

Enquête en gare Rouen-Rive-Droite

2014



PRÉSENTATION

La gare Rouen-Rive-Droite totalise annuellement près de 6,5 millions de voyageurs*. Localisée au cœur de l'étoile ferroviaire, elle met en relation avec la centralité de la Métropole Rouen Normandie des territoires du bassin de vie de Rouen, de la Région Normandie ou de la vallée de la Seine.

À l'échelle urbaine, elle constitue l'un des principaux pôles d'échanges métropolitains.

L'objet de ce document est de présenter de façon détaillée, à partir de l'exploitation d'une enquête réalisée fin 2014, la diversité des pratiques des usagers de la gare et les évolutions observées depuis la précédente enquête de 2007.

Ces résultats ont également permis, dès 2015, d'alimenter les études des partenaires sur l'accessibilité du projet de la nouvelle gare de Rouen Saint-Sever (en Rive gauche) à l'horizon de sa mise en service, en lien avec la ligne nouvelle Paris-Normandie.

Les analyses réalisées par l'agence d'urbanisme permettent de répondre principalement à différentes questions : qui sont les usagers de la gare, comment voyagent-ils, où et pourquoi se déplacent-ils ?

Parallèlement, elles éclairent sur l'importance d'un équipement comme la gare pour assurer la desserte de territoires à toutes les échelles, urbaine, périurbaine, régionale ou nationale et esquissent ce qui peut être attendu d'une gare dans les décennies à venir tant en termes d'équipement métropolitain que d'outil de mobilité.

SOMMAIRE

La gare Rouen-Rive-Droite au cœur de l'étoile ferroviaire	p. 4
Méthodologie	p. 6
Les usagers	p. 11
Les volumes d'usagers	
Les profils démographiques	
La raison de présence en gare	
La fréquence d'utilisation du train	
La fréquence de passage en gare	
Les services dans et aux abords de la gare	
Les nouveaux services attendus	
Les déplacements	p. 23
Les modes de déplacements	
Les modes d'accès et de sortie de la gare	
La marche	
Les transports collectifs	
L'automobile	
Les motifs de déplacements	
Les origines-destinations	
Annexe	p. 51

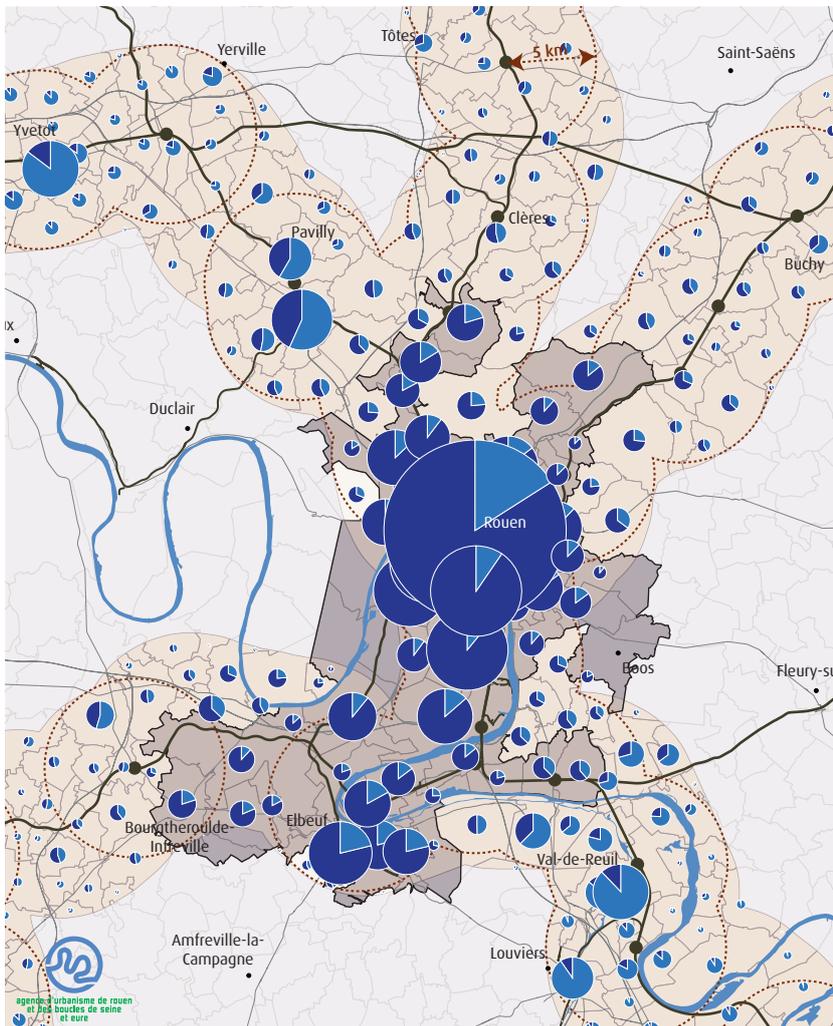
La gare Rouen-Rive-Droite au cœur de l'étoile ferroviaire

La gare Rouen-Rive-Droite est située au cœur de l'étoile ferroviaire rouennaise. Cette dernière compte 70 gares en Seine-Maritime et dans l'Eure qui desservent environ 1 160 000 habitants dans un rayon de cinq kilomètres. Elles desservent aussi 505 000 actifs occupés, soit 68 % des effectifs seinomarins et eurois. Parmi ceux-ci, 65 % déclarent travailler dans le Grand Pôle Urbain (GPU) de Rouen, soit 330 000 personnes qui représentent autant de voyageurs potentiels. Les gares seinomarines et euroises des-

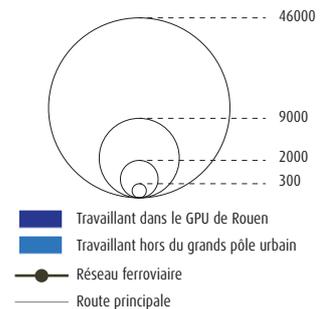
servent aussi près de 147 000 scolaires et étudiants, soit près de 35 % des effectifs des deux départements et dont 60 % vont étudier dans le GPU de Rouen. La configuration en étoile du réseau, centrée sur le cœur de la métropole, offre un réel potentiel de développement du mode de transport ferroviaire dans le fonctionnement des mobilités de l'aire urbaine. L'enquête en gare de Rouen permet de mieux comprendre les enjeux et les usages du mode ferroviaire au regard des mobilités futures et des projets métropolitains.

Le bâtiment voyageur est actuellement en cours de rénovation complète par SNCF-Gares & Connexions. La Métropole de Rouen Normandie porte le projet de réaménagement du quartier de la gare, comprenant une meilleure intégration multimodale du pôle d'échange et l'amélioration de l'espace public, qui permettra d'accueillir le projet de bus à haut niveau de service (BHNS) T4 dans de bonnes conditions.

Les actifs desservis par l'étoile ferroviaire rouennaise travaillant dans le GPU de Rouen

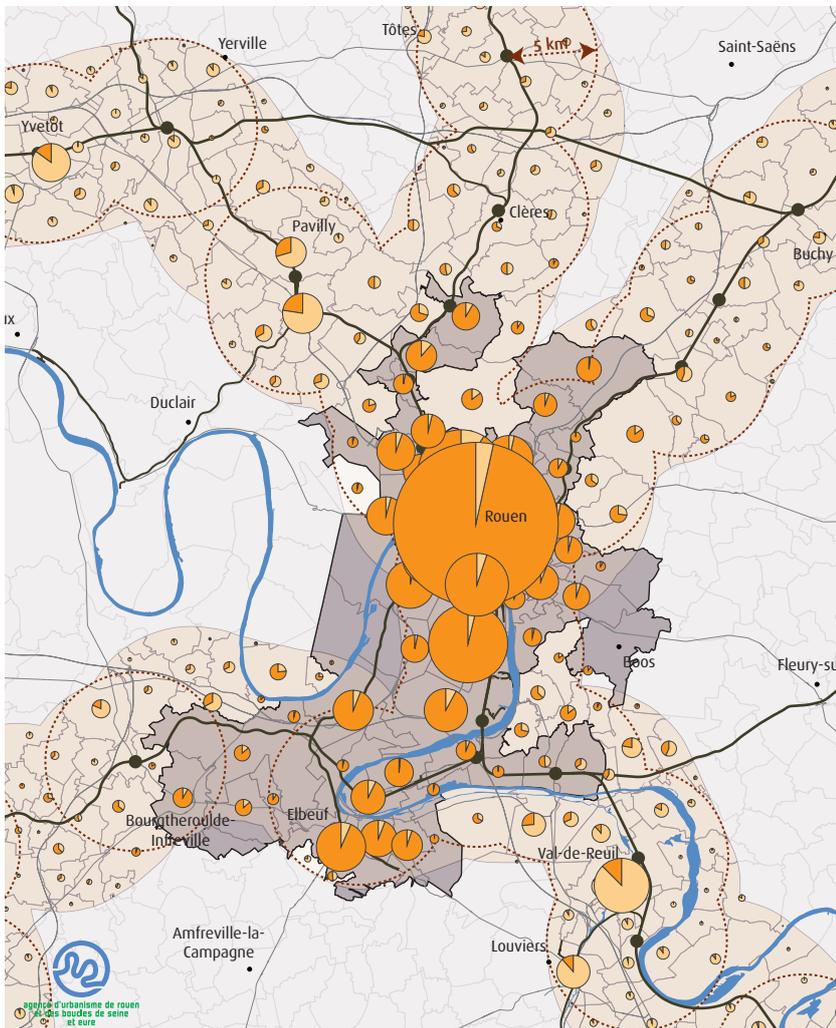


Actifs occupés de 15 ans et plus desservis

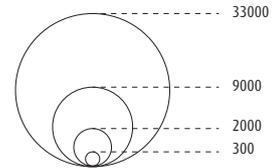


Sources : IGN® BD TOPO® 2014 - INSEE RP12 - AURBSE

Les scolaires desservis par l'étoile ferroviaire rouennaise étudiant dans le GPU de Rouen



Individus scolarisés (2 ans ou plus) desservis



- Scolarisés dans le GPU de Rouen
- Scolarisés hors du grand pôle urbain
- Réseau ferroviaire
- Route principale

Sources : IGN® BD TOPO® 2014 - INSEE RP12 - AURBSE

Situation

La gare Rouen-Rive-Droite est située Place Bernard Tissot, à proximité du quartier historique de la ville.

