

Le fonctionnement territorial des gares et points d'arrêts ferroviaires picards

Les bulletins de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement du logement de PICARDIE

Dans le cadre de l'étude « pour un aménagement et un urbanisme orientés vers le rail » initiée par la DREAL Picardie en partenariat avec la Région, l'Ademe et la SNCF, sur le renforcement du lien entre projet urbain, développement de l'usage des transports collectifs et valorisation du réseau ferroviaire, il était important, dans un premier temps, de pouvoir appréhender plus finement le fonctionnement territorial actuel des gares. Le premier volet de la démarche s'est donc attaché à dresser un diagnostic de leur fonctionnement par une analyse de leur ancrage et leur rayonnement dans le territoire qu'elles desservent. Il a abouti à la construction d'une typologie des gares à l'échelle régionale synthétisant ce diagnostic et pouvant servir de base aux réflexions stratégiques sur le rôle du ferroviaire voyageurs en Picardie.

Une étape de diagnostic préalable à la réflexion sur les potentiels d'urbanisation et de développement aux abords des gares

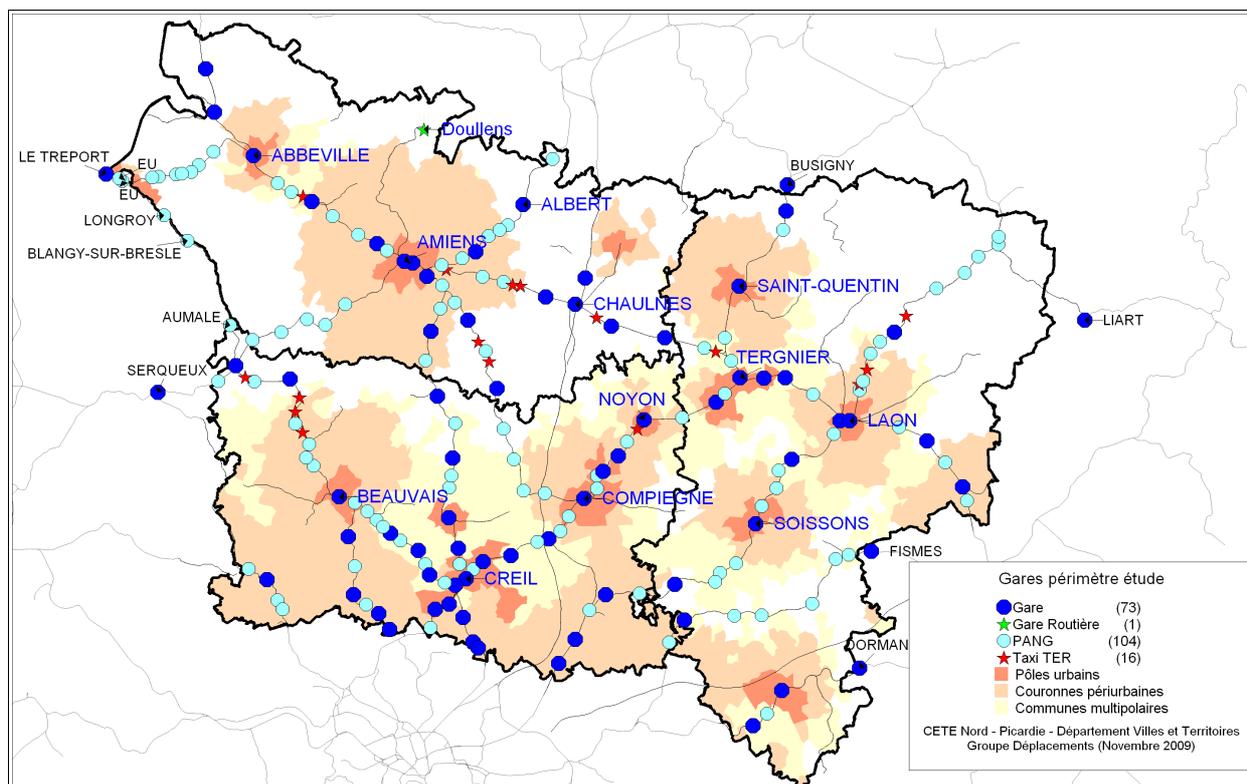
La Picardie est actuellement irriguée par un important réseau ferroviaire composé de près de 1 500 km de voies ferroviaires sillonnant ses 20 000 km² ce qui la place au 4^{ème} rang des régions françaises en termes de densité, et structuré à partir de plusieurs étoiles ferroviaires. Les points d'ancrage dans le territoire sont assurés par les 182 gares ou haltes ferroviaires auxquelles il faut ajouter la gare routière de Doullens : la Picardie se situe 3^{ème} rang des régions françaises en termes de maillage.

Ce travail préalable mené par le Centre d'Études Techniques de l'Équipement Nord Picardie, service du réseau scientifique et technique du MEDDTL, outre sa valeur de diagnostic, a constitué un outil d'aide à la décision pour le choix des sites qui ont fait l'objet d'investigations complémentaires en vue d'identifier le potentiel d'urbanisation ou d'aménagement à leurs abords dans un objectif global de valorisation de l'usage des transports collectifs.

