan vers les stations du littoral. La desserte de l'aéroport ne fait pas partie des missions de la Communauté d'Agglomération. Cette mission est confiée à la chambre de commerce et d'industrie. La Communauté d'Agglomération aimerait récupérer cette compétence.

La desserte de Canet-en-Roussillon associe : une ligne la reliant à son pôle d'attraction principal qu'est Perpignan, un renforcement de la fréquence de ces lignes et un doublage en période estivale ainsi qu'une desserte « régulière » assurant les déplacements des touristes à l'intérieur de la station.

II.7.3.2 La fréquentation

Ligne 1 Perpignan-Canet :

D'après les informations fournies par le responsable transport de la Communauté d'Agglomération de Perpignan-Méditerranée, la fréquentation moyenne en 2003 sur les mois allant de Juin à Septembre s'élève à 40 571 voyages en 2003 ce qui équivaut, si l'on prend une base de 30 jours pour un mois, à 1 400 voyages par jour en été alors que celle d'un jour moyen sur les autres mois de l'année est de 800 voyages soit une augmentation d'environ 75%.

En 2004, la fréquentation est restée stable voire en légère diminution puisqu'elle s'élève entre les mois de Juin à Septembre à 1 319 voyages par jour.

Au 1^{er} janvier 2005, le réseau a été modifié, certaines liaisons ont été créées. La ligne 1 a été prolongée jusqu'à la gare SNCF.

En 2005, la fréquentation a quelque peu augmenté elle est passée à 1 600 voyages par jour en été. A cela il faut ajouter les chiffres de fréquentation du prolongement de la ligne 22 pendant les mois de juillet et août jusqu'à Canet-Plage à savoir une trentaine de voyages supplémentaires sur les mois d'été.

Ligne 14 Perpignan-Sainte-Marie-Plage :

En 2005, la ligne Perpignan-Sainte-Marie-Plage a été créée. Elle enregistre une fréquentation d'environ 200 voyages/jour.

Le train bus estival a enregistré une fréquentation de 15 000 voyages payants.

Bilan :

La desserte de Canet-Plage combine à la fois une desserte régulière à l'année doublée en période estivale par le prolongement d'une autre ligne, une connexion à la gare SNCF de Perpignan, pôle d'attraction de la commune de Canet-en-Roussillon et un système de déplacement à l'intérieur de la station par petit train. La Communauté d'Agglomération est très impliquée dans la desserte du littoral puisqu'elle a créé une nouvelle liaison en 2005, reliant Perpignan à Sainte Marie Plage.

II.8 / La Côte Vermeille d'Argelès à Cerbère

II.8.1 - Le territoire et l'urbanisation

II.8.1.1 Le territoire

Située dans le département des Pyrénées-Orientales, jouxtant la frontière espagnole, la côte Vermeille s'étend, sur une distance d'environ 30 Kms, de la station balnéaire d'Argelès-sur-Mer jusqu'à Port-Bou en Espagne via les communes de Collioure, Port-Vendres, Banyuls-sur-Mer et Cerbère. A partir de la commune de Collioure, elle se différencie nettement de par ses caractéristiques géographiques. En effet, La zone bénéficie d'un cadre montagneux où se mêlent de nombreuses criques sauvages sauvegardées de toute aménagement, réserve naturelle marine, parcs protégés... Pour sa part, la station d'Argelès-Plage dispose de toutes les caractéristiques communes à nombre de stations balnéaires du Languedoc-Roussillon.



Argelès-sur-Mer :

Population : 9 069 habitants
 Nombre d'emplois saisonniers : 269
 Nombre d'emplois : 2 796

Collioure :

Population : 2 762 habitants
 Nombre d'emplois saisonniers : 113
 Nombre d'emplois : 1 016

II.8.1.2 Les flux domicile-travail

Argelès-sur-Mer :

L'analyse des migrations alternantes montre l'attraction de la commune d'Argelès-sur-Mer vers Perpignan. En effet, sur les 40% des actifs résidant à Argelès et travaillant dans une autre commune, 34% d'entre eux travaillent sur Perpignan. Cela représente un effectif de 374 personnes. Les autres « sortant » ont pour destination les différentes communes de la Côte Vermeille. En ce qui concerne les origines des personnes travaillant à Argelès, celles-ci sont plus « éclatées ». Même si Perpignan domine avec un effectif de 120 personnes, les communes émettrices, situées à proximité, sont plus diverses en particulier la commune de Saint-André avec un effectif, proche de celui de Perpignan, s'élevant à 120 personnes représentant 11% du total.