La gare accueille 8 lignes TER, 1 ligne Intercités (TET) et la ligne TGV Le Havre-Marseille.

La gare est desservie par une ligne de tramway (deux lignes commerciales), une ligne de bus « FAST » (ligne F2), trois lignes de bus régulières (lignes 8, 11 et 13), une ligne de bus scolaire (ligne 321) et une ligne Noctambus. À cela s'ajoutera la ligne de BHNS T4, actuellement en projet.

Une station de vélos en libre-service se trouve sur le parvis de la gare, ainsi que des arceaux pour les vélos privés.

Deux parkings en ouvrage sont accessibles, dont l'un donne un accès direct à la gare.

Un dépose-minute, ainsi qu'un parking taxi sont également à la disposition des voyageurs.

L'ensemble de l'infrastructure gare est accessible aux PMR.

MÉTHODOLOGIE

Dans le cadre des réflexions menées autour du projet de nouvelle gare en Rive gauche de Rouen, et afin d'enrichir les connaissances sur le fonctionnement et les usages de l'actuelle gare Rouen-Rive-Droite, les adhérents de l'agence d'urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure ont souhaité renouveler l'enquête de mars 2007 réalisée auprès des usagers de la gare. Ce nouveau sondage, effectué en octobre 2014, a pour objectifs de mieux cerner le profil des utilisateurs, leurs comportements et leurs déplacements, d'appréhender les différents

usages de la gare et d'observer les évolutions depuis 2007 ou d'en asseoir les conclusions.

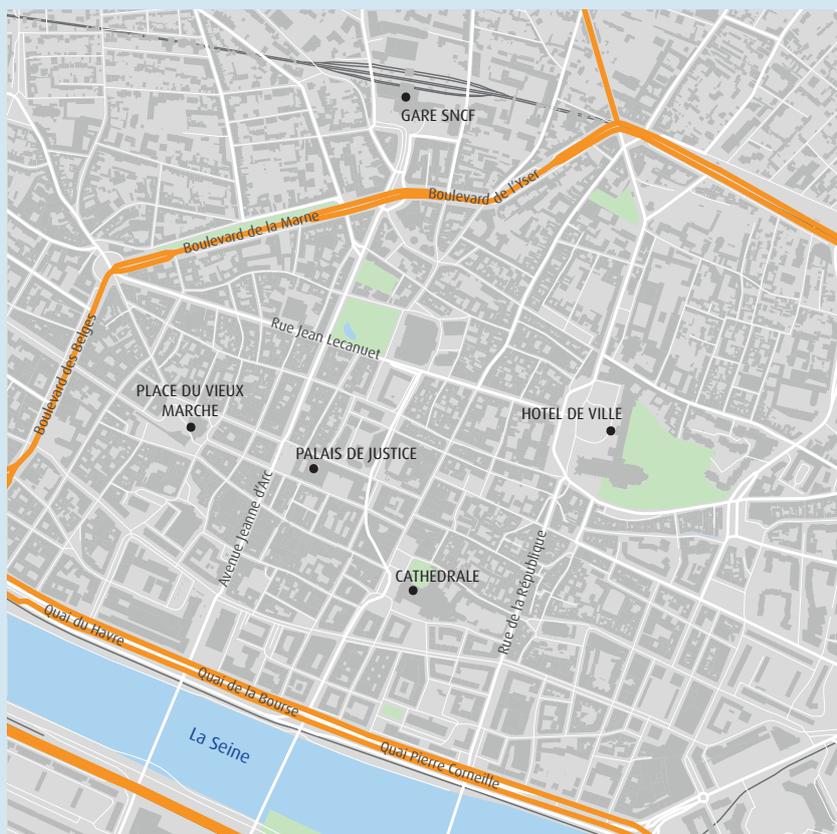
L'enquête est basée sur la même méthodologie que celle de 2007 pour permettre la comparaison, mais certains éléments ont pu être affinés pour une meilleure représentativité des résultats. Elle s'est déroulée de la façon suivante :

- Un comptage de tous les utilisateurs entrant, sortant et transitant par la gare (permettant le redressement du sondage).

- Une enquête par questionnaire en vis-à-vis d'une part représentative des usagers présents en gare (environ 10 %).

Un recensement du stationnement a été effectué aux abords de la gare et en ouvrage, par relevés des véhicules quatre fois par jour, sur les trois jours d'enquête et en fonction des catégories de places. Cette enquête de type occupation n'est pas analysée dans la présente étude, car elle ne permet pas d'apporter d'éléments directement liés à l'usage de la gare.

La gare Rouen-Rive-Droite : situation géographique



MÉTHODOLOGIE

L'enquête en gare

L'enquête a été organisée sur trois journées : les jeudi 2, vendredi 3 et samedi 4 octobre 2014, de l'ouverture à la fermeture de la gare. Ces jours ont été choisis de façon à être représentatifs d'une semaine type de l'année et en dehors de tous événements pouvant perturber le fonctionnement « normal » de la gare (vacances scolaires, jours fériés, grèves, etc.).

Le dispositif au sein de la gare

Deux équipes ont été constituées pour assurer le bon déroulement de l'enquête, composées chacune de la façon suivante :

-14 enquêteurs munis du questionnaire, dispersés dans la gare ;

- 8 recenseurs chargés des comptages aux entrées et sorties, positionnés aux différents accès de la gare ;

- 3 recenseurs/enquêteurs chargés des comptages/sondages des correspondances, installés stratégiquement dans les zones de transit de ce type d'utilisateurs.

Horaires d'enquête

Les questionnaires ont été recueillis :

- le jeudi de 5 h à 22 h 30.

- le vendredi de 5 h à 22 h 30.

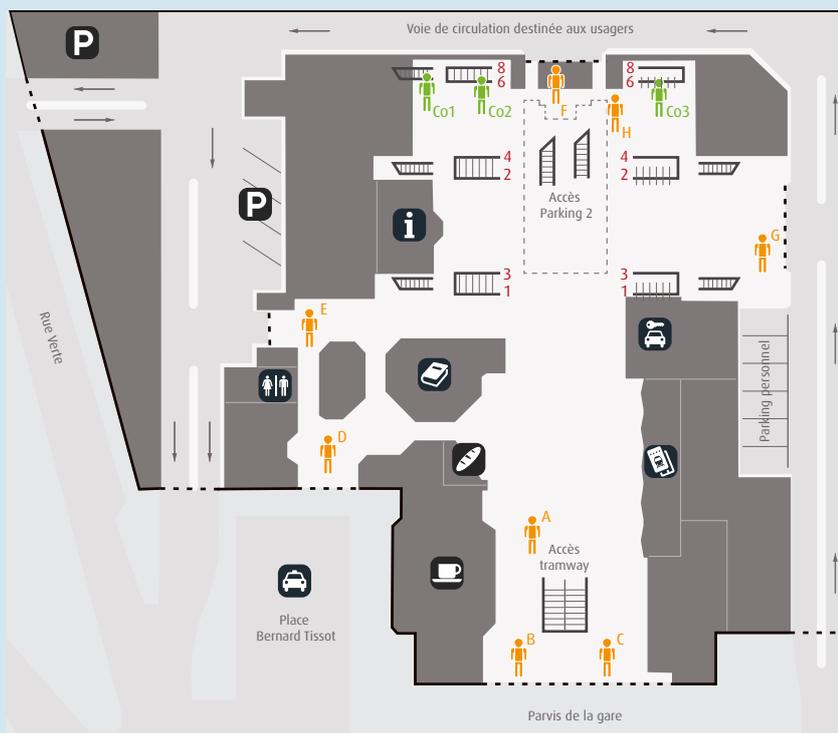
- le samedi de 5 h à 22 h.

Comptage des usagers

Sur les trois jours d'enquêtes, 101 154 entrées et sorties ont été dénombrées, auxquelles il convient d'ajouter 1 685 passagers en correspondance. Pour plus de précision, ces derniers ont été comptés puis sondés pour aboutir à un redressement spécifique.

Au total, ce sont donc 102 839 mouvements de personnes qui ont été comptés dans la gare Rouen-Rive-Droite du 2 au 4 octobre 2014.

Plan de la gare



Position des recenseurs

- A Accès tramway
- B Accès principal, gauche
- C Accès principal, droite
- D Accès taxis
- E Accès rue Verte
- F Terrasse
- G Parking niveau 0
- H Parking niveaux 1 et 2

Position des recenseurs de correspondances

- Co1 Escalier de gauche
- Co2 Escalier du milieu
- Co3 Escalier de droite

MÉTHODOLOGIE

Nombre d'enquêtés

Au cours de l'enquête, 9 798 personnes ont été interrogées dans l'enceinte de la gare, soit près de 10 % des usagers évalués par comptage. Selon les règles et usages de la statistique, l'échantillon est considéré comme parfaitement représentatif de la population comptée.

