



ANALYSE DU PROFIL DES USAGERS DU TRAIN

CONVENTION MULTIPARTITE ANNUELLE
D'APPLICATION 2016

SOMMAIRE

PREAMBULE	3
LE POIDS TRÈS RELATIF DU TRAIN DANS LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN ...	6
TRAIN ET CARS INTERURBAINS : DES PROFILS D'USAGERS DIFFÉRENTS	11
LES LIMITES D'UNE ANALYSE PAR GRANDS CORRIDORS FERROVIAIRES	13
ANALYSE DES ENQUÊTES D'OPINION SUR LE TER	15
CONCLUSION	17
ANNEXES	18

PRÉAMBULE

La présente note s'inscrit dans le cadre de la convention partenariale entre la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et les agences d'urbanisme du Sud-Est. Pour l'année 2016, trois fiches études ont alimenté le volet transport de la convention :

- Fiche T1 : analyse du profil des usagers du train
- Fiche T2 : pôles d'échanges
- Fiches T3 : diagnostic transports

La présente note constitue le rendu des travaux effectués dans le cadre de la fiche T1. A la suite de l'éclairage méthodologique et des échanges conduits en 2015, la Région a en effet souhaité la production d'une étude stratégique permettant une connaissance approfondie du profil et des pratiques des usagers du train en Provence-Alpes-Côte-d'Azur, comparativement aux données disponibles sur les usagers des autres modes de transport. Il s'agit pour la Région d'un questionnement central pour la mise en place de ses stratégies d'offres et de services.

Ce travail a été conduit à partir d'analyses des résultats des enquêtes ménages déplacements réalisées sur les territoires des Alpes Maritimes (2009), des Bouches-du-Rhône (2009) et de l'Aire métropolitaine toulonnaise (2008). Elle s'appuie également sur l'étude existante menée par le CETE, la DREAL et la Région en 2011 : analyse de la mobilité à l'échelle régionale, exploitation régionale des EMD, étude à laquelle elle ne saurait se substituer.

Concernant les usagers du train, la taille des échantillons disponibles dans les enquêtes ménages déplacements est plutôt faible, ce qui dans un souci de maintenir un niveau de fiabilité correct, limite les possibilités de croisement des données et d'analyses. En dessous de 3 000 trajets, les chiffres sont considérés comme peu fiables.

Cette étude visait par ailleurs à estimer la pertinence d'une analyse des enquêtes ménages déplacements sur le sujet des usagers du train sur les grands corridors ferroviaires : Marseille-Aubagne, Marseille-Miramas, Cannes-Nice et Nice-Vintimille. Or la taille très faible des échantillons laisse présager d'importantes marges d'erreur sur les résultats. Cette partie n'a donc pas été développée et reprend les éléments de l'étude du CETE.

A noter les autres limites suivantes :

- Les trois enquêtes ménages déplacements utilisées datent de la période 2007-2009, soit presque 10 ans déjà ! La question de l'obsolescence des données est posée.
- La carte ZOU !, qui a dû avoir un effet sur la fréquentation des trains régionaux, n'était pas en service au moment des enquêtes ménages déplacements
- Les enquêtes ménages déplacements ne concernent qu'un jour de semaine, et ne fournissent donc pas d'éléments sur les pratiques du week-end, des touristes...
- Enfin les enquêtes ménages déplacements ne distinguent pas les trains régionaux des grandes lignes. C'est pourquoi nous parlerons dans les analyses qui suivent de train et non de TER

LE POIDS TRÈS RELATIF DU TRAIN DANS LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN

Les fichiers exploités sont issus des enquêtes « standard » réalisées en face-à-face des trois EMD réalisées sur le territoire régional (Alpes-Maritimes 2009, Bouches-du-Rhône 2009, Aire métropolitaine toulonnaise 2008). Les chiffres correspondent aux valeurs redressées. Les analyses suivantes concernent les trajets et non les déplacements.

FAIBLE PART DU TRAIN DANS LES TRAJETS DU QUOTIDIEN

Le train représente un peu plus de 25 000 trajets quotidiens dans les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône. Dans l'aire toulonnaise, seulement 6 400 trajets quotidiens sont effectués en train.

Rapporté à la totalité des trajets, la part du train est donc très faible. Elle ne dépasse 1% que dans les Alpes-Maritimes, et se situe dans les trois territoires derrière le car. La voiture est hégémonique partout, avec une part modale de 80% ou plus. Elle atteint même 85% dans l'aire toulonnaise. À noter les parts modales contrastées des transports en commun urbains, qui met en évidence l'effet des réseaux attractifs des grandes villes (Nice et de Marseille notamment).

Mais est-il vraiment opportun de comparer un trajet urbain, qui s'effectue sur une distance modérée, avec un trajet en train généralement plus long ? Pour le savoir, il est proposé d'isoler les trajets interurbains des trajets urbains pour poursuivre l'analyse, uniquement dans les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône.

	06 Alpes Maritimes	13 Bouches du Rhône	83 Aire toulonnaise
	2 382 000 mécanisés	4 980 000 mécanisés	1 530 000 mécanisés
 TRAIN	25 640 (1,1%)	25 650 (0,5%)	6 400 (0,4%)
 CAR	35 610 (1,5%)	56 640 (1,1%)	9 800 (0,6%)
 VP	1 860 000 (78%)	3 877 000 (78%)	1 301 000 (85%)
 TCU	226 940 (9,5%)	708 750 (14%)	84 780 (5,5%)

Volumes et part modales des trajets mécanisés (Alpes-Maritimes 2009, Bouches-du-Rhône 2009, Aire toulonnaise 2008)

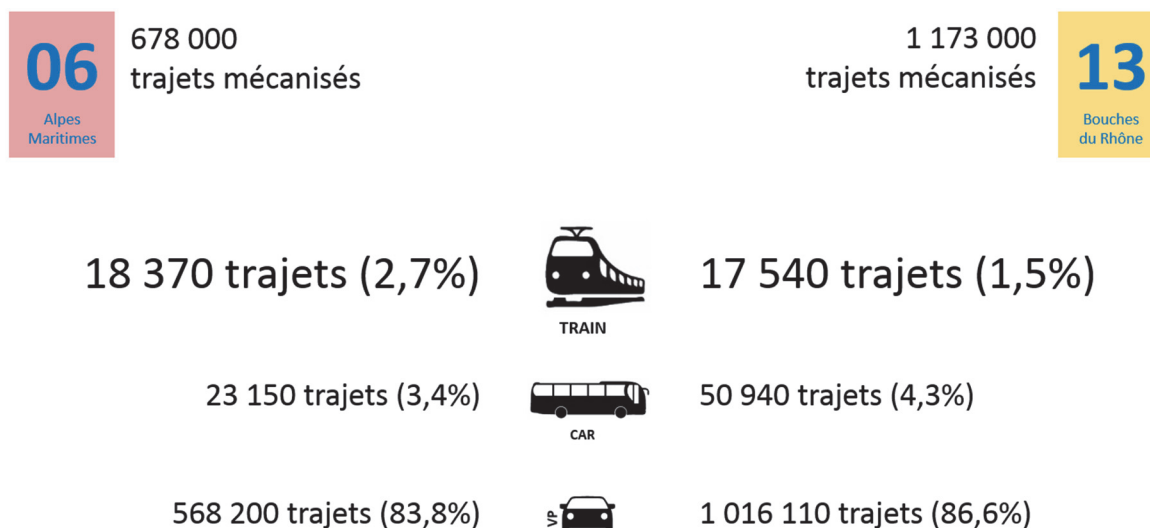
Origine du trajet	Destination du trajet	Type de trajet
Pôle urbain A	Pôle urbain A	Urbain
Pôle urbain A	Pôle urbain B	Interurbain
Pôle urbain	Zone périurbaine	Interurbain
Zone périurbaine	Pôle urbain	Interurbain
Zone périurbaine	Zone périurbaine	Interurbain

