



Usages et usagers du transport ferroviaire: les principaux enseignements de "l'enquête gare"

Guillaume Carrouet

► To cite this version:

Guillaume Carrouet. Usages et usagers du transport ferroviaire: les principaux enseignements de "l'enquête gare". Images de Franche-Comté, 2011, 43, pp.20-24. hal-00985959

HAL Id: hal-00985959

<https://hal.science/hal-00985959>

Submitted on 30 Apr 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

OBSERVATOIRE

Usages et usagers du transport ferriviaire : les principaux enseignements de « l'enquête gare »

Guillaume CARROUET, ThéMA, CNRS-UMR 6049, Université de Bourgogne

L'espace Rhin-Rhône va connaître, dès décembre 2011, une modification de son accessibilité liée à l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire. Ce type d'infrastructure est susceptible de modifier les pratiques de déplacement des voyageurs. Dans le cadre de l'observatoire de la branche Est, une enquête a été mise en place dans huit gares pour dresser un état des lieux des mobilités ferroviaires au sein de l'espace Rhin-Rhône.

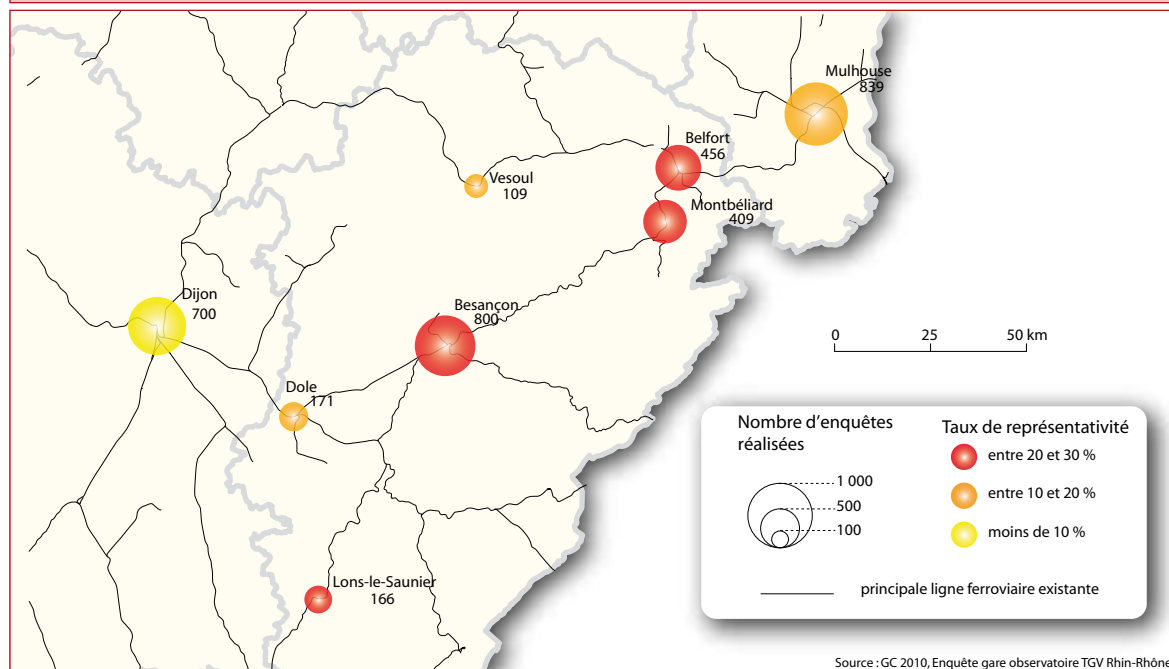
L'observatoire des gares de la branche Est : l'analyse des mobilités

La réalisation de la branche Est est susceptible de transformer certaines pratiques de mobilité. Des interrogations subsistent sur la nature de ces modifications. Elles peuvent être à la fois quantitatives, avec un nombre de déplacements qui augmente, et qualitatives, les usagers se déplaçant différemment après la mise en place de la nouvelle offre ferroviaire. Ce travail d'enquête s'inscrit dans le premier axe « Mobilités » de l'observatoire des effets territoriaux des gares de la branche Est. Les modifications des pratiques de mobilité dans le cadre de l'arrivée de la grande vitesse sont le reflet de nouveaux rapports à l'espace susceptibles de modifier, entre autre, l'organisation et le fonctionnement des territoires desservis et non desservis. L'enquête gare constitue une référence dans la connaissance des mobilités de l'espace Rhin-Rhône.

