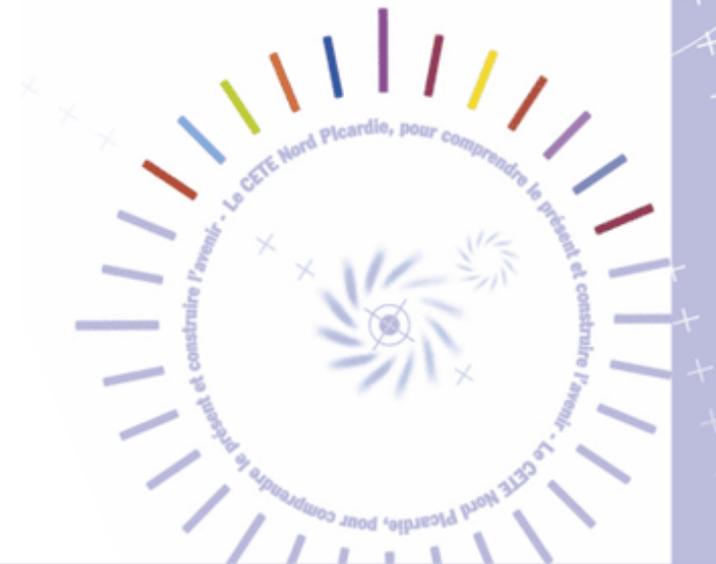


Typologie des gares ferroviaires picardes

Journée JDD 18 novembre 2010
CETE Nord Picardie / Sophie Hasiak



Contexte de l'étude

- Ce travail s'inscrit dans le cadre d'une étude globale « Pour un aménagement et un urbanisme orientés vers le rail en Picardie »
- Commanditaire : DREAL Picardie
- Partenariat financier avec la Région, l'Ademe et la SNCF
- Comité de pilotage partenarial : services Etat, CR, CGs, agences d'urbanisme, ADEME, RFF et SNCF

Contexte de l'étude typologique

● 4 volets :

- Volet 1 : établissement d'une typologie des gares
- Volet 2 : analyse territoriale du potentiel d'urbanisation aux abords des gares, proposition de scénarii - étude de cas de 16 sites (CETE+BE+ agences d'urbanisme)
- Volet 3 : bilan développement durable (BE)
- Volet 4 : rédaction d'un guide de bonnes pratiques (BE)

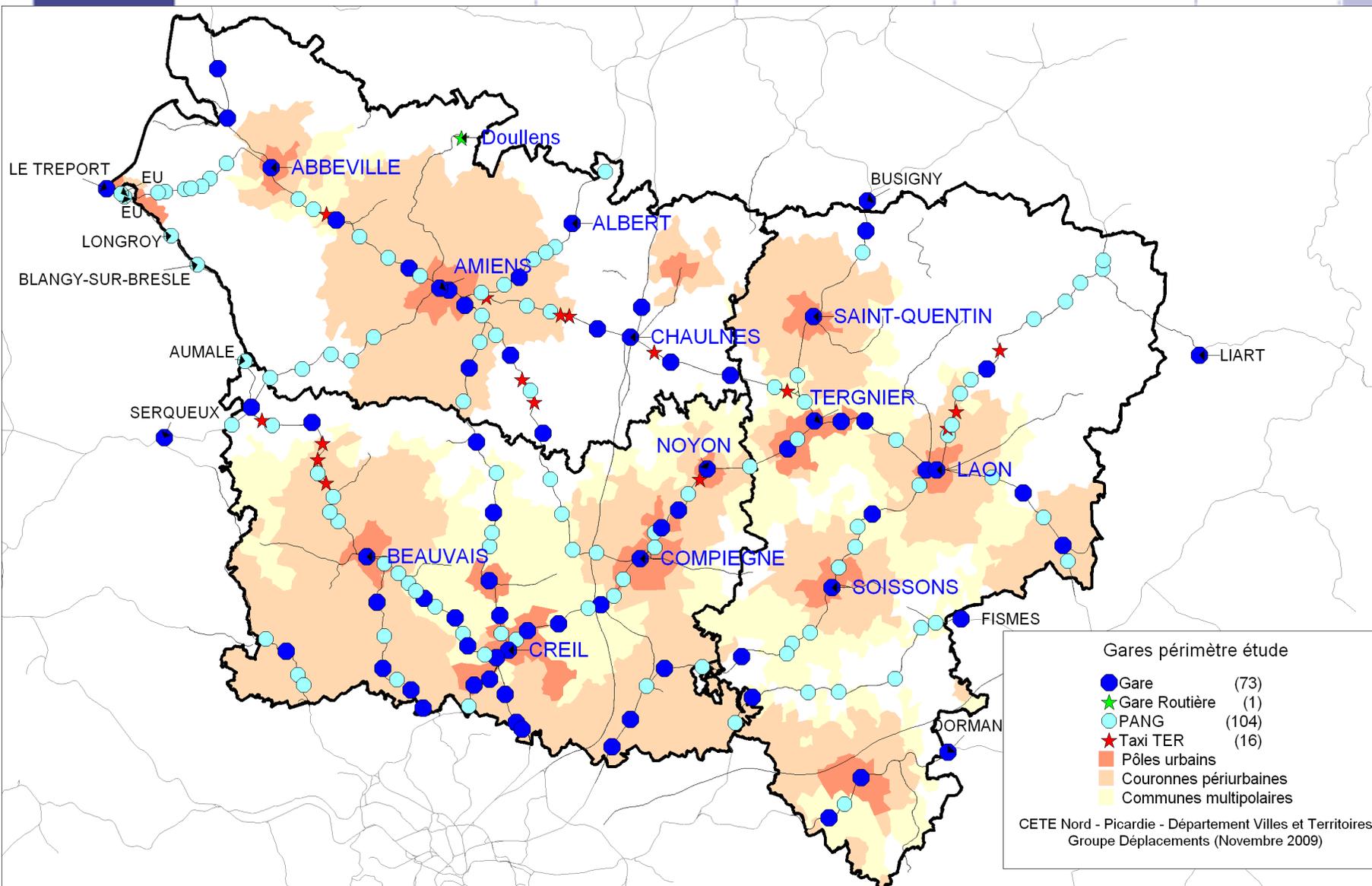
● Mission du CETE :