Définition des trajets urbains et interurbains

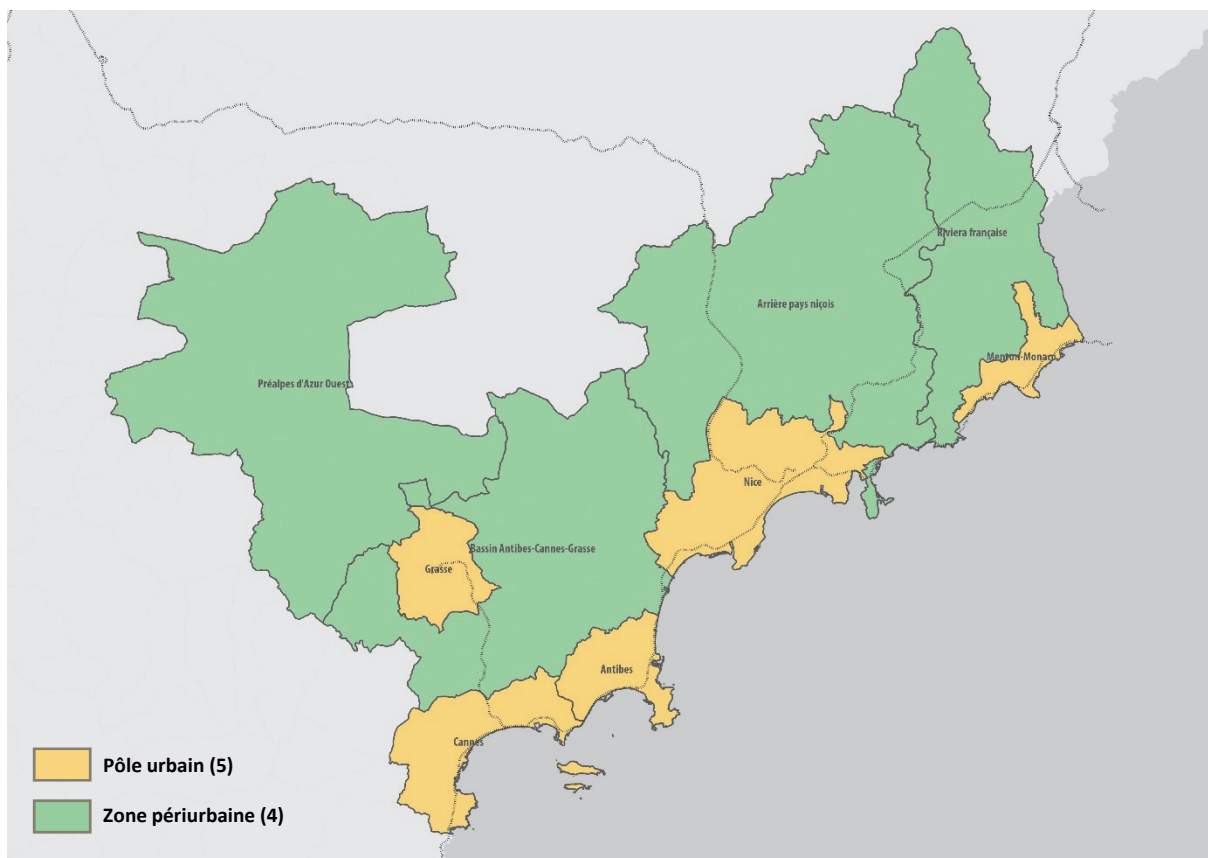
Un pôle urbain est une commune ou une entité urbaine regroupant plusieurs communes limitrophes, et comptant plus de 20 000 habitants. Le reste des territoires est découpé en zones périurbaines cohérentes (cf. cartes). Dans les Alpes-Maritimes, on dénombre 5 pôles urbains et 4 zones périurbaines, dans les Bouches-du-Rhône 14 pôles urbains et 10 zones périurbaines.

La part du train dans les trajets du quotidien reste faible mais augmente sur les trajets interurbains, et passe respectivement de 1,1% à 2,7% et de 0,5% à 1,5% dans les Alpes-Maritimes et dans les Bouches-du-Rhône. La part des cars augmente également, encore plus sensiblement (respectivement de 1,5% à 3,4% et de 1,1% à 4,3%), surtout dans les Bouches-du-Rhône où 90% des trajets en car sont interurbains.

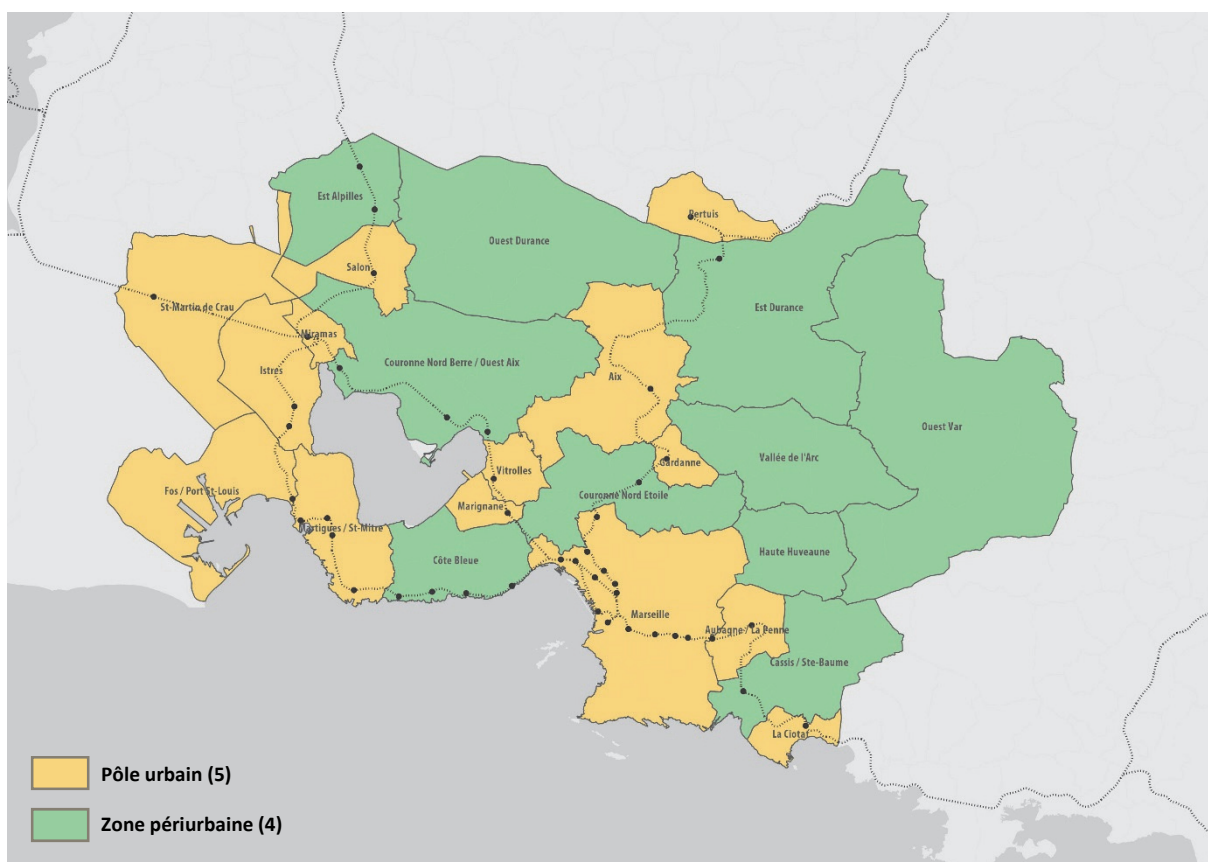
A noter qu'une part située autour de 30% des trajets effectués en train sont urbains, aussi bien dans les Alpes-Maritimes que dans les Bouches-du-Rhône. C'est donc un mode qu'il convient de prendre en considération dans l'approche des déplacements urbains, lorsque les périmètres de transports urbains regroupent plusieurs gares.



