HAL
open science

Low cost ferroviaire, choix de gares et enjeux d'accessibilité : l'arrivée de Ouigo à Marne-la-Vallée Chessy

Julie Perrin

To cite this version:

Julie Perrin. Low cost ferroviaire, choix de gares et enjeux d'accessibilité : l'arrivée de Ouigo à Marne-la-Vallée Chessy. 3èmes Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM), Université Gustave Eiffel, Jun 2021, Marne-la-Vallée, France. hal-03281119

HAL Id: hal-03281119

https://hal.science/hal-03281119v1

Submitted on 8 Jul 2021

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.

Low cost ferroviaire, choix de gares et enjeux d'accessibilité : l'arrivée de Ouigo à Marne-la-Vallée Chessy

Julie Perrin

Post-doctorante, Université Gustave Eiffel, Champs-sur-Marne, France

Introduction

En 2013, la SNCF met en service une offre ferroviaire low cost nommée Ouigo, dans un premier temps sur l'axe Sud-Est entre l'Île-de-France et le Sud de la France. Lorsque l'offre est dévoilée dans la presse quelques mois auparavant, différentes spéculations et réactions alimentent débats et réflexion autour du projet. Concernant les gares desservies, le choix de gares « excentrées » est présenté comme l'expression du modèle low cost : un levier permettant de faire baisser le coût d'exploitation. Les représentants de la SNCF communiquent également sur le fait que le choix de ces gares renforce l'offre à destination de ceux qui résident à leurs proximités, à l'exemple d'une partie des Franciliens de grande couronne. Ces éléments ont nourri de nombreux débats dans l'espace médiatique, d'autant que le déploiement de l'offre Ouigo depuis 2013 s'est accompagné d'une évolution des gares desservies.
Lors du lancement de l'offre Ouigo, Marne-la-Vallée Chessy est choisie comme terminus francilien. Cette gare est l'une des trois gares TGV franciliennes avec Aéroport CDG TGV et Massy TGV. Elle se situe sur la ligne d'Interconnexion Est des LGV en Île-de-France, mise en service au milieu des années 1990. Localisée au sein du complexe touristique Disneyland Paris, elle est également le terminus de la branche Est du RER A et est ainsi reliée au réseau de transport collectif régional. Avant Ouigo, elle est principalement desservie par des TGV dits intersecteur, c'est-à-dire n'ayant Paris ni pour origine ni pour destination.

L'arrivée de Ouigo se traduit par une évolution très rapide de la fréquentation de la gare, passant de trois millions de voyageurs en 2012 à près de six millions en 2016. Pour cette présentation, nous proposons d'analyser la façon dont le déploiement d'une nouvelle offre et l'augmentation de la fréquentation de la gare qui en découle participent d'un renouvellement des enjeux d'accessibilité de Marne-la-Vallée Chessy, en particulier l'articulation entre gare TGV et gare RER.

Cadre d'analyse et méthodologie

Afin d'appréhender les enjeux de l'accessibilité de la gare de Marne-la-Vallée Chessy, et l'articulation modale à l'échelle du pôle, sont croisées :

- L'étude des pratiques des voyageurs qui transitent par la gare ;
- L'analyse de l'organisation et des représentations des acteurs (sectoriels et de l'aménagement) qui interagissent sur la gare.

La gare, interface de systèmes spatiaux de différentes échelles (Facchinetti-Mannone, 2012), est ici envisagée dans son rôle de porte d'entrée du territoire. Cette notion, mobilisée dans différents travaux étudiant les articulations entre réseau et territoire, renvoie aux fonctions de polarisation et de (re)distribution des flux à l'échelle locale assurée par ces portes (Cattan & Frétigny, 2011 ; Frémont, 2015). Cette distribution repose sur l'accessibilité de la porte, qui participe du dimensionnement de son aire d'influence.

Ouigo a impulsé une évolution rapide de la desserte de Marne-la-Vallée Chessy et par là même du rôle de porte d'entrée de cette gare (Perrin, 2020). Nous souhaitons ici présenter la façon dont ces changements ont participé d'un renouvellement des enjeux d'accessibilité de la gare et en particulier dans l'articulation TGV-RER.

