

Les profils des gares de Picardie

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

Introduction

Le Centre d'Études Techniques de l'Équipement Nord – Picardie a caractérisé la totalité des gares picardes. Ce travail s'inscrit dans le cadre de l'étude « pour un aménagement et un urbanisme orientés vers le rail en Picardie » qui a pour objectif d'engager avec les élus locaux qui le souhaitent une réflexion sur les potentialités d'urbanisation et d'aménagement vertueux à proximité des quartiers de gare de leur commune.

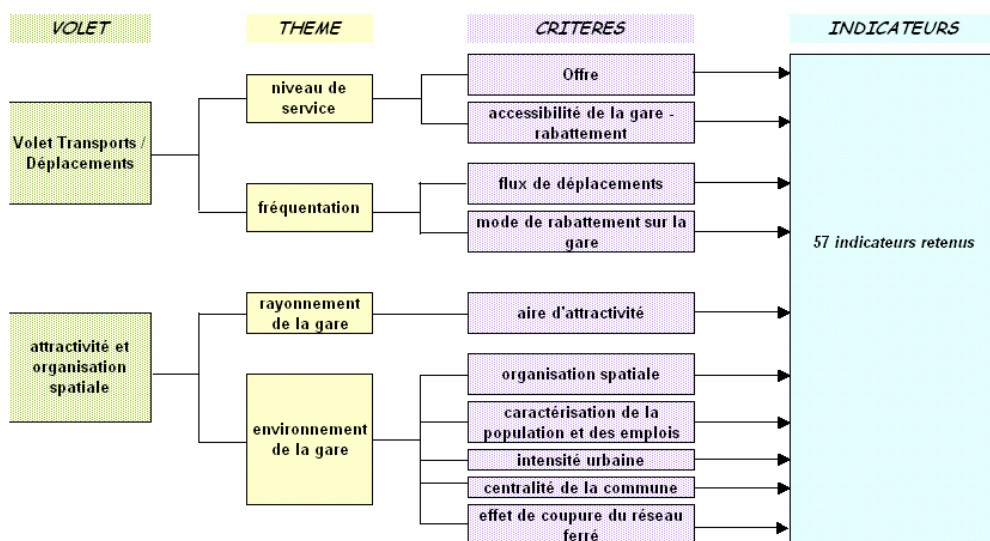
La caractérisation du fonctionnement territorial des 183 gares et points d'arrêt picards a été menée par une approche statistique permettant de construire une typologie selon une soixantaine de critères relatifs au volet transport ainsi qu'au volet sur l'attractivité et l'organisation spatiale autour des gares.

La méthode statistique (analyse en composantes principales) a permis de mettre en avant les indicateurs les plus discriminants des différents profils des gares picardes. Ce sont ainsi une vingtaine d'indicateurs qui expliquent le mieux la variabilité de ces profils, et qui ont permis d'établir des groupes typologiques :

- l'offre de services (jour moyen de semaine, heure de pointe, week-end) et le type de trafic (TER, trains de banlieue, Corail ou cars régionaux) ;
- la fréquentation (volume d'origines-destinations, motif du déplacement et profil des usagers) ;
- le rayonnement de la gare approchée par les destinations permises et effectuées ;
- l'organisation spatiale et humaine autour des gares.

Ce document présente les différents profils des gares de Picardie.

Le bulletin n° 73 expose les principaux facteurs permettant d'expliquer la diversité des modes de fonctionnement des gares de Picardie.



Le référentiel d'indicateurs constitué – conception : CETE Nord Picardie



Les différents profils des gares de la Région Picardie

La typologie des gares ferroviaires picardes est composée de 5 classes :

- les gares de pôles régionaux,
- les gares à rayonnement francilien,
- les gares de rabattement sur les pôles régionaux et Paris,
- les gares de rabattement de scolaires en milieu rural,
- les points d'arrêt TER de petites communes.

1. Les gares de pôles régionaux



Gare d'Amiens (Somme)



Gare de Soissons (Aisne)

La classe dite « gares de pôles régionaux » rassemble :

- dans le département de la Somme, les deux gares d'Amiens (gares du Nord et Saint Roch);
- dans le département de l'Aisne, les gares de Saint-Quentin et de Soissons ;
- dans le département de l'Oise, les gares de Beauvais, Creil et Compiègne.