Volumes et parts modales des trajets interurbains mécanisés (Alpes-Maritimes 2009, Bouches-du-Rhône 2009)



Pôles urbains et zones périurbaines des Alpes-Maritimes (Agam)



Pôles urbains et zones périurbaines des Bouches-du-Rhône (Agam)

PORTÉE DES TRAJETS EN TRAIN

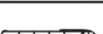
Cette analyse propose une comparaison des portées des trajets en train, suivant qu'ils soient internes à un territoire, en échanges entre un territoire et le reste de la Région, ou en échange entre un territoire et le reste du territoire national. Les territoires pris en considération sont les périmètres des enquêtes face à face des trois enquêtes ménages :

- Dans les Alpes-Maritimes, une forte part des trajets quotidiens en train sont des échanges avec les autres territoires de la Région. Cela s'explique en partie par le nombre élevé d'échanges avec la gare de Monaco, située à l'extérieur du périmètre de l'enquête ménages déplacements, pour le travail notamment
- Dans les Bouches-du-Rhône, si les échanges avec le reste de la Région sont faibles, les échanges avec le reste du territoire national et en particulier l'Île de France sont relativement nombreux pour des trajets « quotidiens » (gares TGV d'Aix et de Marseille)
- Dans l'Aire toulonnaise, ce sont les trajets internes au territoire qui sont très faibles, les échanges étant deux fois plus nombreux. Ceci pouvant s'expliquer par la taille restreinte du territoire (on le quitte rapidement), le nombre plus faible de gares, ou encore des zones d'emplois accessibles en train situées en dehors du territoire

A noter que la portée des trajets en train est globalement plus lointaine que les trajets en car et en voiture, qui sont très majoritairement internes aux territoires. Depuis, les cars longue distance ont été mis en service, et pourraient potentiellement remettre en cause ce constat.

06	Internes EMD06 faf	Echanges EMD06 faf / PACA (dt Monaco)	Echanges EMD06 faf / Autres
	15 540	8 730	1 220
	31 420	4 032	NS
	1 796 320	54 290	6 490

13	Internes EMD13 faf	Echanges EMD13 faf / PACA	Echanges EMD13 faf / Autres
	18 750	1 780	4 770
	53 220	2 810	NS
	3 762 780	79 880	10 230

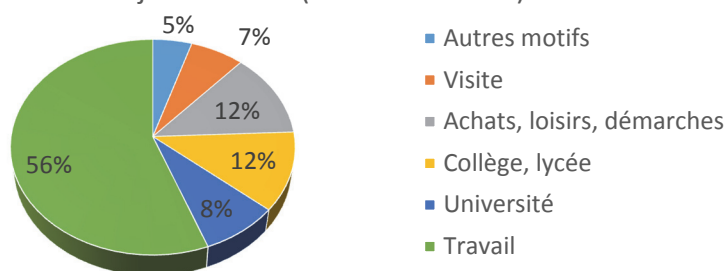
83	Internes EMD83 faf	Echanges EMD83 faf / PACA*	Echanges EMD83 faf / Autres
	1 830	3 660	NS
	9 380	NS	NS
	1 229 620	57 020	NS

Typologie des trajets (Alpes-Maritimes 2009, Bouches-du-Rhône 2009, Aire toulonnaise 2008)

LE TRAIN EST SURTOUT UTILISÉ POUR ALLER TRAVAILLER ET ÉTUDIER

Au quotidien, le train est utilisé en majorité pour se rendre sur son lieu de travail ou d'études (université, lycée et collège). D'un territoire à l'autre, on observe quelques particularités : un motif travail encore plus prépondérant dans les Bouches-du-Rhône (65%), plus de trajets pour aller au collège, au lycée et pour les achats / loisirs dans les Alpes Maritimes (respectivement 18% et 16%).

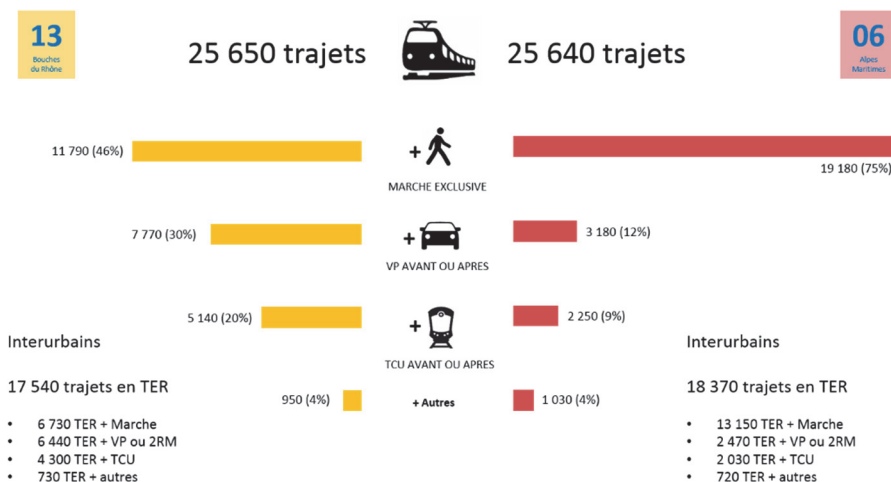
Motifs des trajets en train (total des 3 EMD)



LA MARCHÉ À PIED EST LE PREMIER MODE UTILISÉ POUR SE RENDRE EN GARE

La marche exclusive est le mode de rabattement n°1 vers le train. Ce simple constat démontre l'importance fondamentale d'aménager convenablement les abords des gares et d'assurer la meilleure perméabilité des cheminements, et de définir des itinéraires d'accès sûrs et confortables dans les périmètres d'influence des gares. A noter la forte part de rabattement en voiture et en transports en commun urbains vers le train dans les Bouches-du-Rhône comparativement aux Alpes-Maritimes. Les raisons possibles :

- Des difficultés de stationnement plus élevées et des captifs non motorisés plus nombreux dans les Alpes-Maritimes (source étude CETE/DREAL/Région)
- Une offre en parcs relais plus importante ou des pratiques de dépose-reprise plus généralisées dans les Bouches-du-Rhône ?
- Une offre en transports en commun urbains plus développée et fréquentée, notamment avec deux lignes de métro à la gare Saint-Charles de Marseille ?
- Une conséquence de la typologie et de l'aménagement de ces territoires différents ?



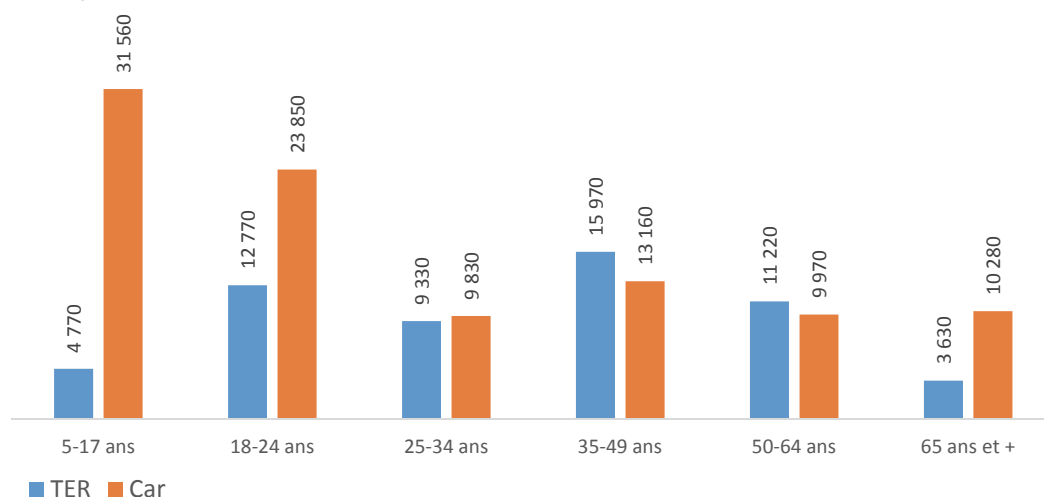
Modes de rabattement vers le train (Alpes-Maritimes 2009, Bouches-du-Rhône 2009)

TRAIN ET CARS INTERURBAINS : DES PROFILS D'USAGERS DIFFÉRENTS

Les fichiers exploités sont issus des enquêtes « standard » réalisées en face-à-face des trois EMD réalisées sur le territoire régional (Alpes-Maritimes 2009, Bouches-du-Rhône 2009, Aire métropolitaine toulonnaise 2008). Les chiffres correspondent aux valeurs redressées. Les analyses suivantes concernent les trajets et non les déplacements.

