

ATTRACTIVITÉ
& RAYONNEMENT
DES GARES
DE L'AIRE
MÉTROPOLITAINE
LYON – SAINT-ÉTIENNE :
QUELS FACTEURS
DÉTERMINENT LE CHOIX
DES USAGERS POUR
SE RENDRE EN GARE ?



/ Sommaire



Introduction

—○ P. 3

2. Usage & fréquentation des gares en diffusion

—○ P. 8 > 12

1. Usage & fréquentation des gares en rabattement

—○ P. 4 > 7

3. Conclusion & Annexe

—○ P. 13 > 16

/ Introduction

Où résident les usagers pendulaires prenant les TER pour aller travailler ? Quelle est leur destination finale à la descente de leur train ? Telles sont les 2 questions qui ont motivé l'analyse, confiée aux deux agences d'urbanisme de Saint-Étienne et de Lyon, des données d'enquête « origine – destination TER » (enquêtes 2014-16), mises à disposition par la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Impulsé par le Syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMT AML) et réalisé dans le cadre du Plan d'Action Intermodalité (PAI) 2019-2021, ce travail permet de mieux comprendre le rôle et le rayonnement territorial des 117 gares qui desservent le territoire de la coopération métropolitaine en s'intéressant successivement aux communes résidentielles d'où partent les usagers des gares, puis aux communes de destination (emploi ou étude) de ces usagers.

Il sera donc question dans cette synthèse d'analyse des déplacements en rabattement et en diffusion des gares de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Étienne. Au préalable, il convient de définir plusieurs concepts qui seront abordés dans cette synthèse

/ Aire de chalandise

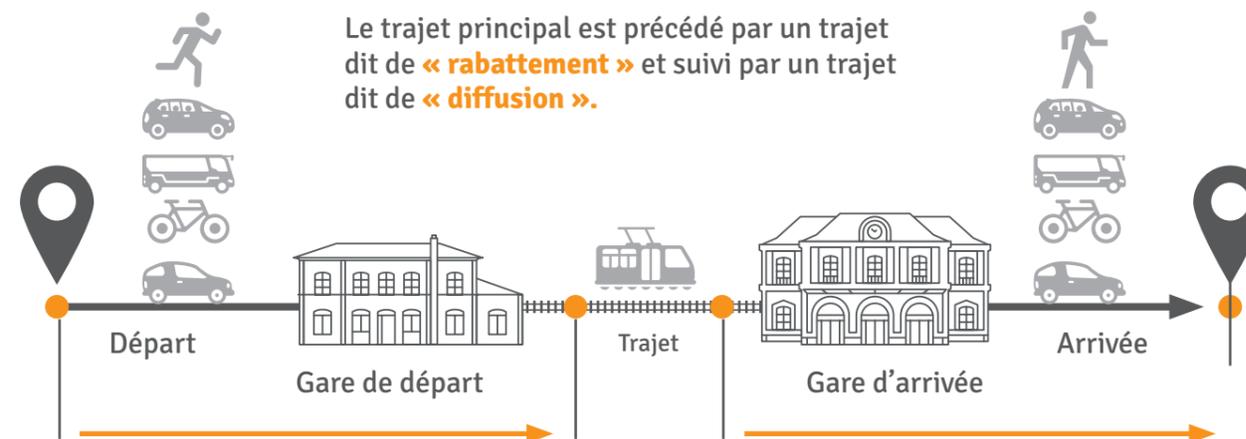
désigne l'ensemble des communes duquel proviennent principalement ses usagers ou vers laquelle ils se rendent pour ensuite atteindre leur destination finale

/ Déplacement intermodal

combine plusieurs modes de déplacements successifs et chaque mode correspond à ce qu'on appelle un trajet.

/ Types de trajets

Le trajet principal est précédé par un trajet dit de « **rabattement** » et suivi par un trajet dit de « **diffusion** ».