- AMO de l'étude
- Réalisation du volet 1
- Contribution au volet 2 par la qualification de la notion « d'abord » d'une gare sous l'angle transport

Objectif de la typologie

- **Fonctionnement actuel des gares picardes**
caractérisation selon leur fonctionnement,
leur attractivité, leur ancrage territorial
double approche :
 - transport/déplacement
 - organisation spatiale et insertion dans le territoire
- **Aide au choix** des 16 sites de gares à étudier dans le cadre de l'analyse des possibilités d'urbanisation (volet 2)

Le territoire d'étude



Elaboration d'une typologie des gares ferroviaires picardes : une démarche en 3 étapes

constitution d'un **référentiel d'indicateurs**

Travail mené sur 162 gares

Analyse factorielle
(analyse en composante principale ACP)

Identification des **indicateurs les plus explicatifs** des profils de gares

Réintégration des gares non prises en compte dans l'ACP

Analyse typologique
(classification ascendante hiérarchique)

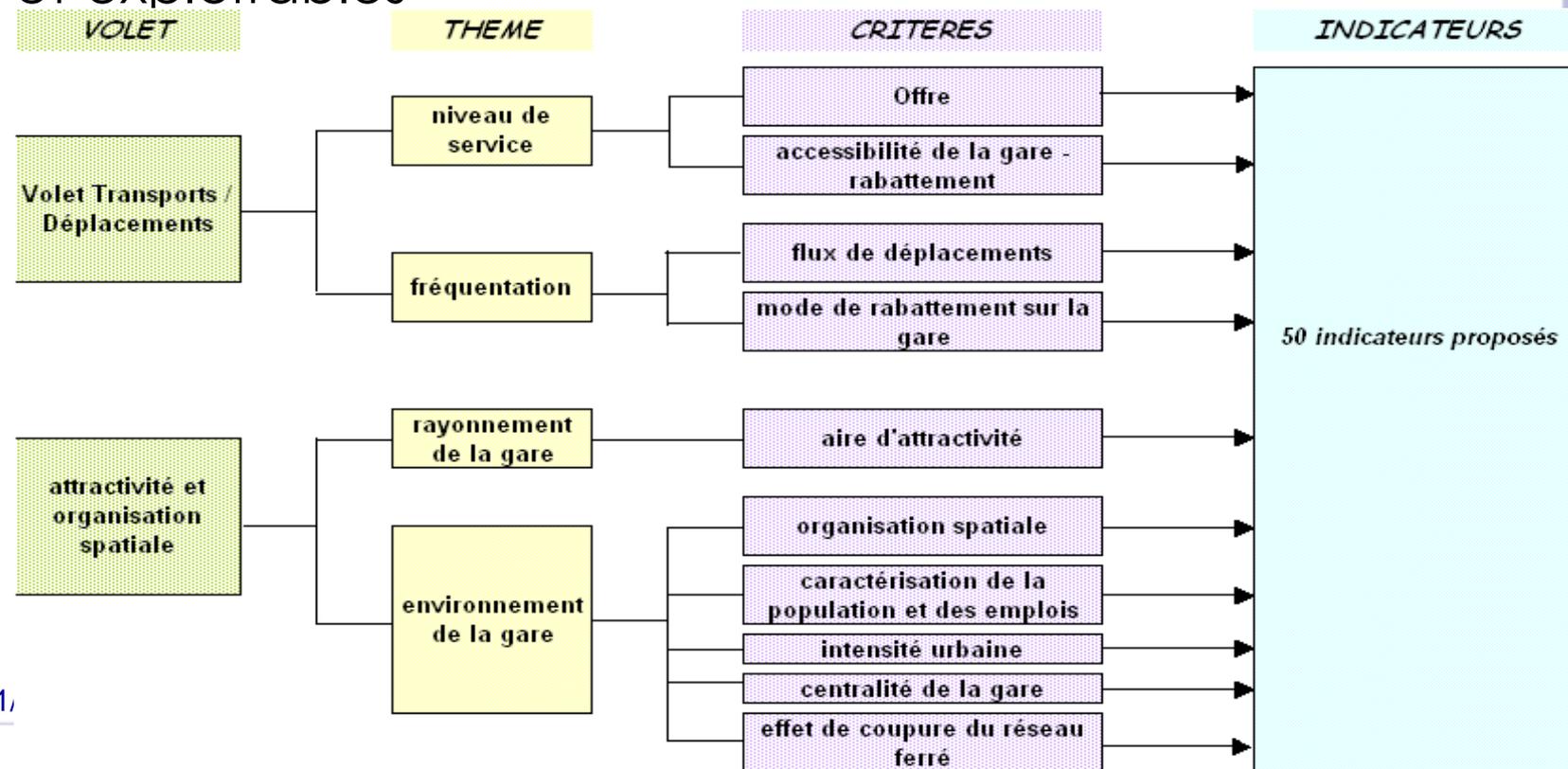
Établissement d'une **classification** des gares