Ce document présente les principaux facteurs permettant d'expliquer la diversité des modes de fonctionnement des gares de Picardie. Le bulletin n° 72 décrit les différents profils de gare.

La Région est caractérisée par une part importante de points d'arrêt non gérés sans présence humaine sur le site de type guichet d'achat de billets ou d'accueil (57%), couramment dénommés sous l'acronyme « PANG ». L'offre ferroviaire comprend également 16 haltes taxi TER permettant d'assurer à partir d'anciens points d'arrêt ferroviaires fermés une desserte de rabattement vers la gare ou le point d'arrêt le plus proche.

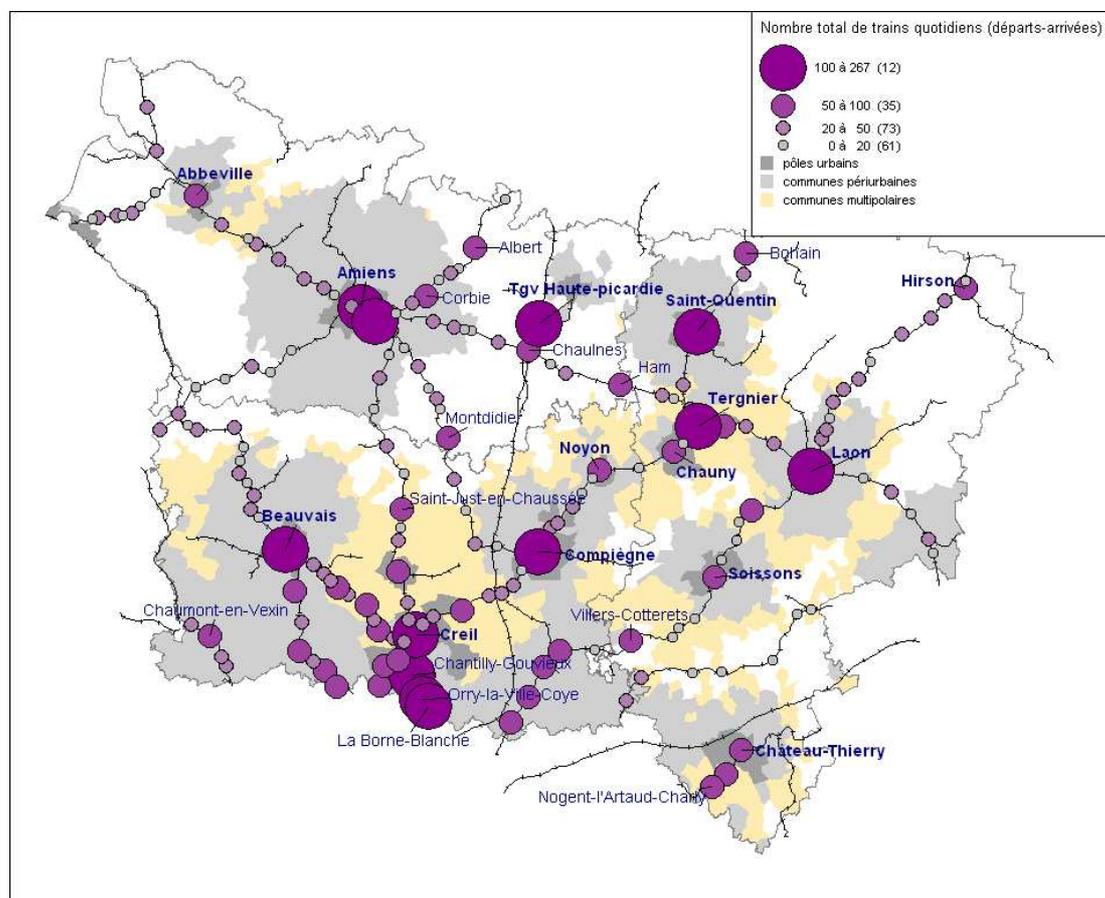




Les gares et points d'arrêt picards – Conception :CETE Nord Picardie

Les principaux facteurs explicatifs de la diversité de fonctionnement des gares picardes

