

pour comprendre le présent et construire un avenir durable



Aire métropolitaine Lilloise

Le fonctionnement des pôles d'échanges ferroviaires périurbains pour une accessibilité à la métropole lilloise

Bordereau documentaire

Informations du document

Titre	Le fonctionnement de pôles d'échanges ferroviaires périurbains pour une accessibilité à la métropole lilloise
Mots-clés	Pôle d'échanges, gare, rabattement, rayonnement territorial, pratiques de rabattement, voiture, marche, transports collectifs
Mots-clés géographiques	Région Nord Pas de Calais, aire métropolitaine lilloise, Orchies, Templeuve, St Amand les Eaux, Seclin, Libercourt, La Bassée, Don Sainghin, Armentières, Nieppe, Bailleul, Hazebrouck
Date du document	Proposé en décembre 2011 – Validé par la maîtrise d'ouvrage en mai 2012.

Auteurs

Auteur n°1

Prénom, Nom	Sophie HASIAK
Rôle	Chef de projet et rédactrice
Qualité	Directrice d'études
Nom de l'organisme d'affiliation et division	Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement Nord Picardie Département Transports Mobilités – groupe déplacements, mobilités et territoires
Coordonnées de l'auteur	2 rue de Bruxelles – BP 275 59019 LILLE Cedex
Adresse mail	sophie.hasiak@developpement-durable.gouv.fr

Auteur n°2

Prénom, Nom	Géraldine BODARD
Rôle	Coordination enquête et exploitation des résultats et bases de données
Qualité	Assistante d'études
Nom de l'organisme d'affiliation et division	Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement Nord Picardie Département Transports Mobilités – groupe déplacements, mobilités et territoires
Coordonnées de l'auteur	2 rue de Bruxelles – BP 275 59019 LILLE Cedex
Adresse mail	geraldine.bodard@developpement-durable.gouv.fr

Organisme Commanditaire

Nom de l'organisme	DREAL Nord Pas de Calais
Nom de la division	SDII/DII
Adresse	44 rue de Tournai – 59019 Lille Cedex
Adresse mail	Claire.morell@developpement-durable.gouv.fr

Informations contractuelles

Statut du rapport	Rapport d'étude
Conditions d'accès	Accès limité

Sommaire

I Les pôles d'échanges à vocation régionale en Nord Pas de Calais.....	8
I.1 La notion de pôle d'échanges.....	8
I.2 Fonctions différentes des pôles d'échanges ferroviaires de la Région Nord Pas de Calais.....	9
I.3 Le cas des pôles d'échanges ferroviaires « périurbains ».....	14
I.3.1 Les raisons de ce choix.....	14
I.3.2 Une approche par corridor routier.....	15
I.3.2.a Les pôles du corridor de la RN41.....	15
I.3.2.b Les pôles du corridor de l'A25.....	16
I.3.2.c Les pôles du corridor de l'A1.....	17
I.3.2.d Les pôles du corridor de l'A23.....	18
II Quelle influence des gares périurbaines sur le territoire de l'Aire Métropolitaine Lilloise ?	20
.....	20
II.1 Précision méthodologique.....	20
II.2 Une réflexion menée sur un panel de cinq gares.....	20
II.3 Des gares tournées vers la métropole lilloise.....	22
II.4 Des rayonnements au-delà du périmètre communal plus ou moins étendus.....	23
II.4.1 Les rayonnements des gares du corridor de l'A1.....	24
II.4.1.a Une influence dominante de la gare de Libercourt sur les communes limitrophes.....	24
II.4.1.b Un rayonnement fortement intracommunal de la gare de Seclin.....	26
II.4.1.c Un recouvrement de territoire sous influence de la gare de Libercourt avec le corridor de la RN41.....	27
II.4.2 Les rayonnements des gares du corridor de l'A23.....	28
II.4.2.a Une influence étendue du pôle d'échanges d'Orchies.....	28
II.4.2.b Une attractivité forte du pôle d'échanges de Saint-Amand-Les-Eaux sur les communes voisines.....	30
II.4.2.c L'influence de la gare de Templeuve sur quatre communes limitrophes.....	31
II.4.2.d La complémentarité des rayonnements territoriaux des pôles d'échanges du corridor de l'A23.....	32
II.4.3 Les rayonnements des gares du corridor de la RN41.....	33
II.4.3.a Les communes limitrophes composant l'aire d'influence dominante de la gare de La Bassée.....	33
II.4.3.b Un rayonnement dominant sur un périmètre rapproché de la gare de Don Sainghin.....	35
II.4.3.c Des enchevêtrements très limités des aires d'influence des gares du corridor de la RN41.....	36
II.4.4 Les rayonnements des gares du corridor de l'A25.....	37
II.4.4.a Une attractivité de la gare d'Armentières sur un périmètre de 5km.....	37
II.4.4.b Une aire d'influence très ramassée de la gare de Nieppe.....	39
II.4.4.c Une influence forte de la gare de Bailleul sur la commune.....	40
II.4.4.d Une attractivité dominante de la gare d'Hazebrouck sur trois communes.....	42
II.4.4.e Des recoupements des aires d'influence des gares au sein du corridor de l'A25.....	43
II.4.5 Vers la complémentarité des aires d'influence des gares périurbaines de l'AML.....	44
.....	44

III Les pratiques modales de rabattement sur les gares périurbaines.....	49
III.1 Les usagers des gares périurbaines.....	49
III.1.1 Le profil type des usagers du TER	49
III.1.2 Les actifs périurbains dans les TER à l'heure de pointe du matin.....	50
III.1.3 Une majorité d'usagers en situation de choix modal.....	51
III.1.3.a Des usagers périurbains non captifs des TC.....	51
III.1.3.b La présence d'usagers ayant opté pour un report modal vers le train.....	52
III.1.4 L'ancienneté de l'usage du train par les périurbains.....	54
III.2 les caractéristiques des déplacements.....	56
III.2.1 Lille, destination privilégiée des usagers.....	56
III.2.2 Des déplacements obligés.....	56
III.2.3 La répartition horaire des déplacements des périurbains en période de pointe du matin	57
III.2.4 Des déplacements quotidiens à destination des principaux pôles de la métropole lilloise.....	59
III.2.5 Un poids important des temps de rabattement à l'origine et à destination dans la durée du déplacement.....	60
III.2.5.a Temps global déclaré par l'utilisateur.....	60
III.2.5.b Temps de rabattement et temps de diffusion.....	62
III.2.6 Mode de diffusion en gare d'arrivée.....	64
III.3 Les pratiques modales de rabattement sur la gare	65
III.3.1 La voiture, le mode privilégié par les périurbains.....	65
III.3.2 La distance de rabattement parcourue par les périurbains : un critère explicatif du choix du mode ?.....	66
III.4 Le profil des usagers se rabattant en voiture sur une gare périurbaine	68
III.4.1 Une prédominance de rabattement en voiture par des périurbains conducteurs	68
III.4.1.a Une variabilité du poids d'usagers conducteurs habitant la commune de la gare.....	70
III.4.1.b Une approche économique pour le choix du mode TER par ces usagers.....	71
III.4.2 L'offre de stationnement aux abords des gares périurbaines très fortement sollicitée.....	73
III.4.2.a Une sollicitation des places de stationnement de l'espace environnant de la gare.....	75
III.4.2.b Une montée en charge des parkings très matinale.....	76
III.4.3 La dépose minute, le 3e mode de rabattement sur les gares périurbaines de l'AML	78
III.4.4 Une pratique émergente du covoiturage	79
IV Propos conclusifs	81
IV.1 Des pratiques modales actuelles de rabattement sur les gares périurbaines fortement dépendantes de la voiture	81
IV.2 Quels enjeux en matière de politique de rabattement ?.....	82
IV.3 Une hiérarchisation des pôles d'échanges ferroviaires indispensable.....	83
V Annexes.....	85
V.1 Annexe 1 : Enquête pôles d'échanges ferroviaires périurbains de 2009.....	85
V.1.1 Questionnaire de l'enquête	85
V.1.2 Echantillons des enquêtes pôles d'échanges.....	87
V.2 Annexe 2 : fiches de synthèse des aires d'influence des pôles d'échanges étudiés....	88
V.2.1 Les gares périurbaines du corridor de la RN41.....	88

V.2.1.a La gare de La Bassée.....	88
V.2.1.b La gare de Don Sainghin.....	93
V.2.2 Les gares périurbaines du corridor de l'A25.....	98
V.2.2.a La gare de Bailleul.....	98
V.2.2.b Le pôle d'échanges d'Armentières.....	103
V.2.2.c La gare de Nieppe.....	109
V.2.2.d La gare d'Hazebrouck.....	113
V.2.3 Les gares périurbaines du corridor de l'A1.....	118
V.2.3.a La gare de Libercourt.....	118
V.2.3.b La gare de Seclin.....	123
V.2.4 Les gares périurbaines du corridor de l'A23.....	128
V.2.4.a Le pôle d'échanges d'Orchies.....	128
V.2.4.b La gare de Templeuve.....	134
V.2.4.c Le pôle d'échanges de Saint-Amand-Les-Eaux.....	137
VI Bibliographie.....	142

Introduction

La loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) a imposé que la maîtrise des déplacements et de la circulation automobile doit constituer un enjeu majeur des documents de planification. La promotion de la multimodalité constitue un des moyens possibles pour y parvenir. Le Grenelle de l'environnement a renforcé le développement des modes alternatifs à la voiture dont les transports ferroviaires. En plus de leur développement, ce grenelle a encouragé la valorisation de ces axes pour en faire des lieux privilégiés d'articulation avec les projets urbains.

Les pôles d'échanges en tant que lieu de rabattement et d'interconnexion entre différents modes de transports constituent une des lignes d'action de l'Etat et de la Région en faveur du développement durable. Le contrat de plan Etat-Région 2000/2006 a soutenu financièrement la réalisation d'aménagement de pôles d'échanges connectés au réseau ferroviaire régional. Ce soutien aux pôles intermodaux se poursuit dans le cadre du contrat de projet 2007-2013, considérant leur rôle indispensable à l'amélioration du réseau ferroviaire.

L'aide à l'aménagement de pôles d'échanges est également prévu par le programme opérationnel européen 2007-2013 dans le cadre de la priorité « accessibilité voyageurs », avec pour objectifs de :

- décharger le réseau routier urbain et interurbain
- accroître la fréquentation des gares.

La DREAL Nord Pas de Calais a sollicité le CETE pour réaliser une étude visant à fournir des éléments d'évaluation de l'intérêt des pôles d'échanges à vocation régionale en vue des choix de projets portés par les collectivités soumis au titre du CPER et du programme opérationnel.

Cette étude s'inscrit également dans le cadre des réflexions sur la stratégie de la desserte de l'aire métropolitaine lilloise, sous l'angle de l'intermodalité en lien avec le choix de l'Etat des investissements routiers répondant aux enjeux de gestion d'un réseau routier principal saturé ou à limite de saturation.

Aussi, ce présent rapport d'étude s'intéresse plus particulièrement à l'intérêt des pôles d'échanges assurant une fonction de rabattement voiture sur transports collectifs au sein d'un territoire comprenant l'aire métropolitaine lilloise élargie à Hazebrouck, Béthune, Arras, Douai et Valenciennes.

Il se propose d'apporter des éléments d'évaluation du fonctionnement territorial de gares ayant déjà la vocation de pôles d'échanges TER ou en voie de l'acquérir.

La première partie revient sur la notion de pôles d'échanges à vocation régionale et en propose une segmentation sur la base de trois fonctions majeures. Elle tisse une première cartographie de la situation au sein de la Région Nord Pas de Calais.

La deuxième partie s'intéresse au rayonnement territorial des gares périurbaines de l'Aire Métropolitaine Lilloise. Elle apporte une double lecture relative à la fonction de ces gares, entre gares de rabattement et gares de proximité et à la complémentarité de leur fonctionnement à travers leur aire d'influence.

Les pratiques modales de rabattement sur les pôles périurbains font l'objet d'une analyse approfondie dans la troisième partie. En particulier, celle-ci aborde la connaissance du profil des usagers se rabattant en voiture et la question du stationnement.

I Les pôles d'échanges à vocation régionale en Nord Pas de Calais

I.1 La notion de pôle d'échanges

La notion de pôle d'échanges, largement usitée par les acteurs du territoire de la Région Nord Pas de Calais comme outil de mise en œuvre d'une politique intermodale est complexe et invite donc à quelques précisions préalables. Pour autant, nous ne nous intéresserons ici qu'aux pôles organisés autour du système ferroviaire régional.

Les références bibliographiques sur cette terminologie sont nombreuses selon l'angle d'approche. Selon Fabienne Keller¹, la gare contemporaine doit être perçue comme un lieu d'échanges et de complémentarité entre transports mais également pour des fonctions de lieu de vie et de services et selon l'importance de la gare, pour la fonctionnalité de centralité d'un quartier urbain dense et durable. Sans négliger la contribution des pôles d'échanges au développement et fonctionnement urbain, l'objectif de cette présente partie est de fournir une synthèse des différentes notions² que renferme le terme pôle d'échanges sous sa seule fonction transport :

- le pôle d'échanges correspond à un *nœud ferroviaire* du système permettant l'accès au réseau et mettant donc en relation l'infrastructure et le territoire irrigué,
- le pôle d'échanges constitue un *nœud d'interconnexion* entre réseaux, qu'ils soient ferroviaires ou routiers, répondant à l'objectif de permettre une meilleure articulation de l'offre globale de transport quelle que soit le type (pôle bus/car, parc relais). Il est ainsi indissociable de la notion d'*intermodalité* et correspond donc à un *lieu de correspondance ou lieu d'interfaces* assurant la fonction de connexion entre offre de trains et entre types de réseaux de TC. Il est ainsi identifié comme un *lieu de rupture de charge* dans la chaîne de déplacement, avec une rupture généralement perçue négativement comme une contrainte par l'utilisateur. On parle également de *lieu de transfert modal* assurant l'interface entre réseaux TC permettant ainsi d'assurer la desserte locale.

Sur cette notion de nœud du réseau de transport, le GART³ définit le pôle d'échanges comme un « aménagement impliquant au moins deux modes de TC ou deux transporteurs différents et qui vise à favoriser les pratiques intermodales de transport par la matérialisation et l'optimisation du lien entre ces différents modes de TC », ce qui permet de le distinguer des pôles aménagés pour une fonction de rabattement en voitures que l'on nomme communément parcs relais.

L'organisation de la connexion entre réseaux repose sur des aménagements physiques (quais des différents réseaux, parvis, cheminements) et des aménagements fonctionnelles telles que la mise en œuvre de l'information à l'utilisateur et la tarification.

1 Rapport sur la mission parlementaire confiée à Madame Keller sur le concept de gare contemporaine – mars 2009
2 Synthèse s'appuyant notamment sur l'ouvrage « Les pôles d'échanges en France : état des connaissances, enjeux et outils d'analyse », CERTU – INRETS – CODRA, 2006
3 Groupement des Autorités Organisatrices de Transport

- Un pôle d'échanges peut toutefois intégrer la composante modale du stationnement voiture. Aussi, nous donnerons ici à la terminologie de pôle d'échanges le sens de lieu traitant également des conditions de rabattement des modes de transports individuels (marche, vélo et voiture).

Ces différentes notions renvoient ainsi à un lieu où les enjeux sont la concentration, la massification des flux et leur organisation.

Le pôle d'échanges contribue ainsi à la structuration de l'offre de transport mais également plus globalement à la structuration de l'espace. Selon L. Gille⁴, il correspond à un *lieu polarisant*, un point d'attraction et de rayonnement, ce qui sous-tend que ce lieu soit le moteur de l'organisation de l'espace environnant par une structuration du réseau et de la ville autour de lui. Cette idée a été ré-exprimée au cours des réflexions sur le devenir des gares dans le cadre des travaux pilotés par la sénatrice Keller sur les gares contemporaines en conférant à ces nœuds la fonction de pôles d'échanges, de lieu de vie et de services afin de favoriser l'usage des TC.

I.2 Fonctions différentes des pôles d'échanges ferroviaires de la Région Nord Pas de Calais

La Région Nord Pas de Calais est irriguée par 204 gares et points d'arrêt dont près d'un tiers connaît une fréquentation supérieure à 300 montées/descentes journaliers.

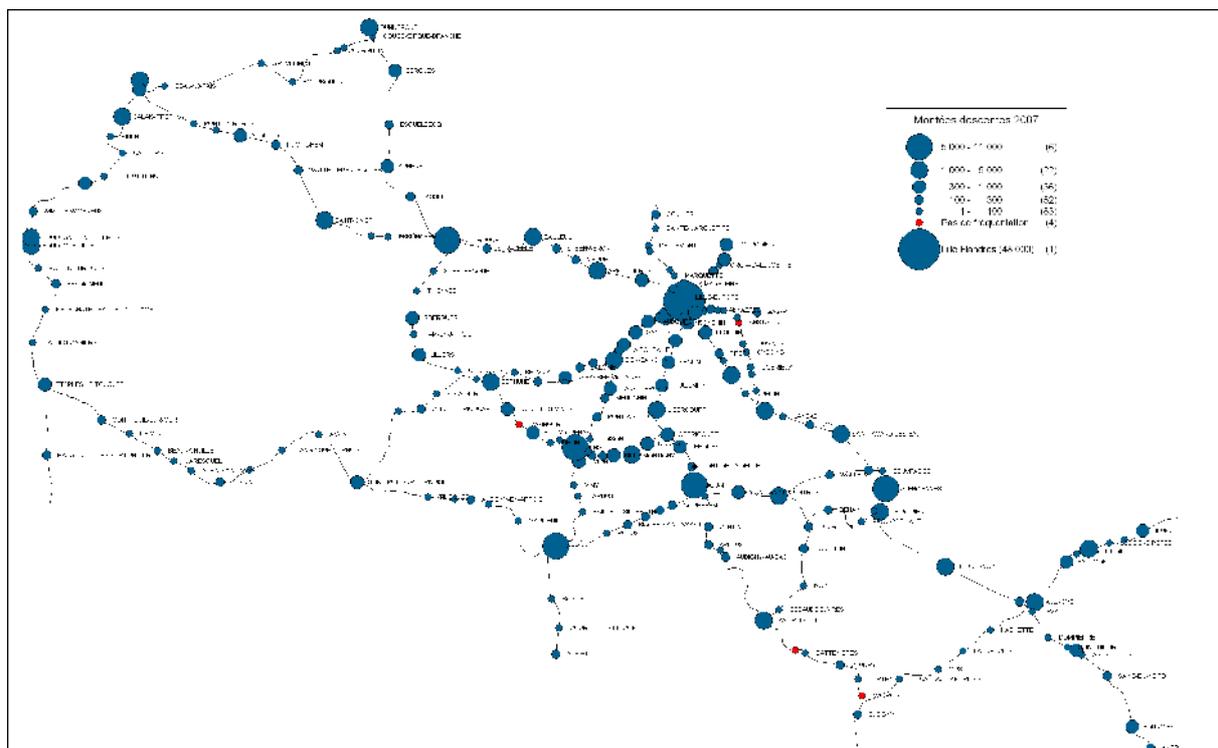


Illustration 1: Fréquentation des gares et points d'arrêt ferroviaires de la région Nord Pas de Calais - source : données Région 2007

La forme du réseau ferroviaire avec la présence de nœuds ferroviaires met en avant la présence de pôles d'échanges aménagés ou en voie d'être réaménagés. Mais au-delà il existe

4 Gille Laurent, « du rapport entre pôle et place d'échange » 1999, dans « Bibliographie commentée sur l'intégration urbaine des pôles d'échanges », CERTU, 2002

sur des tronçons ferroviaires d'autres pôles d'échanges ferroviaires en projet ou en service. Cette présente partie vise donc à proposer une photographie régionale des pôles d'échanges sur la base d'une cartographie construite à partir d'une hiérarchisation que nous proposerons.

Plus précisément, après avoir précisé précédemment la terminologie de pôles d'échanges, nous souhaitons nous focaliser sur les pôles d'échanges organisés au niveau des gares ferroviaires en interface avec le réseau TER structurant l'espace régional, dont l'aire métropolitaine lilloise.

La mise en œuvre de politiques d'aménagement de ces lieux d'intermodalité relève d'acteurs institutionnels multiples dépendant du territoire sur lequel le projet est envisagé : autorités organisatrices des transports urbains, Conseil Général, Conseil Régional, SNCF, RFF, communes et intercommunalités.

Depuis la prise de compétence des transports ferroviaires régionaux en 1997⁵, la Région Nord Pas de Calais a réorienté la politique de requalification des gares et points d'arrêts mise en place depuis le contrat de plan Etat-Région de 1994/1999 pour offrir une meilleure qualité de service aux usagers par une articulation avec les différents modes de rabattement (marche, vélo, transports urbains et départementaux. Cela s'est traduit, dans le cadre du contrat de plan suivant, par un programme d'actions de créations et d'aménagements de pôles d'échanges selon les opportunités offertes par les gouvernances territoriales en place⁶.

Cette politique de renforcement de l'intermodalité autour du TER est au cœur des orientations inscrites au schéma régional des transports adopté en 2006. La Région Nord Pas de Calais souhaite ainsi accompagner le développement de l'offre TER par le renforcement des lieux d'échanges autour des gares du TER afin de renforcer son attractivité et son usage. Cette vision de l'intermodalité semble ainsi répondre à une volonté de conférer aux pôles d'échanges un rôle régional de structuration de l'offre de transport. Toutefois, ce document d'orientation de la politique régionale ne présente pas de schéma régional de pôles d'échanges. Le contrat de projet Etat/Région en cours (2007/2013) intègre une politique de soutien aux pôles d'échanges multimodaux.

Pour les autorités organisatrices de transports urbains, l'enjeu est d'œuvrer pour une politique de déplacements à l'échelle de leur territoire s'appuyant sur les réseaux irriguant. Leur politique de développement de pôles d'échanges repose ainsi sur une stratégie de pôles à vocation principalement urbaine ou suburbaine. Pour le Conseil Général du Nord, la politique d'aménagement des lieux d'intermodalité doit répondre aux besoins d'amener les personnes qui se rendent sur les gares TER à partir desquelles elles peuvent avoir accès aux principales agglomérations du département. Ces lieux doivent donc répondre à une vocation interurbaine.

Le recensement de l'ensemble des projets de pôles d'échanges à l'échelle régionale conduit à l'établissement d'une photographie régionale présentée par l'illustration n°4.

5 La Région Nord Pas de Calais était une des sept régions pilotes pour l'expérimentation de la décentralisation des services ferroviaires régionaux. Cette décentralisation a été effective pour l'ensemble des régions en 2002.

6 Selon Sébastien Riou, rapport de stage Master de Sciences et Technologies, mention Aménagement, Urbanisme et Développement des territoires, « les pôles d'échanges dans le système ferroviaire de l'aire métropolitaine de Lille », 2007

**Proposition de localisation de Pôles d'échanges
Contrat de Plan 2000 - 2006**

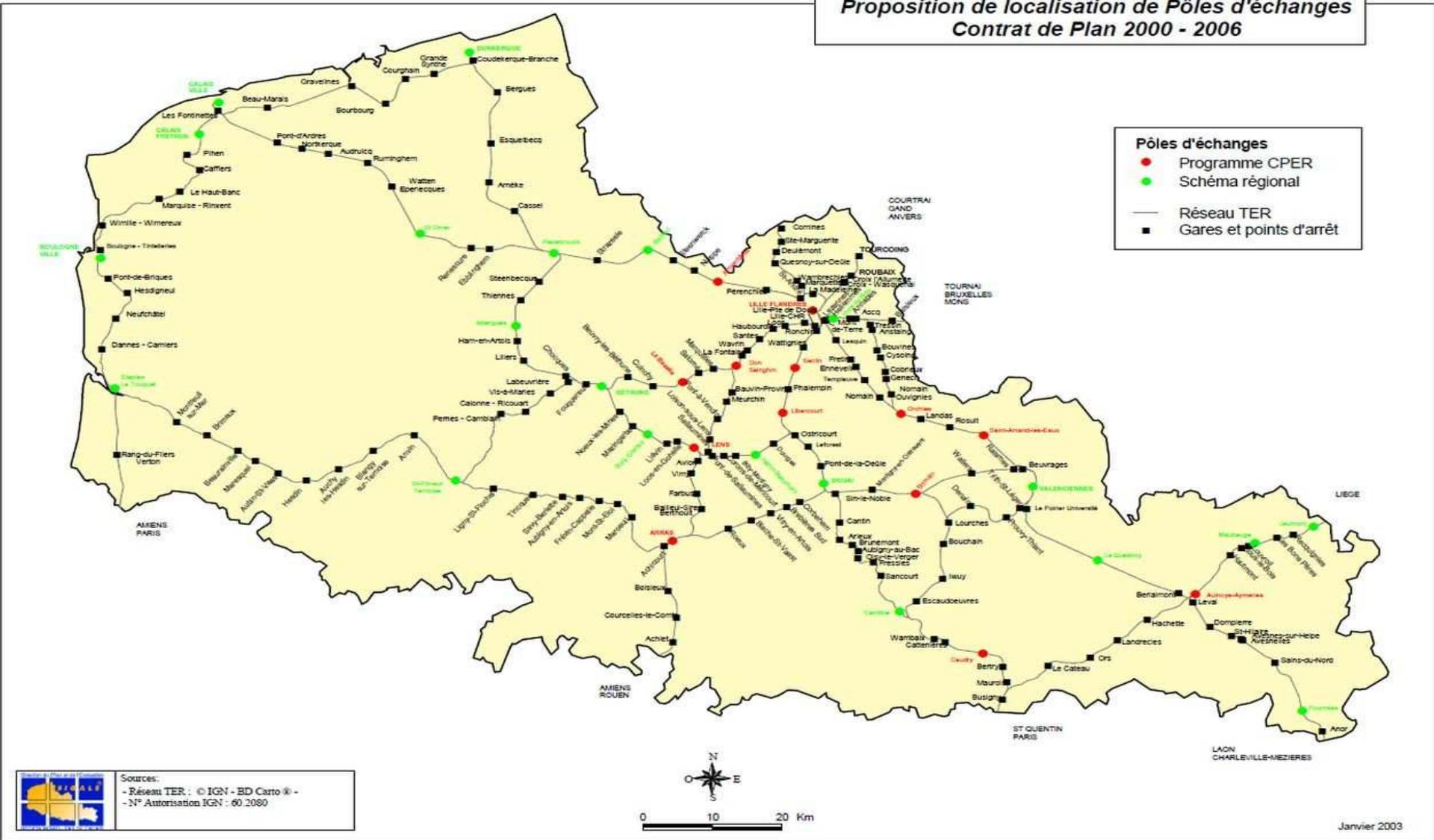


Illustration 2: Les pôles d'échanges ferroviaires régionaux identifiés par la Région en 2003 - source : Région Nord Pas de Calais

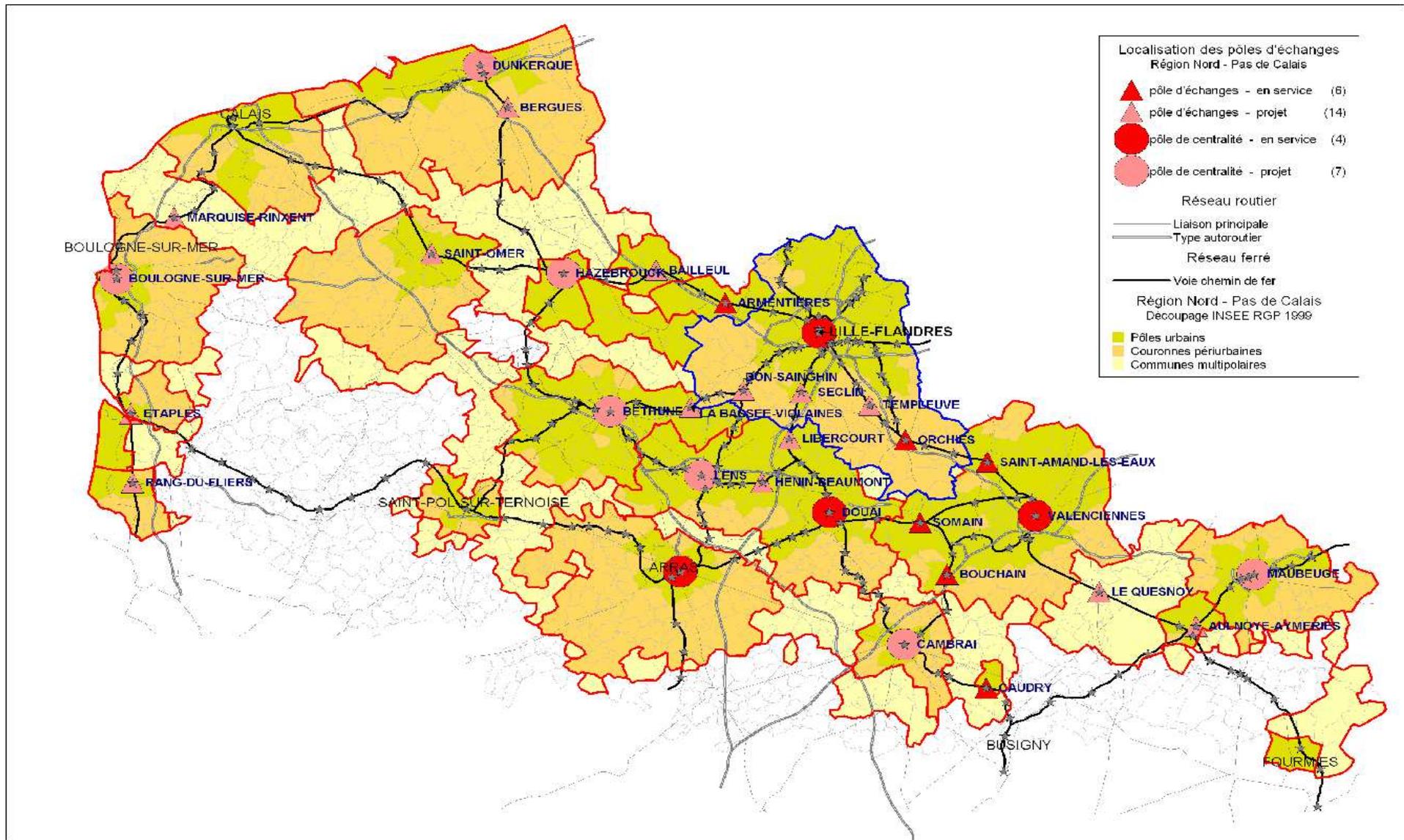


Illustration 3: Les pôles d'échanges ferroviaires en région Nord Pas de Calais – situation 2010 - conception : CETE Nord Picardie

Indépendamment du point de vue des acteurs institutionnels, l'analyse de la localisation géographique et de la vocation première recherchée du pôle d'échanges, c'est-à-dire de son rôle fonctionnel dans le réseau des transports collectifs, nous conduit à proposer trois fonctions de pôles d'échanges ferroviaires au sein de la Région Nord Pas de Calais :

- des pôles de centralité localisés en tissu urbain dense, correspondant à la gare centrale d'agglomération sur lesquels sont gérés à la fois la connexion au réseau ferroviaire national voire international ainsi que celle aux réseaux routiers de TC (en particulier le réseau urbain). Ils assurent une vocation régionale forte à partir de laquelle est structurée l'offre de transport et concentrent les plus fortes fréquentations. Leur proximité concentre populations, emplois et services. Ce groupe renferme les cas de Lille, Douai, Valenciennes, Lens, Béthune, ...
- des pôles d'échanges urbains visant à optimiser l'interconnexion entre réseaux de transport urbain et réseau régional uniquement. Leur vocation correspond à un rayonnement plutôt infracommunal. Ils sont principalement situés sur le territoire de l'agglomération ou à ses franges proches. La majeure partie de ces pôles se situent au sein de l'aire métropolitaine lilloise. Parmi ces pôles nous pouvons citer les cas de Seclin, Pont de Bois...
- et des pôles de rabattement répondant à une logique d'amener par quel que mode que ce soit l'usager vers le réseau régional. Ces pôles peuvent se situer en dehors de toute agglomération, dans l'espace multipolaire, périurbain ou rural de l'espace régional et assurent l'irrigation des espaces interstitiels entre pôles urbains. Ils ont un rôle de rabattement et rayonnent au-delà de la commune de rattachement de la gare. Ils sont plus ou moins bien interconnectés avec les réseaux de TC (urbains et/ou interurbains).

Ces pôles nous semblent remplir une fonction régionale dans le sens où, situés en-dehors des pôles urbains, ils ont un rôle structurant à jouer à l'échelle régionale en permettant un accès au réseau régional depuis une gare proposant un bon niveau de service. Nous pouvons citer notamment Bailleul, Hazebrouck, Templeuve, Orchies, Libercourt, La Bassée, Don Sainghin....

L'existence de parkings de rabattement encore appelés parcs relais a alors toute son importance en qualité de composante modale du pôle d'échanges régional de rabattement pour les populations résidant en dehors d'un périmètre de proximité de la gare. En effet, selon P. Fresnay⁷, il faut chercher à privilégier la vocation de « chaîne écomobile ». Par ailleurs, elle soulève la question de leur contribution éventuelle au phénomène de périurbanisation.

7 Patrick Fresnay, « P+R versus urbanisation autour des nœuds de transports publics », revue TEC juillet/août 2001, n°166, pp20-29

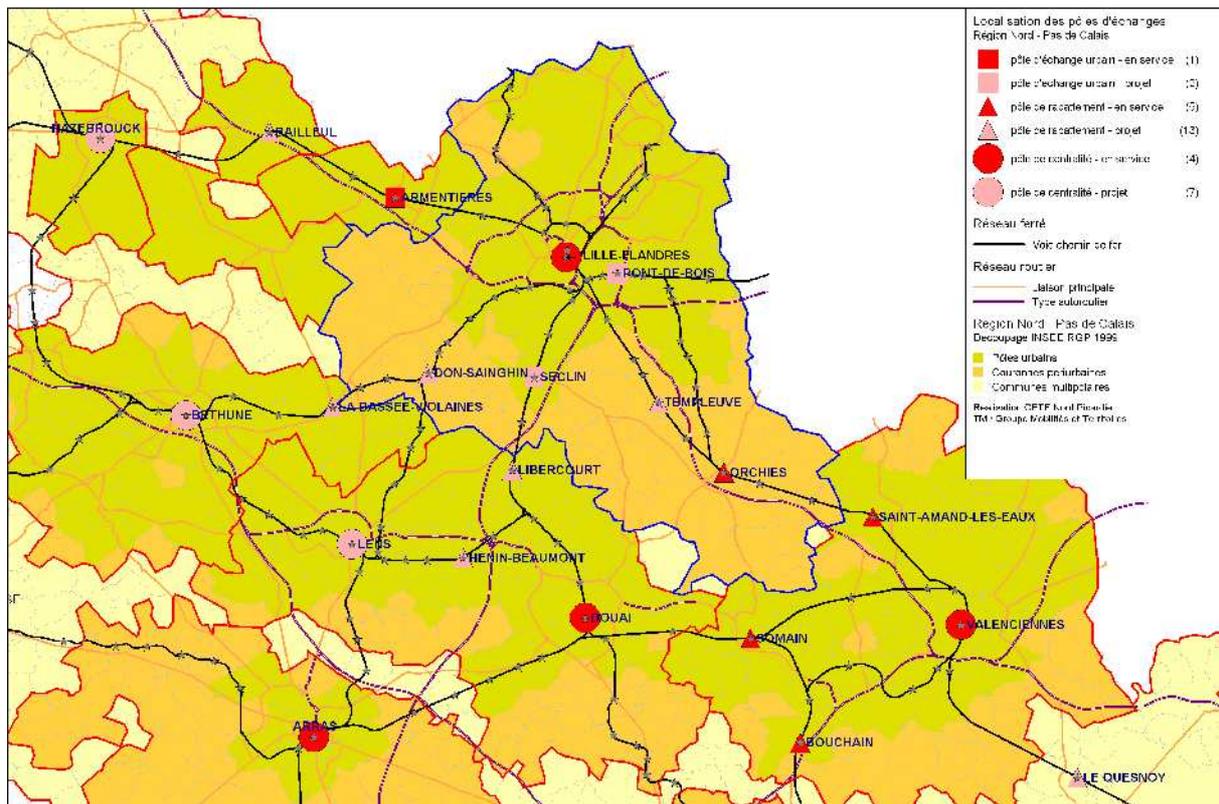


Illustration 4: Les fonctions des pôles d'échanges en service ou en projet au sein de l'AML - conception : CETE Nord Picardie

I.3 Le cas des pôles d'échanges ferroviaires « périurbains »

I.3.1 Les raisons de ce choix

La présente étude s'intéresse au fonctionnement de pôles d'échanges ferroviaires dits périurbains au sein du territoire de l'aire métropolitaine lilloise (AML) comprenant la métropole lilloise et la frange s'étalant d'Hazebrouck à Valenciennes en passant par Béthune et Douai. Ce territoire est soumis en effet à des enjeux forts en termes de gestion des flux avec une sollicitation très forte et quotidienne des réseaux routiers convergeant vers la métropole lilloise qui conduit à une saturation des principaux axes.

La notion de périurbain emprunté dans la présente étude ne fait pas uniquement référence au zonage défini par l'INSEE en 1999 à partir des résultats du recensement de la population⁸. Elle est élargie pour prendre en compte le contexte de fonctionnement du territoire de l'aire métropolitaine lilloise. Ainsi, une gare dite « périurbaine de l'AML » peut se situer sur un pôle urbain de l'AML, en limite du périurbain de Lille ou en limite du territoire communautaire. Son usage est majoritairement tournée vers la métropole lilloise en terme de fonctionnement.

⁸ La couronne périurbaine comprend des communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle urbain ou dans des communes attirées par celui-ci.

Au regard de la typologie des pôles d'échanges proposée dans la partie précédente, ces pôles périurbains correspondent à des pôles de rabattement sur le réseau régional de populations résidant dans les espaces interstitiels des agglomérations.

Cette notion de rabattement invite à s'intéresser en particulier à l'analyse du fonctionnement de ces pôles en termes de rabattement des usagers en voiture sur les transports collectifs pour se rendre à leur destination finale.

1.3.2 Une approche par corridor routier

Cette notion de rabattement invite à s'intéresser en particulier à l'analyse du fonctionnement de ces pôles en terme de rabattement des usagers en voiture sur les transports collectifs pour se rendre à leur destination finale.

Nous avons donc fait le choix de travailler sur des pôles d'échanges existants ou envisagés situés dans les corridors des principales infrastructures routières convergeant vers Lille.

1.3.2.a Les pôles du corridor de la RN41

L'axe ferroviaire Lille-Béthune se situe dans l'espace du corridor défini autour de la RN41. Cet axe est ponctué dans sa section comprise au sein de l'AML par une quinzaine de gares et points d'arrêts. Parmi ceux-ci, deux ont la fonction de pôles d'échanges ou l'auront prochainement : Don Sainghin et La Bassée. Il s'agit des deux gares qui présentent, pour cet axe, un usage plus fort que les autres gares et points d'arrêt. A noter que le doublement de la voie entre Don-Sainghin et Béthune réalisé en 2006/2008 a engendré une modification de l'offre ferroviaire sur cet axe à partir de décembre 2008. Elle s'est traduite par une amélioration de la fréquence entre Lille et Béthune et donc une modification de desserte sur Don et La Bassée.

gare	nombre de départ de trains					
	par jour (valeur JMO)			en heures de pointe (7h-9h et 16h-18h)		
	2007	2009	évolution	2007	2009	évolution
La Bassée	30	66	119%	10	26	165%
Don Sainghin	59	71	20%	20	28	37%

Illustration 5: Evolution de l'offre de services ferroviaires en gares de La Bassée et Béthune - source : données SNCF 2007 et 2009

Située en limite de la Communauté urbaine de Lille, la gare périurbaine de Don Sainghin est desservie par deux lignes de TER (Béthune-Lille et Lens-Don-Lille). Son aménagement en pôle d'échanges sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté Urbaine de Lille Métropole dans le cadre de la mise en œuvre de son Plan de Déplacements Urbains est en cours et la fin des travaux est prévu pour l'automne 2011.

La gare de La Bassée située dans le pôle urbain de Béthune mais en limite du périurbain de Lille est desservie par la ligne TER Béthune-Lille. Elle fait l'objet d'un projet d'aménagement en pôle d'échanges porté également par la Communauté Urbaine de Lille Métropole pour un horizon de mise en service 2013/2014.

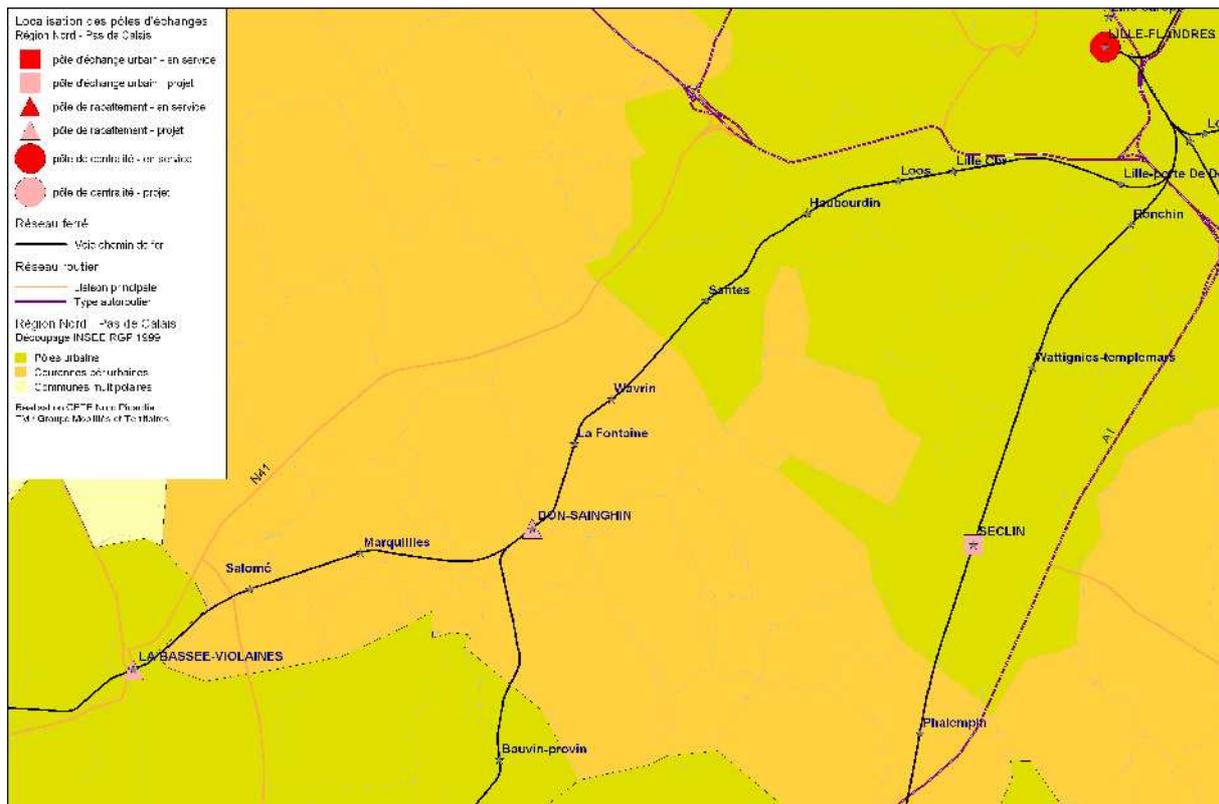


Illustration 6: Les gares et points d'arrêt situés dans le corridor de la RN41 – conception : CETE Nord Picardie

1.3.2.b Les pôles du corridor de l'A25

Le corridor de l'A25 est irrigué par le tronçon ferroviaire Lille-Hazebroeck supportant les liaisons à destination du Littoral (Dunkerque, Calais et Boulogne).

Ce tronçon comprend dans sa section située dans l'AML neuf gares et points d'arrêt dont les gares d'Armentières, Bailleul, et d'Hazebroeck. Ces trois gares proposent de meilleurs niveaux de service de trains que les autres gares et sont ou seront aménagées en pôles d'échanges à terme.

Gare du territoire de la Communauté Urbaine de Lille, à 20km au nord-ouest de Lille, la gare d'Armentières située dans le pôle urbain d'Armentières est desservie par deux lignes TER (Lille-Hazebroeck et Lille-Hazebroeck-Dunkerque). Elle a été aménagée en pôle d'échanges multimodal en 2008.

La gare de Bailleul située dans son pôle urbain est à mi-distance entre Dunkerque et Lille. Elle se trouve également à équidistance des gares d'Armentières et d'Hazebroeck pour lesquelles l'offre de trains est importante. Ce qui peut inciter les usagers à préférer ces gares à celle de Bailleul. Cette gare fait l'objet de réflexion sur sa requalification en pôle d'échanges. Les premières études lancées en 2006 proposaient un plan d'aménagement orienté fortement vers un rabattement en voiture.

La gare d'Hazebroeck est quant à elle située au carrefour ferroviaire de deux axes Nord-Sud et Est-Ouest. Elle est desservie par quatre services ferroviaires reliant Lille à Dunkerque ou Hazebroeck, Arras à Dunkerque ou à Calais. Elle bénéficie également de dessertes TGV directes à destination de Paris. Le périmètre de la gare fait l'objet d'une réflexion globale de

son aménagement comprenant à la fois la question de l'amélioration de l'intermodalité, de son accessibilité et l'enjeu d'améliorer le cadre de vie urbain.

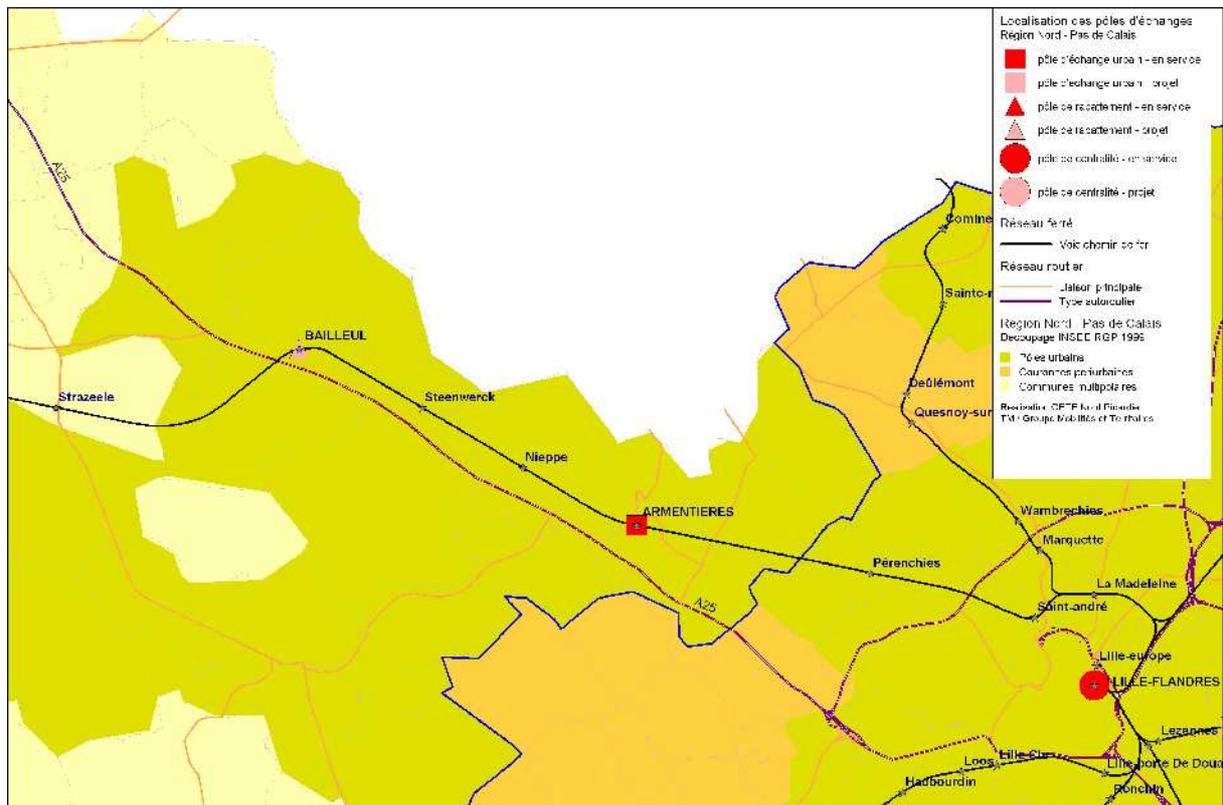


Illustration 7: Les gares et points d'arrêt situés dans le corridor de l'A25 - conception : CETE Nord Picardie

1.3.2.c Les pôles du corridor de l'A1

Le corridor de l'A1 comprend l'axe ferroviaire Douai-Lille ponctué d'une dizaine de gares et points d'arrêt se trouvant toutes dans le périmètre de l'AML. Deux gares font l'objet de réflexions sur leur aménagement en pôle d'échanges : Seclin et Libercourt. Ces gares présentent par ailleurs un niveau de service parmi les plus élevés sur cet axe.

En limite sud du périmètre communautaire, la gare de Seclin est identifiée comme « Porte Sud » de la métropole. Elle est également aux franges du territoire périurbain. Elle est desservie par trois services TER (Lille-Douai, Lille-Lens et Lille-Douai-Arras-Amiens-Rouen), ce qui lui confère le rôle de Porte sud de la métropole.

Le projet d'aménagement en pôle d'échange multimodal de la gare est inscrit dans le Plan de Déplacements Urbains de Lille Métropole et les études sont en cours. Comme pour les gares de Don Sainghin et La Bassée, l'enjeu porté par les élus communautaires est de pourvoir les entrées de la métropole lilloise d'un pôle d'échanges dans un objectif de report modal de la voiture vers le train.

Située dans le pôle urbain de Lens mais en franges du périurbain de Lille, la gare de Libercourt se trouve à un nœud ferroviaire des axes permettant d'accéder à Lille, Lens et Douai. Elle bénéficie donc d'une desserte par quatre lignes TER (Lille-Douai, Lille-Lens, Valenciennes-Douai-Lens et Lille-Douai-Arras-Amiens-Rouen).

En sa qualité de principale gare TER régionale, les autorités organisatrices de transport (Conseil Régional, les deux Conseils Généraux et le Syndicat Mixte des Transports Artois Gohelle) réfléchissent à l'aménagement de la gare de Libercourt en pôle d'échanges devant permettre de renforcer l'attractivité de la gare.

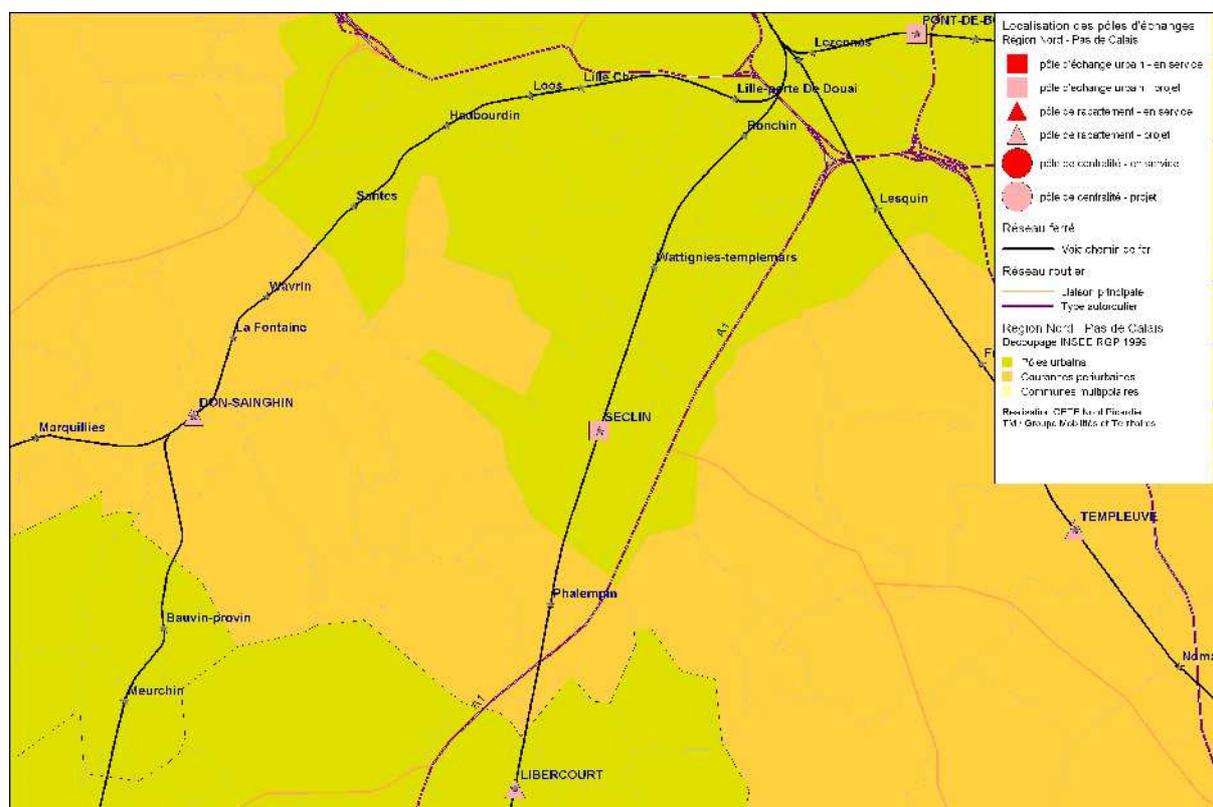


Illustration 8: Les gares et points d'arrêt situés dans le corridor de l'A1 - conception : CETE Nord Picardie

1.3.2.d Les pôles du corridor de l'A23

L'axe ferroviaire Lille-Valenciennes irrigue le corridor de l'autoroute A23. Cet axe est ponctué par une dizaine de gares et haltes ferroviaires dont deux ont été aménagées en pôle d'échanges (Saint-Amand les Eaux et Orchies) et une autre fait l'objet d'une réflexion (Templeuve).

La gare d'Orchies se situe au cœur de la Pévèle périurbanisée et à équidistance des pôles de Lille, Valenciennes, Douai et Tournai en Belgique. C'est la gare périurbaine par excellence. Elle est desservie par trois services TER assurant les liaisons entre Lille et Valenciennes, Lille et Aulnoye/Jeumont, Lille et Hirson et Charlevilles-Mézières.

Implantée dans le pôle urbain de Valenciennes, la gare de Saint-Amand-Les-Eaux se situe au cœur du parc régional Sambre-Escaut à proximité de la commune de Valenciennes. C'est par ailleurs une gare du périmètre de transports urbains de l'agglomération valenciennoise. Elle est desservie par les trois lignes régionales qui desservent également la gare d'Orchies.

La gare de Templeuve est située dans le périurbain de Lille. Comme les deux gares précédentes, elle est desservie par les trois lignes TER menant à Lille, Valenciennes, dans la Sambre-Avesnois ainsi que sur Hirson et Charlevilles-Mézières.

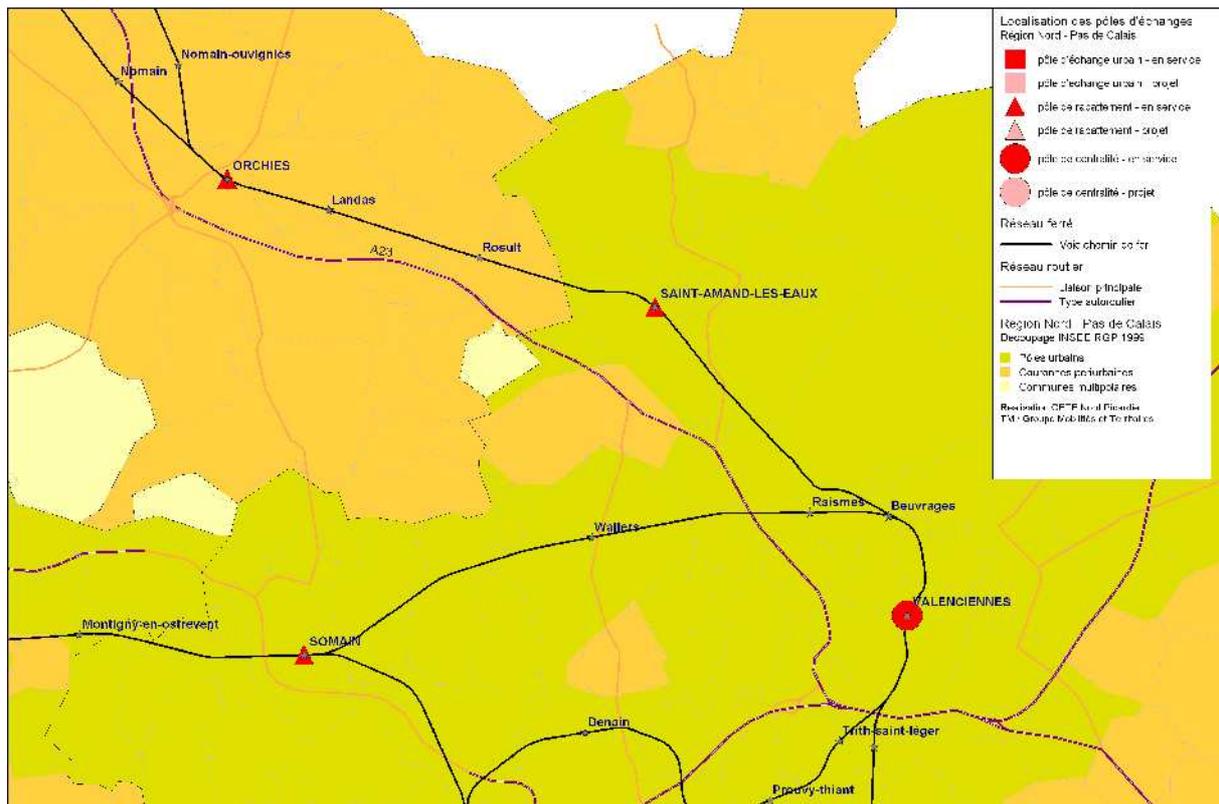


Illustration 9: Les gares et points d'arrêt situés dans le corridor de l'A1 - conception : CETE Nord Picardie

II Quelle influence des gares périurbaines sur le territoire de l'Aire Métropolitaine Lilloise ?

II.1 Précision méthodologique

L'analyse du rayonnement territorial des gares périurbaines de l'AML a été menée en deux temps. La première phase a concerné l'ensemble des gares périurbaines identifiées dans les corridors autoroutiers d'étude et citées précédemment. Elle s'est appuyée sur les données mobilisables sur les usagers disposant d'un abonnement domicile-travail.

Afin de compléter cette analyse, et notamment leur usage, une enquête terrain a été menée auprès des usagers à destination de la métropole lilloise⁹ en novembre et décembre 2009.

Cette enquête visait en particulier à recueillir des informations sur la fréquence et le motif du déplacements, le mode de rabattement des usagers sur la gare étudiée, le lieu éventuel du stationnement, la montée en charge des parkings de rabattement.

A noter que cette enquête a permis de confirmer dans les grandes lignes les analyses menées sur les aires d'influence des pôles d'échanges à partir des données du fichier sur les abonnés de 2007.

Le présent chapitre présente une synthèse de l'analyse du rayonnement territorial des gares périurbaines. L'annexe 2 rassemble les monographies par gares.

II.2 Une réflexion menée sur un panel de cinq gares

L'analyse du fonctionnement des pôles d'échanges ferroviaires régionaux suppose de pouvoir disposer d'informations sur les pratiques modales des usagers des trains en matière de rabattement. L'absence de bases de données mobilisables nous a obligé à réaliser une enquête terrain auprès des pôles d'échanges. Aussi le quota de cinq pôles a été fixé par la maîtrise d'ouvrage de l'étude.

Parmi les neuf pôles identifiés dans les corridors d'étude, il fallait donc opérer au choix de cinq d'entre-eux en respectant la logique des corridors.

Dans le corridor de l'A23, le choix s'est porté sur la gare d'Orchies en sa qualité de gare périurbaine ayant été réaménagée en pôle d'échanges multimodal. Sa fréquentation est importante avec près de 3 000 voyageurs jour en 2009 pour une offre TER élevée. Son usage est fortement tourné vers la métropole lilloise. Sa proximité avec un échangeur autoroutier et son rayonnement élargi la placent dans les préoccupations de gare de rabattement régionale.

De par la proximité relative avec la gare de Valenciennes et sa situation dans le pôle urbain de Valenciennes, la gare de St Amand n'a pas été retenue même si elle présente un niveau d'usage et d'offre important.

⁹ L'analyse des principales OD sur les pôles étudiés a montré qu'elles sont à plus de 75% tournées vers la métropole lilloise. Le choix de retenir le sens vers la métropole a permis de faciliter l'organisation technique de l'enquête.

La gare de Templeuve située dans le périurbain de Lille ne fait également pas partie du panel retenu étant donné de la réalisation en 2008 par la Communauté de Communes du Pays de Pévèle d'une enquête auprès des usagers du train.

Dans le corridor de l'A1, seule la gare de Libercourt nous semblait être le cas le plus pertinent à prendre en compte par rapport aux objectifs de l'étude. Située dans le pôle urbain de Lens, son usage actuel montre une dominance des destinations des usagers tournées vers la métropole lilloise. Implantée au niveau de la localisation des phénomènes de saturation actuels de l'A1, elle constitue un exemple intéressant avec une offre conséquente équivalente à celle d'Orchies et un usage depuis une aire d'influence élargie.