Elaboration d'une typologie des gares ferroviaires picardes

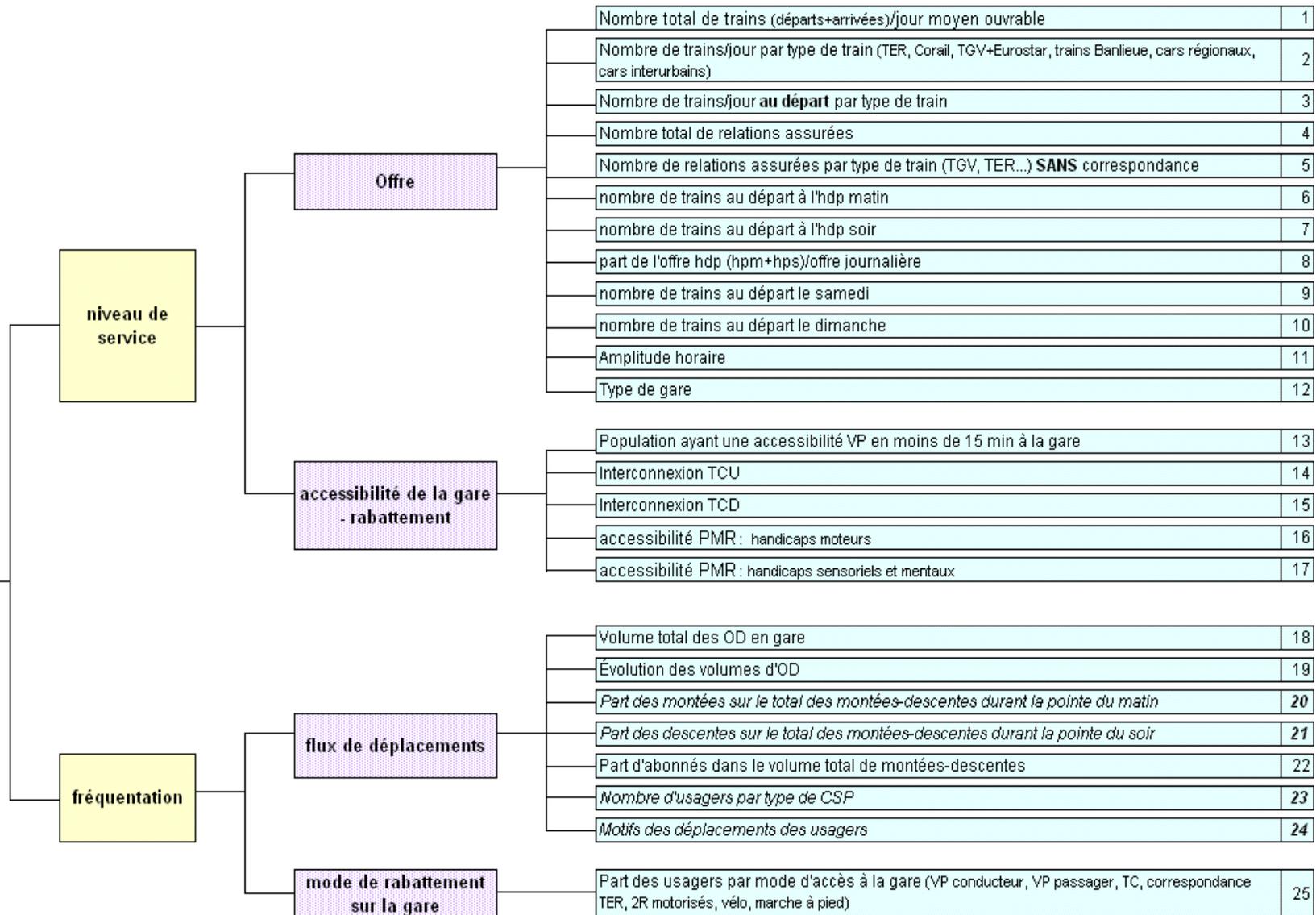
pour comprendre le présent et construire l'avenir

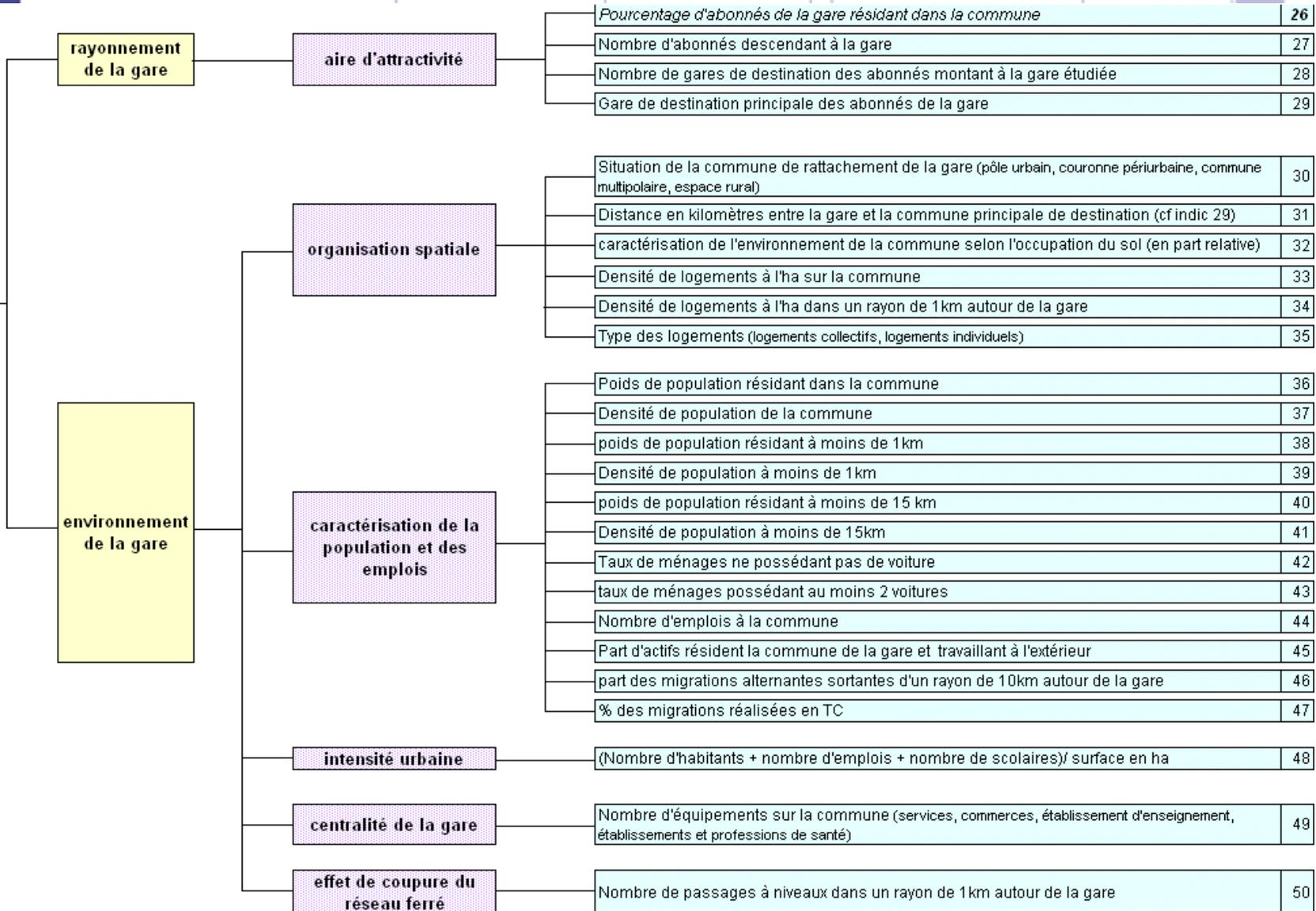
1e étape : constitution d'un référentiel d'indicateurs