Conditions de mise en place de l'enquête et échantillon

Nous avons sélectionné les huit gares dont le nombre de voyageurs est le plus important dans l'espace Rhin-Rhône. Il s'agit de : Belfort, Besançon Viotte, Dijon, Dole, Lons-le-Saunier, Montbéliard, Mulhouse et Vesoul. L'administration des questionnaires s'est déroulée les 24 et 26 mars 2009 pour l'ensemble des gares (à l'exception de Mulhouse qui a été réalisée l'année suivante sur la même période) en fonction de plusieurs facteurs. L'enquête gare a été réalisée sur une journée, de 5 heures du matin à 21 heures le soir. Les voyageurs « au départ » (qui vont prendre un train) ont été enquêtés sur leur origine/destination, le mode d'accès à la gare, le motif ou la fréquence de leur trajet. Cette enquête a été réalisée sur les jours ouvrables du mardi et du jeudi, considérés comme « normaux », à l'inverse du lundi et du vendredi qui sont des jours « per-

Figure 1 : la représentativité des échantillons



turbés » par les départs ou retours de week-end.

Au total, 3 545 questionnaires ont été administrés. Le taux de représentativité, qui est le rapport entre le nombre de voyageurs enquêtés et la fréquentation quotidienne de la gare est différent selon les gares (figure 1). Le premier constat est que les gares de Dijon et Mulhouse, qui ont les fréquentations les plus importantes, présentent également des taux de représentativité faibles, c'est-à-dire inférieur à 20 %. Les taux de représentativité sont plus forts (supérieur à 20 %) pour les gares de Besançon, Belfort, Montbéliard et Lons-le-Saunier. Une première explication de cette faiblesse des échantillons est que le nombre d'enquêtés a peut-être été insuffisant dans les gares et en particulier dans les gares à forte fréquentation. Deux autres facteurs expliquent en partie la faiblesse des échantillons des huit

gares. Premièrement, les enquêteurs qui étaient situés dans les gares de Dole, Lons-le-Saunier et Vesoul ont eu le sentiment d'avoir enquêté l'ensemble des voyageurs au départ. Il existe une différence entre un échantillon observé par les enquêteurs et un échantillon plus théorique basé sur les données de la SNCF. Deuxièmement, Après observation sur le terrain d'analyse, des refus importants ont été observés de la part des usagers quotidiens du train. Ces voyageurs arrivent quelques minutes avant le départ du train et se dirigent directement sur les quais.

Les déplacements externes au Rhin-Rhône : les déplacements orientés sur Paris

Par rapport aux 3 545 enquêtés, 61 % se déplacent dans l'espace Rhin-Rhône, 38 % dans le reste de la France et moins de 1 % à l'étranger (tableau 1). Ces premiers chiffres montrent l'importance des déplacements au sein de l'espace Rhin-Rhône, à savoir un espace qui s'étend des villes de Dijon à Bâle.

L'espace Rhin-Rhône est ins-

Tableau 1 : principales destinations des personnes enquêtées

	Nombre d'enquêtes	Pourcentage
Espace national (hors Rhin-Rhône)	1 356	38,3
Espace Rhin-Rhône dont Bâle	2 166	61,1
Pays étrangers	23	0,6
Total	3545	100