Redresser les résultats

En statistique, le redressement de l'échantillon permet de retrouver l'effectif de la population mère, ici le nombre d'usagers comptés en entrée/sortie/correspondance, et ainsi de réaliser des analyses en données absolues. Pour ce faire,

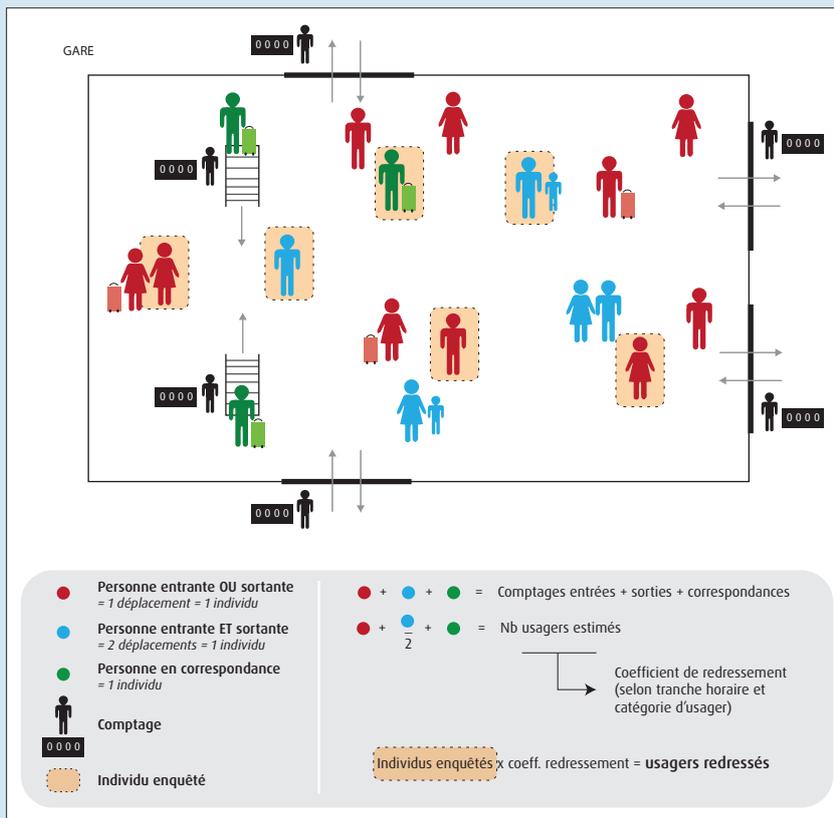
un redressement par pondération a été effectué : à chaque enquêté, un poids est attribué selon la catégorie à laquelle il appartient. Cette catégorie est fonction de la raison de présence en gare et de l'heure à laquelle est réalisé l'entretien. Après redressement, on estime à 92 358 le nombre d'usagers présents en gare sur les trois jours d'enquête.

ries autre ou accompagnateur. Lors des comptages, ces personnes ont potentiellement été comptabilisées deux fois (en entrée et en sortie) dans un temps restreint. Aussi, pour estimer le nombre d'usagers réellement présents, le décompte final de ces individus a été divisé par deux.

Pourquoi n'obtient-on pas le même chiffre entre les comptages et les usagers estimés après redressement ?

Parmi les individus présents en gare, certains ne sont pas des voyageurs. Ceux-ci sont comptabilisés dans les catégo-

L'enquête en gare : dispositif et méthodologie



Jour	Comptage entrées/sorties + correspondances	Nombre d'individus interrogés	Nombre d'usagers (après redressement)
Jeu	35 395 + 487	3045	32 274
Ven	43 711 + 968	3793	40 494
Sam	22 048 + 230	2960	19 590
Total	102 838	9798	92 358

Représentativité et fiabilité

À partir d'un échantillon d'individus, on peut connaître les caractéristiques d'une population : c'est le principe du sondage, défini par la loi statistique dite des « grands nombres ». Par essence, un sondage présente un certain nombre d'erreurs dans les résultats qu'il produit : les erreurs de mesure, essentiellement des erreurs humaines qui peuvent intervenir tout au long du processus d'enquête ; et les erreurs statistiques. Ces dernières, intrinsèquement liées au principe du sondage, sont quantifiables grâce aux lois mathématiques.

D'après la loi des grands nombres, la fiabilité statistique peut être identifiée grâce à deux éléments qui vont de paire : le seuil et l'intervalle de confiance. Ils sont eux-mêmes dépendants de la taille de l'échantillon de la population sondée, la fiabilité globale des résultats augmentant avec elle.

Le seuil de confiance détermine la probabilité pour que le résultat donné soit juste.

« On est sûr à x % que la valeur est z »

Dans la présente étude, le seuil de 95 % a été retenu pour l'ensemble des analyses : c'est le seuil généralement choisi lors d'études statistiques.

L'intervalle de confiance (ou encore marge d'erreur ou erreur relative) est défini en fonction du seuil de confiance

choisi et de la proportion du résultat dans la population totale. Il définit les valeurs entre lesquelles le résultat est vrai au seuil de confiance prédéfini. Il s'exprime en deux valeurs (intervalle de confiance) ou en pourcentage (erreur relative).

« Au seuil de confiance de 95 %, le résultat z est juste à x % près » (où x est la marge d'erreur)

La marge d'erreur augmente quand la valeur calculée diminue ou quand le seuil de confiance augmente. Elle diminue quand la valeur calculée augmente ou quand le seuil de confiance diminue.

Formules

L'estimation de l'erreur statistique se calcule sur des variables de proportion ou des variables de moyenne. Dans la présente étude, seules les variables de proportions seront définies et appliquées. Une variable de proportion est un pourcentage : c'est le nombre d'individus n par rapport à l'ensemble des individus i :

$$\frac{n}{i} \times 100$$

Afin de calculer l'erreur sur une proportion, voici les formules définies par la loi des grands nombres, pour un seuil de confiance de 95 %, où p correspond à la proportion calculée, n est le nombre d'individus enquêtés (ici, 9798) et E est la marge d'erreur :

Intervalle de confiance

$$p \pm 1,96 \sqrt{\frac{p(1-p)}{n}}$$

Marge d'erreur

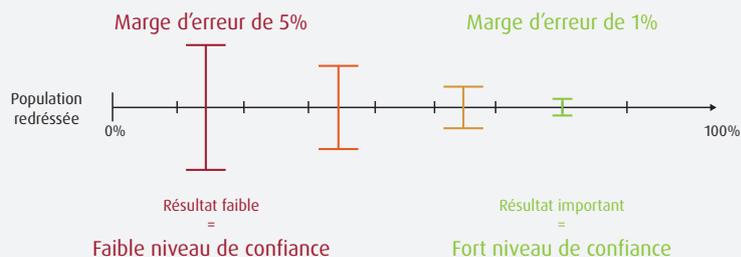
$$\varepsilon = 1,96 \sqrt{\frac{1-p}{np}}$$

Appliquées à l'enquête en gare de 2014, ces formules permettent la réalisation du tableau ci-contre : on y distingue la relation entre la proportion calculée, le nombre d'individus correspondant, la marge d'erreur et l'intervalle de confiance dans lequel le résultat est vrai.

Concernant la présente enquête, la taille de l'échantillon garantit une bonne représentativité de l'ensemble des usagers de la gare et permet ainsi de disposer de données fiables. Cependant, étant données les marges d'erreur importantes pour les faibles effectifs et leurs proportions, certains résultats sont à manipuler avec précaution. Par prudence, les chiffres trop faibles ne seront pas analysés, mais pourront être considérés comme des ordres de grandeur ou feront l'objet de regroupement de catégories si nécessaire.

Proportion et marge d'erreur selon la valeur calculée

Au seuil de confiance de 95%



La valeur calculée 12 000 (soit 13% du total) est juste à 5% près.

La valeur calculée 60 000 (soit 70% du total) est juste à 1% près.

MÉTHODOLOGIE

Proportion et marge d'erreur selon la valeur calculée, au seuil de confiance de 95 %, selon l'échantillon de l'enquête en gare 2014.

Ex. : au seuil de confiance de 95 %, pour un résultat de 27707, la part de la population redressée est de 30 % à 3 % près. Ou : nous sommes sûrs à 95 % que le résultat est compris entre 29,1 % et 31,2 %

Nombres d'usagers	Proportion (%)	Marge d'erreur (%)	Intervalle de confiance
462	0,5	27,9	[0,4 ; ... ; 0,6]
924	1	19,7	[0,8 ; ... ; 1,2]
1847	2	13,9	[1,7 ; ... ; 2,3]
3233	3,8	10	[3,1 ; ... ; 3,9]
4618	5	8,6	[4,6 ; ... ; 5,5]
9236	10	5,9	[9,4 ; ... ; 10,7]
12 007	13	5,1	[12,3 ; ... ; 13,8]
18 472	20	4,0	[19,2 ; ... ; 21]
27 707	30	3,0	[29,1 ; ... ; 31,2]
36 943	40	2,4	[39 ; ... ; 41,5]
46 179	50	2,0	[49 ; ... ; 51,7]
55 415	60	1,6	[59 ; ... ; 61,9]
64 651	70	1,3	[69,1 ; ... ; 72,2]
73 886	80	1,0	[79,2 ; ... ; 82,4]
83 122	90	0,7	[89,4 ; ... ; 92,6]
92 358	100	0	100

LES USAGERS

Les volumes d'usagers

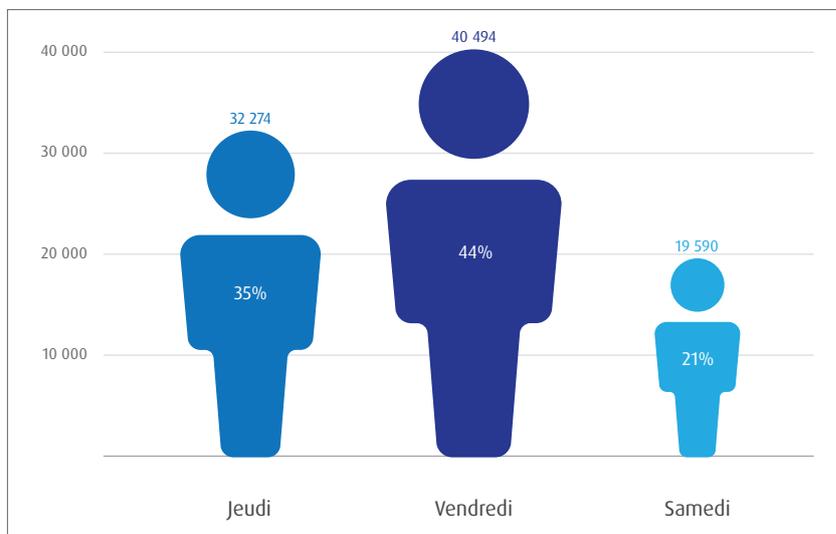
D'après la méthode de redressement de l'échantillon retenue (voir méthodologie), près de 93 000 personnes ont transité en gare Rouen-Rive-Droite les 2, 3 et 4 octobre 2014.