Résultant d'un croisement entre **indicateurs thématiques potentiels** d'analyse et **sources de données** mobilisables et exploitables



Volet Transports / Déplacements





Le référentiel d'indicateurs

pour comprendre le présent et construire l'avenir

- Des indicateurs proposés initialement mais non retenus car les données sources n'étaient pas mobilisables pour le territoire d'étude

thème	type d'indicateurs
offre de transport	indicateur de régularité
rabattement	part de population ayant accès à la gare en TC en moins de 15 min
/accessibilité à la gare	offre et capacité de stationnement
fréquentation	nombre de montées-descentes par type de train
intermodalité en gare	nombre de lignes urbaines de TC, de lignes interurbaines de TC desservant la gare présence d'information multimodale en gare existence de stationnement sécurisé pour les vélos articulation entre offre ferroviaire et offre TC routière (nombre de correspondances possibles),...
complément sur la qualification du niveau de service	« la connectivité de la gare à des lieux structurants » : temps minimum pour rejoindre la gare du chef-lieu (Amiens, Laon, Compiègne,...), la gare TGV Roissy, la gare du Nord
qualité de l'accessibilité	approche qualitative sur le thème du ressenti de l'utilisateur (qualité du cheminement piéton, du cheminement cyclable, facilité/contrainte de stationnement, présence ou non d'embouteillage,...) approche quantitative (temps de recherche d'une place de stationnement, temps pour rejoindre le quai depuis le parking, depuis les arrêts de TC,...)
approche urbaine	potentiel de logements dans un périmètre accessible à pied ou en vélo à moins de min de la gare caractérisation des typologies de logements desservis : âge du parc de logement, taille, statut d'occupation, ...) ⇒ VOLET 2 effet de coupures urbaines : passage à niveau, impasse; importance d'un maillage,
centralité de la gare	Services annexes proposés aux abords de la gare, non exclusifs aux voyageurs (commerces, restauration, services aux personnes,...) nombre d'emplois, d'équipements dans un rayon de 500m, de 1km

Elaboration d'une typologie des gares ferroviaires picardes

1e étape : constitution d'un *référentiel d'indicateurs*

2e étape : *identification des indicateurs les plus explicatifs des types de gares*

à partir d'une méthode statistique d'analyse des données (méthode de l'Analyse en Composantes Principales ACP) permettant de :

- réduire le nombre d'indicateurs (existence de corrélation entre indicateurs)
- et de mettre en avant les indicateurs les plus discriminants pour expliquer la variabilité des types de gares

Les indicateurs les plus explicatifs pour la typologie des gares

Offre

Nb total de trains
Nb trains à l'HPS
Nb trains le Samedi
Type de train (TER, banlieue, Corail et cars)
Type de gare (Pang et autres)

Fréquentation

Volume total des OD en gare
Répartition des usagers suivant les motifs (Etudes, Travail)
Répartition des usagers par CSP

Rayonnement de la gare

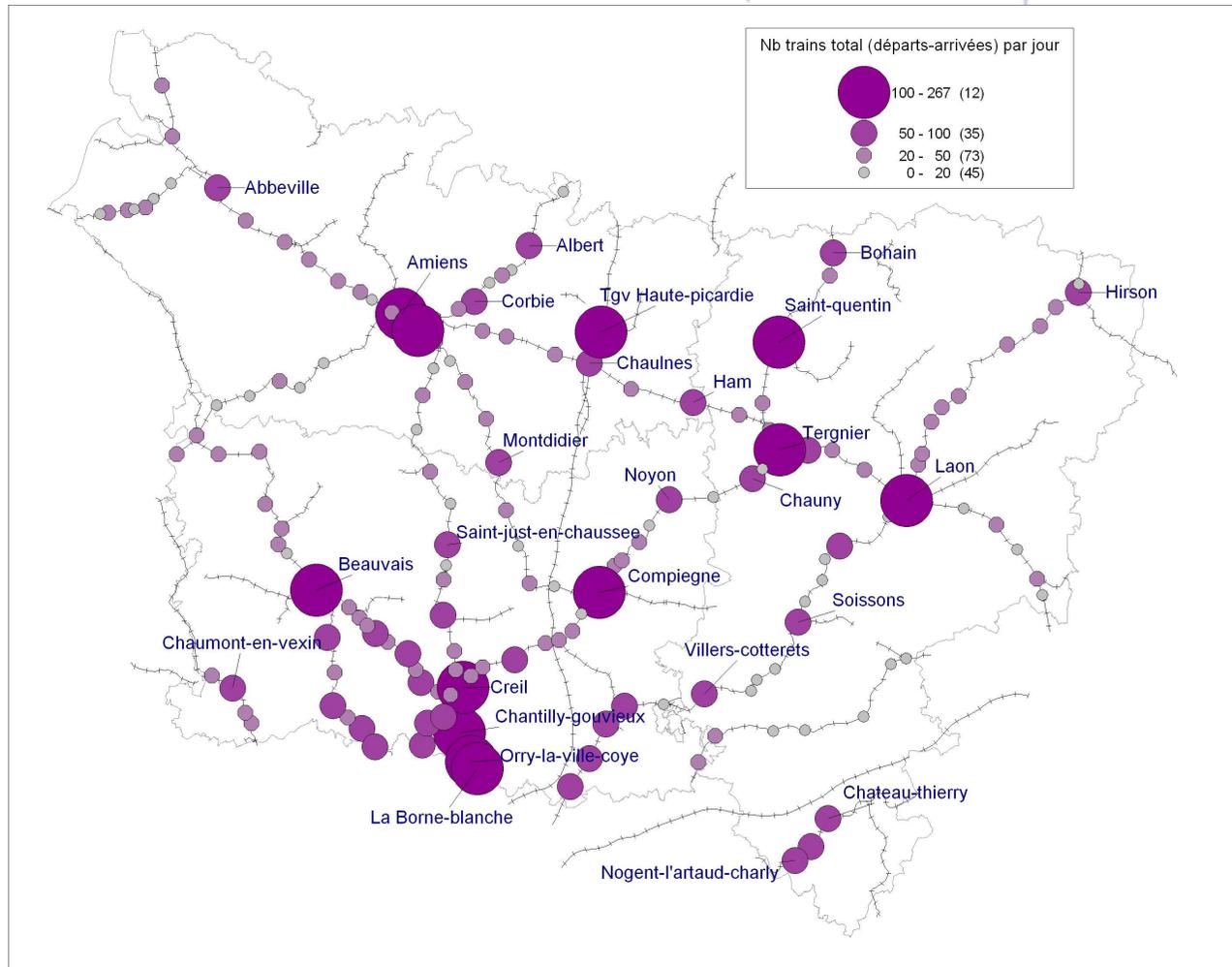
Nb de gares de destination principale des abonnés
Gare de destination principale