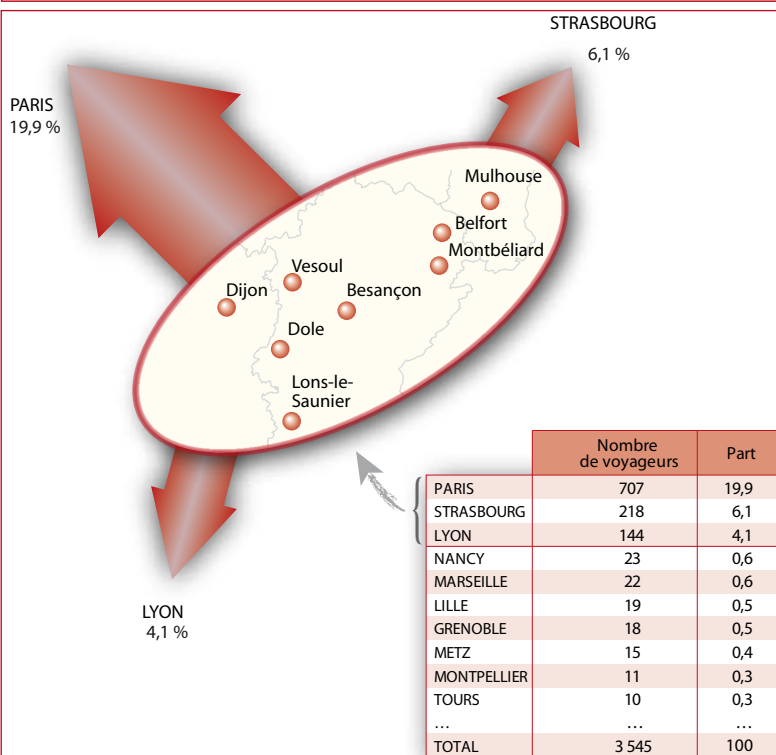
Source : Enquête gare observatoire TGV Rhin-Rhône

crit dans un triangle dont les sommets sont Paris, Strasbourg et Lyon. Les résultats de l'enquête pour l'ensemble de l'espace Rhin-Rhône montrent que 30 % des déplacements se font de préférence vers ces trois pôles. Si l'on s'intéresse uniquement aux déplacements hors de l'espace Rhin-Rhône (espace national et pays étrangers), la valeur passe à 80 %. Il existe donc des échanges importants entre l'espace Rhin-Rhône et les trois pôles.

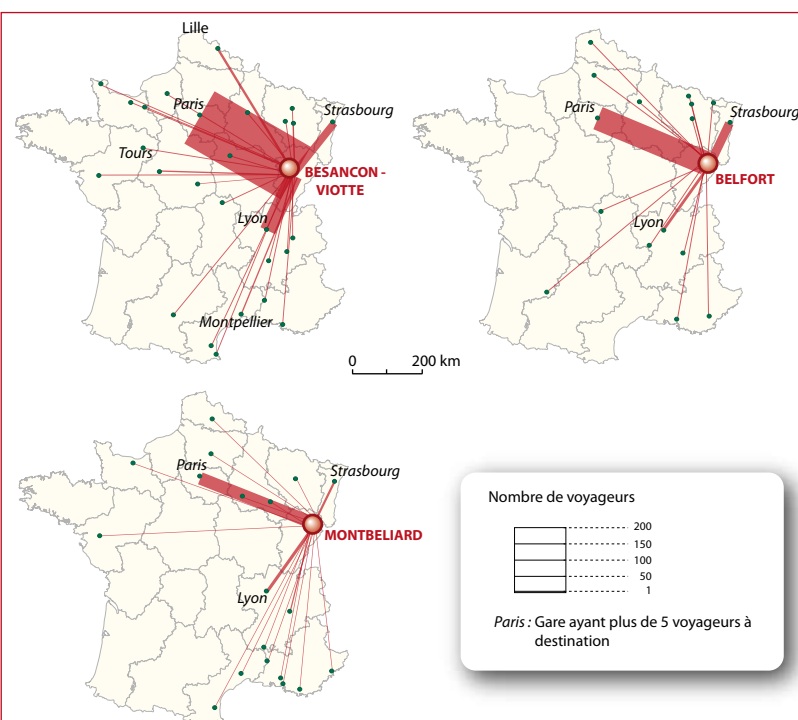
Parmi ces derniers, Paris constitue la principale destination puisqu'elle représente un déplacement sur cinq pour l'ensemble des déplacements et un déplacement sur deux pour les déplacements hors Rhin-Rhône (figure 2). Les autres sommets du triangle, à savoir Strasbourg et Lyon, reçoivent une part de voyageurs nettement plus faible puisqu'ils comptent respectivement 6,1 % et 4,1 % de voyageurs.