Cette proposition s'appuie sur une méthodologie mixte menée dans le cadre d'une recherche doctorale qui a pris comme principal terrain d'étude Marne-la-Vallée Chessy :

- Des entretiens semi-directifs auprès d'acteurs sectoriels (SNCF, RATP), économiques (Disneyland Paris) et de l'aménagement (collectivités territoriales) ;
- Une enquête par questionnaire menée auprès de touristes venus en Île-de-France en train à grande vitesse (avril 2017) ;
- Une enquête par entretiens semi-directifs auprès de touristes venus en Ouigo et arrivés par la gare de Marne-la-Vallée Chessy (juin-septembre 2017).

Ces matériaux ont été complétés par des données produites par la SNCF et Disneyland Paris ainsi que par l'étude de différents documents de littératures grises (projets d'aménagement locaux, synthèses d'enquêtes).

Le choix de centrer les enquêtes sur les touristes a permis de compléter les données existantes et de déconstruire le poids de la relation à Disneyland Paris pour la gare de Marne-la-Vallée Chessy. L'analyse des mobilités touristiques apporte un éclairage original au rôle de porte d'entrée de la gare.

Principaux résultats obtenus

Tout d'abord, nous mettons en évidence les faibles interactions fonctionnelles entre les gares TGV et RER de Marne-la-Vallée Chessy avant la mise en service de Ouigo.
L'analyse de la fréquentation de la gare avant et après l'arrivée de Ouigo révèle une augmentation rapide du volume de voyageurs transitant par la gare : elle met surtout en lumière une diversification des profils rencontrés. Alors que les pratiques spatiales des voyageurs qui transitaient par la gare avant Ouigo étaient fortement polarisées par Disneyland Paris d'une part, et le Nord-Est francilien par ailleurs, l'aire d'influence de la gare est élargie lors des premières années de déploiement de l'offre Ouigo. Ceci se traduit par de nouveaux enjeux d'accessibilité de la gare, tant routière que dans l'articulation avec le RER.

Nous montrons que l'arrivée de Ouigo est peu anticipée par les différents acteurs interagissant sur la gare de Marne-la-Vallée Chessy (opérateurs, gestionnaires, Disneyland Paris, collectivités territoriales). L'augmentation rapide de la fréquentation de la gare et la diversification des profils de voyageurs se traduisent par une saturation de la gare et ses accès. L'organisation progressive de la gestion de ces flux met en évidence à la fois la complexité de la gouvernance du site et la multiplicité des logiques d'acteur en présence. Les représentations et les stratégies des différents acteurs sont croisées à celles des voyageurs qui transitent par la gare. Le cas de l'articulation au RER illustre le fait qu'il ne s'agit pas uniquement d'un enjeu de gestion des flux. Pour les voyageurs, la fluidité de cette articulation comme la mise en place de nouvelles logiques d'acheminement vers ou depuis la gare (dont le RER) participent d'une évolution du rapport à l'espace-temps du voyage à grande vitesse.

Principales références bibliographiques

Cattan N. & Frétigny J.-B. (2011) Les portes d'entrée de la France et les systèmes territoriaux des flux – État des lieux et problématiques, *Territoire 2040, revue en ligne de la DATAR*, 3, p. 61-77.
Facchinetti-Mannone V. & Richer C. (2011). L'intégration territoriale des gares sur lignes à grande vitesse en France : une approche typologique, *Recherche Transports Sécurité*, 27, 3, p. 200-214.
Facchinetti-Mannone V. (2012). Les gares TGV : des interfaces au service du projet urbain ?, *URBIA, Les cahiers du développement durable urbain*, 13, p. 27-48.
Frémont A. (2015) Les portes internationales des métropoles. Ports maritimes et aéroports, in *La métropole logistique*. Armand Colin.
Perrin J. (2020). La territorialisation des gares franciliennes de la grande vitesse ferroviaire face aux mutations du modèle TGV, thèse de l'Université Paris-Est.

Mots clés

Low cost ferroviaire ; Ouigo ; gare TGV ; porte d'entrée du territoire ; accessibilité ; logiques d'acteurs ; pratiques de mobilité.

Session visée

1. Session n°6 Gares et stratégies d'aménagement : acteurs, politiques, spatialités.