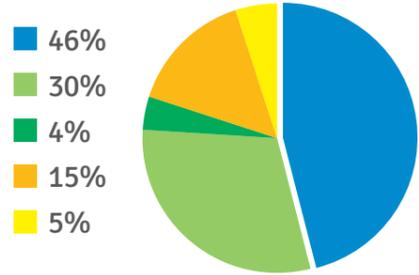
/ Trajet de rabattement

correspond au premier mode de déplacement utilisé : il est réalisé entre le lieu d'origine du déplacement et le premier pôle d'échange.

/ Trajet de diffusion

correspond au dernier mode de déplacement utilisé. Il est réalisé entre le dernier pôle d'échange ou arrêt de transports collectifs et le lieu de destination final.

Mode d'accès aux gares en rabattement

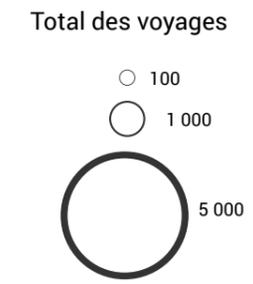
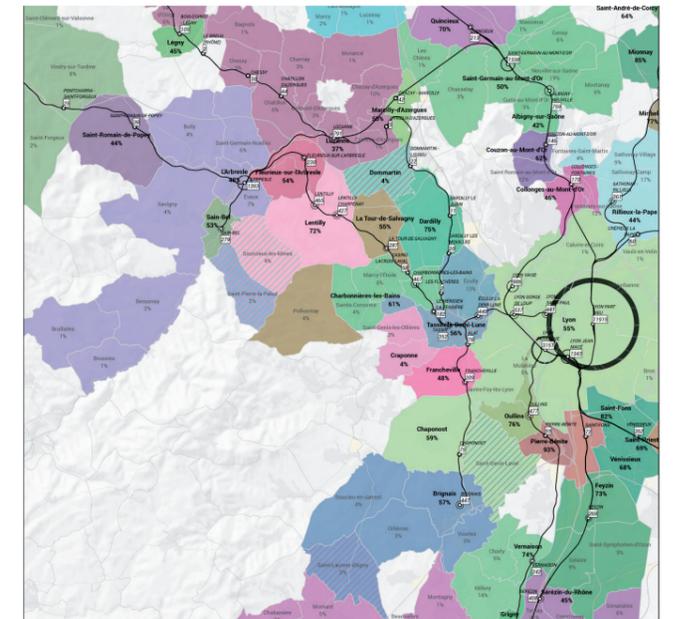
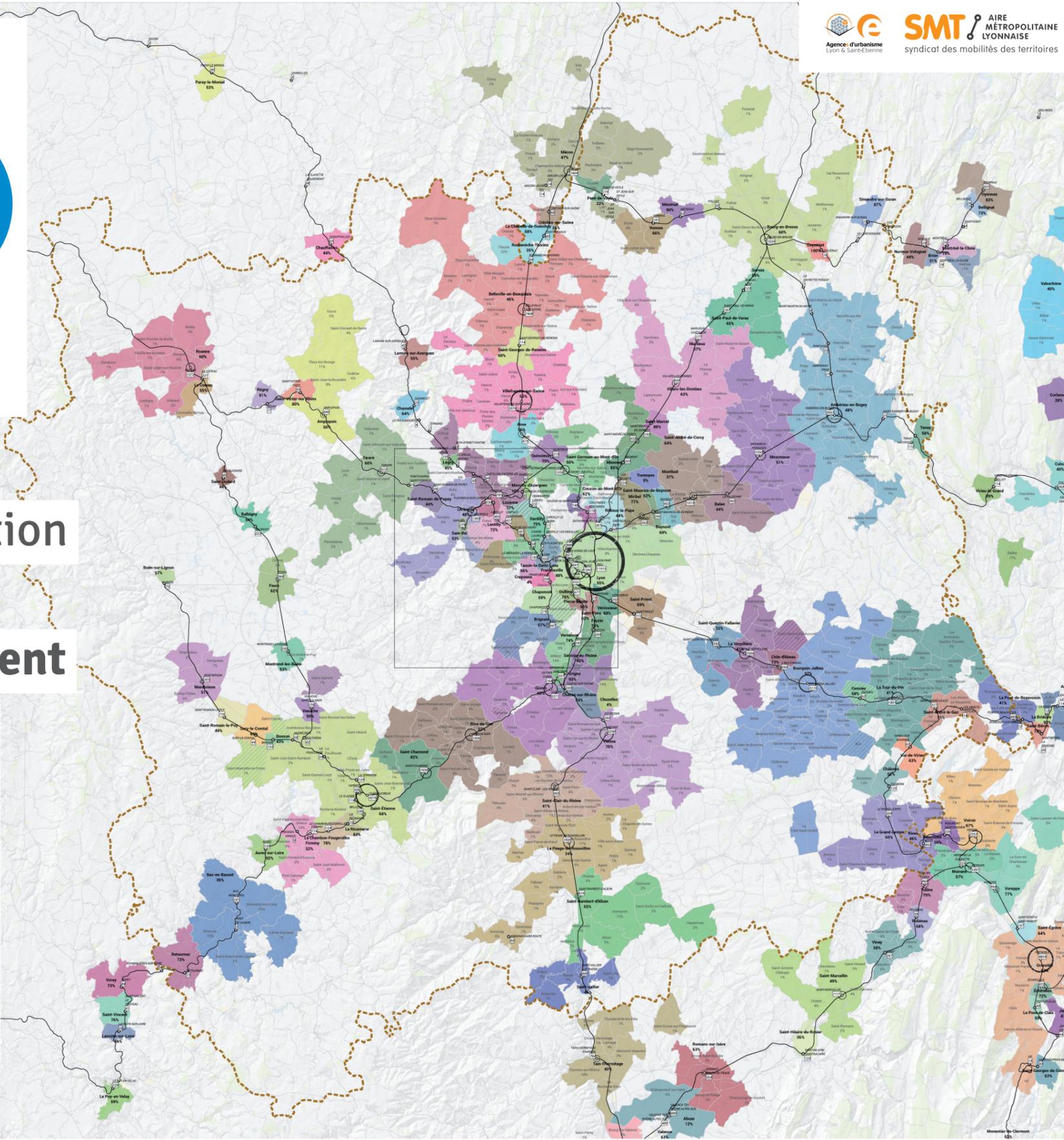