La distribution de cet ensemble sur les trois jours d'enquête est sensiblement la même qu'en 2007, à savoir 35 % le jeudi, 44 % le vendredi et 21 % le samedi. La répartition journalière des volumes pourra s'expliquer grâce à l'analyse de la typologie des usagers, des motifs de déplacements, et de la fréquence d'utilisation du train.

Depuis 2007...

Il est à noter que le nombre d'usagers redressé est inférieur au total de 2007 : près de 5 000 individus en moins. Cette diminution est néanmoins à relativiser : l'analyse des individus en fonction de leur raison de présence en gare montre une augmentation du nombre de voyageurs depuis 2007.

Répartition des usagers par jour d'enquête



Les profils démographiques

Autant de femmes que d'hommes

La population présente en gare de Rouen sur les trois jours d'enquête se compose à parts égales d'hommes et de femmes. Selon les jours, une légère variation est néanmoins observable : jeudi et vendredi, la part des hommes est légèrement plus forte (51 %) que celle des femmes, alors qu'une inversion s'observe le samedi (52 % de femmes).

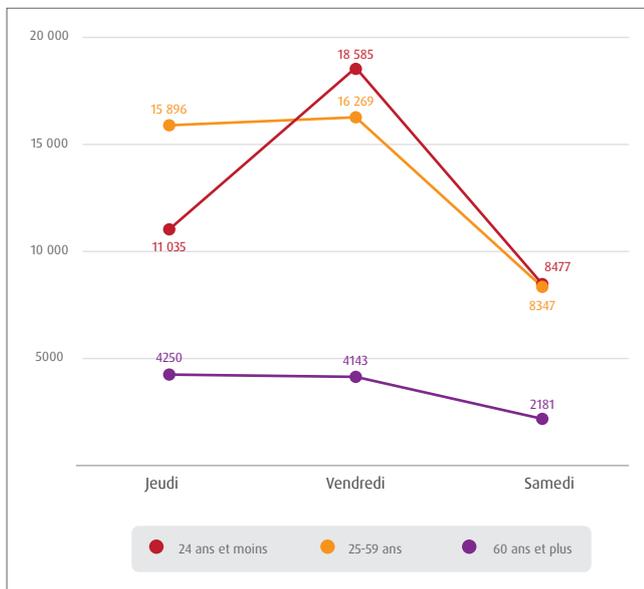
Ces proportions sont identiques à celles observées en 2007.

Les 24 ans et moins les plus représentés le vendredi

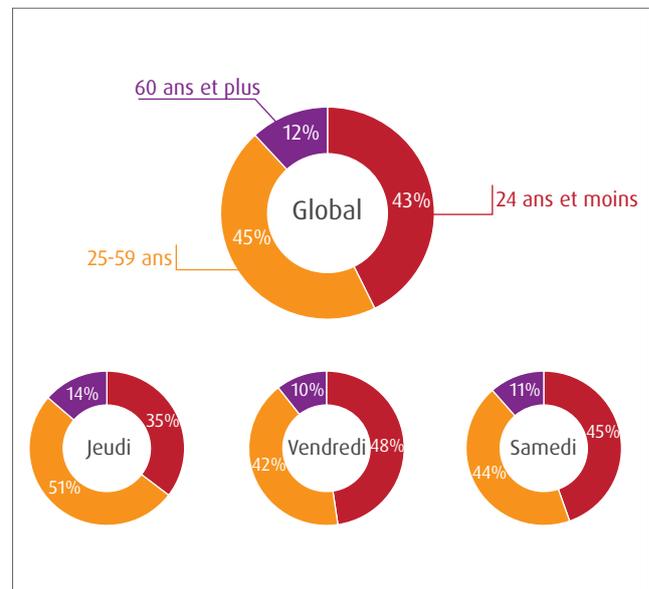
Globalement, 43 % des usagers de la gare sont des jeunes de 24 ans et moins, 45 % ont entre 25 et 59 ans, et 12 % ont 60 ans et plus.

La répartition des moins de 25 ans sur les trois jours présente un pic le vendredi : celui-ci concentre 49 % des effectifs de cette tranche d'âge sur toute l'enquête (soit une augmentation de 7000 personnes entre le jeudi et le vendredi), contre 29 % et 22 % le jeudi et le samedi. C'est d'ailleurs aussi la catégorie d'âge la plus représentée le vendredi (48 %).

Evolution du nombre d'usagers par tranche d'âge et par jour



Répartition des tranches d'âges



Les profils démographiques

Une part prépondérante de collégiens, lycéens, étudiants

40 % des usagers de la gare sont des scolaires (collégiens, lycéens ou étudiants). Quel que soit le jour, le volume des scolaires est le plus marqué.

Au sein des groupes socioprofessionnels, une répartition typique de semaine travaillée s'observe : la majorité des personnes de la catégorie est présente en gare le jeudi, puis le volume tend à diminuer légèrement le vendredi, puis fortement le samedi. Cependant, la CSP des scolaires augmente fortement le vendredi (de 29 à 49 %) : ce jour regroupe là aussi près de la moitié des collégiens, lycéens, étudiants enquêtés sur les trois jours.

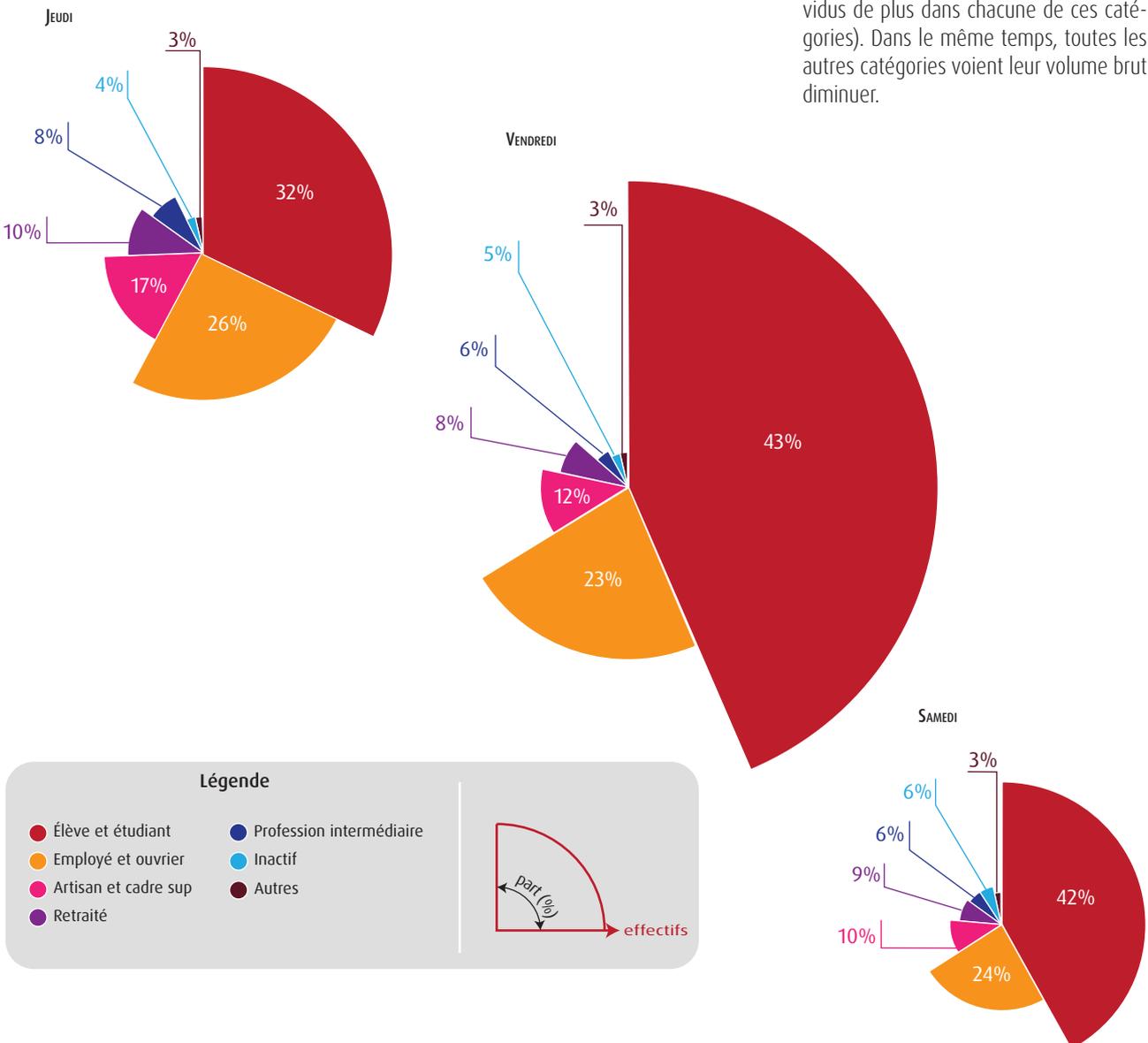
Le vendredi : jour de retour des étudiants ?

L'augmentation du volume des moins de 24 ans le vendredi est donc appuyée par l'analyse des CSP. L'analyse par motifs de déplacement permettra de constater que ces jeunes scolaires se déplacent en direction de ou depuis leur école ou lieu d'étude.

Depuis 2007...

La part des moins de 18 ans, ainsi que celle des seniors (+ de 60 ans), augmente légèrement en 2014 (environ 2000 individus de plus dans chacune de ces catégories). Dans le même temps, toutes les autres catégories voient leur volume brut diminuer.

Volume et répartition des CSP par jour

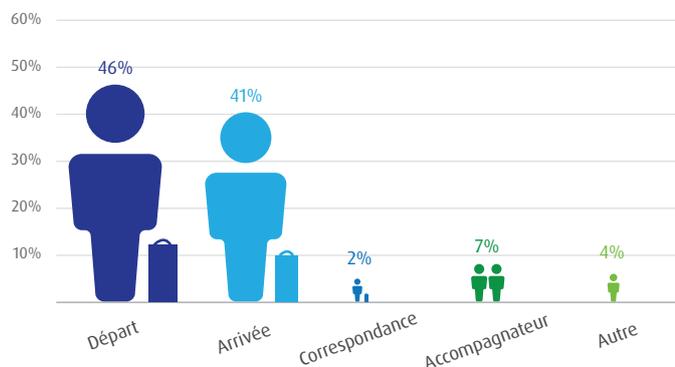


En résumé...