Actifs résidant à Argelès-sur-Mer

Argelès-sur-Mer	eff.	%	eff.	%
Total actifs résidents	2758	100%		
Total actifs résidant à Argelès et travaillant à Argelès	1658	60%		
Total actifs résidant à Argelès et travaillant dans une autre commune	1100	40%	1100	100%
dont vers Perpignan			379	34%
dont vers Collioure			92	8%
dont vers Port-Vendres			91	8%
dont vers Elne			57	5%
dont vers Banyuls-sur-Mer			50	5%
dont vers St-Cyprien			40	4%

Actifs employés à Argelès

Argelès-sur-Mer	eff.	%	eff.	%
Total emploi	2796	100%		
Total résidant à Argelès et travaillant à Argelès	1658	59%		
Habitant une autre commune et travaillant à Argelès	1138	41%	1138	100%
dont de Perpignan			127	11%
dont de St-André			120	11%
dont de Elne			81	7%
dont de Sorède			76	7%
dont de St-Cyprien			75	7%
dont de Palau del Vidre			50	4%
dont de St-Genis-des-Fontaines			47	4%
dont de Port-Vendres			45	4%
dont de Collioure			32	3%

De Collioure à Cerbère :

Pour les communes de la côte de la côte Vermeille, l'attraction de Perpignan est beaucoup moins importante en terme d'effectif et d'autres communes, toutes situées sur la côte Vermeille, possèdent une attraction proche de celle de Perpignan.

Nous prendrons l'exemple de Collioure : 89 actifs travaillant sur Collioure habitent Port-Vendres alors que 79 personnes ont pour origine Perpignan.

Actifs résidant à Collioure

Collioure	eff.	%	eff.	%
Total actifs résidents	859	100%		
Total actifs résidant à Collioure et travaillant à Collioure	513	60%		
Total actifs résidant à Collioure et travaillant dans une autre commune	346	40%	346	100%
dont vers Port-Vendres			89	26%
dont vers Perpignan			79	23%
dont vers Banyuls-sur-Mer			34	10%
dont vers Argelès-sur-Mer			32	9%

Actifs employés à Collioure

Collioure	eff.	%	eff.	%
Total emplois	1016	100%		
Total résidant à Collioure et travaillant à Collioure	513	50%		
Habitant une autre commune et travaillant à Collioure	503	50%	503	100%
dont de Port-Vendres			136	27%
dont de Argelès-sur-Mer			92	18%
dont de Perpignan			41	8%

II.8.1.3 L'urbanisation

De Collioure à Cerbère :

Etant donné la configuration géographique exceptionnelle de la zone, la méthodologie du relevé terrain à l'intérieur des communes a été différente. Il ne s'est pas fait quartier par quartier mais sur une zone unique c'est à dire le long de la route principale traversant les communes (RN114), le long des plages urbaines. Seul la ville de Collioure se distingue des autres communes de la Côte Vermeille en particulier en son centre historique où l'habitat collectif est plus ancien que les résidences longeant le front de mer des communes de Banyuls, Cerbère et Port-Vendres.