1. Usage & fréquentation des gares en rabattement

Les aires de chalandise en rabattement les plus importantes

Lyon Part-Dieu	Bourgoin-Jallieu
58 communes	34 communes
Saint-Etienne Châteaucreux	Ambérieu-en-Bugey
33 communes	30 communes

Sources : Région Auvergne Rhône-Alpes enquêtes O/D AuRA 2014-2015-2016 - traitements epures

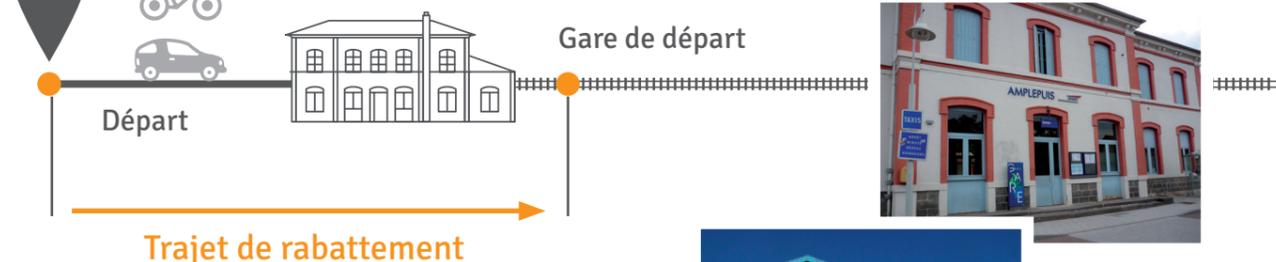


- Gares secondaires (si les flux représentent plus de 3/4 des flux principaux)
- Anse
 - Bonson
 - Bourgoin-Jallieu
 - Brignais
 - Givors
 - L'Isle-d'Abeau
 - La Tour-du-Pin
 - Lentilly Charpenay
 - Lozanne
 - Rive-de-Gier
 - Saint-Étienne Châteaucreux
 - Tassin
 - Vienne

- Plan d'actions intermodalité (PAI) pour l'AML
- SMT AML - Périmètre du PAI 2019 - 2021
- Réseaux de transport
- Réseau routier principal
 - Réseau routier secondaire
 - Réseau ferroviaire voyageur



1. Usage & fréquentation des gares en rabattement



Points clés à retenir...