1. Une influence marqu e de l'offre régionale de services de trains

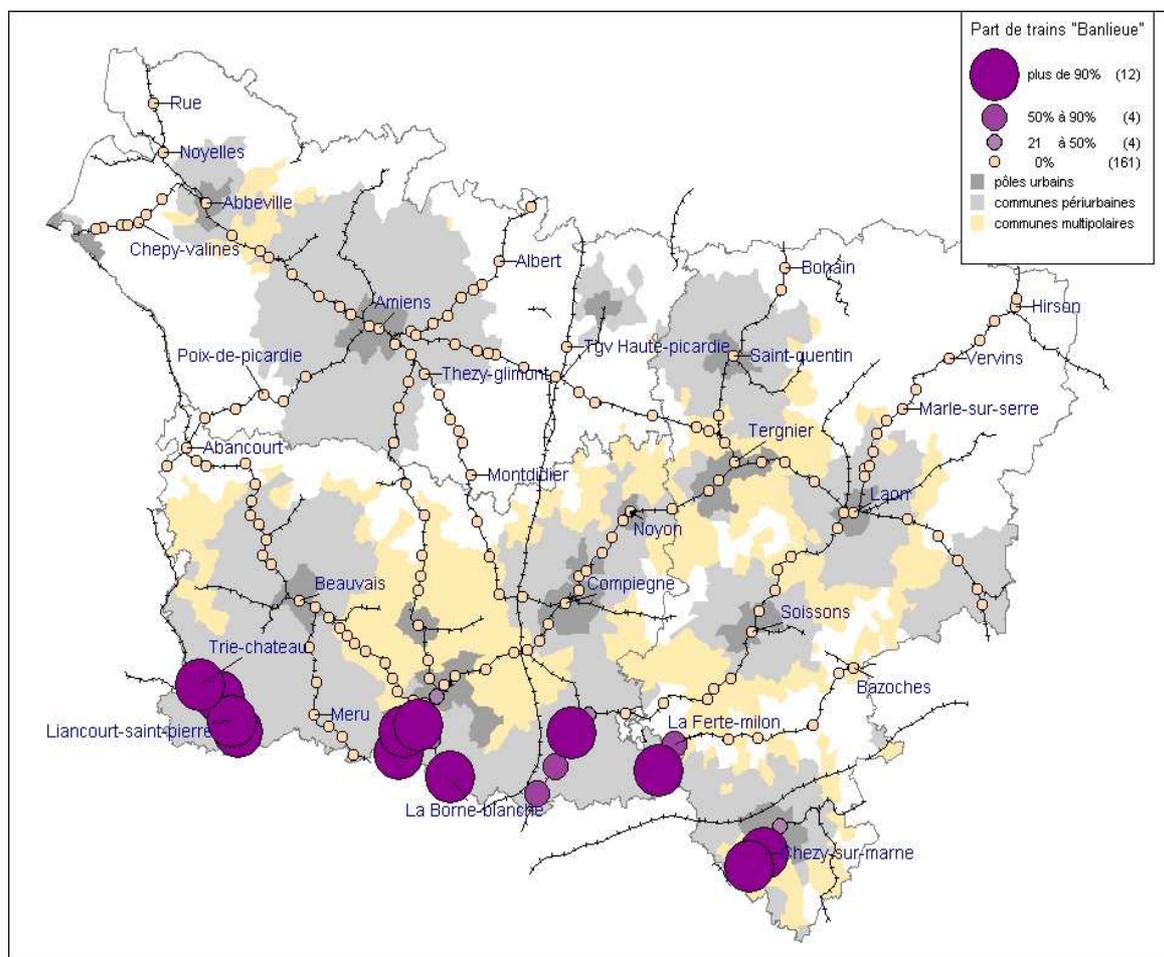


Offre de trains propos e un jour moyen de semaine en gares picardes – Données SNCF hiver 2009

L'offre régionale de trains en jour moyen de semaine est concentrée sur les pôles régionaux ainsi que sur l'axe Creil-Paris : 12 gares proposent ainsi plus de 100 trains (départs+arrivées) soit en moyenne un train arrivant ou partant toutes les 4 à 10 minutes.

Hormis ces gares, une quarantaine de gares et points d'arrêt sont desservis par une offre de bon niveau de service, caractérisée par une fréquence de train (au départ ou à l'arrivée) de 12 à 18 minutes. La situation est différente pour près de 27% des gares picardes qui disposent aujourd'hui d'une offre quotidienne d'un train toutes les 40 minutes et plus. Il s'agit principalement de points d'arrêt situés en milieu rural, en alternance sur l'axe avec des gares mieux desservies et relativement proches.

L'offre de week-end est essentiellement proposée depuis les pôles principaux de la région ainsi que sur la gare TGV Haute-Picardie.



Offre de trains Banlieue en région Picardie – Données SNCF hiver 2009

L'analyse selon le type de services distingue différents profils de gares selon la géographie du site. Par type de services, on entend : services routiers, services ferrés (selon la nomenclature SNCF, les TER, les trains de banlieue ou les trains Corail).

Même si l'ensemble de celles-ci propose une offre régionale assurée par des trains TER, ce type d'offre peut varier significativement d'une gare à l'autre :

- une majorité des gares (58%) propose uniquement des services TER,
- il n'y a pas de services de trains TER sur 22 gares (soit 13% des gares régionales). Cela correspond à 3 profils de gares :