Pyramide des âges des usagers

(en trajets effectués, total des 3 EMD)

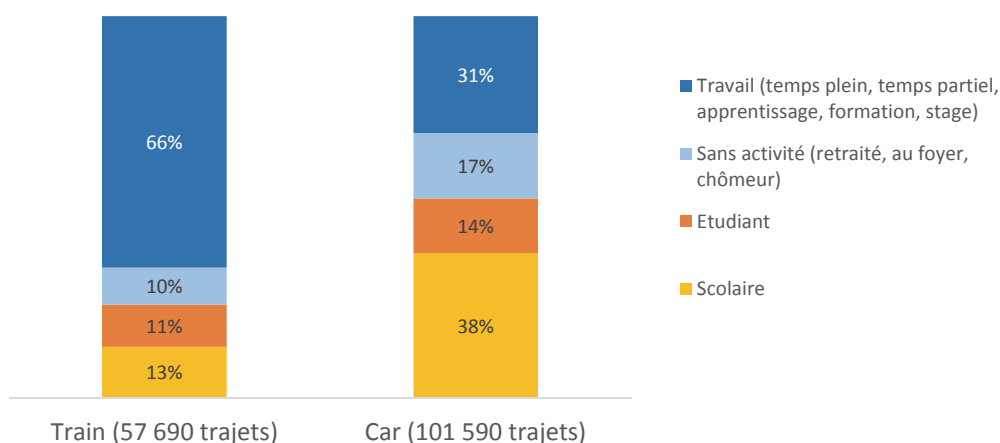


Les âges des usagers du train sont assez variés, tandis que les jeunes – voire les très jeunes – sont surreprésentés dans les cars. La part des moins de 25 ans à utiliser le train est toutefois plus importante dans les Alpes Maritimes que dans les Bouches-du-Rhône, alors que c'est l'inverse pour la tranche des 35-64 ans. Dans les Bouches-du-Rhône, les cars sont bien plus utilisés par les 18-24 ans que dans les Alpes-Maritimes, car très utilisés par les étudiants. A noter que les seniors (plus de 65 ans) sont peu nombreux à utiliser le train, au contraire du car.

Le constat de la surreprésentation des jeunes dans les cars amène à une interrogation : n'y a-t-il pas eu une confusion au moment de l'enquête, soit par l'enquêté, soit par l'enquêteur, entre les trajets en cars interurbains et en cars scolaires ?

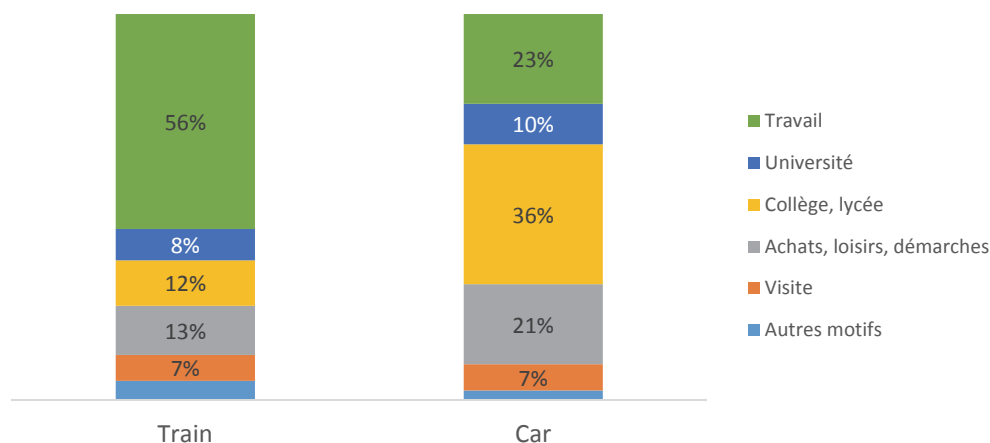
Répartition des trajets selon l'occupation principale des usagers

(total des 3 EMD)

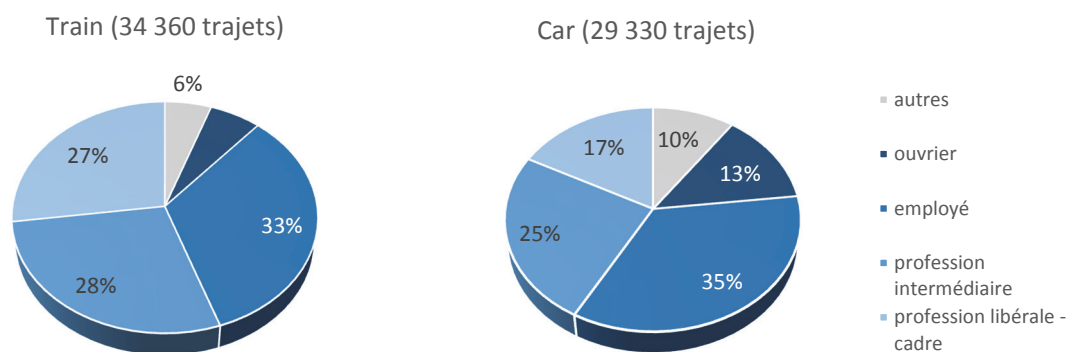


Le train est très largement utilisé par des actifs ayant un travail, et peu utilisé par les personnes sans activité. Il est en outre très utilisé par les scolaires dans les Alpes-Maritimes. Dans les cars, on observe plus de scolaires que de travailleurs. Les personnes sans activité utilisent également plus le car que le train et les étudiants du Bouches-du-Rhône sont de grands utilisateurs du car.

Répartition des trajets selon le motif de déplacement (total des 3 EMD)



L'analyse selon le motif de déplacement vient corroborer la précédente. Comme évoqué précédemment, le motif majoritaire de déplacement en train est le travail. En car, c'est le collège et le lycée, puis le travail et les achats / loisirs / démarches. Il existe cependant des particularités d'un territoire à l'autre : le train est par exemple très utilisé dans les Alpes-Maritimes pour aller au collège ou au lycée, et le car très utilisé dans les Bouches-du-Rhône pour aller travailler, et surtout étudier.