Une grande diversité dans l'envergure géographique des aires de chalandise des gares liées au domicile.

Plus on s'approche des communes voisines des cœurs métropolitains lyonnais et stéphanois, moins l'envergure géographique de l'attractivité des gares est importante. À l'inverse, plus on s'éloigne de ces 2 cœurs métropolitains, plus l'envergure géographique des aires de chalandises de gare s'étend. Par exemple, la gare de Bourgoin-Jallieu attire des usagers résidant dans 25 communes, certaines se trouvant à une dizaine de km de cette gare.

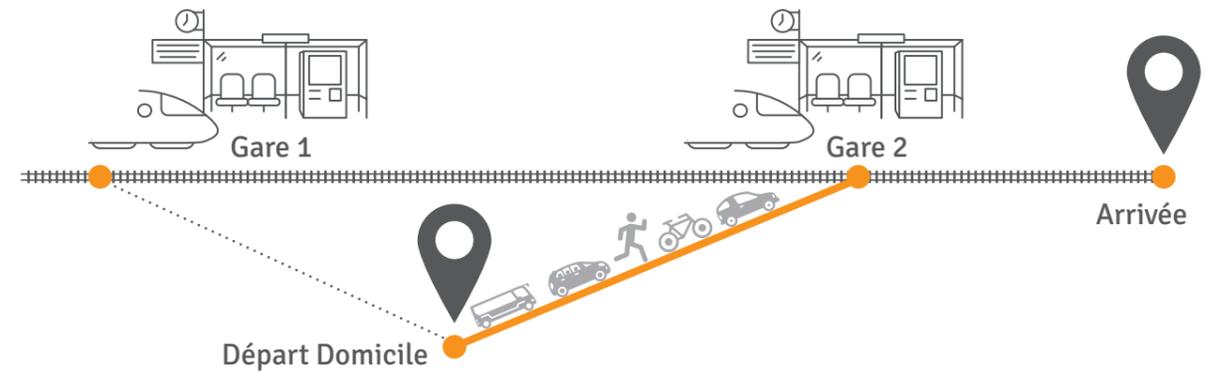
L'observation précédente est néanmoins limitée à l'aire d'influence d'une métropole. Les gares en milieu rural éloigné des Métropoles attirent peu d'usagers pendulaires.

Par exemple, à Feurs, Boën, Lamure sur Azergues, ou Châbons, les aires de chalandises se limitent à 1 ou 2 communes. Cela ne signifie pas que ces gares n'ont pas un rôle pour d'autres motifs, ou à d'autres fréquences de déplacement. C'est un révélateur de leur autonomie fonctionnelle vis-à-vis de ces cœurs métropolitains.



Les aires de chalandise des gares sont influencées par le « sens géographique » du déplacement pendulaire, en étant orientées « vers l'amont » de déplacements pendulaires qui sont très fortement orientées à destination des cœurs métropolitains ou des villes principales du territoire. Dans certains cas, le relief géographique et la trame viaire viennent accentuer ce phénomène, provoquant des aires de chalandise assez « étirées » à l'amont des gares comme cela est le cas pour les gares au Péage de Roussillon, à Belleville-sur-Saône, à Amplepuis ou encore à Villars les Dombes

Le choix de la gare de départ se fait en fonction du sens de déplacement



Dans les métropoles, le haut niveau de service des gares centrales éclipse l'aire de chalandise des gares alentours qui peuvent être plus proches du domicile des usagers mais moins attractives puisqu'elles peuvent nécessiter une correspondance en gare centrale pour des trajets plus longs. Ce constat observé pour la gare centrale de Saint-Étienne se retrouve, à un degré moindre, pour les gares des villes moyennes.