Le rayonnement territorial infracommunal de la gare de Seclin et sa situation dans le corridor de l'A1 à l'intérieur de la zone de congestion ont conduit à l'écartier pour les enquêtes. Il s'agit ici plus d'une gare suburbaine que régionale, en atteste l'usage de la gare.

Dans le corridor de l'A25, les deux gares nous semblaient intéressantes à retenir. D'une part le cas du pôle d'Armentières s'imposait de par sa place de 9^e gare de l'AML juste derrière les gares de centralité, son aménagement en pôle multimodal et sa proximité d'un projet d'échangeur autoroutier même si elle se trouve au sein de la zone de congestion de l'A25. D'autre part la gare de Bailleul s'avérait être un bon terrain d'analyse de par sa bonne accessibilité depuis le réseau autoroutier et sa localisation aux franges des zones de congestion de l'A25. Elle connaît une fréquentation équivalente à celle de Libercourt, ce qui ouvre la possibilité de comparaison entre ces deux pôles de par leurs diverses similarités (situation dans un pôle urbain, fréquentation équivalente, proximité d'échangeur, aux franges des zones de congestion autoroutière).

De par son positionnement dans un pôle urbain, au coeur de la densité urbaine, sa place au sein du réseau régional et sa fonction de noeud important du réseau départemental de transport, la gare d'Hazebrouck est plus une gare de centralité qu'une gare périurbaine.

Dans le corridor de la RN41, les deux gares de Don Sainghin et La Bassée sont deux exemples intéressants pour notre réflexion. La gare de Don Sainghin est située dans le périurbain de Lille et a connu un renforcement de l'offre TER fin 2008 suite au doublement de la ligne TER Béthune-Don avec une fréquence en heure de pointe du matin à 13 minutes ce qui la place au même rang que Libercourt, Orchies et La Bassée. Toutefois, le planning envisagé en 2009 des travaux d'aménagement en pôle d'échanges nous a conduit à ne pas retenir ce pôle de par la possibilité de difficultés de mise en œuvre d'une enquête terrain.

La gare de La Bassée est donc la seule gare retenue dans le corridor de la RN41. Même si elle est implantée dans le pôle urbain de Béthune/lens, son usage est fortement tourné vers la métropole lilloise et son offre de services a été amélioré avec une très bonne fréquence à l'heure de pointe du matin.

		Niveau de service 2009 TER				
corridor routier	gare TER	nombre de trains/ jour (départs+arrêts)	nombre de TER au départ par jour	part de l'offre TER aux heures de pointe (4)	fréquence des TER au départ à l'hpm (en min)	temps de trajet minimal HPM pour Lille (en min)
A23	ORCHIES	153,4	76	39%	12	17
A1	LIBERCOURT	155,0	78	37%	12	16
A25	ARMENTIERES (2)	137,9	69	33%	14	15
A25	BAILLEUL	111,3	56	28%	21	24
A23	ST AMAND LES EAUX	127,8	63	29%	17	27
RN41	DON SAINGHIN (2)	141,6	71	39%	13	17
A23	TEMPLEUVE	124,0	61	30%	17	13
A1	SECLIN (2)	89,0	45	32%	24	12
RN41	LA BASSEE (2)	131,5	66	39%	12	24

Illustration 10: Niveau de service proposé sur les gares pôles d'échanges de l'AML - source : SNCF2009

corridor routier	gare TER	montées descentes TER 2007	montées descentes TER 2009	rang gare AML (fréquentation 2009)	nombre abonnés TER (1)	part (minimale) d'abonnés (3)	part des abonnés résidant dans la commune de la gare
A23	ORCHIES	2 952	2 760	11e	1 849	63%	32%
A1	LIBERCOURT	2 435	2 841	10e	1 589	65%	27%
A25	ARMENTIERES (2)	4 285	4 607	9e	1 484	35%	49%
A25	BAILLEUL	2 504	2 512	12e	1 330	53%	57%
A23	ST AMAND LES EAUX	1 955	1 849	13e	1 215	62%	46%
RN41	DON SAINGHIN (2)	1 599	1 642	14e	839	52%	34%
A23	TEMPLEUVE	1 594	1 543	15e	709	44%	54%
A1	SECLIN (2)	994	925	20e	480	48%	70%
RN41	LA BASSEE (2)	980	1 459	16e	474	48%	26%

(1) abonnement travail et étudiants hors boursiers

(2) existence d'un abonnement "ticket+" Transpole permettant d'emprunter le train pour des liaisons internes à la Communauté Urbaine de Lille

(3) compte tenu du volume d'abonnés "ticket+" non connu

(4) calculée par rapport à l'offre globale de trains au départ de la gare

Illustration 11: Niveau d'usage des gares pôles d'échanges de l'AML - données Région 2007

II.3 Des gares tournées vers la métropole lilloise

L'analyse des principales origines-destinations des usagers abonnés du TER et se rabattant sur les gares périurbaines met en avant un fonctionnement de celles-ci principalement avec la métropole lilloise.

Ainsi, quelle que soit la gare considérée parmi les gares périurbaines des corridors autoroutiers, près des trois-quarts des usagers disposant d'un abonnement travail SNCF y prenant leur train se rendent sur la métropole lilloise. La gare de destination privilégiée est incontestablement la gare de Lille-Flandres à plus de 77% pour la majorité. A noter que cette part apparaît légèrement plus faible pour les usagers d'Armentières (68%) et de Saint-Amand-Les-Eaux (73%). A noter que les usagers du TER prenant leur train à Armentières peuvent avoir recours à l'abonnement Transpole « Ticket + ». Ce qui tend à affirmer que les usagers de cette gare vont très majoritairement sur Lille.

corridor routier	gare TER	montées descentes TER		rang gare AML (fréquentation 2009)	part d'OD à destination de Lille	part d'OD à destination de LMCU
		2007	2009			
A23	ORCHIES	2 952	2 760	11e	83%	87%
A1	LIBERCOURT	2 435	2 841	10e	84%	90%
A25	ARMENTIERES (2)	4 285	4 607	9e	68%	74%
A25	BAILLEUL	2 504	2 512	12e	78%	86%
A23	ST AMAND LES EAUX	1 955	1 849	13e	73%	77%
RN41	DON SAINGHIN (2)	1 599	1 642	14e	78%	94%
A23	TEMPLEUVE	1 594	1 543	15e	85%	89%
A1	SECLIN (2)	994	925	20e	81%	87%
RN41	LA BASSEE (2)	980	1 459	16e	77%	92%

(2) existence d'un abonnement "ticket+" Transpole permettant d'emprunter le train pour des liaisons internes à la Communauté Urbaine de Lille

Illustration 12: Part des origines-destinations des usagers abonnés du TER en direction de la métropole lilloise - source : données Région 2007

II.4 Des rayonnements au-delà du périmètre communal plus ou moins étendus

Sur l'ensemble de la région Nord-Pas de Calais, pour l'année 2007¹⁰, la part des usagers du TER disposant d'un abonnement travail SNCF résidant dans la commune de rattachement de la gare de départ est voisine de 48%. A l'échelle du périmètre de l'aire métropolitaine lilloise, elle est identique. Alors qu'il existe une grande diversité de cette part selon la gare ou le point d'arrêt considéré, cette valeur moyenne reflète le pouvoir attracteur des gares sur les territoires extérieurs à la commune.

L'analyse des quelques cas de gares dites périurbaines au sein de l'AML montre cette diversité du pouvoir attracteur sur les territoires environnants.

Le premier indicateur le démontrant est la part d'usagers résidant la commune de la gare pour ces gares. L'analyse de celui-ci montre en effet une variation très forte de cette valeur.

gare TER	montées descentes TER 2007	montées descentes TER 2009	nombre usagers abonnés SNCF 2007	nombre de trains/jour (départs+arrêts) - offre 2009	part des abonnés résidant dans la commune de la gare
HAZEBROUCK	6 260	6 472	2 273	228,2	54%
ORCHIES	2 952	2 760	1 849	153,4	32%
LIBERCOURT	2 435	2 841	1 589	155,0	27%
ARMENTIERES (2)	4 285	4 607	1 484	137,9	49%
BAILLEUL	2 504	2 512	1 330	111,3	57%
ST AMAND LES EAUX	1 955	1 849	1 215	127,8	46%
DON SAINGHIN (2)	1 599	1 642	839	141,6	34%
SECLIN (2)	994	925	480	89,0	70%
LA BASSEE (2)	980	1 459	474	131,5	26%
NIEPPE	251	223	154	34,2	85%

(2) abonnement Transpole permis

Illustration 13: Evaluation du rayonnement des gares sur la seule commune de rattachement de la gare - source : données abonnement travail SNCF 2007

Ainsi, selon l'enquête réalisée en 2009 auprès des usagers TER durant la période de pointe du matin sur cinq de ces gares, l'usage des gares d'Armentières et de Bailleul situées dans le corridor de l'A25 est marqué par une part de plus de 40% d'usagers résidant la commune, valeur relativement proche de celle observée sur l'ensemble des gares de l'AML.

10 Données relatives aux usagers disposant d'un abonnement travail SNCF (hors transpole)

Cette tendance est par ailleurs encore plus marquée sur les deux autres gares d'Hazebrouck et de Nieppe sur lesquelles la part des abonnés usagers résidant la commune vaut respectivement 54% et 85%. Ce qui tend à montrer que l'influence moyenne des gares situées dans le corridor de l'A25 s'exerce surtout sur la commune de rattachement de la gare.

	part d'usagers résidant la commune de la gare	part des abonnés résidant la commune de la gare
Bailleul	60,1%	57%
Armentières	44,5%	49%
Orchies	29,9%	32%
La Bassée	23,8%	26%
Libercourt	17,8%	27%

Illustration 14: Aire d'influence de la gare selon la commune de résidence des usagers y montant : comparaison des résultats selon la source de données - source : données enquête pôles d'échanges 2009 - DREAL NPDC / CETE NP et données abonnés 2007 Région NPDC

A l'opposé, les gares périurbaines du corridor de la RN41 exercent une influence plus forte sur les communes extérieures puisque, que ce soit pour la gare de La Bassée (part de 24%) ou pour celle de Don Sainghin (part de 34%), plus de 60% des usagers de ces gares viennent de l'extérieur.

Sur les deux autres corridors, la situation est plus contrastée. Alors que la gare de Seclin présente aujourd'hui un fonctionnement majeur en intracommunal, celle de Libercourt exerce au contraire un pouvoir attracteur très fort sur l'extérieur puisque les seuls usagers résidant Libercourt ne représentent qu'un poids de 18%. C'est d'ailleurs la gare périurbaine étudiée ayant l'attraction la plus forte sur l'extérieur. Dans le corridor de l'A23, l'écart de la part d'usagers résidant la commune de la gare est moins important. Toutefois, les gares de Templeuve et de Saint-Amand-Les-Eaux apparaissent similaires avec une part d'usagers résidant la commune de 46 à 54%, soit relativement voisine de la valeur moyenne observée sur l'AML. Sur Orchies, l'influence de la gare est plus marquée sur l'extérieur de la commune de rattachement avec 70% d'usagers de cette gare habitant hors d'Orchies.

Afin d'affiner cette notion d'influence, de pouvoir attracteur de la gare, la partie suivante synthétise les formes des aires d'influence de ces gares périurbaines analysées à partir du lieu de résidence déclarée des usagers du TER¹¹. Nous verrons ultérieurement que ces aires d'influence plus ou moins étendues posent la question de l'organisation du rabattement sur ces gares, enjeu d'autant plus fort que le rayonnement de la gare est fortement tourné sur les communes extérieures.

II.4.1 Les rayonnements des gares du corridor de l'A1

Nous avons vu précédemment que les gares de Libercourt et Seclin se distinguent par le poids bien différent d'usagers du TER résidant la commune de la gare. Nous allons maintenant nous intéresser aux territoires qui sont sous l'influence de ces gares à partir de l'analyse des lieux de résidence des usagers disposant d'un abonnement SNCF et, pour la gare de Libercourt, des résultats de l'enquête auprès de l'ensemble des usagers allant en direction de la métropole lilloise pour un départ durant l'heure de pointe du matin.

II.4.1.a Une influence dominante de la gare de Libercourt sur les communes limitrophes

Avec une part d'usagers résidant à Libercourt et y prenant le train le matin pour se rendre vers la métropole lilloise de l'ordre de 18%, la gare de Libercourt est, de l'ensemble de notre

¹¹ L'annexe 2 de ce rapport présente, pour chaque gare périurbaine étudiée, une analyse de l'aire d'influence.

panel de gares étudiées, la gare pour laquelle son attraction est la plus forte sur les communes extérieures.

Son aire d'influence élargie¹² s'exerce sur un axe Est-Ouest dans une limite de 7km de part et d'autre de la gare sur environ 15 communes. Elle s'étend ainsi à l'ouest sur des communes limitrophes du corridor ferroviaire Lens-Don-Lille et atteint à l'est la commune de Moncheaux. Son influence au nord est limitée par l'aire d'attraction de la gare de Phalempin située à environ 4km à vol d'oiseau.

Plus globalement, la forme de ce rayonnement semble être fortement liée à la géométrie du réseau ferroviaire :

- limite de l'axe Lens-Lille via Don à l'ouest,
- limite à l'est à mi-chemin du territoire intersticiel entre l'axe Douai-Lille et Valenciennes-Lille,
- limite au nord par la présence de la gare de Phalempin
- et limite au sud par la proximité de la gare de Douai.

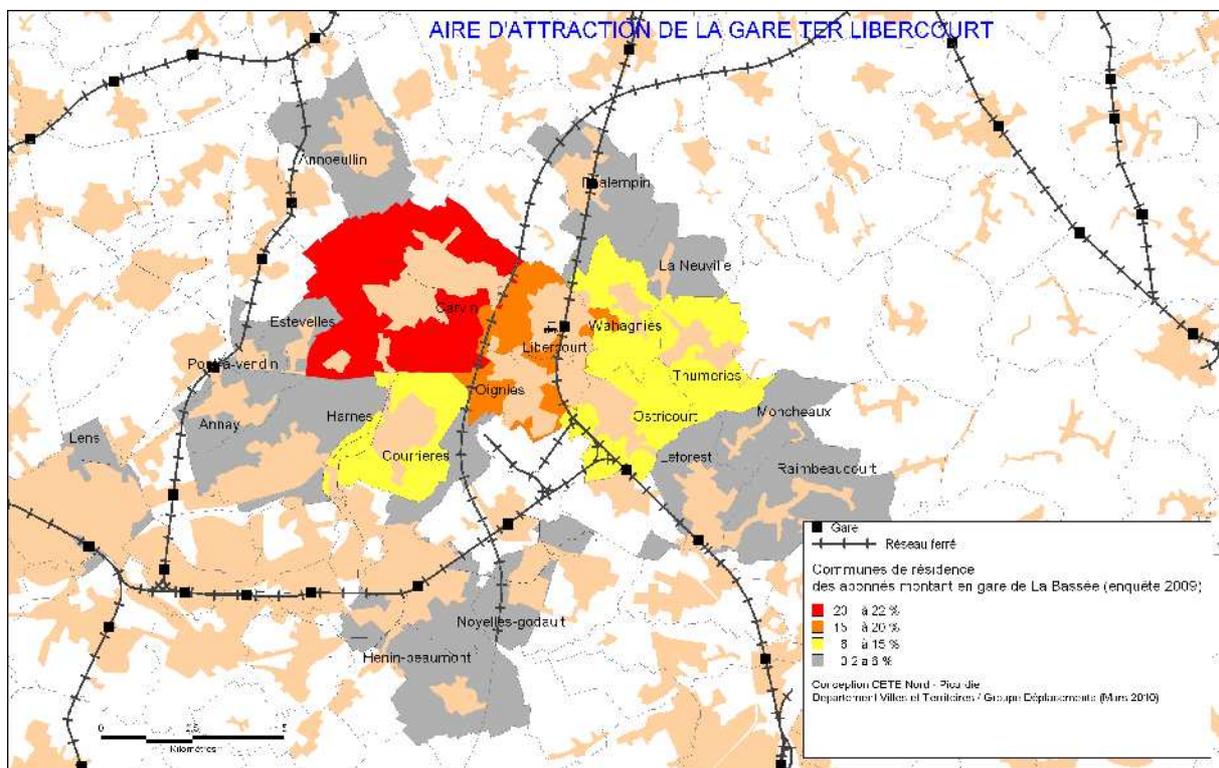


Illustration 15: aire d'influence de la gare de Libercourt (évaluée en %) - source : enquête pôles d'échanges 2009

Mais ce sont principalement sur trois communes que son influence est la plus marquée : Libercourt et les deux communes limitrophes de Carvin et de Oignies qui émettent respectivement 20% et 17% des usagers montant en période de pointe du matin en gare de Libercourt. Globalement, 80% des usagers montant en gare de Libercourt en période de pointe du matin et se rendant à Lille résident à moins de 5 km à vol d'oiseau.

La gare de Libercourt influence donc un territoire rassemblant un peu plus de 98 400 habitants dont 38% résident sur les trois communes les plus émettrices. La densité de ce territoire est non négligeable avec une moyenne de 812 habitants/km².

12 Une commune fait partie de l'aire d'influence élargie de la gare étudiée dès lors qu'il y a au moins 5 usagers résidant cette commune et prenant le train sur la gare étudiée.

II.4.1.b Un rayonnement fortement intracommunal de la gare de Seclin

Avec une part d'usagers disposant d'un abonnement SNCF, résidant à Seclin et y prenant le train de l'ordre de 70%, la gare de Seclin est, avec celle de Nieppe, la gare pour laquelle son fonctionnement est majoritairement intracommunal.

Selon les données relatives aux usagers disposant d'un abonnement SNCF, le rayonnement de la gare de Seclin s'exerce également sur un axe linéaire Est-Ouest à une distance maximale de 5 km de la gare sur environ 8 communes ne disposant pas de gares sur leur limite communale. Cette forme linéaire s'explique par la présence de gares encadrantes au nord et au sud situées à environ 4km de Seclin.

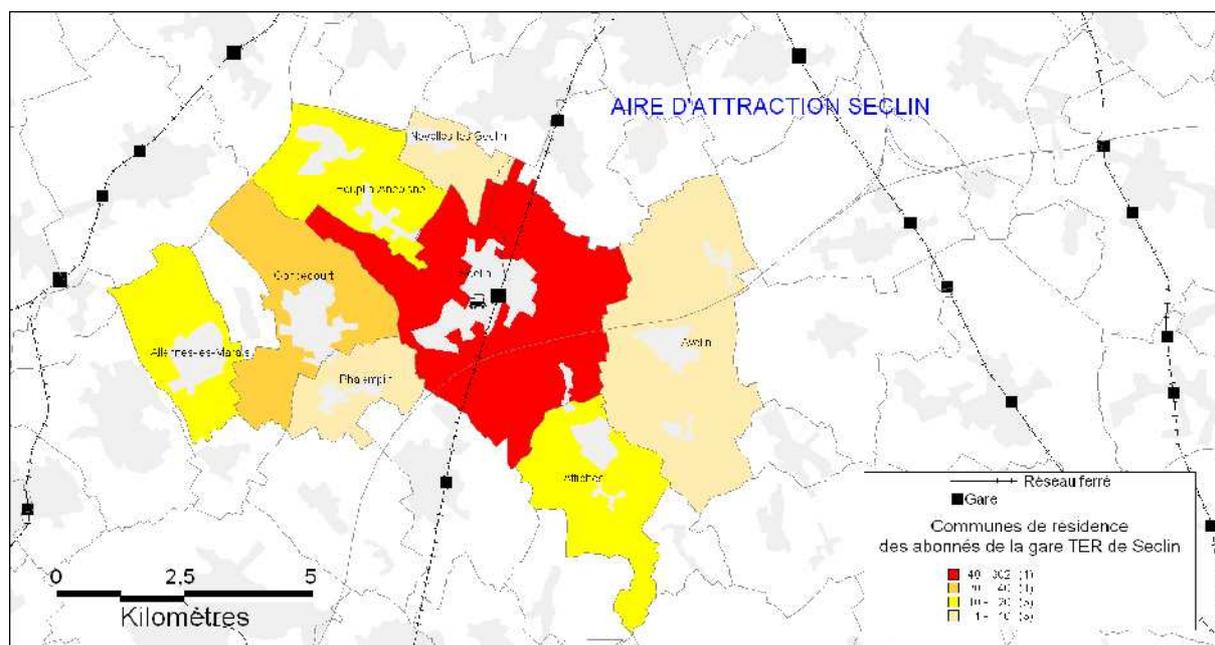


Illustration 16: Aire d'influence de la gare de Seclin - source : données abonnement SNCF 2007

Les volumes d'usagers venant des communes extérieures sont toutefois faibles. Seule la commune de Gondécourt se démarque avec une part d'usagers y résidant de 9%. Ainsi, près de 80% des usagers abonnés montant en gare de Seclin résident sur les deux communes de Seclin et de Gondécourt, soit à moins de 3 km à vol d'oiseau de la gare en direction de l'ouest. Les conditions d'accessibilité à la gare avec une gare ouverte à 180 degrés, notamment pour tout usager qui viendrait de l'est (Avelin, Attiches,...), peuvent expliquer cette forme de l'aire d'influence dominante de la gare de Seclin.

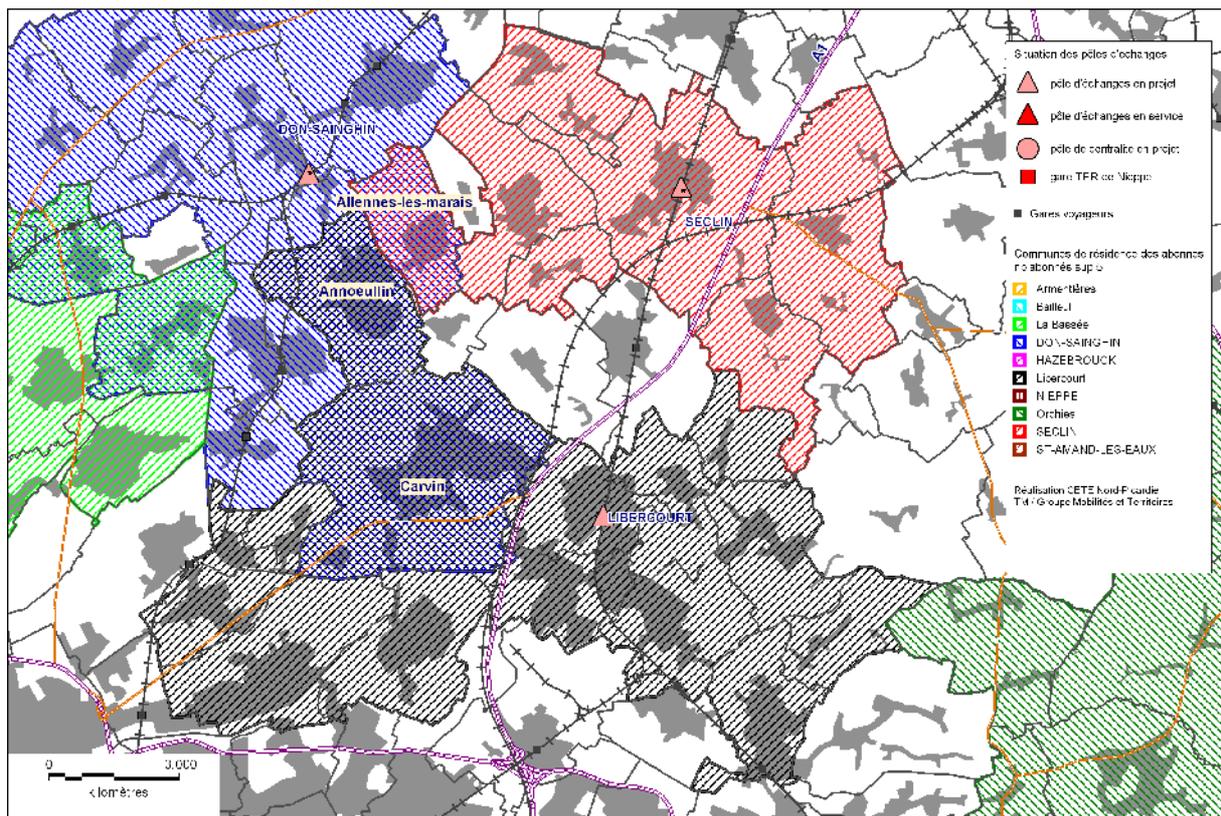
Ainsi, alors que l'aire d'influence potentielle recense un peu plus de 29 400 habitants, le rayonnement marqué de la gare de Seclin couvre un poids démographique de 16 220 habitants.

La densité du territoire sous influence de la gare de Seclin est plus faible que celle de Libercourt et s'établit à 460 habitants/km².

II.4.1.c Un recouvrement de territoire sous influence de la gare de Libercourt avec le corridor de la RN41

Les formes linéaires du rayonnement territorial des gares de Libercourt et de Seclin, orientées sur un axe Est-Ouest conduisent à l'absence de chevauchement des aires d'influence de ces deux gares. Plus globalement, la représentation des aires d'influence (cf illustration n°16) des gares ponctuant l'axe ferroviaire Douai-Lille tend à montrer une certaine complémentarité des gares dans une lecture Nord-Sud.

Pour autant, l'identification des territoires sous influence des gares de Libercourt et de La Bassée montre qu'il existe un recouvrement entre gares des corridors de l'A1 et de la RN41. Plus particulièrement, les communes situées à mi-chemin dans l'espace intersticiel entre les axes ferroviaires Douai-Lille et Lens-Don-Lille peuvent se trouver sous la double influence de gares. C'est le cas par exemple des communes de Carvin et d'Annoeullin qui font partie des aires d'influence de Libercourt et de La Bassée. Toutefois, au regard du nombre d'usagers concernés, chacune de ces communes est orientée prioritairement vers une des deux gares : les usagers du TER résidant à Carvin privilégient l'usage de la gare de Libercourt, ceux d'Annoeullin s'orientent davantage vers celle de La Bassée. Ce choix des usagers peut s'expliquer notamment par la distance les séparant de la gare, et donc un choix de la gare la plus proche.



II.4.2 Les rayonnements des gares du corridor de l'A23

Nous avons vu précédemment que parmi les gares du corridor de l'A23 étudiées, le poids de l'influence des gares de Templeuve et de St Amand les Eaux est très voisin (proche de 50%). La gare d'Orchies se distingue avec une influence forte sur l'extérieur.

Cette partie complète l'importance du rayonnement de ces gares par l'analyse des territoires sous leur influence à partir des données relatives aux fichiers des usagers disposant d'un abonnement SNCF pour les gares de Templeuve et de St Amand les eaux et, pour la gare d'Orchies, des résultats de l'enquête 2009 auprès de l'ensemble des usagers allant en direction de la métropole lilloise pour un départ durant l'heure de pointe du matin.

II.4.2.a Une influence étendue du pôle d'échanges d'Orchies

Avec une part d'usagers montant en gare d'Orchies et résidant sur des communes extérieures de 70%, la gare d'Orchies semble se rapprocher du profil des gares périurbaines du corridor de la RN41. Toutefois, nous allons voir que le pouvoir attractif d'Orchies apparaît plus fort en terme de couverture spatiale.

L'aire d'influence élargie¹³ de la gare d'Orchies est en effet étendue et s'exerce sur une trentaine de communes périurbaines de Lille, dont les plus lointaines sont situées à 12/15 km du centre d'Orchies. Sa forme est non centrique : au nord, la présence de la frontière avec la Belgique limite le rayonnement à une distance maximale de 7km. Par contre, sur la partie sud, l'aire s'étend sur les communes de l'espace intersticiel délimité par les deux corridors ferrés (axes Valenciennes-Lille et Valenciennes-Douai).

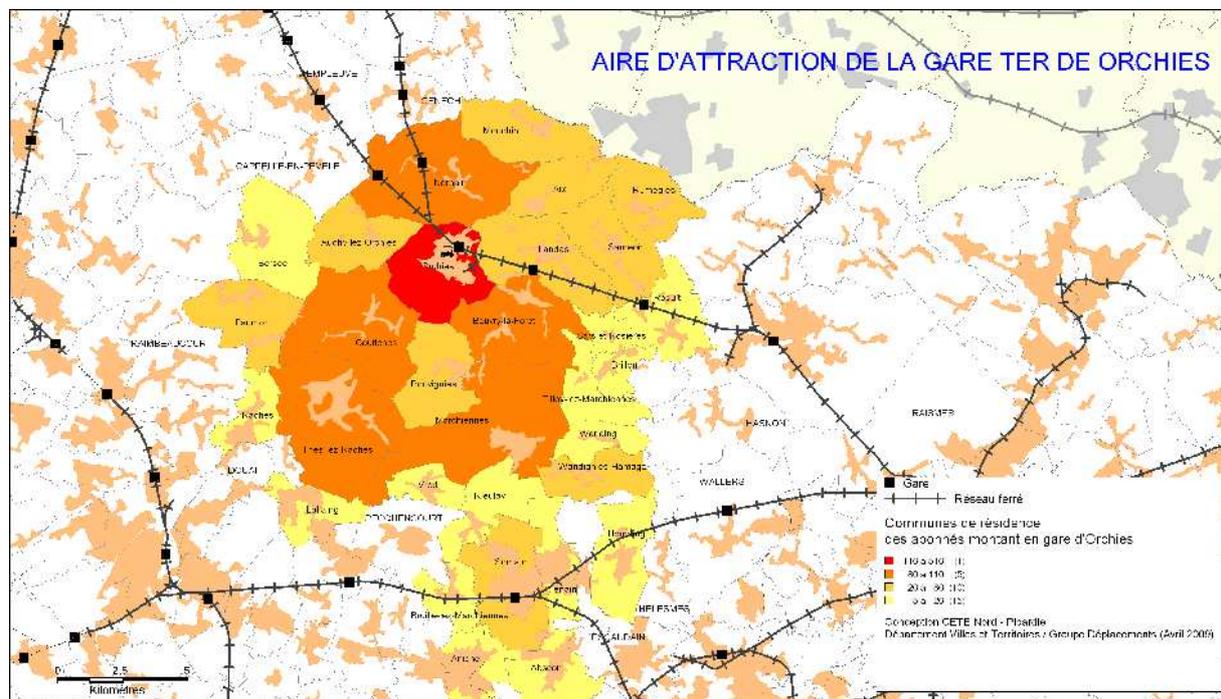


Illustration 18: Aire d'attraction de la gare d'Orchies (en volume d'usagers) - source : données abonnement SNCF 2007

13 Une commune fait partie de l'aire d'influence élargie de la gare étudiée dès lors qu'il y a au moins 5 usagers résidant cette commune et prenant le train sur la gare étudiée.

Mais l'espace géographique subissant plus fortement l'influence de la gare d'Orchies (c'est-à-dire l'ensemble des communes ayant au moins 5 usagers résidant) est d'une forme ellipsoïdale comprenant une quinzaine de communes limitrophes situées à moins de 7km d'Orchies.

Plus particulièrement, au regard de la part relative d'usagers émise par les communes, l'attractivité de la gare est marquée sur 5 communes :

- Orchies reste la commune principale de résidence des usagers,
- 9% des usagers résident sur Marchiennes,
- 8% sur Nomain
- 7% sur Coutiches et sur Beuvry-la-Forêt.

Globalement, 61% des usagers montant en gare d'Orchies en période de pointe du matin et se rendant à Lille résident à 5 ou 6 km à vol d'oiseau. Ce qui signifie qu'il existe une forte dispersion d'usagers sur le reste de l'aire d'influence pour des poids faible.

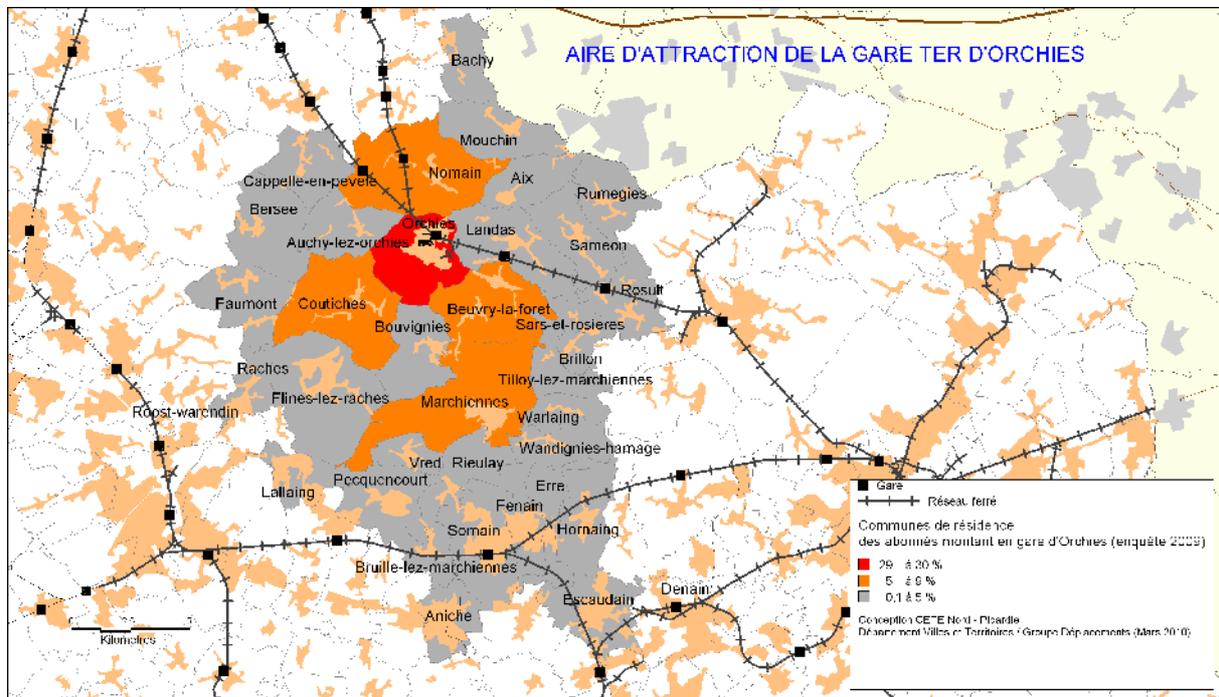


Illustration 19: Aire d'influence du pôle d'échanges d'Orchies (en pourcentage) - source : enquête pôles d'échanges 2009

La gare d'Orchies influence donc un territoire rassemblant un peu plus de 94 600 habitants, poids voisin de celui de la gare de Libercourt. Ce poids démographique atteint 20 680 habitants sur les cinq communes les plus émettrices (22% de la population résidante dans l'aire d'influence élargie). La couverture géographique de la gare d'Orchies inclut pour moitié des communes rurales de moins de 2 000 habitants. Aussi, la densité d'habitant sur cette aire est faible et atteint 342 habitants/km².

II.4.2.b Une attractivité forte du pôle d'échanges de Saint-Amand-Les-Eaux sur les communes voisines

Selon les données relatives aux usagers disposant d'un abonnement SNCF, 46% des abonnés de la gare de Saint-Amand-Les-Eaux résident sur la commune, ce qui situe la gare dans la moyenne observée sur l'ensemble des gares et points d'arrêt de l'aire métropolitaine lilloise.

Son aire d'influence élargie¹⁴ est, comme pour la gare d'Orchies, étendue et couvre une vingtaine de communes dont les plus lointaines sont situées au nord-ouest à 15km (communes de Condé-sur Escaut et Fresnes sur Escaut). Elle comprend des communes implantées dans le pôle urbain et le périurbain de Valenciennes mais également des communes périurbaines de Lille.

Sa forme est concentrique d'un rayon de 7km limité au nord par la frontière belge avec une excroissance au nord est vers le pôle de Condé sur Escaut qui s'explique par l'absence d'infrastructure ferroviaire sur ce secteur.

Mais son influence notable se réduit à la commune de Saint-Amand-Les-Eaux avec 46% des usagers y résidant. Hormis les communes de Lecelles et de Hasnon sur lesquelles résident 7% et 6% des usagers de la gare de Saint Amand, la dispersion géographique est forte sur les autres communes avec des poids d'usagers inférieurs à 4%.

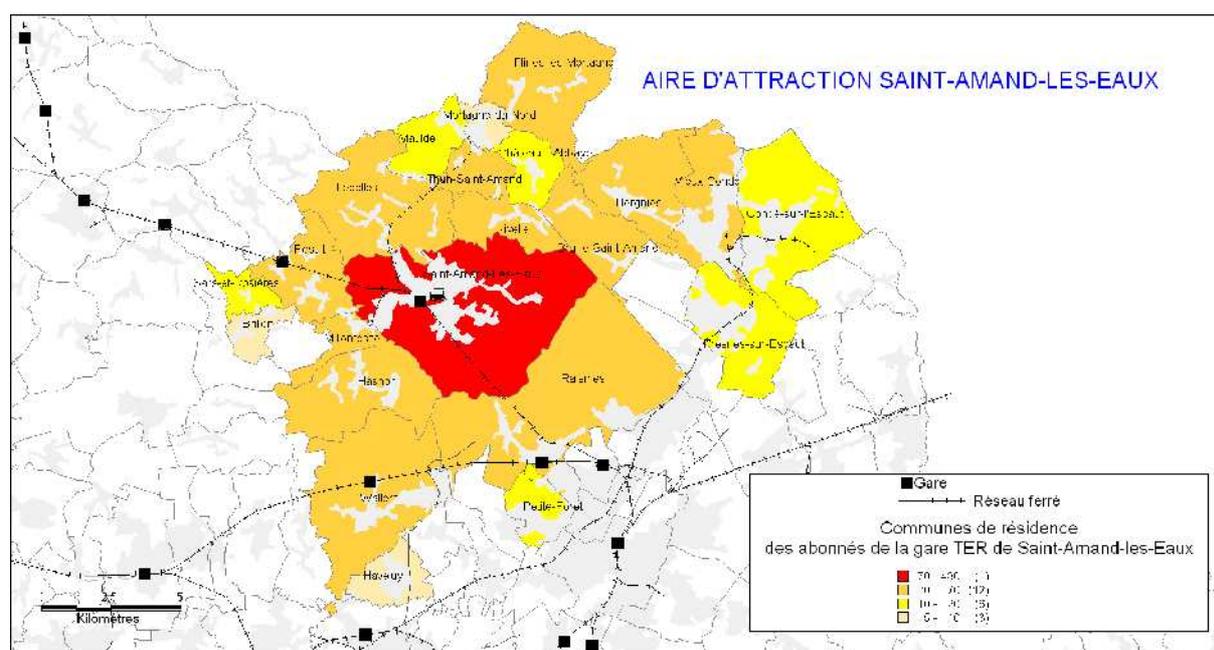


Illustration 20: aire d'attraction de la gare de Saint- Amand-Les-Eaux (en volume d'usagers) - source : données abonnements SNCF 2007

Globalement, 60% des usagers abonnés montant en gare de Saint-Amand résident à moins de 3 km à vol d'oiseau. Ce qui signifie, comme pour la gare d'Orchies, qu'il existe une forte dispersion d'usagers sur le reste de l'aire d'influence pour des poids faibles.

14 Une commune fait partie de l'aire d'influence élargie de la gare étudiée dès lors qu'il y a au moins 5 usagers résidant cette commune et prenant le train sur la gare étudiée.

Comme le pôle d'Orchies, le pôle multimodal de Saint-Amand-Les-Eaux influence donc un territoire rassemblant un peu plus de 95 000 habitants. Si nous ne retenons que les trois principales communes émettrices, le poids démographique atteint 22 600 habitants, valeur très voisine du poids de l'aire dominante sur Orchies (sur cinq communes).

Ce territoire sous influence est d'une composition différente de celle de la gare d'Orchies puisqu'il comprend quatre pôles urbains de plus de 10 000 habitants (Saint-Amand, Raismes, Vieux-Condé et Condé sur Escaut) intervenant pour 54% dans le poids de population de l'aire d'influence élargie. A noter également que cette aire comprend pour moitié des communes de moins de 2 000 habitants. Aussi, la densité d'habitants sur cette aire est faible et atteint 400 habitants/km², valeur voisine de celle d'Orchies.

II.4.2.c L'influence de la gare de Templeuve sur quatre communes limitrophes

Selon l'enquête réalisée par la Communauté de Communes du Pays de Pévèle en 2008¹⁵, près de 48% des usagers montant à cette gare résident dans la commune, soit une influence relativement identique à celle de la gare de Saint-Amand-Les-Eaux.

L'aire d'influence élargie de la gare de Templeuve définie par la présence d'au moins 5 usagers résidant couvre une quinzaine de communes atteignant ainsi des territoires distants de 6km de la gare.

Sa forme apparaît ainsi concentrique mais son influence notable se réduit aux quatre communes de Templeuve, de Cappelle en Pévèle, de Genech et de Bersée qui concentrent 71% des usagers montant en gare de Templeuve. Elle s'exerce donc sur un périmètre de 3km de rayon, avec une excroissance au sud à 6km (cas de Bersée).

lieu de résidence	volume d'usagers	%
Templeuve	389	48,4%
Cappelle en Pévèle	83	10,3%
Genech	53	6,6%
Bersée	44	5,5%
Ennevelin	34	4,2%
Pont à Marcq	32	4,0%
Mérignies	29	3,6%
Louvil	11	1,4%
Lille	11	1,4%
Cysoing	8	1,0%
Auchy	8	1,0%
Mons en Pévèle	7	0,9%
Nomain	7	0,9%
Cobrieux	6	0,7%
Orchies	6	0,7%
Bachy	4	0,5%
Frétin	4	0,5%
Valenciennes	3	0,4%
Faumont	3	0,4%
Autres communes dans lesquelles résident au plus 2 personnes ayant répondu à l'enquête	50	6,2%
Indéterminé	11	1,4%
Total	803	100,0%

Illustration 21: Lieu de résidence des usagers montant en gare de Templeuve - source : données enquête CCPP 2008

15 Communauté de Communes Pays Pévèle, « résultats de l'enquête usagers de la gare de Templeuve menée les 13 et 14 novembre 2008 ».

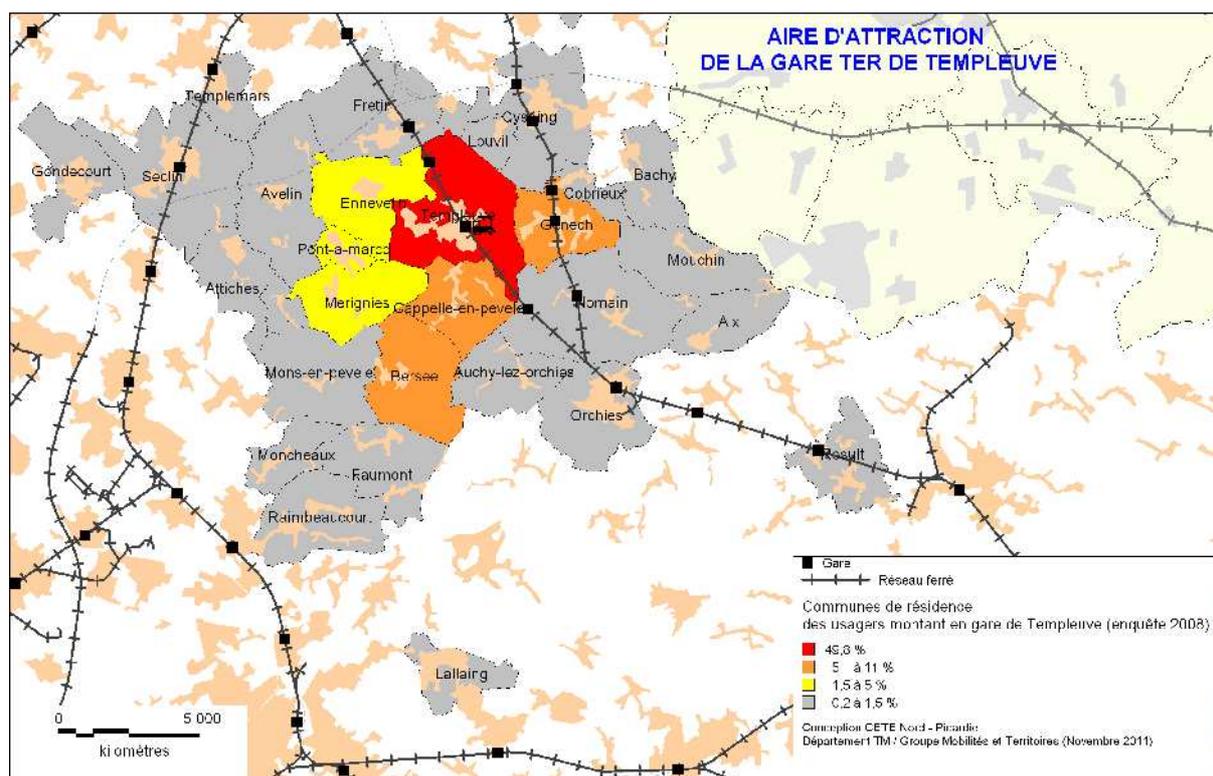


Illustration 22: Aire d'influence de la gare de Templeuve - source : données enquête CCPP 2008

Le territoire sous influence de la gare de Templeuve rassemble un peu moins de 37 700 habitants dont le tiers réside sur les quatre communes les plus émettrices d'usagers de la gare.

Il est composé de petites communes dont la taille moyenne ne dépasse pas 2 500 habitants, la commune la plus peuplée étant Templeuve avec près de 5 800 habitants.

II.4.2.d La complémentarité des rayonnements territoriaux des pôles d'échanges du corridor de l'A23

De l'analyse de chaque aire d'influence des trois gares périurbaines étudiées sur le corridor de l'A23, il ressort que ces gares contribuent à couvrir de manière complémentaire les espaces géographiques environnant.

Les aires d'attraction des gares de Templeuve et d'Orchies, gares distantes de 6 km à vol d'oiseau, sont adjacentes et se recoupent légèrement sur la seule commune de Nomain qui est par ailleurs desservie par le fer mais avec une offre de service plus faible. De même, les frontières des territoires sous influence des pôles d'échanges multimodaux d'Orchies et de Saint-Amand-Les-Eaux éloignés de 12km, se rejoignent et définissent un léger recouvrement sur trois communes (Rosult, Sars-et-Rosières et Brillon) plus proches en distance de Saint-Amand. Mais un résident de cette aire sous double influence pourrait préférer accéder à Orchies plutôt qu'à Saint-Amand pour une accessibilité vers la métropole lilloise pour des raisons de gain de temps.

Il faut également noter qu'il n'y a pas d'influence des gares étudiées du corridor de l'A23 sur des communes sous influence de gares du corridor de l'A1, l'espace intersticiel entre les deux corridors étant large.

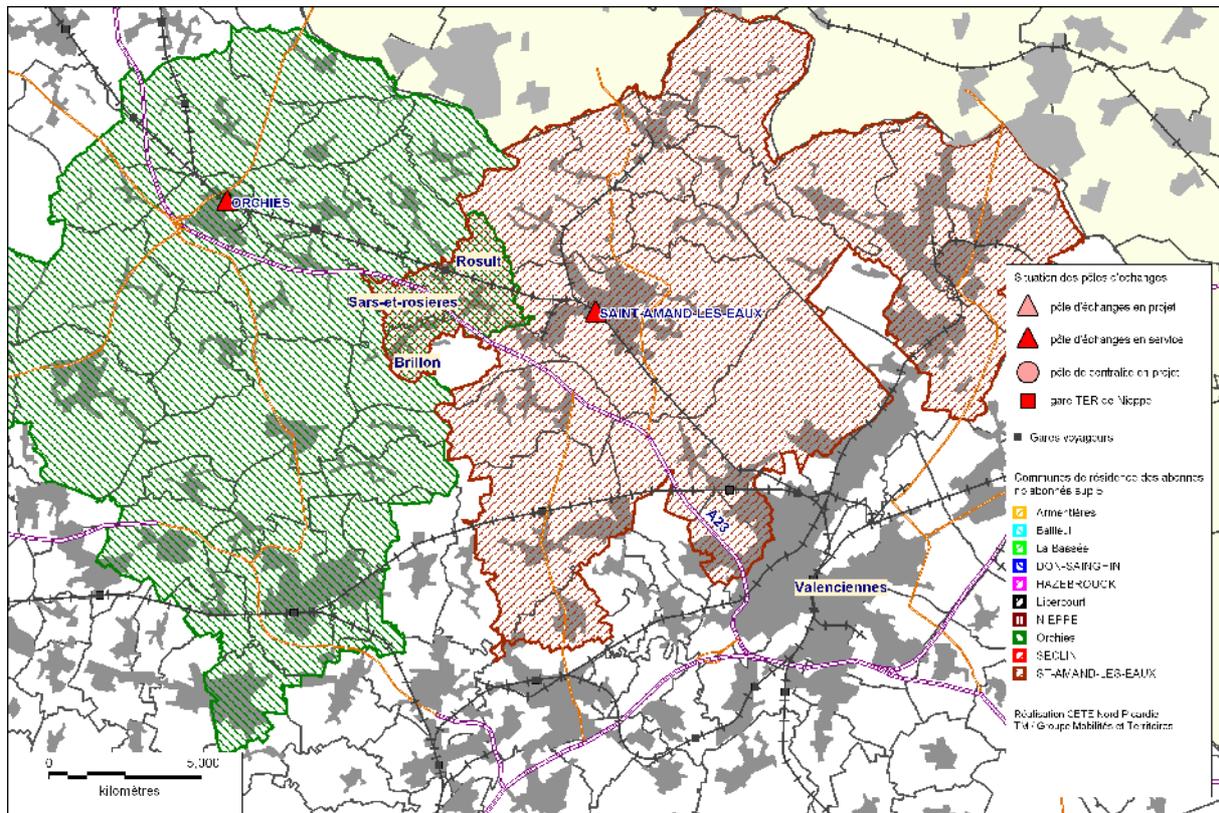


Illustration 23: Recouvrement des aires d'influence des gares d'Orchies et de Saint-Amand les Eaux -

II.4.3 Les rayonnements des gares du corridor de la RN41

L'analyse du poids d'usagers résidant les communes de rattachement des gares de La Bassée et de Don Sainghin a montré que l'influence de ces deux gares est forte sur les communes extérieures avec plus de 60% des usagers y prenant le train résidant hors de La Bassée et de Don-Sainghin. Cette partie va examiner les territoires sous influence de ces gares à partir de l'analyse des communes de résidence des usagers disposant d'un abonnement SNCF et, pour la gare de La Bassée, des résultats de l'enquête auprès de l'ensemble des usagers allant en direction de la métropole lilloise pour un départ durant l'heure de pointe du matin.

II.4.3.a Les communes limitrophes composant l'aire d'influence dominante de la gare de La Bassée

L'enquête réalisée en 2009 sur la gare de La Bassée a montré que 24% des usagers se rendant vers la métropole lilloise en prenant le train à La Bassée résident sur la commune. Ce qui rapproche cette gare aux cas des gares de Libercourt (corridor de l'A1) et d'Orchies (corridor A23). Toutefois, nous allons voir que le périmètre d'attractivité diffère de par sa taille et sa forme.

L'aire d'influence potentielle¹⁶ de la gare de La Bassée s'exerce sur un périmètre contenu dans un disque de rayon 5km autour de la gare et comprenant une douzaine de communes. Plus précisément, la forme est dissymétrique avec une forme cerclique au sud alors qu'au nord, le territoire sous influence est selon un axe linéaire La Bassée/Violaines/Richebourg.

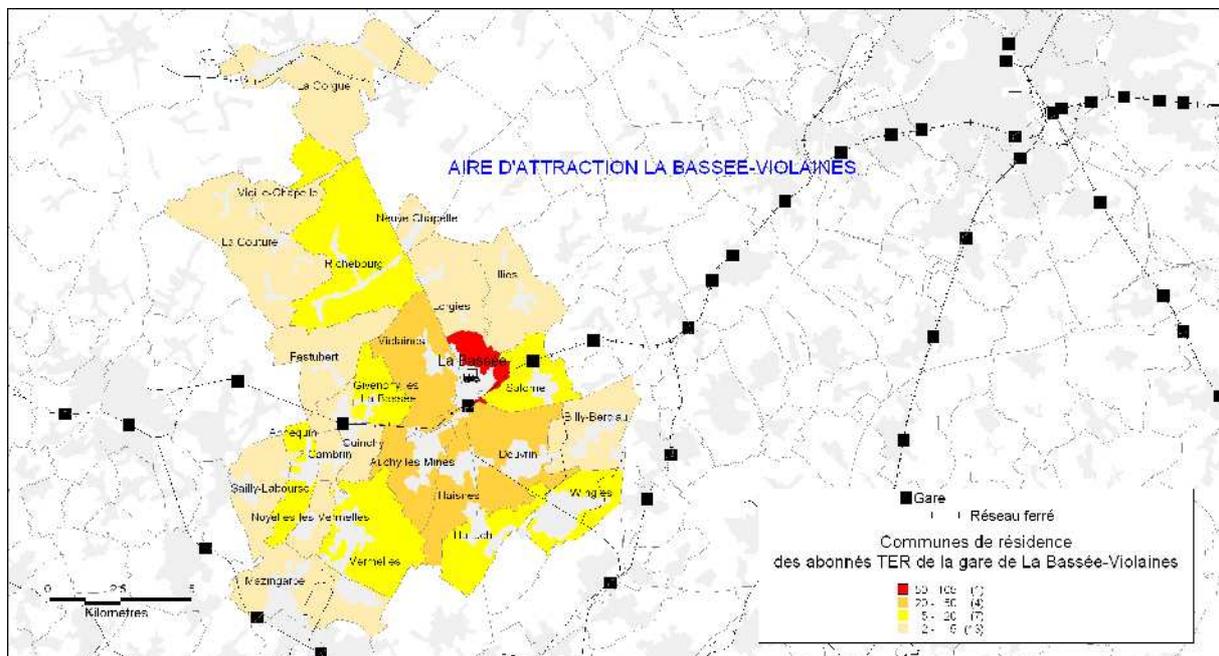


Illustration 24: Aire d'attraction de la gare de La Bassée (en volume d'usagers) - source : données abonnement SNCF 2007

Mais l'espace géographique le plus fortement soumis à l'influence de la gare s'étend, certes sur La Bassée, mais également sur les communes limitrophes de Violaines, Douvrin, Haisnes et Auchy-les-Mines¹⁷. Globalement, 62% des usagers de la gare de La Bassée résident à moins de 3km, le reste se répartissant dans les communes situées à moins de 5km..

16 Une commune fait partie de l'aire d'influence élargie de la gare étudiée dès lors qu'il y a au moins 5 usagers résidant cette commune et prenant le train sur la gare étudiée.

17 La part d'usagers de la gare de La Bassée y résidant étant respectivement de 13%, 11%, 8% et 6%.

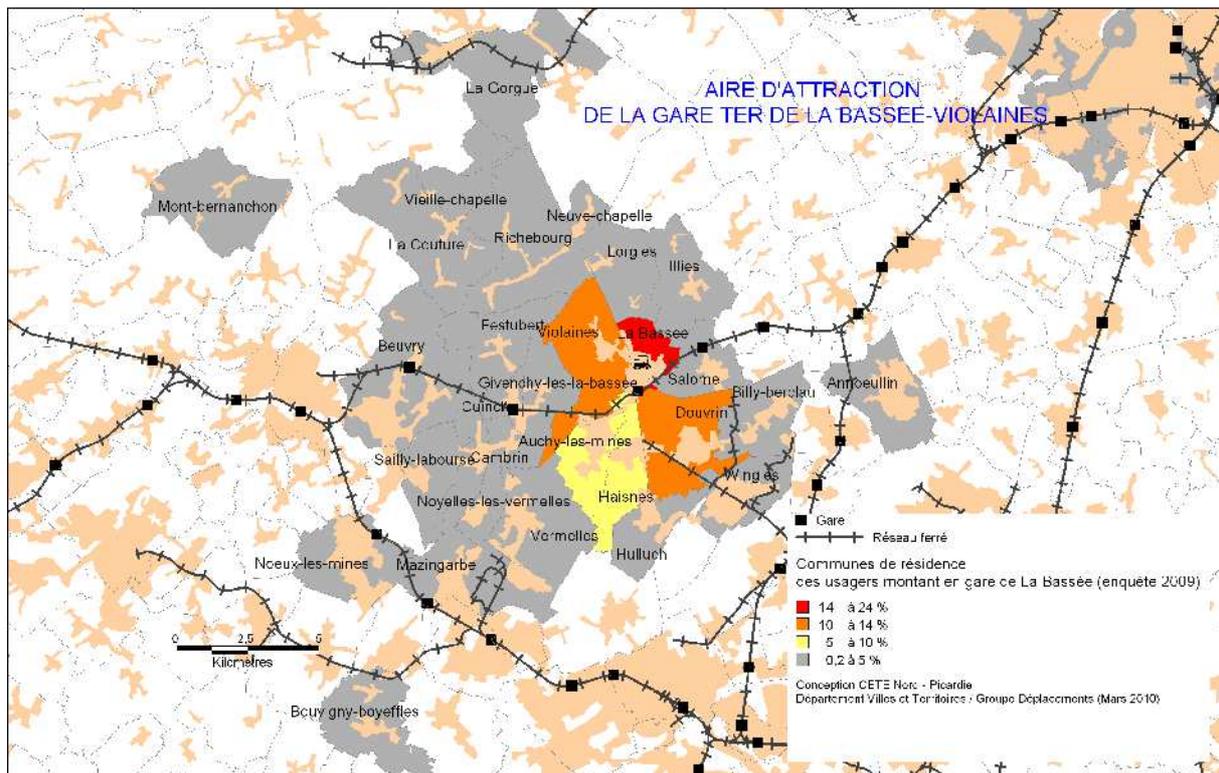


Illustration 25: Aire d'influence de la gare de La Bassée (en pourcentage) - source : enquête pôles d'échanges 2009

La gare de La Bassée influence donc un territoire rassemblant 80 500 habitants dont 25% résident dans l'aire dominante. La couverture géographique présente un contraste entre un ensemble de petites communes urbaines telles que Auchy-les-Mines, Violaines, Douvrin ou Salomé et des communes rurales dont le nombre d'habitants varie entre 1 000 et 6 000 habitants. La densité d'habitants sur cette aire atteint 460 habitants/km².

II.4.3.b Un rayonnement dominant sur un périmètre rapproché de la gare de Don Sainghin

En 2007, soit avant l'amélioration de l'offre sur la ligne Béthune-Lille suite au doublement de la voie ferroviaire Don-Béthune, la part des usagers disposant d'un abonnement travail SNCF, prenant leur train en gare de Don Sainghin et résidant sur la commune de rattachement s'établissait à 34%. Cette proportion est très voisine de celle évaluée pour les Orchésiens prenant le train sur Orchies.

L'aire d'influence élargie¹⁸ couvre globalement un espace défini par un cercle de rayon 5 à 6km autour de la gare comprenant une quinzaine de communes dont la plus lointaine est distante de 7km à vol d'oiseau. Mais la gare exerce une attractivité plus marquée sur les communes de rattachement (Don et Sainghin-en-Weppes) et sur Annoeullin sur laquelle résident le même poids d'usagers que sur Don et Sainghin-en-Weppes réunies. L'attraction sur les communes de Wavrin et d'Allennes-les-Marais est de second rang avec respectivement 7 et 5% des usagers y habitant mais se distingue du reste des communes potentiellement sous influence sur lesquelles il existe des résidents usagers de la gare de Don mais dans des proportions très faibles.

18 Une commune fait partie de l'aire d'influence élargie de la gare étudiée dès lors qu'il y a au moins 5 usagers résidant cette commune et prenant le train sur la gare étudiée.

Globalement, les deux-tiers des usagers abonnés montant en gare de Don Sainghin résident à moins de 3 km à vol d'oiseau.