La gare de Besançon, située au centre de l'espace Rhin-Rhône, a pour principale destination Paris (près de 24 % des voyageurs enquêtés) (figure 3). Les déplacements vers les deux autres pôles sont nettement plus faibles (inférieures à 6 %). Le constat pour les gares de Belfort et Montbéliard est identique puisque la principale destination hors Rhin-Rhône avec respectivement 17 % et 10 % des voyageurs.

Figure 2 : les destinations hors Rhin-Rhône



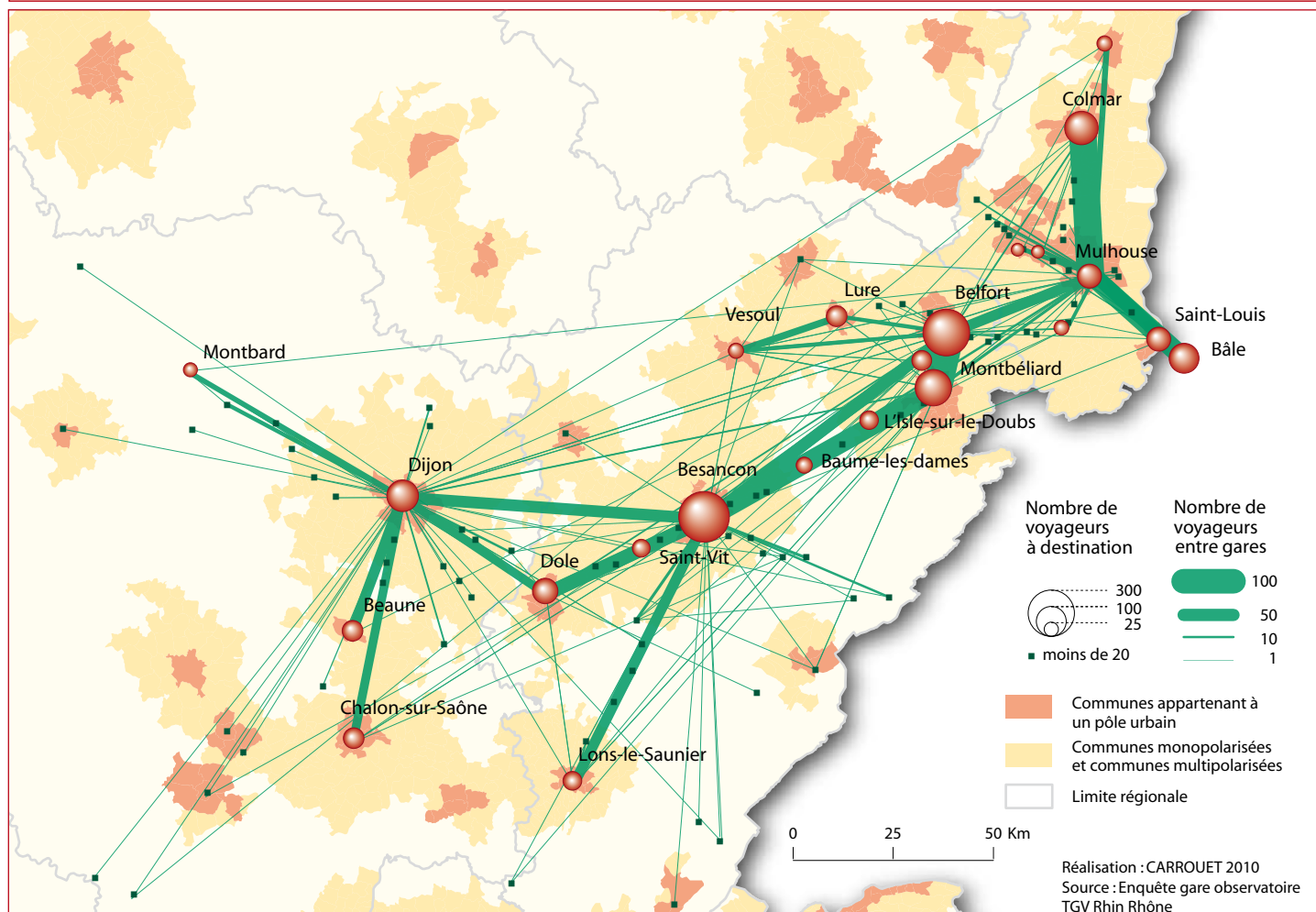
Source : GC 2010 Enquête gare observatoire TGV Rhin-Rhône