Si on affine l'analyse en observant les catégories socio-professionnelles des usagers dont l'occupation principale est le travail, on obtient les résultats suivants :

- Des parts grossièrement équivalentes d'employés et de professions intermédiaires dans les trains et dans les cars
- Une part plus importante de professions libérales et cadres dans les trains que dans les cars, et particulièrement dans les Bouches-du-Rhône
- Globalement peu d'ouvriers, mais plus d'ouvriers dans les cars que dans les trains

LES LIMITES D'UNE ANALYSE PAR GRANDS CORRIDORS FERROVIAIRES

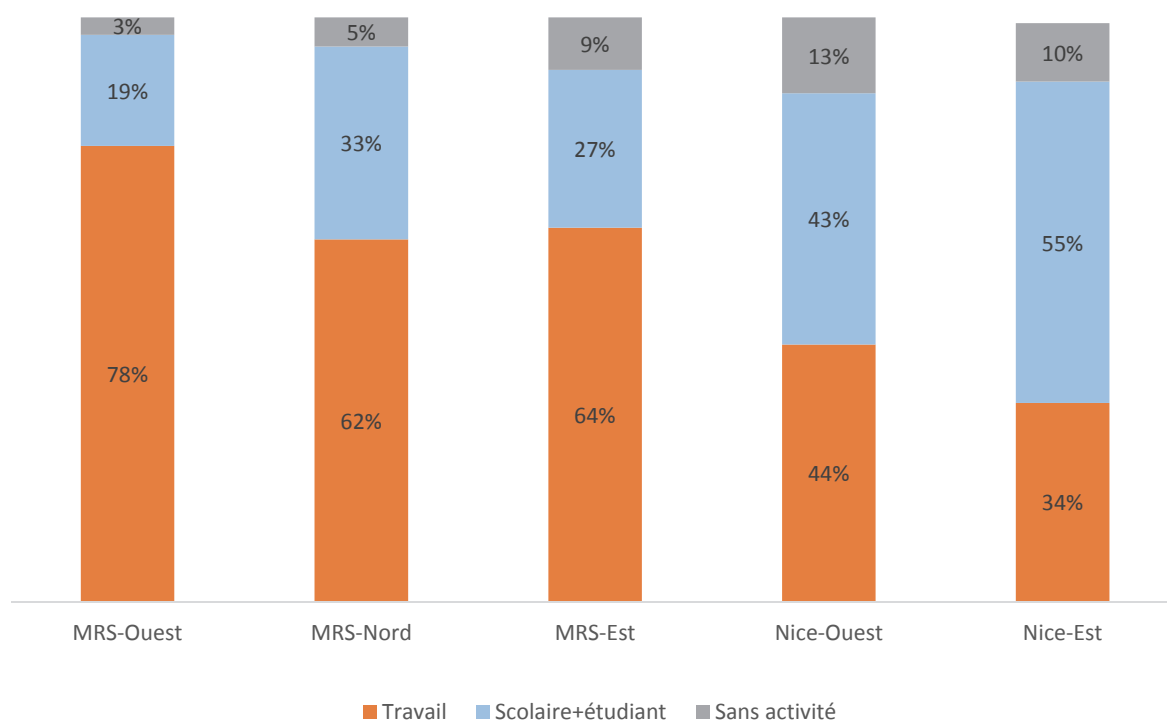
Dans cette partie, des éléments de l'étude CETE/DREAL/Région de 2011 ont été repris tels quels. La méthodologie utilisée à l'époque, non explicitée, n'a pas été reproduite dans le cadre de la présente étude. Nous émettons quelques réserves sur la fiabilité de l'analyse, les échantillons étant a priori très faibles et sujets à une importante marge d'erreur. Les résultats sont exprimés en parts relatives et non en volume.

Les grands corridors ferroviaires de la Région sont définis de la manière suivante :

- MRS-Ouest : lignes Marseille St-Charles / Miramas via Rognac (PLM) et Port de Bouc (Côte Bleue)
- MRS-Nord : ligne Marseille St-Charles / Aix en Provence / Alpes
- MRS-Est : ligne Marseille St-Charles / Aubagne / Toulon
- Nice-Ouest : ligne Nice / Cannes
- Nice-Est : ligne Nice / Monaco / Vintimille

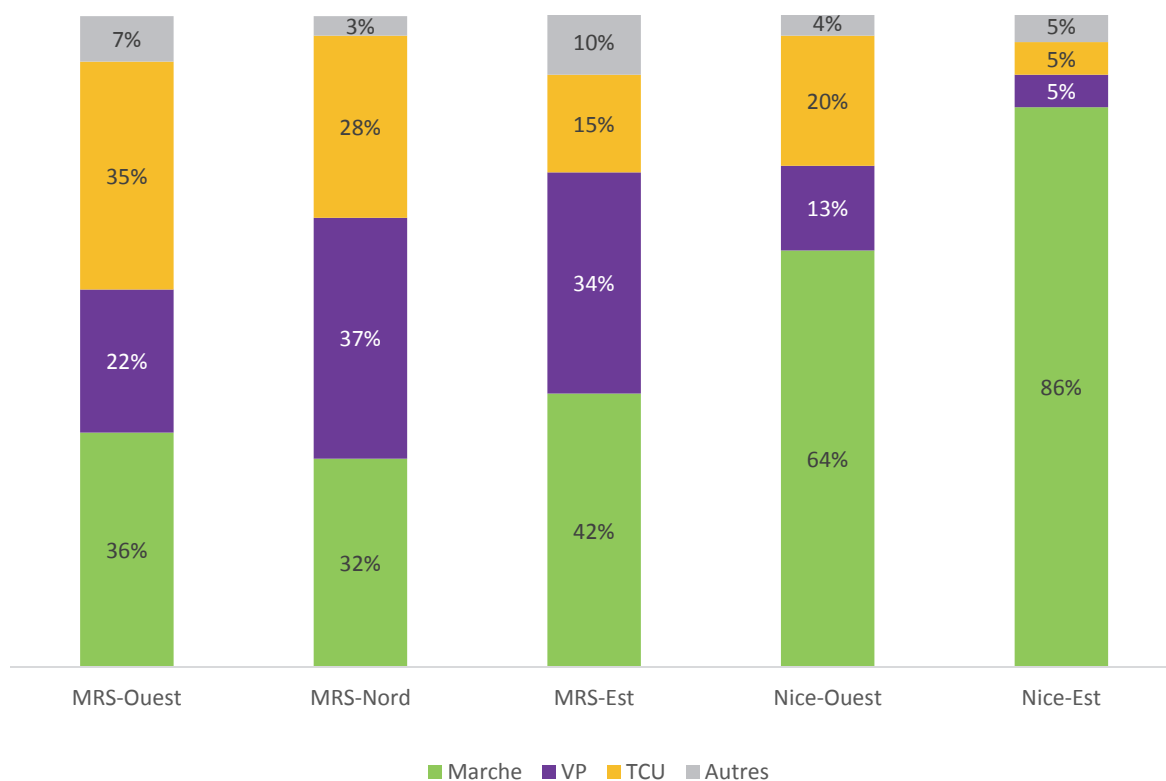
Les corridors Ouest et Est du Var n'apparaissent pas compte tenu des 6 400 trajets quotidiens recensés en train sur l'Aire toulonnaise. C'est beaucoup trop peu pour approfondir l'analyse.

Occupation principales des usagers du train par corridor ferroviaire



Les principaux enseignements sont les suivants :

- Bouches-du-Rhône : part des actifs ayant un travail plus élevée que dans les Alpes-Maritimes, et particulièrement sur le corridor MRS-Ouest (78% des usagers)
- Alpes-Maritimes : nombre élevé de scolaires, entre 43% sur le corridor Nice-Ouest et 55% sur le corridor Nice-Est



Les principaux enseignements sont les suivants :

- Rabattements en transports en commun urbains les plus élevés sur le corridor MRS-Ouest (dont métro à 26 %)
- Rabattements en marche à pied exclusive : entre 32% et 42% dans les Bouches-du-Rhône, entre 64% et 86% dans les Alpes-Maritimes
- Rabattements en voiture plus importants sur les corridors des Bouches-du-Rhône, en particulier MRS-Nord (37%) et MRS-Est (34%)