Environnement de la gare

Situation de la commune (espace rural)
Densité de logements (dans la commune, rayon 1km, surface bâtie)
Répartition des types de logements (ind, coll)
Poids et densité de population
Densité Emploi et Scolaire
Motorisation des ménages (0 VP / 2 et +)
Part des migrants DT se déplaçant en TC (rayon 10km)

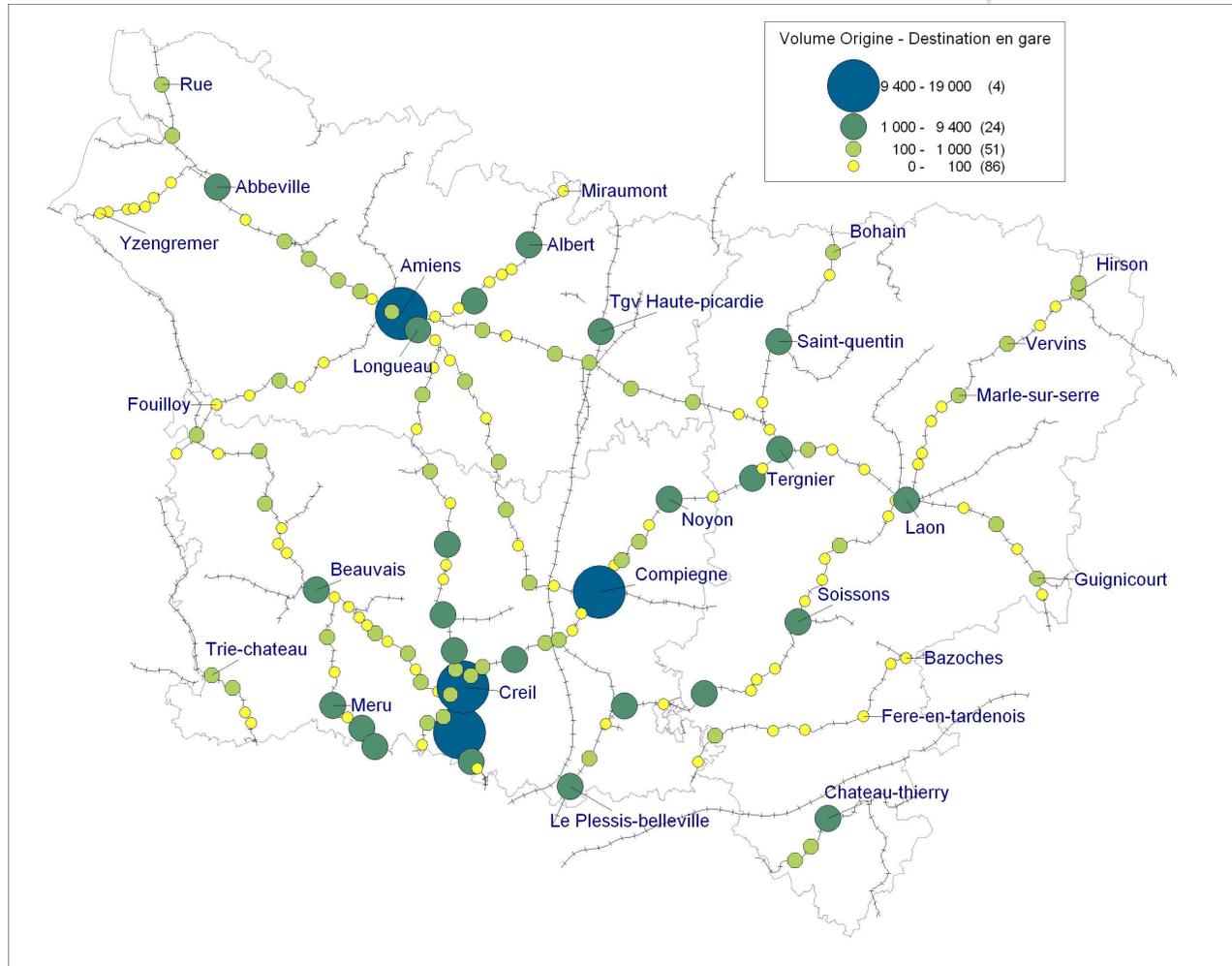
Les indicateurs les plus explicatifs pour la typologie des gares