Source : GC 2010, enquête gare observatoire TGV Rhin-Rhône

Figure 3 : les déplacements des voyageurs en gares de Besançon-Viotte, Belfort et Montbéliard, hors espace Rhin-Rhône

Figure 4 : les déplacements au sein de l'espace Rhin-Rhône



Néanmoins, la gare de Belfort a des relations plus importantes avec Strasbourg (6 % des voyageurs), ce qui s'explique à la fois par la proximité et par une desserte plus étoffée par rapport à la gare de Montbéliard.

Deux axes majeurs de circulation ferroviaire au sein de l'espace Rhin-Rhône

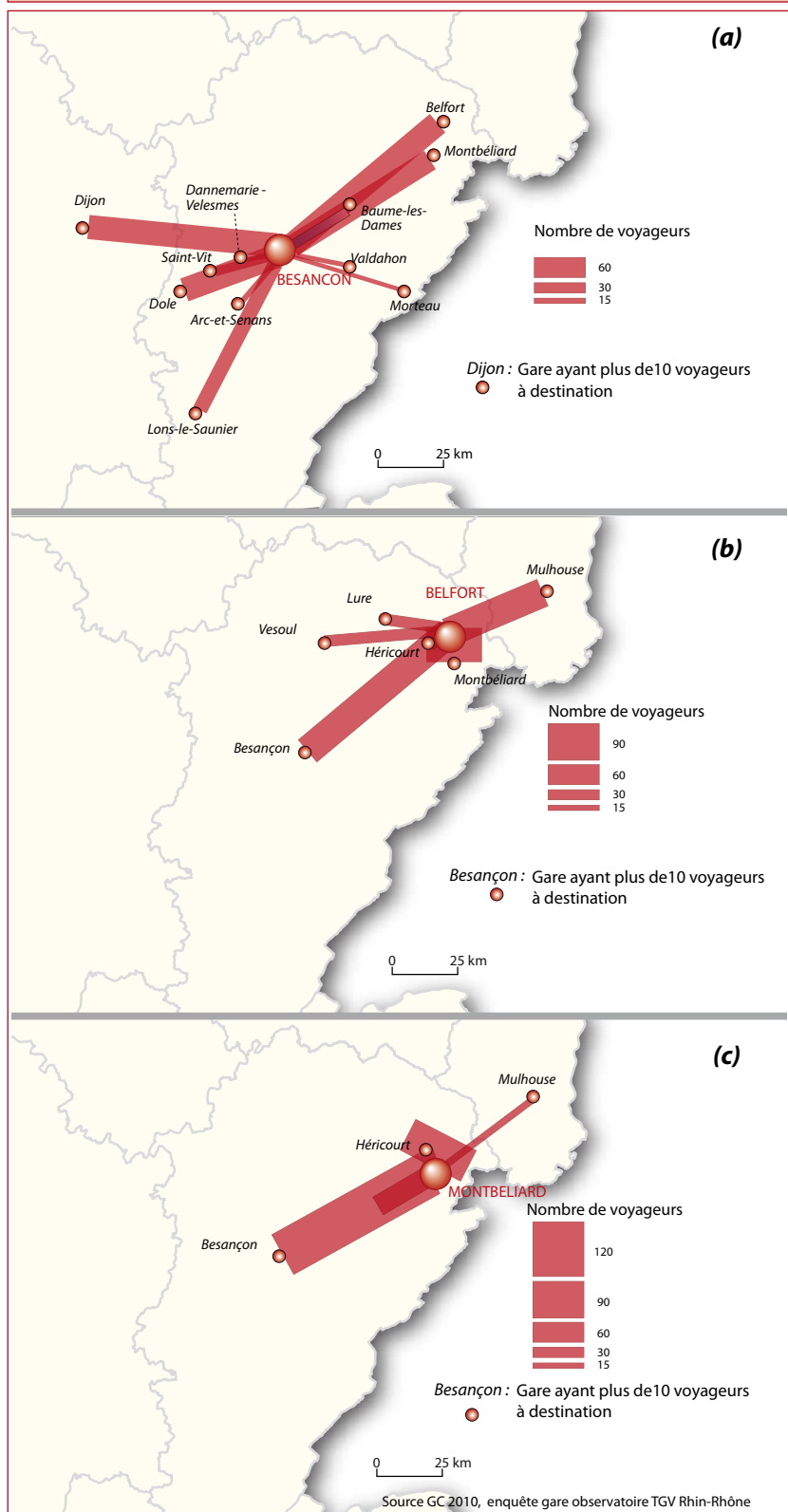
L'analyse des résultats de l'enquête à l'échelle de l'espace Rhin-Rhône indique qu'il existe des liens privilégiés entre certaines gares. Les gares les plus fréquentées sont Besançon et Belfort avec respectivement 282 et 242 voyageurs à destination (figure 4). La gare de Besançon est la première gare de destination avec 13 % des voyageurs.