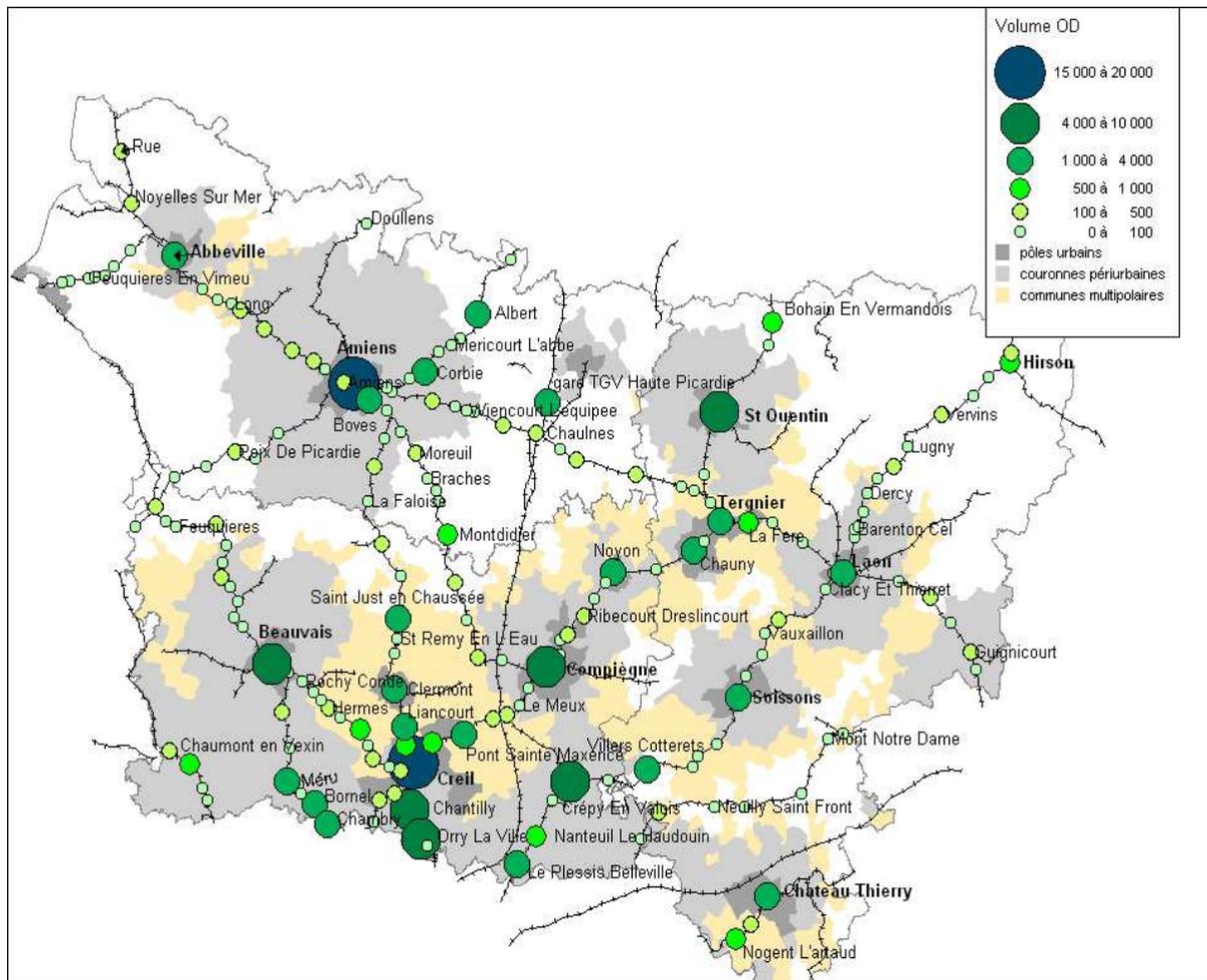
- la gare TGV Haute Picardie proposant une offre TGV et une offre de cars régionaux,
- les gares purement routières,
- les gares du sud de l'Oise pour lesquelles l'offre de services est une offre de trains dits de banlieue assurant les liaisons avec Paris.

2. Un usage différencié des gares

L'offre régionale proposée à l'utilisateur et la fréquentation des gares sont fortement corrélées. Ainsi, l'usage des gares picardes est plus marqué sur les gares principales, et tout particulièrement sur celles d'Amiens et de Creil avec près de 19 000 Origines-Destinations (OD) recensées, hors usagers en correspondance dans ces gares.

Globalement environ 20% des gares sont actuellement sollicitées quotidiennement par plus de 500 OD. A l'inverse, 40% sont faiblement fréquentées avec moins de 50 OD journalières dont 20% avec un seuil inférieur à 10.

Comme dans de nombreuses régions, l'usage de l'offre ferroviaire régionale résulte, pour plus des trois-quarts, de déplacements « obligés » réalisés pour des motifs travail, études ou formation.



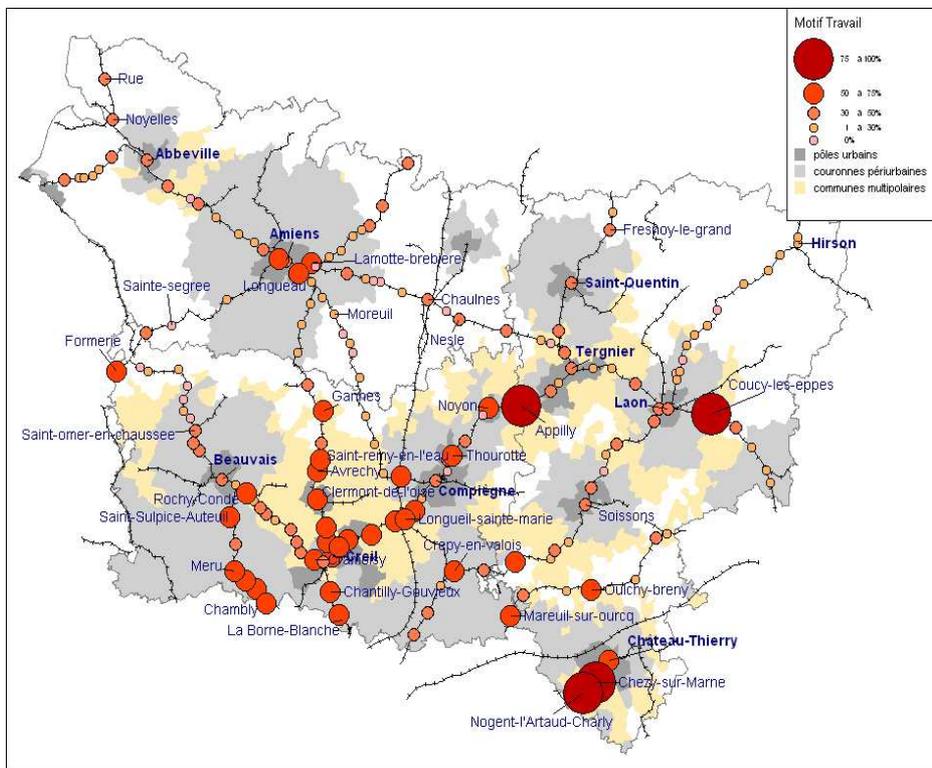
Volume journalier d'origines-destinations par gare – Données Région 2007