pour comprendre le présent et construire l'avenir



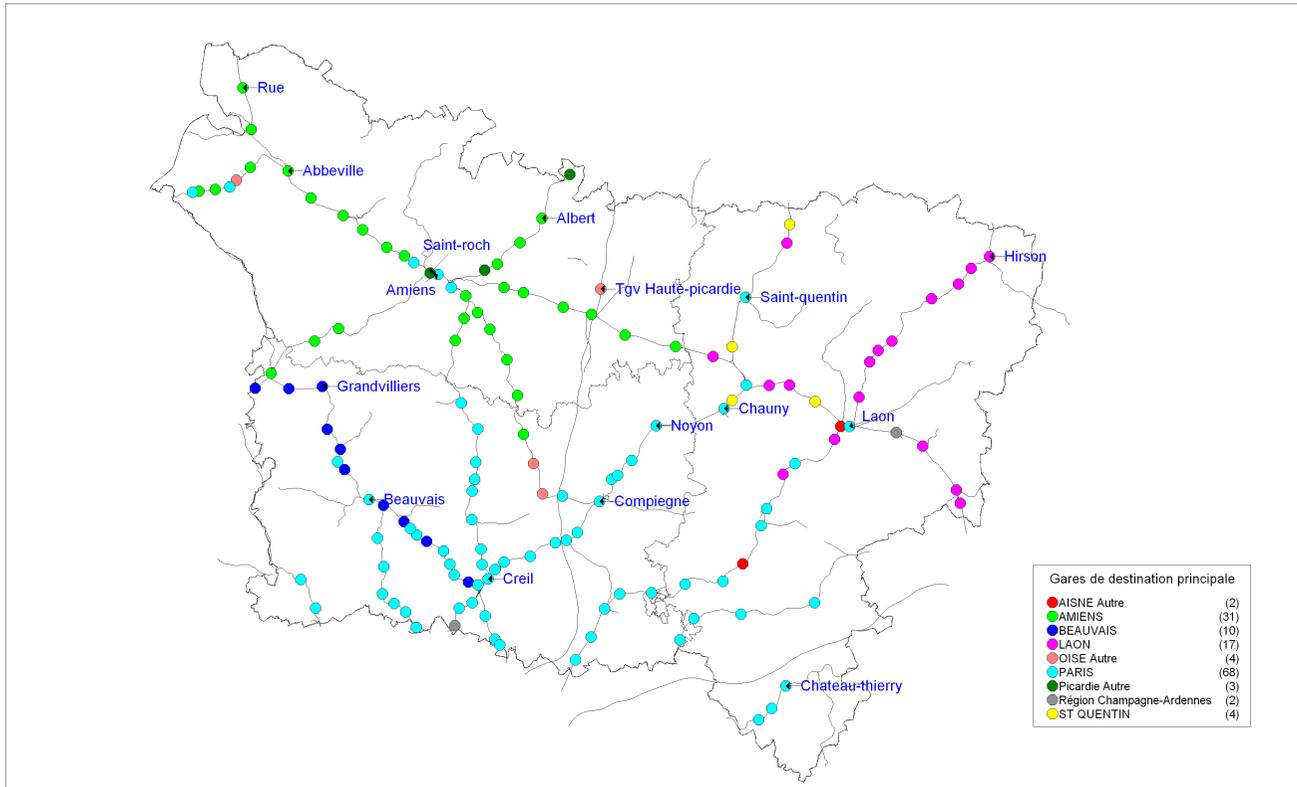
Les indicateurs les plus explicatifs pour la typologie des gares

pour comprendre le présent et construire l'avenir



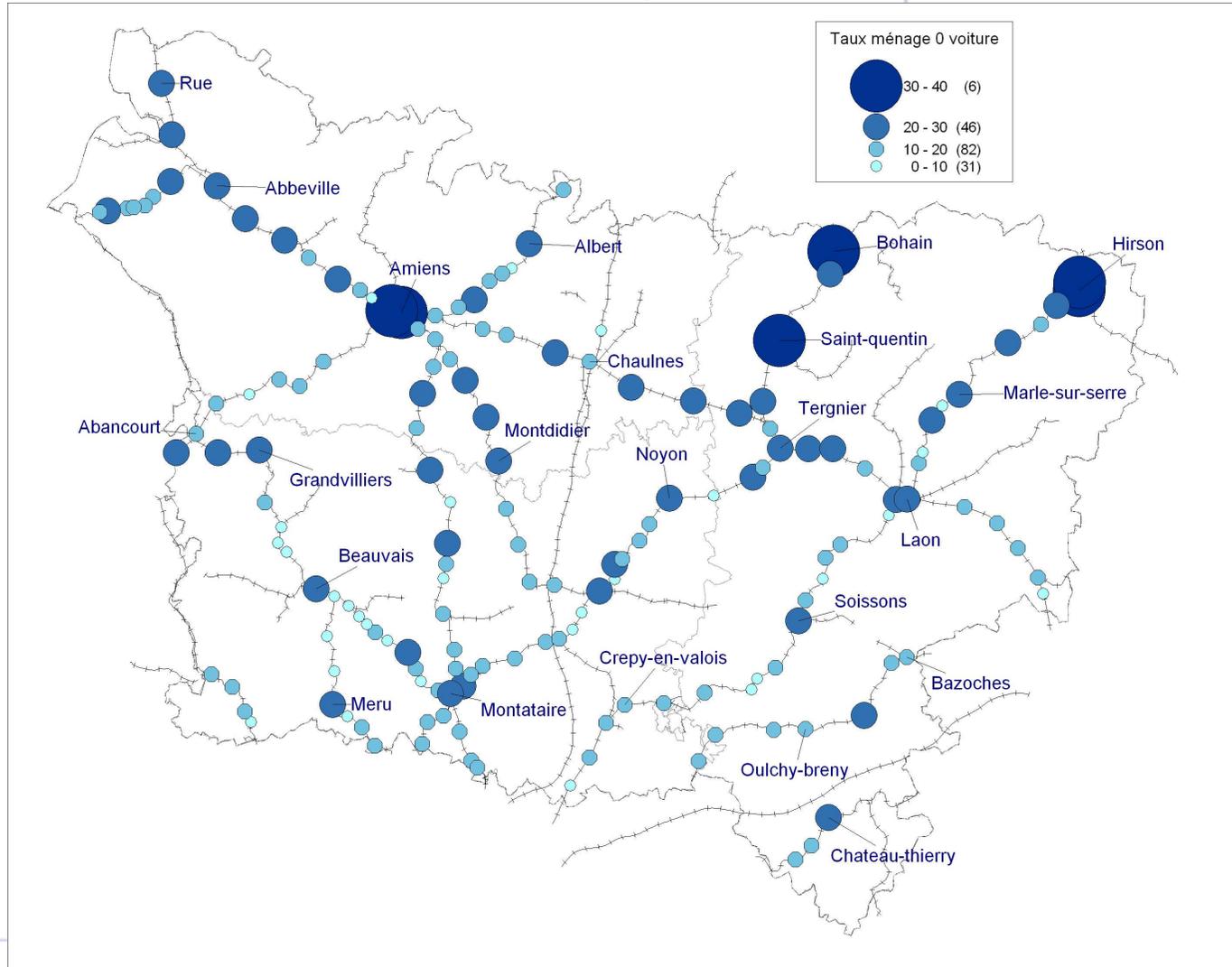
Les indicateurs les plus explicatifs pour la typologie des gares