Femmes et hommes se répartissent à parts égales sur les trois jours d'enquête. Les scolaires de 24 ans et moins sont très présents en gare, surtout le vendredi. Les personnes âgées de 60 ans et plus sont plus présentes qu'en 2007.

La raison de présence en gare

Répartition des usagers par type



Cinq types d'usagers

Une question portait sur la raison de la présence en gare des personnes interrogées permettant une classification en cinq types :

- les départs (vous prenez un train),
- les arrivées (vous descendez d'un train),
- les correspondances (vous effectuez une correspondance ferroviaire en gare de Rouen),
- les accompagnateurs (vous accompagnez/venez chercher une personne en gare),
- les autres (achat de billets, renseignements...).

Une très large majorité de voyageurs

Sur les 92 360 usagers, 90 % sont des voyageurs (c'est-à-dire utilisateurs du train). Plus de la moitié de ces voyageurs (52 %) sont en gare pour un départ en train, 46 % descendent d'un train. Ces proportions restent globalement les mêmes sur les trois jours d'enquête.

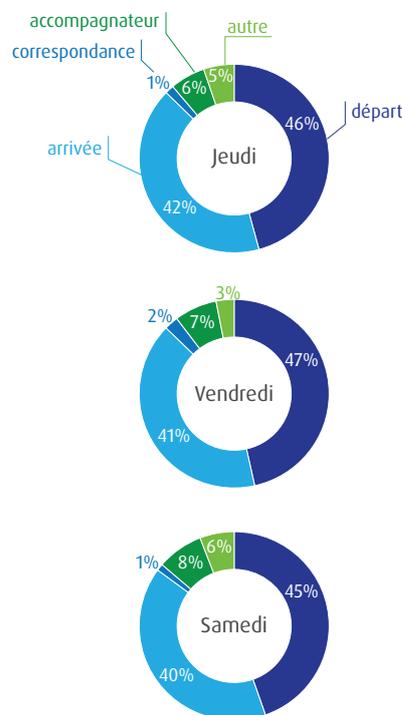
Depuis 2007

En comparant avec la précédente enquête, le nombre total d'usagers a diminué de plus de 5000 individus et pourtant, la part des voyageurs gagne près de 11 points (20 points, sans compter les correspondances).

Parmi les raisons de cette augmentation peuvent être évoqués le cadencement des trains mis en place dans la région fin 2008, le lancement d'Atoumod et le remboursement d'une partie des frais de transport par l'employeur depuis la circulaire du Ministère du Travail du 28 janvier 2009.

En revanche, le nombre d'usagers en correspondance connaît une forte baisse en sept ans (moins 10 000 personnes). Cette décroissance peut trouver une explication dans la conduite du sondage : le redressement des correspondances de l'enquête de 2014 est réalisé de façon plus précise que celui de 2007. Il en résulte une plus grande exactitude dans le nombre d'usagers concernés, et donc une plus grande finesse des résultats.

Les usagers « accompagnateurs » et « autres » sont également moins présents en gare. L'amélioration de l'offre et de la qualité du réseau de transports en commun peuvent expliquer la diminution des personnes accompagnantes (plus grande fréquence de passage, meilleure desserte). Pour les « autres » usagers, l'accroissement de la billettique dématérialisée et le développement d'internet pour l'achat de titres de transport pourraient expliquer le fléchissement de leur présence en gare.

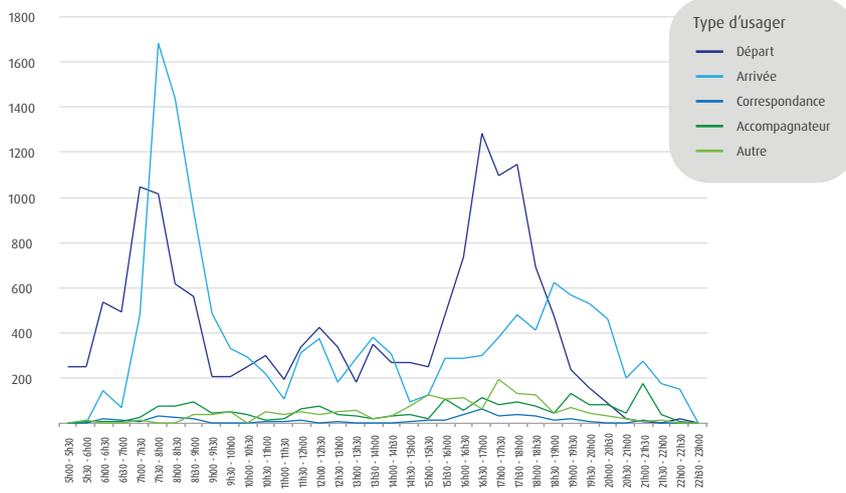


En résumé...

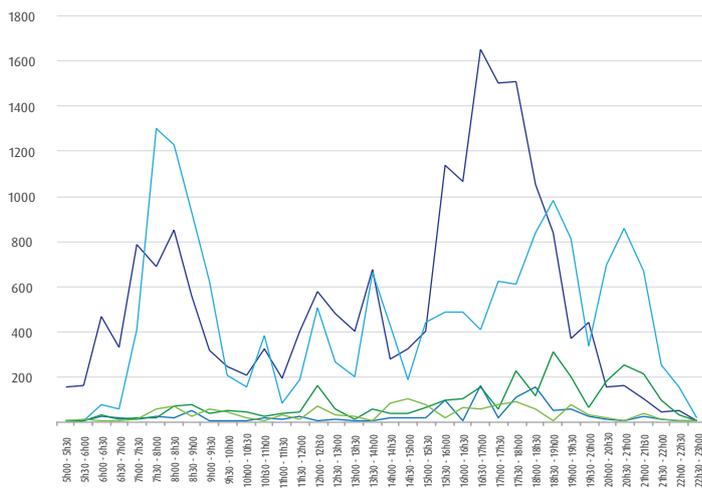
90 % des usagers sont des voyageurs, dont 52 % au départ et 46 % à l'arrivée. L'enquête de 2014 comptabilise moins d'usagers qu'en 2007, mais plus de voyageurs.

La raison de présence en gare

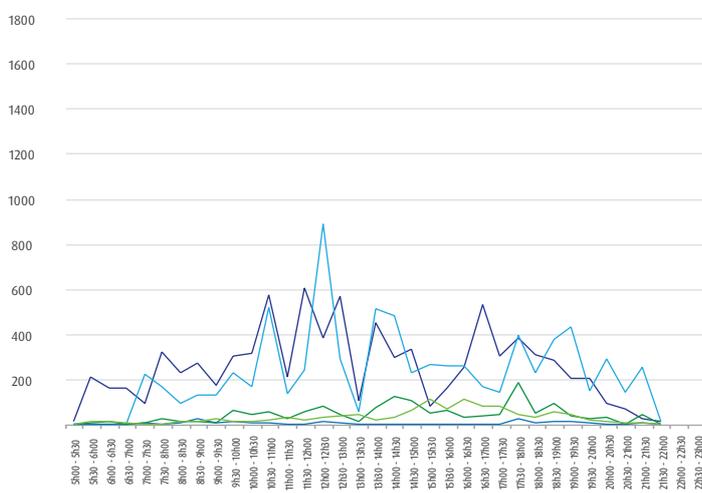
Par tranche horaire, le jeudi



Par tranche horaire, le vendredi



Par tranche horaire, le samedi



Migrations pendulaires en semaine

Le jeudi, les déplacements pendulaires sont très clairement reconnaissables aux pics de fréquentation du matin et du soir. L'heure de pointe du matin est majoritairement due aux usagers à l'arrivée, alors que celle du soir est liée aux départs.

Forte fréquentation de la gare le vendredi en fin d'après-midi

Les mêmes observations sont constatées le vendredi. Cependant, le nombre de voyageurs partant et arrivant le matin en gare de Rouen décroît légèrement par rapport au jeudi. Quant à la pointe du soir, l'amplitude horaire est plus importante, et les volumes de départs et d'arrivées sont bien plus forts.

Des volumes plus faibles le samedi et une fréquentation répartie sur la journée

Le samedi, la répartition des usagers de la gare est plus diffuse tout au long de la journée et est clairement corrélée à l'offre ferroviaire : par exemple, le pic d'arrivées entre 12 h et 12 h 30 correspond à l'arrivée du train Intercités Paris-Rouen-Le Havre (66 % des usagers présents en gare sur cette tranche horaire descendent de ce train).

Le domicile : premier motif de déplacement

L'évolution journalière de la répartition des motifs de déplacements chez les voyageurs est révélatrice de la structure d'une semaine : le travail et les études les jours ouvrés, les loisirs le week-end. Cette répartition est similaire chez chaque type de voyageur.

À l'origine ou à destination, le domicile est le principal motif évoqué chaque jour d'enquête (plus de 45 % des déplacements de chaque type d'utilisateur).

Une répartition différente des autres motifs selon le jour de la semaine

Clairement visibles dans l'analyse des volumes par tranche horaire, les déplacements pendulaires sont confirmés par les motifs de déplacements le jeudi : le travail et les déplacements professionnels représentent près de 28 % des motifs pour les départs, et 23 % des arrivées.

Le vendredi, la part des motifs scolaires (école et études supérieures) s'accroît pour les usagers en partance de Rouen : les volumes sont doublés par rapport au jeudi.

Quant au travail, la part du motif diminue ce jour à la fois pour les départs et pour les arrivées.