En Picardie cet usage se partage à part globalement égale entre les actifs se rendant au travail d'une part, les scolaires et les étudiants d'autre part.

L'analyse territoriale montre des disparités géographiques marquées sur le type d'usage.

La sollicitation des gares par les usagers se rendant au travail est particulièrement élevée sur les gares à proximité de la gare centrale d'Amiens ainsi que sur le sud du département de l'Oise, et notamment sur les branches de l'étoile ferroviaire de Creil. Ce constat reflète l'influence qu'exerce l'Île de France sur la mobilité des actifs de ce secteur.

Les gares et points d'arrêt situés sur les branches des étoiles ferroviaires d'Amiens et de Laon sont caractérisés quant à eux par une fréquentation majoritaire de scolaires et étudiants se rendant sur leur lieu d'études.



Part des usagers du train pour le motif travail – Données Région 2007

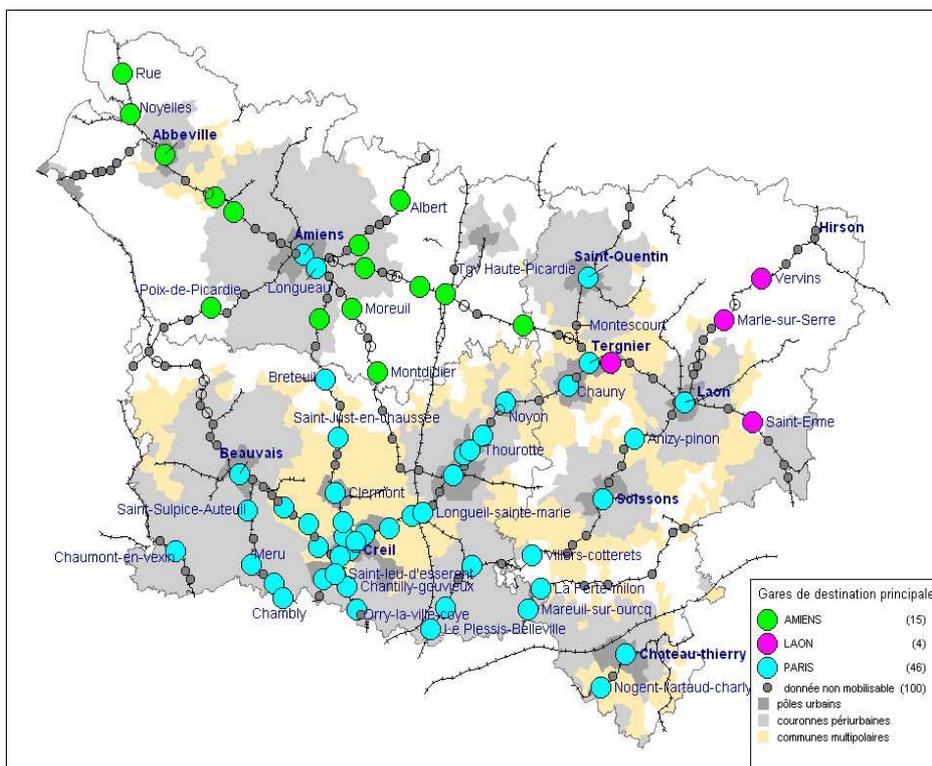
3. Un rayonnement territorial variable selon les gares

Le rayonnement territorial des gares a été apprécié à partir de la destination principale des usagers disposant d'un abonnement travail reflétant ainsi le territoire accessible par le ferroviaire et effectivement atteint par les populations.

Il fait ressortir trois gares majeures de destination : Paris, Amiens, et Laon.

Les usagers prenant leur train sur les gares des principaux pôles de la région vont majoritairement vers Paris. Il en est de même pour les usagers fréquentant les gares du sud de l'Oise.