Les politiques de desserte TER (gares desservies, terminus) des gares influent sur les aires de chalandise.

C'est le cas notamment des gares d'Ambérieu-en-Bugey ou la-Tour-du-Pin, mais aussi de Vienne, de l'Arbresle ou de Belleville en Beaujolais. Le rayonnement territorial de ces gares marginalise le rôle de gares parfois plus proches du domicile des usagers, mais moins bien desservies (en fréquence et/ou en trains rapides), ainsi qu'on l'observe entre autres à Estressin, Sain-Bel, St-Georges-de-Reneins...

Certaines gares dont la fréquentation est élevée paraissent ne pas afficher une aire de chalandise étendue. Pour autant, l'analyse à l'échelle de la gare montre une provenance diffuse des usagers; c'est le cas notamment de Saint-Germain-au-Mont-d'Or, Anse ou Lentilly-Charpenay (halte tram-train au débouché d'un échangeur autoroutier drainant plusieurs vallées et communes, mais peu utilisée par les résidents de la commune, au profit de la gare au centre du village).

Mode d'accès aux gares en diffusion

- 9%
- 46%
- 4%
- 41%



- Voiture (dont 40% de conducteurs et 60% de passagers)
- À pied
- Vélo
- TC sauf train

2. Usage & fréquentation des gares en diffusion

Gares les plus fréquentées en diffusion pour aller travailler ou étudier

Lyon Part-Dieu
29 400 voyages

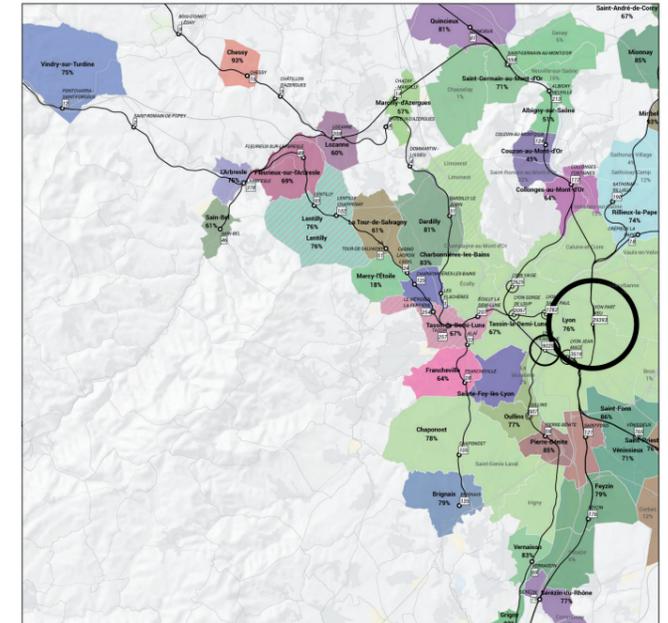
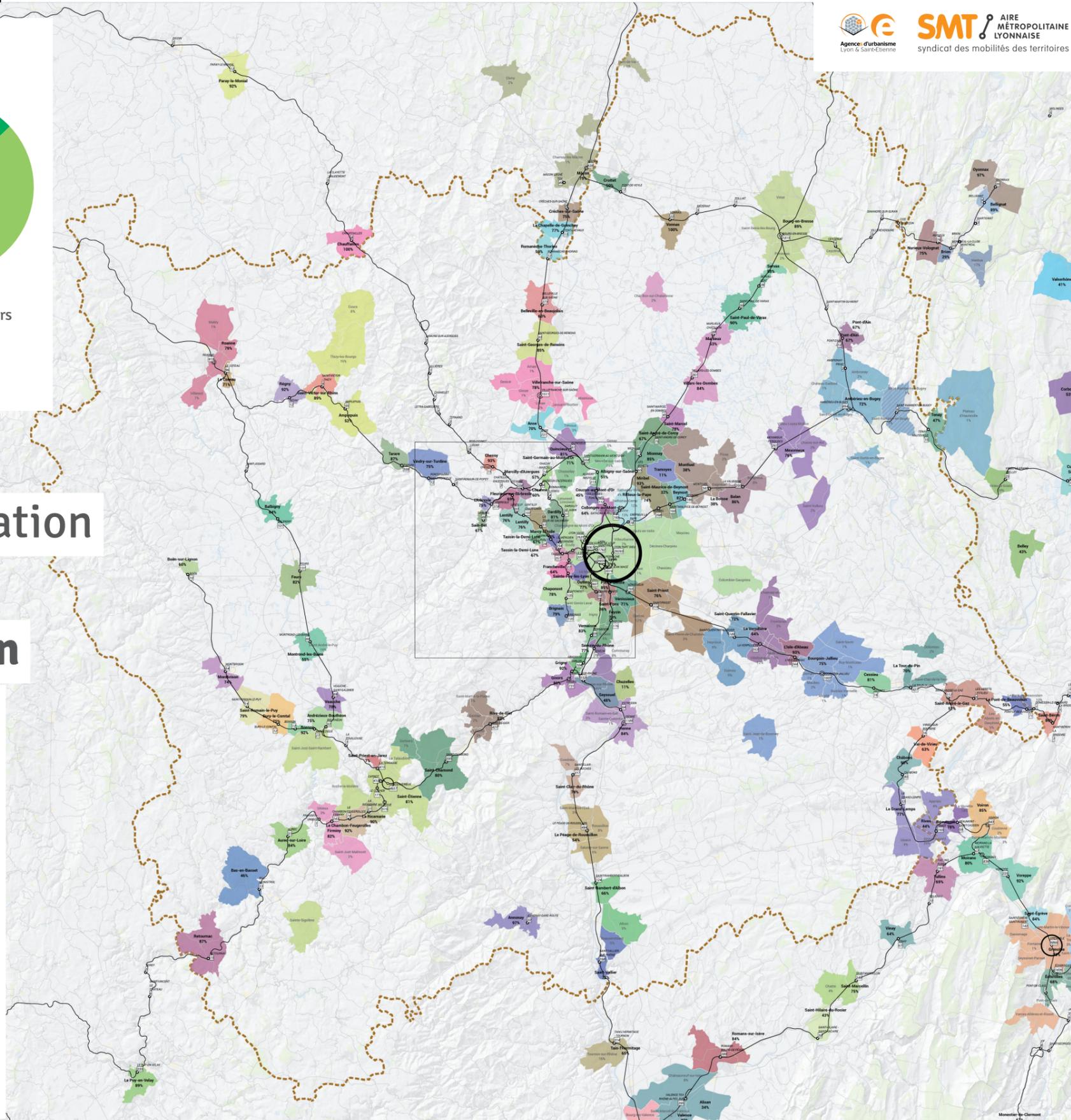
Lyon Perrache
9 000 voyages

Saint-Étienne Châteaureux
4 700 voyages

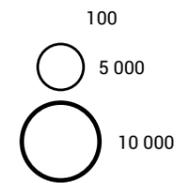
Lyon Jean-Macé
3 500 voyages

Lyon Vaise
2 600 voyages

Source : Région Auvergne Rhône Alpes enquête OJD AURA 2014-2015-2016 - Intermodalité



Total des voyages



Gares secondaires

(si les flux représentent plus de 3/4 des flux principaux)

- Ambérieu-en-Bugey
- Écully la Demi-Lune
- Lyon Vaise
- Saint-Rambert-en-Bugey
- Lentilly