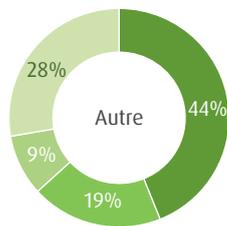
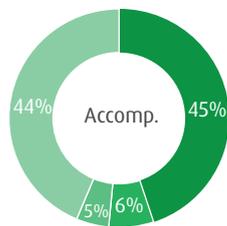
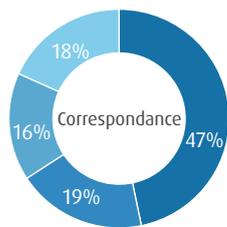
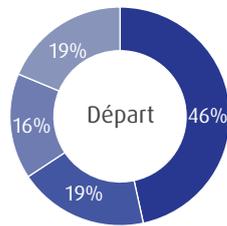
La part des loisirs (achats, démarches administratives, visites, culture) croît considérablement le week-end : plus 20 points pour les départs, plus 14 points pour les arrivées. La part des motifs travail et études décline logiquement.

Collégiens, lycéens, étudiants au départ de Rouen le vendredi

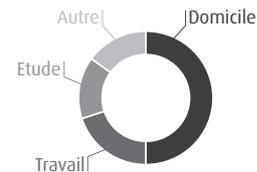
L'analyse par CSP appuie celle des motifs de déplacements : le vendredi, les effectifs du groupe collégiens, lycéens et étudiants sont multipliés par deux par rapport au jeudi (plus 5 000 individus). La CSP représente 52 % des départs le vendredi. Cette part atteint 64 % entre 15 h 30 et 19 h dont la quasi-totalité a pour destination le domicile.

Le samedi, plus de 40 % des voyageurs sont des scolaires, cette CSP y reste active à l'inverse des autres qui sont moins présentes en gare.

Part des motifs selon la raison de présence en gare



Motifs (origine et destination confondues)



En résumé...

L'enquête révèle un nombre important de pendulaires venant exercer à Rouen ou aux alentours, de même qu'un fort volume de scolaires au départ de Rouen le vendredi soir et des déplacements surtout motivés par les loisirs le samedi.

La fréquence d'utilisation du train

Une majorité d'utilisateurs réguliers

56 % des usagers sont des utilisateurs réguliers du train (plus d'une fois par semaine). La moitié d'entre eux affirment l'emprunter tous les jours. Cela confirme la forte utilisation de la gare par des voyageurs pendulaires.

Les jeudis et vendredis, les utilisateurs réguliers du train sont majoritaires (près de 60 %). Parmi eux, près de 11 000 personnes déclarent le prendre chaque jour : c'est le volume le plus important le jeudi et le vendredi.

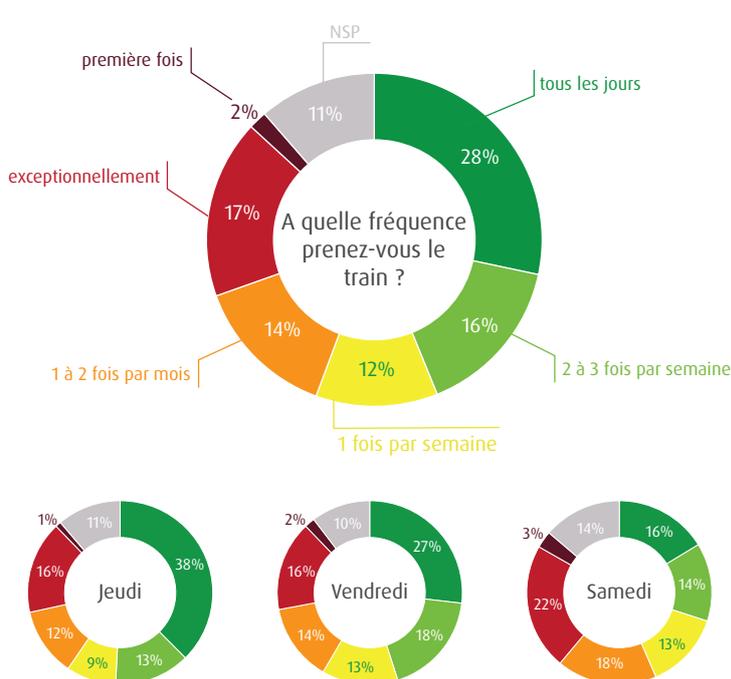
Le vendredi, le volume d'usagers empruntant le train une à trois fois par semaine augmente significativement : près de 13 000 individus soit un accroissement de 80 % par rapport au jeudi. Cela laisse entrevoir une population de voyageurs de retour d'une semaine d'absence ou sur le départ pour le week-end.

Voyageurs occasionnels : surtout le week-end

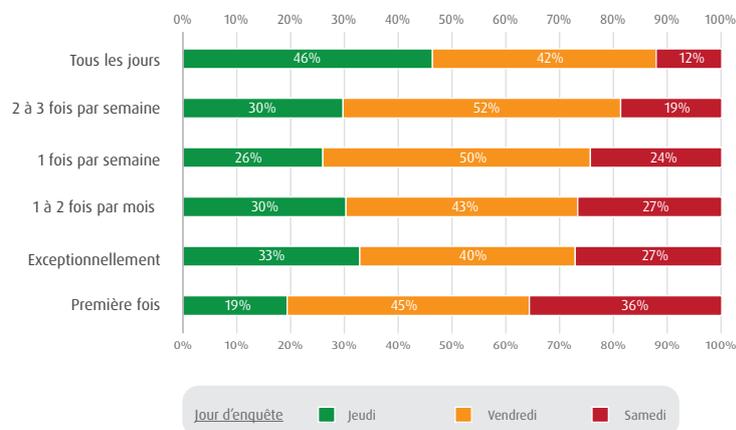
Le samedi, la part d'utilisateurs occasionnels (moins de deux fois par mois) progresse et atteint près de 50 % de la population en gare.

Ce jour, la majorité des individus présents déclare prendre le train de façon exceptionnelle (22 %).

Répartition des fréquences d'utilisation du train



Répartition des fréquences d'utilisation du train par jour



Voyageur d'un jour ou usager de tous les jours : attention au taux de renouvellement

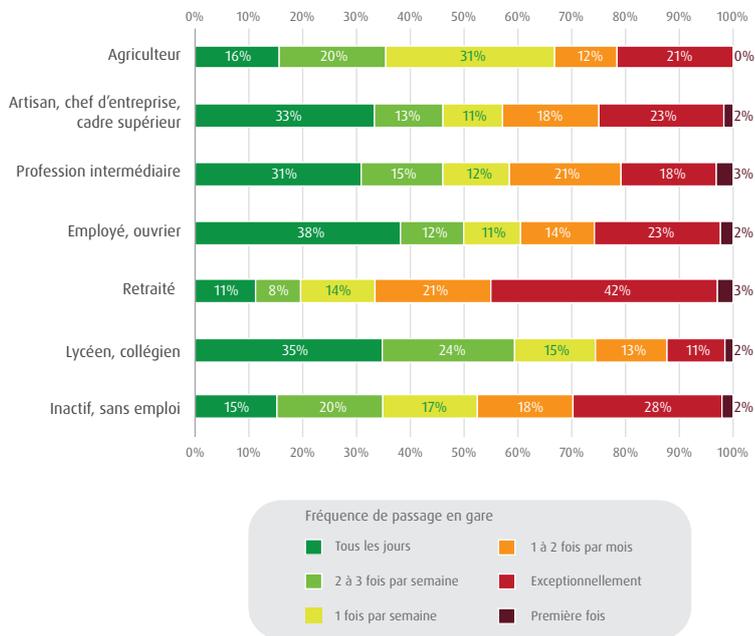
Le taux de renouvellement des passagers est un indicateur qui traduit le nombre de personnes réellement bénéficiaires d'un service. Il est issu du rapport entre le nombre de voyageurs différents et le nombre total de voyages enregistrés. L'amalgame entre « voyage » et « voyageur » est souvent fait : le voyage est un flux (une montée ou une descente), le voyageur est un individu.

Quel rapport avec l'enquête en gare ?

Il est indispensable de ne pas négliger les usagers occasionnels des transports. Sur le plan financier, il convient de noter qu'un voyageur occasionnel avec un billet plein tarif est plus rentable qu'un usager du quotidien avec un abonnement. Il est aussi un usager attentif à la qualité de service qui sera le meilleur promoteur de l'expérience vécue sur le territoire, vecteur d'attractivité.

Pour l'enquête 2014, prenons l'exemple du samedi : plus de 3000 personnes déclarent prendre le train chaque jour, quand près de 4500 personnes affirment le prendre exceptionnellement. Si l'on considère uniquement ces deux catégories de voyageurs, tous les samedis d'un mois, les résultats de fréquentation sont les suivants : derrière les 30 000 voyages effectués les samedis d'un mois se cachent en réalité 3000 abonnés quotidiens et potentiellement 18 000 voyageurs occasionnels différents.

Répartition des fréquences par CSP



Au sein de chaque groupe socioprofessionnel, et à l'exception de la catégorie des retraités, la majorité des individus indique emprunter le train régulièrement (plus d'une fois par semaine), soit de 52 à 74 % selon la catégorie.

Chez les CSP d'actifs occupés, la majorité des individus emprunte le train chaque jour (30 à 40 % selon le groupe) : cela est caractéristique des déplacements pendulaires.

Un tiers des usagers du train sont des scolaires

74 % des collégiens, lycéens, étudiants déclarent utiliser régulièrement le mode ferroviaire : ils représentent 47 % des voyageurs qualifiés de réguliers contre 45 % pour les actifs occupés.

Le groupe des retraités est le seul dont la majorité des individus (67 %) déclare prendre rarement le train : les déplacements domicile-loisirs et domicile-visites sont essentiellement évoqués.

Le train : un transport pour les jeunes ?

66 % des jeunes de 24 ans et moins affirment prendre le train de façon hebdo-

madaire : ils représentent près de la moitié des usagers réguliers. Parmi ces jeunes usagers, la majorité (34 %) affirme utiliser le train une à trois fois par semaine : les volumes sont identiques entre la catégorie des moins de 25 ans et celle des collégiens, lycéens et étudiants. Chez les 25-59 ans, plus de la moitié des personnes (52 %) déclare utiliser régulièrement le mode ferroviaire dans ses déplacements hebdomadaires.