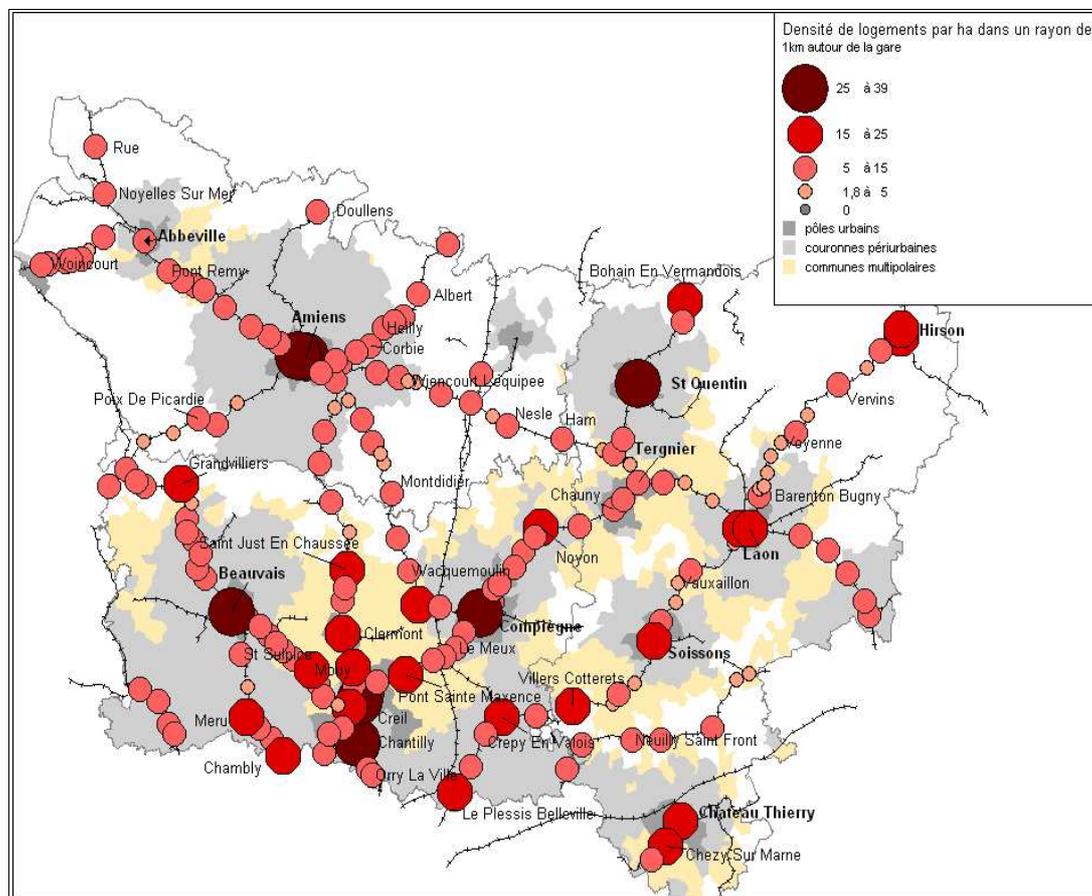
Pour les autres gares, la destination principale est le reflet du fonctionnement en étoiles ferroviaires du réseau. Ainsi, les usagers des gares de la Somme se rendent principalement vers la gare d'Amiens. Cette influence se ressent également dans l'Aisne, avec pour la partie nord l'influence de l'étoile ferroviaire de Laon (plus spécifiquement sur les branches nord, est et ouest) et pour la partie sud une influence marquée de l'Île de France.



Destination principale atteinte par les usagers abonnés gare – Données région 2007

4. Des caractéristiques d'urbanisation et de densité de population variables autour des gares

Près des deux-tiers des gares et points d'arrêt sont implantés dans les secteurs périurbains et ruraux de la Picardie, correspondant à des zones de peuplement en volume plus faible que ceux observés dans les pôles urbains. Ainsi, pour 50% des gares, il y a moins de 1 000 habitants résidant dans un périmètre de proximité de la gare. Ce dernier exprime un temps de parcours réel à partir de la gare inférieur à 15 minutes à pied ou 5 minutes en vélo sur la base d'un rayon de parcours inférieur à 1000 mètres. Il dessine donc un périmètre de diffusion de l'accessibilité depuis la gare et les points d'arrêt.



Densité de logements à l'hectare dans un rayon de 1 km autour de la gare – Données 2008 Filocom

La moyenne régionale est plutôt faible et s'établit à environ 2 200 habitants. La population résidante aux abords des gares des pôles urbains majeurs de la Région (Amiens, Creil, Beauvais, Compiègne et Saint-Quentin) est bien plus importante (rapport de 1 à 10).

La densité de logements est évidemment la plus forte autour des gares des pôles régionaux principaux (Amiens, Beauvais, Creil, Compiègne et Saint-Quentin) ainsi que dans les abords de la gare de Chantilly.

Les deux-tiers des gares picardes présentent une densité de logements oscillant entre 5 et 15 logements à l'hectare. C'est en particulier le profil type des gares implantées sur les axes de l'étoile ferroviaire d'Amiens.

On notera également que près de 20% des gares s'insèrent dans un tissu faiblement urbanisé. Ces haltes se situent principalement sur les branches de l'étoile ferroviaire de Laon ainsi que sur les axes sud de celle d'Amiens.

La moyenne régionale de la part de logements collectifs sur les communes accueillant un équipement ferroviaire s'établit à 17,2%.