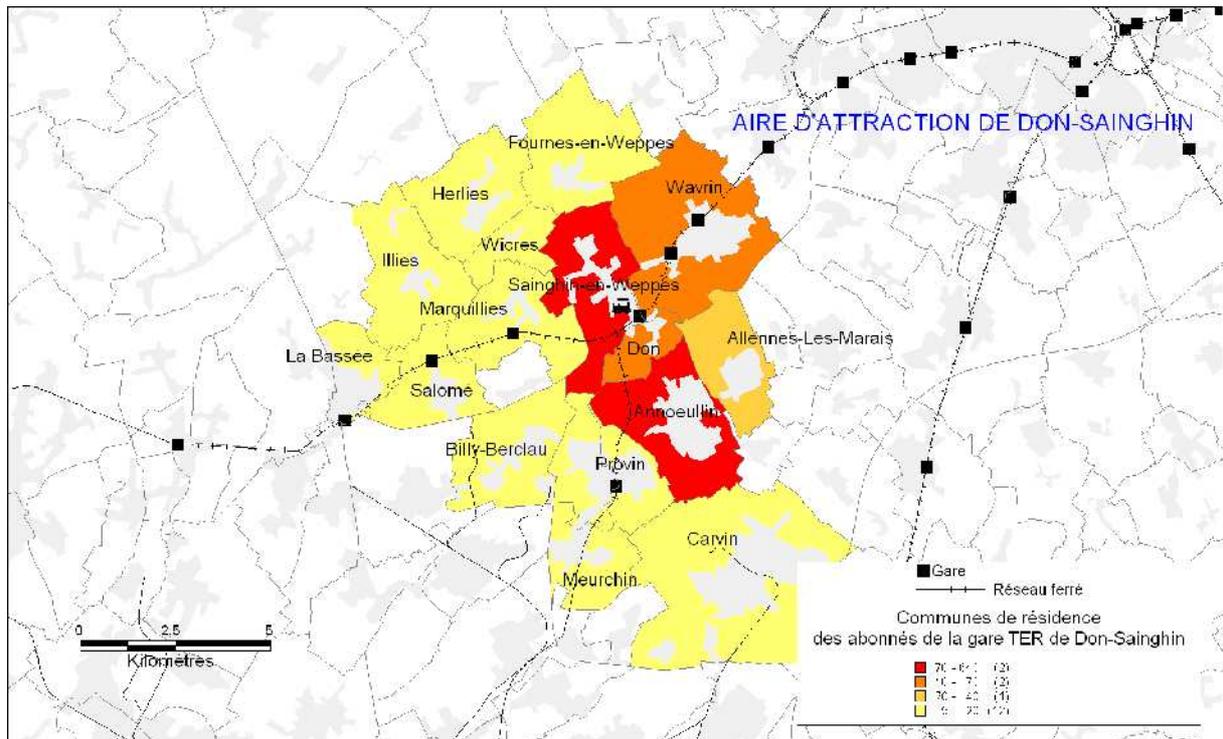


Illustration 26: aire d'attraction de la gare de Don Sainghin (en volume d'usagers) - source : données abonnements SNCF 2007

Le territoire sous influence de la gare de Don Sainghin représente un poids démographique de 79 000 habitants dont 27% résident sur les trois communes les plus émettrices d'usagers. Il est caractérisé par une population communale moyenne de 4 000 habitants qui cache des disparités entre la présence de pôles d'habitat important tel que Carvin ou Annoeullin et de cinq communes de petite taille (moins de 2 000 habitants). Il est également marqué par une densité moyenne d'habitants élevée atteignant 665 habitants/km².

II.4.3.c Des enchevêtrements très limités des aires d'influence des gares du corridor de la RN41

La confrontation des territoires sous influence des deux gares étudiées de La Bassée et de Don Sainghin fait apparaître une zone de recouvrement comprenant trois communes limitrophes à chaque périmètre : Salomé, Billy-Berclau et La Bassée.

Le cas de La Bassée peut paraître surprenant mais il est important de rappeler que l'aire d'influence de la gare de Don Sainghin a été évaluée pour une situation en 2007. L'amélioration conséquente de l'offre sur La Bassée a dû modifier ce constat. Les communes de Billy-Berclau et de Salomé, plus proches en distance de La Bassée, apparaissent quant à elles, plus tournées vers la gare de La Bassée que vers celle de Don Sainghin.

Aussi, globalement les influences des deux gares peuvent être jugées comme complémentaires assurant ainsi une bonne couverture de l'espace du corridor de la RN 41.

Rappelons également que nous avons mis en avant précédemment un léger recouvrement entre les aires d'influence des gares du corridor de l'A1 avec celles des gares de La Bassée et

Don Sainghin. Ceci résulte d'un faible nombre d'utilisateurs ce qui invite à évoquer la complémentarité des aires d'influence des gares des deux corridors sur un espace interstitiel plus réduit que celui séparant les corridors de l'A1 et de l'A25.

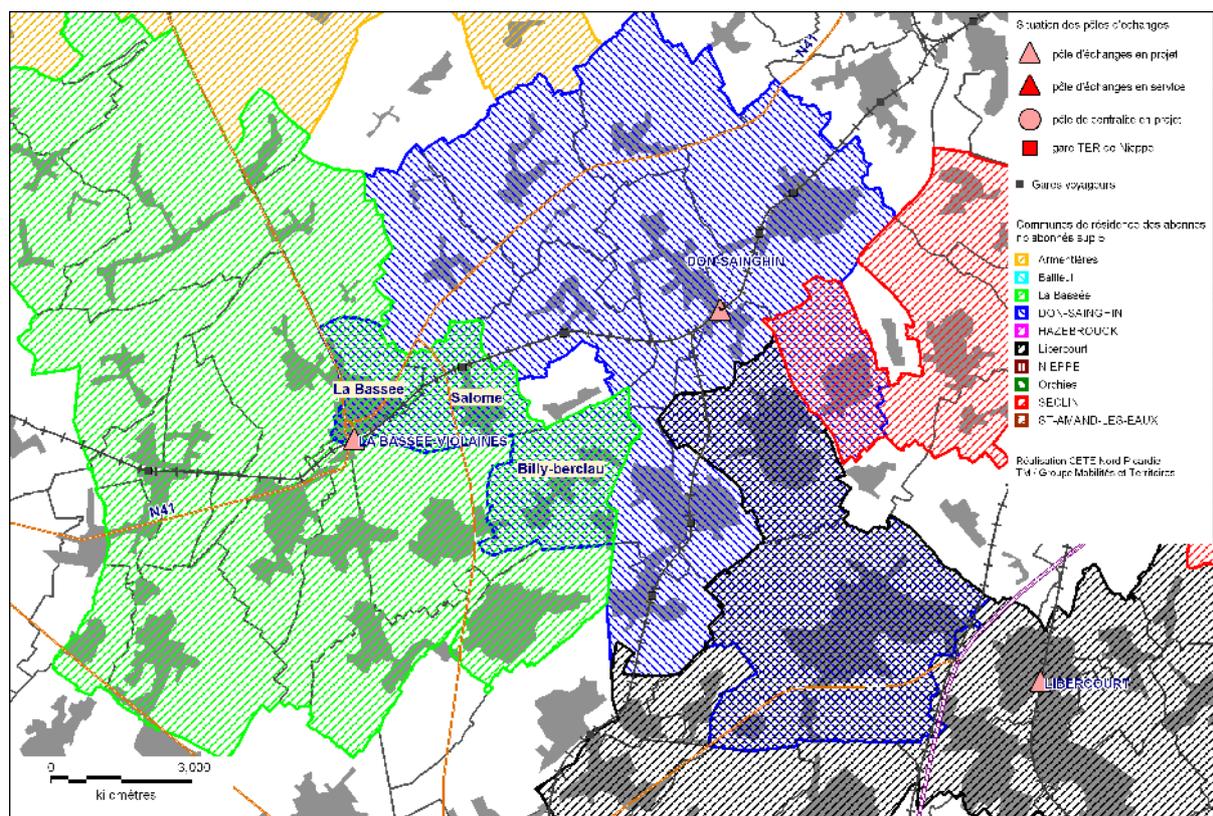


Illustration 27: Recouvrement des aires d'influence des pôles d'échanges situés dans le corridor de la RN41

II.4.4 Les rayonnements des gares du corridor de l'A25

L'analyse de la part des usagers montant dans une des gares étudiées du corridor de l'A25 et résidant sur la commune a montré que ces gares exercent une influence très forte sur la commune même puisque la valeur oscille entre 40% et 85%.

Au-delà de cette influence notable, nous allons examiner sur quels autres territoires elles ont un pouvoir attracteur sur des usagers. Le travail se base ici à la fois sur l'analyse des lieux de résidence des usagers disposant d'un abonnement SNCF et, pour les gares d'Armentières et de Bailleul, des résultats de l'enquête auprès de l'ensemble des usagers allant en direction de la métropole lilloise pour un départ durant l'heure de pointe du matin.

II.4.4.a Une attractivité de la gare d'Armentières sur un périmètre de 5km

Avec une part d'utilisateurs résidant à Armentières et y prenant le train le matin pour se rendre vers la métropole lilloise de l'ordre de 45%, le pôle d'échanges d'Armentières implanté en pôle urbain se rapproche de celui de Saint-Amand-les-Eaux – également situé en pôle urbain- quant à son poids sur la commune même, alors qu'il apparaît différent de celui d'Orchies situé en périurbain.

Son aire d'influence élargie¹⁹ s'étend sur une quinzaine de communes selon deux axes linéaires : un Nord Ouest/Sud Est délimité respectivement par les communes de Bailleul et de La Chappelle-d'Armentières, un autre axe Nord Est/Sud Ouest contraint par la frontière belge et atteignant au sud les communes de La Gorgue et Lestrem. Les communes les plus éloignées sous influence de la gare se situent donc à une distance maximale de 12 à 15km.

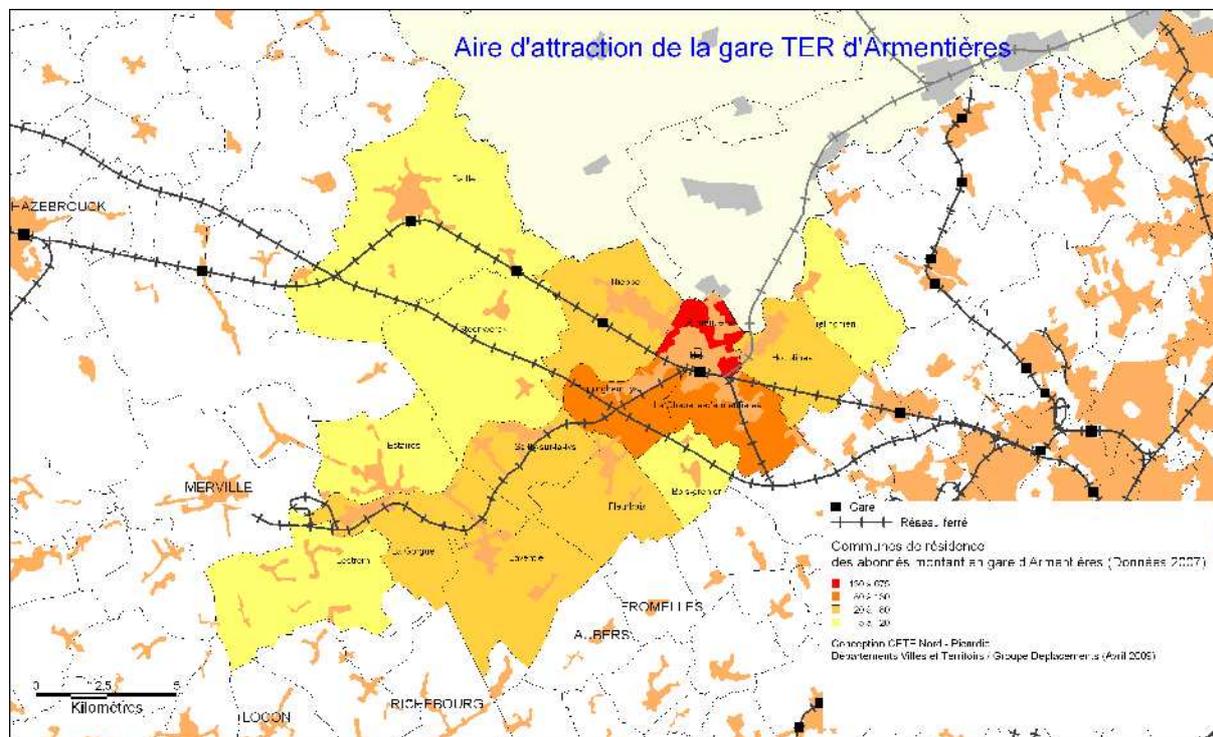


Illustration 28: Aire d'influence de la gare d'Armentières (évaluée en volume d'usagers) - source : données SNCF abonnements 2007

Mais l'aire dominante d'influence correspond à la commune d'Armentières et à ses deux communes périphériques du sud que sont La Chapelle d'Armentières et Erquinghem-Lys avec respectivement une part d'émission de 11% et de 7% d'usagers. Ainsi, globalement près des deux-tiers des usagers de la gare d'Armentières habitent à moins de 2,5km du pôle d'échanges, et plus des trois-quart à moins de 5km à vol d'oiseau.

¹⁹ Une commune fait partie de l'aire d'influence élargie de la gare étudiée dès lors qu'il y a au moins 5 usagers résidant cette commune et prenant le train sur la gare étudiée.

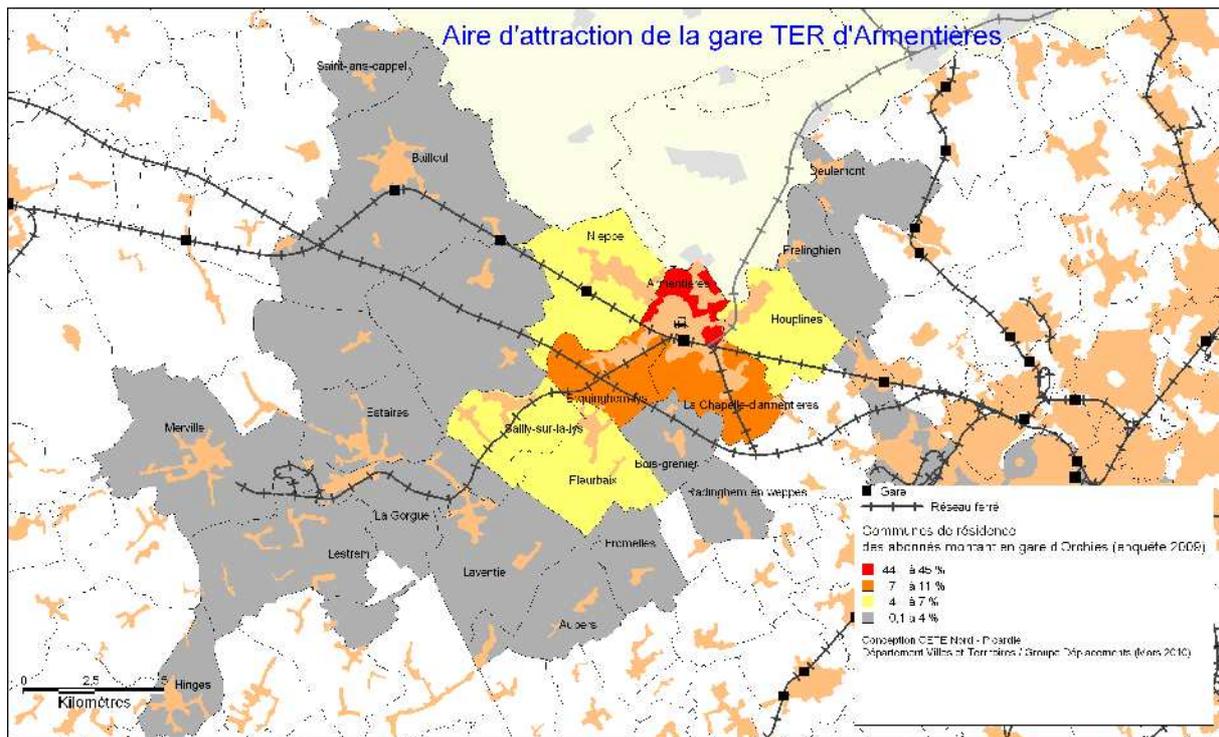


Illustration 29: Aire d'influence du pôle d'échanges d'Armentières - source : enquête pôles d'échanges 2009

La gare d'Armentières couvre ainsi un territoire peuplé de près de 100 000 habitants dont 56% résident dans l'aire dominante et même 25% sur la commune principale. Outre le pôle d'Armentières, est présent également le pôle de Bailleul avec plus de 13 600 habitants. Le reste du territoire est majoritairement composé de communes accueillant de 3 000 à 7 500 personnes. La densité de ce territoire est forte avec une moyenne de 884 habitants/km², valeur voisine de celle observée sur Libercourt mais tirée en haut par le pôle urbain dense d'Armentières (proche de 4 000 habitants/km²).

II.4.4.b Une aire d'influence très ramassée de la gare de Nieppe

De l'ensemble des gares « périurbaine » étudiées, la gare de Nieppe est celle qui présente la plus forte part d'usagers abonnés SNCF résidant sur la commune (85%). Comme pour le cas de Seclin, son rayonnement est majoritairement intracommunal.

Selon les données 2007 relatives aux usagers disposant d'un abonnement SNCF, quelques usagers abonnés (dans des proportions faibles) résidant sur les communes situées au sud, non irriguées par le réseau ferroviaire se rendent sur la gare de Nieppe pour y prendre le train. C'est notamment le cas de la commune adjacente de Steenwerck où résident 4% des usagers abonnés.

La forme de l'aire d'attraction de la gare de Nieppe est donc réduite à un rayon de moins de 2km. La proximité immédiate des gares d'Armentières ou bien de Steenwerck limitent ce rayonnement. Rappelons que l'offre de services proposée sur la gare de Nieppe est la plus faible de l'ensemble des gares périurbaines étudiées.

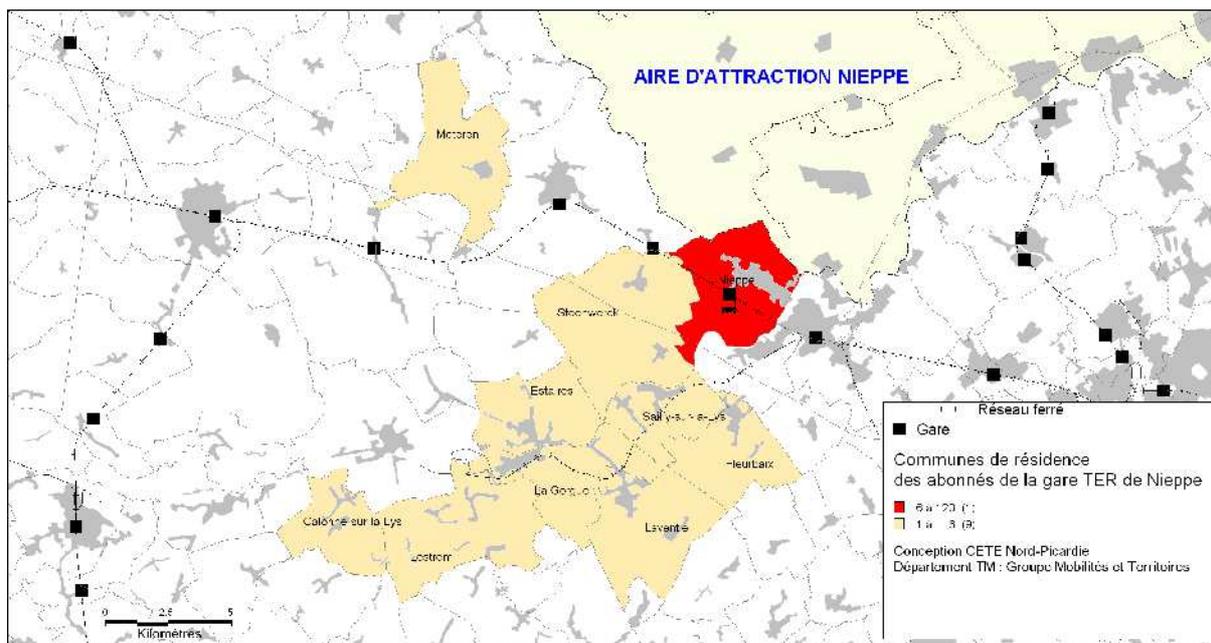


Illustration 30: Aire d'influence de la gare de Nièppe - source : données abonnement SNCF 2007

Ainsi, alors que l'aire d'influence potentielle recense environ 41 600 habitants, le rayonnement intracommunal réduit la couverture géographique au poids démographique de la commune de Nièppe (7 560 habitants).

Le territoire sous potentielle attractivité de la gare de Nièppe est majoritairement un territoire rural de faible densité.

II.4.4.c Une influence forte de la gare de Bailleul sur la commune

Comme pour les gares de Seclin ou de Nièppe, plus de la moitié des usagers de la gare de Bailleul résident dans la commune. Au-delà de cette influence intracommunale, elle étend, dans des volumes moins importants, son influence sur une quinzaine de communes situées dans un périmètre allant jusqu'à 12km au nord ouest et 10km au sud, et délimité par la frontière avec la Belgique.

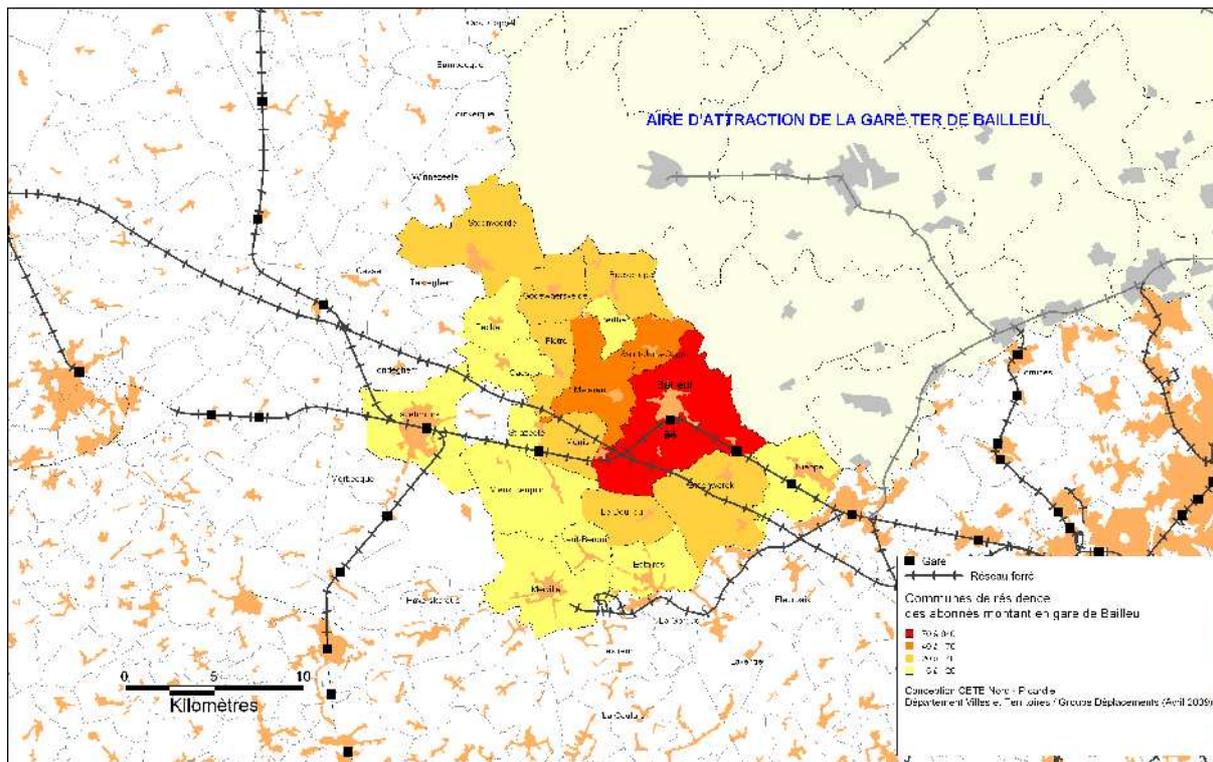


Illustration 31: Aire d'influence de la gare de Bailleul (évaluée en volume d'usagers) - source : données SNCF abonnements 2007

Plus précisément, hormis Bailleul, les principales communes émettrices d'usagers prenant le train en gare de Bailleul sont les communes limitrophes de Méteren et de St Jans Cappel. Ainsi, globalement près de 70% des usagers de la gare de Bailleul habitent à moins de 4km de la gare.

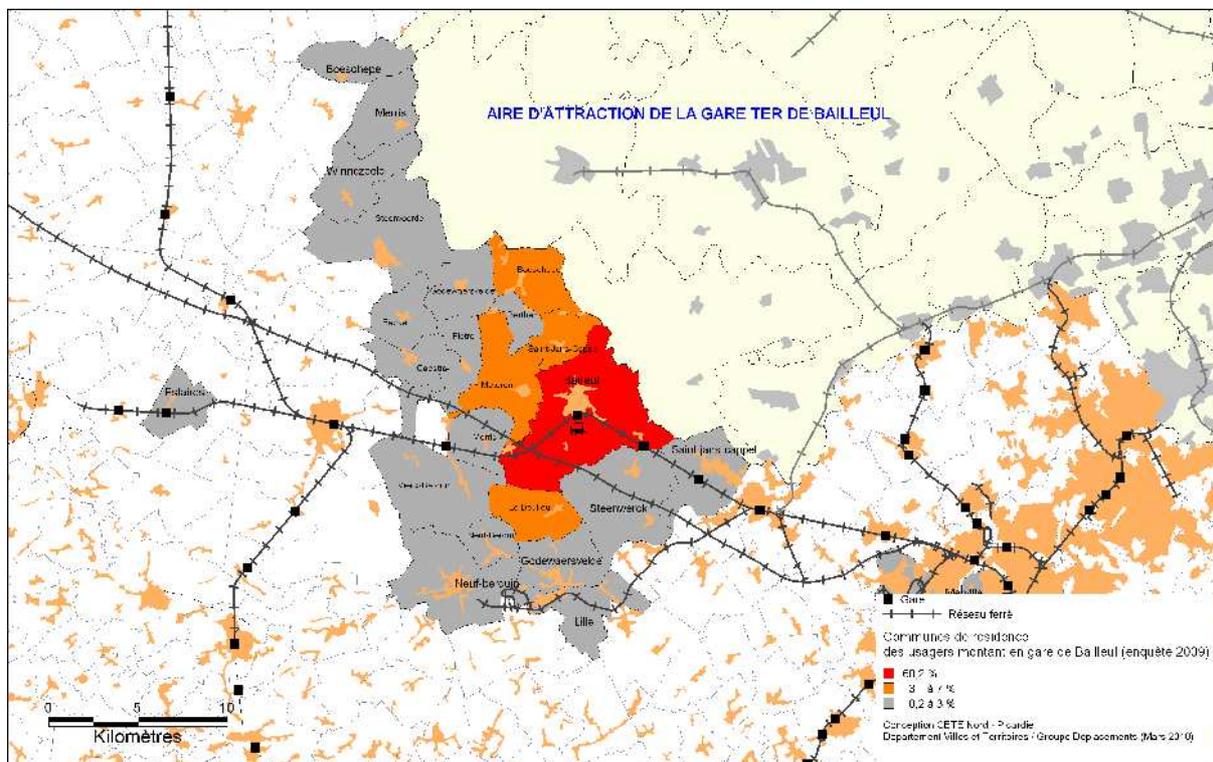


Illustration 32: Aire d'influence de la gare de Bailleul - source : enquête pôles d'échanges 2009

La gare de Bailleul s'inscrit donc dans un territoire d'influence potentielle de 61 500 habitants avec un pouvoir attractif plus marqué sur 17 200 personnes dont 80% habitent Bailleul. Ce territoire sous influence inclut des communes rurales avec une densité moyenne d'habitants faible de 200 habitants/km² inférieure à celle de la gare voisine de Nieppe.

II.4.4.d Une attractivité dominante de la gare d'Hazebrouck sur trois communes

De par son niveau d'offre et d'usage, de par son positionnement comme noeud du réseau ferroviaire mais également du réseau départemental des transports, nous avons conféré à la gare d'Hazebrouck la qualité de gare de centralité (cf partie I.2 et annexe 2). Sa fréquentation résulte, selon les données 2007, majoritairement des résidents de la commune (part de 54%), comme pour le cas de la gare de Templeuve ou même de Bailleul.

Son rayonnement mesuré à partir des pratiques de rabattement sur cette gare par les usagers abonnés de 2007 s'étend sur près d'une quarantaine de communes situées dans un périmètre délimité au nord par la frontière belge et atteignant au sud la commune d'Aire-sur-la-Lys. Cette forme est complexe et repose d'une part au nord de la gare sur un couloir d'environ 10km de large et 15km de long, et d'autre part au sud sur un demi-disque de rayon 15km.

Hormis la commune même d'Hazebrouck, l'attractivité dominante est orientée sur deux communes situées au sud : Morbecque et Aire-sur-la-Lys. A elles trois elles globalisent 62% des usagers abonnés. Les 38% se saupoudrent sur les autres communes.

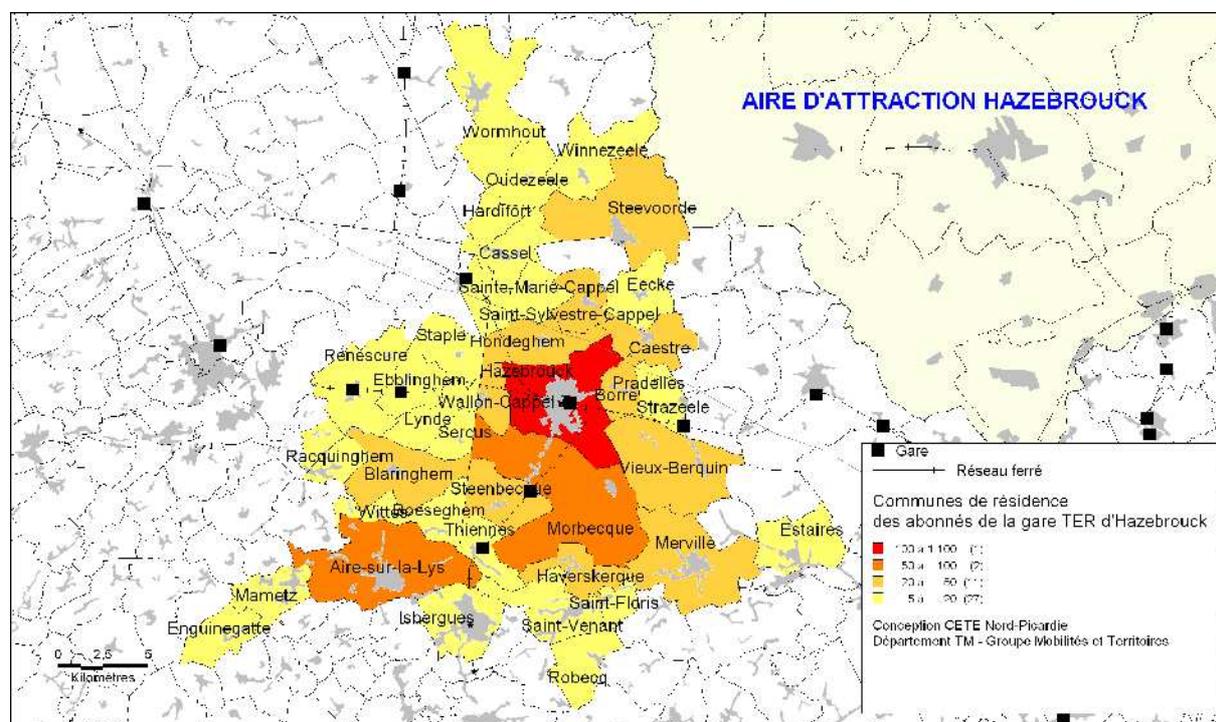


Illustration 33: aire d'attraction de la gare d'Hazebrouck (en volume d'usagers) - source : données abonnements SNCF 2007

Le territoire sous influence de la gare d'Hazebrouck comprend plus de 104 000 habitants soit un ordre de grandeur voisin de celui de l'aire d'attraction du pôle d'échanges d'Armentières. Le poids de la commune centre est, comme sur Armentières non négligeable (20% pour 25% sur Armentières). Comme pour la gare de Bailleul, la densité moyenne d'habitants est faible

(200 habitants/km²), valeur tirée par le haut par la commune d'Hazebrouck de densité proche de 800 habitants/km². C'est donc sur un espace rural composé de communes de très faible densité que s'exerce aujourd'hui l'influence de la gare d'Hazebrouck.

II.4.4.e Des recouvrements des aires d'influence des gares au sein du corridor de l'A25

La représentation des aires d'influence potentielle des quatre gares étudiées dans le corridor de l'A25 fait apparaître une très bonne couverture de l'espace géographique avec l'apparition de quelques chevauchements des périmètres.

Il en est ainsi entre les aires potentielles d'attractivité des gares de Bailleul et d'Hazebrouck pour lesquelles l'intersection concerne cinq communes plus proches physiquement d'Hazebrouck. A l'exception de la commune de Caestre qui semble être davantage tournée vers Hazebrouck, pour les quatre autres communes (Winnezeele, Steenvoorde, Eecke et Vieux Berquin), les usagers du TER se répartissent dans des proportions équivalentes entre les deux gares.

On note également une superposition des aires d'influence des gares de Nieppe et de Bailleul sur la seule commune de Steenwerck qui fait partie également de celle d'Armentières. Mais les usagers abonnés résidant Steenwerck se rabattent très majoritairement sur Bailleul.

L'aire d'influence de Nieppe est quant à elle également sous l'attractivité de la gare d'Armentières. En plus du cas de Steenwerck, les usagers du TER résidant à Nieppe vont prendre majoritairement leur train sur la gare de Nieppe mais 37% d'entre-eux gagnaient la gare voisine d'Armentières en 2007 du fait d'une offre de service plus conséquente.

Pour conclure, nous noterons que nous n'observons pas de recouvrement des aires d'influence des gares entre les corridors de la RN41 et de l'A25.

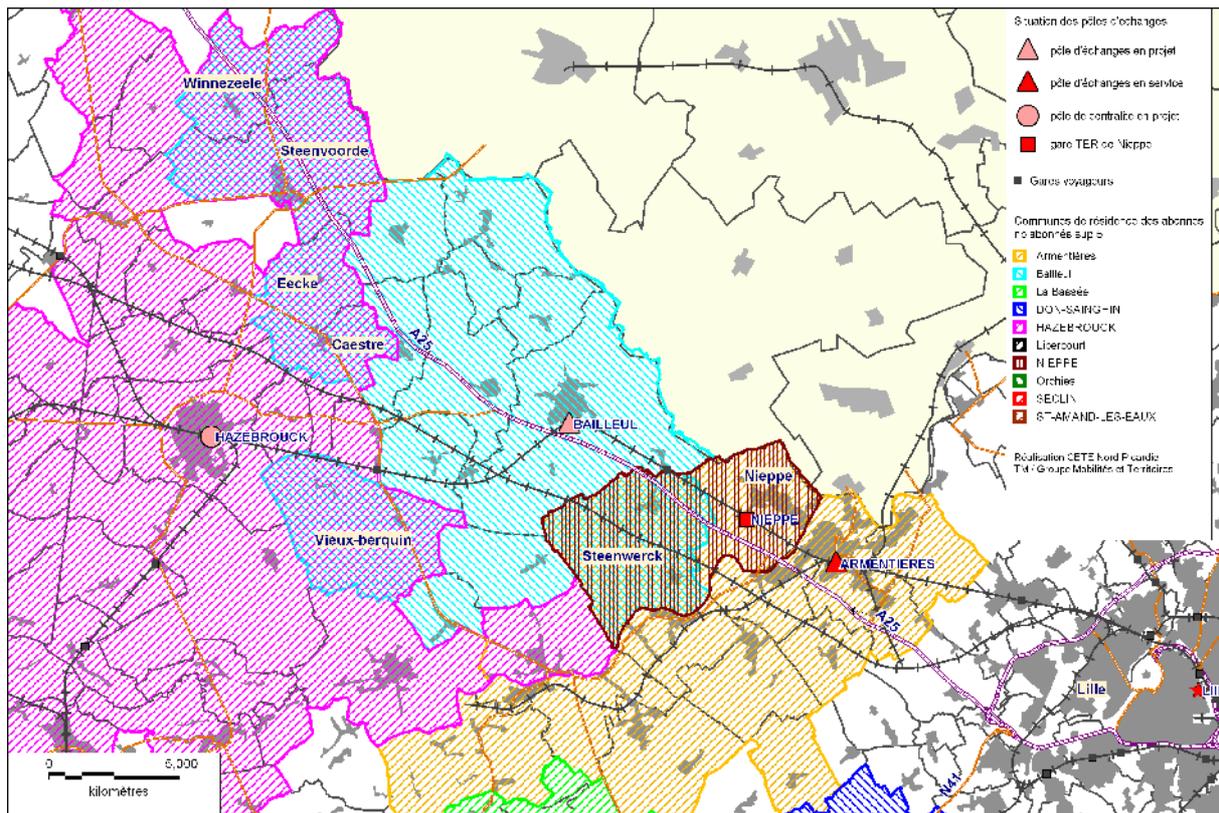


Illustration 34: Chevauchement des aires d'influence des pôles d'échanges dans le corridor de l'A25 – source : données SNCF 2007 et CETE Nord Picardie 2009

II.4.5 Vers la complémentarité des aires d'influence des gares périurbaines de l'AML

La représentation cartographique des aires d'influence élargies des gares périurbaines étudiées - dont la quasi-totalité (hormis Nieppe) seront à terme aménagées en pôles d'échanges - fait apparaître globalement une bonne couverture de la frange sud de l'aire métropolitaine lilloise avec peu d'interstices non couverts. Toutefois les dimensions de certaines de ces aires supposent que l'utilisateur est prêt à opérer un rabattement modal préalable sur la gare sur une distance qui n'excède toutefois pas les 15km, et donc de tenir compte d'un temps de rabattement s'ajoutant à son temps de transport par train.

Les analyses détaillées ont également montré que le rayonnement de ces gares périurbaines est variable selon la gare. Il n'existe donc pas d'invariant relatif au rayon d'influence d'une gare périurbaine que l'on considère l'influence élargie ou l'influence dominante. Dans le cas précis des gares périurbaines de l'AML, nous avons montré que l'aire d'influence étendue pouvait ainsi évoluer d'une distance très rapprochée de 2 à 3km pour atteindre la valeur maximale de 15km. De plus, même si une majorité des aires dominantes s'exerce dans un rayon de 3km, les exemples d'Orchies ou de Libercourt montrent que ce rayonnement dominant peut atteindre les 5 à 6km. Cette valeur est étroitement liée d'une part à la couverture géographique du territoire par le réseau ferroviaire, et plus particulièrement par le maillage des gares et haltes ferroviaires, et d'autre part à l'offre de service proposée en gare et à son accessibilité.

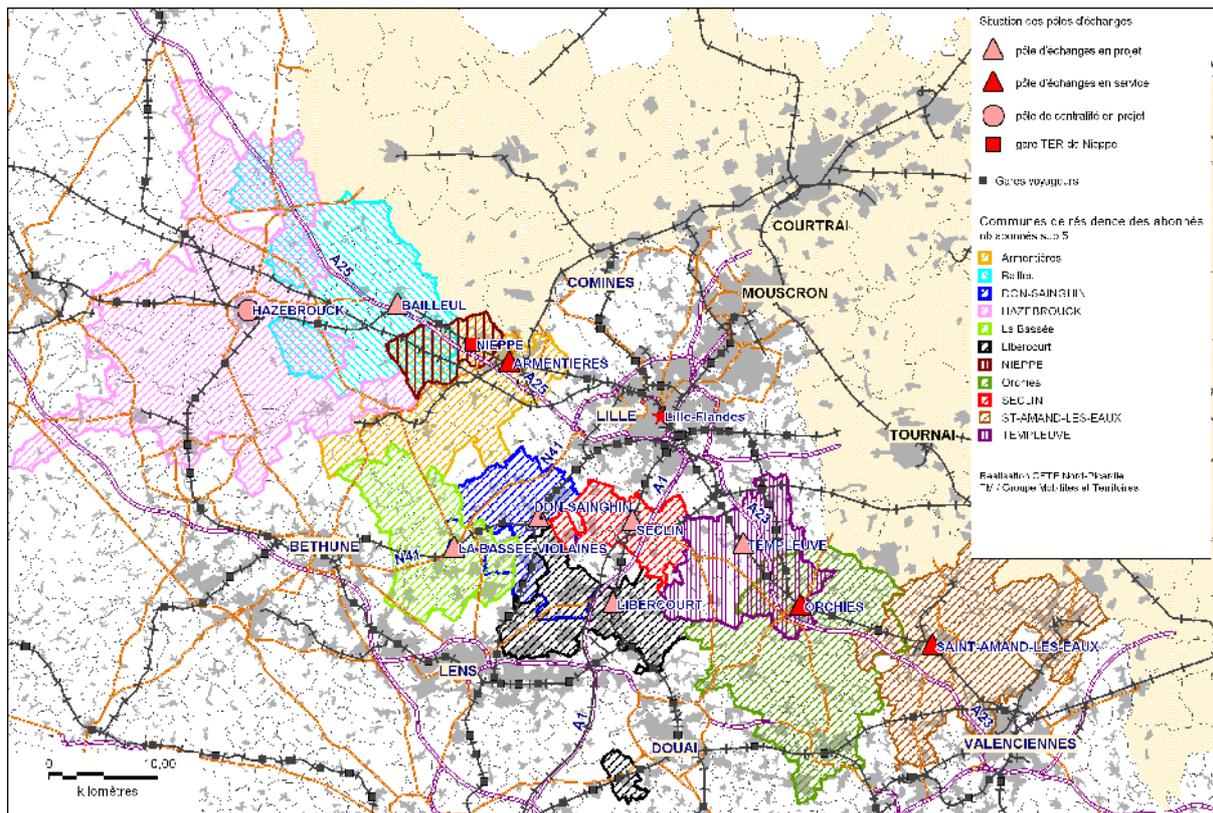


Illustration 35: Les aires d'influence élargies des pôles d'échanges ferroviaires périurbains de l'AML - sources : données SNCF et CETE Nord Picardie – situation 2009

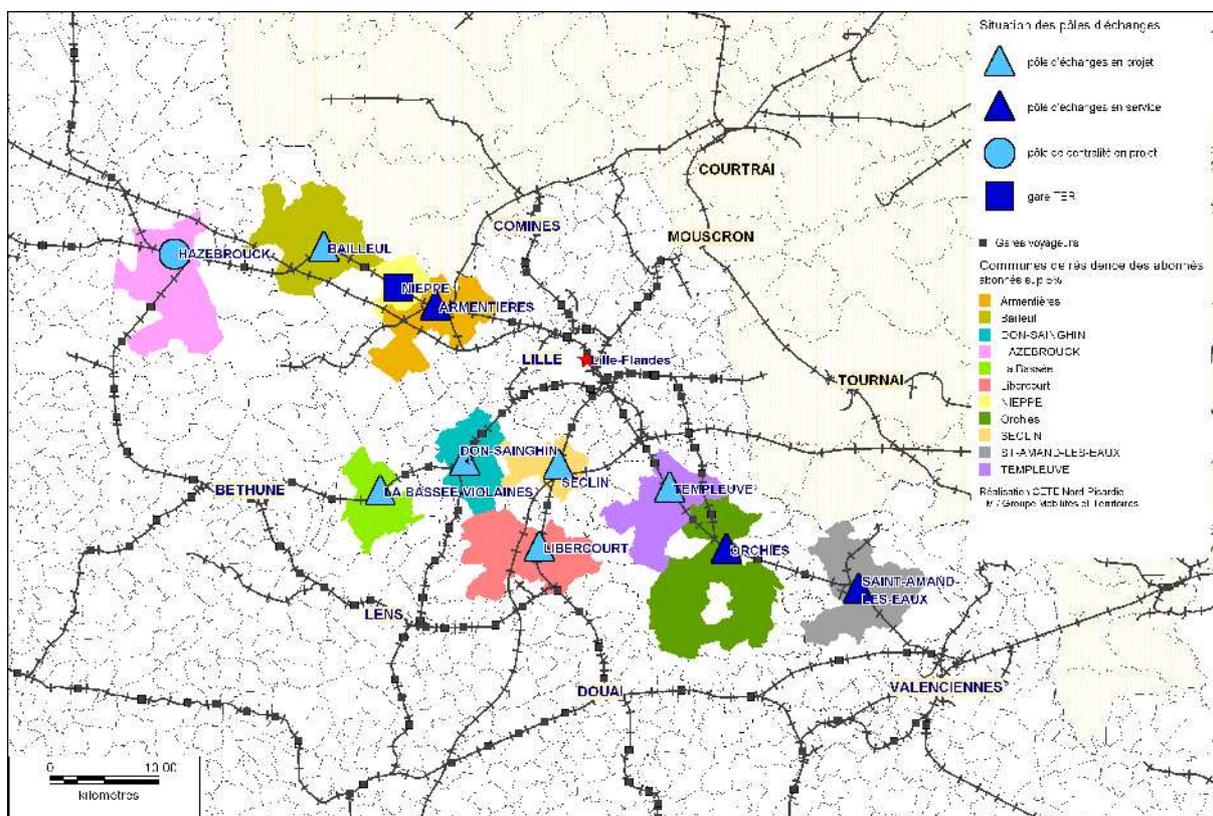


Illustration 36: Les aires d'influence dominantes des pôles d'échanges ferroviaires périurbains de l'AML - sources : données SNCF et CETE Nord Picardie – situation 2009

corridor	gare	Aire d'influence élargie			aire d'influence dominante			
		forme aire d'influence élargie	nombre de communes	rayonnement		distance maximale	nombre de communes	poids de population
				poids de population	densité (hab/km ²)			
A1	Libercourt	axe Est Ouest - 7km	15	98 400	812	5km	3	37 000
	Seclin	axe Est Ouest - 5km	8	29 400	460	3km	2	16 200
RN41	La Bassée	linéaire au nord/concentrique au sud - rayon 5km	12	80 500	463	3km	5	20 400
	Don Sainghin	concentrique - R=5km + excroissance au sud (7km)	15	79 000	665	3km	3	16 700
A25	Bailleul	concentrique R de 12 à 15km - effet frontière	16	61 500	200	4km	3	17 200
	Nieppe	concentrique R=2km - effet frontière	9	41 600	254	2km	1	7 560
	Armentières	linéaire axe Nord Est/Sud Ouest - distance maximale 15km - effet frontière	15	100 000	884	3km	3	37 300
	Hazebrouck	couloir N (10km large pour 15km long) et cerclique R=15km au sud - effet frontière	40	104 000	200	12km	3	33 400
A23	Saint Amand les Eaux	forme concentrique (R=7km) + excroissance au nord-ouest (15km) - effet frontière	20	95 000	400	3km	3	22 600
	Orchies	non concentrique : 7km au nord; 12 à 15km au sud - effet frontière - effet frontière	30	94 600	342	6km	5	20 700
	Templeuve	forme concentrique (R=6km)	15	37 700	159	3km voire 6km	4	12 500

Illustration 37: Les aires d'influence étendues et rapprochées des gares périurbaines étudiées de l'AML - source : données INSEE 2006

Partant de ce double constat d'une couverture géographique élargie et de l'existence de quelques recouvrements des aires d'influence du fait de la proximité de certains pôles, et considérant le maillage fin du réseau ferroviaire par les gares (distance entre gares faible), le déploiement de nouveaux pôles d'échanges à vocation régional de rabattement dans cette zone pourrait nuire au fonctionnement en réseau de ceux-ci. L'objectif est donc de s'appuyer sur ces pôles d'échanges périurbains de rabattement en cherchant à accentuer leur rôle dans l'irrigation des territoires sous influence. Pour autant, cela ne signifie pas qu'il n'existe pas d'enjeu d'intermodalité sur les autres gares ou haltes intermédiaires. Mais leur fonction apparaît être, à l'échelle d'une vision régionale et au regard du niveau de service qu'elles proposent et de leur relative proximité aux pôles d'échanges périurbains, plus orientée vers des gares de proximité, à rayonnement majoritairement intracommunal.

L'enjeu de renforcer l'usage des pôles d'échanges actuels et futurs apparaît nécessaire au vu de celui qui en est fait actuellement.

Dans le cas du présent travail, nous avons étudié cet usage à travers une approche confrontant la fréquentation relevée en 2009 et la couverture géographique de l'aire d'influence dominante. Cette méthode très simplifiée²⁰ ne trouve son sens que dans la finalité de comparaison entre les gares, sachant également qu'elle ne tient pas compte du facteur de niveau de service proposé (nombre de trains, fréquence).

La gare d'Hazebrouck se distingue des autres gares, ce qui s'explique par son rôle de gare de centralité difficilement comparable à celui de gares périurbaines de rabattement.

Sur les autres gares, le niveau d'usage des gares de Bailleul, d'Armentières, d'Orchies et de Templeuve est globalement équivalent au regard du poids de la population résidant dans le périmètre de leur influence dominante.

²⁰ De par le fait qu'elle prend en compte l'ensemble de la population de l'aire dominante sans aucune distinction entre les actifs, les jeunes et les autres personnes.

	corridor A25				corridor A1		corridor A23			corridor RN41	
	Hazebrouck	Bailleul	Armentières	Nieppe	Libercourt	Seclin	St Amand les Eaux	Orchies	Templeuve	La Bassée	Don Sainghin
population commune	21 101	13 616	24 836	7 557	8 722	2 276	16 590	8 263	5 765	5 888	6 867
population aire d'attraction dominante	33 419	17 236	37 314	7 557	36 966	6 219	22 602	17 976	12 458	20 416	16 669
nombre de communes aire d'attraction	3	3	3	1	3	2	3	5	4	5	17
poids des usagers résidant dans l'aire	62%	67%	63%	85%	80%	79%	59%	61%	71%	62%	67%
Nombre montées/descentes 2009	6 472	2 512	4 607	223	2 841	925	1 849	2 760	1 543	1 459	1 642

Illustration 38: Caractérisation des aires d'influence des gares périurbaines de l'AML – source : données Région, INSEE et résultats enquête 2009

Par contre, la gare de Libercourt pour laquelle le niveau de fréquentation est semblable à celui d'Orchies, se révèle à un niveau inférieur d'usage du fait d'un poids de population résidant plus important. Ce qui tendrait à dire que son usage pourrait être accru par un rabattement de nouveaux potentiels usagers venant de cette aire dominante. La même analyse peut être faite pour la gare de La Bassée en comparaison avec la gare de Templeuve pour un même seuil de fréquentation observé en 2009. Inversement, alors même que les périmètres d'influence des gares de Seclin et de Don Sainghin couvrent un même poids de population, la fréquentation de la gare de Seclin est 1,8 fois inférieure à celle de Don pour une offre avec un écart de 1,6.

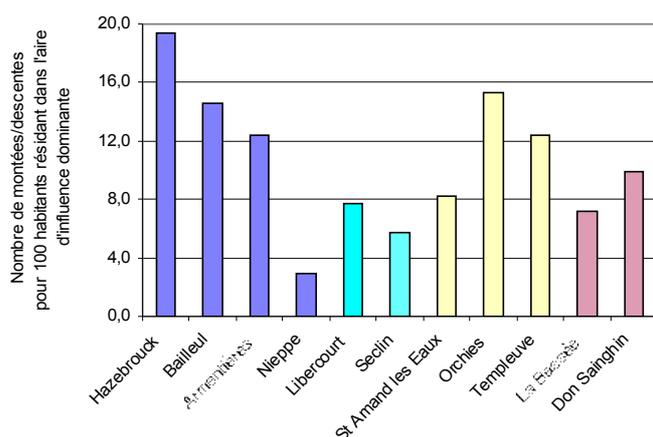


Illustration 39: Comparaison de l'usage des gares périurbaines de l'AML - source : données Région 2009

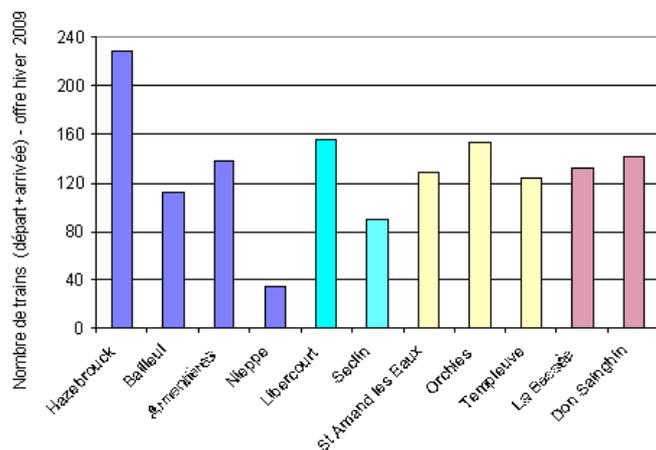


Illustration 40: Comparaison de l'offre trains des gares périurbaines de l'AML - source : données Région 2009

Il existe donc des potentialités de capter des nouveaux usagers au sein des aires d'attraction dominante pour conforter voire renforcer l'usage des gares périurbaines au regard de la desserte proposée. Cela pose inévitablement la question du rabattement de ces usagers sur la gare.

III Les pratiques modales de rabattement sur les gares périurbaines

Le présent chapitre traite de la question des pratiques de rabattement sur les gares périurbaines évaluées à partir d'une enquête réalisée auprès des cinq gares périurbaines durant les mois de novembre et décembre 2009.

Cette enquête s'est focalisée sur les départs en direction de la métropole lilloise durant la période de pointe du matin considérée dans l'amplitude horaire 6h30-9h15²¹.

III.1 Les usagers des gares périurbaines

III.1.1 Le profil type des usagers du TER

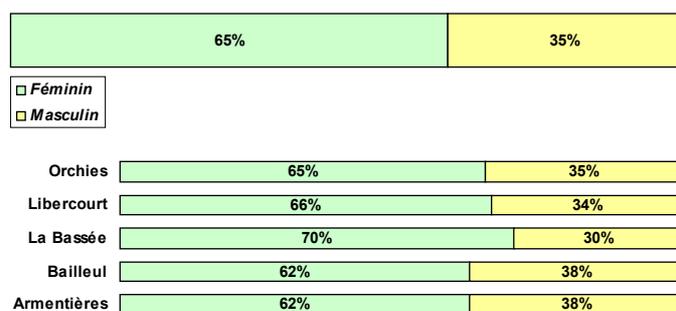


Illustration 41: Répartition des usagers montant dans les gares étudiées selon leur sexe - source : données enquête pôles d'échanges 2009 - DREAL NPDC / CETE NP

Les enquêtes menées sur les cinq gares périurbaines étudiées ont permis d'identifier un volume d'usagers de l'ordre de 4 760 en période de pointe du matin.

Ces usagers des gares périurbaines présentent un profil similaire à celui observé sur l'ensemble du réseau régional.

Il s'agit en majorité de femmes (moyenne de 65%), de moins de 30 ans.

Globalement, quel que soit le pôle considéré, l'âge des usagers se répartit en un peu moins de 40% de personnes de moins de 30 ans pour 43% se situant dans la classe d'âge des 30-50 ans.

	moyenne (5 gares)	Armentières	Bailleul	La Bassée	Libercourt	Orchies
Moins de 20 ans	12%	14%	15%	10%	13%	9%
20 à 30 ans	27%	28%	31%	29%	28%	21%
31 à 40 ans	22%	22%	21%	23%	21%	23%
41 à 50 ans	21%	18%	16%	21%	22%	27%
51 à 60 ans	16%	15%	17%	16%	16%	18%
Plus de 60 ans	2%	2%	2%	2%	1%	2%

Illustration 42: Répartition des usagers selon leur âge - source : données enquête pôles d'échanges 2009 - DREAL NPDC / CETE NP

Ce constat moyen diffère toutefois sur les gares de Bailleul et d'Orchies : à Bailleul, la proportion des usagers de moins de 30 ans est supérieure à la moyenne (45%), avec pour incidence un volume d'usagers de la classe des 30-50 ans moins forte que la moyenne (36%). Cette situation est inversée sur la gare d'Orchies avec une proportion des 30-50 ans atteignant les 50% pour des usagers de moins de 30 ans représentant que 30% des usagers.

21 La période de pointe a été identifiée à partir du nombre de montées dans les trains.

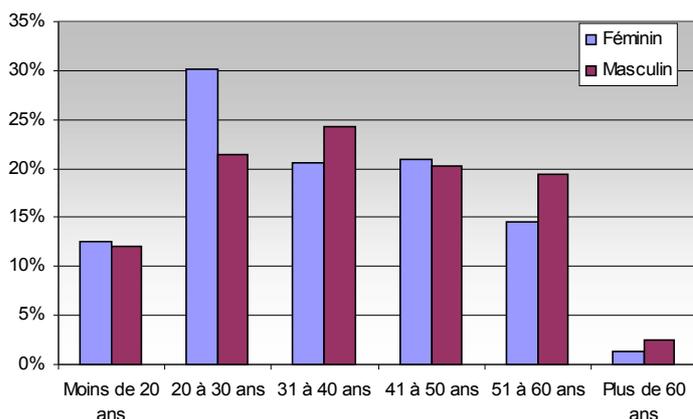


Illustration 43: Age des usagers selon leur sexe - source : données enquête pôles d'échanges 2009 - DREAL NPDC / CETE NP

De manière générale, les usagers de moins de 30 ans sont principalement des élèves (collégiens, lycéens) et étudiants (proportion moyenne de 75%).

III.1.2 Les actifs périurbains dans les TER à l'heure de pointe du matin

En moyenne, les trois-quart des usagers des gares périurbaines aux heures de pointe du matin sont des actifs, le reste étant principalement des scolaires et étudiants. Ce constat est semblable à celui observé sur l'ensemble des usagers du réseau régional ferroviaire.

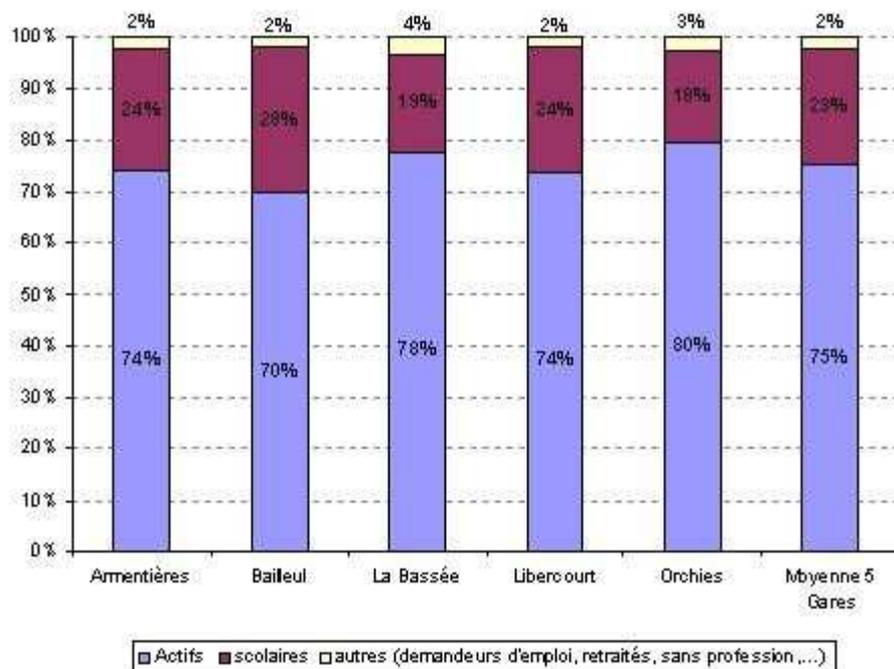


Illustration 44: Répartition des usagers des gares périurbaines selon leur catégorie socio-professionnelle - source : enquête 2009

Les gares d'Orchies, de La Bassée et de Bailleul s'écartent quelque peu de cette moyenne. Alors que sur les deux premières, la part d'actifs est plus élevée que la moyenne avec 78 à 80% des usagers, la gare de Bailleul présente une proportion de scolaires et d'étudiants

supérieure de cinq points à la moyenne en raison de l'influence des établissements scolaires d'Armentières.

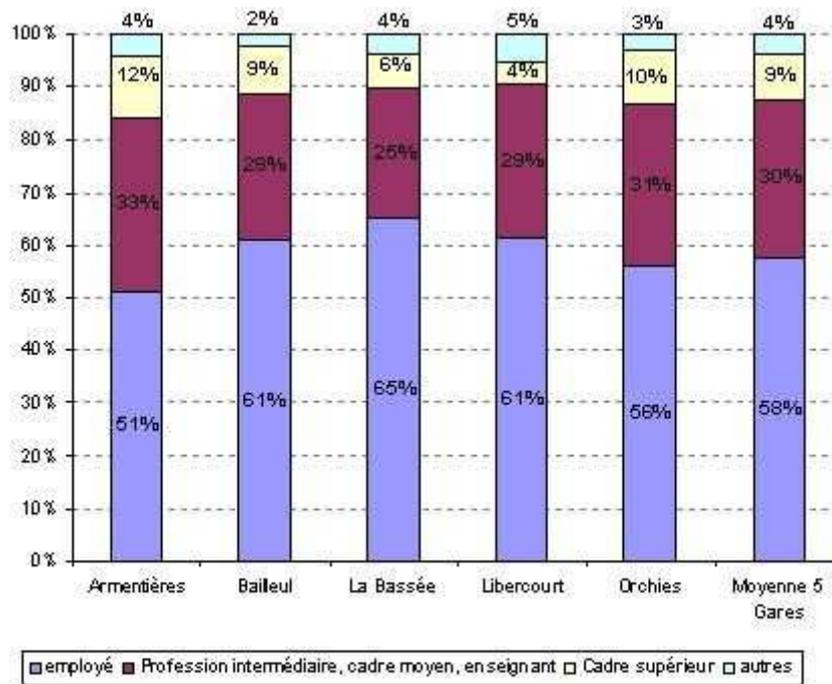


Illustration 45: Profil des actifs prenant le TER dans une des cinq gares périurbaines - source : enquête 2009

NB : le terme « autres » regroupe les professions libérales, les chefs d'entreprise, les militaires, les artisans/commerçants, les agriculteurs, chaque catégorie étant faiblement représentée.

Les actifs des gares périurbaines sont majoritairement des employés ou exercent une profession dite intermédiaire regroupant également les cadres moyens et les enseignants. Leur proportion varie de 84% sur Armentières à 91% sur Libercourt.

On notera un très faible poids d'ouvriers lié au fait que l'enquête a porté sur des déplacements aux heures de pointe en direction de la métropole lilloise et que les entreprises les employant se situent en dehors des zones d'influence de la gare Lille Flandres et de celles des axes de transport collectif.