Travail, études, loisirs : une fréquentation du train qui diffère selon le motif

Globalement, quelle que soit la fréquence d'utilisation du train, la majorité des déplacements se fait en direction — ou depuis — le domicile de l'utilisateur.

Chez les voyageurs réguliers, 39 % ont pour motif de déplacement le travail ou la scolarité (respectivement, 21 % et 18 %). Pour les voyageurs occasionnels (moins d'une fois par semaine), alors que 15 % vont ou viennent travailler, 37 % ont pour motif de déplacement une activité de loisirs (achat, démarches, visites, culture).

40 % des personnes effectuant un déplacement lié au travail déclarent prendre le train chaque jour. 45 % des usagers se déplaçant pour le motif école/collège/lycée prennent le train quotidiennement, 38 % une à trois fois par semaine. En revanche, le motif études supérieures est inversement réparti entre une fréquentation quotidienne (37 %) et hebdomadaire (44 % d'une à trois fois par semaine), les étudiants rentrant moins quotidiennement à leur domicile que les scolaires.

Enfin, 49 % des déplacements liés à un autre motif (loisirs, visite, etc.) s'effectuent de façon occasionnelle.

En résumé...

Une majorité de voyageurs quotidiens et réguliers, surtout actifs et scolaires. 50 % d'occasionnels le samedi, surtout motivés par les loisirs.

Fort volume de voyageurs hebdomadaires le vendredi : essentiellement des jeunes scolaires.

La fréquence de passage en gare

De façon générale, 59 % des usagers répondent être présents en gare plus d'une fois par semaine, 41 % déclarent venir de façon occasionnelle (moins d'une fois par semaine) : la répartition est logiquement fidèle à celle de la fréquence d'utilisation du train.

À noter que les volumes d'usagers déclarant se rendre en gare tous les jours ou exceptionnellement sont par ailleurs globalement équilibrés (près de 25 000 personnes par fréquence). Néanmoins, cette répartition varie sensiblement selon le jour d'enquête.

Lien logique entre usage du train et passage en gare

Comme pour la fréquence d'usage du mode ferroviaire, plus de 60 % de la population présente en gare le jeudi et le vendredi déclarent se rendre régulièrement en gare Rouen-Rive-Droite (plus d'une fois par semaine). Le jeudi, 37 % affirment s'y rendre quotidiennement contre 27 % le vendredi. Ce jour, la part des fréquences d'un à trois passages par semaine s'accroît par rapport au jeudi.

De la même façon le samedi, plus de la moitié des personnes indique se rendre en gare occasionnellement.

Les voyageurs : usagers du quotidien

93 % des usagers déclarant venir quotidiennement en gare sont des voyageurs. 52 % pour un départ et 39 % pour une arrivée. Les usagers réguliers (plus d'une fois par semaine) se répartissent sensiblement de la même manière.

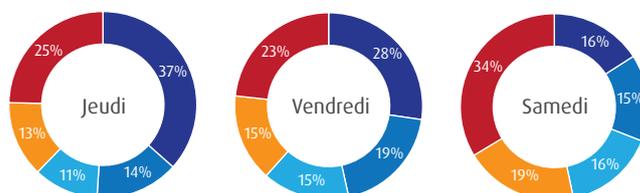
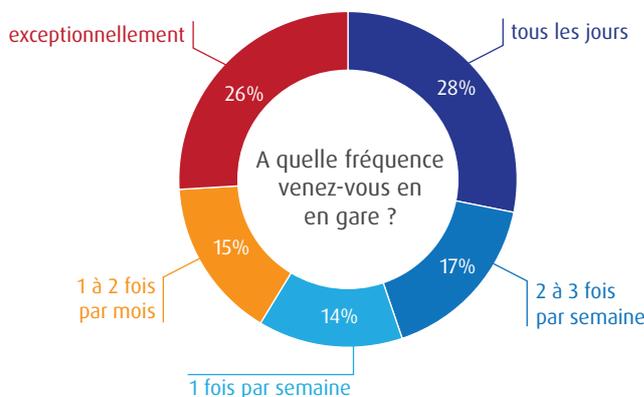
Concernant la répartition des types d'usagers selon les fréquences, on observe que la part des accompagnateurs augmente quand la fréquence de passage en gare baisse, à l'inverse les correspondances sont plutôt effectuées régulièrement.

Il est intéressant de noter que, quelle que soit la fréquence de passage en gare, le volume des départs est systématiquement majoritaire, sauf pour les usagers présents exceptionnellement dont le volume d'arrivées est plus marqué.

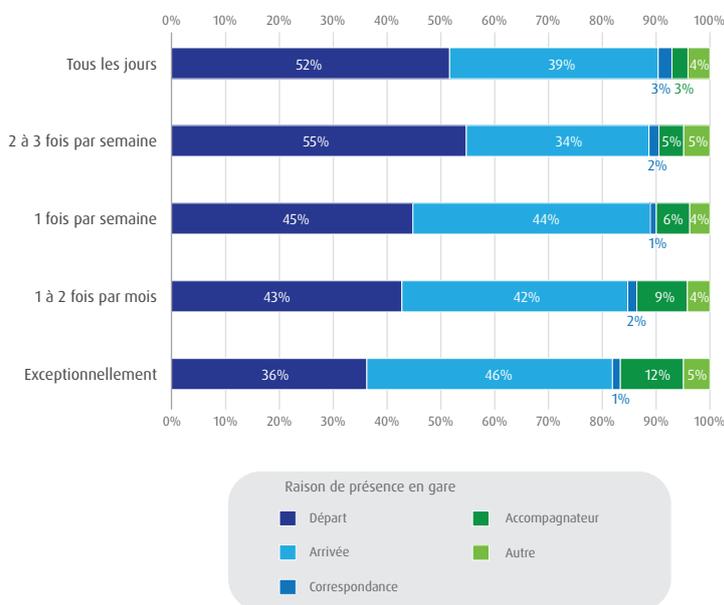
Cette observation sur ces trois jours de fin de semaine souligne l'importance de la gare comme point d'entrée du territoire pour les visiteurs (touristiques et professionnels).

Concernant les motifs de déplacements,

Répartition par fréquence de passage en gare



Répartition des fréquences par raison de présence en gare

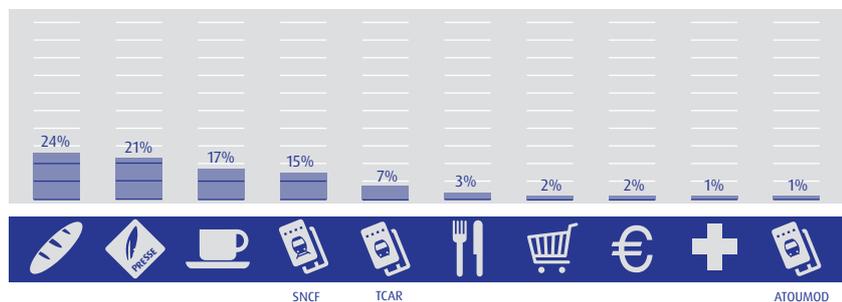


l'analyse est similaire à celle faite pour la fréquence d'utilisation du train : les motifs travail et scolaire sont liés aux fréquences régulières alors que le motif loisirs concerne surtout les fréquences occasionnelles.

Dans la catégorie autre, sur les trois jours d'enquête, 500 personnes déclarent venir quotidiennement en gare pour y travailler.

Les services dans et aux abords de la gare

Répartition des services utilisés



Un peu plus de la moitié des usagers de la gare déclare utiliser un service dans ou aux alentours de l'infrastructure ferroviaire.

Parmi ces personnes, 24 % indiquent se rendre à la boulangerie, 21 % au bureau de presse/tabac, 18 % aux guichets (SNCF, Astuce, Atoumod), et 17 % au café. Ces parts sont similaires sur les trois jours d'enquête.

Il est cependant intéressant de noter que certains besoins sont plus marqués selon le jour de la semaine : les guichets SNCF et Astuce sont plus fréquemment cités à l'approche du week-end, l'épicerie est majoritairement évoquée le jeudi.

Des services utilisés par des voyageurs...

Sur les dix services les plus souvent évoqués, tous le sont majoritairement par des usagers au départ ou à l'arrivée.

Les guichets SNCF et l'épicerie sont plus

souvent mentionnés par les personnes en partance de Rouen. Les guichets Astuce, cafés et restaurants sont privilégiés par les usagers descendant d'un train. Les autres services sont équitablement évoqués au départ et à l'arrivée.

... Et par les usagers déclarant venir régulièrement en gare

Pour chaque service cité, la part des personnes se rendant fréquemment en gare est toujours la plus importante (53 % d'usagers réguliers pour le café, 71 % pour les services bancaires).

Boulangerie, épicerie, banque et bureau de presse/tabac sont principalement mentionnés par les usagers quotidiens de la gare : ces services répondent à des besoins de proximité et quotidiens. En revanche, les guichets SNCF et le café sont majoritairement cités par les personnes se rendant de façon exception-

nelle en gare : voyageurs occasionnels sans abonnement, accompagnateurs en attente, etc.

Depuis 2007...

En 2014, la part d'usagers déclarant utiliser un ou plusieurs services dans ou aux alentours de la gare croît (plus 12 points) : la boulangerie, le café ou encore les guichets SNCF semblent plus sollicités qu'en 2007 (les volumes sont respectivement multipliés par trois, par deux et par quatre).

En résumé...

La moitié des usagers de la gare utilise au moins un des services proposés, c'est plus qu'en 2007.

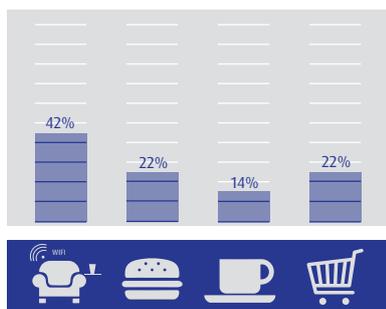
Cette clientèle est majoritairement composée de voyageurs et d'usagers fréquents de la gare.