A Argelès-sur-Mer :

L'urbanisation d'Argelès-sur-Mer se divise en 3 zones :

- **La route d'accès à la plage** : zone très dense d'habitat collectif, de grandes et petites résidences et de commerces
- **Partie Est et Ouest** : zone marquée par de l'habitat pavillonnaire, des grandes résidences le long du front de mer et de nombreux campings.
- **Partie Centre** : zone piétonnière, de commerces et d'habitat collectif dense

II.8.2 - L'accessibilité en voiture

II.8.2.1 Le réseau routier

De Collioure à Cerbère :

La côte Vermeille bénéficie d'une desserte routière de bonne qualité, compte tenu de ses contraintes géographiques. Elle est desservie par la RN 114, voie à chaussée séparée, dont la continuité est interrompue par l'urbanisation des villes qu'elle traverse. En parallèle, longeant la côte, la RD 86b ou « route de la corniche » sert de desserte touristique entre les communes de Collioure et Port-Vendres. Les accès routiers sont typiques des zones montagneuses à savoir sinueux et relativement étroit particulièrement sur la route départementale 86b. En période estivale, les accès routiers sont très chargés et la circulation y est très difficile.



A Argelès-sur-Mer :

La commune d'Argelès-sur-Mer bénéficie d'une accessibilité routière importante, elle est contournée par la route nationale 114 desservant Perpignan et son agglomération ainsi que la côte Vermeille. De multiples accès sont possibles à partir de la RN114, 3 échangeurs donnent chacun un accès aux plages d'Argelès. Argelès-Plage est contournée par de grandes avenues servant de route de transit d'un bout à l'autre de la station, à l'Ouest au port d'Argelès et à l'Est à la route du littoral vers Saint-Cyprien-Plage.

II.8.2.2 Le stationnement

De Collioure à Cerbère :

Plusieurs caractéristiques rapprochent toutes les communes de la Côte Vermeille : la circulation est très organisée (signalétique importante, aménagements urbains...) et le stationnement très construit et très souvent payant. Les places de stationnement sont fortement marquées au sol et construites sur la chaussée et les parkings aménagés et signalisés. Néanmoins, l'offre en stationnement reste très importante, en particulier dans la commune de **Banyuls**, où le stationnement s'effectue en épi, et en bataille tout autour de la plage et le long des commerces.



La ville de **Collioure** subit une forte pression des voitures en son centre que ce soit au niveau de la circulation ou du stationnement. Cela est dû en grande partie à son caractère étroit et à sa position géographique, pratiquement positionné à flanc de montagne.



Pareillement, le centre et le port de **Port-Vendres** sont congestionnés par les voitures des touristes. Le stationnement est y très délicat malgré la présence de deux parkings gratuits de capacité importante.

A Argelès-sur-Mer :

Plusieurs zones de gestion du stationnement se distinguent.

Tout d'abord, **la route d'accès au centre de la station** où le stationnement est impossible des deux côtés de la voirie (mobiliers urbains, aménagements paysagers), il existe par ailleurs de nombreux parkings résidentiels privés. Par ailleurs, le long de cette avenue, on observe un net partage de l'espace public avec des espaces dédiés aux piétons, aux cyclistes et aux voitures particulières. **A l'extrémité de cet accès**, le long des avenues servant de transit, de vastes parkings (400-500 places) gratuits sont construits (au nombre de 4), ils sont clairement à destination des plagistes et disposent d'équipements destinés aux vélos et motos. **Du côté nord de cette zone**, les véhicules particuliers peuvent stationner le long de la voirie, sur des petits parkings, en épi, en bataille de manière quelque peu anarchique. **Dans les rues adjacentes au bord de plage** dans les parties nord et sud, le stationnement n'est pas réglementé et non formalisé au sol, il s'effectue le long des pavillons des deux côtés de la voirie et la circulation y est très difficile du fait de l'étroitesse des rues.

Enfin, au centre de la station, sur le bord des plages, la voirie est interdite au stationnement par du mobilier urbain et 3 parkings gratuits sont disséminés le long de cette section.





En conclusion, les aménagements effectués dans le cœur d'Argelès-plage (mobiliers urbains, signalétiques, construction parkings, aménagements pour les vélos et motos) montre clairement les quartiers privilégiés. **L'offre en stationnement est relativement importante, totalement gratuite et mis à part sur la route d'accès au centre et sur une section le long de la plage très peu contrainte.** La construction de l'offre en stationnement est centrée autour des parkings. L'effort d'organisation du stationnement et de la circulation est clairement visible au centre ville. Les quartiers Est et Ouest du bord de mer sont laissés « à l'abandon ». La politique

d'Argelès-sur-Mer est clairement incitative en terme de stationnement.