III.1.3 Une majorité d'utilisateurs en situation de choix modal

III.1.3.a Des utilisateurs périurbains non captifs des TC

Les utilisateurs périurbains des cinq gares enquêtées possèdent à plus de 80% le permis de conduire. La part moyenne d'utilisateurs totalement captifs du train (excluant les utilisateurs ayant le permis mais n'ayant aucune voiture ou n'ayant pas de voiture à disposition quotidiennement) s'établit donc à 17%, proportion fluctuante selon les gares : 12% sur Orchies contre près de 19% sur Libercourt.

	moyenne (5 gares)	Armentières	Bailleul	La Bassée	Libercourt	Orchies
part des utilisateurs ne possédant pas le permis	16,9%	18,2%	17,4%	15,3%	18,7%	12,5%

Illustration 46: Part des utilisateurs ne possédant pas le permis de conduire - source : données enquête pôles d'échanges 2009 - DREAL NPDC / CETE NP

En moyenne, près de 85% des usagers enquêtés possédant le permis de conduire²² ont déclaré disposer d'un véhicule au quotidien pour réaliser le même déplacement fait en train. En volume cela représente près de 3 300 personnes qui ont fait le choix du TER pour réaliser leur déplacement en direction de la métropole lilloise depuis les secteurs périphériques et périurbains de Lille²³. Soit, si l'on considère un taux moyen d'occupation des véhicules de l'ordre de 1,17²⁴, l'équivalent de 2 820 véhicules.

Cette proportion est supérieure de 5 points sur la gare d'Orchies et porte donc à 90% la part d'usagers périurbains (soit en volume 770 usagers) ayant opté pour le TER au lieu de leur véhicule personnel.

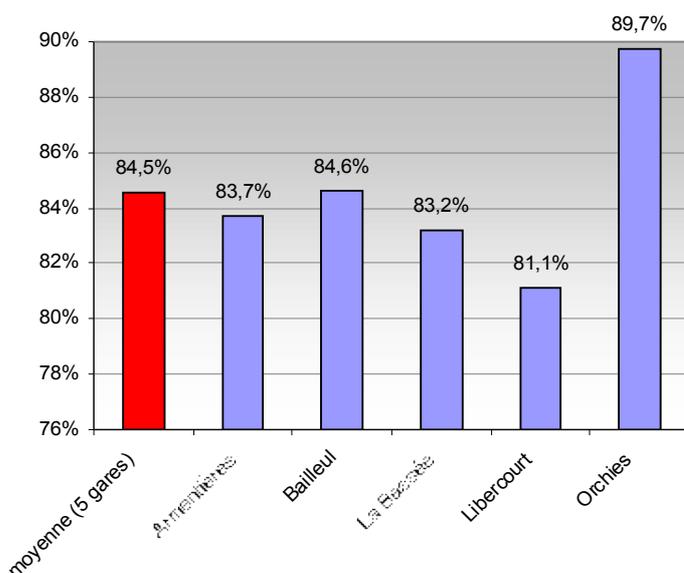


Illustration 47: Part des usagers possédant le permis de conduire et déclarant disposer d'une voiture au quotidien - source : données enquête pôles d'échanges 2009 - DREAL NPDC / CETE NP

III.1.3.b La présence d'usagers ayant opté pour un report modal vers le train

L'enquête réalisée en 2009 sur les cinq gares périurbaines nous permet d'apprécier si les usagers actuels de ces gares ont opté pour le train après avoir réalisé durant une certaine période le même déplacement par un autre mode.

22 La proportion est de 70% de l'ensemble des usagers montant dans les cinq gares enquêtées sans tenir compte de la possession du permis de conduire.

23 Le volume de personnes est d'environ 870 individus pour la gare d'Armentières, 530 pour la gare de Bailleul, 420 sur La Bassée, 710 sur Libercourt et 770 sur Orchies.

24 Selon la dernière enquête cordon de circulation routière réalisée au porte de la métropole lilloise en 2007, le taux d'occupation moyen des véhicules pour le motif travail s'élève à 1,17. Compte-tenu de la réalisation de l'enquête auprès des usagers des gares durant la période de pointe du matin, on propose de retenir ce taux.

Parmi les usagers périurbains enquêtés durant l'heure de pointe du matin et se dirigeant vers la métropole lilloise, 47% d'entre-eux²⁵ déclarent avoir toujours fait le déplacement concerné en train et près de 20% avoir choisi le train dès lors qu'ils ont eu à se déplacer sur leur origine-destination. Il en résulte donc qu'un tiers des usagers, soit en volume près de 1 550 usagers, ont procédé à un changement de mode de transport.

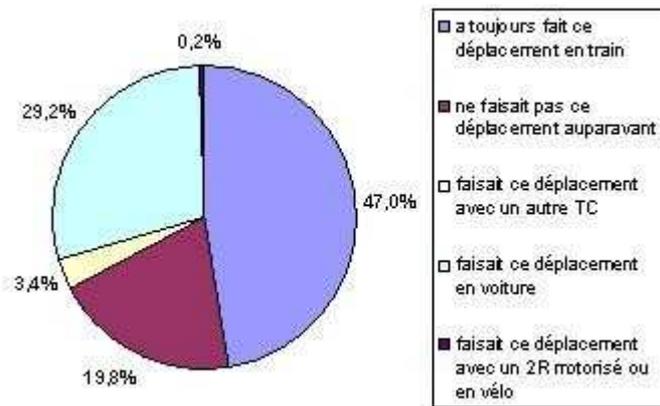


Illustration 48: Mode de transport utilisé antérieurement à l'usage du train - source : enquête pôle d'échanges 2009

Le basculement modal concerne très majoritairement un report modal de la voiture vers le train qui peut être évalué à un équivalent de moins de 1 200 véhicules²⁶ pour l'ensemble des 5 gares.

L'analyse par gare ne montre pas de grande variabilité dans la part du report modal déclaré par les usagers. Elle apparaît toutefois légèrement plus élevée sur les pôles d'Armentières, de Libercourt et de La Bassée, soit sur les corridors de l'A25, de l'A1 et de la RN 41.

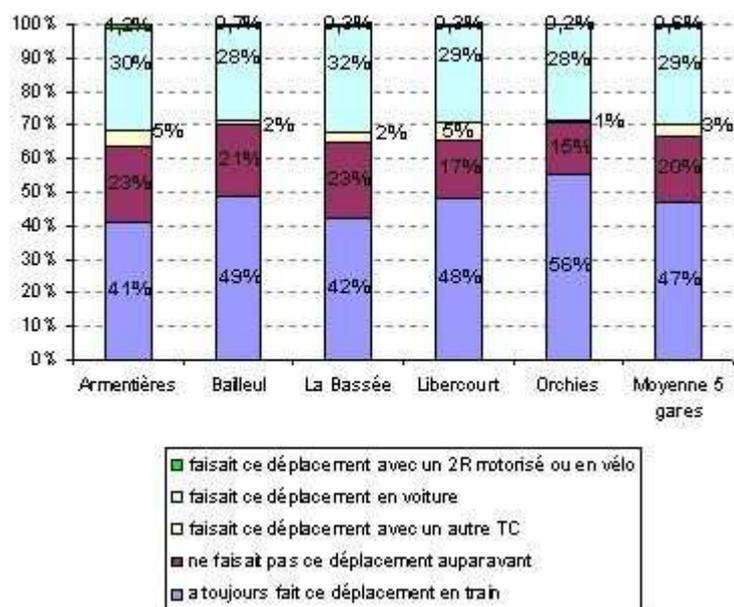


Illustration 49: Mode antérieurement utilisé par les usagers périurbains selon la gare considérée - source : enquête pôle d'échanges 2009

En volume le report modal vers les cinq gares étudiées tel qu'il résulte de la déclaration des usagers périurbains enquêtés durant la période de pointe du matin correspond dans le corridor de l'A25 à 500 véhicules, dans celui de l'A1

à 270 véhicules, dans le corridor de la RN 41 à moins de 170 voitures et enfin dans celui de l'A23 à moins de 240 véhicules.

Pour les usagers périurbains ayant déclaré avoir changé de mode de transport, 61% d'entre-eux citent les conditions de circulation routière comme une raison explicative, ce qui semble la faire apparaître au premier rang des raisons. Mais l'idée du coût du déplacement est évoquée par 80% de ces usagers à travers les trois items du coût du carburant, du coût du déplacement en TC et de la prise en charge des frais de déplacement par l'employeur. Ce qui

25 Proportion évaluée sur la base des usagers ayant répondu à la question sur le changement de mode.

26 Sur la base d'un taux d'occupation moyen de 1,17 personnes par véhicule.

lui confère un poids important dans la décision du changement modal. Le critère relatif à l'amélioration de l'offre de transport n'est évoqué que par 12% des usagers.

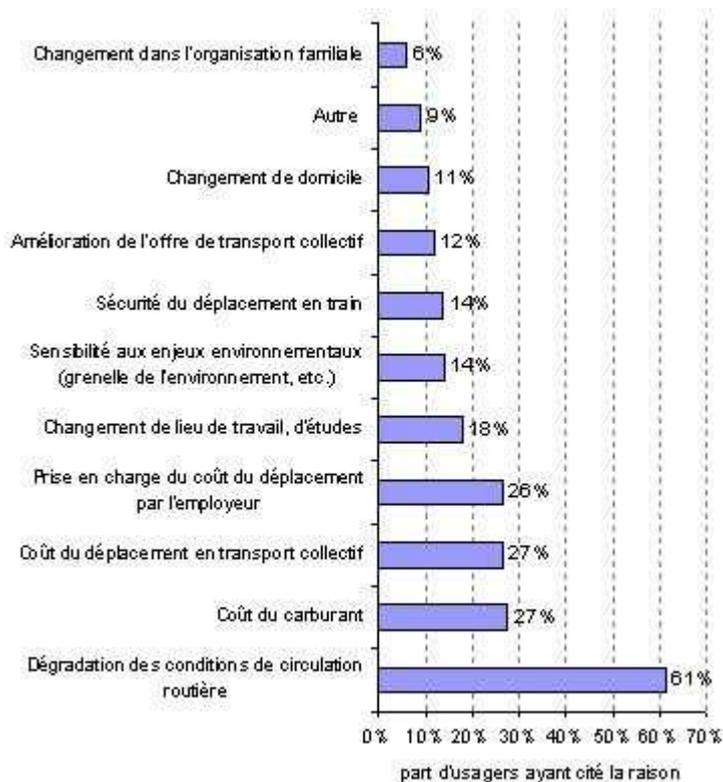


Illustration 50: Raisons invoquées par les usagers périurbains ayant changé de mode - source : enquête pôles d'échanges 2009

NB : l'enquête proposait aux usagers d'indiquer jusqu'à trois raisons, aussi la somme des part d'usagers est supérieure à 100%. Ainsi, en moyenne, un usager a indiqué 2,25 raisons.

III.1.4 L'ancienneté de l'usage du train par les périurbains

En moyenne, les usagers périurbains ont déclaré à 45% avoir recours au train depuis plus de 3 ans pour le déplacement enquêté. Ils sont à 27% des nouveaux usagers avec un usage depuis moins d'un an.

Cette proportion de nouveaux usagers est supérieure à la valeur moyenne sur les gares de La Bassée et Armentières (respectivement 31,4% et 29,2%). Faut-il voir là un effet possible d'une part de l'amélioration de l'offre sur La Bassée suite au doublement de la voie ferroviaire Don-Béthune et d'autre part de l'aménagement du pôle d'échanges d'Armentières ? Rien ne nous permet de le vérifier et donc cela reste des facteurs possibles comme peut l'être également la dégradation des conditions de circulation.

L'enquête nous permet toutefois de cerner leur ancienne pratique de déplacement sur la même origine-destination. Ainsi 65% de ces nouveaux usagers périurbains ont opté dès le départ au mode ferroviaire pour se rendre à leur destination et donc 35% ont choisi de changer de mode il y a moins de 1 an, avec un report maximal observé depuis la voiture vers le train.

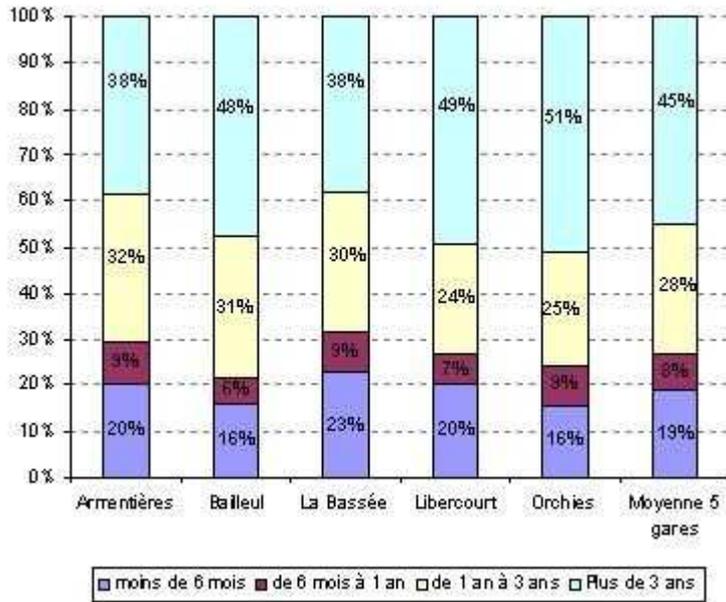


Illustration 51: Ancienneté de l'usage du train pour le déplacement enquêté - source : enquête 2009

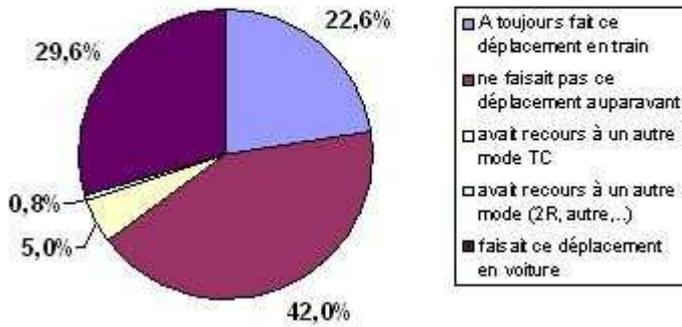


Illustration 52: Mode de déplacement utilisé par les nouveaux usagers avant d'avoir recours au TER - source : données enquête 2009

III.2 les caractéristiques des déplacements

III.2.1 Lille, destination privilégiée des usagers

Près de 80% des usagers montant dans les cinq gares enquêtées se rendent sur les 3 pôles principaux de la métropole lilloise (Lille, Villeneuve d'Ascq et Roubaix). La destination privilégiée reste toutefois Lille à plus de 60%.

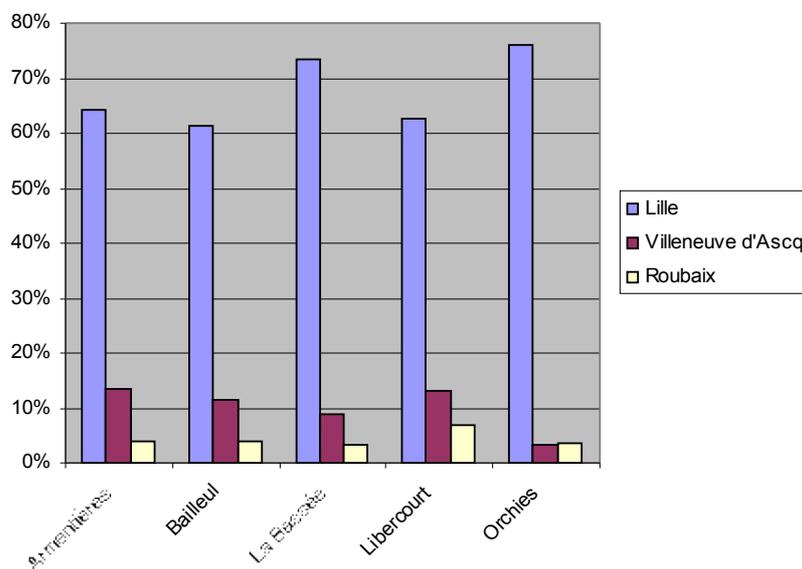


Illustration 53: Principales communes de destination des usagers des 5 gares enquêtées - source : données enquête pôles d'échanges 2009 - DREAL NPDC / CETE NP

III.2.2 Des déplacements obligés

Comme constaté à l'échelle de l'ensemble de la Région, les motifs dominants des usagers périurbains sont le travail et les études qui représentent, en moyenne, à eux deux 96% des déplacements. Ce poids très fort s'explique par la période de réalisation de l'enquête (pointe du matin).

Le domicile-travail concerne globalement les trois-quarts des déplacements recensés, avec une part atteignant les 80% sur Orchies, ce qui explique la part d'usagers appartenant à la classe 30-50 ans plus élevée que la moyenne.

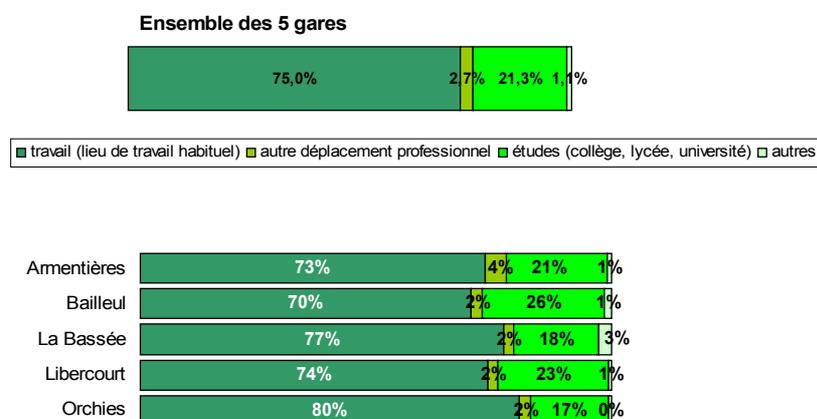


Illustration 54: Motif du déplacements des usagers montant en gare - source : données enquête pôles d'échanges 2009 - DREAL NPDC / CETE NP

De même, le motif études est plus important sur Bailleul (et donc une part du domicile-travail plus faible que la moyenne), ce qui explique la part plus importante de jeunes de moins de 30 ans que la moyenne sur les cinq gares. Il s'agit de collégiens, lycéens et étudiants se rendant sur Armentières et Lille.

III.2.3 La répartition horaire des déplacements des périurbains en période de pointe du matin

L'enquête auprès des usagers des cinq gares périurbaines a été réalisée durant la période de pointe du matin comprise globalement entre 6h45 et 9h. Cette amplitude a été adaptée selon les gares pour tenir compte de l'offre proposée au départ de celles-ci.

Il s'agit donc ici d'analyser la répartition horaire des départs des usagers en direction de Lille durant cette période.

Globalement plus des deux-tiers des périurbains prennent leur train avant 8h ou à 8h. A Orchies, ils sont même 80% à partir avant 8h, avec un afflux massif au train de 7h50 (25% de l'ensemble des montées durant la période de pointe) amenant sur Lille à 8h06.

Par ailleurs, les périurbains partant de Bailleul sont plus matinaux que ceux d'Armentières puisqu'ils sont 58% à prendre un train avant 7h30 alors qu'ils ne sont que 34% sur Armentières. Pourtant, l'écart dans le temps de trajet en train entre ces deux gares du même corridor est de 8 minutes. Rappelons que nous avons montré précédemment que le poids d'étudiants et de scolaires sur Bailleul est plus important, ce qui pourrait expliquer cette part de départs matinaux pour permettre une arrivée sur les établissements scolaires pour 8h.

La répartition horaire des départs des périurbains est corrélée avec le temps de trajet TER puisque les pics d'affluence observés correspondent aux services TER les plus courts en temps. Les usagers périurbains privilégient donc les trains les amenant le plus rapidement sur leur gare de destination finale.

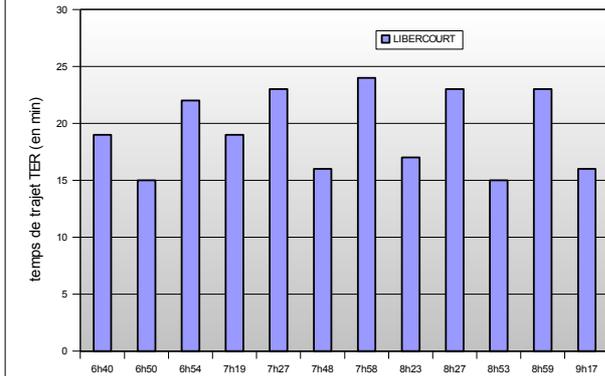
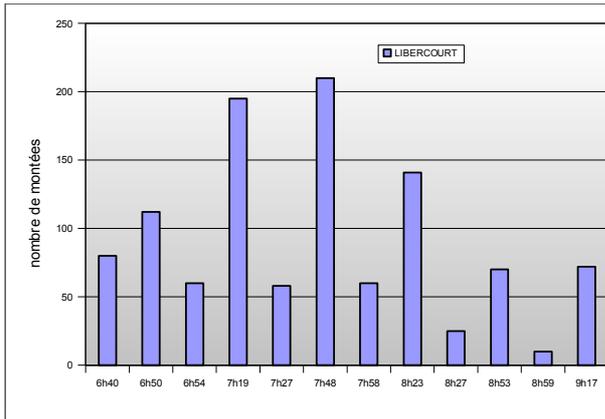


Illustration 55: Nombre de montées et temps de trajet TER selon l'horaire de départ du train en gare de Libercourt : source : données enquête 2009 et SNCF

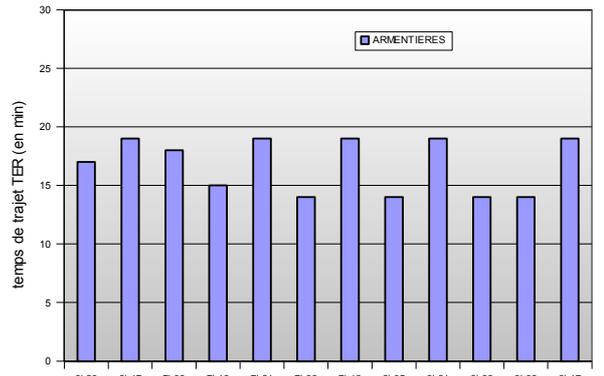
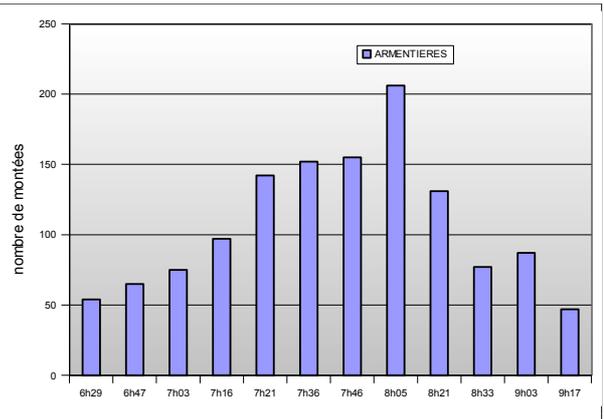


Illustration 56: Nombre de montées et temps de trajet TER selon l'horaire de départ du train en gare d'Armentières : source : données enquête 2009 et SNCF

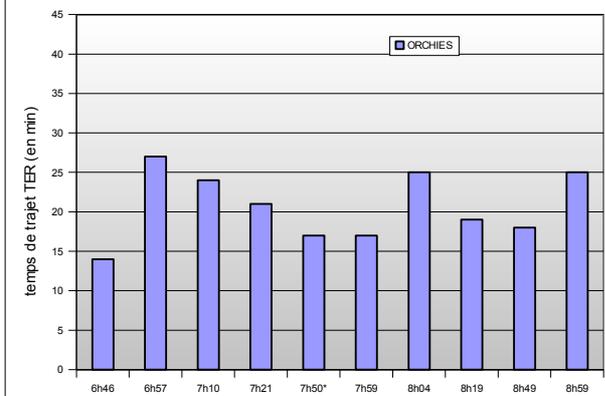
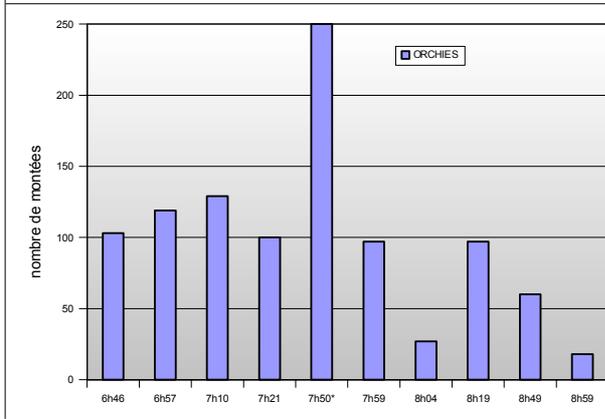


Illustration 57: Nombre de montées et temps de trajet TER selon l'horaire de départ du train en gare d'Orchies : source : données enquête 2009 et SNCF

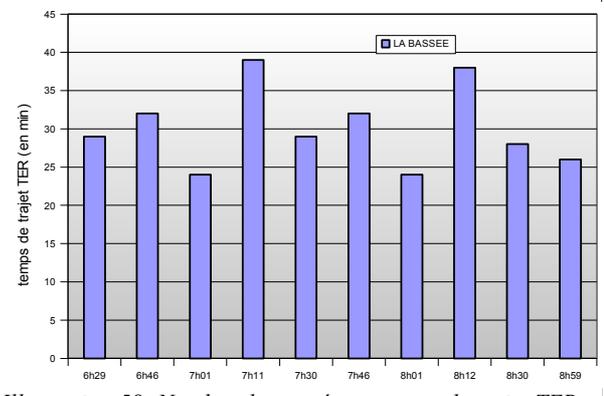
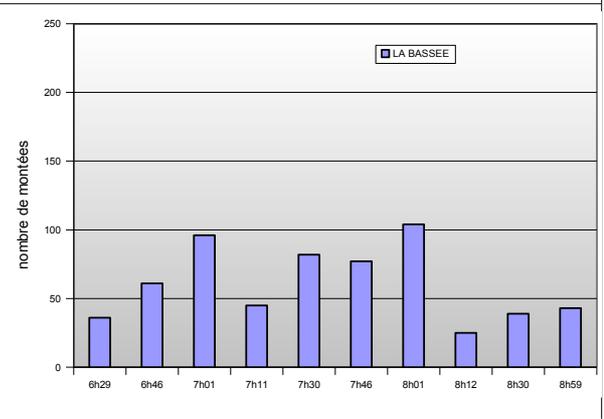
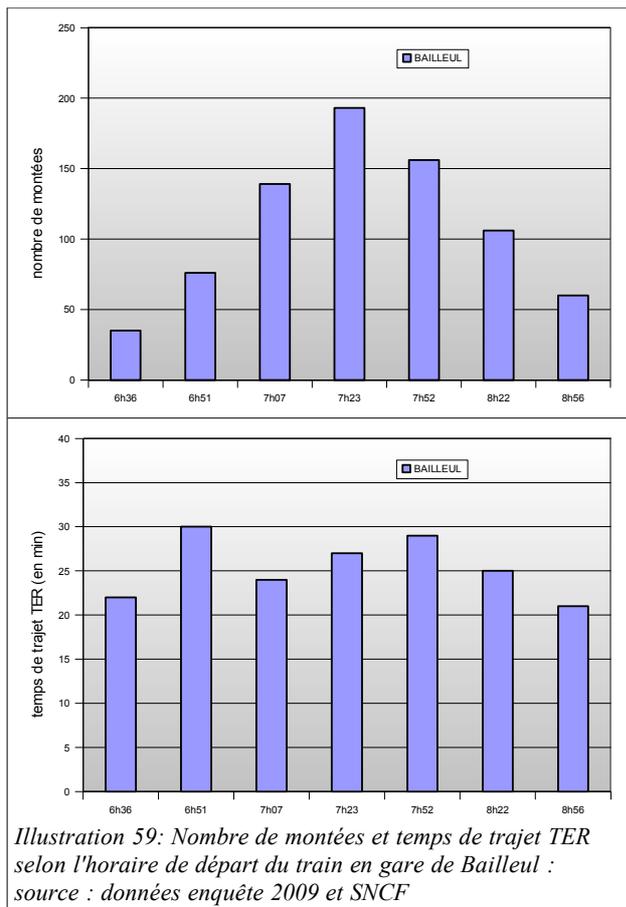


Illustration 58: Nombre de montées et temps de trajet TER selon l'horaire de départ du train en gare de La Bassée : source : données enquête 2009 et SNCF



III.2.4 Des déplacements quotidiens à destination des principaux pôles de la métropole lilloise

La quasi-totalité des usagers enquêtés sur les cinq gares de périphérie de la métropole lilloise réalise quotidiennement le même déplacement.

Ce résultat n'est pas surprenant s'agissant de déplacements domicile-travail ou domicile-école.

Cette fréquence quotidienne du déplacement reste invariante pour chacune des gares étudiées.

Les usagers disposent à 93% d'un abonnement (abonnement SNCF ou abonnement Transpole Ticket+²⁷ pour les gares d'Armentières et de La Bassée situées dans le périmètre de transports urbains de Lille), proportion identique à celle des usagers ayant déclaré réaliser le même déplacement tous les jours.

²⁷ L'abonnement « ticket+ » proposé et géré par l'exploitant du réseau urbain de Lille permet de se déplacer de manière illimitée sur le réseau TER de la SNCF dans les limites de la Communauté Urbaine de Lille ainsi que sur le réseau Transpole. Cet abonnement est donc ouvert aux usagers montant dans une gare située dans la communauté urbaine et se rendant dans une commune de celle-ci.

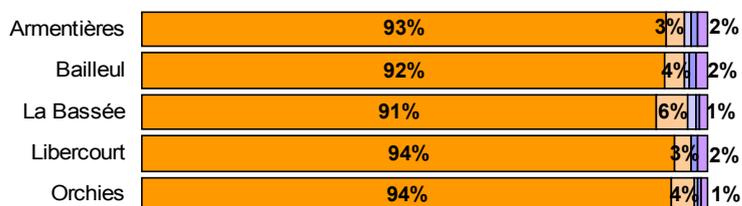
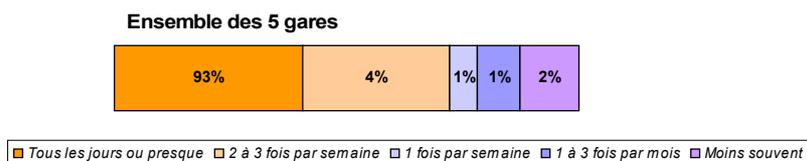


Illustration 60: Part des usagers selon la fréquence du déplacement - source : données enquête pôles d'échanges 2009 - DREAL NPDC / CETE NP

Les usagers disposent à 93% d'un abonnement (abonnement SNCF ou abonnement Transpole Ticket+ pour les gares d'Armentières et de La Bassée situées dans le périmètre de transports urbains de Lille), proportion identique à celle des usagers ayant déclaré réaliser le même déplacement tous les jours.

Selon l'enquête, les périurbains ayant opté pour l'abonnement Transpole représentent une part de 47% sur Armentières et de 59% sur La Bassée.

III.2.5 Un poids important des temps de rabattement à l'origine et à destination dans la durée du déplacement

III.2.5.a Temps global déclaré par l'utilisateur

Le temps global moyen déclaré par les usagers enquêtés dans les cinq gares du panel, pour le déplacement en cours, atteint les 53 minutes²⁸. Ce temps moyen comprend des déplacements d'usagers se rendant sur Paris et Londres. Si on exclut ce volume d'usagers réalisant un trajet long, le temps moyen reste quasi identique avec 51 minutes.

Ce temps moyen varie très peu selon la gare périurbaine considérée. L'écart maximal est observé pour la gare de La Bassée avec un temps global moyen supérieur de 8% à la moyenne générale.

Le temps déclaré par l'utilisateur apparaît bien supérieur à la moyenne du budget temps transport qui ressort des résultats de l'enquête nationale transport et qui est évaluée à une heure de transport par jour.

²⁸ Valeur de 52,9 avec un écart type de 16,8. Même si les temps déclarés peuvent diverger des temps réels de trajet, nous avons fait le choix d'exclure les temps surestimés au vu de l'origine-destination.

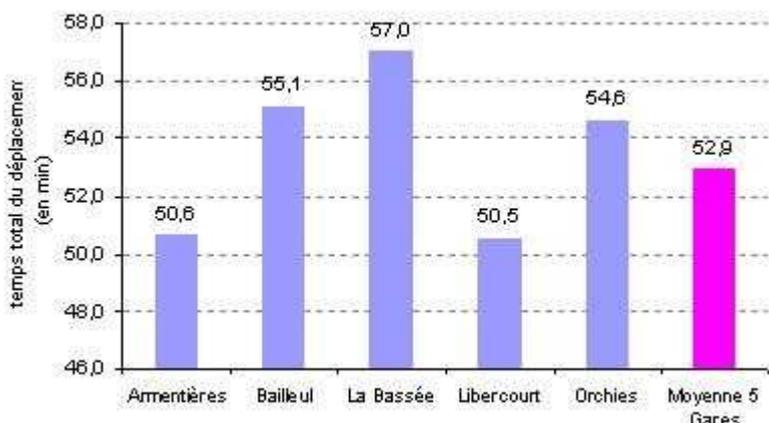


Illustration 61: Temps global moyen déclaré par l'utilisateur pour le déplacement enquête - source : enquête 2009

Ce temps global comprend le temps de trajet en train ainsi que les temps de rabattement sur la gare et de diffusion à l'arrivée sur Lille Flandres.

Le temps TER est ici évalué à partir des horaires théoriques de train. Sur l'ensemble des cinq gares, le temps moyen de trajet en TER pour les usagers partant du périurbain de l'aire métropolitaine lilloise est d'environ 21 minutes. Il existe toutefois une disparité selon la gare considérée. Ainsi, les temps de trajet TER pour gagner la gare Lille Flandres sont 20% moins élevés pour les départs depuis les gares de Libercourt et d'Armentières (en moyenne 17 minutes), mais de 20 à 30% plus forts pour des départs depuis Bailleul et La Bassée. La distance séparant ces gares de Lille et le type de mission assuré par les trains proposés aux heures de pointe du matin expliquent ces écarts à la moyenne.



Illustration 62: Temps du trajet en train TER pour des usagers partant du périurbain à destination de Lille - source : CETE Nord Picardie enquête 2009

Selon le temps de déplacement total perçu par l'utilisateur, le temps de trajet dans le train TER ne représenterait en moyenne qu'une part de 39% du temps global du déplacement déclaré. Nous retrouvons ici les deux familles de gares périurbaines étudiées, avec d'une part un temps de trajet TER ne représentant que globalement un tiers du temps total pour les usagers venant des secteurs d'Armentières et de Libercourt et d'autre part un temps passé dans le train équivalent à plus de 40% du temps de trajet global.

III.2.5.b Temps de rabattement et temps de diffusion

Les résultats de l'enquête menée auprès de cinq gares périurbaines font donc ressortir le poids important des temps de trajet nécessaires pour accéder à la gare (temps de rabattement) et, depuis la gare Lille Flandres pour atteindre la destination finale (temps de diffusion). C'est ainsi 61% du temps de trajet global qui sont consacrés aux trajets d'accès et de diffusion, soit l'équivalent de 32 minutes.

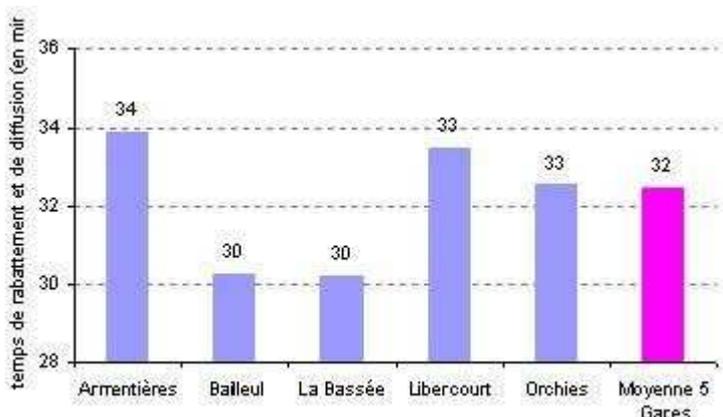


Illustration 63: Temps de rabattement et de diffusion évalué pour des usagers partant du périurbain - source : enquête 2009 CETE Nord Picardie

Selon le temps déclaré par l'utilisateur, le temps de rabattement initial sur la gare depuis l'origine de son départ est en moyenne de 11 minutes. Le temps de diffusion sur Lille est plus important et atteint en moyenne près de 22 minutes, avec peu d'amplitude de variation selon la gare de départ considérée.

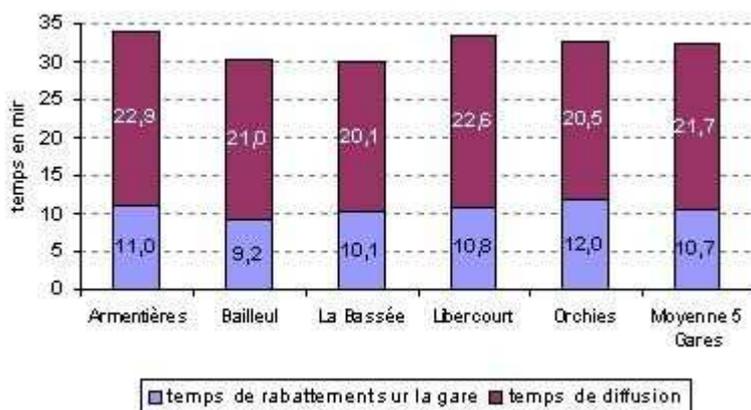


Illustration 64: Temps d'accès à la gare périurbaine et temps de diffusion perçus par l'utilisateur - source : enquête 2009 CETE Nord Picardie

Le temps moyen de rabattement sur la gare varie selon le mode d'accès. Un périurbain déclare accéder à pied à la gare en un temps moyen de 10 minutes et en vélo en 14 minutes. Un rabattement en transports collectifs sur la gare se fait en moyenne en 16 voire 17 minutes. Et les usagers ayant recours à la voiture font le trajet en direction de la gare en moyenne en 11 minutes²⁹.

29 Valeurs des écarts types : marche 5,70; vélo 7,08; TC 9,16; voiture 5,33.

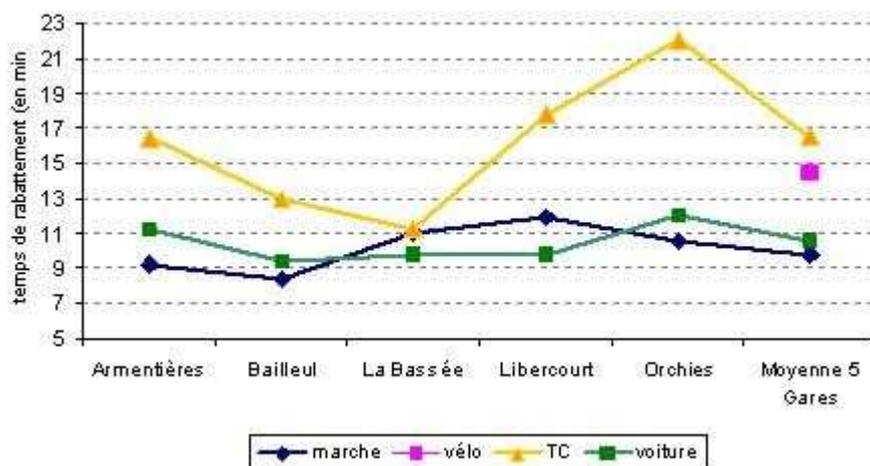


Illustration 65: Temps d'accès à la gare périurbaine selon le mode de rabattement - source : enquête 2009 CETE Nord Picardie

NB : les données de temps de rabattement en vélo pour chacune des gares ne sont pas fournies en raison des faibles échantillons concernés. Par ailleurs, la valeur moyenne sur l'ensemble des pôles est donnée ici à titre indicative, sa valeur statistique étant peu représentative (échantillon ayant répondu faible).

Ces valeurs moyennes peuvent toutefois varier selon la gare considérée. Alors que les temps d'accès en voiture et à pied sont relativement stables sur les cinq gares (écart maximal observé respectivement de 1,4 minutes et de 2,1 minutes), il en est tout autre pour le temps d'accès en transports collectifs à la gare. On observe ainsi un temps déclaré allant du simple au double entre un périurbain se rendant sur La Bassée (11,2 minutes) et un périurbain se rabattant sur Orchies (22 minutes). L'étendue de l'aire d'influence de chacune des gares et le niveau de service des transports collectifs de rabattement sur la gare peuvent expliquer ces différences.

Nous avons vu précédemment que le temps moyen de diffusion depuis la gare de Lille Flandres pour atteindre la destination finale est évalué à près de 22 minutes. Ce temps varie selon le mode utilisé après le trajet en train. Ainsi, pour accéder à sa destination, un périurbain déclare l'atteindre à pied à la gare en un temps moyen de 16 minutes et en vélo en 17 minutes. Le trajet final en transports collectifs depuis la gare Lille Flandres se fait en moyenne entre 23 et 27 minutes. Et les usagers ayant recours à la voiture font le trajet terminal en 26 minutes³⁰.

Les valeurs moyennes de diffusion par la marche ou par les TC sont relativement stables quel que soit l'usager périurbain considéré. Elles peuvent toutefois varier selon la gare considérée.

30 Valeurs des écarts types : marche 13,93; vélo 9,64; TC 14,16; voiture 13,68.

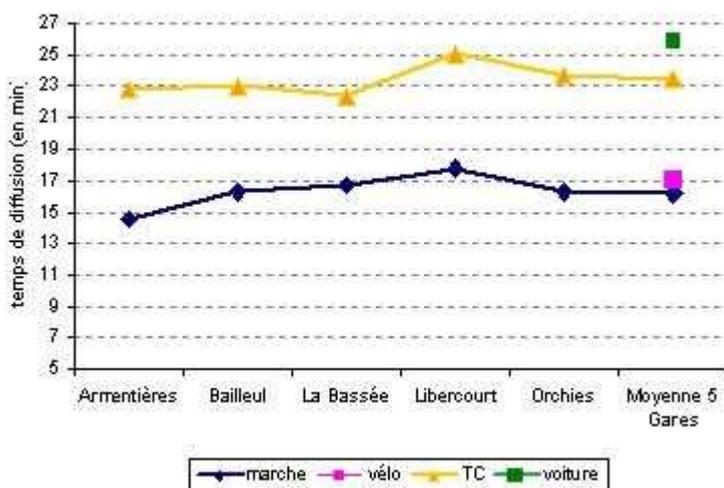


Illustration 66: Temps de diffusion pour atteindre la destination finale selon le mode de rabattement - source : enquête 2009 CETE Nord Picardie

NB : les données de temps de rabattement en vélo et en voiture pour chacune des gares de départ ne sont pas fournies en raison des faibles échantillons concernés. Par ailleurs, la valeur moyenne sur l'ensemble des pôles est donnée ici à titre indicative, sa valeur statistique étant peu représentative (échantillon ayant répondu faible).

III.2.6 Mode de diffusion en gare d'arrivée

Le premier mode de diffusion depuis la gare de Lille Flandres, gare d'arrivée du train, concerne les transports collectifs (52% des usagers en provenance des cinq gares étudiées).

Ces usagers en rabattement final sur les transports urbains à leur arrivée à Lille ont recours à 90% au réseau structurant (métro et/ou tramway) qui permet d'accéder sur Villeneuve d'Ascq et Roubaix.

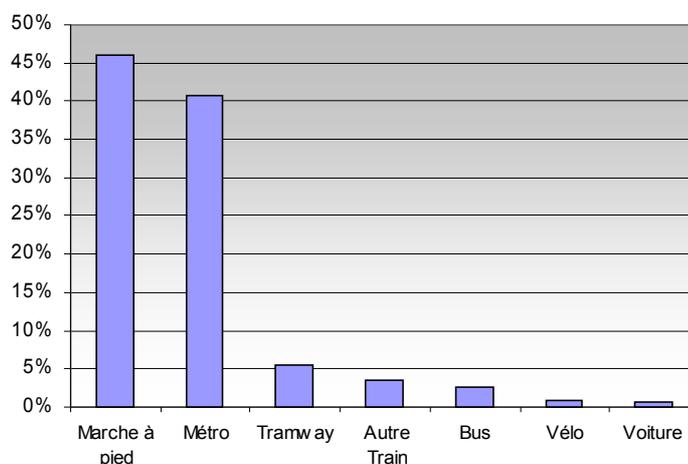


Illustration 67: Mode de diffusion en gare d'arrivée de Lille - source : données enquête pôles d'échanges 2009 - DREAL NPDC / CETE NP

Nota : les résultats relatifs aux modes vélo et voiture concernent un échantillon de personnes faibles (respectivement de 15 et 16 personnes ayant répondu à l'enquête)

46% des usagers ont recours à la marche pour atteindre leur destination finale. L'usage du vélo est encore marginal.

A noter que 3,5% des périurbains enquêtés assurent une correspondance avec un autre train en gare de Lille Flandres.

III.3 Les pratiques modales de rabattement sur la gare

III.3.1 La voiture, le mode privilégié par les périurbains

Quelle que soit la gare étudiée, le mode dominant utilisé par les périurbains pour se rendre sur leur gare de départ est la voiture.

En moyenne, 73% des usagers se rendent en voiture à leur gare de départ. Ils sont majoritairement des conducteurs : 55% des usagers ont ainsi déclaré accéder à la gare en voiture. Cela correspond en volume à environ 2 600 individus soit l'équivalent en voitures en stationnement aux abords de la gare.

Le taux d'occupation moyen sur l'ensemble des pôles étudiés s'élève à 1,08 personnes par voiture.

Le deuxième mode de rabattement est la marche, mode utilisé par 21% des périurbains, soit environ 1 000 personnes.

Le recours aux transports collectifs (autocars et/ou réseaux urbains pour les cas de La Bassée, Armentières et Libercourt) reste faible (5%).

La pratique du rabattement en vélo est encore aujourd'hui marginale (moins de 1,5%).

Ensemble des 5 gares étudiées

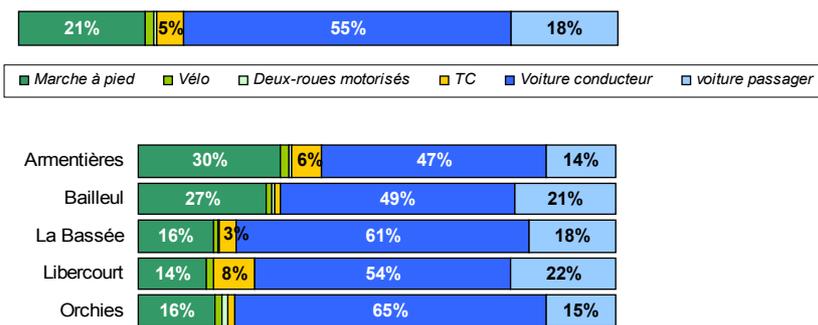


Illustration 68: Mode de rabattement sur la gare - source : données enquête pôles d'échanges 2009 - DREAL NPDC / CETE NP

Les résultats de l'enquête réalisée fin 2009 montrent quelques disparités entre les cinq gares périurbaines étudiées. Même si la voiture est, pour l'ensemble des gares, le premier mode de rabattement, la proportion d'usagers y ayant recours est plus faible que la moyenne sur les gares de Bailleul (taux de 70%) et sur Armentières (taux de 61%). La conséquence est un usage plus important de la marche (respectivement de 27% et 30%), constat qui peut s'expliquer en partie par le fait que la majorité des périurbains prenant le train sur la gare réside la commune même.

A contrario, les périurbains montant en gares d'Orchies et de La Bassée s'y rendent plus fortement en voiture (respectivement 80% et 79%). Plusieurs facteurs pourraient être avancés pour expliquer ce constat : influence de la gare sur les communes limitrophes (rappelons que moins de 30% des usagers résident la commune de la gare), l'offre de stationnement proposée sur Orchies, la faiblesse du niveau de service pour un rabattement en transports collectifs,...

La gare de Libercourt se distingue des quatre autres gares en matière de pratiques de rabattement des périurbains avec une part modale de la marche plus faible que la moyenne (14%) tout en ayant celle de la voiture sensiblement équivalente à la moyenne observée. La résultante est un usage des transports collectifs comme mode de rabattement plus marqué puisque la part modale atteint les 8%.

Cette part modale plus basse de la marche, mode d'accès de proximité par excellence, est à rapprocher du poids d'usagers résidant Libercourt, voisin de 18%.

Nous verrons par la suite que le choix du mode de rabattement sur la gare périurbaine et le lieu de résidence de l'utilisateur sont liés.

Nous avons mis en avant précédemment que les modes de diffusion de ces périurbains depuis la gare Lille Flandres sont soit les transports collectifs avec une part modale de 52%, soit la marche (part modale de 46%).

Le croisement des modes de rabattement et de diffusion montre que les périurbains se rabattant sur la gare de départ en voiture finissent leur trajet pour arriver à destination finale pour moitié à pied pour moitié en TC. Les pratiques marche-TER-marche ne représentent que 9% des usagers périurbains mais ceux qui se rendent à pied à la gare optent à 43% pour un trajet terminal à pied et 57% en TC (métro, tramway ou bus). Par ailleurs, il n'a été que très peu observé de pratique combinant l'usage de transports collectifs.

	mode de diffusion				Total
	marche	TC	vélo	voiture	
marche	9,2%	11,9%	NR	NR	21,3%
TC	NR	2,4%	NR	NR	3,5%
vélo	NR	NR	NR	NR	1,5%
voiture	36,1%	37,0%	NR	NR	73,7%
Total	45,3%	51,4%	0,0%	0,0%	100,0%

Illustration 69: Répartition des usagers enquêtés selon les modes de rabattement et de diffusion - source :enquête 2009

NB : la valeur NR renvoie à des résultats peu fiables en raison des faibles échantillons.

III.3.2 La distance de rabattement parcourue par les périurbains : un critère explicatif du choix du mode ?

L'enquête réalisée en 2009 sur les cinq gares périurbaines ne permettant pas d'évaluer une distance moyenne de rabattement pour l'ensemble des usagers, nous nous intéresserons uniquement dans cette partie aux usagers périurbains se rabattant sur l'une des gares depuis une commune autre que la commune de rattachement de la gare.

Pour chacun de ces usagers, la distance a été évaluée entre le centroïde de sa commune de départ et sa gare de départ à l'aide d'un utilitaire de calcul d'itinéraires.

Selon les données 2009 et pour les cinq gares étudiées, la distance moyenne parcourue par un périurbain pour se rabattre sur la gare de départ depuis une commune extérieure est de 6,4km³¹. Mais cette valeur ne reflète pas chaque pôle puisque la distance moyenne de quatre des cinq gares s'en écarte de 22 à 36%. Ainsi, la distance moyenne parcourue pour un périurbain se rabattant sur Orchies et Bailleul est plus élevée et atteint 8,5 à 9km³². A

31 Écart-type de 4,46 avec des valeurs extrêmes min/max de 2 à 33,2km.

l'inverse, les périurbains montant sur les gares de La Bassée et de Libercourt parcourent une distance plus faible voisine de 5km³³. Armentières se situe dans la moyenne³⁴.

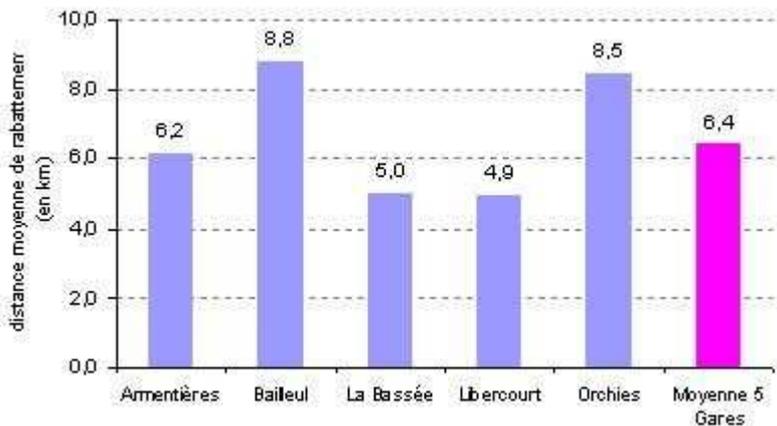


Illustration 70: Distance moyenne de rabattement des périurbains ne résidant pas sur la commune de la gare – source : enquête pôles d'échanges 2009

Cette distance moyenne de rabattement est le reflet du rayonnement des gares sur le territoire tel que nous l'avons vu dans le chapitre précédent. De par sa valeur, elle peut expliquer le choix privilégié de la voiture comme mode de rabattement. Pour autant, tous les périurbains n'ont pas cette distance à accomplir pour accéder à leur gare de départ.

La répartition des usagers selon la valeur de la distance de rabattement montre que globalement, en moyenne sur les cinq gares, 70% des périurbains ont moins de 5km à parcourir. Ce constat se vérifie pour les usagers de Bailleul, La Bassée et Libercourt et est encore plus marqué pour les usagers de la gare d'Armentières (79%). Par contre, seuls 57% des personnes prenant le train à Orchies en sont distants de 5km.

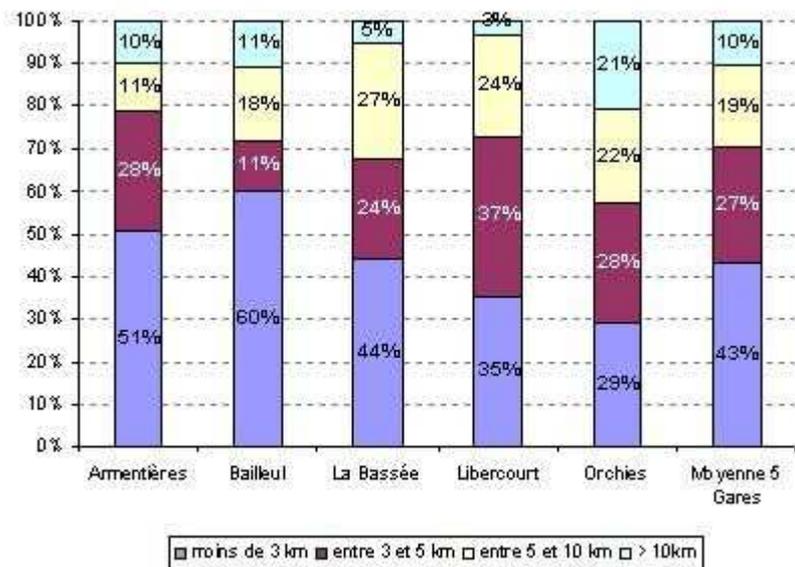


Illustration 71: Répartition du nombre de périurbains selon la distance de rabattement - source : enquête pôles d'échanges 2009

C'est par ailleurs sur cette gare que l'on observe la proportion la plus élevée d'usagers venant de plus de 10 km (21%).

32 Orchies : écart-type de 4,71 et valeurs extrêmes de 4/29,2km – Bailleul : écart-type de 5,27 et valeurs extrêmes de 2,8/35 km

33 La Bassée : écart-type de 3,26 et valeurs extrêmes de 2,1/24,4km – Libercourt : écart-type de 3,53 et valeurs extrêmes de 2/33,2 km

34 Armentières : écart-type de 4,21 et valeurs extrêmes de 3/27,8km

III.4 Le profil des usagers se rabattant en voiture sur une gare périurbaine

Nous avons vu précédemment que la voiture est le mode prioritaire utilisé par les périurbains pour se rendre sur leur gare de départ. Mais qui sont ces périurbains ? Où vivent-ils ? Comment viennent-ils en voiture ? Où se stationnent-ils ? Pour quelles raisons ont-ils choisi de prendre le train ? Autant de questions pour lesquelles nous proposons dans cette partie d'apporter des éléments de réponse à partir des résultats de l'enquête de 2009.

Cette enquête avait été effectivement bâtie dans un objectif de mieux comprendre les pratiques de rabattement sur les gares périurbaines, dont en particulier l'accessibilité en voiture. Mais par accessibilité en voiture, il était important de cibler les différentes pratiques possibles, selon que l'utilisateur soit conducteur ou passager. Quatre profils ont ainsi été identifiés :

- un usager se rend en voiture sur la gare seul, nous parlerons de « conducteur seul »,
- un usager se fait déposer en voiture à la gare par une personne qui continue ensuite son chemin, il s'agira de « passager en dépose minute »,
- un usager se rabat en voiture sur la gare avec, à bord de son véhicule, d'autres personnes prenant également le train, nous parlerons d'un conducteur en covoiturage,
- et un usager passager d'une voiture dont le conducteur prend également le train sur la même gare, c'est un passager covoituré.

Cette notion de covoiturage qui sera utilisée par la suite englobera donc les usagers conducteurs et passagers se rabattant ensemble sur la gare.

III.4.1 Une prédominance de rabattement en voiture par des périurbains conducteurs

Sur les plus de 3 400 périurbains se rendant sur les gares étudiées en voiture, les trois-quarts sont des conducteurs. Cela correspond donc à environ 2 600 voitures qui vont occuper l'espace public des abords de la gare durant une partie importante de la journée soit l'équivalent de 3ha³⁵.

La part d'utilisateurs conducteurs sur chacune des cinq gares étudiées est assez voisine de la moyenne avec toutefois une part un peu plus faible sur Bailleul et un peu plus forte sur Orchies. C'est ainsi plus de 650 voitures sur les abords de la gare d'Orchies, environ 600 sur Armentières et Libercourt et plus de 370 sur Bailleul et La Bassée. Nous verrons ultérieurement les lieux de stationnement sollicités par ces usagers.

35 Sur la base d'un ratio moyen de 12,5m² pour une place de stationnement

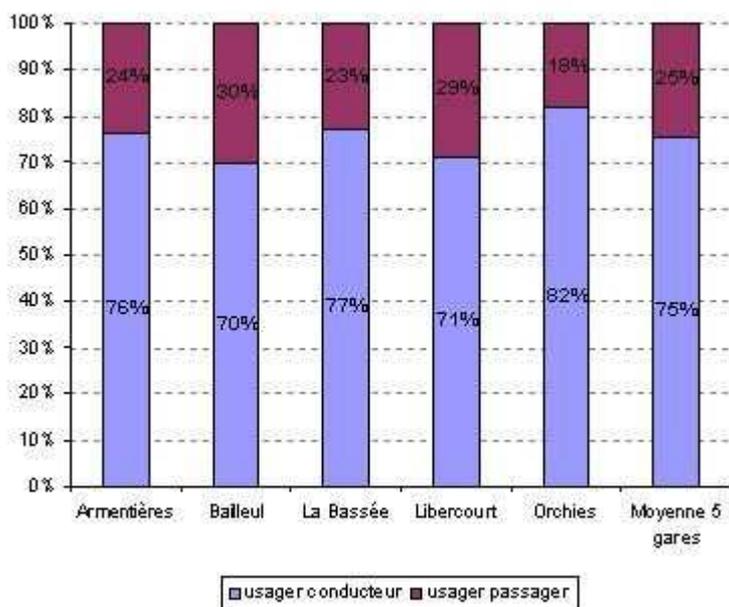


Illustration 72: Répartition des périurbains déclarant se rendre sur la gare entre usagers conducteurs et usagers passagers - source : enquête pôles d'échanges 2009

Il s'agit très majoritairement d'usagers se rendant seuls en voiture sur la gare, et cela quelle que soit la gare considérée.

Ces conducteurs sont du même profil que l'ensemble des usagers périurbains enquêtés, en particulier ce sont des usagers quasi-quotidien du TER se déplaçant pour 77% à destination de leur travail et 19% pour leurs études.

Nous proposons dans les deux sous-parties suivantes une analyse des facteurs relatifs à la localisation de leur lieu de résidence et des raisons invoquées par ces usagers conducteurs pour le choix du TER pour leur déplacements.

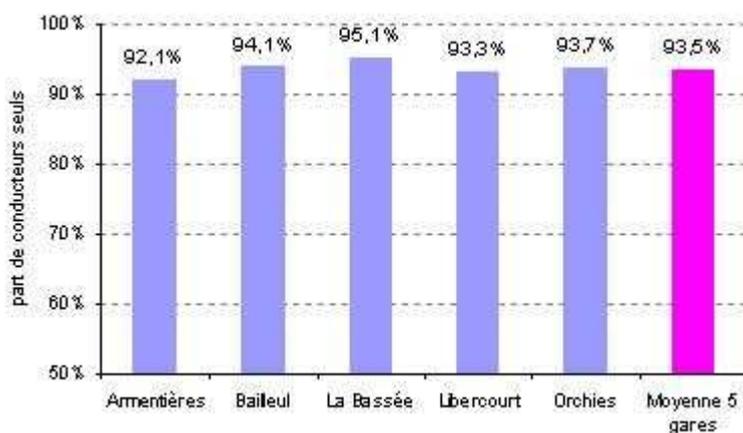


Illustration 73: Part de conducteurs se rendant seuls sur la gare périurbaine - source : enquête pôles d'échanges 2009

III.4.1.a Une variabilité du poids d'usagers conducteurs habitant la commune de la gare

Parmi les 3 440 usagers se rabattant en voiture sur les gares périurbaines en qualité de conducteur, la proportion d'individus résidant la commune de la gare est très variable d'une gare à l'autre. Ainsi, alors que sur l'ensemble du panel, cette part moyenne s'établirait à environ 1/5e, on observe d'importantes différences entre les cinq gares étudiées.

35 points séparent ainsi la part d'usagers conducteurs habitant Libercourt et prenant le train sur Libercourt de celle des Bailleulais qui montent dans le TER à Bailleul.