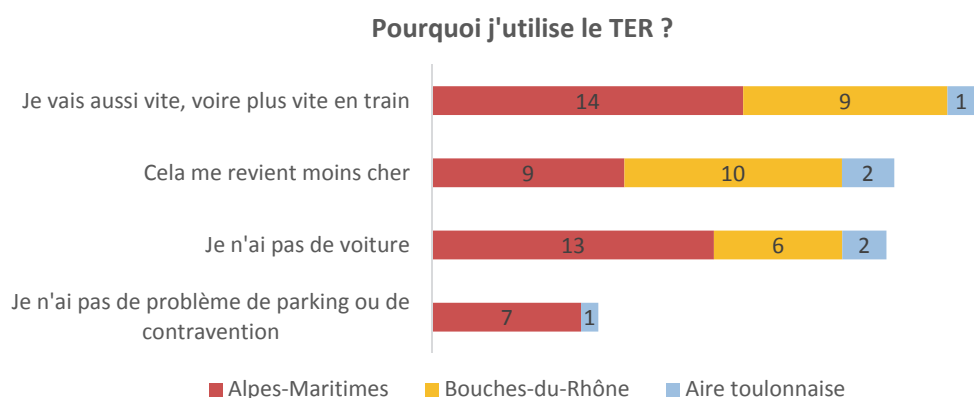
Ces résultats peuvent s'expliquer par le taux de possession de voiture par les usagers du train, le taux de captifs et surtout par le degré de difficulté de stationnement qu'ils rencontrent sur leur lieu de travail ou d'études.

Pour les détails, se reporter à l'étude CETE/DREAL/Région de 2011 : analyse de la mobilité à l'échelle régionale, exploitation régionale des EMD.

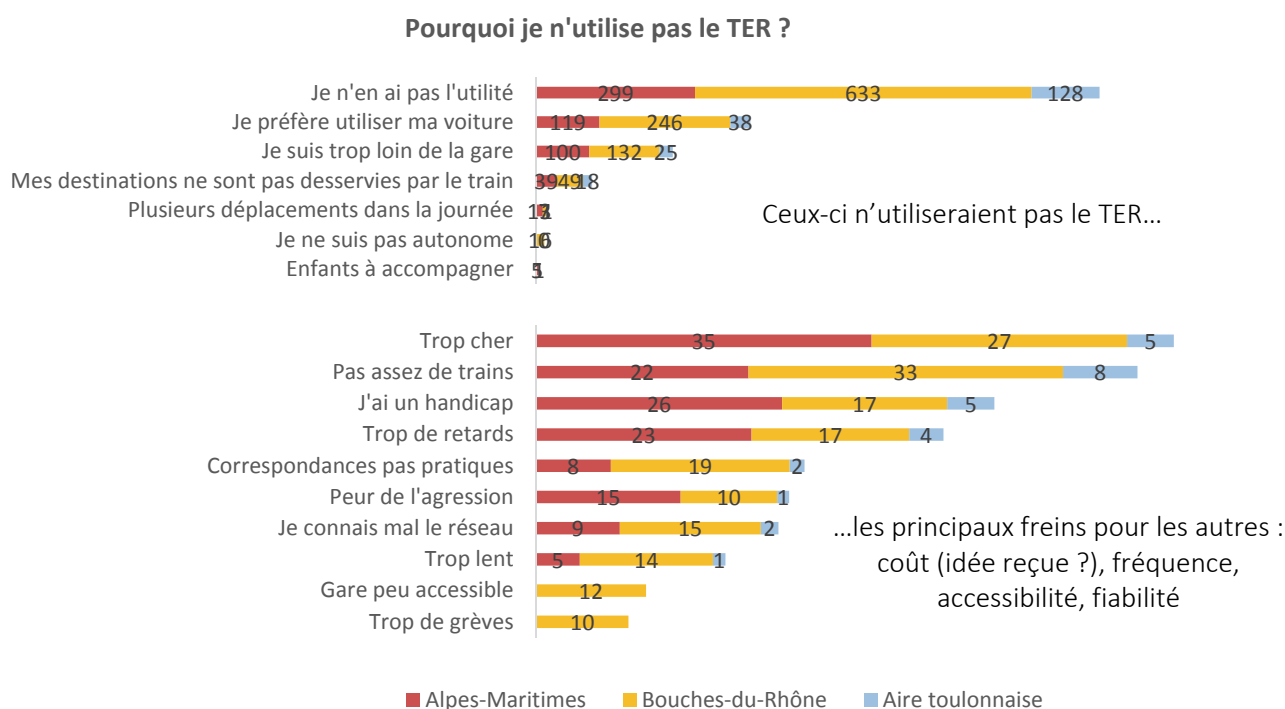
ANALYSE DES ENQUÊTES D'OPINION SUR LE TER

Les fichiers exploités sont issus des enquêtes « opinion », réalisées en face-à-face, des trois EMD réalisées sur le territoire régional (Alpes-Maritimes 2009, Bouches-du-Rhône 2009, Aire métropolitaine toulonnaise 2008). Les chiffres correspondent aux valeurs redressées. Sur les graphiques suivants, les valeurs sont exprimées en milliers.

L'analyse des enquêtes d'opinion sur les trois territoires permet de mettre en évidence un certain nombre d'enseignements sur l'opinion des usagers et non usagers du TER. Cet exercice met aussi en avant des paradoxes et des approches différentes entre les usagers et non usagers. Attention toutefois à l'interprétation de ces chiffres, les échantillons étant relativement faibles, et les questions posées pouvant être interprétées différemment d'une personne à l'autre.

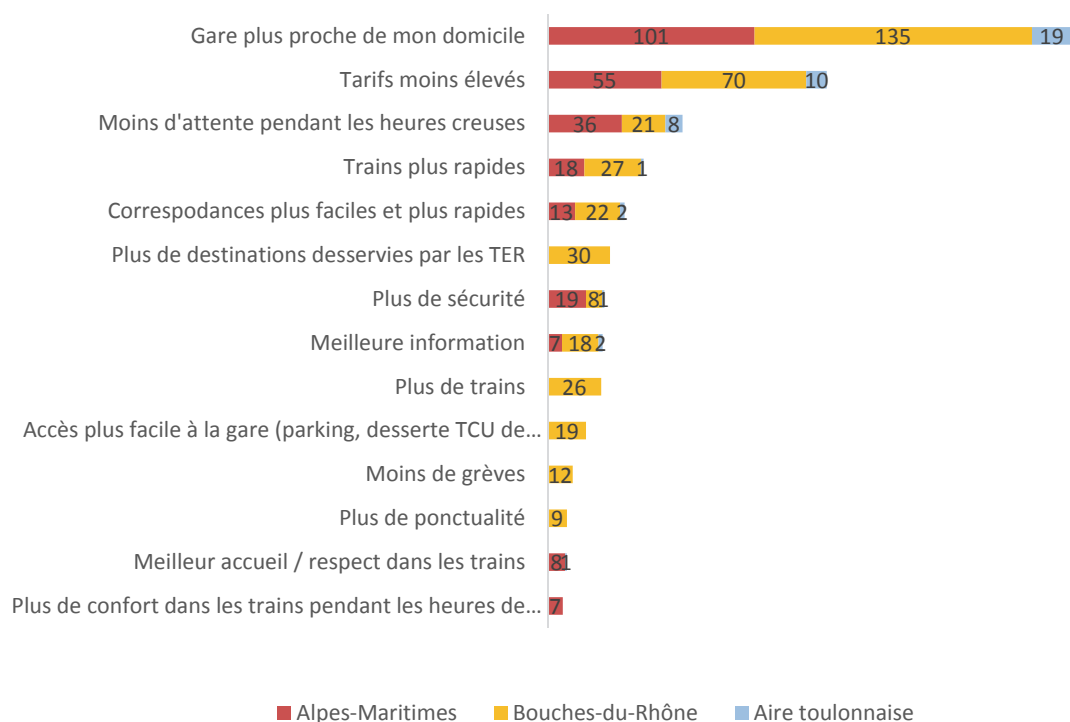


Les usagers du TER mettent en avant la rapidité de ce mode, son aspect économique, et l'absence de contraintes comme le stationnement et les contraventions qui vont de pair avec l'usage d'une voiture. A noter que bon nombre des usagers, peut-être des scolaires, sont des captifs et disent utiliser le train car ils n'ont pas de voiture ; autrement dit s'ils en avaient une, ils ne prendraient pas le train. Voilà une clientèle à fidéliser.