Ces gares sont situées dans les agglomérations importantes de la région Picardie, sur des communes denses tant en termes de population que de logements. En moyenne, près de deux tiers des logements sont collectifs contre une moyenne régionale s'établissant à près de 20%. Sur ces communes, la proportion moyenne de ménages non motorisés est la plus forte de l'ensemble des profils de gares picardes, elle est également supérieure à la moyenne régionale.

<i>Gares de pôles régionaux</i>	population			ménages		logements	
	pois de population dans un rayon d'1 km	densité de population à l'ha dans un rayon d'1 km	population résidant à moins de 15 minutes en voiture	taux de ménages sans voiture	taux de ménages ayant 2 voitures et plus	densité de logements à l'ha dans un rayon d'1km	part de logements collectifs
moyenne sur cette classe	13 376	57	98 710	28	18	27	67
moyenne régionale	2 361	22	35 233	17	34	10	19

Caractérisation de la population et des logements environnant les gares de la classe "gares de pôles régionaux" - conception CETE Nord Picardie

Ces gares correspondent aux pôles de centralité. En effet, elles sont implantées dans le cœur du pôle urbain concentrant majoritairement les emplois régionaux et un nombre important d'équipements dont des équipements structurants (santé notamment) et des commerces. Par ailleurs, elles proposent des dessertes ferroviaires tant en intrarégional que vers l'interrégional, avec une interconnexion organisée entre les services TER et Corail. L'intermodalité avec les réseaux de transports urbains et départementaux existe, cependant l'analyse n'a pu examiner la qualité de celle-ci (coordination des horaires notamment).

<i>Gares de pôles régionaux</i>	intensité urbaine		type d'équipements (ventilation en %)			
	nombre d'emplois pour un habitant résidant	nombre d'habitants, d'emplois et de scolaire par unité de surface artificialisée	établissements d'enseignement	équipements de santé	services	commerces
moyenne sur cette classe	49,95	3 703	5,7	24,9	36,9	32,5
moyenne régionale	27,60	515	9,3	17,1	49,8	21,3

Caractérisation de l'intensité urbaine et des profils d'équipements sur les communes des gares pôles régionaux - conception CETE Nord Picardie

Le niveau de service proposé sur ces gares est de bon niveau avec en moyenne 141 trains par jour moyen ouvrable contre une moyenne régionale s'établissant à 42. L'amplitude horaire de fonctionnement de ces gares y est forte : aux alentours de 17 heures. La fréquentation sur ces gares est la plus forte avec une progression à la hausse depuis 2002 supérieure à la moyenne régionale (31% contre 18,7%).

Le rabattement sur ces gares se fait principalement par un mode alternatif à la voiture (62%). La marche est le mode dominant de rabattement avec une part modale de 42,5% (inférieure néanmoins de 2,7 points de la moyenne régionale). Le taux de rabattement en TC (17%) est deux fois plus élevé que la moyenne régionale.

2. Les gares à rayonnement francilien



Gare de Château-Thierry (Aisne)



Gare de Plessis-Belleville (Oise)

Les gares à rayonnement francilien sont au nombre de 19, soit 10% du panel régional. Elles sont localisées sur le sud de la Région, sur les branches du réseau ferroviaire menant vers l'Ile-de France.

En effet, il s'agit de gares sollicitées par des usagers de trains se rendant vers la capitale, très majoritairement navetteurs pour un déplacement domicile-travail. A noter que parmi les actifs résidant dans les environs étendus de la gare (10km) et ayant leur emploi à l'extérieur de leur commune de résidence, une proportion non négligeable de ces actifs (19%) a recours aux transports collectifs pour se rendre sur leur lieu de travail, la moyenne régionale étant à 11%.

<i>Gares à rayonnement francilien</i>	Profil des usagers des trains (en %)			
	cadres, professions intermédiaires	employés, techniciens, ouvriers	scolaires, étudiants	motif travail
moyenne sur cette classe	24,0	41,6	20,9	62,7
moyenne régionale	13,1	26,7	47,9	38,5

Profil des usagers sollicitant les gares à rayonnement francilien - conception CETE Nord Picardie

L'offre de trains sur ces gares est importante avec en moyenne près de 80 trains quotidiens. Toutefois, l'offre est deux fois à deux fois et demi plus importante sur les gares de Chantilly – Gouvieux, Orry-la-Ville-Coye et la Borne Blanche. Comme pour les gares de pôles régionaux, l'amplitude horaire de fonctionnement est forte.