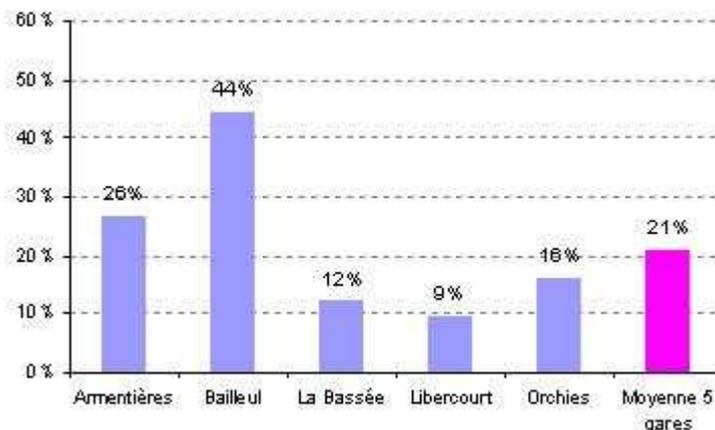


Illustration 74: Rabattement en voiture conducteur : part des usagers résidant la commune de la gare - source : enquête pôles d'échanges 2009

Globalement, il peut être distingué trois grands types de situation :

- les cas des gares de Libercourt, d'Orchies et de La Bassée pour lesquelles les conducteurs usagers du TER proviennent à plus de 80% des communes extérieures de la commune-gare,
- le cas de la gare de Bailleul où au contraire de la situation précédente près de 50% des usagers conducteurs résident sur Bailleul,
- et un troisième cas moyen, celui d'Armentières, pour lequel la proportion d'usagers conducteurs habitant l'extérieur reste très élevé mais dans un rapport deux-tiers/un tiers.

Ces types de situation nous éclairent sur la fonction première actuellement assurée de ces gares, entre des gares de rabattement sur lesquelles un report d'usagers habitant à l'extérieur de la commune est important des gares assumant une fonction de proximité. Les gares de Libercourt, d'Orchies, de La Bassée et d'Armentières correspondent aujourd'hui à des gares de rabattement alors que celle de Bailleul se partagerait entre une fonction plus marquée de gare de proximité et une gare de rabattement.

Ce constat dressé se confirme lorsqu'on examine la répartition des usagers conducteurs selon la distance à parcourir pour accéder à la gare.

Comme pour l'indicateur précédent, Armentières semble se rapprocher de la situation moyenne mise en avant sur l'ensemble des cinq gares avec 35% d'usagers conducteurs ayant moins de 3km de trajet pour se rendre sur leur gare de départ, et 70% moins de 5km.

Le rôle de rabattement de la gare d'Orchies est conforté avec 50% d'usagers conducteurs habitant à plus de 5km. Il en est de même pour la fonction de proximité relative de la gare de Bailleul avec 45% des usagers conducteurs venant de moins de 3km.

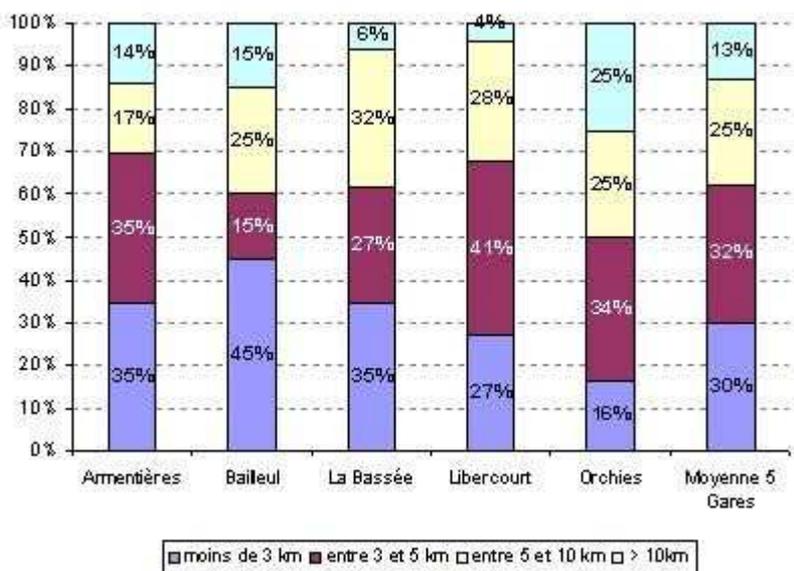


Illustration 75: Rabattement en voiture conducteur : répartition des usagers selon la distance de rabattement - source : enquête pôles d'échanges 2009

La répartition des volumes d'usagers se rabattant en voiture sur les gares périurbaines est cohérente avec les formes des aires d'influence évoquées dans le chapitre précédent.

Ces résultats mettent en avant l'enjeu d'une meilleure gestion des déplacements de rabattement sur les parkings de gares périurbaines puisque le poids d'usagers allant en voiture à la gare et résidant dans un périmètre de proximité de celle-ci peut être important. Même si l'enquête réalisée en 2009 n'a pas révélé de comportement similaire entre les gares périurbaines, il n'en demeure pas moins qu'il existe un potentiel d'usagers pouvant être amenés à d'autres pratiques de rabattement sur la gare telles que la marche à pied ou le vélo. Ainsi, ce sont en volume près de 720 voitures sur l'ensemble des cinq gares qui proviennent des communes des gares, soit 720 places occupées par des usagers résidant à proximité des gares.

III.4.1.b Une approche économique pour le choix du mode TER par ces usagers

Des usagers du TER font le choix de se rabattre sur les gares périurbaines en voiture depuis leur origine de déplacement afin d'accéder à la métropole lilloise par train, alors même qu'ils auraient pu opter d'utiliser leur voiture pour se rendre sur leur destination finale.

L'enquête de 2009 a demandé aux usagers conducteurs d'exprimer les raisons qui les ont conduit à privilégier l'usage du TER plutôt que celui de la voiture. Elle a ainsi proposé des réponses possibles³⁶ tout en laissant à l'utilisateur la liberté de s'exprimer à travers un critère autre.

A première vue, la raison la plus citée par 80% des usagers conducteurs serait incontestablement celle relative aux conditions difficiles de circulation quotidiennement pour accéder à la métropole lilloise. Mais l'approche économique du transport est loin d'être absente des critères de choix du mode, voire même a le même poids que celui relatif aux

³⁶ Ce choix de recourir à des réponses fermées permettait de s'assurer de l'obtention de réponse, ce que ne garantissait pas la formulation par question à réponse ouverte.

conditions de circulation routière. Ainsi, près de 54% des usagers font référence au coût du trajet (tarification TER intéressante, prise en charge du coût par l'employeur,...), et même 21% évoquent le coût du stationnement à destination.

Le critère de l'offre de service TER est quant à lui évoqué par 39% d'usagers. Il s'agit essentiellement de la notion de compétitivité du train en termes de temps de trajet et d'une perception globale de bonne qualité du niveau de service TER. A cela nous pouvons souligner le poids du critère de confort psychologique (perception du stress et de la fatigue) apporté par le train et relevé par 38% d'usagers conducteurs.

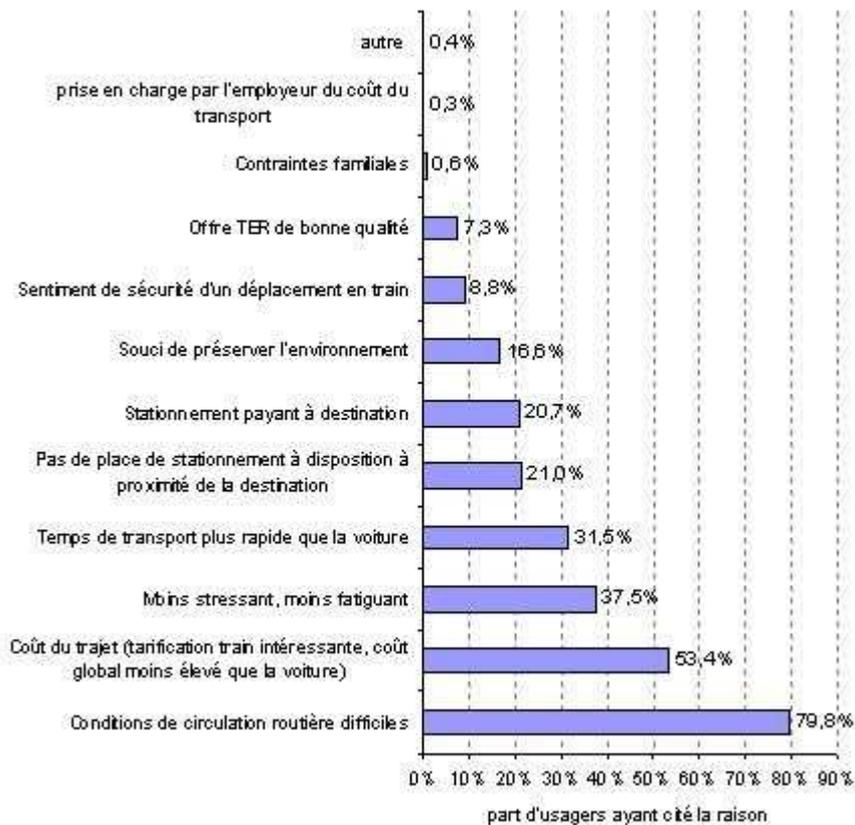


Illustration 76: Raisons évoquées par les usagers des gares périurbains s'y rendant en voiture - source : enquête pôles d'échanges 2009

NB : l'enquête proposait aux usagers d'indiquer jusqu'à trois raisons, aussi la somme des part d'usagers est supérieure à 100%. Ainsi, en moyenne, un usager a indiqué 2,8 raisons.

Différentes études ont montré que la présence d'une place de stationnement mise à disposition sur le lieu de travail est un critère non négligeable pour l'utilisateur dans le choix modal. Pour les usagers périurbains, l'absence de place de stationnement à destination, critère pouvant sous-entendre plusieurs choses telles qu'aucune place de stationnement aux abords de sa destination, ou difficulté à trouver une place de stationnement,... est citée que par 21% d'usagers. Sachant que l'enquête invitait les usagers à identifier trois raisons, cela semblerait indiquer que d'autres facteurs (coût, temps de transport, conditions de circulation, confort psychologique) apparaissent plus prépondérants.

Pour conclure, les enjeux du développement durable ne sont pas écartés par ces usagers ayant recours à la voiture pour accéder à la gare puisque 16% d'entre-eux ont indiqué parmi leurs critères de choix le souci de préserver l'environnement.

Ces usagers accédant à la gare périurbaine en voiture ont donc à disposition un véhicule pour faire leur déplacement. En moyenne sur l'ensemble des pôles d'échanges, près de la moitié déclare avoir toujours réalisé ce déplacement par le train. Mais une proportion de 35% de ces usagers utilisaient antérieurement un autre mode dont essentiellement la voiture pour se rendre à leur destination finale. Ce sont ainsi 1 030 automobilistes qui ont préféré abandonner un trajet routier au profit d'un déplacement combinant voiture et TC.

La situation sur chacun des cinq pôles étudiés reflète cette tendance avec quelques écarts constatés dont le cas de la gare d'Orchies qui présente un taux de report modal un peu plus faible (soit l'équivalent de 230 automobilistes) mais également le cas d'Armentières qui, au contraire d'Orchies, affiche un taux de report modal le plus élevé (280 automobilistes).

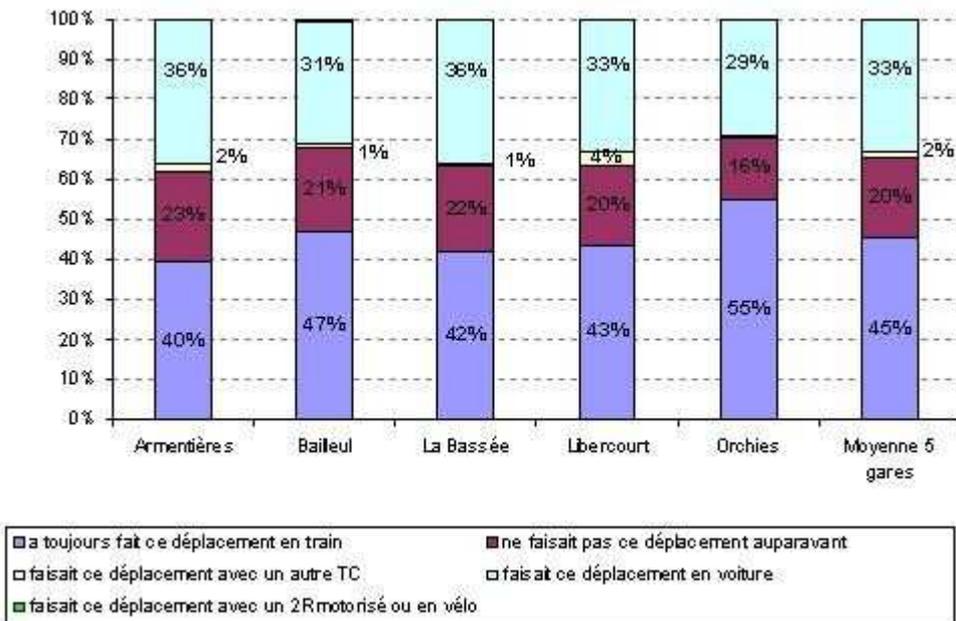


Illustration 77: Part d'usagers conducteurs ayant déclaré avoir changé de mode pour le même déplacement - source : enquête pôles d'échanges 2009

III.4.2 L'offre de stationnement aux abords des gares périurbaines très fortement sollicitée

Le recours prépondérant à la voiture pour accéder à la gare soulève la question du stationnement.

L'enquête réalisée fin 2009 a permis d'apprécier la nature de l'espace public utilisé par l'utilisateur pour y stationner son véhicule pour la journée. Elle s'est par ailleurs intéressée à la montée en charge des parkings gares situés à proximité de la gare.

Ces parkings gares pris en compte sont identifiés sur les illustrations suivantes. Excepté pour le pôle d'échanges d'Armentières, l'ensemble de ces parkings sont organisés sur voirie. Aux parkings juxtaposés au bâtiment voyageurs, il existe également des parkings organisés

sur l'autre flanc de l'infrastructure ferroviaire comme à Bailleul et des poches de stationnement quelque peu en retrait comme à Orchies.



Illustration 78: Parking de la gare de Don Sainghin - source : google maps



Illustration 79: L'organisation du stationnement devant la gare de Libercourt - source : google maps



Illustration 80: Gare d'Orchies : P+R à droite du bâtiment gare et parking en retrait au sud – source : google maps



Illustration 81: Des parkings gares de part et d'autre de la voie ferroviaire sur Bailleul - source : google maps



Illustration 82: P+R en ouvrage sur le pôle d'échanges d'Armentières - photo CETE Nord Picardie

Cette partie vise à éclairer le comportement des usagers périurbains se rabattant en voiture en qualité de conducteurs sur la gare sur les lieux de stationnement choisis. Elle apporte des

éléments sur le taux d'occupation des parkings situés à proximité des gares à la fin de l'heure de pointe du matin et également un éclairage sur la montée en charge de ceux-ci.

III.4.2.a Une sollicitation des places de stationnement de l'espace environnant de la gare

Les usagers accédant à la gare de départ en voiture utilisent l'espace public environnant pour stationner leur véhicule.

Sur l'ensemble des cinq gares étudiées, il apparaît que le premier espace sollicité est le parking gare ou P+R organisé à proximité immédiate de la gare (et donc des quais). Ce sont ainsi les deux tiers des usagers périurbains qui y déposent leur véhicule pour la journée avant de prendre leur train.

Mais 23% des usagers déclarent laisser leur véhicule sur une rue avoisinante et 12% avoir recours à un autre parking situé en retrait de la gare.

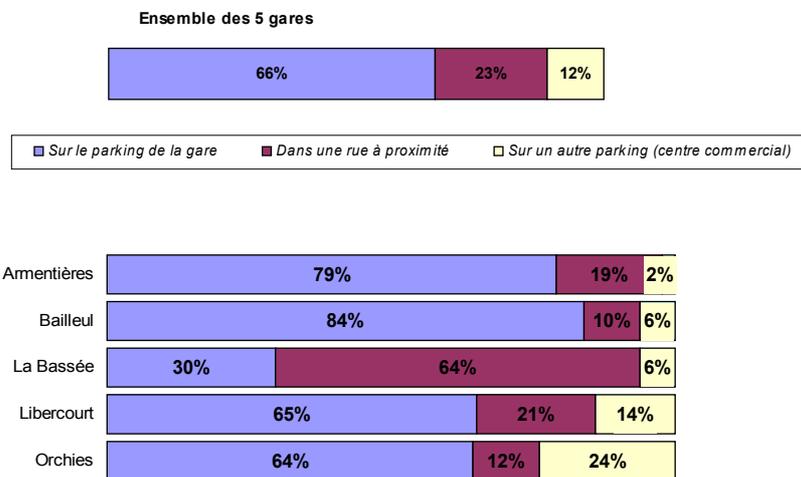


Illustration 83: Lieu de stationnement des usagers se rabattant en voiture sur la gare - source : enquête pôles d'échanges 2009 - DREAL NPDC / CETE NP

Mais l'analyse de la situation sur chaque gare montre que ce constat ne se confirme pas pour chaque pôle. Seul le cas de Libercourt reflète très bien cette situation moyenne. Sur les gares de Bailleul et d'Armentières, la hiérarchisation de l'usage des secteurs de stationnement sollicités est identique mais dans des proportions plus forte des parkings gare. Sur le pôle d'Orchies, avec une proportion d'usagers garés sur le parking gare conforme à la moyenne observée, on note une sollicitation plus importante des places du parking excentré que de celles des rues avoisinantes.

A l'opposé, il faut souligner le cas de la gare de La Bassée pour laquelle les usagers ont, en fin 2009, un comportement en matière de stationnement différent des quatre autres gares. Ainsi, les usagers de la gare de La Bassée déclarent utiliser massivement les rues à proximité de la gare pour se stationner.

L'usage de l'espace public par les usagers des trains est ainsi spécifique à chaque gare. Il est étroitement lié à l'organisation spatiale du territoire, et surtout à l'offre de stationnement proposée. Ainsi, le parking gare de La Bassée est à fin 2009 celui proposant l'offre la plus

faible des cinq pôles avec environ 110 places. L'aménagement en pôle d'échanges³⁷ portera l'offre à 200 places.

Sur Libercourt et Bailleul, l'offre est quasiment deux fois plus importante et s'établit à près de 215-230 places. Elle est plus forte sur Orchies (évaluée à 520 places) et sur Armentières (70 places sur l'espace public et 450 places proposées en ouvrage), ces deux dernières gares ayant fait l'objet d'un réaménagement en pôles d'échanges.

Pour autant, les pratiques actuelles de stationnement de rabattement sur les gares périurbaines montrent que cette offre de stationnement sur les seuls parkings gares n'est pas suffisante. Quelle que soit la gare considérée, les volumes de pratique du rabattement en voiture sur les gares (plus de 650 sur Orchies, de l'ordre de 600 sur Armentières et Libercourt et 370 sur Bailleul et La Bassée) sont en effet bien supérieurs aux capacités de stationnement offertes. Pour autant, ce constat ne doit pas signifier qu'il faut chercher à accroître l'offre de stationnement aux abords des gares périurbaines. Comme nous avons vu précédemment, il existe un potentiel d'usagers résidant à proximité de la gare pour lesquels il pourrait être envisagé d'autres pratiques de rabattement.

III.4.2.b Une montée en charge des parkings très matinale

Les parkings situés à proximité des gares périurbaines ont été enquêtés afin de connaître leur taux de remplissage selon l'horaire considéré durant la période de pointe du matin. Les illustrations suivantes précisent la localisation de ces parkings.



Illustration 84: Les 4 parkings enquêtés sur la gare de Libercourt - source : google maps 2009



Illustration 85: Le parking sur voirie enquêté sur le pôle d'échanges d'Armentières - source : google maps 2009

37 « Projet de pôle d'échange multimodal de la gare de La Bassée », dossier appel à projets TCSP 2009, Communauté Urbaine de Lille Métropole



Illustration 86: Les 2 parkings enquêtés sur le pôle d'échanges d'Orchies - source : google maps 2009

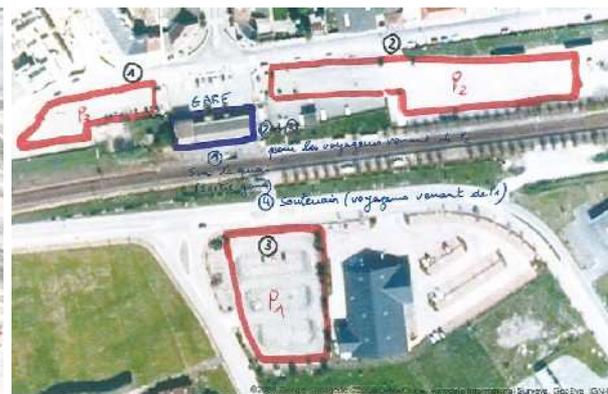


Illustration 87: Les 2 parkings enquêtés sur la gare de Bailleul - source : google maps 2009
NB : le parking P3 affichait un taux d'occupation de 100% dès 6H20 (parking de résidents)



Illustration 88: Les 2 parkings enquêtés sur la gare de La Bassée - source : google maps 2009

L'offre de stationnement est actuellement la plus importante et du même ordre de grandeur sur les deux gares d'Orchies et d'Armentières aménagées en pôle d'échanges (pas moins de 520 places proposées dont 450 en ouvrage sur Armentières).

Elle est moitié moins élevée sur Libercourt et Bailleul. La gare de La Bassée est celle qui dispose du plus faible nombre de places de stationnement, ce qui explique notamment la forte sollicitation des places dans les rues avoisinantes.

Au démarrage de l'enquête, soit à 6h30, ces parkings sont déjà sollicités avec des parts variant de 5% sur Libercourt à 15% sur Bailleul.

	capacité parkings	taux d'occupation avant 6h30
Libercourt	214	5,1%
La Bassée	110	11,8%
Orchies	520	11,5%
Armentières	70	50,0%
Bailleul	230	14,8%

Illustration 89: Capacité totale des parkings aménagés, enquêtés aux abords des gares périurbaines - source : enquête CETE Nord Picardie

L'analyse de la montée en charge des parkings enquêtés montre que dès 7h30 leur taux de remplissage est supérieur à 80% de la capacité sur Libercourt, La Bassée, Bailleul et Armentières (hors parking en ouvrage pour lequel l'information n'a pas pu être mobilisée).

A 8 heures du matin, ils sont tous saturés et on constate soit du stationnement anarchique sur les parkings aménagés, soit comme pour Bailleul des pratiques de stationnement sur le

terrain accolé au parking existant (propriété RFF), ce qui explique un taux supérieur à 100%.

Ce sont ainsi près de 470 automobilistes qui, prenant leur train entre 8h et 9h15 le matin sur Orchies, Bailleul, La Bassée ou Libercourt, ne trouvent plus de disponibilités de places de stationnement aménagées sur les parkings enquêtés³⁸.

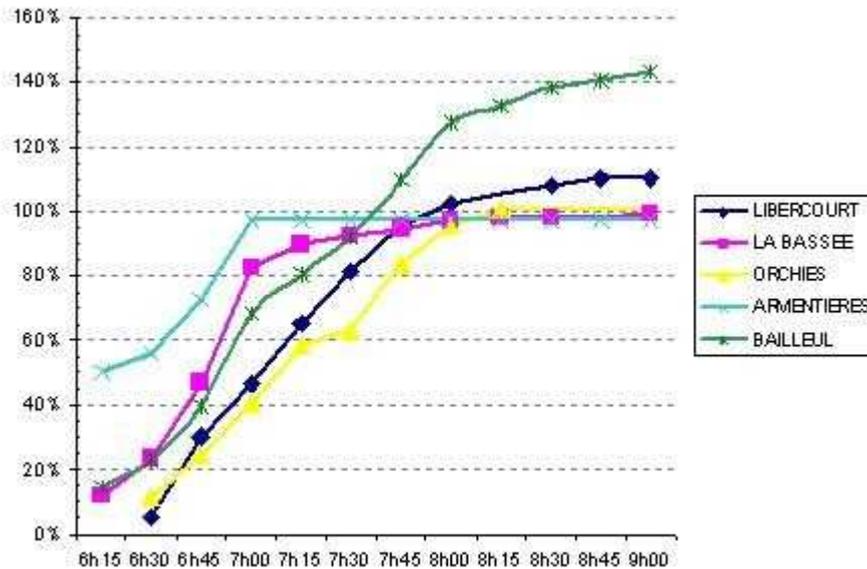


Illustration 90: Montée en charge des parkings de stationnement enquêtés aux abords des gares - source : données enquête pôles d'échanges 2009

NB : les données pour le pôle d'Armentières sont relatives à l'usage des places de stationnement sur voirie présentes à côté de la gare. Elles ne concernent en rien le parking en ouvrage P+R.d'une capacité de 450 places.

Comme évoqué précédemment, cet écart entre offre de stationnement et besoin actuel de stationnement ne signifie pas pour autant qu'il faut chercher à répondre à ces besoins supplémentaires non couverts par une politique d'extension des parkings. Il s'agit de se poser la question d'une gestion plus durable des capacités de stationnement dans une approche globale sur les modes de déplacements possibles pour le rabattement sur les gares.

III.4.3 La dépose minute, le 3e mode de rabattement sur les gares périurbaines de l'AML

Près de 15% des usagers³⁹ prenant le train sur une des cinq gares périurbaines se font déposer en voiture aux abords. La dépose minute est donc le 3e mode de rabattement sur les gares étudiées.

38 Nous avons considéré l'hypothèse que les automobilistes se rabattant sur la gare d'Armentières trouvent une place sur le parking en ouvrage P+R.

39 Soit en volume 700 usagers.

Mode d'accès : VOITURE

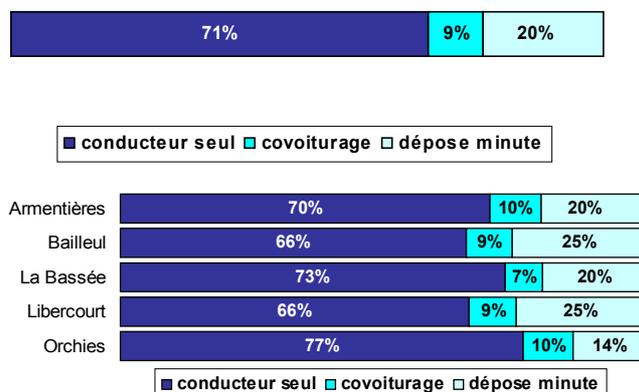


Illustration 91: type de rabattement voiture sur les gares - source : données enquête pôles d'échanges 2009 - DREAL NPDC / CETE NP

Cette proportion varie toutefois selon la gare. La pratique de la dépose minute est plus élevée que la moyenne sur les gares de Bailleul (18%) et de Libercourt (19%) ; elle est plus faible sur Orchies (11%) et sur Armentières (12%).

Ces résultats mettent en avant l'importance de prendre en compte les modalités d'organisation physique de la dépose minute dans l'aménagement des abords des gares, et encore plus dans les pôles d'échanges multimodaux.

Nous proposons ci-après de tisser quelques grands traits de ce type d'usagers, sans aller dans une distinction de ce profil pour chacune des gares enquêtées pour des questions de représentativité des résultats.

Près de 70% des passagers en dépose minute sont des femmes âgées de moins de 30 ans.

La dépose minute concerne essentiellement les scolaires et étudiants (60%). La moitié n'a pas de permis de conduire et seulement 35% déclarent disposer d'une voiture.

Ces usagers résident dans un rayon de 5 km de la gare de montée dont 42% à moins de 3km et 29% dans les communes de rattachement de la gare (Armentières, Bailleul, La Bassée, Libercourt et Orchies).

III.4.4 Une pratique émergente du covoiturage

L'enquête réalisée fin 2009 a révélé une pratique de covoiturage d'usagers périurbains prenant le train à la même gare de départ. Elle représente en moyenne 9% des usagers déclarant venir en voiture à la gare, et 7% de l'ensemble des usagers⁴⁰. Ainsi le covoiturage est le 4e mode de rabattement recensé derrière la voiture conducteur, la marche et la dépose minute.

Cette proportion varie faiblement d'une gare à l'autre (6% sur Armentières, Bailleul et La Bassée ; 7% sur Libercourt et 8% sur Orchies).

⁴⁰ Sont ici globalisés les conducteurs et passagers en covoiturage. Volume de 310 usagers (soit 137 personnes interrogées).

Compte-tenu du volume d'usagers concernés par le covoiturage, il n'est pas possible de faire une analyse fine du profil de ces usagers. Nous proposons ici de dresser quelques grands traits moyens à partir d'une approche non différenciée selon les pôles.

Ces personnes venant sur la gare périurbaine de montée en covoiturage sont aussi bien des femmes que des hommes (avec un poids de 56% pour les femmes). Les deux-tiers résident à moins de 5km, et 21% sur les communes des gares exceptées Libercourt. Toutes les tranches d'âge sont représentées.

Le profil des covoitureurs selon le motif du déplacement est le même que l'ensemble des usagers de ces gares périurbaines, à savoir plus des trois-quarts se rendant au travail et 20% sur leur lieu d'études.

IV Propos conclusifs

IV.1 Des pratiques modales actuelles de rabattement sur les gares périurbaines fortement dépendantes de la voiture

L'enquête réalisée fin 2009 sur cinq gares périurbaines de l'aire métropolitaine lilloise (Libercourt, La Bassée, Armentières, Bailleul et Orchies) a confirmé que les rayonnements territoriaux des gares sont dépendants du contexte géographique dans lequel elles s'inscrivent, des caractéristiques du réseau ferroviaire les encadrant et bien sûr du niveau de service. Il n'existe donc pas d'invariant sur le périmètre couvert, le rayon d'influence est à minima de 3km mais les cas étudiés ont montré qu'il pouvait atteindre 15km.

Cette enquête a également confirmé le rôle de gare de rabattement pour les cinq gares étudiées avec un recours majeur à la voiture pour se rendre sur la gare de départ. Ce recours est d'autant plus prononcé pour les usagers ne résidant pas sur la commune de la gare.

Nous avons vu que 43% des usagers résident à moins de 3km, et 35% sur les communes des cinq gares. Pour ces derniers, la marche se révèle être le mode dominant, à l'exception de Bailleul. Ce constat rappelle que ces gares, au-delà de leur fonction de gare de rabattement sont également des gares de proximité.

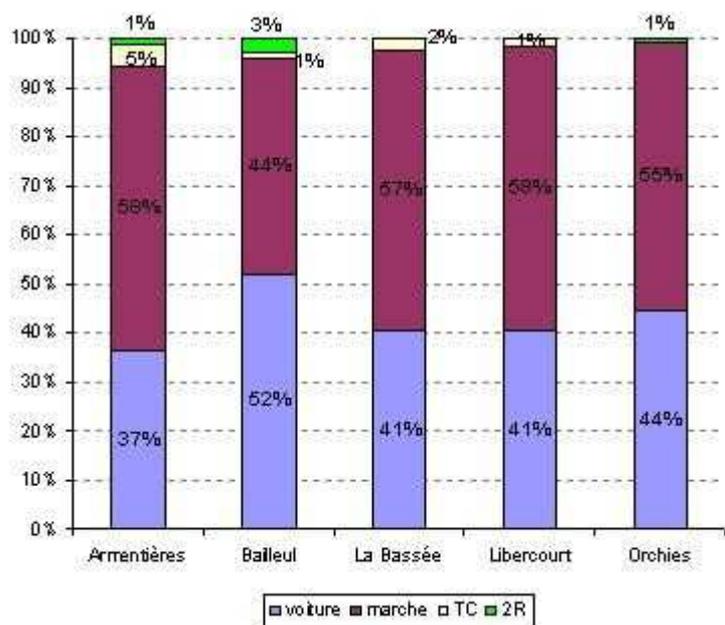


Illustration 92: Mode de rabattement pour les usagers résidant sur la commune de la gare (sur 776 personnes interrogées)- source : enquête pôles d'échanges 2009

Les enjeux en matière d'organisation du rabattement sur celle-ci se posent de manière importante, entre le recours aux modes alternatifs à la voiture solo tels que la marche, le vélo ou bien le covoiturage, pratique naissante sur les pôles et l'usage de la voiture.

IV.2 Quels enjeux en matière de politique de rabattement ?

L'attractivité d'une offre TER proposée sur une gare périurbaine par rapport aux autres gares et points d'arrêt encadrant conduit très souvent à un choix de celle-ci par l'utilisateur, et ce malgré l'existence d'une gare ou point d'arrêt de proximité.

Dès lors, dans un objectif de transfert modal vers le train pour une majeure partie du déplacement à réaliser, les enjeux des conditions de rabattement sur les gares à bon niveau de service se posent, sachant qu'il est difficilement concevable d'améliorer sensiblement sur chaque gare et point d'arrêt du réseau la fréquence des trains, le TER n'étant pas un système de desserte fine du territoire.

Les résultats présentés dans cette étude confirment l'intérêt de renforcer les accès de ces gares périurbaines, pôles d'échanges ou futurs pôles d'échanges du réseau ferroviaire, en modes de déplacements actifs (marche et vélo). Cet enjeu doit trouver sa place dans les différentes politiques urbaines mettant en relation la gare et le territoire.

L'analyse des modes de rabattement actuels sur les 5 gares étudiées a montré la faible part des trajets réalisés en TC pour se rendre sur celles-ci. Sur les gares situées en dehors d'un périmètre de transports urbains telles que Bailleul ou Orchies, l'offre TC repose sur le réseau départemental d'autocars dont l'usage est aujourd'hui essentiellement scolaire. Toutefois, comme l'enquête l'a montré, 52% des usagers périurbains se rendant vers la métropole lilloise finissent leur déplacement en utilisant les TC après le trajet en TER. Est-ce qu'un usager, qui dispose d'une voiture, est prêt à faire deux ruptures de charge pour un déplacement donné dans un temps global de déplacement s'affichant en moyenne à 52 minutes aujourd'hui ? Ainsi la qualité du rabattement en TC sur les gares apparaît être une question centrale.

Selon les résultats de l'enquête menée fin 2009, il n'a été observé qu'une pratique marginale du vélo. Est-ce dû à la période d'enquête (hiver 2009) et donc aux conditions climatiques et de luminosité ? À l'absence d'aménagement de voirie pour accéder à la gare⁴¹ ? A l'absence de parkings sécurisés proposés pour les vélos, en dehors de celui d'Armentières ? Pour autant peut-on conclure réellement que le vélo n'est pas un mode de rabattement sur les gares ? Les expériences étrangères, notamment aux pays-bas nous prouvent le contraire.



Illustration 93: Parking sécurisé pour les vélos sur le pôle d'échanges d'Armentières - photo CETE Nord Picardie

Enfin, la question du rabattement en voiture est centrale pour des gares régionales de rabattement. Il faut en effet permettre aux usagers extérieurs à la commune de la gare d'y accéder en y laissant leur véhicule.

41 Il est vrai que pour des usagers résidant à l'extérieur de la commune, ils sont amenés à emprunter des voiries départementales de rase campagne sur lesquelles le sentiment d'insécurité peut être fort.

Mais une politique de développement d'une offre de stationnement aux abords d'une gare dite « de rabattement » mériterait d'inclure la problématique de sa gestion. L'offre non accompagnée d'un dispositif de gestion appelle en effet les usagers à se rabattre en voiture sur la gare, même pour un parcours de faible distance. La gare d'Orchies en est un exemple puisque le parking gare s'est retrouvé saturé dès les premières semaines de mise en service de l'aménagement en pôle d'échanges.

Une saturation de parking gare mérite-t-elle d'être résolue par une extension de celui-ci ? La réponse à une telle problématique doit ainsi s'envisager dans le cadre d'une politique de gestion durable de l'espace public combinant le développement urbain, la préservation du cadre de vie et les besoins de stationnement.

Comme différentes études l'ont montré, la contrainte de stationnement est un levier pour le choix modal. Il semblerait donc opportun d'agir sur une politique de gestion du stationnement en cherchant à trouver un juste équilibre entre le développement du stationnement, une gestion plus maîtrisée des entrées/sorties de ces parkings, un encouragement et développement des offres alternatives de rabattement sans oublier les enjeux d'aménagement urbain permettant de favoriser des rabattements de proximité.

IV.3 Une hiérarchisation des pôles d'échanges ferroviaires indispensable

Le Schéma Régional des Transports de 2006 de la Région Nord Pas de Calais, en affichant l'enjeu de faire du TER « l'épine dorsale de la mobilité régionale » mise également sur le développement de lieux adaptés aux échanges intermodaux jouant un rôle essentiel dans le fonctionnement du système régional de TC. Pour se faire, la Région a affiché son souhait de poursuivre les partenariats étroits avec les autres autorités organisatrices dans le cadre du Syndicat Mixte SRU, le SMIRT, pour continuer le programme d'aménagements de pôles d'échanges.

On voit aujourd'hui poindre une multitude de projets de ce type portés par des acteurs divers sans pour autant disposer d'une vision régionale de cette politique d'intermodalité.

La multiplicité du nombre de projets d'aménagement de pôles d'échanges est-elle la bonne solution pour amener davantage de personnes vers le train, sachant que celles-ci attendent en retour un bon niveau de service de trains ? Y a-t-il intérêt à développer des pôles d'échanges sur des gares peu ou mal desservies dès lors qu'il existe un potentiel sur des gares avoisinantes ?

Nous avons vu dans la présente étude que les aires d'influence des gares dites périurbaines de l'aire métropolitaine lilloise disposant d'un bon niveau de service couvrent globalement l'ensemble de ce territoire. Faut-il alors chercher à développer un maximum de pôles d'échanges sur les gares TER de l'étoile ferroviaire lilloise ou plutôt à réfléchir sur la constitution d'un réseau de pôles d'échanges périurbains au sein de l'AML, centrés sur des gares proposant un bon niveau de service, concurrentiel par rapport à la voiture et donc susceptibles de correspondre aux attentes des personnes se déplaçant en voiture ? A titre d'exemple, le projet d'aménagement de la gare de Templeuve en pôle d'échanges porté par la Communauté de Communes du Pays Pévélois va-t-il en cela favoriser le rabattement de périurbains sur cette gare au-delà des seuls habitants de la commune de Templeuve ?

L'aménagement de pôles d'échanges aux portes de la métropole lilloise peut-il réellement avoir une influence sur les déplacements périurbains par un report d'usagers de la route sur

ceux-ci ? L'étude en cours⁴² sur l'évaluation du report modal envisageable permettra d'apporter des premiers éclairages tout en sachant qu'elle ne prend pas en compte le comportement des individus entrant en ligne de compte dans le choix modal hormis la question du temps de déplacement.

Toutes ces questions reflètent la complexité du terme pôles d'échanges. Il faut rappeler que chaque pôle d'échanges doit répondre à une fonction souhaitée. Il n'y a donc pas un seul mais plusieurs types de pôles d'échanges nécessaires comme nous avons pu l'esquisser dans ce présent rapport. Une hiérarchisation à l'échelle du territoire de l'aire métropolitaine lilloise, et plus largement à l'échelle du territoire régional apparaît donc indispensable pour montrer les complémentarités potentielles entre les pôles d'échanges ferroviaires existant et à venir en termes de fonctions assurées.

Nous avons ici proposé une lecture régionale des pôles d'échanges par une approche selon une segmentation en trois fonctions : pôle d'échanges de centralité, pôles d'échanges de proximité (rayonnement infracommunal) et de pôles d'échanges de rabattement. Ces derniers représentent un enjeu fort pour la gestion des déplacements périurbains dans l'aire métropolitaine. Aussi, les pôles d'échanges de centralité et de rabattement représentent ce que nous nommerons « des pôles structurants à vocation régionale », par opposition à des pôles d'échanges de proximité concernant plus du rabattement en entrée d'agglomération.

De manière plus large, la multiplicité de pôles d'échanges en service ou en projet sur l'ensemble de la Région encourage à l'établissement d'une hiérarchisation de l'ensemble des pôles d'échanges mettant en relation des TC afin de construire une vision en réseau de ceux-ci selon leurs fonctions : pôles d'échanges urbains, pôles d'échanges d'entrée d'agglomération, pôles d'échanges périurbains de rabattement, pôles d'échanges de centralité.

Le maillage territorial complexe de l'aire métropolitaine lilloise ne facilite pas une vision partagée d'un réseau de pôles d'échanges, dans un contexte d'organisations institutionnelles particulier réunissant un nombre important d'intercommunalités et d'autorités organisatrices de transport. L'existence d'un syndicat mixte de type loi SRU, le SMIRT, constitue le lieu opportun pour réfléchir à une vision stratégique partagée. Rappelons que parmi les missions du SMIRT, il a « pour objectif de permettre la création d'un système coordonné de transport sur le territoire régional afin de passer d'une logique de juxtaposition des offres de transport existant sur le territoire régional à une offre de transport globale et cohérente ».

42 « Contribution des gares ferroviaires de la région Nord Pas de Calais à la décharge du réseau routier », titre provisoire, étude en cours réalisée par le CETE Nord Picardie pour le compte de la DREAL Nord Pas de Calais

V Annexes

V.1 Annexe 1 : Enquête pôles d'échanges ferroviaires périurbains de 2009

V.1.1 Questionnaire de l'enquête



Etude du fonctionnement du pôle d'échanges de Bailleul

**VOUS PRENEZ LE TRAIN
EN GARE DE
BAILLEUL**

B

Madame, Mademoiselle, Monsieur,

La DREAL Nord-Pas de Calais, service déconcentré du ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de la Mer, en charge des transports, mène une enquête visant à compléter la connaissance du fonctionnement de pôles d'échanges TER de l'aire métropolitaine lilloise.

Cette étude s'inscrit dans le cadre des réflexions sur la stratégie de desserte de ce territoire.

**NOUS VOUS REMERCIONS DE BIEN VOULOIR RÉPONDRE À CE QUESTIONNAIRE ET DE LE
REMETTRE :**

- **SI VOUS DESCENDEZ EN GARE DE LILLE FLANDRES**, aux agents vêtus d'un gilet de sécurité jaune positionnés aux extrémités du quai, ou dans les urnes situées à leur proximité
- **SI VOUS DESCENDEZ DANS UNE AUTRE GARE OU SI VOUS N'AVEZ PAS PU LE REMETTRE EN GARE DE LILLE FLANDRES**, dans l'urne de votre gare de départ **dès ce soir**.

LE QUESTIONNAIRE CI-DESSOUS CONCERNE VOTRE DÉPLACEMENT EN COURS

Q1) De quelle commune êtes-vous parti(e) ?

Code postal : _____

Q2) Par quel mode de transport principal êtes-vous venu(e) à cette gare ? (1 seule réponse)

- Marche à pied
- Vélo
- Deux-roues motorisés
- Bus
- Autocar (réseau Arc en Ciel ou Colvert)
- Voiture en tant que passager

Précisez : déposé à la gare
 en covoiturage (l'ensemble des usagers du véhicule prenant le train)

Voiture en tant que conducteur (*merci de répondre aux questions Q3 et Q4*)

Précisez : conducteur seul
 covoiturage (ensemble des usagers du véhicule prenant le train)

Nombre total de personnes _____

Q3) Où vous êtes vous garé(e) ?

- Sur le parking de la gare
- Dans une rue à proximité
- sur un autre parking (ex : centre commercial, ...)

Q4) Pour quelle(s) raison(s) avez-vous choisi d'effectuer ce trajet en train ? (Trois réponses maxi, classement par priorité : Indiquez 1, 2, 3)

- Pas de place de stationnement à disposition à proximité de ma destination
- Stationnement payant à destination
- Conditions de circulation routières difficiles (ralentissement, embouteillage quotidien, ...)
- Temps de transport plus rapide que la voiture
- Offre de transports collectifs TER de bonne qualité
- Coût du trajet (tarification train intéressante, coût global moins élevé que la voiture)
- Sentiment de sécurité d'un déplacement en train
- Souci de préserver l'environnement
- Contraintes familiales
- Moins stressant, moins fatiguant
- Autres (précisez) _____

Autre mode (précisez) : _____

Q5) Si vous ne preniez pas le train pour réaliser ce déplacement, disposeriez-vous d'une voiture quotidiennement pour le faire ?

- Oui (tous les jours)
- Non

Q6) Combien de temps avez-vous mis pour arriver à la gare depuis votre lieu de départ ? (en minutes)

Q7) A quelle gare allez-vous descendre de ce train ?

Q8) Dans quelle commune vous rendez-vous ?

Code postal : _____

Q9) Avec quel mode de transport allez-vous terminer votre déplacement ? (Plusieurs réponses possibles)

- Marche à pied
- Vélo
- Deux-roues motorisés
- Voiture en tant que passager
- Voiture en tant que conducteur
- Bus
- Tramway
- Métro
- Autocar (réseau Arc en Ciel ou Colvert)
- autre Train
- Autre (précisez) : _____

Q10) Quel est le motif principal de votre déplacement actuel ?

- Travail (lieu de travail habituel)
- Autre déplacement professionnel
- Etudes (collège, lycée, université)
- Achats
- Démarches personnelles (administratives, médicales, etc.)
- Loisirs, visite à parents, vacances
- Autres (précisez) _____

Q11) A combien de temps estimez-vous la durée totale de votre déplacement (entre votre lieu de départ et votre lieu de destination finale) ? (en minutes)

Q12) Disposez-vous d'un abonnement de train pour effectuer ce déplacement?

- Oui
Précisez : SNCF
 Ticket plus
 Non

Q13) En moyenne, à quelle fréquence effectuez-vous ce même déplacement ?

- Tous les jours ou presque
 2 à 3 fois par semaine
 1 fois par semaine
 1 à 3 fois par mois
 Moins souvent

Q14) Depuis quand faites-vous ce même déplacement en train ?

- Moins de 6 mois
 De 6 mois à un an
 De 1 an à 3 ans
 Plus de 3 ans

Q15) Auparavant, utilisiez-vous un autre mode de transport que le TER pour faire ce même déplacement ?

- Oui
Précisez le mode :
 Voiture en tant que conducteur
 Voiture en tant que passager
 Deux-roues motorisés
 Vélo
 Bus
 Autocar
 Autre, précisez _____
 Non, j'ai toujours fait ce déplacement en train *passer à la Q17*
 Je ne faisais pas ce déplacement auparavant *passer à la Q17*

Q16) Pour quelle(s) raison(s) avez-vous changé de mode ? (Trois réponses maxi, classement par priorité : indiquez 1, 2, 3)

- Dégradation des conditions de circulation routière
 Amélioration de l'offre de transport collectif
 Coût du déplacement en transport collectif
 Prise en charge du coût du déplacement par l'employeur
 Coût du carburant
 Sécurité du déplacement en train
 Sensibilité aux enjeux environnementaux (grenelle de l'environnement, etc.)
 Changement de lieu de travail, d'études, ...
 Changement de domicile
 Changement dans l'organisation familiale
 Autre, précisez _____

POUR MIEUX VOUS CONNAÎTRE

Q17) Sexe

- Masculin
 Féminin

Q18) Votre âge

- Moins de 20 ans
 20 à 30 ans
 31 à 40 ans
 41 à 50 ans
 51 à 60 ans
 Plus de 60 ans

Q19) Possédez-vous le permis de conduire ?

- Oui
 Non

Q20) Quelle est votre commune de résidence ?

Code postal : _____

Q21) Votre situation professionnelle

- Agriculteur
 Chef d'entreprise
 Artisan/commerçant
 Profession libérale
 Cadre supérieur
 Profession intermédiaire, cadre moyen, enseignant
 Employé
 Ouvrier
 Militaire
 Élève, collégien, lycéen
 Etudiant
 En formation, apprenti
 Sans profession
 Retraite
 Demandeur d'emploi
 Autres (à préciser en clair) _____

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
Nord – Pas de Calais vous remercie pour votre participation
et vous souhaite un agréable voyage

V.1.2 Echantillons des enquêtes pôles d'échanges

Pôle d'échanges	Numéro Train	Origine	Heure Origine train	Heure départ de la gare enquêtée	Arrivée Gare Lille Flancres	comptages enquêtés 2009	nombre de questionnaires distribués	nombre de questionnaires retournés	nombre de questionnaires vides	coeff redressement	Remarques
ORCHIES	84 90U	Firson	06:18	06:46	07:00	103	97	42	42	2,452381952	
	84 203	valenciennes	06:34	6:57	07:24	119	118	45	45	2,644444444	
	84 212	Cambrai Ville	06:03	07:10	07:34	129	125	41	41	3,146341463	retard 10 min
	84 802	Journot	06:11	07:21	07:42	100	97	45	45	2,222222222	
	84 114	Crochies (départ voie 3)	07:43	07:44	08:25	175	161	90	90	1,544444444	
	84 214	Crochies (départ voie 1)	07:50	07:50	08:07	77	62	25	25	3,08	
	84 903	Firson	06:14	07:59	08:16	97	89	41	41	2,365853659	retard 10 min
	84 215	Valenciennes	07:42	08:04	08:29	27	25	7	17	1,588235294	retard 5 min
	04 004	Journot	07:07	08:19	08:00	97	90	30	30	2,552631579	
	84 904	Firson	07:20	08:49	09:07	60	58	40	40	1,5	
	84 220	Valenciennes	08:35	08:59	09:24	18	18	9	9	2	
	TOTAL						1002	940	433	433	2,314088
LIBERCOURT	843801	St Quentin	05:12	06:40	06:59	80	76	28	28	2,657142857	
	843203	Lens	06:26	06:50	07:05	112	109	39	38	2,947363421	
	843911	Arras	06:09	06:54	07:16	60	59	22	22	2,727272727	
	843211	Lens	06:52	07:19	07:38	195	181	69	68	2,667647059	
	843505	Valenciennes	06:24	07:27	07:50	58	51	15	15	3,666666667	
	843217	Lens	07:27	07:48	08:04	210	198	66	65	3,230763231	
	843107	Couai	07:39	07:58	08:22	60	57	25	24	2,5	
	043210	Lens	07:56	08:23	08:40	141	136	45	44	3,204545455	
	843103	Couai	08:11	08:27	08:50	25	24	10	10	2,5	
	843221	Lens	08:31	08:53	09:08	70	70	0	10	7	
	843515	Valenciennes	08:03	08:59	09:22	10	10	2	2	5	
	843225	Lens	08:51	09:17	09:33	72	70	30	30	2,4	
TOTAL						1093	1041	361	356	3,070225	
ARMENTIERES	844110	Fazebrouck	06:05	06:29	06:46	54	54	23	23	2,547825087	
	844114	Armentières	06:47	06:47	07:06	65	62	37	37	1,756756757	
	844904	Dunkerque	05:59	07:03	07:21	75	74	33	32	2,34375	
	844903	Dunkerque	06:20	07:16	07:31	97	88	36	35	2,771423571	
	844120	Armentières	07:21	07:21	07:40	142	127	71	71	2	
	844123	Fazebrouck	07:11	07:36	07:50	152	140	78	78	1,948717949	
	844134	Armentières	07:46	07:46	08:05	155	138	71	71	2,183093592	
	844912	Dunkerque	06:54	08:05	08:19	206	193	85	84	2,452381952	
	844133	Armentières	08:21	08:21	08:40	131	123	82	82	1,597561976	
	844144	Fazebrouck	08:10	08:33	08:47	77	75	28	28	2,75	
	844920	Dunkerque	08:21	09:03	09:17	87	80	38	38	2,289473684	
	844143	Armentières	09:17	09:17	09:36	47	45	28	27	1,740740741	
TOTAL						1288	1199	618	606	2,125413	
BAILLEUL	844803	Calais Ville	05:42	06:36	06:58	35	35	18	18	1,544444444	
	844901	Dunkerque	05:59	06:51	07:21	76	73	46	44	1,727272727	
	844903	Dunkerque	06:20	07:07	07:31	139	132	65	65	2,138461538	
	844123	Fazebrouck	07:11	07:23	07:50	193	186	89	89	2,168533326	
	844912	Dunkerque	07:01	07:52	08:21	156	153	87	87	1,793103448	
	844144	Fazebrouck	08:10	08:22	08:47	106	103	53	53	2	
	844920	Dunkerque	08:21	08:56	09:17	60	59	39	39	1,538461538	
TOTAL						765	741	397	395	1,936709	
LA BASSEE	842902	St Pol sur Ternoise	05:43	06:29	06:58	36	32	13	13	2,769231769	
	842403	Béthune	06:31	06:46	07:16	61	56	28	28	2,178571429	
	842904	St Pol sur Ternoise	06:18	07:01	07:25	96	93	55	54	1,777777778	
	842410	Béthune	07:00	07:11	07:50	45	43	25	25	1,8	retard 10 min
	842412	Béthune	07:19	07:30	07:59	82	79	53	52	1,576923077	
	042010	St Pol sur Ternoise	06:50	07:46	08:10	77	73	43	40	1,790697674	
	842403	Béthune	07:50	08:01	08:25	104	99	29	29	3,586203897	train annulé
	842415	Béthune	08:00	08:12	08:50	25	25	22	22	1,136363636	
	842413	Béthune	08:19	08:30	08:58	39	39	27	27	1,444444444	
842905	St Pol sur Ternoise	08:13	08:59	09:25	43	41	29	29	1,482753621		
TOTAL						688	580	324	322	1,888199	

Illustration 94: Coefficient de redressement des résultats par pôle enquêté et par train enquêté - source : CETE Nord Picardie

V.2 Annexe 2 : fiches de synthèse des aires d'influence des pôles d'échanges étudiés

La présente annexe rassemble les analyses menées préalablement à la réalisation de l'enquête terrain sur les gares dites périurbaines. Ces analyses s'appuient sur les données qui ont été mobilisées auprès des services de la Région Nord Pas de Calais (fichier usagers disposant d'un abonnement travail) et ont été complétées, pour les cinq gares enquêtées, des résultats de l'enquête terrain.

V.2.1 Les gares périurbaines du corridor de la RN41

V.2.1.a La gare de La Bassée



Illustration 95: La gare de La Bassée - source : google maps

Données de cadrage

Implantée dans le pôle urbain de Béthune⁴³, en frange du périurbain de Lille et à la limite du périmètre communautaire de Lille Métropole⁴⁴, la gare de La Bassée est située à la frontière des deux départements du Nord et du Pas de Calais.

Rattachée à la commune de La Bassée comptant près de 6 000 habitants, elle se situe au sud du périmètre communal, excentrée par rapport au cœur de ville et est délimitée par deux coupures physiques (voie d'eau et voie SNCF) ce qui contraint son accessibilité.

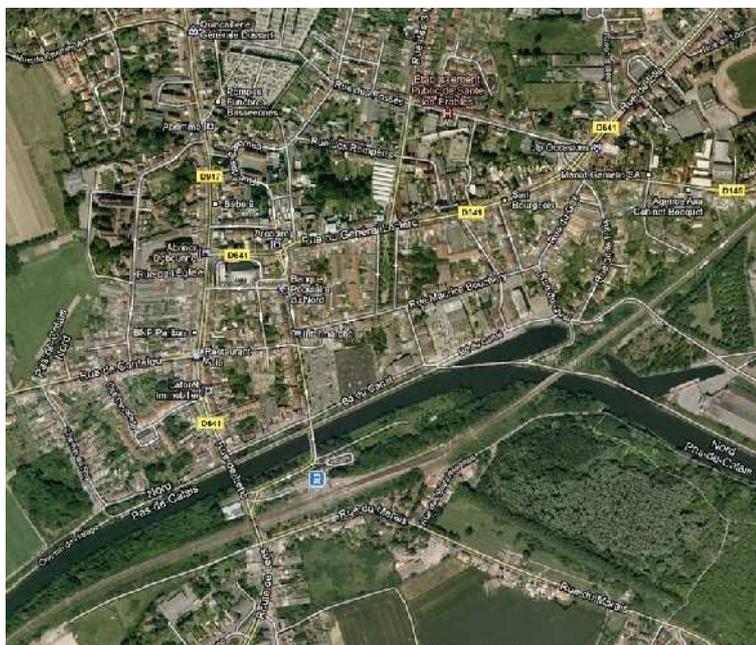


Illustration 96: Situation de la gare de La Bassée par rapport au cœur de la commune - source : google maps 2010

43 Au sens de l'INSEE

44 La commune de La Bassée est la ville la plus excentrée de Lille au sein de la communauté urbaine et en est distante d'une trentaine de kilomètres.

Nœud ferroviaire du tronçon Béthune - Don Sainghin, elle est desservie par les services TER Boulogne-St Pol-Béthune-Lille⁴⁵.

Le niveau de l'offre de service sur la gare a été fortement modifié fin 2008 à la suite du doublement de la voie ferroviaire entre Don et Béthune, ce qui a permis d'améliorer la fréquence entre Lille et Béthune. L'offre a été ainsi plus que doublée pour atteindre 66 trains quotidiens au départ en 2009.



Illustration 97: la gare de La Bassée située entre le faisceau ferroviaire et le canal - source : google maps 2010

gare	nombre de départ de trains					
	par jour (valeur JMO)			en heures de pointe (7h-9h et 16h-18h)		
	2007	2009	évolution	2007	2009	évolution
La Bassée	30	66	119%	10	26	165%
Don Sainghin	59	71	20%	20	28	37%

Illustration 98: Evolution de l'offre de trains sur les gares de Don Sainghin et La Bassée – source : données SNCF 2007 et 2009

La fréquentation quotidienne proche de 1 000 montées/descentes en 2007 atteint en 2009 près de 1 500 et la positionne au 24e rang des gares régionales et au 16e rang des gares de l'AML, derrière la gare voisine de Don Sainghin.

gare TER	Fréquentation 2007 TER		Niveau de service 2009 TER				rang gare régionale (fréquentation 2007)	rang gare AML (fréquentation 2007)
	montées descentes TER	nombre abonnés TER (1)	part (minimale) abonnés (3)	nombre de trains/jour (départs+arrêts)	nombre de trains au départ par jour	part de l'offre aux heures de pointe (4)		
HAZEBROUCK	6 260	2 273	36%	228,2	103	34%	5e	5e
ORCHIES	2 952	1 849	63%	153,4	76	39%	13e	10e
LIBERCOURT	2 435	1 589	65%	155,0	78	37%	15e	12e
ARMENTIERES (2)	4 285	1 484	35%	137,9	69	33%	9e	9e
BAILLEUL	2 504	1 330	53%	111,3	56	28%	14e	11e
ST AMAND LES EAUX	1 955	1 215	62%	127,8	63	29%	18e	13e
DON SAINGHIN (2)	1 599	839	52%	141,6	71	39%	21e	14e
SECLIN (2)	994	480	48%	89,0	45	32%	30e	19e
LA BASSEE (2)	980	474	48%	131,5	66	39%	31e	20e
NIEPPE	251	154	61%	34,2	17	44%	72e	46e

(1) abonnement travail et étudiants hors boursiers

(2) existence d'un abonnement "ticket +" Transpole permettant d'emprunter le train pour des liaisons internes à la Communauté Urbaine
Volume d'abonnés "ticket +" non connu

(3) compte tenu du volume d'abonnés "ticket +" non connu

(4) calculée par rapport à l'offre globale de trains au départ de la gare

Illustration 99: Offre et usage de la gare de La Bassée - sources : données SNCF 2009 et Région 2007

La gare va faire l'objet d'un réaménagement en pôle d'échanges multimodal. Ce projet, inscrit au Plan de déplacements urbains de Lille Métropole devrait être réalisé d'ici fin 2012.

45 Ligne 15 du réseau TER Nord Pas de Calais.

La Gare de Lille, destination privilégiée des abonnés TER montant en gare de La Bassée

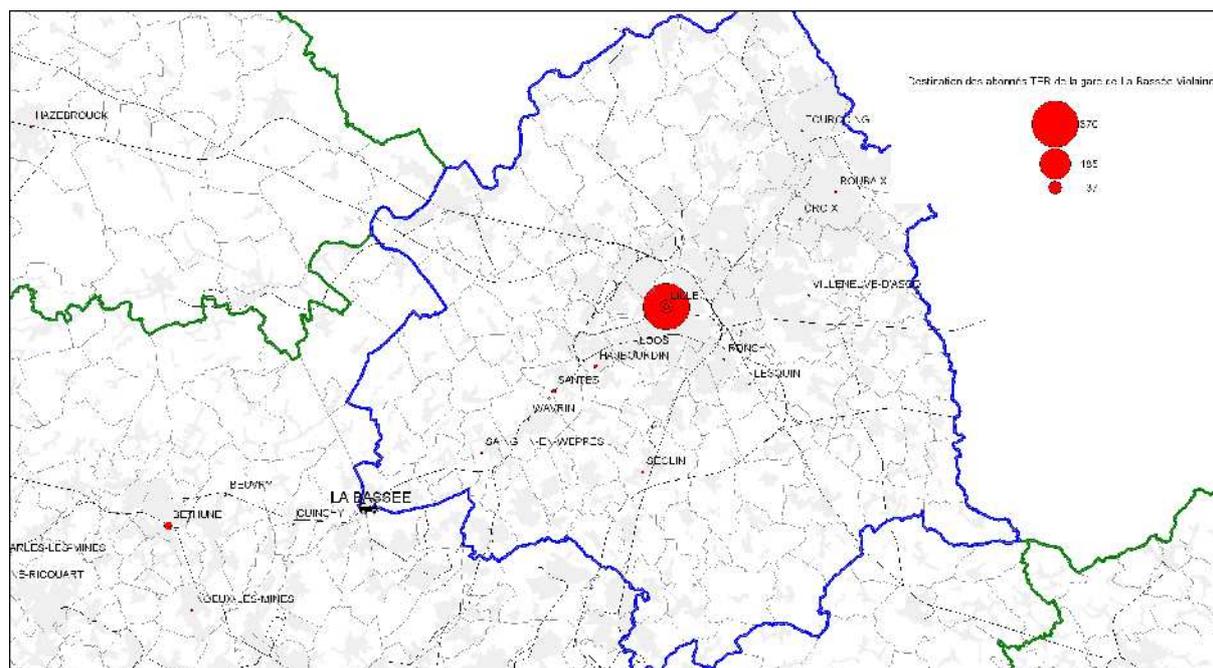


Illustration 100: Gare de destination des usagers abonnés du TER montant en gare de La Bassée - source : données 2007 Région

Seuls sont pris ici en compte les usagers disposant d'un abonnement de travail SNCF. Par manque de disponibilité de l'information, les usagers ayant recours à l'abonnement « ticket+ » de Transpole leur permettant d'utiliser le train pour les liaisons internes à la Communauté Urbaine de Lille ne sont pas pris en compte. Les résultats ci-après sont donc à prendre dans les grandes masses.