pour comprendre le présent et construire l'avenir



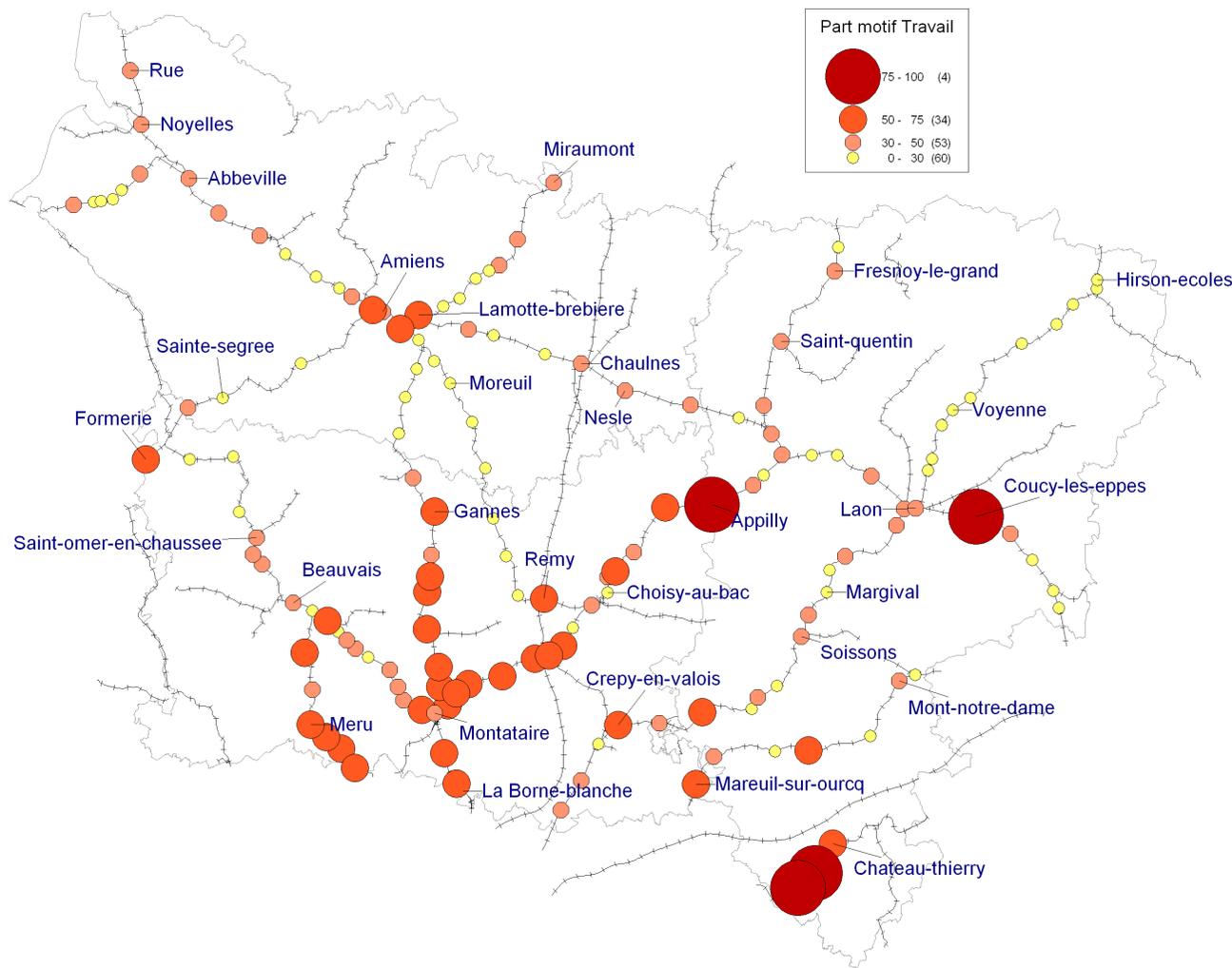
Les indicateurs les plus explicatifs pour la typologie des gares