Cette offre est caractérisée par une offre SNCF composée majoritairement de trains de banlieue.

3. Les gares de rabattement sur les pôles régionaux et sur Paris



Gare de Hirson (Aisne)



Gare de Longpré Les Corps Saints (Somme)



Gare de Mouy-Bury (Oise)

La classe des gares dites de « rabattement sur les pôles régionaux et sur Paris » comprend 38 gares disséminées sur l'ensemble des axes ferroviaires de la Région. Elle englobe des pôles de département comme Abbeville dans la Somme, mais également des gares situées sur un nœud ferroviaire comme la gare de Laon ou celle de Tergnier dans l'Aisne. Ces gares sont généralement encadrées sur leur axe par des points d'arrêt de communes de faible poids démographique assumant des fonctions de desserte de type TER.

Ces gares sont implantées sur des villes moyennes et s'intègrent dans un environnement de proximité caractérisé par une densité élevée de logements, supérieure à la moyenne régionale.

La part des ménages non motorisés sur ces communes de gares est plus élevée que la moyenne régionale.

<i>Gares de rabattement sur les pôles régionaux et sur Paris</i>	densité urbaine		ménages	
	densité de logements à l'ha dans un rayon d'1km	densité de population à l'ha dans un rayon d'1km	taux de ménages sans voiture	taux de ménages ayant 2 voitures et plus
moyenne sur cette classe	13,4	29,8	22,0	24,9
moyenne régionale	9,9	22,0	16,9	33,7

Environnement bâti et humain sur les gares de rabattement sur les pôles régionaux et sur Paris - conception CETE Nord Picardie

Ces gares proposent aux usagers une offre majoritairement régionale assurée par des trains TER. De par leur usage actuel, ce sont des gares tournées essentiellement vers la capitale régionale Amiens et vers Paris.

4. Les gares de rabattement de scolaires en milieu rural



Gare de Montdidier (Somme)



Vue aérienne de la gare de Vervins (Aisne)

Le groupe de gares ayant comme fonction principale le rabattement de scolaires en milieu rural rassemble 22 gares et points d'arrêt de la région Picardie (5 gares pour 17 points d'arrêt). Ces gares sont principalement concentrées sur trois axes de la région :

- l'axe Hirson/Laon irriguant une partie de la Thiérache au nord-est de la Région,
- l'axe menant de Saint-Quentin à Busigny puis Cambrai en limite nord du département de l'Aisne,
- l'axe Beauvais/Abancourt (puis le Tréport) dans le nord-ouest du département de l'Oise.

Ces gares et points d'arrêt sont situés en milieu rural. L'environnement proche de ceux-ci présente une part importante d'espace non bâti (une moyenne de 80,6% de surfaces en culture) et une densité de population plus faible que celle observée en moyenne régionale (17,5% contre 22,4%).

L'offre proposée sur ces gares allie une offre régionale assurée par des trains TER et par des cars régionaux. Globalement cette offre, quelle que soit la période considérée (journée, heures de pointe, week-end), est inférieure à la moyenne régionale.

La fréquentation de ces gares résulte principalement d'un usage de scolaires, fortement sur-représentés dans le profil des usagers du train. A noter que le recours aux transports collectifs par les actifs résidant dans les environs de la gare est le plus faible de celui observé sur l'ensemble de la typologie des gares.

Le rabattement sur la gare ou le point d'arrêt se fait majoritairement à pied (part modale de 47%) et en voiture (41,5%). Il faut souligner un taux de rabattement en voiture passager voisin de 35% : c'est le taux le plus fort observé sur l'ensemble des classes, il est supérieur de 8 points à la moyenne régionale.