II.8.3 - L'accessibilité en transports collectifs

II.8.3.1 Les réseaux et l'offre

La desserte de la Côte Vermeille est assurée par la ligne Perpignan – Cerbère du Conseil Général des Pyrénées Orientales exploitée par les Courriers Catalans. Cette ligne offre 5 allers-retours entre Perpignan et Banyuls, dont 2 jusqu'à Cerbère et 1 aller retour Argelès Banyuls. Une desserte de la plage de Paulilles existe du 7 juillet au 31 Août.

A Argelès-sur-Mer une liaison entre la gare et la plage est effectuée 6 fois par jour par une ligne d'autocars exploitée par la société des Cars Ponsaty.

Les déplacements intra-Argelès vers les campings, la plage et la gare SNCF sont assurés par un système de 4 circuits de petits trains fonctionnant tout l'été (comme à Canet-en-Roussillon). Ils fonctionnent comme une ligne régulière de transport urbain puisqu'ils possèdent une fréquence à l'heure et le tarif pour les liaisons courtes est de 1,70 €. Il existe aussi des carnets 10 ou 20 tickets. Ce service est remplacé en période hivernale, à partir du 1^{er} octobre, par un autre service de petit train, gratuit (4 départs par jour).



La ligne ferroviaire Perpignan – Cerbère dessert les gares de Argelès, Collioure, Port Vendres, Banyuls et Cerbère.

L'offre y est très majoritairement TER avec :

- 22 trains un jour de semaine en été
- 19 trains un jour de semaine en hiver (hors trains de nuit)

II.8.3.2 La fréquentation

D'après les données transmises par la responsable commerciale des Courriers Catalans sur la ligne Perpignan-Cerbère, la fréquentation s'élève pour le mois de Juillet 2005 à 2 597 voyages, pour le mois d'Août à 2 814 ce qui représente respectivement 87 et 94 voyageurs/jour.

En ce qui concerne la fréquentation de la ligne Céret-Argelès elle s'élève à 8 voyages/jour en juillet et 9 en Août.

La fréquentation es très peu élevée par rapport à l'attractivité de la station.

La fréquentation moyenne par jour des gares TER est :

- Argelès : 496 voyageurs
- Collioure : 290 voyageurs
- Port Vendres : 186 voyageurs
- Banyuls : 248 voyageurs
- Cerbère : 3 31 voyageurs

Source : « Contrat de Plan Etat Région – 2000-2006 – pertinence des gares et ponts d'arrêt TER » SNCF, Région Languedoc Roussillon, RFF, Ministère de l'Equipement – Février 2005.

ANNEXES

Les déplacements domicile/travail vers la Ville pôle

Stations	Ville pôle	Effectif	% sortant
ZONE 1			
Le Grau-du-Roi	Montpellier	103	18%
ZONE 2			
La Grande-Motte	Montpellier	450	42%
Carnon	Données INSEE indisponibles		
Palavas-Les-Flots	Montpellier	755	57%
Villeneuve les Maguelonne	Montpellier	1159	54%
ZONE 3			
Agde	Béziers	379	26%
Marseillan	Agde	282	36%
ZONE 4			
Valras	Béziers	335	56%
ZONE 5			
Saint-Pierre	Narbonne	Données INSEE indisponibles	
Narbonne-Plage	Narbonne	Données INSEE indisponibles	
Gruissan-Plage	Narbonne	268	64%
ZONE 6			
Port La Nouvelle	Narbonne	132	35%
Port-Leucate	Perpignan	70	27%
Port-Barcarès	Perpignan	161	39%
ZONE 7			
Sainte-Marie-Plage	Perpignan	404	51%
Canet	Perpignan	1187	68%
Saint-Cyprien Plage	Perpignan	579	48%
ZONE 8			
Argelès-Plage	Perpignan	379	34%
Collioure	Perpignan	79	23%
Port Vendres	Perpignan	192	29%
Banyuls	Perpignan	93	22%
Cerbère	Perpignan	46	10%