Près de 500 usagers montant en gare de La Bassée disposaient en 2007 d'un abonnement domicile-travail. La principale destination est la métropole lilloise (92% des usagers abonnés) et plus particulièrement la gare de Lille Flandres. Seuls 3% des abonnés de 2007 se rendaient sur Béthune.

pôle d'échanges TER	LA BASSEE	
	OD des abonnés	
	volume	%
La Bassée - Lille	367	77%
La Bassée - Lille CHR	39	8%
La Bassée - Béthune	14	3%
La Bassée - Porte de Douai	7	1%
autres	47	10%
total	474	100%

Illustration 101: Gares principales de destination des usagers abonnés de la gare de La Bassée - source : données 2007 Région

Aire d'influence de la gare de La Bassée

A partir des données mobilisables sur les usagers disposant d'un abonnement SNCF, il est possible d'identifier dans les grandes masses la forme de l'aire d'influence de la gare de La Bassée. Toutefois, il faut rappeler que ces données datent de 2007, soit antérieures à l'amélioration de l'offre sur la ligne suite au doublement de la voie ferroviaire Don-Béthune.

Pour une analyse plus actualisée, nous renvoyons le lecteur à la partie II du rapport qui réévalue l'aire d'influence à partir des données de l'enquête terrain réalisée fin 2009 auprès des usagers à destination de la métropole lilloise. Rappelons que les deux approches à dates différentes sont toutefois convergentes sur la forme et le rayonnement de la gare.

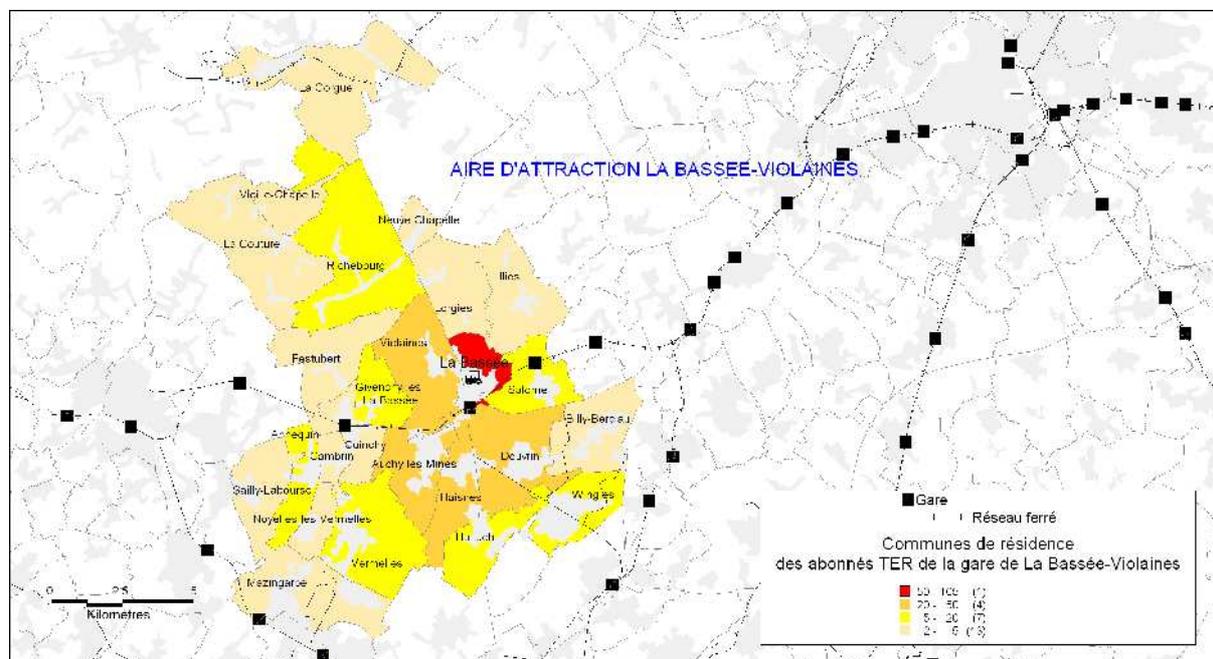


Illustration 102: Aire d'influence de la gare de La Bassée évaluée à partir du lieu de résidence des usagers disposant d'un abonnement travail SNCF - source : données abonnés 2007 Région

Le rayonnement de la gare de La Bassée s'exerce globalement sur les communes situées dans un rayon de 5km autour de la gare⁴⁶. Plus précisément, la forme est cerclique au sud et selon un axe linéaire au nord (liaison La Bassée/Violaines/Richebourg).

Mais l'aire d'attraction dominante de la gare⁴⁷ s'étend principalement sur La Bassée et ses communes limitrophes de Violaines, Auchy-les-Mines, Haisnes et Douvrin, soit sur un rayon de 3 km.

Selon les données relatives aux abonnements SNCF, l'usage de la gare relèverait majoritairement d'usagers résidant à l'extérieur de La Bassée puisque seuls 27% des usagers abonnés SNCF du TER résident la commune de La Bassée. Mais cette part doit être a priori plus élevée en tenant compte des usagers disposant d'un abonnement Transpole.

En 2007, la commune de Salomé desservie par un point d'arrêt sur lequel la desserte ferroviaire est plus faible, était dans l'aire d'influence de la gare de La Bassée.

46 Cercle d'influence comprenant 12 communes (La Bassée, Salomé, Douvrin, Wingles, Haisnes, Hulluch, Auchy-les-Mines, Vermelles, Violaines, Guivenchy-les-La Bassée, Annequin et Richebourg).

47 Nous retenons dans l'aire d'attraction dominante les communes sur lesquelles résident au moins 20 usagers abonnés.

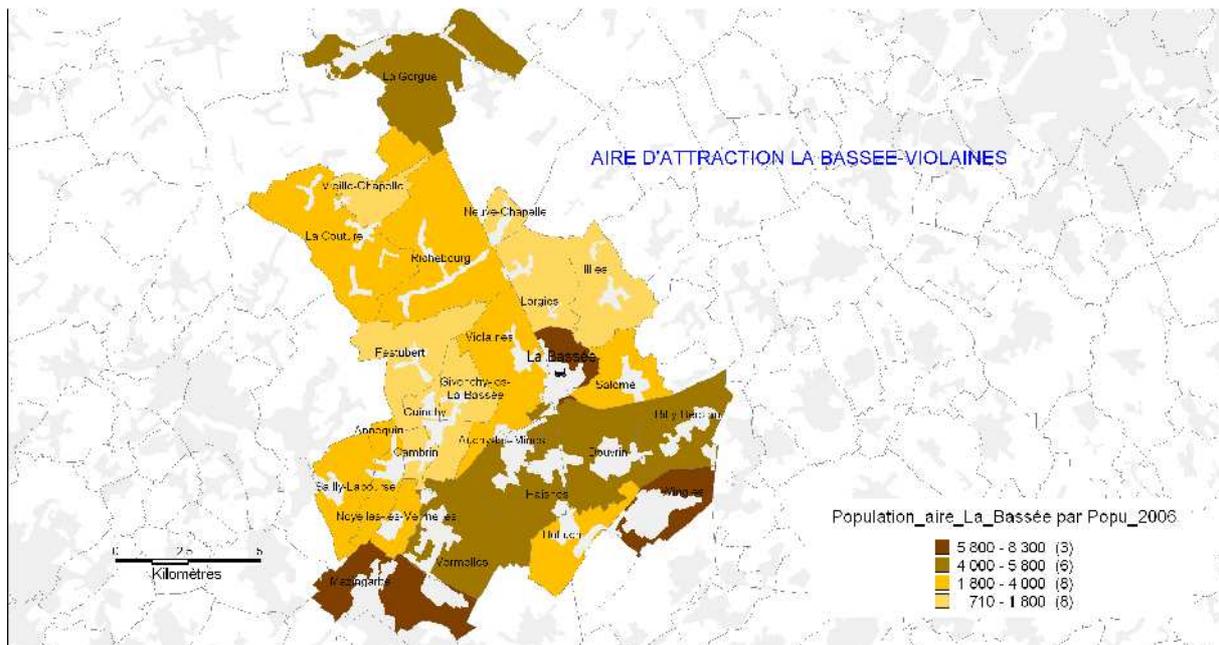


Illustration 103: Population résidant dans l'aire d'influence de la gare de La Bassée - source : données INSEE

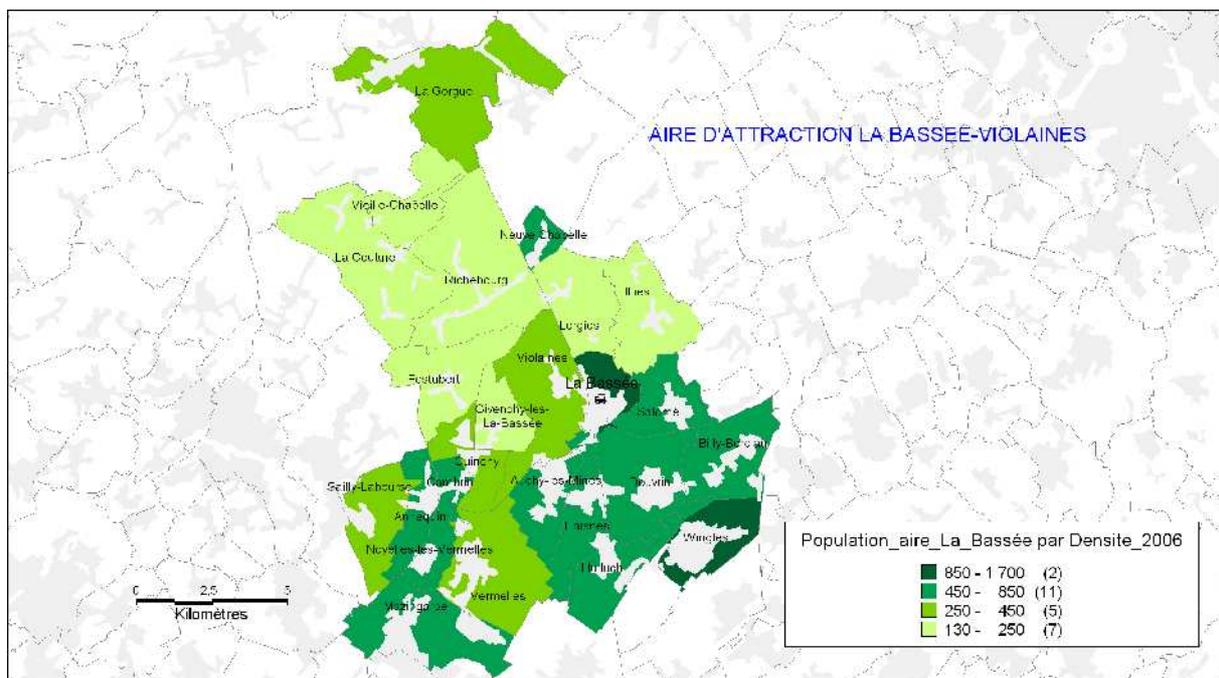


Illustration 104: densité de population sur l'aire d'influence de la gare de La Bassée - source : données INSEE

Cette aire d'influence rassemble 80 850 habitants dont 25% résident dans l'aire dominante et seuls 7% sur La Bassée. Ce résultat s'explique puisque ce territoire est caractérisé par un ensemble de petites communes urbaines (Auchy-les Mines, Violaines, Douvrin, Salomé, Haisnes) et rurales dont le nombre d'habitants varie entre 1 000 et 6 000 habitants. La densité moyenne sur l'ensemble de l'aire d'influence est de 463 habitants/km² (densité de 575 sur l'aire dominante).

V.2.1.b La gare de Don Sainghin



Illustration 105: La gare de Don Sainghin - source : google maps

Données de cadrage

Située en limite de la communauté urbaine de Lille Métropole, aux limites communales de Don (1 320 habitants) et de Sainghin en Weppes (5 550 habitants), la gare périurbaine de Don Sainghin correspond à un noeud du réseau ferroviaire régional où convergent les deux lignes ferroviaires Lens-Lille et Boulogne - St Pol – Béthune - Lille⁴⁸.

Tout comme la gare de La Bassée, la gare de Don est enclavée entre le canal de la Deûle et les voies ferrées.



Illustration 106: Enclavement de la gare de Don-Sainghin entre le faisceau ferré et le canal de la Deûle - source : google maps

Aussi, l'accessibilité à la gare pour tout usager venant du nord, dont notamment ceux résidant sur Sainghin en Weppes est contrainte de par la nécessité de franchir les voies ferrées pour accéder aux parkings et aux quais.

Considérée comme la gare de rabattement des Weppes, son aménagement en pôle d'échanges multimodal, inscrit au Plan de Déplacements Urbains de Lille Métropole est en cours.

48 Respectivement lignes 23 et 15 du réseau TER Nord Pas de Calais.

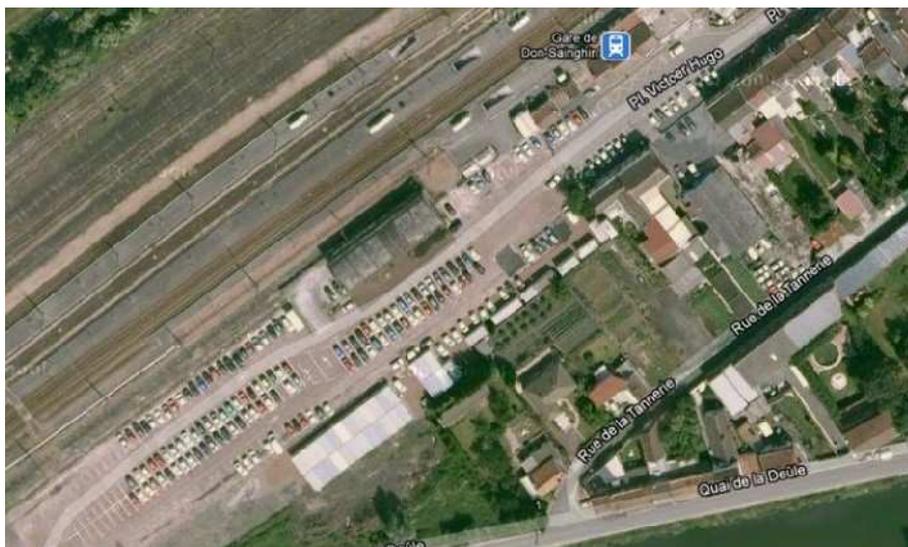


Illustration 107: Organisation du stationnement des véhicules en rabattement sur la gare en 2009 - source : google maps

La gare de Don Sainghin est la 21e gare régionale en terme de fréquentation et se positionne à la 14e place sur le périmètre de l'AML avec près de 1 600 montées descentes quotidiennes en 2009 pour une offre de 71 trains au départ.

gare TER	Fréquentation 2007 TER		Niveau de service 2009 TER				rang gare régionale (fréquentation 2007)	rang gare AML (fréquentation 2007)
	montées descentes TER	nombre abonnés TER (1)	part (minimale) abonnés (3)	nombre de trains/jour (départs+arrêts)	nombre de trains au départ par jour	part de l'offre aux heures de pointe (4)		
HAZEBROUCK	6 260	2 273	36%	228,2	103	34%	5e	5e
ORCHIES	2 952	1 849	63%	153,4	76	39%	13e	10e
LIBERCOURT	2 435	1 589	65%	155,0	78	37%	15e	12e
ARMENTIERES (2)	4 285	1 484	35%	137,9	69	33%	9e	9e
BAILLEUL	2 504	1 330	53%	111,3	56	28%	14e	11e
ST AMAND LES EAUX	1 955	1 215	62%	127,8	63	29%	18e	13e
DON SAINGHIN (2)	1 599	839	52%	141,6	71	39%	21e	14e
SECLIN (2)	994	480	48%	89,0	45	32%	30e	19e
LA BASSEE (2)	980	474	48%	131,5	66	39%	31e	20e
NIEPPE	251	154	61%	34,2	17	44%	72e	46e

(1) abonnement travail et étudiants hors boursiers

(2) existence d'un abonnement "ticket +" Transpole permettant d'emprunter le train pour des liaisons internes à la Communauté Urbaine

Volume d'abonnés "ticket +" non connu

(3) compte tenu du volume d'abonnés "ticket +" non connu

(4) calculée par rapport à l'offre globale de trains au départ de la gare

Illustration 108: Offre et usage de la gare de Don Sainghin - sources : données SNCF 2009 et Région 2007

A noter que la fréquentation est restée relativement stable depuis 2007. Suite à la mise en service du doublement de la voie ferroviaire Don-Béthune, l'amélioration de l'offre de service a été plus marquée sur les liaisons Béthune-Lille, toutefois la gare de Don Sainghin a bénéficié d'une progression de 20% de l'offre journalière de trains.

gare	nombre de départ de trains					
	par jour (valeur JMO)			en heures de pointe (7h-9h et 16h-18h)		
	2007	2009	évolution	2007	2009	évolution
La Bassée	30	66	119%	10	26	165%
Don Sainghin	59	71	20%	20	28	37%

Illustration 109: Evolution de l'offre de trains sur les gares de Don Sainghin et La Bassée – source : données SNCF 2007 et 2009

Destination des abonnés du TER : la gare de Lille destination privilégiée

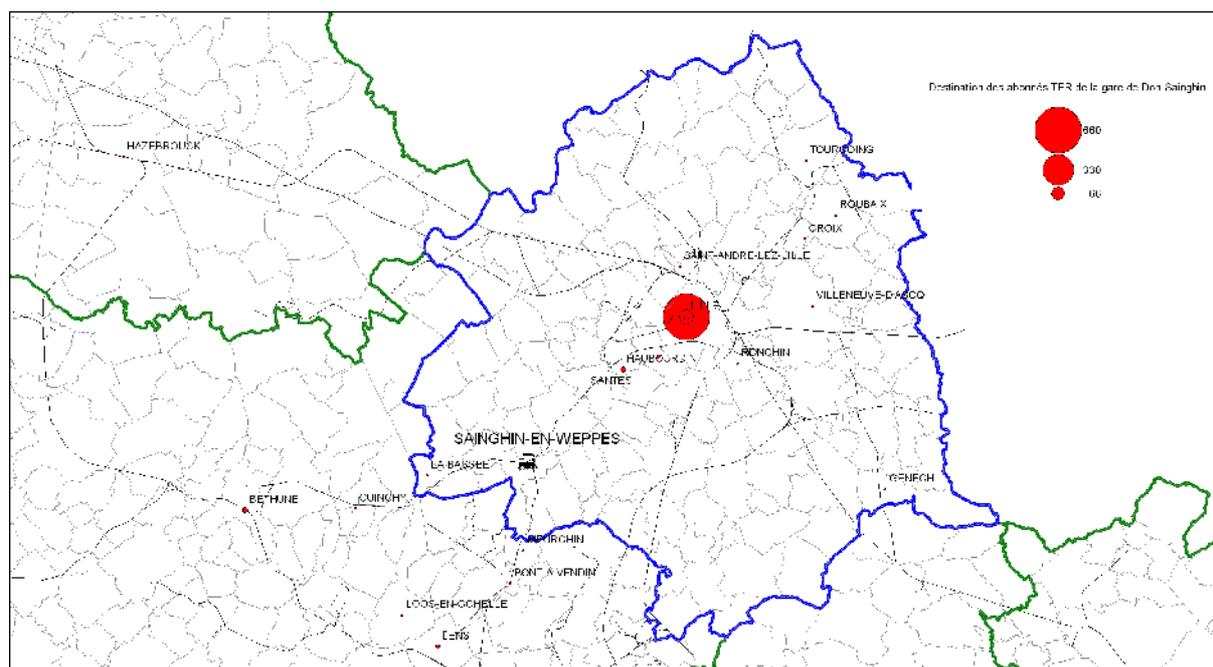


Illustration 110: Gare de destination des usagers abonnés du TER montant en gare de Don Sainghin - source : données 2007 Région

Seuls sont pris ici en compte les usagers disposant d'un abonnement de travail SNCF. Par manque de disponibilité de l'information, les usagers ayant recours à l'abonnement « ticket+ » de Transpole leur permettant d'utiliser le train pour les liaisons internes à la Communauté Urbaine de Lille ne sont pas pris en compte. Les résultats ci-après sont donc à prendre dans les grandes masses.

Sur les 840 abonnés du TER en 2007, plus de 90% d'entre-eux se rendent dans l'agglomération lilloise avec pour gare de destination privilégiée la gare de Lille Flandres.

pôle d'échanges TER	DON SAINGHIN	
	OD des abonnés	
	volume	%
Don Sainghin - Lille	655	78%
Don Sainghin - Lille CHR	86	10%
Don Sainghin - Lille Porte	16	2%
Don Sainghin - Béthune	15	2%
autres	67	8%
total	839	100%

Illustration 111: Gares principales de destination des usagers abonnés de la gare de Don Sainghin - source : données 2007 Région

Aire d'influence de la gare de Don Sainghin

A partir des données mobilisables sur le fichier usagers abonnés du TER, il est possible d'évaluer l'aire d'influence de la gare de Don Sainghin sur le territoire local.

Selon les données de 2007 (antérieures à l'amélioration de l'offre sur la ligne suite au doublement de la voie ferroviaire Don-Béthune), l'aire d'attraction de la gare est la plus

marquée sur cinq communes : Sainghin en Weppes, Annoeullin et Don, Wavrin et Allennes les Marais⁴⁹.

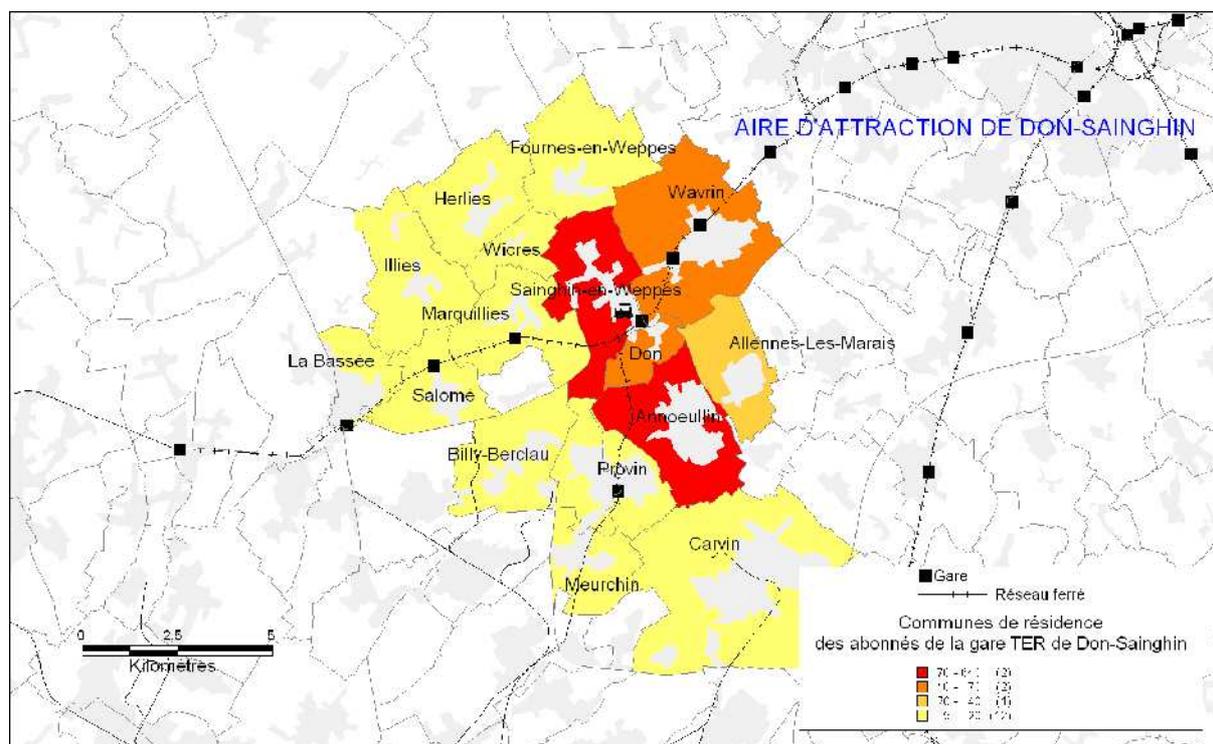


Illustration 112: Aire d'influence de la gare de Don Sainghin - source : données abonnés 2007 Région

Elle s'étend également sur une couronne périphérique à ces cinq communes orientée vers l'ouest pour atteindre les frontières de La Bassée et le sud jusqu'à Carvin. Même si en volume le nombre d'usagers correspondants sur cette couronne périphérique est faible (moins de 20 abonnés), cette aire d'influence élargie montre que des individus sont prêts à réaliser un rabattement vers cette gare pour se rendre sur la métropole lilloise.

Ainsi, la forme de l'aire d'attraction dominante de la gare de Don Sainghin correspond à une forme concentrique de rayon maximum de 5 km, pouvant s'étendre sur un arc ouest-sud de 3 à 4 km supplémentaires.

A noter que l'aire d'influence englobe des communes irriguées par des points d'arrêt (Wavrin, La Fontaine, Marquillies, Salomé et Provin) sur lesquels l'offre de service TER est plus faible.

⁴⁹ Les lieux de résidence principaux des abonnés de la gare de Don Sainghin sont toutefois les communes de Don et Sainghin en Weppes pour 34% des abonnés de la gare, et la commune d'Annoeullin 32%.

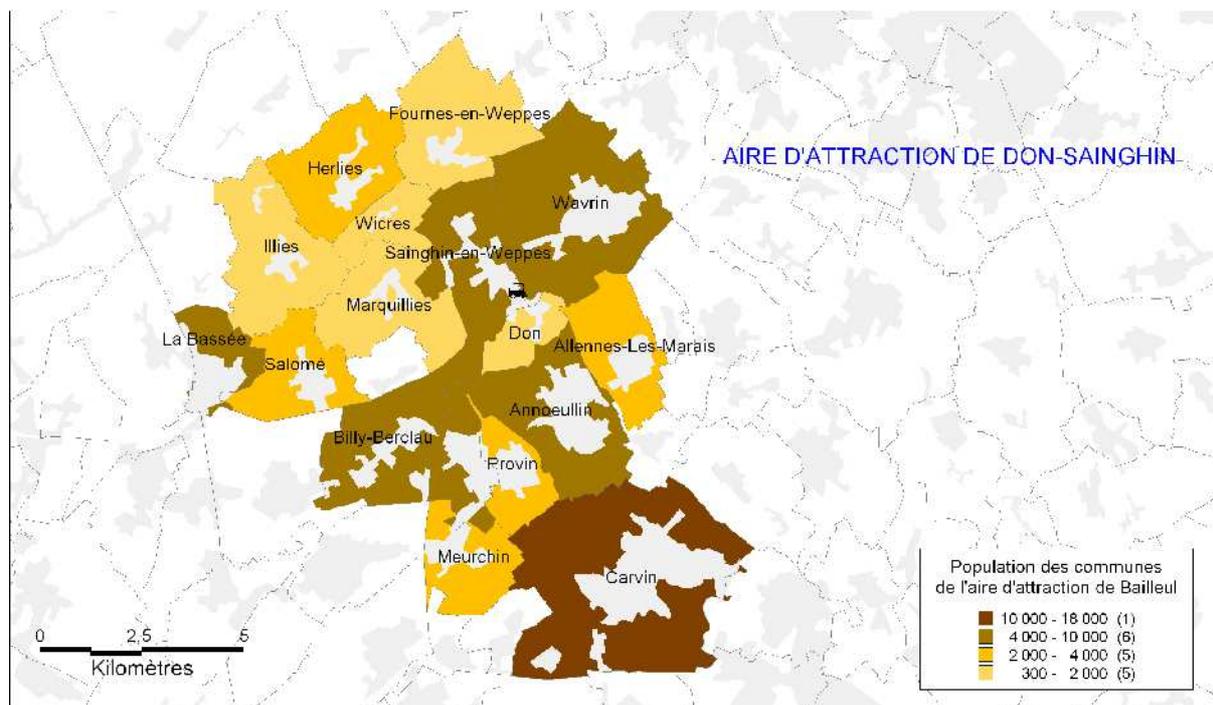


Illustration 113: Population des communes situées dans l'aire d'influence de la gare de Don Sainghin - source : INSEE RG2006

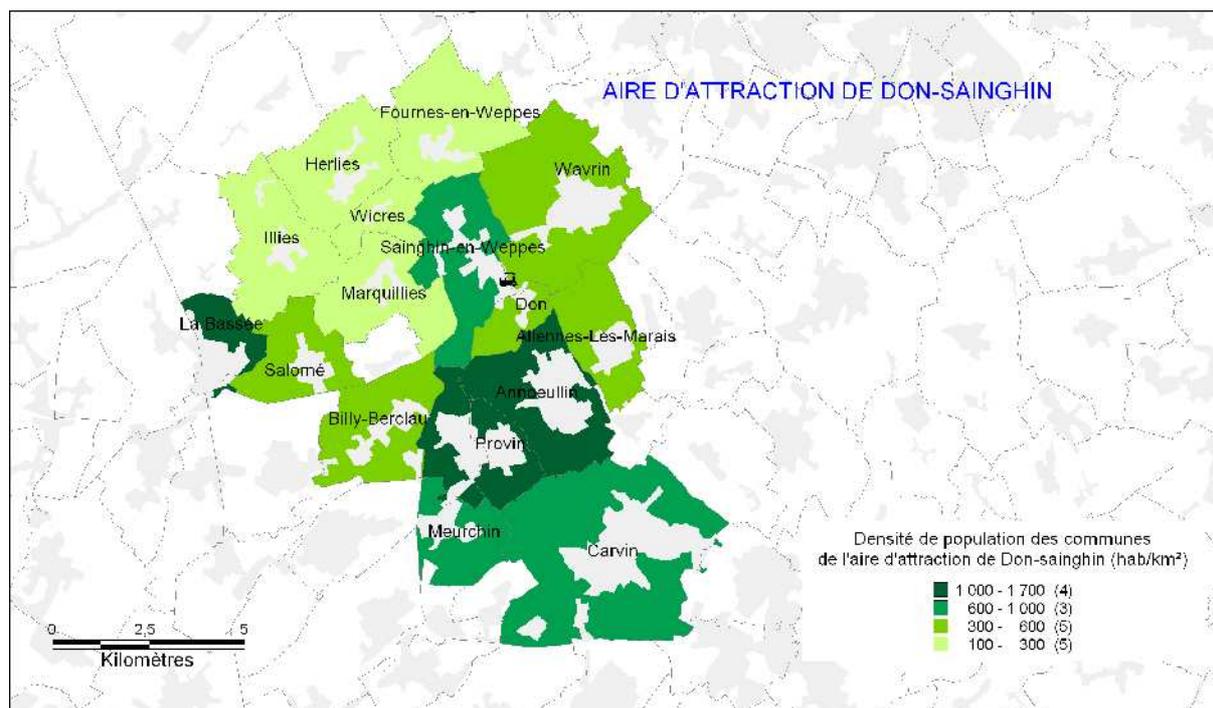


Illustration 114: Densité de population des communes situées dans l'aire d'influence de la gare de Don Sainghin – source : INSEE RG2006

Cette aire d'influence concentre près de 79 000 habitants⁵⁰ dont 35% résident dans l'aire dominante. Elle correspond à une densité moyenne de 665 habitants/km² avec des densités plus marquées sur les communes du sud.

⁵⁰ Influence forte de la commune de Carvin qui avec ses 17 740 habitants en 2006 représente 20% du poids démographique de l'aire d'influence élargie.

V.2.2 Les gares périurbaines du corridor de l'A25

V.2.2.a La gare de Bailleul



Illustration 115: La gare de Bailleul - source : google maps

Données de cadrage

La gare de Bailleul est située sur l'axe ferroviaire Hazebrouck-Lille et est desservie par deux services TER : Dunkerque-Hazebrouck-Armentières-Lille et Hazebrouck-Armentières-Lille⁵¹. Localisée à peu près à mi-chemin entre Dunkerque et Lille et proche de la frontière belge, la gare de Bailleul se trouve au sud de la commune, à proximité du centre-ville et de la zone industrielle (parc d'activités de la Blanche Maison 43 hectares).

L'accessibilité à la gare depuis l'autoroute A25 (échangeur n°10) peut se faire directement depuis la zone industrielle avec une arrivée au sud de la voie ferroviaire (et donc rabattement sur le parking sud avec emprunt du passage souterrain pour atteindre le quai vers Lille) mais la signalétique actuellement en place via cette zone d'activités est très discrète (panneau gare implanté dans la zone industrielle et non avant l'accès à cette zone). Le jalonnement est donc basé sur l'emprunt de la voie principale d'accès au centre-ville (route départementale 10).

Une réflexion sur l'aménagement en pôle d'échanges de la gare de Bailleul est en cours.

⁵¹ Lignes 8 et 8 bis du réseau TER Nord Pas de Calais.



Illustration 116: Cheminement d'accès à la gare de Bailleul depuis la zone d'activités - source : image google maps et repérage terrain CETE Nord Picardie

Avec près de 2 500 montées/descentes journalières en 2007, la gare de Bailleul se classait au 14e rang des gares régionales et au 11e rang des gares de l'AML. L'évolution de la fréquentation en 2008 a conduit à conserver cette ordre de grandeur de classement (respectivement 16e rang régional et 12e rang métropolitain). L'offre de service s'établit à 56 trains au départ en 2009.

gare TER	Fréquentation 2007 TER		Niveau de service 2009 TER				rang gare régionale (fréquentation 2007)	rang gare AML (fréquentation 2007)
	montées descentes TER	nombre abonnés TER (1)	part (minimale) abonnés (3)	nombre de trains/jour (départs+arrêts)	nombre de trains au départ par jour	part de l'offre aux heures de pointe (4)		
HAZEBROUCK	6 260	2 273	36%	228,2	103	34%	5e	5e
ORCHIES	2 952	1 849	63%	153,4	76	39%	13e	10e
LIBERCOURT	2 435	1 589	65%	155,0	78	37%	15e	12e
ARMENTIERES (2)	4 285	1 484	35%	137,9	69	33%	9e	9e
BAILLEUL	2 504	1 330	53%	111,3	56	28%	14e	11e
ST AMAND LES EAUX	1 955	1 215	62%	127,8	63	29%	18e	13e
DON SAINGHIN (2)	1 539	839	52%	141,6	71	39%	21e	14e
SECLIN (2)	934	480	48%	89,0	45	32%	30e	19e
LA BASSEE (2)	980	474	48%	131,5	66	39%	31e	20e
NIEPPE	251	154	61%	34,2	17	44%	72e	46e

(1) abonnement travail et étudiants hors boursiers

(2) existence d'un abonnement "ticket +" Transpole permettant d'emprunter le train pour des liaisons internes à la Communauté Urbaine

Volume d'abonnés "ticket +" non connu

(3) compte tenu du volume d'abonnés "ticket +" non connu

(4) calculée par rapport à l'offre globale de trains au départ de la gare

Illustration 117: Offre et usage de la gare de Bailleul - sources : données SNCF 2009 et Région 2007

Destination des abonnés du TER : la gare de Lille destination privilégiée

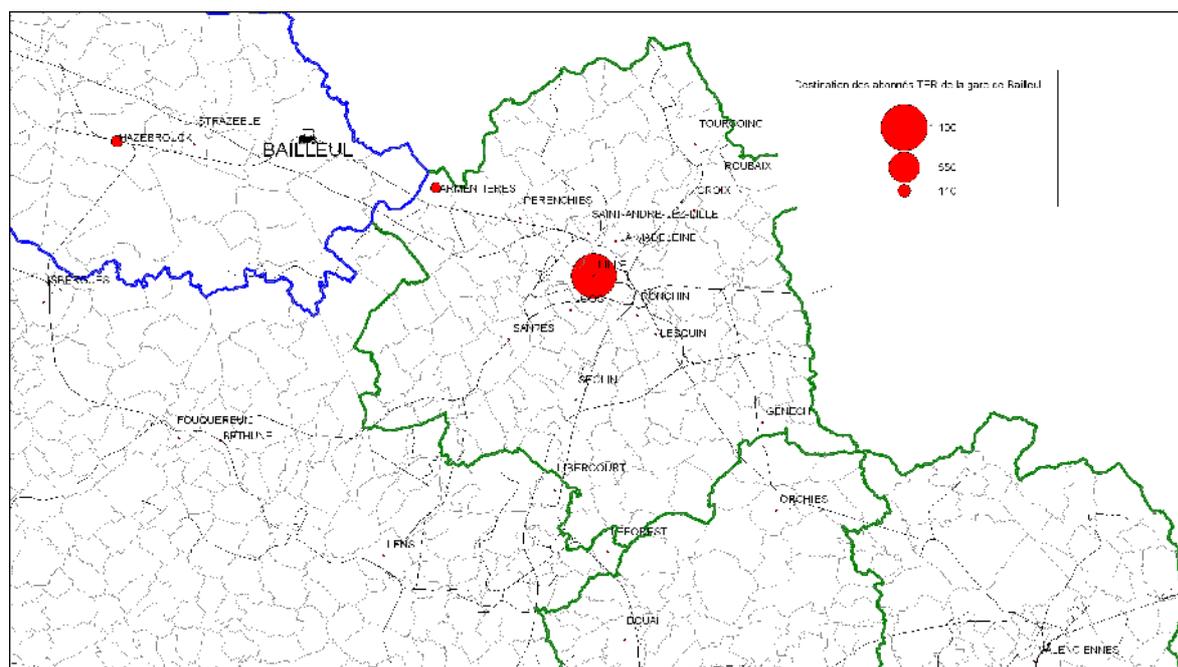


Illustration 118: Gare de destination des usagers abonnés du TER montant en gare de Bailleul - source : données 2007 Région

Près de 1 330 usagers montant en gare de Bailleul disposaient en 2007 d'un abonnement domicile-travail. La principale destination est la métropole lilloise (86% des usagers abonnés) et plus précisément la gare de Lille Flandres.

A noter que les deux autres destinations des abonnés sont les gares voisines d'Hazebrouck et d'Armentières.

pôle d'échanges TER

BAILLEUL

	OD des abonnés	
	volume	%
Bailleul - Lille	1042	78%
Bailleul - Hazebrouck	89	7%
Bailleul - Armentières	80	6%
Bailleul - Dunkerque	45	3%
autres	74	6%
total	1330	100%

Illustration 119: Gares principales de destination des usagers abonnés de la gare de Bailleul - source : données 2007 Région

Aire d'influence de la gare de Bailleul

L'aire d'influence dominante de la gare de Bailleul évaluée à partir du lieu de résidence des usagers abonnés du TER de 2007 s'étend principalement sur 3 communes : Bailleul, Saint-Jans Cappel et Meteren. Plus précisément, les abonnés du TER de la gare de Bailleul résident majoritairement sur la commune de rattachement (part de 60%)⁵².

Ainsi, la forme de l'aire d'attraction dominante de la gare de Bailleul correspond globalement à un disque de rayon 4 km.

⁵² 4% des usagers abonnés résident sur St Jans Cappel pour 5% sur Meteren.

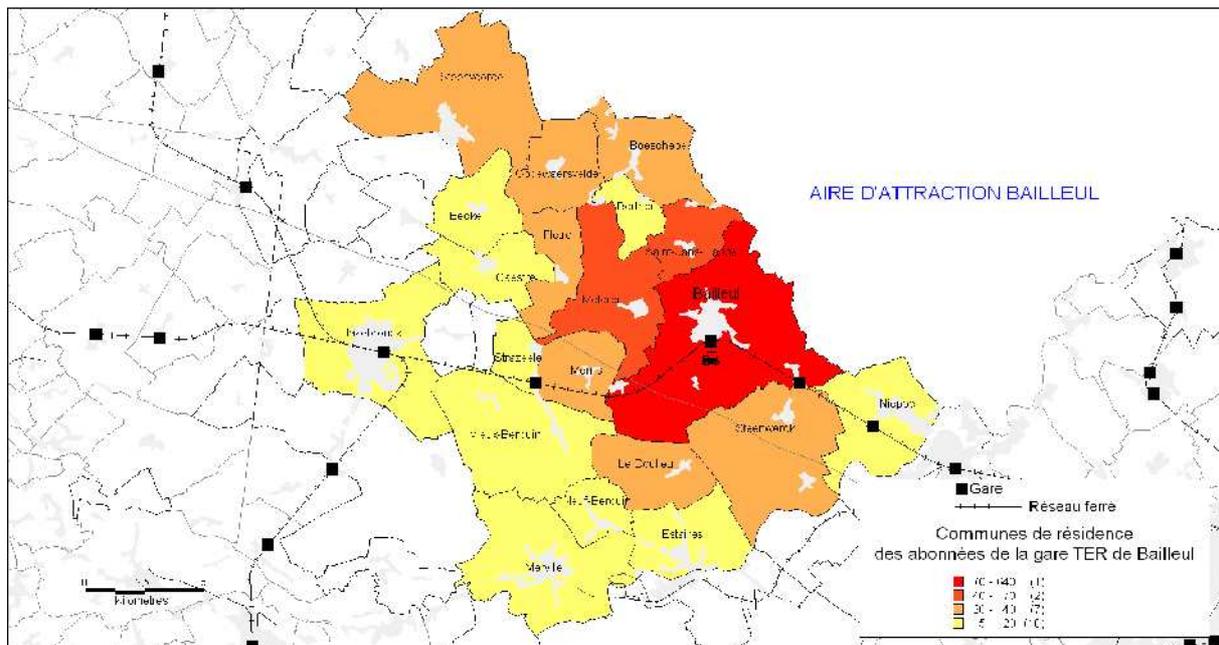


Illustration 120: Aire d'influence de la gare de Bailleul - source : données abonnés 2007 Région

Il faut toutefois noter que la gare de Bailleul exerce une influence, certes moins importante, sur seize communes⁵³ situées dans un périmètre allant à 12km au nord et 10 km au sud, dont certaines disposent d'une desserte ferroviaire plus faible (cas de Nieppe ou Strazeele par exemple)⁵⁴.

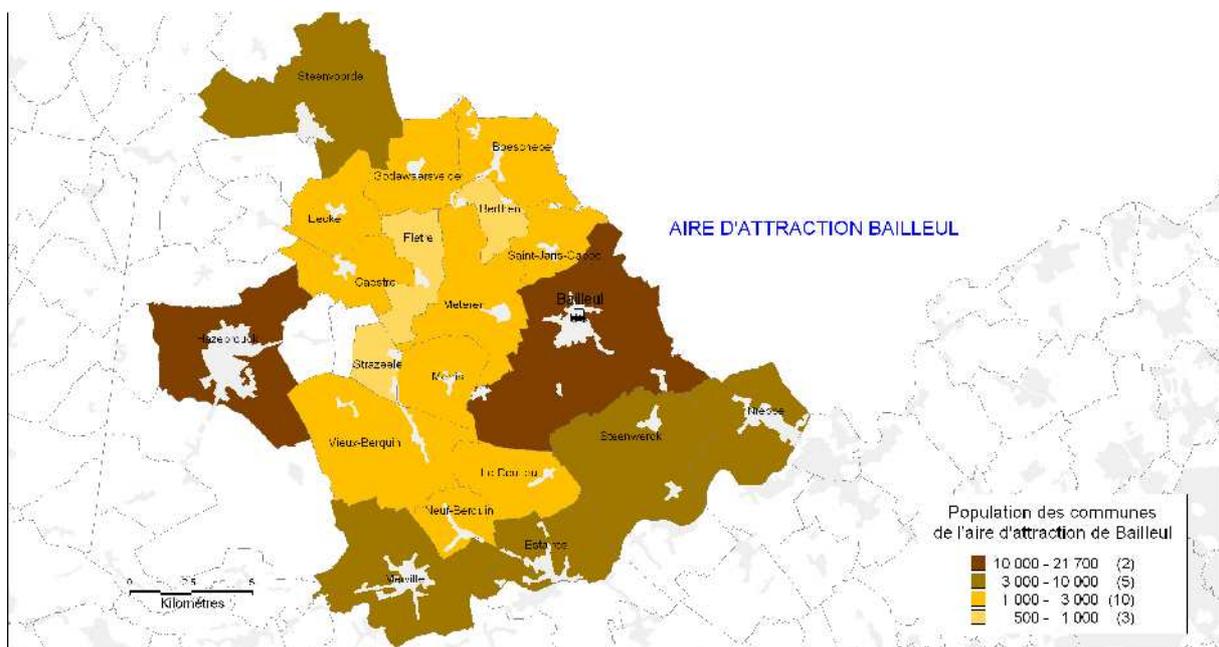


Illustration 121: Population des communes situées dans l'aire d'influence de la gare de Bailleul - source : INSEE RG2006

53 Par ordre décroissant d'importance du volume d'abonnés concernés (de 39 à 5 abonnés) : Boeschepe, Steenwerck, Le Doulieu, Merris, Flêtre, Godewaersvelde, Steenvoorde, Vieux-Berquin, Berthen, Estaires, Caestre, Neuf-Berquin, Eecke, Merville, Strazeele et Nieppe

54 Le cas de la commune d'Hazebroeck pose question dans le sens où l'offre de desserte de la gare d'Hazebroeck est supérieure à celle de Bailleul. L'identification d'usagers abonnés résidant Hazebroeck semble correspondre à une erreur liée au remplissage de la fiche de demande d'abonnement par l'utilisateur (confusion entre gare de montée et gare de descente). En l'occurrence, Hazebroeck n'est pas prise en compte dans l'aire d'influence de la gare de Bailleul.

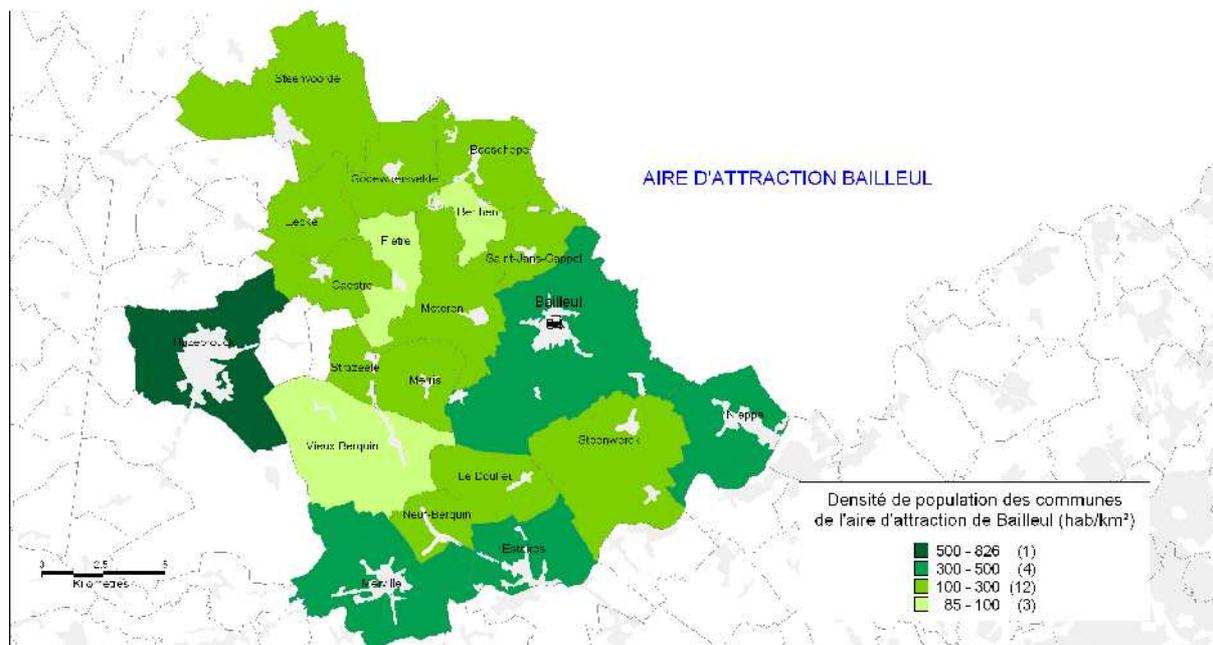


Illustration 122: Densité de population des communes situées dans l'aire d'influence de la gare de Bailleul – source : INSEE RGP 2006

Cette aire d'influence rassemble un peu plus de 61 500 habitants⁵⁵ dont 28% résident dans l'aire dominante et même 22% sur Bailleul. La population communale moyenne sur l'ensemble de l'aire d'influence (soit sur 19 communes) est faible et avoisine les 3 240 habitants⁵⁶.

L'aire d'attraction correspond ainsi à un milieu rural caractérisé par une densité moyenne de 200 habitants/km².

55 Non prise en compte de la population de la commune d'Hazebrouck (21 101 habitants).

56 Elle atteint 5 745 habitants sur l'aire d'influence dominante.

V.2.2.b Le pôle d'échanges d'Armentières



Illustration 123: La gare d'Armentières et son parvis - source : photo CETE Nord Picardie

Données de cadrage

La gare d'Armentières est située sur l'axe ferroviaire Hazebrouck-Lille et est desservie par deux services TER : Dunkerque-Hazebrouck-Armentières-Lille et Hazebrouck-Armentières-Lille⁵⁷.

Gare du territoire de la Communauté Urbaine de Lille Métropole à 20km au nord-ouest de Lille, elle est implantée en milieu urbain, à moins de 1 km du centre-ville, en limite sud de la commune et à proximité immédiate de la Chapelle d'Armentières.

La gare a été réaménagée en pôles d'échanges multimodal en 2008 avec la mise en œuvre d'un pôle bus accueillant les lignes de bus du réseau lillois Transpole et celles du réseau départemental, la création d'un parc de stationnement en ouvrage d'une capacité de 450 places et l'aménagement d'un local à vélos sécurisé.



Illustration 124: Le pôle bus de la gare d'Armentières - source : photo CETE Nord Picardie



Illustration 125: Le local à vélos implanté sur le parvis de la gare - source : photo CETE Nord Picardie

57 Lignes 8 et 8 bis du réseau TER Nord Pas de Calais.



Illustration 126: Le P+R du pôle d'échanges d'Armentières - source : photo CETE Nord Picardie

L'accessibilité à la gare d'Armentières pour des usagers venant de l'autoroute A25 n'est pas immédiate et nécessite d'avoir recours aux deux échangeurs encadrant la desserte de la commune :

- l'échangeur n°9 de Nieppe avec nécessité de traverser ensuite la commune d'Erquinghem Lys
- l'échangeur n°8 nécessitant ensuite de traverser la Chapelle d'Armentières pour accéder à la gare.



Illustration 127: Localisation de la gare d'Armentières par rapport au tissu urbain et à l'autoroute A25 - source : vue aérienne google maps

La gare d'Armentières comptabilise quotidiennement près de 4 200 montées/descentes ce qui la place au 9^e rang des gares régionales, derrière les principales gares de centralité⁵⁸. L'offre journalière de trains atteint 138 trains en jour moyen ouvré, avec plus de 50% de l'offre proposée sur les quatre heures de pointe de la journée (7h-9h et 16h-18h).

⁵⁸ En particulier les gares de Lille, Douai, Valenciennes, Arras, Lens, Béthune

gare TER	Fréquentation 2007 TER		Niveau de service 2009 TER				rang gare régionale (fréquentation 2007)	rang gare AML (fréquentation 2007)
	montées descentes TER	nombre abonnés TER (1)	part (minimale) abonnés (3)	nombre de trains/jour (départs+arrêts)	nombre de trains au départ par jour	part de l'offre aux heures de pointe (4)		
HAZEBROUCK	6 260	2 273	36%	228,2	103	34%	5e	5e
ORCHIES	2 952	1 849	63%	153,4	76	39%	13e	10e
LIBERCOURT	2 435	1 589	65%	155,0	78	37%	15e	12e
ARMENTIERES (2)	4 285	1 484	35%	137,9	69	33%	9e	9e
BAILLEUL	2 504	1 330	53%	111,3	56	28%	14e	11e
ST AMAND LES EAUX	1 955	1 215	62%	127,8	63	29%	18e	13e
DON SAINGHIN (2)	1 599	839	52%	141,6	71	39%	21e	14e
SECLIN (2)	994	480	48%	89,0	45	32%	30e	19e
LA BASSEE (2)	980	474	48%	131,5	66	39%	31e	20e
NIEPPE	251	154	61%	34,2	17	44%	72e	46e

(1) abonnement travail et étudiants hors boursiers

(2) existence d'un abonnement "ticket +" Transpole permettant d'emprunter le train pour des liaisons internes à la Communauté Urbaine

Volume d'abonnés "ticket +" non connu

(3) compte tenu du volume d'abonnés "ticket +" non connu

(4) calculée par rapport à l'offre globale de trains au départ de la gare

Illustration 128: Offre et usage de la gare d'Armentières - sources : données SNCF 2009 et Région 2007

A noter que l'étude de diagnostic⁵⁹ menée dans le cadre des réflexions sur son réaménagement en pôle d'échange multimodal avait mis en évidence une pratique de rabattement majoritairement à pied (70%), le 2e mode utilisé étant la voiture (20%).

Destination des abonnés du TER : la gare de Lille destination privilégiée

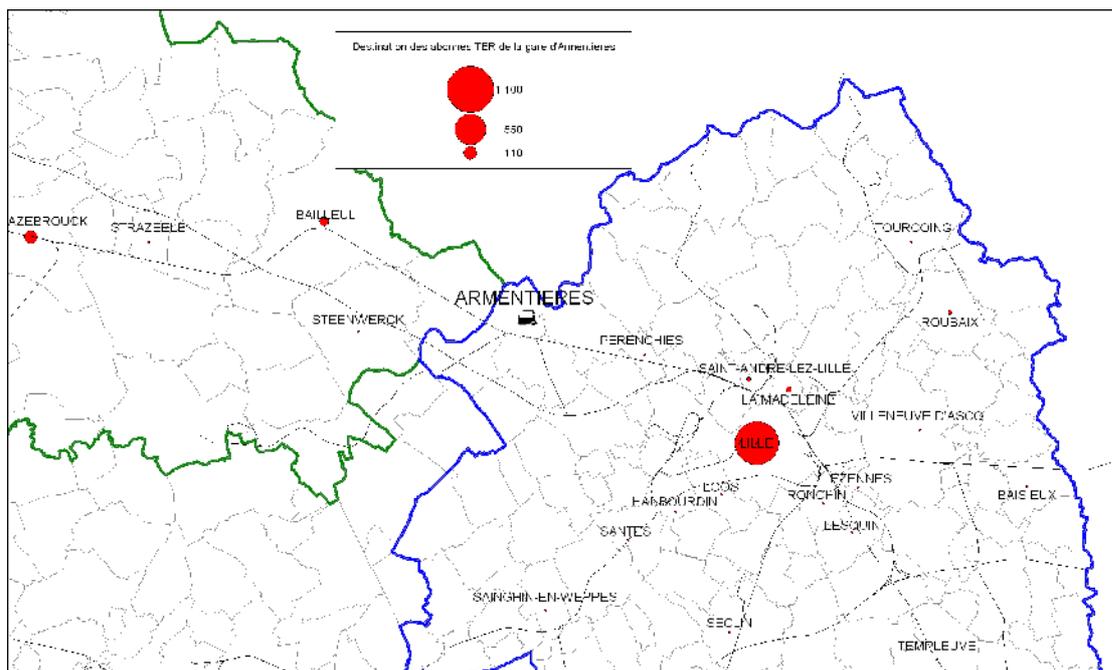


Illustration 129: Gare de destination des usagers abonnés du TER montant en gare d'Armentières - source : données 2007 Région

Seuls sont pris ici en compte les usagers disposant d'un abonnement de travail SNCF. Par manque de disponibilité de l'information, les usagers ayant recours à l'abonnement « ticket+ » de Transpole leur permettant d'utiliser le train pour les liaisons internes à la Communauté Urbaine de Lille ne sont pas pris en compte. Les résultats ci-après sont donc à prendre dans les grandes masses puisque le volume d'abonnés est sous-estimé.

59 Source : rapport de présentation Pôle d'échanges d'Armentières

Sur les 1484 abonnés SNCF du TER en 2007, les trois quarts d'entre-eux se rendent vers l'agglomération lilloise avec pour gare de destination privilégiée la gare de Lille Flandres.

Il faut également souligner l'usage de la gare pour se rendre sur la gare d'Hazebrouck (moins de 10% des usagers abonnés).

Toutefois, si nous considérons l'ensemble des abonnés de cette gare d'Armentières (abonnés SNCF et Transpole), même en l'absence de données quantitatives, nous pouvons affirmer que la gare d'Armentières est tournée vers Lille en matière d'accessibilité.

pôle d'échanges TER

ARMENTIERES

	principales OD des abonnés	
	volume	%
Armentières - Lille	1008	68%
Armentières - Hazebrouck	120	8%
Armentières - Dunkerque	65	4%
Armentières - Bailleul	60	4%
autres	231	16%
total	1484	100%

Illustration 130: Gares principales de destination des usagers abonnés de la gare d'Armentières - source : données 2007 Région

Aire d'influence de la gare d'Armentières

A partir des données mobilisables sur le fichier usagers abonnés SNCF du TER, il est possible d'évaluer l'aire d'influence de la gare d'Armentières sur le territoire local.

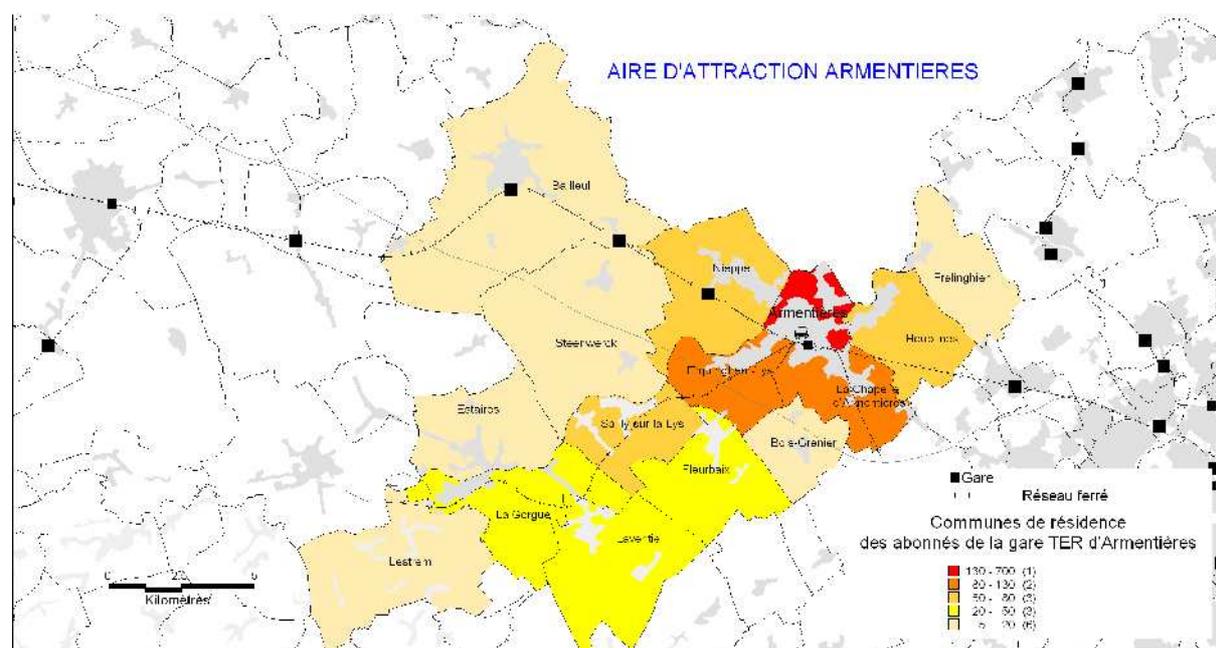


Illustration 131: Aire d'influence de la gare d'Armentières - source : données abonnés 2007 Région

Selon les données de 2007, l'aire d'attraction de la gare que nous définissons à partir de l'existence d'au moins 5 abonnés du train résidant la même commune s'étend principalement au nord-ouest et sud-ouest d'Armentières sur un périmètre allant jusque 12 à 15km. Elle atteint la commune de Bailleul disposant pourtant d'une desserte ferroviaire (cf supra) et celle de Lestrem dont l'ancienne gare se situe sur la voie ferroviaire Lestrem-Armentières fermée à la circulation de train de voyageurs. Sur les axes Nord-Est et Sud-Est elle est moins étendue et concerne surtout les communes périphériques d'Armentières, soit situées à une distance moyenne proche de 5km.