Mais cette moyenne cache d'importantes disparités puisque seules 37% des communes picardes dotées d'une gare présentent un taux supérieur et 52% un taux inférieur à 10% de logements collectifs.

Ce sont donc autour des gares des principaux pôles de la Région que l'on trouve le plus de logements collectifs : plus particulièrement sur les gares de Compiègne, de Creil et de Chantilly avec une part supérieure à 75%.

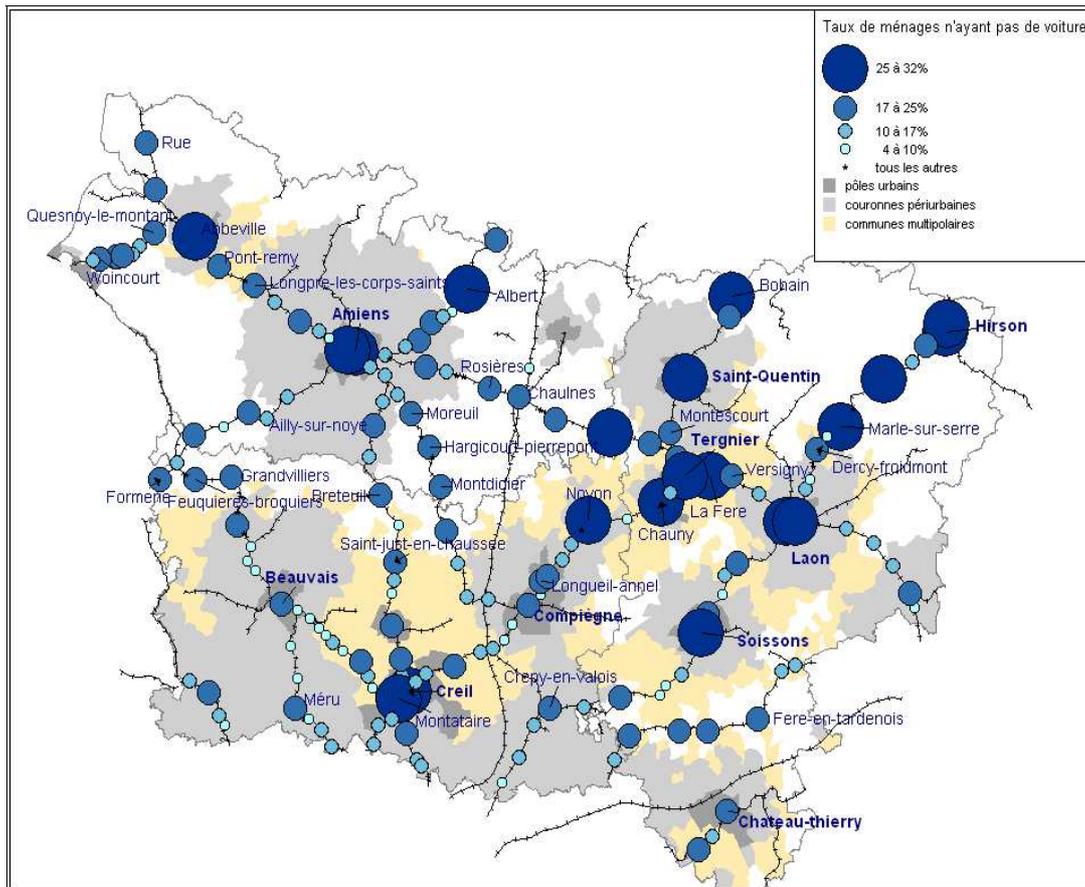
Il faut également citer quelques autres gares non implantées en pôles urbains telles que Noyon, Villers-Cotterêts et les gares du sud de l'Oise (Clermont, Liancourt et Montataire).

Mais ce qui caractérise fortement les gares de Picardie, c'est leur implantation dans un tissu formé de logements individuels, voire pavillonnaire pour une large majorité de celles-ci.

Le profil des populations résidentes a été qualifié dans l'objectif d'appréhender leur relation potentielle avec un usage du train. Le taux d'équipement des ménages en voiture permet ainsi de comprendre si les ménages sont en situation de choix modal ou non.

Le taux de ménages ne disposant pas de voiture s'établit à l'échelle régionale à près de 17%. Il est plus élevé sur la plupart des pôles urbains régionaux (Amiens, Saint-Quentin, Creil, Soissons, Laon) et plus globalement sur la partie nord du département de l'Aisne, notamment aux abords des petites gares et points d'arrêt situés en périurbain ou en milieu rural, comme c'est le cas pour le secteur de la Thiérache.

A l'inverse, près de 33% des ménages picards sont multimotorisés (2 voitures et plus). Cette part peut atteindre 50 à 60% autour des gares du sud du Grand Amiénois, de la périphérie de Compiègne et autour de Beauvais.