Pour bon nombre d'enquêtés, le train n'est pas une solution. Ils n'en ont d'abord tout simplement pas l'utilité, ou sont trop éloignés des gares, effectuent plusieurs déplacements dans la journée et ont des enfants à accompagner. Pour les autres, les principaux freins à l'utilisation du TER sont d'abord le prix, supposé trop élevé : ce constat est étonnant puisque ceux qui l'utilisent vantent au contraire son côté économique : est-ce un manque de connaissance des tarifs du TER ou du comparatif des coûts TER-voiture ? A noter qu'à l'époque l'abonnement ZOU ! n'existait pas. Les autres freins concernent surtout l'offre et le niveau de service des trains : pas assez nombreux, en retard, correspondances difficiles, lenteur... Les personnes en situation de handicap déplorent également le manque d'accessibilité du réseau ferroviaire régional. Enfin la cause des grèves apparaît comme secondaire.

Quelles conditions pour que j'utilise souvent le TER ?



Pour inciter les personnes enquêtées à utiliser le train, il faudrait selon elles que les tarifs soient moins élevés (depuis, la carte ZOU ! a été mise en service) et que l'offre et le niveau de service soient meilleurs (rapidité, destinations desservies, information). Mais il faudrait surtout rapprocher les gares de leur domicile. Les projets de gares nouvelles étant limités en nombre, ne faudrait-il pas plutôt inciter la population à se rapprocher des gares ? Cette question met en évidence la nécessité d'une meilleure cohérence entre urbanisme et gares, visant plus de densité et de mixité à proximité des gares, plus de services, plus d'offres de mobilité, des cheminements sûrs et accessibles à tous dans les périmètres d'influence des gares.

CONCLUSION

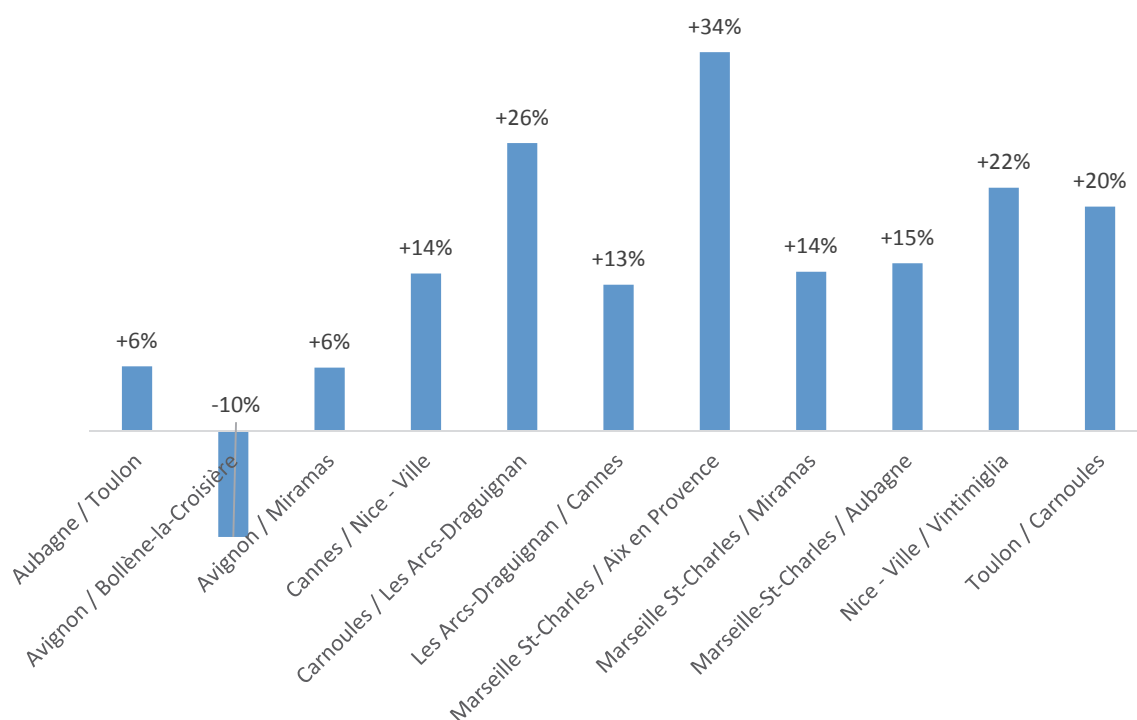
En définitive, la présente étude conforte les résultats des précédentes exploitations des enquêtes ménages déplacements. Ces dernières, si elles constituent une source d'information incomparable sur la mobilité des usagers d'un territoire, se révèlent inadaptées pour des analyses très ciblées, dès que les échantillons sont de taille limitée. La fréquence de leur réalisation (une dizaine d'année) est également une limite forte à l'observation des évolutions de pratiques de mobilité sur un territoire donné.

Il convient de préparer dès à présent les futures enquêtes ménages à réaliser sur le territoire régional. Dans le cas du train, il faut revoir l'approche d'observation de la fréquentation des TER, dans le but d'une meilleure maîtrise du réseau, et d'une meilleure prise en compte des pratiques et des besoins des usagers. Une clarification du processus de mise à disposition des données voyageurs entre l'autorité organisatrice et l'exploitant semble par exemple souhaitable. Il est aussi indispensable d'investiguer d'autres sources de données en explorant les possibilités offertes par les outils numériques pour compléter ou mettre à jour les données voyageurs et les enquêtes ménages déplacements. On pourrait enfin imaginer la réalisation d'enquêtes ciblées auprès des usagers par corridor, par saison...

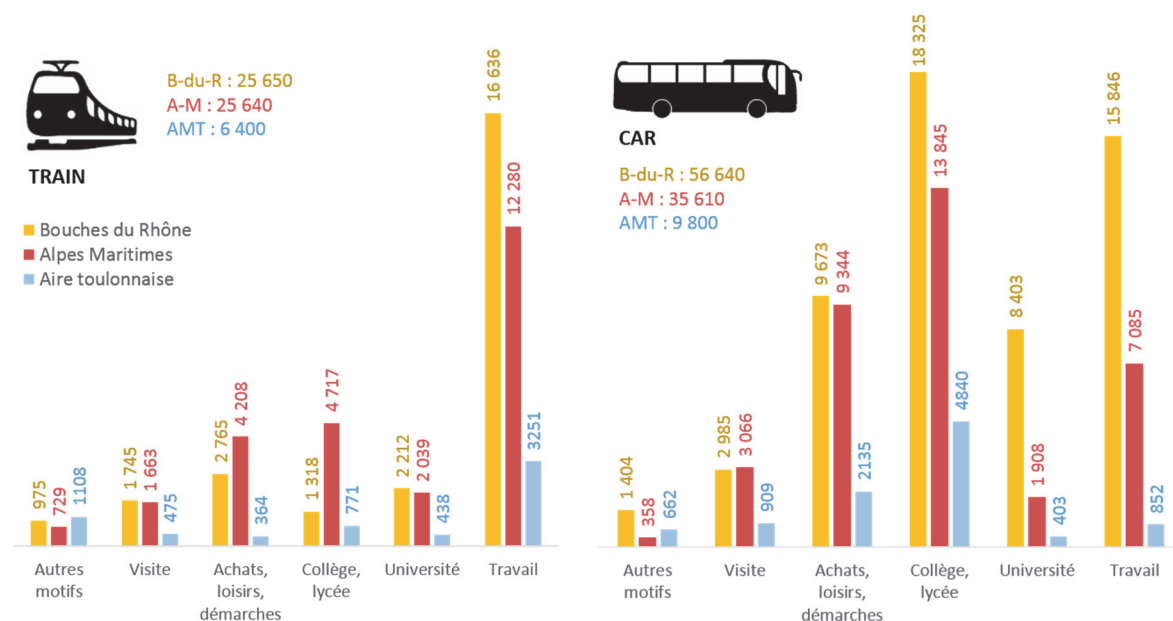
Les résultats de cette analyse mettent tout de même en évidence la pertinence de la mise en œuvre de la carte ZOU !, adressée aux trajets du quotidien des salariés et des étudiants scolaire, véritables cœur de clientèle des TER. Les évolutions globalement positives ci-dessous semblent l'attester ?