pour comprendre le présent et construire l'avenir



Les indicateurs les plus explicatifs pour la typologie des gares

pour comprendre le présent et construire l'avenir



1e étape : constitution d'un *référentiel d'indicateurs*

2e étape : identification des *indicateurs les plus explicatifs* des gares

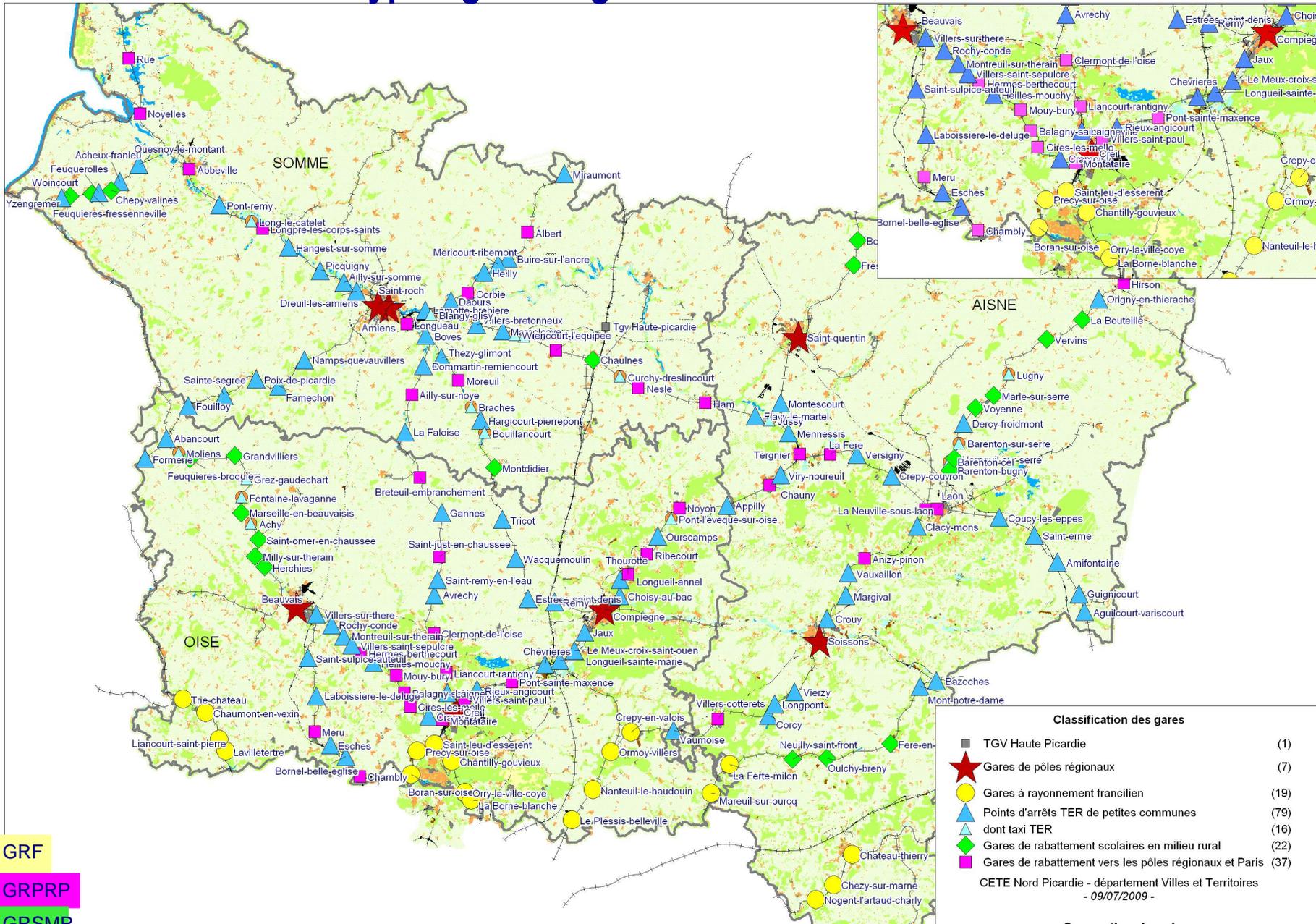
3e étape : élaboration d'une classification des gares

à partir de la méthode de Classification Ascendante Hiérarchique (CAH)

permet de constituer des classes homogènes au regard des indicateurs les plus discriminants



Typologie des gares ferroviaires en Picardie



GRF
GRPRP
GRSMR
DATER

Les gares de pôles régionaux (7 gares)

Gares majeures du territoire situées dans les agglomérations importantes, sur des communes denses (population, logement)

Une forte proportion de logements collectifs sur la commune

Pôles de centralité (pôle urbain concentrant emplois, équipements; dessertes proposées en intra régional et vers l'interrégional, interconnexion TER/Corail Intercités

Une amplitude horaire de fonctionnement forte

La plus forte proportion de ménages non motorisés (28%)

Un rabattement sur la gare principalement par un mode alternatif à la voiture (62%)

Un taux de rabattement en TC sur la gare 2 fois plus élevé

Une classification en 5 groupes de gares

Les gares à rayonnement francilien (19 gares)

Gares tournées vers Paris

Présentant une offre importante de trains de banlieue

Une amplitude horaire de fonctionnement forte

Des usages de navetteurs

Des navetteurs résidant dans les environs très orientés
usage TC



retour

Une classification en 5 groupes de gares

Les gares de rabattement vers les pôles régionaux et Paris (38 gares)

Gares situées en ville moyenne présentant une densité élevée de logements dans un environnement proche

Une part des ménages non motorisés plus forte que la moyenne régionale

Une offre TER majoritaire

Des gares essentiellement tournées vers Amiens et Paris



Une classification en 5 groupes de gares

Les gares de rabattement scolaires en milieu rural (22 gares)

PANG et gares majeures situés en milieu rural (part importante du non bâti, densité de population plus faible que la moyenne)

Une sur-représentation des scolaires

Une offre TER complétée par une offre de cars régionaux

Un usage des TC des navetteurs résidant dans les environs de la gare le plus faible

Un rabattement sur la gare en voiture plus élevé



retour

Une classification en 5 groupes de gares

Les points d'arrêt TER de petites communes (96 gares)

PANG situés dans des communes de faible taille (population)

Communes plutôt pavillonnaires (part logements individuels élevée), faiblement denses (population, logements)

Une offre TER exclusivement, offre plutôt faible

Des ménages résidant plutôt motorisés

Un rabattement sur la gare majoritairement à pied