Les déplacements domicile/travail vers les stations

Ville pôle	Stations	Effectif	% sortant
ZONE 1			
Montpellier	Le Grau-du-Roi	76	6%
ZONE 2			
Montpellier	La Grande-Motte	171	16%
Montpellier	Carnon	Données INSEE indisponibles	
Montpellier	Palavas-Les-Flots	207	25%
Montpellier	Villeneuve les Maguelonne	173	28%
ZONE 3			
Béziers	Agde	238	9%
Agde	Marseillan	91	19%
ZONE 4			
Béziers	Valras	76	25%
ZONE 5			
Narbonne	Saint-Pierre	Données INSEE indisponibles	
Narbonne	Narbonne-Plage	Données INSEE indisponibles	
Narbonne	Gruissan-Plage	151	45%
ZONE 6			
Narbonne	Port La Nouvelle	108	16%
Perpignan	Port-Leucate	35	10%
Perpignan	Port-Barcarès	80	13%
ZONE 7			
Perpignan	Sainte-Marie-Plage	26	20%
Perpignan	Canet	302	27%
Perpignan	Saint-Cyprien Plage	123	16%
ZONE 8			
Perpignan	Argelès-Plage	127	11%
Perpignan	Collioure	41	8%
Perpignan	Port Vendres	35	6%
Perpignan	Banyuls	39	8%
Perpignan	Cerbère	46	10%

L'OFFRE ET L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

RESEAU DE TRANSPORT VERS LA VILLE POLE							
Stations	Ville pôle	Ligne	Autorité organisatrice	Offre		Usage	
				ETE	HIVER	ETE	HIVER
ZONE 1							
Le Grau-du-Roi	Nîmes	Ligne 1 La Grande-Motte/Le Grau-Du-Roi/Nîmes Offre TER	Conseil Général Gard région LR	9 allers/retours 3 trains/2 cars	6 allers/7retours 2 trains/3 cars offre moins importante le week-end	ND	ND
ZONE 2							
La Grande-Motte	Montpellier	Ligne 106 Port Camargue/Montpellier	Conseil Général Hérault	Du lundi au dimanche: 23 allers/25 retours cadence à la demi-heure	ND	1080 voyages/jour à l'année	
Carnon	Montpellier	Ligne 106 Port Camargue/Montpellier	Conseil Général Hérault	18 allers/14 retours cadencés à l'heure	ND	1080 voyages/jour à l'année	
Palavas-Les-Flots	Montpellier	Ligne 131 Palavas/Pérois	Conseil Général Hérault	15 allers/retours offre moins importante le week-end	ND	1500 voyages/jour à l'année	
Villeneuve-Lès-Maguelonne	Montpellier	Ligne 32 Villeneuve-Lès-Maguelonne/ Montpellier	Communauté d'Agglomération de Montpellier	offre renforcée desserte spécifique des plages	Du lundi au vendredi: 15 allers/17 retours Samedi: 13 allers-retours Dimanche: 4 allers-retours	ND	ND
ZONE 3							
Agde	Béziers	Offre TER	Conseil régional LR	Un jour moyen de semaine : 23 trains Samedi : 18 trains Dimanche : 11 tains	Un jour moyen de semaine : 25 trains Samedi : 20 trains Dimanche : 11 tains	ND	ND
Marseillan	Agde Sète	Ligne 274 Agde/Marseillan-Plage/Marseillan Ligne 323 Pinet/Sète	Conseil Général Hérault	6 allers-retours 4 allers/retours	35 allers-retours 4 allers/8 retours	ND	ND
ZONE 4							
Valras	Béziers	Ligne Béziers-Vendres plage	Communauté d'Agglomération de Béziers	11 allers/17retours	12 allers/retours offre 2 fois moins importante le dimanche	660 voyages/jour	334 voyages/jour