Evolution des voyages sur les principales liaisons TER entre 2009-2015

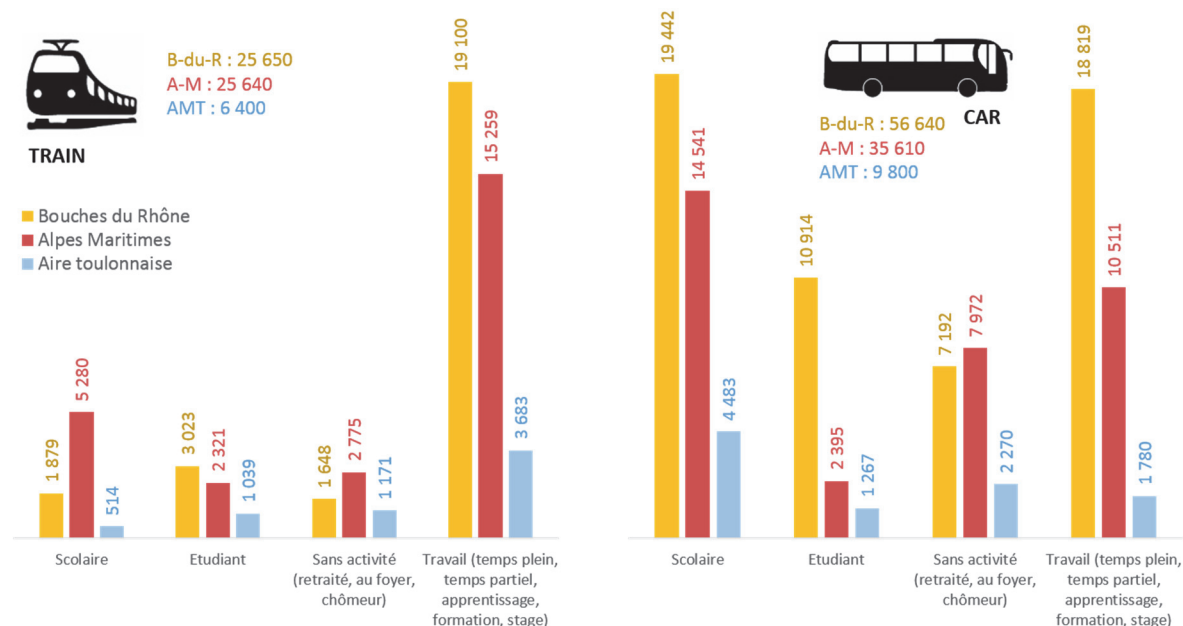
(source Région PACA, direction transports)



ANNEXE : DÉTAIL DE LA RÉPARTITION DES TRAJETS EN TRAIN ET EN CAR



Répartition des trajets en train et en car selon le motif de déplacement (EMD Alpes-Maritimes 2009, Bouches-du-Rhône 2009, Aire toulonnaise 2008)



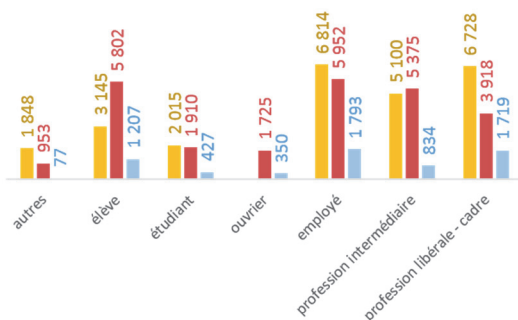
Répartition des trajets en train et en car selon l'occupation principale (EMD Alpes-Maritimes 2009, Bouches-du-Rhône 2009, Aire toulonnaise 2008)



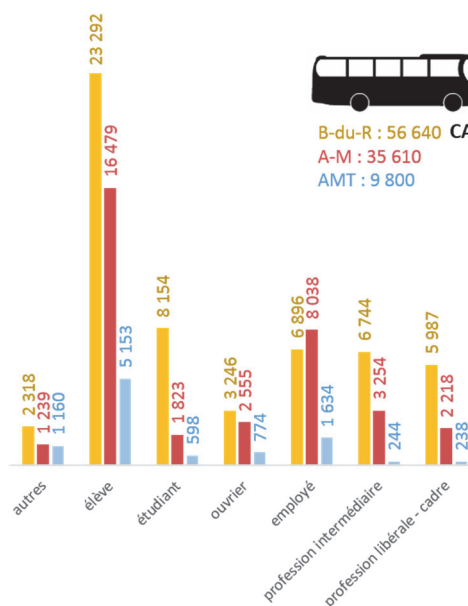
TRAIN

■ Bouches du Rhône
■ Alpes Maritimes
■ Aire toulonnaise

B-du-R : 25 650
A-M : 25 640
AMT : 6 400



B-du-R : 56 640 CAR
A-M : 35 610
AMT : 9 800



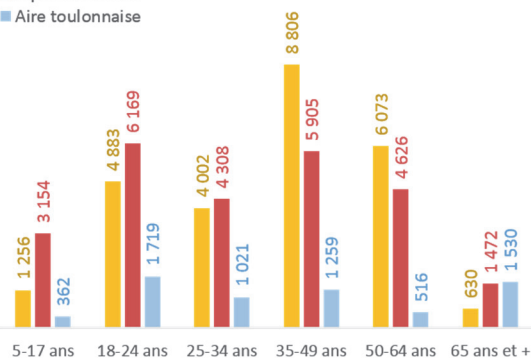
Répartition des trajets en train et en car selon le motif de déplacement (EMD Alpes-Maritimes 2009, Bouches-du-Rhône 2009, Aire toulonnaise 2008)



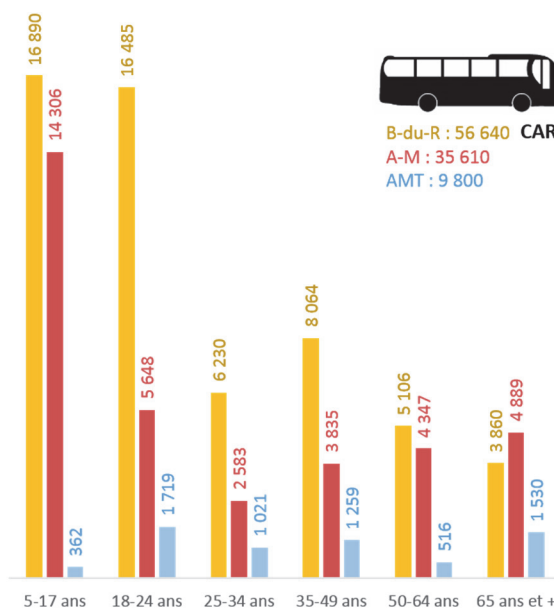
TRAIN

■ Bouches du Rhône
■ Alpes Maritimes
■ Aire toulonnaise

B-du-R : 25 650
A-M : 25 640
AMT : 6 400



B-du-R : 56 640 CAR
A-M : 35 610
AMT : 9 800



Répartition des trajets en train et en car selon l'âge (EMD Alpes-Maritimes 2009, Bouches-du-Rhône 2009, Aire toulonnaise 2008)