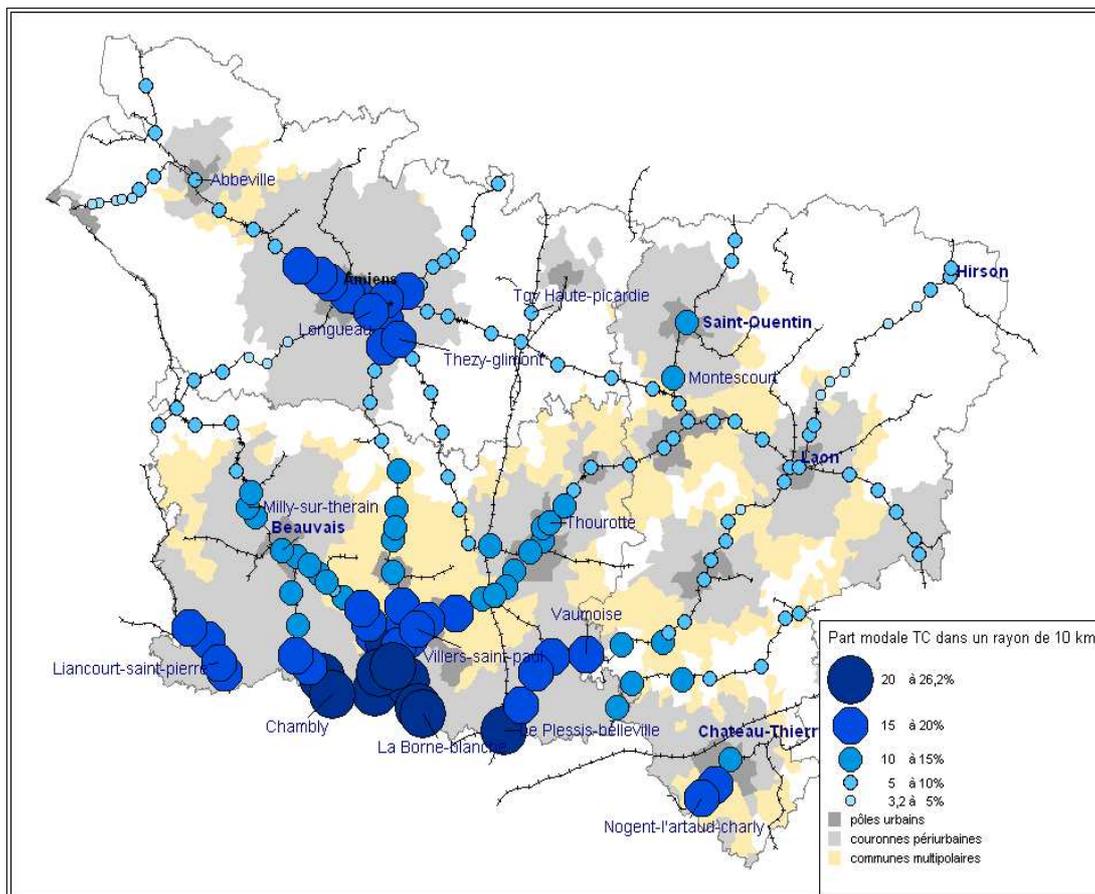


Part des ménages non motorisés usagers du train pour le motif travail – Données Région 2007

5. Une prédisposition de certaines populations actives à avoir recours aux TC

Cette prédisposition est évaluée à partir des données relatives aux migrations alternantes de l'INSEE permettant de recenser la part modale des TC, qu'ils soient urbains, départementaux ou régionaux, routiers ou ferroviaires, pour se rendre sur son lieu habituel de travail.

La part modale des TC des actifs picards résidant dans un rayon de 10 km s'établit en moyenne à 10%. Elle est toutefois plus élevée sur le sud de l'Oise, sous influence de l'Île de France, et atteint 15 à 20%. À noter également que les actifs résidant dans les environs des gares de l'étoile ferroviaire d'Amiens ont recours aux TC dans des proportions supérieures à la moyenne régionale (15 à 20%).



Part de l'usage des TC par les actifs résidant dans un rayon de 10 km autour de la gare - données Région 2007

Cette approche de l'analyse du fonctionnement actuel du système ferroviaire picard par une porte d'entrée « gares » a mis en avant une diversité des fonctions de celles-ci au service du territoire régional et de l'accessibilité des territoires voisins. Cela constitue un atout à valoriser dans la mesure où il est rare d'avoir un tel maillage pour une densité de population moyenne.



**Pour en savoir plus, reportez-vous au
bulletin de la DREAL n° 72 :
Le profil des gares de Picardie**

Conception – réalisation :

CETE Nord Picardie :
Département TM/Groupe mobilités et territoires

Tél : 03 20 49 62 74

DREAL Picardie
Service ECLAT / HT

Tél. : 03 22 82 25 05

Fax: 03 22 91 73 77

ht.eclat@developpement-durable.gouv.fr

Contact :

DREAL Picardie : Claire RAMETTE-BRISSART

Tél. : 03 22 82 25 02

claire.brissart@developpement-durable.gouv.fr

CETE Nord Picardie : Sophie HASIAK

Département TM/Groupe mobilités et territoires

Tél : 03 20 49 62 74

sophie.hasiak@developpement-durable.gouv.fr

Les bulletins de la DREAL Picardie

DREAL Picardie

56 rue Jules Barni

80040 AMIENS Cedex 1

tél. : 03 22 82 25 00

Fax : 03 22 91 73 77

Directeur de la Publication :
Philippe CARON

courriel de la DREAL :
dreal-picardie@developpement-durable.gouv.fr

ISSN : 2103-9798

Dépôt légal : décembre 2011

"impression DREAL"