RESEAU DE TRANSPORT VERS LA VILLE POLE

Stations	Ville pôle	Ligne	Autorité organisatrice	Offre		Usage	
				ETE	HIVER		
ZONE 5							
Saint-Pierre-la-Mer	Narbonne	Ligne B Saint Pierre la Mer/Narbonne plage/Gruissan plage Ligne C Narbonne-Gruissan/Narbonne Plage/Saint Pierre la Mer Ligne 13 Narbonne /Coursan/Salles/Fleury/Saint Pierre la Mer/Narbonne Plage	Communauté d'agglomération de Narbonne	Ligne B: 2 allers/retours Ligne C: 9 allers-retours Ligne 13: 6 allers-retours	Ligne 1 (C):10 allers-retours Ligne 13: 5 allers/4 retours Ligne B: Ne fonctionne pas en hiver	Ligne 13: 120 voyages/jour Ligne C: 700 voyages/jour Ligne A: 263 voyages/jour	Ligne 13:40 voyages/jour Ligne C: 50 voyages/jour Ligne A: 30 voyages/jour
Narbonne-Plage	Narbonne	Ligne B Ligne C Ligne 13	Communauté d'agglomération de Narbonne	Ligne B: 2 allers/retours Ligne C: 9 allers-retours Ligne 13: 6 allers-retours	Ligne B: Ne fonctionne pas en hiver Ligne 1 (C):10 allers-retours Ligne 13: 5 allers/4 retours	Ligne 13: 120 voyages/jour Ligne C: 700 voyages/jour Ligne A: 263 voyages/jour	Ligne 13: 40voyages/jour Ligne C: 50 voyages/jour Ligne A: 30 voyages/jour
Gruissan-Plage	Narbonne	Ligne A Narbonne Gruissan-Plage Ligne B	Communauté d'agglomération de Narbonne	Ligne A:6 allers-retours Ligne B: 2 allers/retours	Ligne A:6 allers-retours Ligne B: ne fonctionne pas en hiver	Ligne A: 263 voyages/jour Ligne B: ND	Ligne A: 30 voyages/jour
ZONE 6							
Port La Nouvelle	Narbonne	Ligne La Palme/Roquefort des Corbières/Port la Nouvelle Ligne Portel des Corbières/Sigean/Port la Nouvelle Offre TER	Conseil Général de l'Aude région LR	2 allers/retours 15 trains	15 trains	ND	ND
Port-Leucate	Perpignan	Ligne Fitou/Caves/Leucate Ligne Feuilla/Treilles/Leucate	Conseil Général de l'Aude	2 allers/retours	ND	ND	ND
Port-Barcarès	Perpignan	Ligne Perpignan Port-Leucate	Conseil Général des Pyrénées-Orientales	4 allers-retours 2 allers-retours le dimanche	5 allers-retours pas de service le dimanche	ND	ND
ZONE 7							
Sainte-Marie-Plage	Perpignan	Ligne 14 Perpignan-Vauban/Sainte-Marie-Plage	Communauté d'agglomération de Perpignan	Du lundi au samedi: 11 allers-12 retours Dimanche et jours fériés: 6 allers-retours	Du lundi au samedi: 11 allers-12 retours Dimanche et jours fériés (TAD): 2 allers-retours	ND	ND
Canet	Perpignan	Ligne 1 Perpignan-gare SNCF/Canet plage Prolongement ligne 22 Perpignan-Saint Nazaire-Canet-plage	Communauté d'agglomération de Perpignan	30 allers-retours 5 allers-7retours	24 allers-retours offre beaucoup moins importante le week-end	1400 voyages/jour	800 voyages/jour
Saint-Cyprien Plage	Perpignan	Ligne Perpignan-Cabestany-Saint-Cyprien	Conseil Général des Pyrénées-Orientales	4 allers/retours Pas d'offre le dimanche	4 allers/retours Pas d'offre le dimanche	ND	ND