Les chiffres de fréquentation sont à mettre en re-

lation avec les flux entre gares. L'enquête révèle l'existence de deux principaux corridors au sein de l'espace Rhin-Rhône avec plus de 100 voyageurs. Le premier s'établit entre les gares de Dijon, Dole, Besançon, Montbéliard et Belfort. Un second corridor existe entre les gares de Colmar, Mulhouse, Saint-Louis et Bâle. Il existe cependant une rupture entre les gares de Belfort et Mulhouse car les flux, plus faibles, avoisinent 50 voyageurs. L'analyse de la carte des flux de voyageurs entre gares permet également d'identifier ceux qui, secondaires, sont situés aux extrémités des gares et ne sont pas directement intégrés aux deux corridors de l'espace Rhin-Rhône : en Franche-Comté, c'est le cas des flux Lons-le-Saunier-Besançon et Vesoul-Lure-Belfort.

L'analyse des flux montre que les mobilités ont un caractère structurant dans l'espace Rhin-Rhône.

Figure 5 : les déplacements internes à l'espace Rhin-Rhône
(départ Besançon-Viotte, Belfort ou Montbéliard)



La majorité des flux est concentrée entre les gares de Dijon, Besançon, Montbéliard et Belfort. Néanmoins, cette analyse doit être nécessairement complétée par une étude sur les flux routiers entre ces différents pôles.

La place centrale de Besançon dans l'espace Rhin-Rhône est en partie vérifiée par l'analyse des relations ferroviaires entretenues avec les autres gares de l'espace Rhin-Rhône (figure 5a). L'essentiel des flux est réalisé avec des gares de Franche-Comté ainsi qu'avec la gare de Dijon pour la région Bourgogne. Ainsi, les gares les plus citées au départ de Besançon sont Dole, Belfort et Montbéliard.

Les gares de Belfort et Montbéliard sont en situation particulière dans le sens où elles sont proches géographiquement (figures 5b et 5c). Le premier constat qui ressort de l'analyse est que les premiers échanges en termes d'effectifs se font entre elles. Dans le cas de Belfort les échanges sont d'abord réalisés à effectif égal avec les gares de Besançon et Mulhouse (48 voyageurs) et secondairement sur le couloir Belfort-Lure-Vesoul. Ceci s'explique par le positionnement de la gare de Belfort sur le réseau ferré puisqu'elle est à la croisée des flux Alsace-Franche-Comté et Paris-Suisse. La gare de Montbéliard, quant à elle, possède des destinations moins étoffée, avant tout orientées vers Belfort et Besançon.

L'enquête a permis de mettre en évidence les grandes tendances en matière de flux ferroviaires entre gares de l'espace Rhin-Rhône. L'arrivée prochaine de la grande vitesse ferroviaire (11 décembre 2011) entraînera la mise en place d'une nouvelle série d'enquêtes dont le but sera d'évaluer les éventuels changements dans les pratiques de mobilité des usagers du transport ferroviaire ■