Au global ce sont donc 16 communes⁶⁰ qui sont situées dans l'aire d'influence élargie du pôle d'échanges multimodal d'Armentières.

Mais l'aire d'attraction dominante est plus restreinte et correspond globalement à un rayon de 5km autour de la gare. Elle comprend, outre la commune d'Armentières, les communes de Nieppe desservie également par une gare ferroviaire, Erquinghem-Lys, Sailly-sur-la Lys, La Chapelle d'Armentières et Houplines.

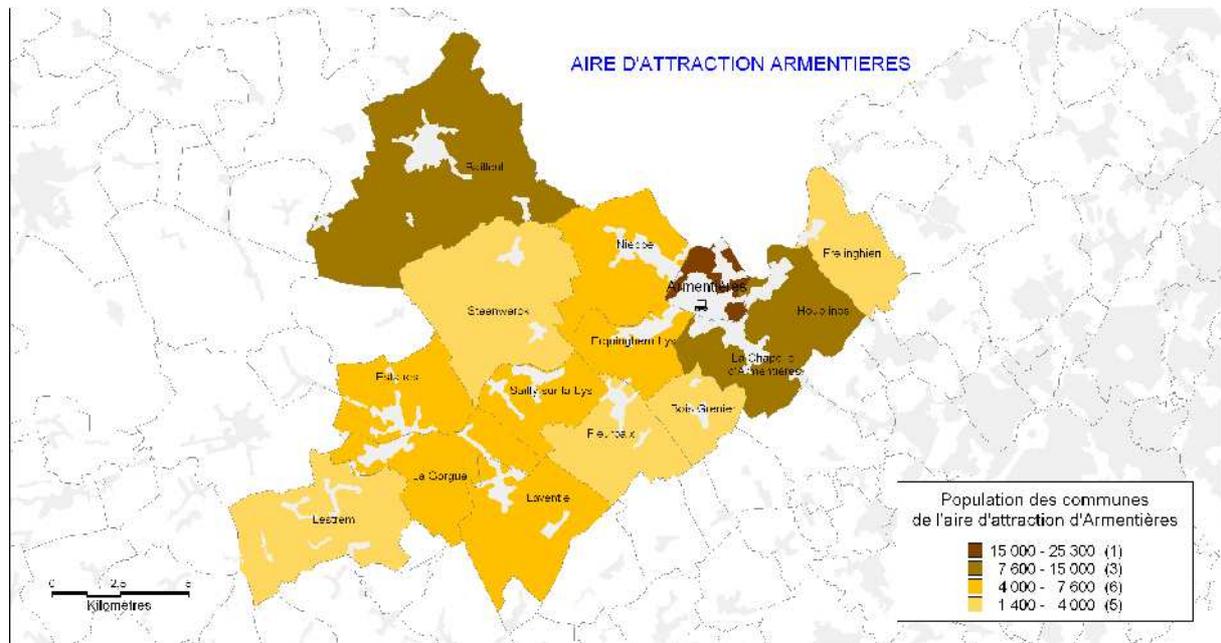


Illustration 132: Population des communes situées dans l'aire d'influence de la gare d'Armentières - source : INSEE RGP 2006

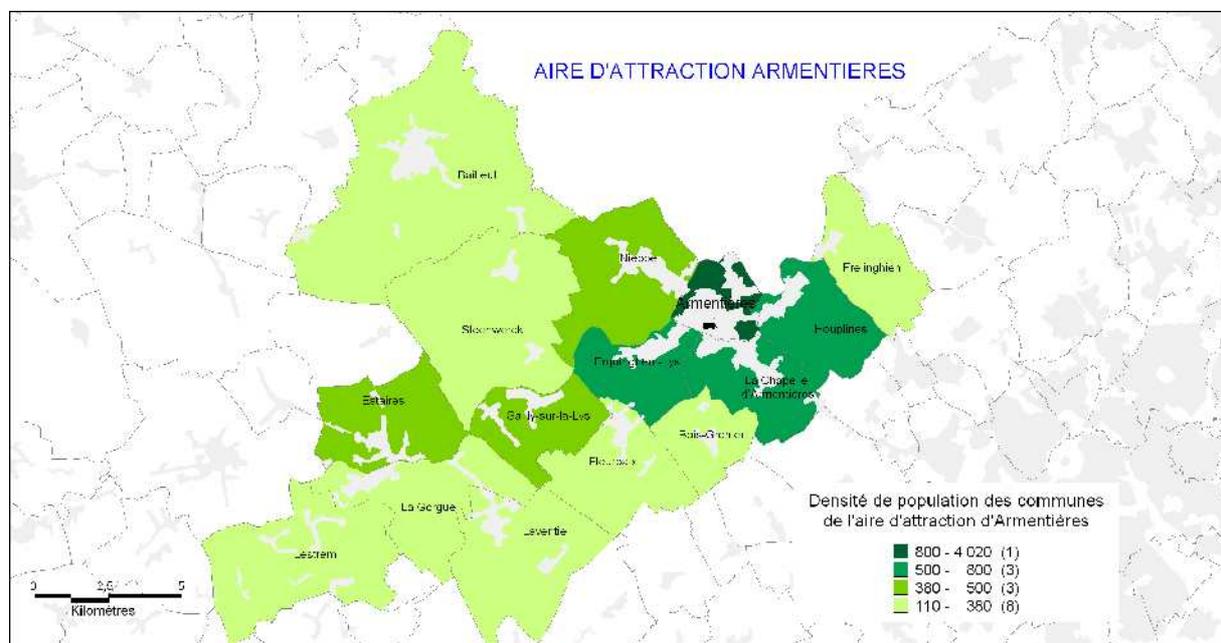


Illustration 133: Densité de population des communes situées dans l'aire d'influence de la gare d'Armentières – source : INSEE RGP 2006

60 Par ordre décroissant du volume d'abonnés concernés, cette aire comprend Armentières (45% des abonnés), La Chapelle d'Armentières, Erquinghem-Lys, Sailly-sur la Lys, Houplines, Nieppe, Fleurbaix, Laventie, La Gorgue, Bois Grenier, Estaires, Bailleul, Frelinghien, Hazebrouck, Steenwerck et Lestrem.

L'aire d'influence élargie représente un poids de population de 100 300 habitants dont 56% résidant dans l'aire dominante et 25% à Armentières. Elle correspond à une densité moyenne de 884 habitants/km², valeur tirée vers le haut par la commune d'Armentières avec une densité de 3 955 hab/km². L'aire d'influence rayonne donc sur des communes à caractéristique rurale avec une densité moyenne des communes plus faibles atteignant environ 370 hab/km².

V.2.2.c La gare de Nieppe



Illustration 134: La gare de Nieppe - source : google maps 2010

Données de cadrage

La gare de Nieppe est située sur le même tronçon ferroviaire que celle de Bailleul et d'Armentières (axe Hazebrouck-Lille) et est desservie par les deux services TER Dunkerque-Hazebrouck-Armentières-Lille et Hazebrouck-Armentières-Lille⁶¹.

Localisée entre ces deux gares, la gare de Nieppe se trouve au porte du territoire communautaire de Lille Métropole. Elle est implantée en limite sud de la commune.

L'accessibilité à la gare depuis l'autoroute A25 est possible depuis l'échangeur n°9 sans avoir à traverser le centre de la commune.



Illustration 135: Positionnement de la gare de Nieppe par rapport à l'échangeur n°9 de l'A25 - source : google maps 2010

Une réflexion sur l'aménagement en pôle d'échanges de la gare de Nieppe est en cours.

De l'ensemble des gares périurbaines étudiées de l'aire métropolitaine lilloise, la gare de Nieppe est celle qui présente la plus faible fréquentation avec 250 montées/descentes journalières en 2007, soit un usage dix fois moins important que la gare voisine de Bailleul. Mais cet usage reflète le niveau de service proposé avec seulement 17 trains au départ chaque jour soit un rapport de 1 à 3,5 par rapport à l'offre trains sur Bailleul. L'offre est principalement concentrée durant les quatre heures de pointe considérées (7h-9h et 16h-18h).

61 Lignes 8 et 8 bis du réseau TER Nord Pas de Calais.

gare TER	Fréquentation 2007 TER		Niveau de service 2009 TER				rang gare régionale (fréquentation 2007)	rang gare AML (fréquentation 2007)
	montées descentes TER	nombre abonnés TER (1)	part (minimale) abonnés (3)	nombre de trains/jour (départs+arrêts)	nombre de trains au départ par jour	part de l'offre aux heures de pointe (4)		
HAZEBROUCK	6 260	2 273	36%	228,2	103	34%	5e	5e
ORCHIES	2 952	1 849	63%	153,4	76	39%	13e	10e
LIBERCOURT	2 435	1 589	65%	155,0	78	37%	15e	12e
ARMENTIERES (2)	4 285	1 484	35%	137,9	69	33%	9e	9e
BAILLEUL	2 504	1 330	53%	111,3	56	28%	14e	11e
ST AMAND LES EAUX	1 955	1 215	62%	127,8	63	29%	18e	13e
DON SAINGHIN (2)	1 599	839	52%	141,6	71	39%	21e	14e
SECLIN (2)	994	480	48%	89,0	45	32%	30e	19e
LA BASSEE (2)	980	474	48%	131,5	66	39%	31e	20e
NIEPPE	251	154	61%	34,2	17	44%	72e	46e

(1) abonnement travail et étudiants hors boursiers

(2) existence d'un abonnement "ticket +" Transpole permettant d'emprunter le train pour des liaisons internes à la Communauté Urbaine

Volume d'abonnés "ticket +" non connu

(3) compte tenu du volume d'abonnés "ticket +" non connu

(4) calculée par rapport à l'offre globale de trains au départ de la gare

Illustration 136: Offre et usage de la gare de Nieppe - sources : données SNCF 2009 et Région 2007

Destination des abonnés du TER : la gare de Lille destination privilégiée

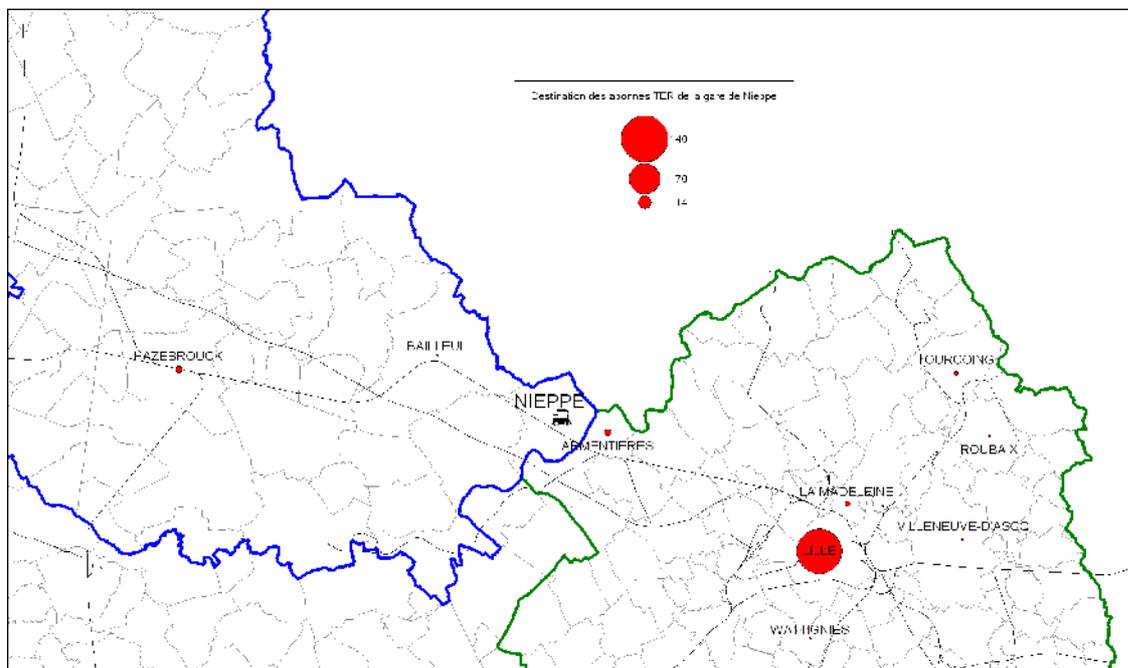


Illustration 137: Gare de destination des usagers abonnés du TER montant en gare de Nieppe - source : données 2007 Région

Sur les 154 usagers abonnés du TER en 2007, plus de 85% d'entre-eux se rendent dans l'agglomération lilloise avec pour gare de destination privilégiée la gare de Lille Flandres.

gare TER	NIEPPE	
	OD des abonnés	
	volume	%
Nieppe - Lille	132	86%
Nieppe - Hazebrouck	5	3%
Nieppe - Armentières	4	3%
autres	13	8%
total	154	100%

Illustration 138: Gares principales de destination des usagers abonnés de la gare de Nieppe - source : données 2007 Région

Aire d'influence de la gare de Nieppe

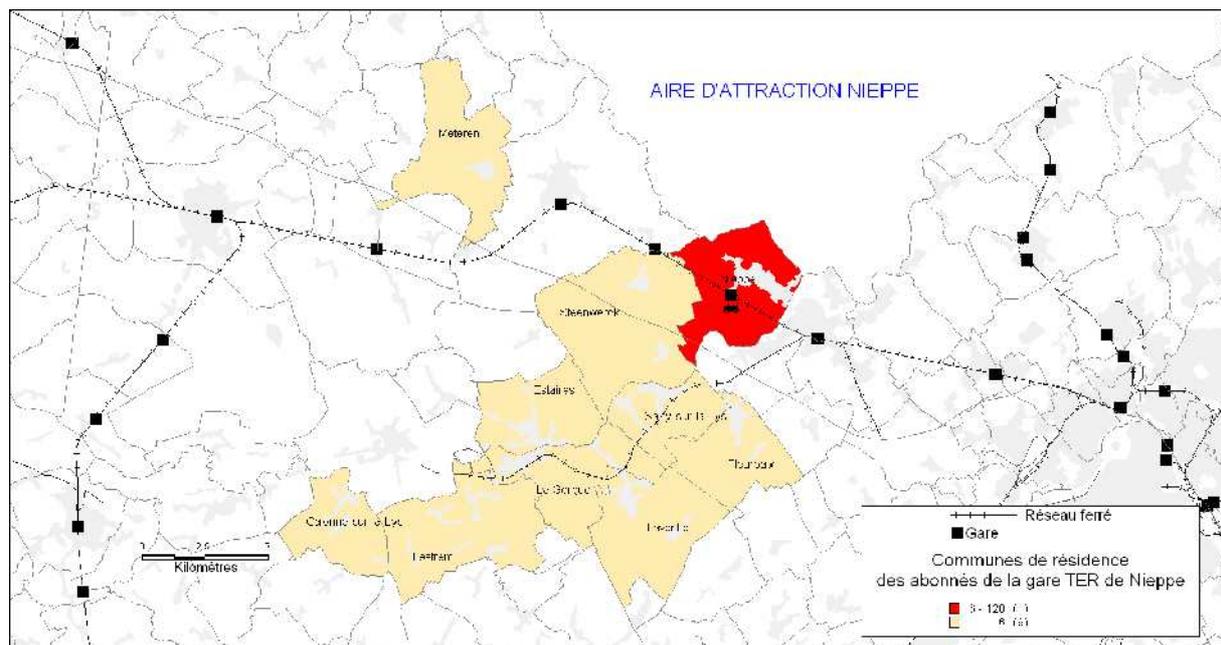


Illustration 139: Aire d'influence de la gare de Nieppe - source : données abonnés 2007 Région

A partir des données mobilisables sur le fichier usagers abonnés du TER, il est possible d'évaluer l'aire d'influence de la gare de Nieppe sur le territoire local.

Selon les données de 2007, la gare de Nieppe rayonne principalement sur le périmètre communal puisque 85% des usagers abonnés y résident. Les autres usagers abonnés sont répartis sur les communes situées selon un axe sud-ouest.

Ainsi, la forme de l'aire d'attraction dominante de la gare de Nieppe correspond à un cercle de rayon de moins de 3km qui s'explique par la proximité immédiate des gares d'Armentières et de Steenwerck (interdistance entre gares de 3km à vol d'oiseau).

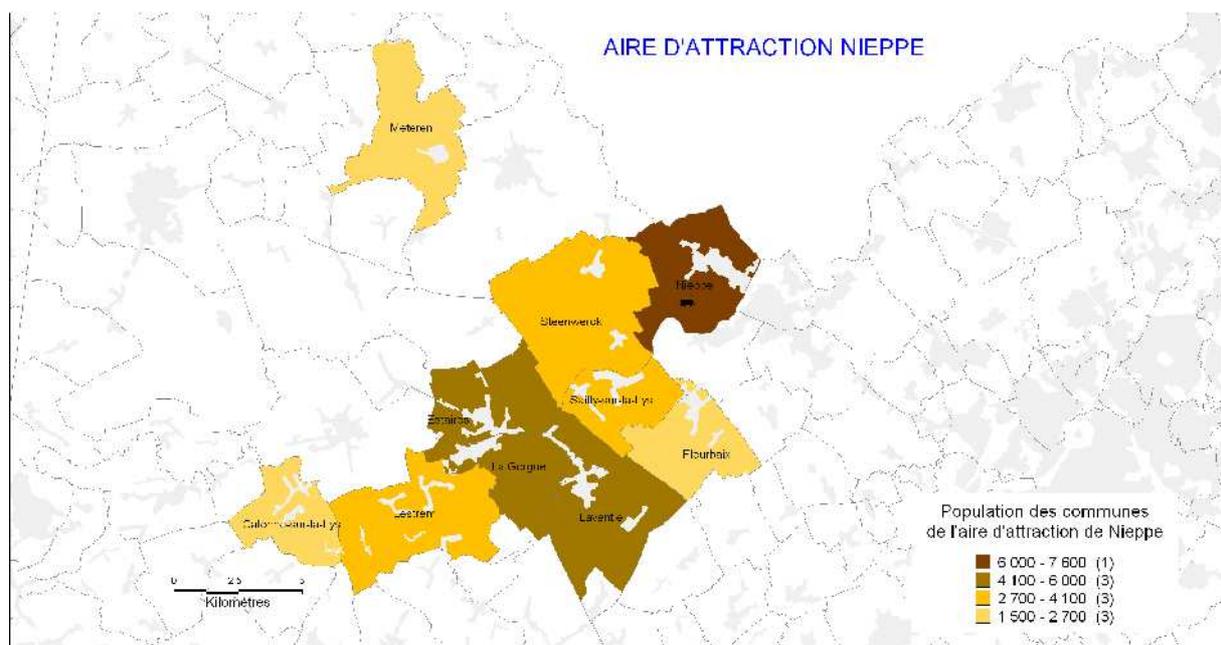


Illustration 140: Population des communes situées dans l'aire d'influence de la gare de Nieppe - source : INSEE RGP 2006

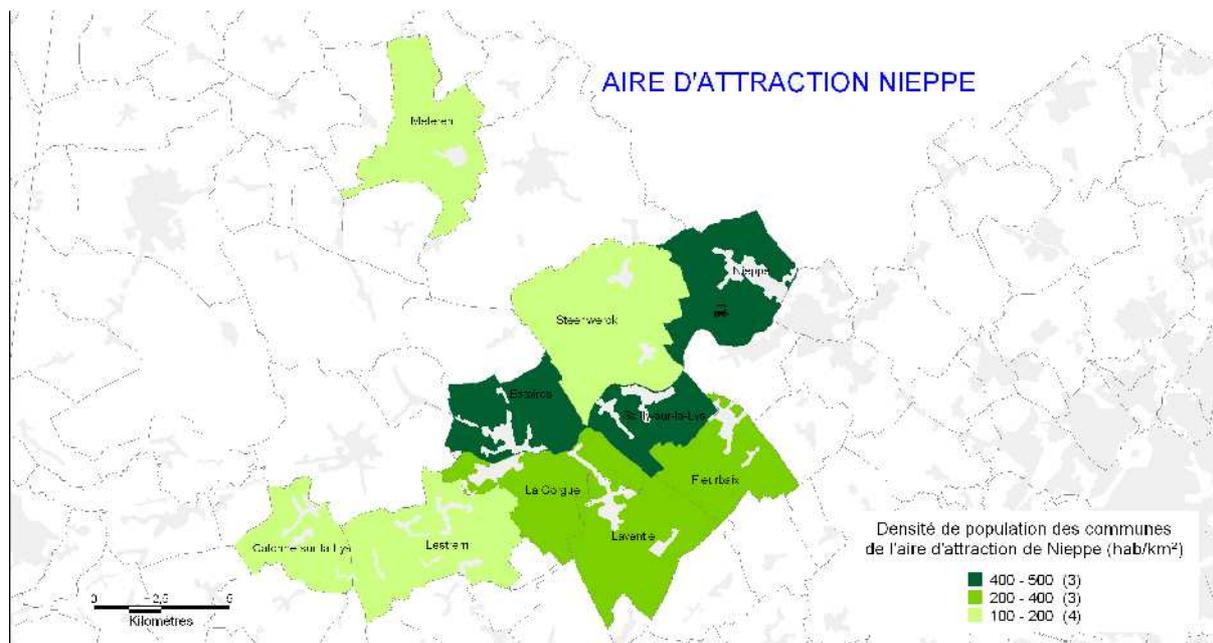


Illustration 141: Densité de population des communes situées dans l'aire d'influence de la gare de Nièppe – source : INSEE RGP 2006

Cette aire d'influence rassemble environ 41 600 habitants dont seuls 18% résident sur la commune de Nièppe. La population communale moyenne sur l'ensemble de l'aire d'influence (soit sur 10 communes) est faible et avoisine les 4 160 habitants. Nièppe est la commune la plus peuplée avec 7 560 habitants.

L'aire d'attraction correspond ainsi à un milieu rural caractérisé par une densité moyenne de 254 habitants/km².

V.2.2.d La gare d'Hazebrouck



Illustration 142: La gare d'Hazebrouck - source : google maps 2011

Données de cadrage

La gare d'Hazebrouck est située au carrefour ferroviaire de deux axes Nord-Sud et Est-Ouest. Elle est desservie par quatre services ferroviaires régionaux : les liaisons Lille-Dunkerque (ligne 8), Lille-Hazebrouck (ligne 8bis), Dunkerque-Arras (ligne 6) et Calais-Arras (ligne 7). Elle bénéficie également de dessertes TGV directes à destination de Paris (7 allers-retours quotidiens) en un temps de parcours ne dépassant pas deux heures.

Ce positionnement au sein du réseau régional TER contribue à un très bon niveau de service de la gare avec quotidiennement 103 trains au départ. Sa fréquentation dépasse les 6 000 montées/descentes hebdomadaires en 2007 ce qui la place au rang de 5^e gare régionale derrière les gares de Lille, Douai, Arras et Valenciennes et juste devant celles de Lens et Béthune.

gare TER	Fréquentation 2007 TER		Niveau de service 2009 TER				rang gare régionale (fréquentation 2007)	rang gare AML (fréquentation 2007)
	montées descentes TER	nombre abonnés TER (1)	part (minimale) abonnés (3)	nombre de trains/jour (départs+arrêts)	nombre de trains au départ par jour	part de l'offre aux heures de pointe (4)		
HAZEBROUCK	6 260	2 273	36%	228,2	103	34%	5^e	5^e
ORCHIES	2 952	1 849	63%	153,4	76	39%	13 ^e	10 ^e
LIBERCOURT	2 435	1 589	65%	155,0	78	37%	15 ^e	12 ^e
ARMENTIERES (2)	4 285	1 484	35%	137,9	69	33%	9 ^e	9 ^e
BAILLEUL	2 504	1 330	53%	111,3	56	28%	14 ^e	11 ^e
ST AMAND LES EAUX	1 955	1 215	62%	127,8	63	29%	18 ^e	13 ^e
DON SAINGHIN (2)	1 599	839	52%	141,6	71	39%	21 ^e	14 ^e
SECLIN (2)	994	480	48%	89,0	45	32%	30 ^e	19 ^e
LA BASSEE (2)	980	474	48%	131,5	66	39%	31 ^e	20 ^e
NIEPPE	251	154	61%	34,2	17	44%	72 ^e	46 ^e

(1) abonnement travail et étudiants hors boursiers

(2) existence d'un abonnement "ticket +" Transpole permettant d'emprunter le train pour des liaisons internes à la Communauté Urbaine

Volume d'abonnés "ticket +" non connu

(3) compte tenu du volume d'abonnés "ticket +" non connu

(4) calculée par rapport à l'offre globale de trains au départ de la gare

Illustration 143: Offre et usage de la gare de Hazebrouck - sources : données SNCF 2009 et Région 2007

La gare d'Hazebrouck est implantée au centre de la commune. Cette localisation constitue une force pour l'attraction des usagers résidant la commune (influence de proximité) mais peut être également dans une moindre mesure une faiblesse pour un enjeu de rabattement des usagers venant de l'extérieur, en particulier ceux qui seraient en rabattement depuis des communes quelque peu lointaines (temps de rabattement en voiture pouvant être conséquent).

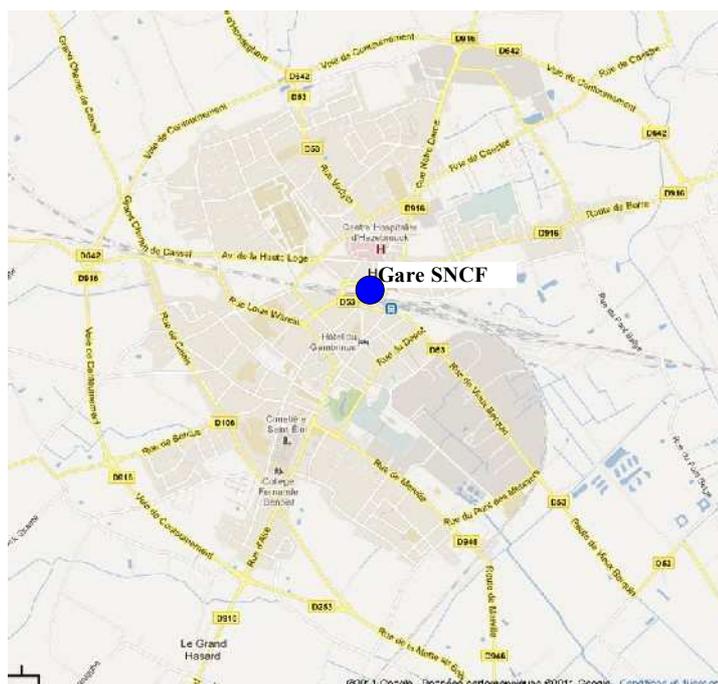


Illustration 144: Positionnement de la gare SNCF au centre de la commune d'Hazebrouck - source : google maps 2011

Son positionnement dans un pôle urbain, au cœur de la densité urbaine, sa place au sein du réseau régional et sa fonction de nœud important du réseau départemental de transport amènent à rapprocher la fonction de cette gare plus à celle d'une gare de centralité que de celle d'une gare périurbaine.



Illustration 145: La gare d'Hazebrouck : nœud majeur du réseau de transport départemental où convergent neuf lignes interurbaines de cars – source : www.cg59.fr

Précisons que le périmètre de la gare SNCF fait actuellement l'objet d'une réflexion globale sur son aménagement comprenant à la fois l'enjeu du développement de l'intermodalité, celui

de l'amélioration de son accessibilité (question du franchissement des voies ferroviaires) mais également l'objectif d'améliorer le cadre de vie urbain.

Cette démarche « projet de gare », portée par la ville d'Hazebrouck associe ainsi les acteurs du transport (RFF, SNCF), les institutionnels en charge des transports et/ou des politiques d'aménagement urbain tels que la Région, le Conseil Général, le SCOT, la Communauté d'agglomération du Pays de St Omer et les représentants du monde économique (CCI, chambre de commerce, chambre d'agriculture).

Destination des abonnés du TER : la gare de Lille destination privilégiée

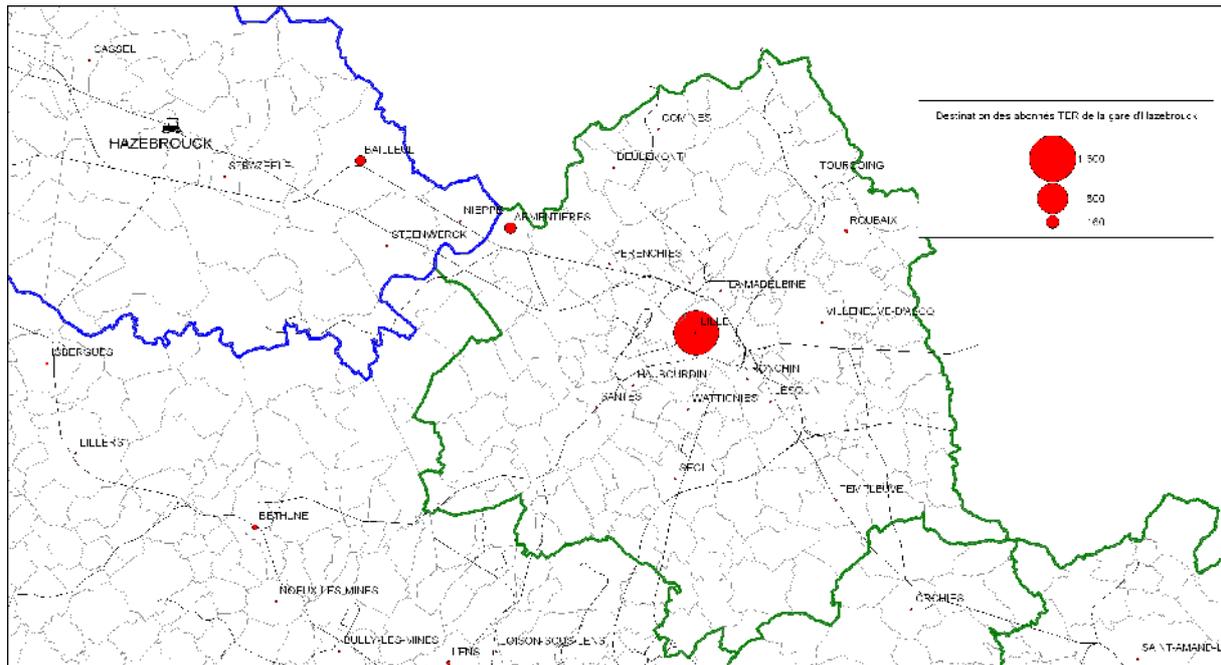


Illustration 146: Gare de destination des usagers abonnés du TER montant en gare d'Hazebrouck - source : données 2007 Région

La destination principale des usagers de la gare d'Hazebrouck est la métropole lilloise avec les trois quarts des abonnés ayant pour destination une gare de la Communauté Urbaine de Lille. Plus précisément, sur les 2270 abonnés en 2007, les deux tiers s'arrêtent en gare de Lille et 6% à Armentières. La deuxième principale OD est à destination du Littoral (Dunkerque). A noter que 110 usagers, soit 5% de l'ensemble des abonnés disposent d'un abonnement travail pour se rendre sur Bailleul.

pôle d'échanges TER	HAZEBROUCK	
	principales OD des abonnés	
	volume	%
Hazebrouck - Lille	1511	66%
Hazebrouck - Dunkerque	208	9%
Hazebrouck - Armentières	130	6%
Hazebrouck - Bailleul	111	5%
autres	313	14%
total	2273	100%

Illustration 147: Gares principales de destination des usagers abonnés de la gare d'Hazebrouck - source : données 2007 Région

Aire d'influence de la gare d'Hazebrouck

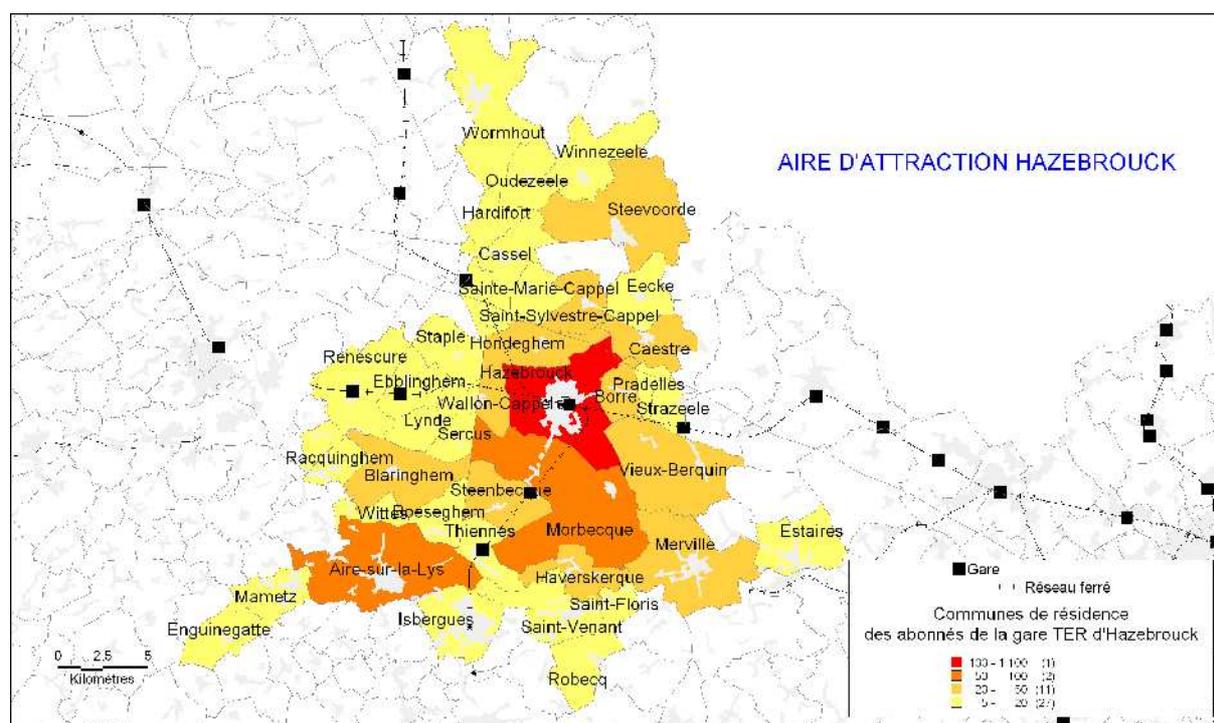


Illustration 148: Aire d'influence de la gare d'Hazebrouck - source : données abonnés 2007 Région

L'appréciation de l'aire d'influence est menée ici à partir des données mobilisables sur le fichier usagers abonnés du TER.

Selon les données de 2007, l'aire d'attraction dominante de la gare d'Hazebrouck est marquée par 3 principales communes (Hazebrouck, Morbecque et Aire-sur-la-lys) émettant plus de 50 usagers abonnés. A noter que le lieu de résidence majeur des abonnés est la commune d'Hazebrouck (poids de 54% des usagers abonnés montant en gare d'Hazebrouck).

Cette aire d'influence s'étend également sur une couronne périphérique autour d'Hazebrouck ayant pour limite au nord la frontière belge et au sud les communes voisines d'Aire-sur la Lys. Ce sont ainsi près de 40 communes qui sont sous l'influence de la gare d'Hazebrouck.

La forme de l'aire d'influence de la gare d'Hazebrouck est complexe. Nous ne pouvons pas ici parler de forme concentrique. Elle repose au nord sur un couloir d'environ 10 km de large et de 15km maximum de longueur, au sud elle s'apparente à un demi-disque de rayon voisin de 15km.

A noter que l'aire d'influence englobe des communes irriguées par des points d'arrêt et gares (Ebbalinghem, Renescure, Strazele, Steenbecque, Thiennes et Cassel) sur lesquels l'offre de service TER est plus faible.

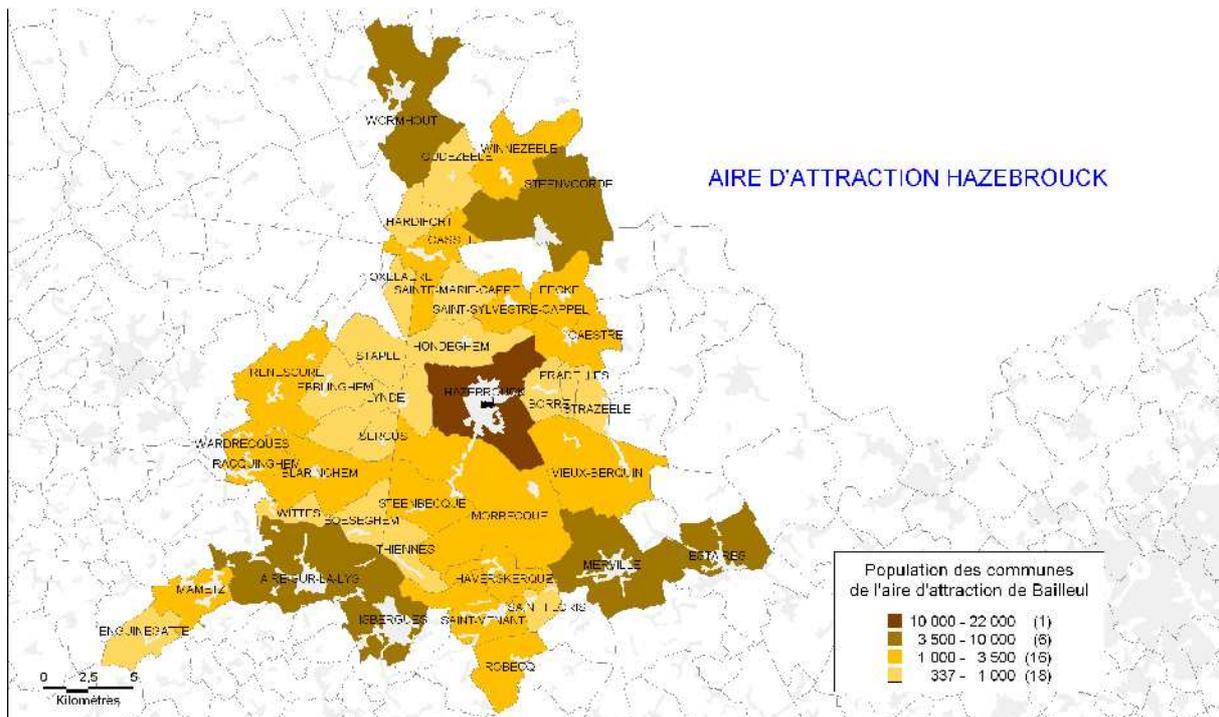


Illustration 149: Population des communes situées dans l'aire d'influence de la gare d'Hazebrouck - source : INSEE RGP 2006

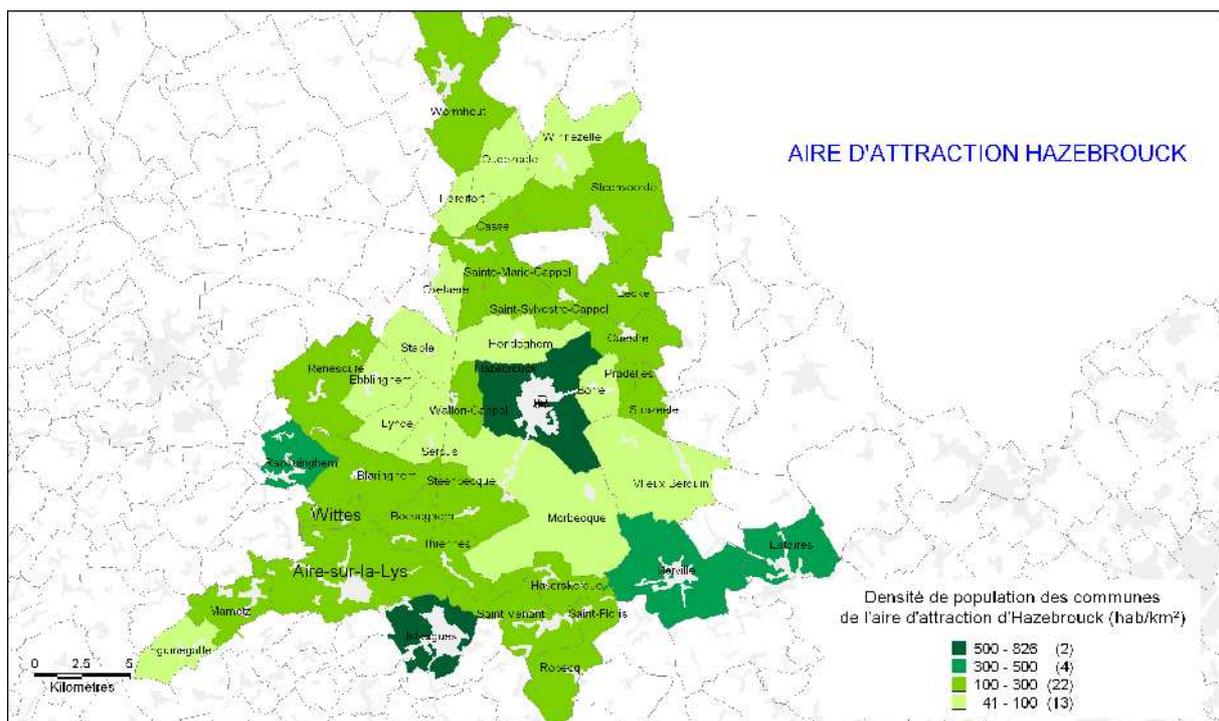


Illustration 150: Densité de population des communes situées dans l'aire d'influence de la gare d'Hazebrouck – source : INSEE RGP 2006

L'aire d'influence élargie représente un poids de population de 104 500 habitants dont 32% résidant dans l'aire dominante et 20% sur Hazebrouck. Elle correspond à une densité moyenne d'habitants faible (200 hab/km²), valeur tirée vers le haut par la commune d'Hazebrouck avec une densité de 817 hab/km². L'aire d'influence rayonne donc sur des communes rurales de densité moyenne très faibles (167 hab/km²).

V.2.3 Les gares périurbaines du corridor de l'A1

V.2.3.a La gare de Libercourt



Illustration 151: La gare de Libercourt - photo : CETE Nord Picardie

Données de cadrage

La gare de Libercourt est située sur l'axe ferroviaire Douai-Lille et est desservie par quatre lignes : 3 liaisons régionales (Lille-Libercourt-Douai, Lille-Libercourt-Lens et Valenciennes-Douai-Lens) et une liaison régionale desservant également les régions voisines picarde et normande (Lille-Douai-Arras-Amiens-Rouen).

Située dans le pôle urbain de Lens, à une vingtaine de kilomètres de Lille, la gare SNCF de Libercourt est à proximité de l'échangeur n°18 de l'autoroute A1.

Un projet est en cours pour l'aménagement en pôle d'échanges de la gare.



Illustration 152: Positionnement de la gare de Libercourt par rapport au tissu urbain - source : google maps 2010

C'est la 16e gare régionale en termes de fréquentation et se positionne à la 10e place sur le périmètre de l'AML avec un peu plus de 2 800 montées descentes quotidiennes en 2009, fréquentation ayant progressé depuis 2007 (+17%). L'offre de service quotidienne d'un jour de semaine est de 78 trains au départ. A offre équivalente à celle de la gare d'Orchies, le niveau de fréquentation y est en 2009 relativement équivalent.

gare TER	Fréquentation 2007 TER		Niveau de service 2009 TER				rang gare régionale (fréquentation 2007)	rang gare AML (fréquentation 2007)
	montées descentes TER	nombre abonnés TER (1)	part (minimale) abonnés (3)	nombre de trains/jour (départs+arrêts)	nombre de trains au départ par jour	part de l'offre aux heures de pointe (4)		
HAZEBROUCK	6 260	2 273	36%	228,2	103	34%	5e	5e
ORCHIES	2 952	1 849	63%	153,4	76	39%	13e	10e
LIBERCOURT	2 435	1 589	65%	155,0	78	37%	15e	12e
ARMENTIERES (2)	4 285	1 484	35%	137,9	69	33%	9e	9e
BAILLEUL	2 504	1 330	53%	111,3	56	28%	14e	11e
ST AMAND LES EAUX	1 955	1 215	62%	127,8	63	29%	18e	13e
DON SAINGHIN (2)	1 599	839	52%	141,6	71	39%	21e	14e
SECLIN (2)	994	480	48%	89,0	45	32%	30e	19e
LA BASSEE (2)	980	474	48%	131,5	66	39%	31e	20e
NIEPPE	251	154	61%	34,2	17	44%	72e	46e

(1) abonnement travail et étudiants hors boursiers

(2) existence d'un abonnement "ticket +" Transpole permettant d'emprunter le train pour des liaisons internes à la Communauté Urbaine

Volume d'abonnés "ticket +" non connu

(3) compte tenu du volume d'abonnés "ticket +" non connu

(4) calculée par rapport à l'offre globale de trains au départ de la gare

Illustration 153: Offre et usage de la gare de Libercourt - sources : données SNCF 2009 et Région 2007

Destination des abonnés du TER : la gare de Lille destination privilégiée

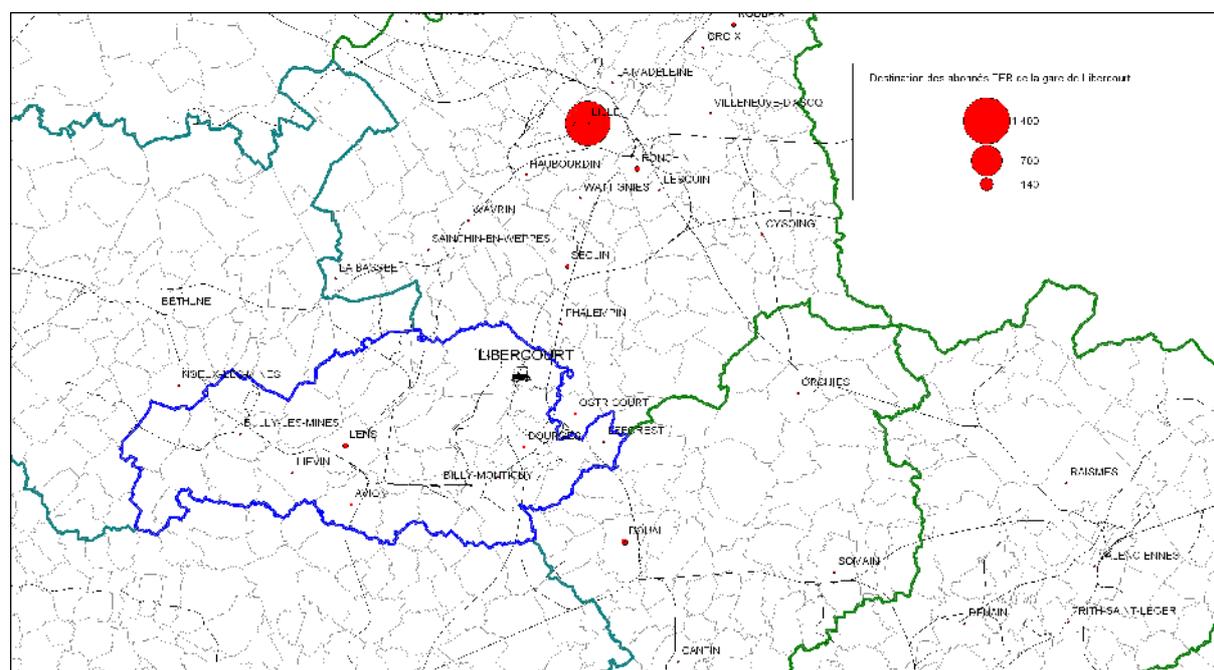


Illustration 154: Gare de destination des usagers abonnés du TER montant en gare de Libercourt - source : données 2007 Région

Sur les 1600 usagers abonnés du TER en 2007, 90% d'entre eux ont pour destination une gare de la métropole lilloise. Il s'agit donc d'une gare fortement tournée vers Lille.

pôle d'échanges TER

LIBERCOURT

	OD des abonnés	
	volume	%
Libercourt - Lille	1335	84%
Libercourt - Douai	38	2%
Libercourt - Lens	35	2%
Libercourt - Ronchin	29	2%
autres	152	10%
total	1589	100%

Illustration 155: Principales gares de destination des usagers abonnés de la gare de Libercourt - source : données 2007 Région

Aire d'influence de la gare de Libercourt

Selon les données relatives au fichier des abonnés travail de 2007, l'aire d'influence de la gare de Libercourt s'étend sur un axe Est-Ouest dans une limite de 7km de part et d'autre de la gare. Elle atteint ainsi à l'ouest les communes d'Estevelles ou d'Annay proches de l'axe ferroviaire Lens-Don-Lille et, à l'est celles de Mons en Pévèle et de Moncheaux.

Elle est délimitée au nord par les communes de Camphin en Carembault et de la Neuville, atteignant ainsi la zone d'influence de la gare de Phalempin, au sud par Courrières et Evin Malmaison/Leforest. Elle comprend ainsi 16 communes.

Mais l'aire d'attraction dominante se focalise, outre la commune de rattachement de la gare, sur les communes limitrophes de Carvin, Oignies, Wahagnies, Ostricourt, Thumeries et Courrières.

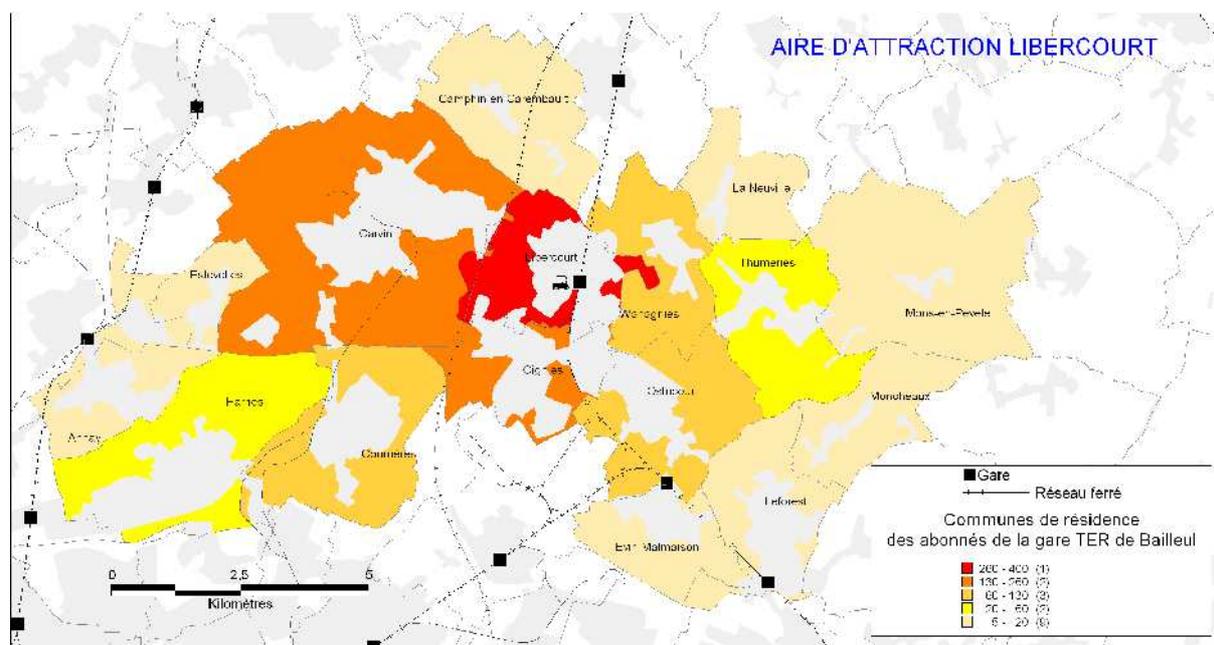


Illustration 156: Aire d'influence de la gare de Libercourt (en volume)- source : données abonnés 2007 Région

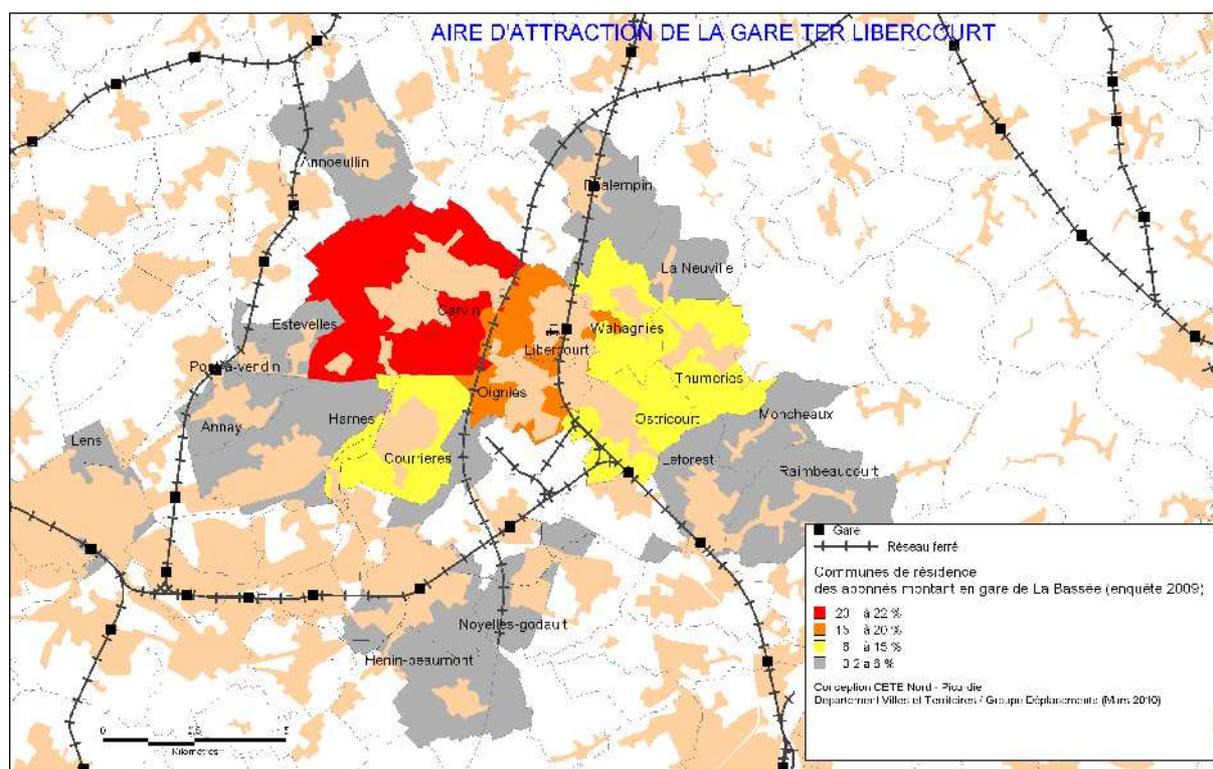


Illustration 157: Aire d'influence de la gare de Libercourt (en %) - source : données enquête 2009 CETE Nord Picardie

Nous noterons que l'enquête réalisée en 2009 montre qu'il y a autant d'utilisateurs résidant à Carvin qu'à Libercourt ou Oignies, voire plus alors que la situation en 2007 selon les données Région affichait Libercourt comme première commune de résidence juste devant Carvin. Les données en notre possession ne permettent pas toutefois d'identifier des raisons à ce constat.

La forme de l'aire d'influence de la gare de Libercourt semble être fortement définie par la structure du réseau ferroviaire : limite de l'axe Lens-Lille via Don à l'ouest, limite à l'est à mi-chemin entre l'axe Douai-Lille et Valenciennes-Lille, limite au nord par l'existence de la gare de Phalempin et limite au sud par la proximité de la gare de Douai.

L'aire d'influence élargie de la gare de Libercourt concentre un peu plus de 98 400 habitants dont 60% résident dans l'aire dominante et seulement 9% sur Libercourt⁶². Quatre communes de cette aire ont plus de 10 000 habitants. Elle correspond à une densité moyenne de 812 habitants/km² avec des densités plus marquées sur Libercourt et Oignies (respectivement 1350 et 1900 hab/km²). Plus globalement la densité d'habitant sur l'aire d'attraction dominante est un peu plus forte (proche de 950 hab/km²).

⁶² La commune de Libercourt est la 5e commune en taille de population de l'aire d'influence élargie, derrière Carvin, Harnes, Oignies et Courrières.

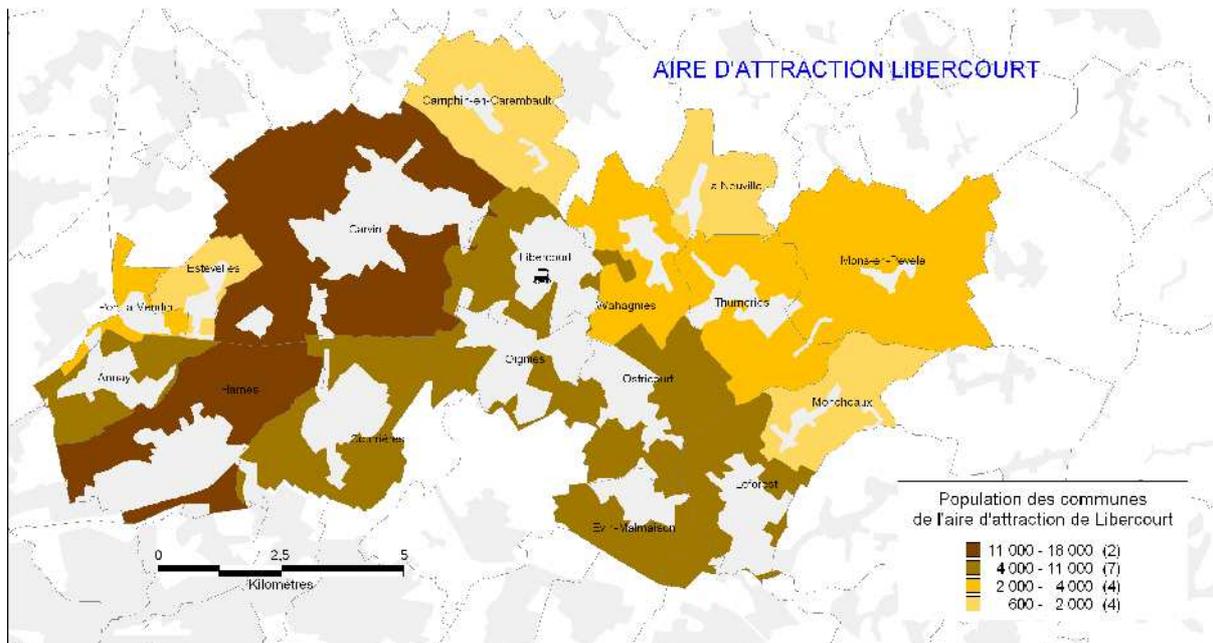


Illustration 158: Population des communes situées dans l'aire d'influence de la gare de Libercourt - source : INSEE RGP 2006

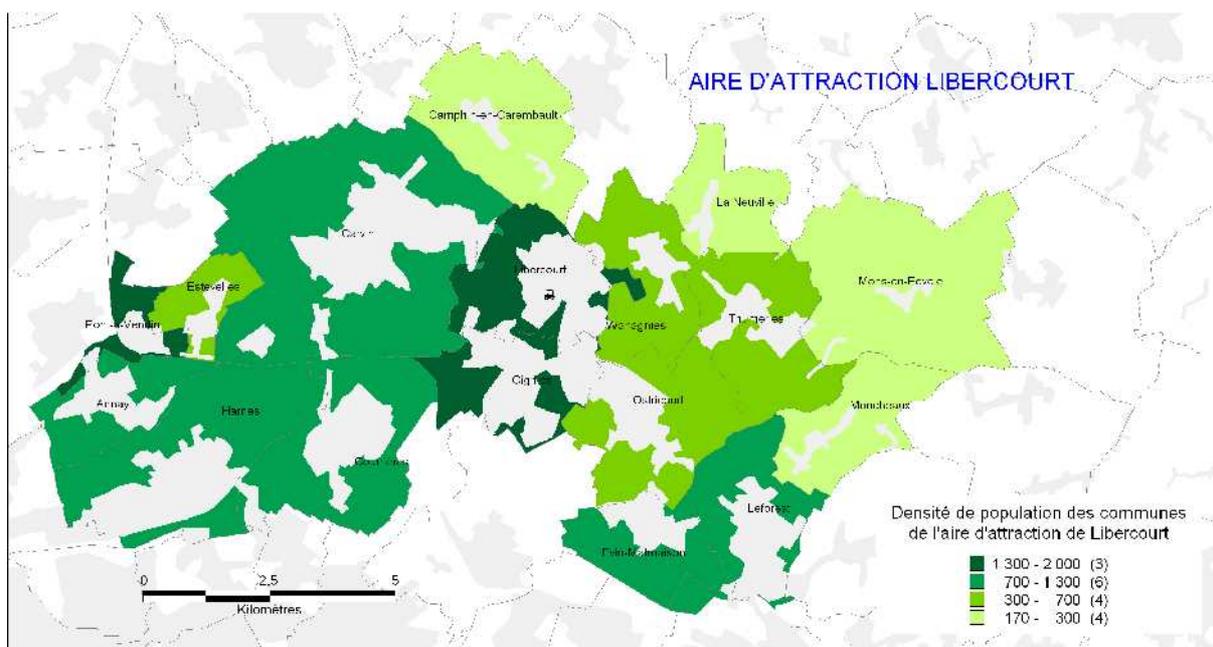


Illustration 159: Densité de population des communes situées dans l'aire d'influence de la gare de Libercourt – source : INSEE RGP 2006

V.2.3.b La gare de Seclin



Illustration 160: La Gare de Seclin - source : google maps 2011

Données de cadrage

La gare de Seclin est située dans le périmètre communautaire de Lille Métropole, en limite sud ce qui, pour les acteurs de la métropole, lui confère le rôle de « Porte Sud de la métropole ». Elle est par ailleurs aux franges du périurbain de Lille.