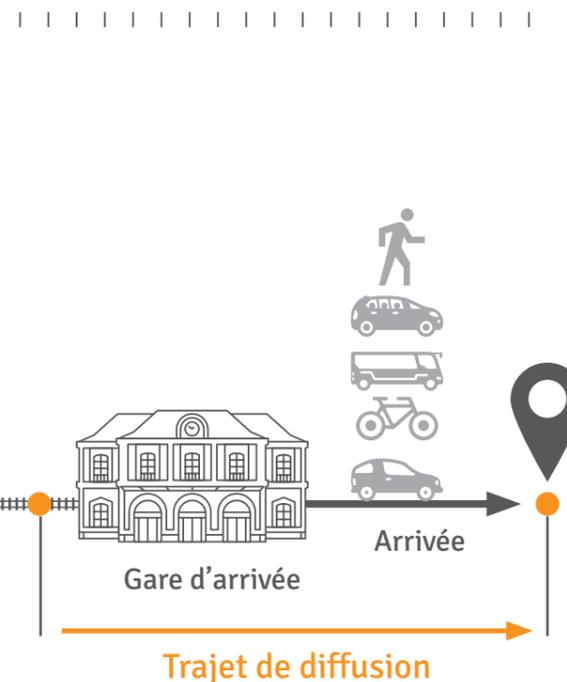
Plan d'actions intermodalité (PAI) pour l'AML

SMT AML - Périmètre du PAI 2019-2021

Réseaux de transport

- Réseau routier principal
- Réseau routier secondaire
- Réseau ferroviaire voyageur

2. Usage & fréquentation des gares en diffusion



Points clés à retenir...

—○ En descente du train, l'étendue des aires de chalandise à destination du lieu de travail ou d'études est nettement plus réduite que celle liée au domicile des usagers. Les lieux d'emploi, et plus encore d'enseignement sont bien plus polarisés, que les localisations résidentielles. D'une manière générale, l'absence de gare à proximité du lieu de travail ou d'études entraîne une absence d'usage du TER.

—○ La localisation et l'insertion urbaine des gares a un impact direct sur l'usage pour se rendre sur le lieu de travail ou d'études. Les gares de centre-ville des communes principales du territoire emporte un niveau de fréquentation élevé (gares lyonnaises et stéphanoises, mais également de Bourgoin, Vienne, Bourg-en-Bresse, Givors, Roanne)..

On peut aussi observer la même dynamique dans des gares plus périphériques :

- halte tram-train du Méridien – la Ferrière, à proximité immédiate du lycée B. Pascal de Charbonnières ;
- Lentilly – Charpenay, au débouché direct de la zone d'activité du même nom ;
- St-Priest, assez à l'écart du centre-ville comme du réseau TCL, mais bien positionnée par rapport à la zone industrielle et logistique, et à proximité de celle de la commune voisine de Corbas.



—○ Les politiques de desserte TER des gares influent sur la fréquentation, mais pas sur l'étendue des aires de chalandise à destination. Contrairement à ce qui s'observe sur les rabattements en gare depuis les communes résidentielles, les gares mieux desservies ne provoquent pas une extension géographique de la diffusion de leur clientèle, à destination étude ou travail. Ainsi les aires de chalandise de Bourgoin-Jallieu, Saint-Germain-au-Mont-d'Or, Ambérieu-en-Bugey, Givors Ville, L'Arbresle, Villefranche-sur-Saône, Vienne. ne sont pas plus étendues que d'autres.

—○ Dans les métropoles, les grands Pôles d'Echanges Multimodaux sont à la fois des gares de diffusion de proximité et des points de rabattement sur les axes urbains « lourds ». Part-Dieu est ainsi la gare de destination de 30 000 usagers pendulaires TER; Perrache 9 000 ; Châteaucreux 5 000.

Une partie d'entre eux travaille ou étudie à proximité ; une autre utilise ensuite les lignes urbaines pour atteindre sa destination, tout particulièrement en métro, tramway ou lignes fortes de bus (C à Lyon, M à Saint-Étienne). Il en est de même pour d'autres PEM articulant TER et lignes fortes urbaines : Jean Macé, Vaise, Gorge de Loup côté lyonnais, Bellevue, Carnot et la Terrasse côté stéphanois.

A Vénissieux, 71% des usagers descendant en gare pour motif travail ou étude restent dans la commune ; Pour Oullins, 79% des usagers restent à Oullins ou à la Mulatière. seulement 1 usager sur 5 va au-delà, majoritairement en direction de Gerland et Part-Dieu (métro B).