RESEAU DE TRANSPORT VERS LA VILLE POLE							
Stations	Ville pôle	Ligne	Autorité organisatrice	Offre		Usage	
				ETE		HIVER	
ZONE 8							
Côte Vermeille	Perpignan	Ligne Perpignan-Cerbère offre TER	Conseil Général des Pyrénées-Orientales Région LR	5 allers-retours Argelès-Plage et Cerbère moins desservies 14 trains	3 allers-retours Argelès-Plage et Cerbère moins desservies offre moins importante le week-end 14 trains offre moins importante le week-end par rapport à la période estivale	90 voyageurs/jour	ND

L'ACCESSIBILITE ROUTIERE

Stations	Ville pôle	Route	Caractéristiques	Echangeurs autoroutiers
ZONE 1				
Le Grau-du-Roi	Montpellier	A9 RD 979 RD 62B RD 255B RD 61-62	2 voies larges 2 chaussées séparées 2 voies étroites 2 voies larges+ 2 chaussées séparées	Au niveau de Gallargues-le-Montueux
ZONE 2				
La Grande-Motte	Montpellier	A9 RD 61-62 RD 59	2 voies larges+ 2 chaussées séparées 2 voies étroites + 2 voies larges	Au niveau de Gallargues-le-Montueux
Carnon	Montpellier	A9 RD 62 RD 21 RD59	2 chaussées séparées 2 chaussées séparées + 2 voies larges 2 voies étroites	Au droit de Pérols
Palavas-Les-Flots	Montpellier	A9 RD 986 RD 62 E2 RD21	2 chaussées séparées 2 voies larges 2 voies étroites	Au sud de Montpellier
Villeneuve les Maguelonne	Montpellier	A9 N 112 RD 185 E5/E2	2 chaussées séparées 2 voies larges puis étroites	Au sud ouest de Montpellier
ZONE 3				
Cap d'Agde	Béziers	A9 N 112 RD 321E10	2 chaussées séparées 2 chaussées séparées puis deux voies larges	Au niveau de Bessan
Marseillan-Plage	Agde	N 112	2 voies larges	
ZONE 4				
Valras	Béziers	A9 RD64	2 voies larges	Au sud est de Béziers
ZONE 5				
Saint-Pierre	Narbonne	A9 RD 168 RD 1118	2 voies étroites 2 voies étroites	Au sud est de Narbonne

Stations	Ville pôle	Route	Caractéristiques	Echangeurs autoroutiers
Narbonne-Plage	Narbonne	A9 RD 332 RD 168	2 voies larges 2 voies étroites	Au sud est de Narbonne
Gruissan-Plage	Narbonne	A9 RD 332 RD 32	2 voies larges 2 voies larges	Au sud de Narbonne
ZONE 6				
Port La Nouvelle	Narbonne	A9-A61 A9 N 139	2 chaussées séparées	Au sud ouest de Narbonne A l'ouest de Sigean
Port-Leucate	Perpignan	A9 N9 RD 83 RD 627	2 chaussées séparées 2 voies larges 2 voies larges	Au nord de Rivesaltes
Port-Barcarès	Perpignan	A9 N9 RD 83 RD 628	2 chaussées séparées 2 voies larges 2 voies larges	Au nord de Rivesaltes
ZONE 7				
Sainte-Marie-Plage	Perpignan			
Canet	Perpignan	RD 61 RD 617 RD 81A	2 chaussées séparées 2 chaussées séparées 2 voies étroites	
Saint-Cyprien-Plage	Perpignan	RD 61 RD 617 RD 81A	2 chaussées séparées 2 chaussées séparées 2 voies étroites	
ZONE 8				
Argelès-Plage	Perpignan	A9 RN 114	voies à chaussées séparées	Au niveau du Boulou
Collioure	Perpignan	RN 114 RD 86b	voies à chaussées séparées 2 voies étroites	
Port Vendres	Perpignan	N 114 RD 86b	2 voies larges 2 voies étroites	
Banyuls	Perpignan	RN 114	2 voies larges	
Cerbère	Perpignan	RN 114	2 voies larges	