Gare ponctuant le tronçon ferroviaire Libercourt-Lille, elle est desservie par trois services ferroviaires régionaux : la liaison régionale organisée à partir de Lille, passant par la gare de Douai et menant sur les régions voisines picarde et normande⁶³, et les liaisons régionales internes Lille-Libercourt-Douai, Lille-Libercourt-Lens.

L'offre de services 2009 s'établit à 45 trains quotidiens au départ de la gare menant en moins de 15 minutes à la gare de Lille. Elle est moins élevée que sur Libercourt qui bénéficie de l'atout d'être à un nœud du réseau ferroviaire. Sa fréquentation avoisine les 900 à 1 000 montées/descentes quotidiennes, soit le niveau le plus faible des gares étudiées si nous excluons le cas de Nieppe. Elle se hisse en 2009 au 32e rang des gares régionales et au 20e rang des gares de l'AML.

gare TER	Fréquentation 2007 TER		Niveau de service 2009 TER				rang gare régionale (fréquentation 2007)	rang gare AML (fréquentation 2007)
	montées descentes TER	nombre abonnés TER (1)	part (minimale) abonnés (3)	nombre de trains/jour (départs+arrêts)	nombre de trains au départ par jour	part de l'offre aux heures de pointe (4)		
HAZEBROUCK	6 260	2 273	36%	228,2	103	34%	5e	5e
ORCHIES	2 952	1 849	63%	153,4	76	39%	13e	10e
LIBERCOURT	2 435	1 589	65%	155,0	78	37%	15e	12e
ARMENTIERES (2)	4 285	1 484	35%	137,9	69	33%	9e	9e
BAILLEUL	2 504	1 330	53%	111,3	56	28%	14e	11e
ST AMAND LES EAUX	1 955	1 215	62%	127,8	63	29%	18e	13e
DON SAINGHIN (2)	1 599	839	52%	141,6	71	39%	21e	14e
SECLIN (2)	994	480	48%	89,0	45	32%	30e	19e
LA BASSEE (2)	980	474	48%	131,5	66	39%	31e	20e
NIEPPE	251	154	61%	34,2	17	44%	72e	46e

(1) abonnement travail et étudiants hors boursiers

(2) existence d'un abonnement "ticket +" Transpole permettant d'emprunter le train pour des liaisons internes à la Communauté Urbaine
Volume d'abonnés "ticket +" non connu

(3) compte tenu du volume d'abonnés "ticket +" non connu

(4) calculée par rapport à l'offre globale de trains au départ de la gare

Illustration 161: Offre et usage de la gare de Seclin - sources : données SNCF 2009 et Région 2007

63 Ligne Lille-Douai-Arras-Amiens-Rouen (ligne 2 du réseau)

La gare de Seclin est implantée au centre de la commune, mais enclavée en termes d'accessibilité par l'absence de franchissement du réseau de voies ferrées et par un réseau d'accès correspondant à un axe structurant du réseau départemental ayant été aménagé en termes de modération de vitesse. Cela peut avoir pour effet de limiter l'enjeu de rabattement des usagers venant des communes avoisinantes en privilégiant la fonction de rabattement de proximité pour des habitants résidant à distance proche de la gare. Nous verrons par la suite que cette vision semble être confirmée par la forme de l'aire d'influence de la gare.



Illustration 162: Positionnement de la gare de Seclin par rapport au tissu urbain communal - source : google maps 2010

Son positionnement dans un pôle urbain, au coeur de la densité urbaine, sa proximité de Lille et son enclavement amènent à rapprocher la fonction de cette gare plus à celle d'une gare métropolitaine de rabattement que de celle d'une gare régionale de rabattement.

Dans le cadre de son Plan de Déplacements Urbains, la communauté urbaine de Lille Métropole a inscrit l'aménagement de la gare de Seclin en pôle d'échanges considérant que cette gare porte d'entrée sud de la métropole peut répondre à l'objectif de report modal d'usagers routiers.

Destination des abonnés du TER : la gare de Lille destination privilégiée

Seuls sont pris ici en compte les usagers disposant d'un abonnement de travail SNCF. Par manque de disponibilité de l'information, les usagers ayant recours à l'abonnement « ticket+ » de Transpole leur permettant d'utiliser le train pour les liaisons internes à la Communauté Urbaine de Lille ne sont pas pris en compte. Les résultats ci-après sont donc à prendre dans les grandes masses.

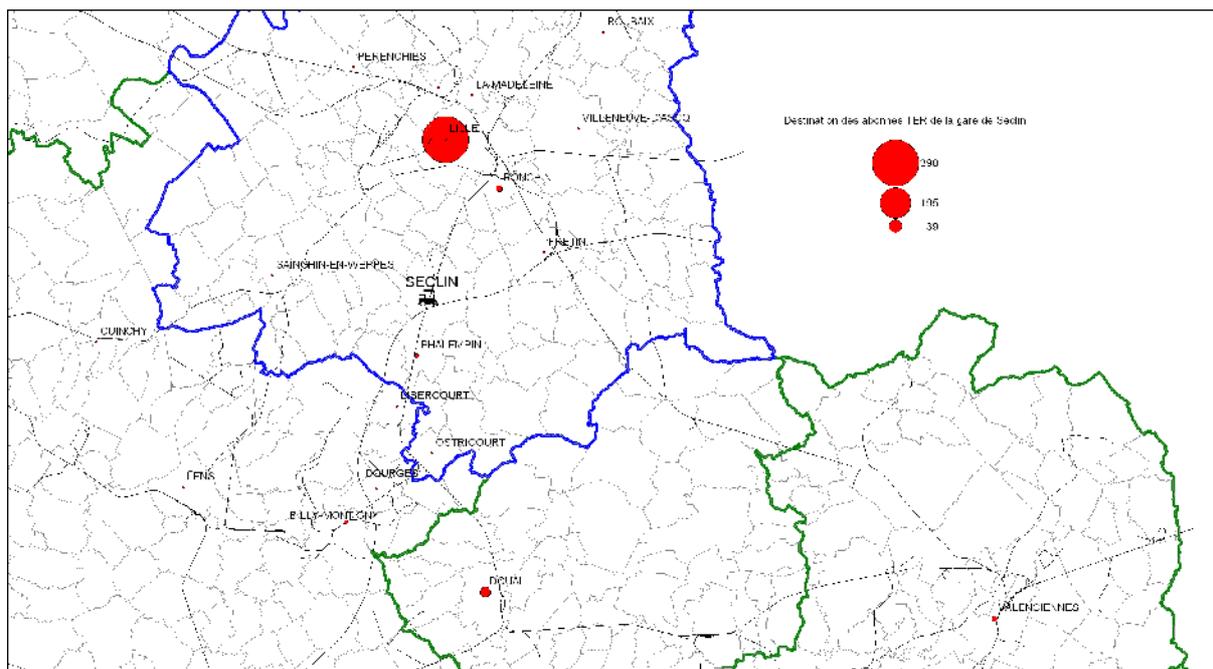


Illustration 163: Gare de destination des usagers abonnés du TER montant en gare de Seclin - source : données 2007 Région

Sur les 480 abonnés du TER en 2007, 87% d'entre eux se rendent dans l'agglomération lilloise avec pour gare de destination privilégiée la gare de Lille Flandres.

La deuxième destination est la gare de Douai pour une part de 6% des abonnés.

pôle d'échanges TER

SECLIN

	OD des abonnés	
	volume	%
Seclin - Lille	390	81%
Seclin - Douai	29	6%
Seclin - Ronchin	12	3%
Seclin - Valenciennes	8	2%
autres	41	9%
total	480	100%

Illustration 164: Gares principales de destination des usagers abonnés de la gare de Seclin - source : données 2007 Région

Aire d'influence de la gare de Seclin

A partir des données mobilisables sur les usagers du TER disposant d'un abonnement SNCF, il est possible de mettre en avant de manière globale la forme de l'aire d'influence de la gare de Seclin.

Le rayonnement de la gare de Seclin s'exerce globalement, en plus de la commune même de Seclin, sur 7 communes non directement irriguées par le réseau ferroviaire et situées sur un axe linéaire Est-Ouest à une distance maximale de 5km de la gare⁶⁴.

Mais l'aire d'attraction dominante de la gare⁶⁵ est réduite aux deux communes de Seclin et de Gondecourt, soit sur un rayonnement maximal de 3 km à l'ouest de la gare. Ainsi, selon les

64 linéaire d'influence comprenant les 7 communes suivantes : Allennes-les-Marais, Gondecourt, Houplin-Ancoisne, Noyelles les Seclin, Chemy, Attiches et Avelin.

65 Nous retenons dans l'aire d'attraction dominante les communes sur lesquelles résident au moins 20 usagers abonnés.

données relatives aux abonnements SNCF, l'usage de la gare relèverait majoritairement d'utilisateurs résidant la commune de Seclin (part de 70% d'utilisateurs abonnés SNCF, part pouvant être plus élevée en tenant compte des utilisateurs disposant d'un abonnement Transpole).

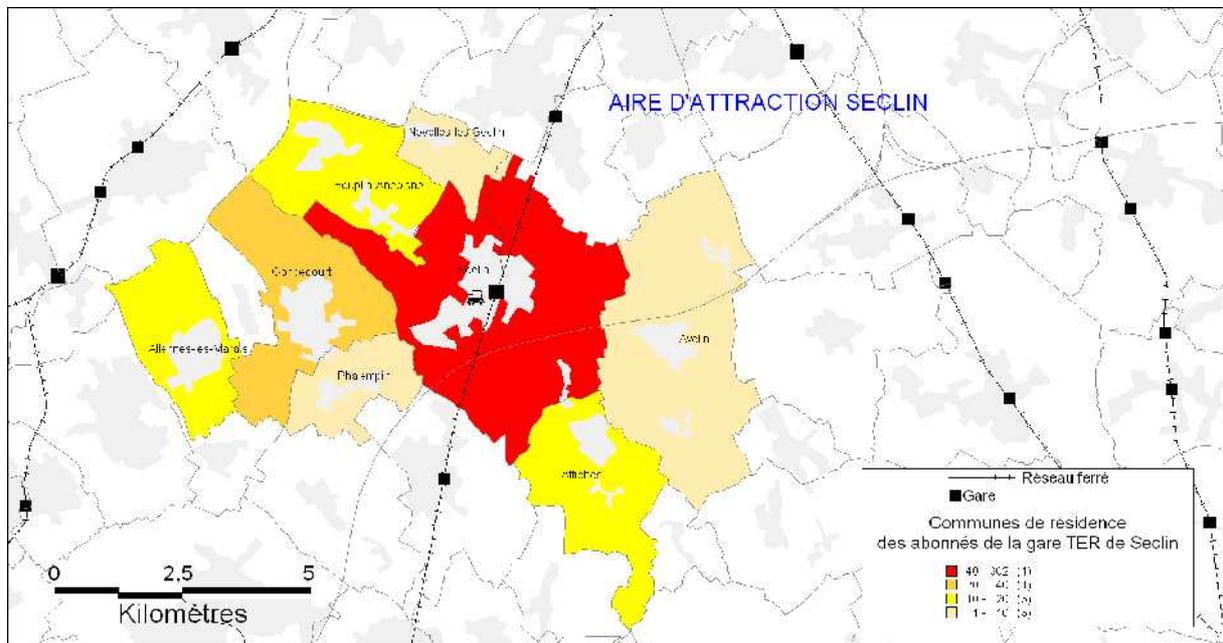


Illustration 165: Aire d'influence de la gare de Seclin - source : données abonnés 2007 Région

Les interdistances courtes avec les gares encadrantes de Phalempin et de Wattignies (moins de 5km) et les conditions d'accessibilité à la gare peuvent expliquer cette forme de l'aire d'influence.

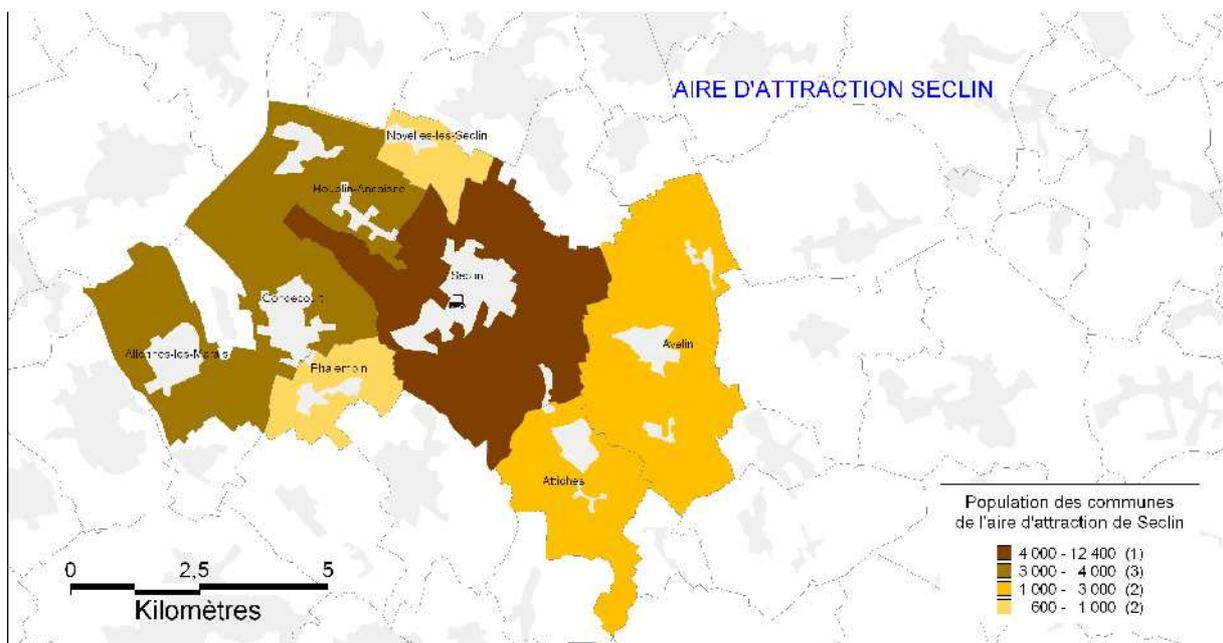


Illustration 166: Population des communes situées dans l'aire d'influence de la gare de Seclin - source : INSEE RGP 2006

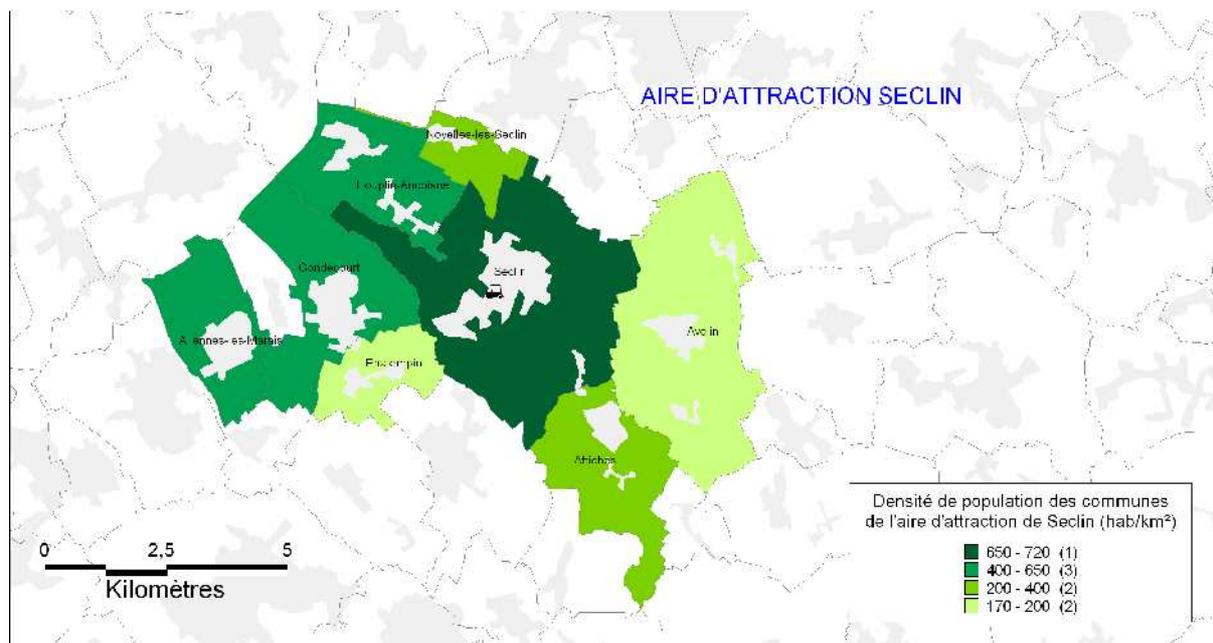


Illustration 167: Densité de population des communes situées dans l'aire d'influence de la gare de Seclin – source : INSEE RGP 2006

Cette aire d'influence concentre un peu plus de 29 400 habitants⁶⁶ dont 55% résident dans l'aire dominante et 42% sur la commune de Seclin.

Seclin mis à part, cette aire est caractérisée principalement par des communes de faibles poids démographique allant de 2 200 à 4 000 habitants (5 communes), voire très petites (cas de Chemy et Noyelles les Seclin accueillant respectivement 650 et moins de 900 habitants).

L'aire d'influence est de densité moyenne de 460 habitants/km² avec une valeur plus élevée dans l'aire dominante (633 habitants/km²) due à celle de la commune de Seclin.

⁶⁶ Influence forte de la commune de Seclin qui avec ses 12 276 habitants en 2006 représente 42% du poids démographique de l'aire d'influence élargie.

V.2.4 Les gares périurbaines du corridor de l'A23

V.2.4.a Le pôle d'échanges d'Orchies



Illustration 168: La gare d'Orchies – photo : CETE Nord Picardie



Illustration 169: organisation de l'intermodalité cars/train sur le pôle d'échanges d'Orchies (situation à gauche de la gare)- photo : CETE Nord Picardie



Illustration 170: parking de rabattement implanté à l'est de la gare d'Orchies - photo : CETE Nord Picardie

Données de cadrage

La gare d'Orchies se situe au coeur de la Pévèle urbanisée et est à équidistance des pôles de Lille, Valenciennes, Douai et Tournai en Belgique. Il s'agit d'une gare périurbaine qui a fait l'objet d'un réaménagement en pôle d'échanges multimodal train/cars/vélos/voiture en 2006. Elle représente un noeud important du réseau départemental de transport avec cinq lignes interurbaines y convergeant.

Elle est située sur l'axe ferroviaire Lille-Valenciennes et est desservie par trois services TER : les liaisons régionales Lille-Orchies-Valenciennes et Lille-Valenciennes-Aulnoye-Jeumont (lignes 16bis et 16 du réseau), ainsi que la liaison régionale assurant également une desserte sur les régions voisines (Lille-Valenciennes-Aulnoye-Hirson-Charlevilles-Mézières).

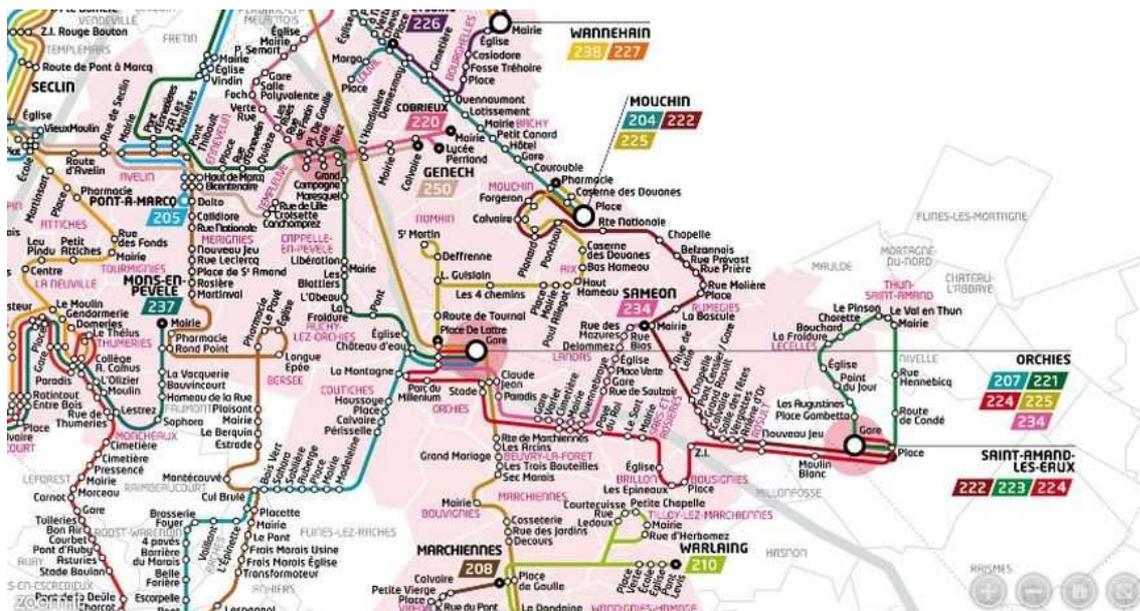


Illustration 171: La gare d'Orchies : noeud majeur du réseau de transport départemental où convergent cinq lignes interurbaines de cars - source : www.cg59.fr

La gare d'Orchies bénéficie d'un bon niveau de service équivalent à celui de la gare de Libercourt avec quotidiennement 76 trains au départ. En 2009, sa fréquentation atteint en moyenne 2 760 montées/descentes hebdomadaires, en légère baisse par rapport à 2007. C'est la 15e gare régionale du Nord Pas de Calais et la 11e de l'AML, juste derrière les gares de centralité (Lille, Douai, Arras, Valenciennes, Hazebrouck, Lens et Béthune) et celles d'Armentières et de Libercourt.

gare TER	Fréquentation 2007 TER		Niveau de service 2009 TER				rang gare régionale (fréquentation 2007)	rang gare AML (fréquentation 2007)
	montées descentes TER	nombre abonnés TER (1)	part (minimale) abonnés (3)	nombre de trains/jour (départs+arrêts)	nombre de trains au départ par jour	part de l'offre aux heures de pointe (4)		
HAZEBROUCK	6 260	2 273	36%	228,2	103	34%	5e	5e
ORCHIES	2 952	1 849	63%	153,4	76	39%	13e	10e
LIBERCOURT	2 435	1 589	65%	155,0	78	37%	15e	12e
ARMENTIERES (2)	4 285	1 484	35%	137,9	69	33%	9e	9e
BAILLEUL	2 504	1 330	53%	111,3	56	28%	14e	11e
ST AMAND LES EAUX	1 955	1 215	62%	127,8	63	29%	18e	13e
DON SAINGHIN (2)	1 599	839	52%	141,6	71	39%	21e	14e
SECLIN (2)	934	480	48%	89,0	45	32%	30e	19e
LA BASSEE (2)	980	474	48%	131,5	66	39%	31e	20e
NIEPPE	251	154	61%	34,2	17	44%	72e	46e

(1) abonnement travail et étudiants hors boursiers

(2) existence d'un abonnement "ticket +" Transpole permettant d'emprunter le train pour des liaisons internes à la Communauté Urbaine

Volume d'abonnés "ticket +" non connu

(3) compte tenu du volume d'abonnés "ticket +" non connu

(4) calculée par rapport à l'offre globale de trains au départ de la gare

Illustration 172: Offre et usage de la gare d'Orchies - sources : données SNCF 2009 et Région 2007

La gare d'Orchies est implantée au nord de la commune. Son accessibilité est facilitée par la voirie départementale 938 permettant d'y accéder en moins de 5 minutes depuis l'échangeur autoroutier n°2 de l'autoroute A23.



Illustration 173: Positionnement de la gare d'Orchies sur la commune - source : google maps 2010

Destination des abonnés du TER : la gare de Lille destination privilégiée

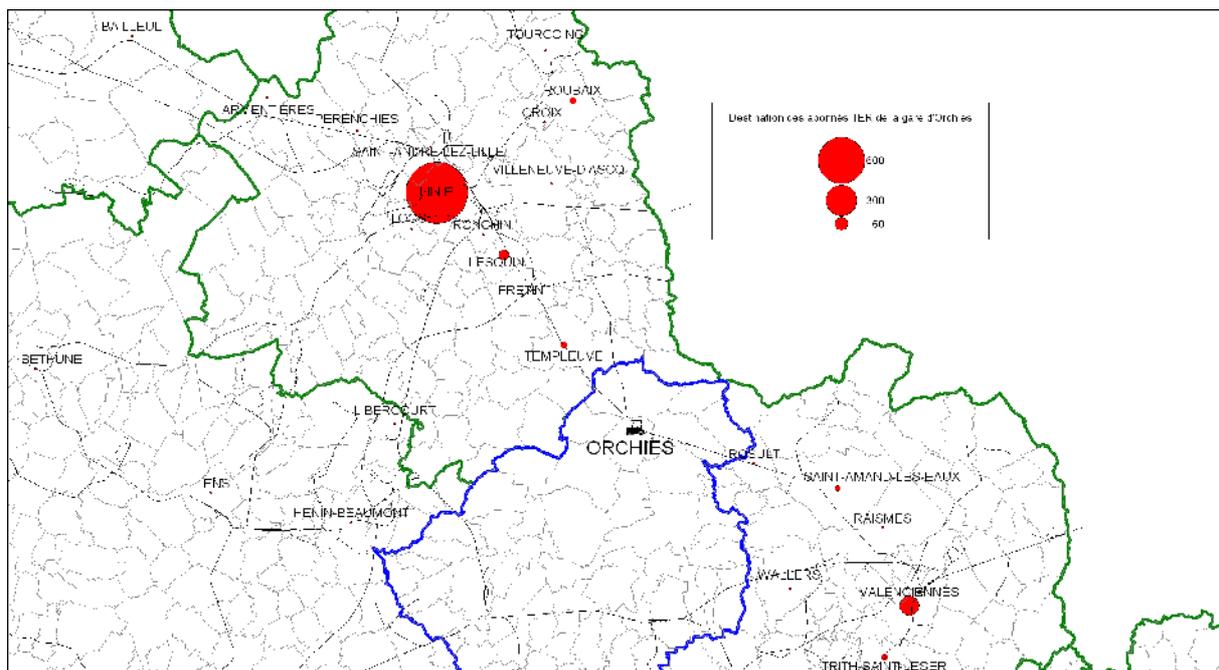


Illustration 174: Gare de destination des usagers abonnés du TER montant en gare d'Orchies - source : données 2007 Région

pôle d'échanges TER

ORCHIES

Aire d'influence de la gare d'Orchies

	OD des abonnés	
	volume	%
Orchies - Lille	1529	83%
Orchies - Valenciennes	134	7%
Orchies - Lesquin	39	2%
Orchies - Le Poirier Université	18	1%
autres	129	7%
total	1849	100%

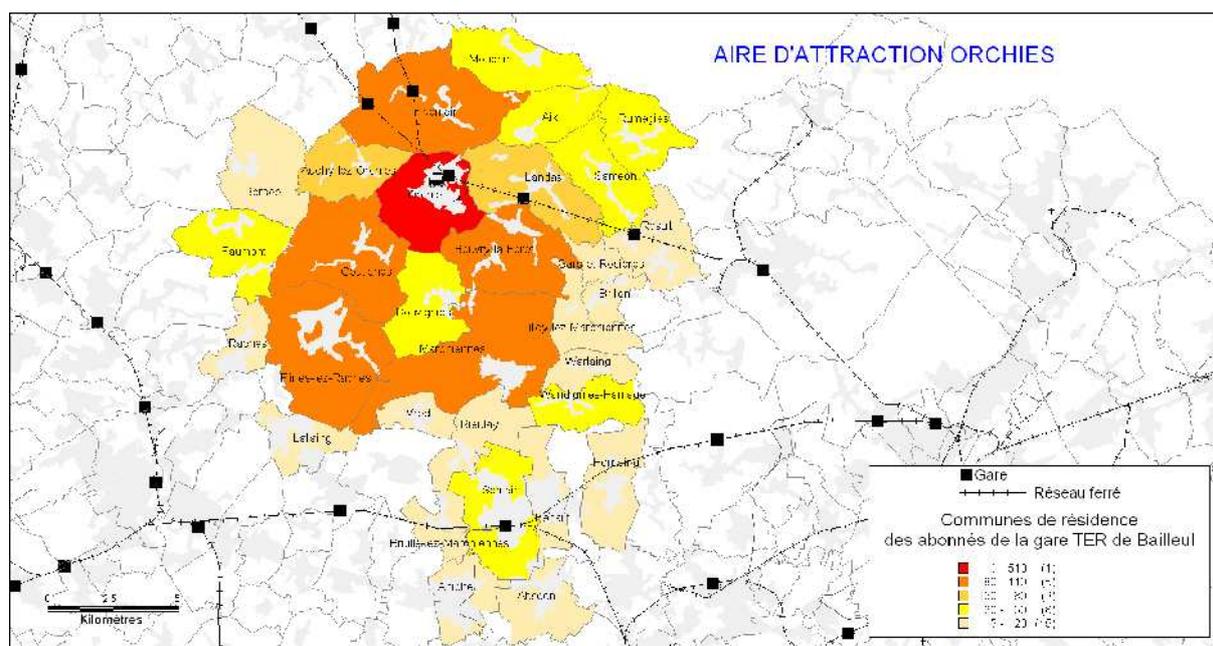


Illustration 176: Aire d'influence de la gare d'Orchies - source : données abonnés 2007 Région

A partir des données mobilisables sur le fichier usagers abonnés du TER, il est possible d'évaluer l'aire d'influence du pôle d'échange d'Orchies sur le territoire local.

Selon les données de 2007, l'aire d'attraction de la gare est étendue et couvre une trentaine de communes dont les plus lointaines sont situées à 12-15 km et qui font partie du périurbain de Lille. Cette influence élargie de la gare d'Orchies est confirmée par le fait que seulement 35% d'usagers abonnés résident la commune même d'Orchies.

Nous ne pouvons ici parler de forme concentrique du rayonnement de la gare puisqu'au nord, l'aire est délimitée par la frontière avec la Belgique et donc ne correspond qu'à une distance maximale de 7km. Par contre, sur la partie sud, l'aire s'étend sur les communes comprises entre les deux faisceaux ferrés (axes Valenciennes-Lille et Valenciennes-Douai) pour atteindre jusqu'à la commune de Somain desservie pourtant par une gare mais avec une offre moins importante et l'existence de rupture de charge à Douai selon l'horaire souhaité de déplacement pour se rendre à Lille.

L'aire d'influence dominante de la gare d'Orchies correspond à une forme ellipsoïde de rayon 7 km incluant une quinzaine de communes telles que Coutiches, Flines-les-Raches, Marchiennes, Bouvignies, Beuvry-la-Forêt ou Nomain. La seule commune d'Orchies recense près de 30% d'usagers abonnés résidant.

A noter que l'aire d'influence englobe des communes irriguées par des points d'arrêt (Nomain, Landas et Rosult) sur lesquels l'offre de service TER est bien plus faible.

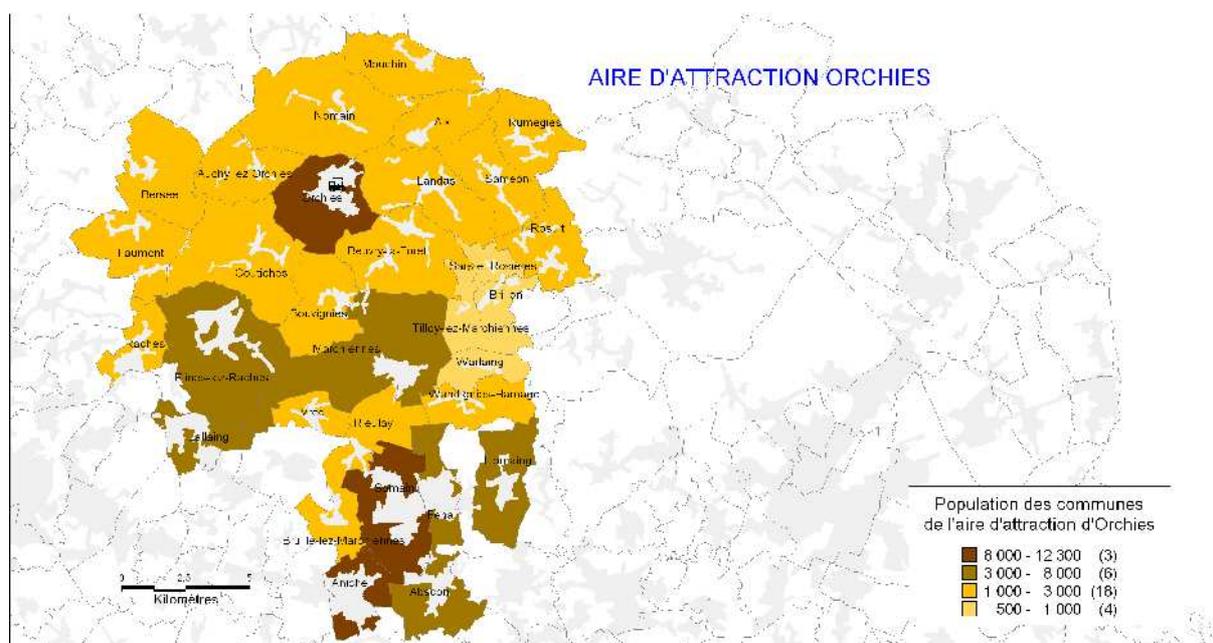


Illustration 177: Population des communes situées dans l'aire d'influence de la gare d'Orchies - source : INSEE RGP 2006

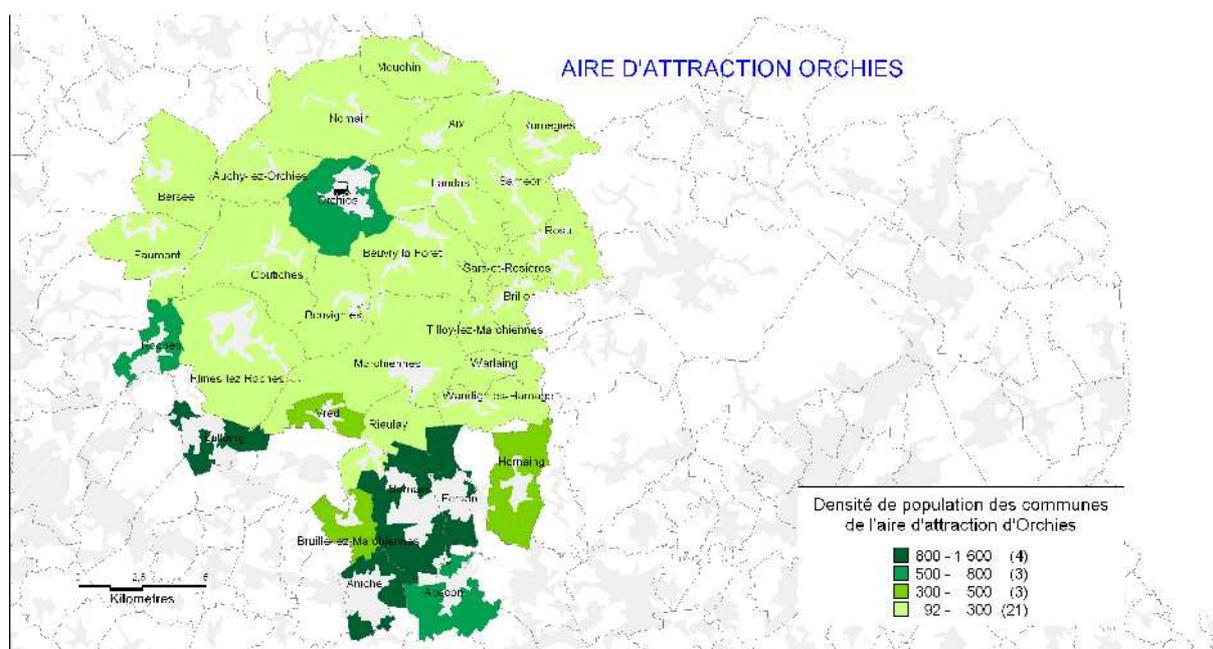


Illustration 178: Densité de population des communes situées dans l'aire d'influence de la gare d'Orchies – source : INSEE RGP 2006

Cette aire d'influence élargie concentre plus de 94 600 habitants dont 53% résident dans l'aire dominante. La commune d'Orchies avec ses 8 263 habitants ne représente qu'un poids de 9%.

L'aire d'influence incluant de nombreuses communes rurales, la densité moyenne d'habitants y est faible et atteint 342 habitants/km². On notera que cette valeur moyenne est plus faible sur l'aire dominante (282 habitants/km²) puisque les communes du sud de densité plus fortes telles que Somain ou Aniche en sont exclues.

V.2.4.b La gare de Templeuve



Illustration 179: Positionnement de la gare de Templeuve - source : google maps 2011

Données de cadrage

La gare de Templeuve est située sur le tronçon ferroviaire Lille-Orchies et est desservie par trois liaisons TER : Lille-Valenciennes-Aunoye Aymeries-Jeumont, Lille-Orchies-Valenciennes et Lille-Valenciennes-Aunoye Aymeries-Hirson⁶⁷.

Il s'agit d'une gare périurbaine de la métropole lilloise.

Elle se trouve au coeur de la commune de Templeuve, avec une accessibilité par le réseau départemental.

Une réflexion sur un aménagement en pôle d'échanges de la gare est portée par la communauté de communes du Pays de Pévèle.

C'est la 21e gare régionale en terme de fréquentation et se positionne à la 17e place sur le périmètre de l'AML avec près de 1 600 montées descentes quotidiennes en 2007 pour une offre de 47 trains au départ.

La première destination privilégiée des usagers de la gare de Templeuve est Lille à 73%. Cette gare est également sollicitée par les locaux pour se rendre sur Valenciennes (8% des OD) et sur Orchies (6% des OD).

67 Il s'agit des lignes 16, 16bis et 17 du réseau Nord Pas de Calais.

pôle d'échanges TER	Fréquentation 2007 TER			Niveau de service 2009 TER
	montées descentes TER	nombre abonnés TER (1)	part (minimale) abonnés (3)	nombre de trains au départ par jour
HAZEBROUCK	6 260	2 273	36%	81
ORCHIES	2 952	1 849	63%	49
LIBERCOURT	2 435	1 589	65%	52
ARMENTIERES (2)	4 285	1 484	35%	46
BAILLEUL	2 504	1 330	53%	40
ST AMAND LES EAUX	1 955	1 215	62%	43
DON SAINGHIN (2)	1 599	839	52%	47
SECLIN (2)	994	480	48%	29
LA BASSEE (2)	980	474	48%	42
NIEPPE	251	154	61%	10

(1) abonnement travail et étudiants hors boursiers

(2) existence d'un abonnement "ticket +" Transpole permettant d'emprunter le train pour des liaisons internes à la Communauté Urbaine
Volume d'abonnés "ticket +" non connu

(3) compte tenu du volume d'abonnés "ticket +" non connu

Illustration 180: Offre et usage de la gare de Don Sainghin - sources : données SNCF 2009 et Région 2007

Rayonnement de la gare de Templeuve

Nous reprendrons ici les conclusions de l'enquête réalisée auprès des usagers de la gare de Templeuve par la Communauté de Communes du Pays Pévèle en novembre 2008 dans le cadre de la réflexion sur la mise en œuvre d'un pôle d'échanges⁶⁸.

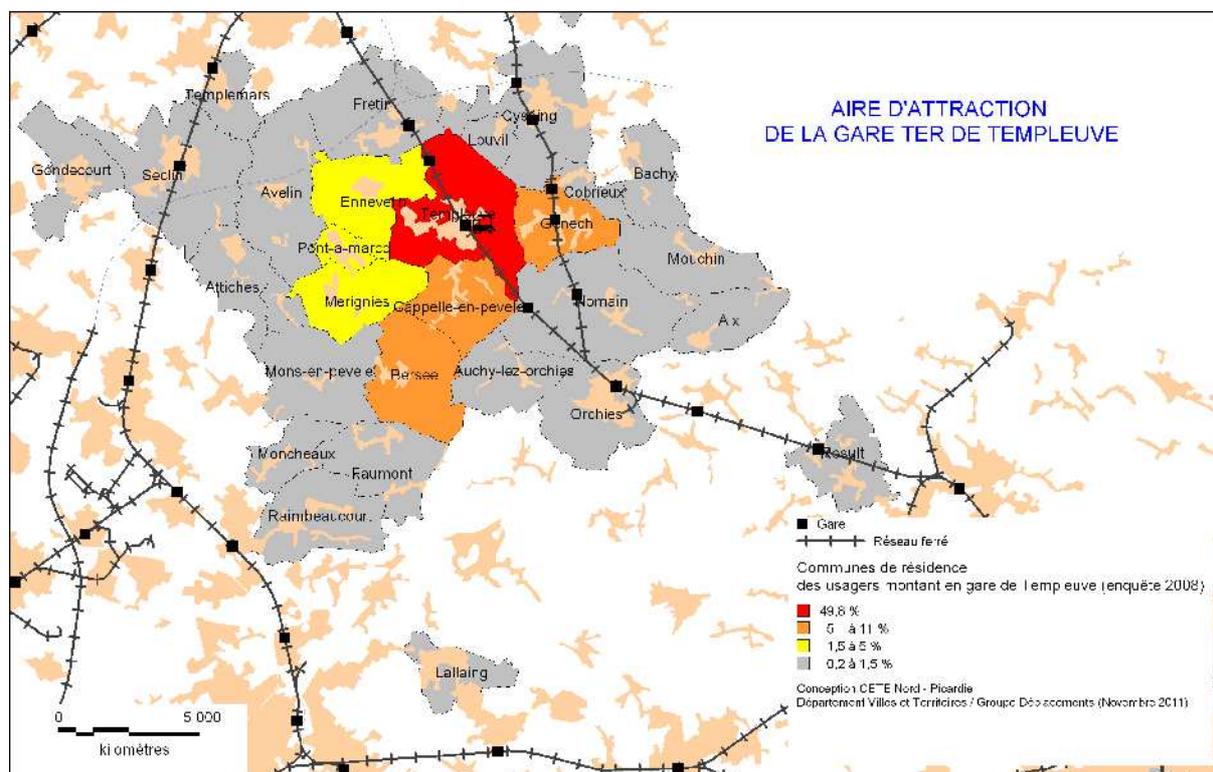


Illustration 181: Aire d'influence de la gare de Templeuve - source : données CCPP 2008

Sur la base du panel interrogé (803 usagers TER), l'influence de la gare de Templeuve est marquée sur la commune avec près de 48,5% d'usagers y résidant.

⁶⁸ Communauté de communes Pays Pévèle, résultats de l'enquête usagers de la gare de Templeuve menée les 13 et 14 novembre 2008.

L'aire d'attraction élargie concerne une quinzaine de communes situées dans un périmètre de moins de 7km autour de la gare.

Mais la gare attire majoritairement des usagers résidant sur les communes périphériques de Genech, Cappelle en Pévèle et Bersée.

L'aire d'influence élargie concentre près de 37 700 habitants dont le tiers réside dans l'aire dominante.

V.2.4.c Le pôle d'échanges de Saint-Amand-Les-Eaux



Illustration 182: La gare de Saint-Amand - source : google maps 2010

Données de cadrage

La gare de Saint-Amand se situe au coeur du parc naturel régional Sambre/Escaut, à proximité de la commune de Valenciennes. Implantée dans l'espace urbain de l'agglomération valenciennoise, elle représente également une gare ferroviaire du périmètre de transports urbains qui a bénéficié d'un aménagement en pôle multimodal en 2007.



Illustration 183: Parc-relais aménagé sur la gare de St Amand les Eaux - source : google maps 2011



Illustration 184: Positionnement de la gare de St Amand par rapport au tissu urbain - source : google maps 2010

Elle est située sur l'axe ferroviaire Lille-Valenciennes et est desservie par trois services TER : les liaisons régionales Lille-Orchies-Valenciennes et Lille-Valenciennes-Aulnoye-Jeumont⁶⁹ et la liaison régionale assurant également une desserte sur les régions voisines (Lille-Aulnoye-Hirson-Charleville-Mézières).

La gare de Saint-Amand-les-Eaux bénéficie d'une bonne desserte d'un niveau comparable à celui de la gare de La Bassée avec quotidiennement 63 trains au départ. En 2009, sa fréquentation atteint en moyenne 1 850 montées/descentes hebdomadaires, en légère baisse par rapport à 2007. C'est la 19e gare régionale du Nord Pas de Calais et la 13e de l'AML, juste derrière Armentières, Libercourt, Orchies et Bailleul.

gare TER	Fréquentation 2007 TER		Niveau de service 2009 TER				rang gare régionale (fréquentation 2007)	rang gare AML (fréquentation 2007)
	montées descentes TER	nombre abonnés TER (1)	part (minimale) abonnés (3)	nombre de trains/jour (départs+arrêts)	nombre de trains au départ par jour	part de l'offre aux heures de pointe (4)		
HAZEBROUCK	6 260	2 273	36%	228,2	103	34%	5e	5e
ORCHIES	2 952	1 849	63%	153,4	76	39%	13e	10e
LIBERCOURT	2 435	1 589	65%	155,0	78	37%	15e	12e
ARMENTIERES (2)	4 285	1 484	35%	137,9	69	33%	9e	9e
BAILLEUL	2 504	1 330	53%	111,3	56	28%	14e	11e
ST AMAND LES EAUX	1 955	1 215	62%	127,8	63	29%	18e	13e
DON SAINGHIN (2)	1 599	839	52%	141,6	71	39%	21e	14e
SECLIN (2)	994	480	48%	89,0	45	32%	30e	19e
LA BASSEE (2)	980	474	48%	131,5	66	39%	31e	20e
NIEPPE	251	154	61%	34,2	17	44%	72e	46e

(1) abonnement travail et étudiants hors boursiers

(2) existence d'un abonnement "ticket +" Transpole permettant d'emprunter le train pour des liaisons internes à la Communauté Urbaine

Volume d'abonnés "ticket +" non connu

(3) compte tenu du volume d'abonnés "ticket +" non connu

(4) calculée par rapport à l'offre globale de trains au départ de la gare

Illustration 185: Offre et usage de la gare de Saint-Amand-Les-Eaux - sources : données SNCF 2009 et Région 2007

69 Respectivement lignes 16 bis et 16 du réseau TER NPDC.

Destination des abonnés du TER : la gare de Lille destination privilégiée

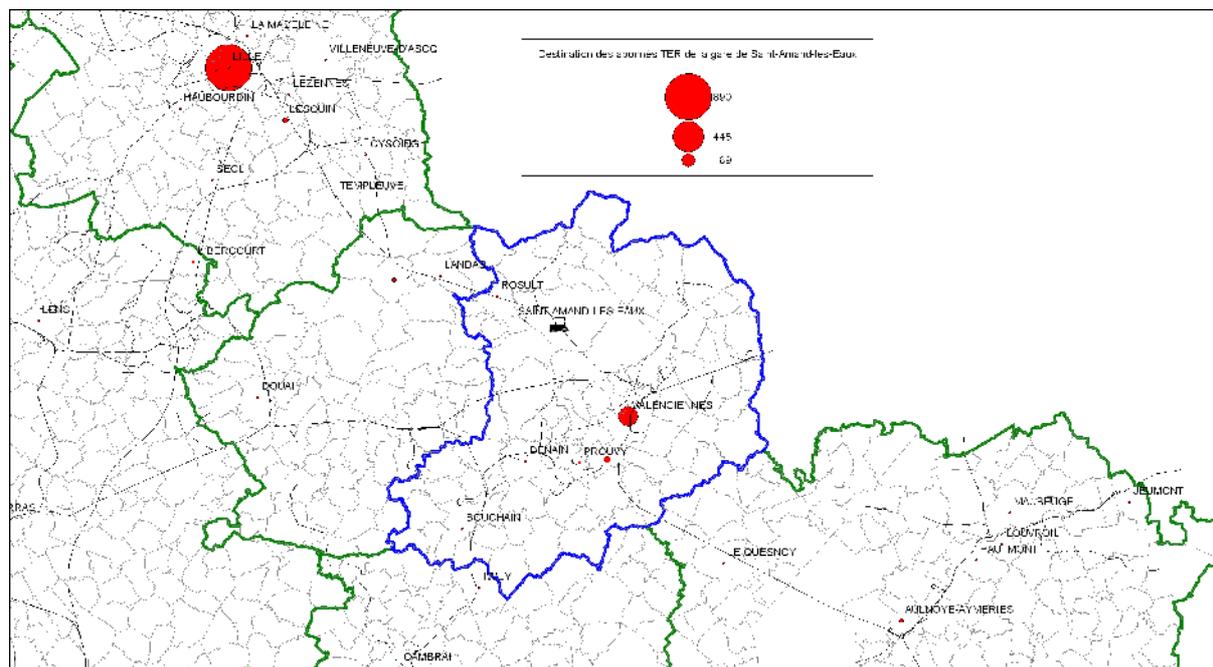


Illustration 186: Gare de destination des usagers abonnés SNCF du TER montant en gare de Saint-Amand-Les-Eaux - source : données 2007 Région

Sur les 1 215 usagers du TER disposant d'un abonnement SNCF en 2007, 77% d'entre eux se rendent dans l'agglomération lilloise avec pour gare de destination privilégiée la gare de Lille Flandres.

La deuxième destination est la gare de Valenciennes (poids de 15% d'usagers abonnés SNCF). Ce poids apparaît sous-estimé puisque il ne tient pas compte des usagers ayant recours à la tarification intégrée mise en place sur le réseau urbain de l'agglomération Valenciennoise et l'ensemble des gares ferroviaires internes au PTU.

pôle d'échanges TER **ST AMAND LES EAUX**

	OD des abonnés	
	volume	%
St Amand - Lille	881	73%
St Amand - Valenciennes	183	15%
St Amand - Le Poirier Univ	25	2%
St Amand - Lesquin	18	1%
autres	108	9%
total	1215	100%

Illustration 187: Gares principales de destination des usagers abonnés de la gare de Saint-Amand-Les-Eaux - source : données 2007 Région

Aire d'influence de la gare de Saint-Amand-Les-Eaux

A partir des données mobilisables sur le fichier des usagers TER disposant d'un abonnement SNCF, il est possible d'évaluer l'aire d'influence de la gare de Saint-Amand-Les-Eaux sur le territoire local.

Selon les données de 2007, l'aire d'attraction de la gare est étendue et couvre une vingtaine de communes dont les plus lointaines sont situées au nord-est à 15 km (communes de Condé sur Escaut ou Fresnes sur Escaut). Elle englobe ainsi des communes appartenant au pôle urbain de Valenciennes mais également à sa zone périurbaine, ainsi que dans une moindre partie au périurbain de Lille. Son influence sur les communes extérieures est non négligeable

puisqu'en 2007, moins de la moitié des usagers abonnés résidaient la commune de Saint-Amand-Les-Eaux.

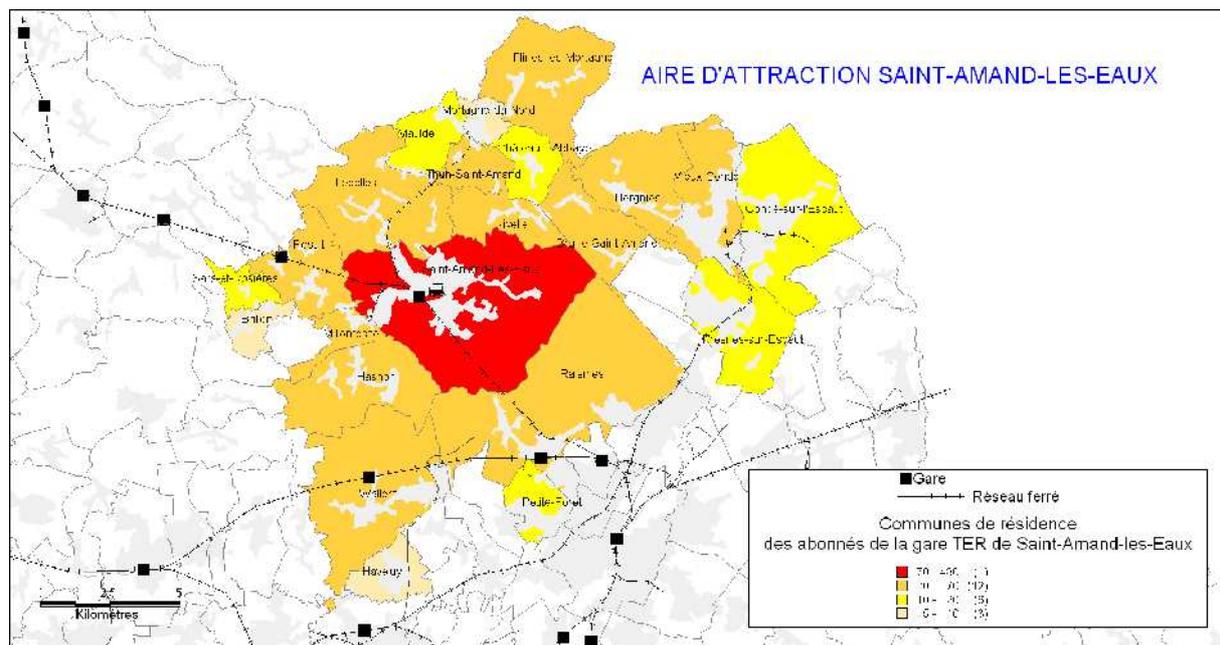


Illustration 188: Aire d'influence de la gare de Saint-Amand-Les-Eaux - source : données abonnés 2007 Région

La forme de l'influence de la gare de Saint-Amand est plutôt concentrique, d'un rayonnement sur 7km limitée au nord par la frontière belge avec une excroissance au nord est vers le pôle de Condé sur Escaut ne bénéficiant d'aucune desserte ferroviaire.

Globalement cette aire d'influence peut être qualifiée d'aire dominante puisque hormis quelques communes limitrophes de ce périmètre, chaque commune accueille au moins 20 usagers abonnés.

A noter que l'aire d'influence englobe trois communes irriguées par des points d'arrêt (Rosult, Raismes et Wallers) sur lesquels l'offre de service TER est bien plus faible.

Cette aire d'influence élargie concentre un peu plus de 95 000 habitants dont 68% résident dans l'aire dominante. Elle est d'une composition variée puisque d'une part elle comprend quatre pôles urbains de plus de 10 000 habitants (Saint-Amand-Les-Eaux, Raismes, Vieux-Condé et Condé sur Escaut) qui représentent 54% de ce volume de population et, d'autre part, la moitié des communes de cette aire a moins de 2 000 habitants.

La densité moyenne d'habitants est voisine de 400 habitants/km², avec des disparités au nord entre le nord-est plus dense et le nord.

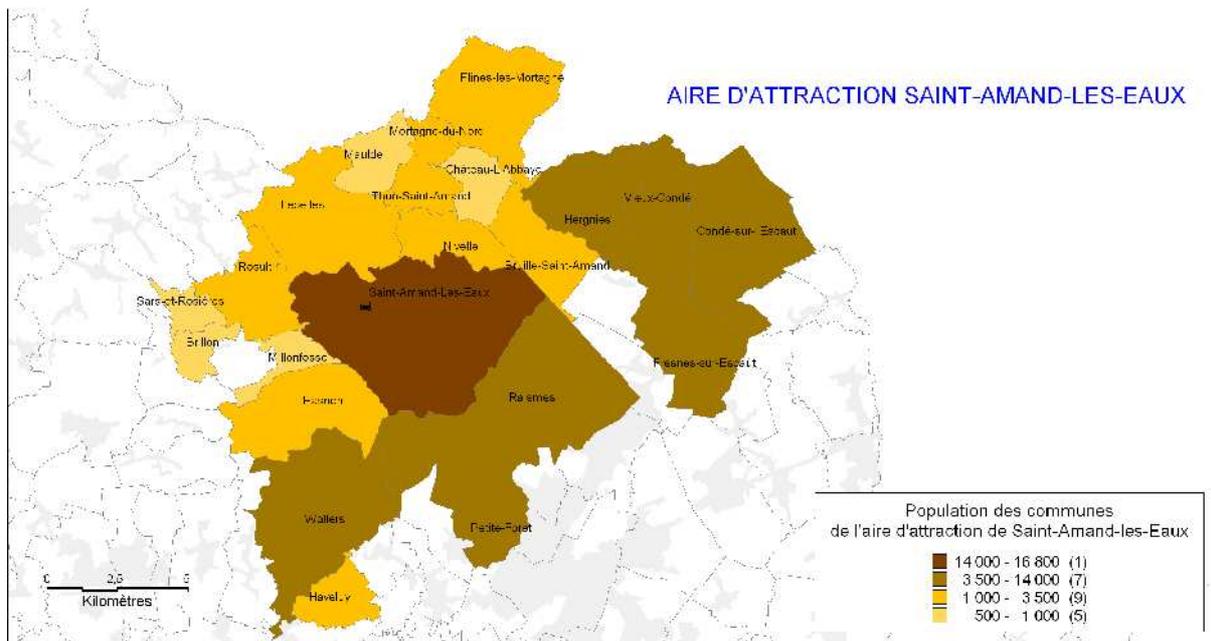


Illustration 189: Population des communes situées dans l'aire d'influence de la gare de Saint-Amand-Les-Eaux - source : INSEE RGP 2006

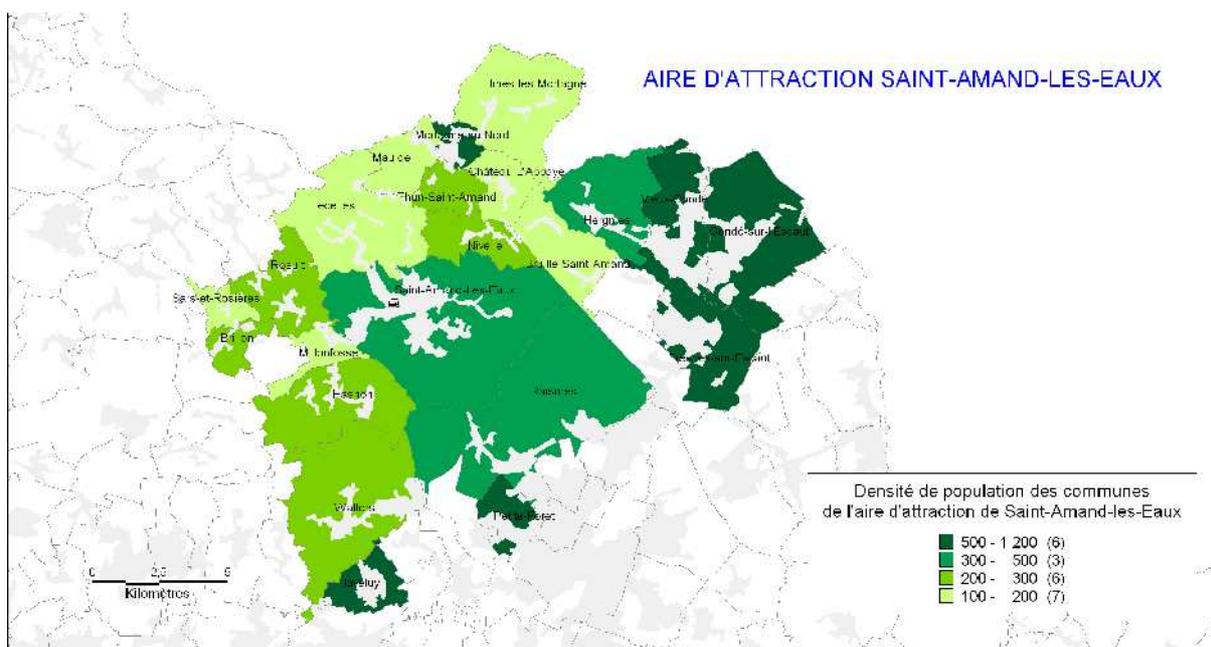


Illustration 190: Densité de population des communes situées dans l'aire d'influence de la gare de Saint-Amand-Les-Eaux - source : INSEE RGP 2006

VI Bibliographie

CERTU, « Bibliographie commentée sur l'intégration urbaine des pôles d'échanges » - 2002

CERTU- INRETS – CODRA, « Les pôles d'échanges en France : état des connaissances, enjeux et outils d'analyse » - 2006

CODRA, « les pôles d'échanges et les parcs relais – document 3 : enseignements et préconisations », étude PREDIT – septembre 2001

Fresnay Patrick, « P+R versus urbanisation autour des nœuds de transports publics », revue TEC juillet/août 2001, n°166

Keller, rapport de mission Parlementaire sur le concept de gare contemporaine – mars 2009

Riou Sébastien, « Les pôles d'échanges dans le système ferroviaire de l'aire métropolitaine lilloise », rapport de stage Master de Sciences et Technologies, USTL Lille – 2007

USTL Lille, laboratoire de Géographie et d'aménagement, « Analyse des pôles d'échanges et de rabattement : véritables enjeux des chaînes multimodales de voyageurs » - mai 2002

Van Loeren Bruno, « Vers une hiérarchisation des interfaces de transport collectif de l'Arc Sud de l'Aire Métropolitaine de Lille : modélisation des réseaux et analyse d'accessibilité », rapport de stage Master de Sciences et Technologies, USTL Lille – 2007