<i>Gares de rabattement de scolaires en milieu rural</i>	Offre régionale		
	nombre total de trains un jour moyen ouvrable	nombre de trains au départ le dimanche	nombre de trains au départ à l'heure de pointe du matin
moyenne sur cette classe	30,6	7,0	2,7
moyenne régionale	41,9	10,7	3,7

Offre moyenne proposée sur les gares de rabattement en milieu rural - conception CETE Nord Picardie

<i>Gares de rabattement de scolaires en milieu rural</i>	Profil des usagers des trains (en %)		
	scolaires, étudiants	motif études	part modale TC des actifs résidant dans un rayon de 10km motif travail
moyenne sur cette classe	60,6	48,5	6,9
moyenne régionale	47,9	37,6	11,1

Profil type des usagers des gares de rabattement de scolaires en milieu rural - conception CETE Nord Picardie

5. Les points d'arrêt TER de petites communes



Point d'arrêt de Villers Bretonneux (Somme)



Point d'arrêt de Guignicourt (Aisne)

Le cinquième groupe de gares de la Région Picardie regroupe l'ensemble des points d'arrêt situés sur des communes de faible poids démographique. Il s'agit de la classe la plus importante en volume puisqu'on y recense actuellement 96 haltes soit 52% des gares de la Région. Elle comprend les 16 haltes taxi TER.

Ces points d'arrêt sont majoritairement implantés sur des communes peu denses tant en termes de population qu'en termes de logements. Les logements y sont principalement de type individuel et confèrent à la commune l'image de commune pavillonnaire.

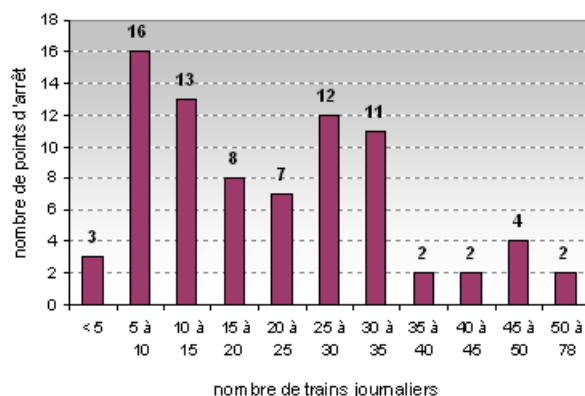
Le taux de ménages résidents n'ayant pas de voiture pour se déplacer y est le plus faible. A l'inverse, ce sont sur ces communes que la part de ménages multimotorisés est la plus forte avec près de 40% des ménages disposant d'au moins deux voitures.

<i>Points d'arrêt TER de petites communes</i>	densité urbaine			ménages	
	densité de logements à l'ha dans un rayon d'1km	part de logements individuels	densité de population à l'ha dans un rayon d'1km	taux de ménages sans voiture	taux de ménages ayant 2 voitures et plus
moyenne sur cette classe	7,2	93,4	17,1	13,7	39,5
moyenne régionale	9,9	81,4	22,4	16,9	33,7

Profil de l'environnement des points d'arrêt TER - conception CETE Nord Picardie

Si on exclut les haltes taxi TER, l'offre proposée sur ces points d'arrêt est faible avec en moyenne 22 trains par jour moyen ouvrable avec toutefois quelques points d'arrêt desservis par une offre intéressante. Cette desserte est assurée exclusivement par des trains TER. Ces haltes sont sollicitées par près de 52% de scolaires.

L'accès au point d'arrêt se fait majoritairement à pied avec une part modale de 51%. La voiture est le deuxième mode utilisé dans des proportions équivalentes à celle de la moyenne régionale.



Répartition des points d'arrêt selon l'offre journalière de trains de semaine- données SNCF 2009 - conception CETE Nord Picardie



Pour en savoir plus, reportez-vous au bulletin de la DREAL n° 73 :

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

Conception – réalisation :

CETE Nord Picardie :
Département TM/Groupe mobilités et territoires

Tél : 03 20 49 62 74

DREAL Picardie
Service ECLAT / HT

Tél. : 03 22 82 25 05

Fax: 03 22 91 73 77

ht.eclat@developpement-durable.gouv.fr

Contact :

DREAL Picardie : Claire BRISSART
Tél. : 03 22 82 25 02
claire.brissart@developpement-durable.gouv.fr

CETE Nord Picardie : Sophie HASIAK
Département TM/Groupe mobilités et territoires

Tél : 03 20 49 62 74

sophie.hasiak@developpement-durable.gouv.fr

Les bulletins de la DREAL Picardie

DREAL Picardie
56 rue Jules Barni
80040 AMIENS Cedex 1
tél. : 03 22 82 25 00
Fax : 03 22 91 73 77