Représentation schématique de qualification des gares du PAI (en rabattement et diffusion)

Légende

- Gares à enjeux liés à l'importance du rabattement individuel en automobile
- Gares à enjeux liés à leur rôle majeur « à destination travail ou étude »
- Les 2

Cartographie / niaksniaks

- 1 Lyon Jean-Macé
- 2 Lyon Vaise
- 3 Lyon Gorge-de-Loup

LE PUY-EN-VELAY

PARAY-LE-MONIAL

CLERMONT-FERRAND

DIJON

BESANÇON

OYONNAX

GENÈVE

ANNEYCY

CHAMBÉRY

GRENOBLE

VALENCE



Représentation schématique de qualification des gares du PAI (en rabattement et diffusion)

De cette analyse des aires de chalandise des gares de l'aire métropolitains Lyon – Saint-Étienne, se dégage une liste des gares, marquées par des enjeux spécifiques liés à l'importance du rabattement individuel en automobile (du fait de la grande envergure de leur aire de chalandise), et/ou par leur rôle majeur « à destination travail ou étude »

Ces gares ont fait l'objet d'une description exhaustive dans un « Cahier des gares du PAI » disponible sur le site Internet du SMT AML :

https://www.smtaml.fr/wp-content/uploads/2021/01/CAHIER_GARES_HD.pdf



Annexe : La méthodologie utilisée pour analyser le rabattement et la diffusion en gare

N'ont pas été prises en compte, dans ce travail, les communes émettant au moins 9 flux vers une seule et même gare, pour un motif de déplacement « travail » (mais ponctuellement, une commune peut avoir deux gares préférentielles si les volumes de flux sont proches, les cartographies ci-dessus représentent cette situation au moyen de hachures). Il ne s'agit pas d'une analyse exhaustive de la fréquentation des axes ou gares TER, ni de leur évolution. C'est une représentation des principaux lieux d'habitat des usagers des gares TER, et des modes utilisés entre domicile et gares dans l'aire métropolitaine et entre gare et lieu de travail/études, pour aider à comprendre (et agir sur) le fonctionnement multimodal et territorial des gares TER dans l'aire métropolitaine Lyon – Saint-Étienne.

- Pour les trajets en rabattement, 83 000 voyages en TER ont été étudiés, car ayant un lien au domicile, représentant 5 600 combinaisons de parcours intercommunaux intégrant du TER. Parmi ces voyages, 71 000 sont marqués par des flux supérieurs à 9, dans 1 000 combinaisons de parcours intercommunaux intégrant du TER.
- Pour les trajets en diffusion, environ 77 500 voyages en TER ont été étudiés, car ayant une gare de destination en lien avec les motifs travail, déplacement professionnel ou étude (de tous types, mais donc globalement secondaires ou supérieures).

→ 3. Conclusion

—○ Le TER ne sert pas qu'aux flux radiaux vers les centralités métropolitaines : Lyon et Saint-Etienne. On observe en effet des fréquentations notables des PEM permettant des diffusions plus variées que les seules 3 gares centrales, via les offres maillées en métro et tramway tout particulièrement.

—○ Le territoire de l'aire métropolitaine Lyon – Saint-Étienne est multipolaire. Les usages à destination des villes « petites et moyennes » sont significatifs sur le territoire métropolitain voire même sur certaines gares ou haltes, judicieusement localisées à proximité de zones économiques ou d'équipements d'enseignement secondaire et supérieurs.

—○ L'usage du TER en diffusion n'existe vraiment que lorsque la destination est proche de la gare. Les aires de chalandises en diffusion ont une étendue géographique limitée, la marche majoritairement, puis les TC et vélo sont choisis pour réaliser ces trajets pour se rendre sur le lieu de travail ou d'études.

Crédits

Photos :
SYTRAL, Saint-Étienne
Région Auvergne-Rhône-Alpes,
SMT AML, Agences d'Urbanisme de Lyon
et Saint-Étienne, Wikimedia,
Googlemaps, Iconfinder

Graphisme :
Marie Cellard / niaksniaks.fr

Rédaction

Rachel Haab-Lab, Directrice SMT AML ;
Guillaume Arzac,
Pôle Planification et Stratégie Territoriale
réfèrent mobilités,
EPURES pour le réseau A2

Date de publication : juin 2021