Directeur de la Publication :
Philippe CARON

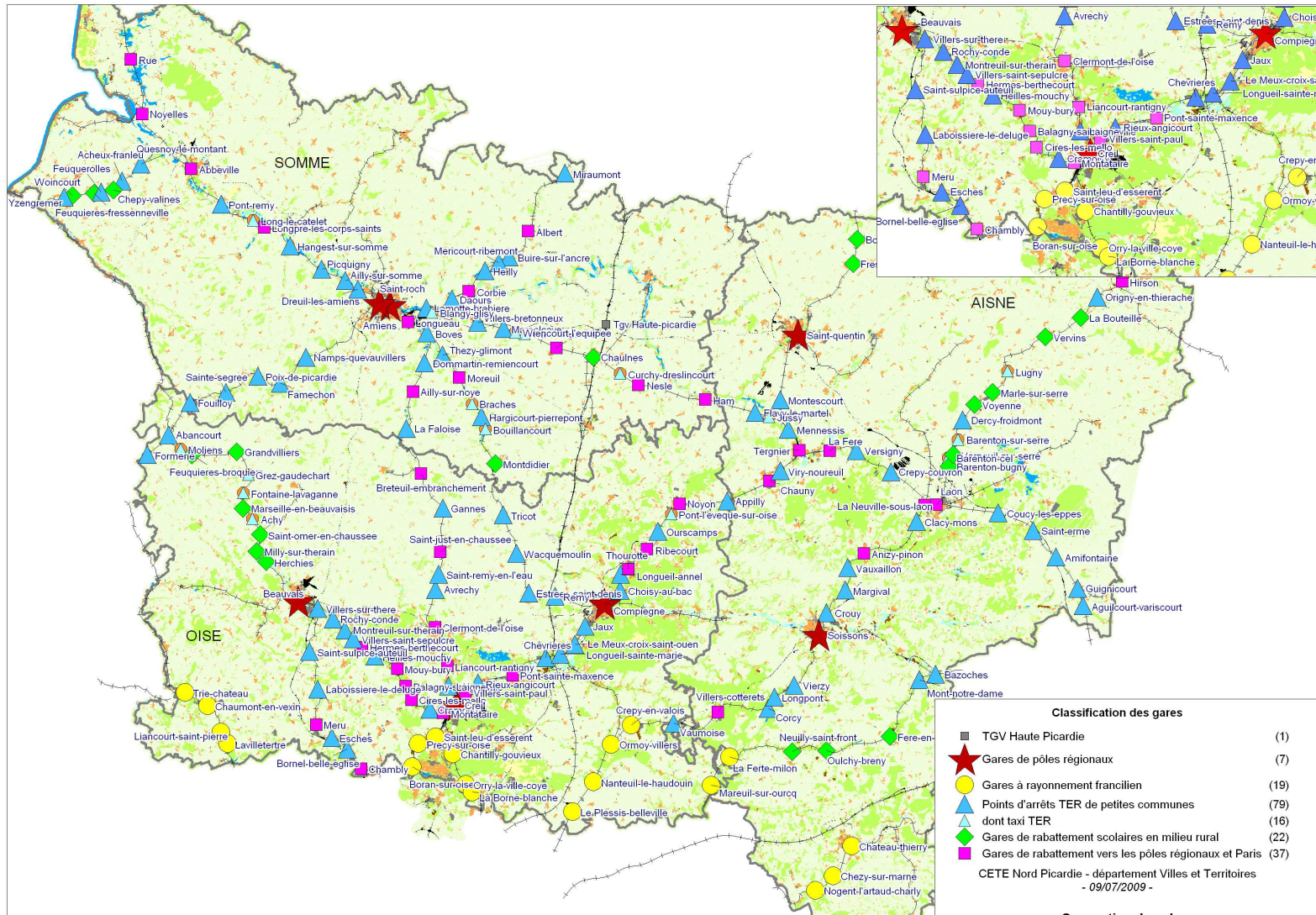
courriel de la DREAL :
dreal-picardie@developpement-durable.gouv.fr

ISSN : 2103-9798

Dépôt légal : décembre 2011

"impression DREAL"

6. La typologie des gares ferroviaires de Picardie



Conception CETE Nord Picardie