Les nouveaux services attendus

D'autres services attendus

La réponse à la question 10, « Quels services supplémentaires attendez-vous », était libre. Afin d'analyser au mieux les retours des personnes interrogées, les réponses ont été regroupées dans quatre catégories :

- Confort et services aux voyageurs : accessibilité (escalators, accès PMR, etc.), information voyageurs (guichets, renseignement, visibilité, etc.), conditions d'attente (bancs, chauffage, etc.), espaces 2.0 (wifi, bornes de recharges);
- Fast-food et restauration chaude.
- Sandwicherie et café (boulangerie, snack).
- Commerces et services marchands (superette, pressing, etc.).



42 % des réponses à cette question évoquent le confort et les services offerts aux voyageurs, 22 % concernent la présence de fast-foods ou de lieux de restauration et 22 % se rapportent à la présence de commerces et de services marchands.

Des besoins différents selon l'utilisateur, mais le confort toujours privilégié

Selon la raison de présence en gare, le confort et les services aux voyageurs restent la catégorie la plus fréquemment mentionnée. Les usagers arrivant en gare de Rouen évoquent en second choix le souhait de bénéficier des services d'un fast-food, quand les personnes accompagnatrices préféreraient voir la présence de commerces et de services marchands.

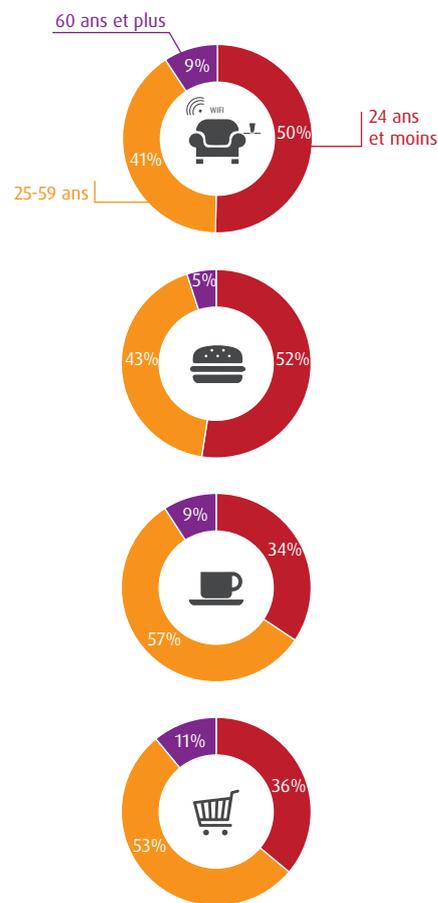
Les attentes diffèrent également en fonction du profil démographique de l'utilisateur : la moitié de la catégorie des collégiens, lycéens, étudiants et des retraités souhaiterait une amélioration du confort et des services offerts aux usagers de la gare ; le tiers des employés et ouvriers désirerait la présence de commerces et services marchands.

L'ouverture de fast-foods et autres lieux de restauration est sollicitée pour moitié par les jeunes de moins de 25 ans. Plus de 50 % des réponses concernant la présence de sandwicheries et cafés sont données par des usagers entre 25 et 59 ans.

Depuis 2007...

Les services supplémentaires évoqués sont dans l'ensemble similaires à ceux cités au cours de l'enquête en gare de 2007. Néanmoins, certains besoins semblent bien plus ressortir en 2014 : les fast-foods, la mise en place de bancs supplémentaires, la gratuité et la propreté des sanitaires, ainsi que l'amélioration de l'information voyageurs.

Répartition des services attendus par âge



En résumé...

15 % des usagers présents en gare attendent des services supplémentaires. Le confort, l'accessibilité, la qualité de service en gare sont particulièrement demandés.

Un répondant sur cinq souhaiterait la présence d'un lieu de restauration chaude dans la gare : le fast-food est prioritairement cité.

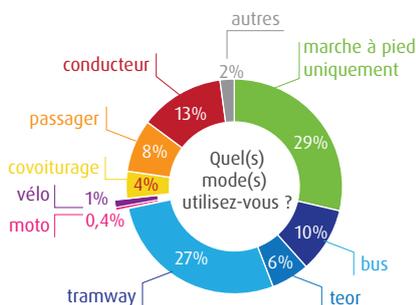
LES DÉPLACEMENTS

Les modes de déplacements

Dans le cadre de l'analyse des origines et destinations des usagers de la gare, le questionnaire a permis de récolter des informations relatives aux modes utilisés pour venir et partir du bâtiment voyageur. À la question « comment êtes-vous venu » ou « comment allez-vous repartir de la gare de Rouen ? », chaque sondé a pu donner jusqu'à trois modes de transports différents en dehors de la marche. Cette question à réponses multiples a ensuite permis de retracer l'intégralité de la chaîne de déplacements.

Ainsi, sur les trois jours d'enquête, 101 154 déplacements (gare <=> motif) entrants et sortants du bâtiment ont été comptabilisés, eux-mêmes parfois constitués de plusieurs trajets effectués dans des modes différents, soit un total de 109 596 trajets.

Répartition de tous les modes utilisés pour venir ou partir de la gare



Marche à pied et transports collectifs privilégiés

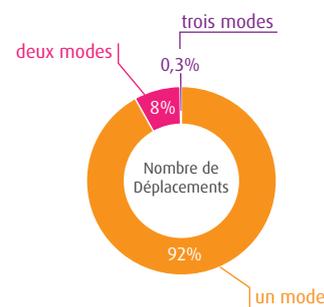
Tous sens confondus et sur l'ensemble de l'enquête, le mode le plus utilisé est la marche à pied (29 %). Le tramway est le second mode le plus souvent cité (27 %).

Globalement, les transports collectifs (bus, TEOR, tram) regroupent 43 % des réponses données par les usagers. Enfin, un quart des trajets s'effectue en automobile (covoiturage, passager ou conducteur).

Une faible intermodalité

La grande majorité des usagers n'utilise qu'un seul mode pour venir à la gare ou en partir. Seuls 8 % des usagers déclarent utiliser plusieurs modes. Parmi ceux-ci, 82 % effectuent un changement de TC à TC (principalement TEOR/tramway et bus/tramway), notamment du fait de la rupture de charge à l'arrêt Théâtre des Arts.

Part de l'intermodalité



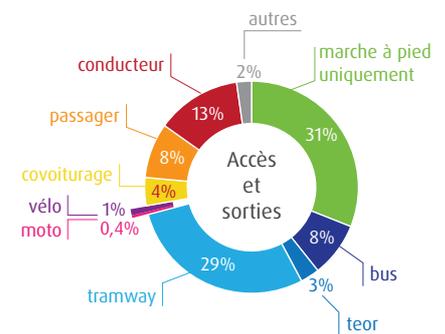
La proportion d'usagers n'utilisant qu'un seul mode de transport est de 90 % pour venir à la gare et de 94 % pour la quitter. La gare en tant que pôle de transport constitue déjà une rupture intermodale obligatoire pour les voyageurs. Les changements de modes étant difficiles à concéder lors d'un voyage, cela explique que les usagers cherchent à minimiser les ruptures de charges en amont ou en aval de l'usage du train.

Le mode principal

Pour faciliter les analyses et obtenir une vision réelle de la desserte de la gare et des modes utilisés, une hiérarchisation des modes et un tri a été effectué pour obtenir le mode principal utilisé pour accéder ou sortir de la gare. Les modes qui desservent directement la gare ont été prioritaires. Dans les cas où la chaîne de déplacements est plus complexe, c'est le mode le plus contraignant du parcours ou celui desservant la gare au plus près qui a été retenu.

Bien que ne modifiant que très peu les précédents résultats, l'analyse par « mode principal » permet de clarifier les observations. Pour un motif correspondent une origine (ou une destination) et un mode de déplacement. Les analyses qui suivent dans ce document sont basées sur ce principe.

Répartition modale des accès et sorties de la gare



Ainsi l'on peut affirmer que 45 % des accès et sorties de la gare s'effectuent grâce aux transports collectifs, 31 % via la marche à pied, et 25 % en automobile.

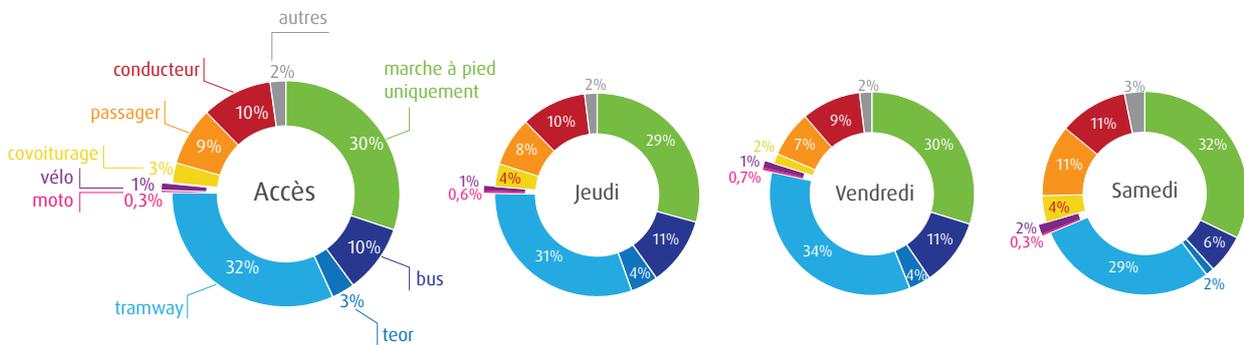
Depuis 2007...

Globalement, la part de la marche diminue (moins 6 points), de même que celle de l'automobile (moins 4 points).

A contrario, la part des TC s'accroît (plus 10 points). La montée en charge du réseau depuis 2007 (dernières mises en service TEOR) et l'augmentation de l'offre sur la ligne de tramway peuvent expliquer la progression de cette part de marché. L'usage du vélo a aussi doublé en sept ans, il concerne près de 1000 usagers en 2014.

Les modes d'accès et de sortie de la gare

Répartition modale des accès à la gare



Des accès en tramway majoritaires

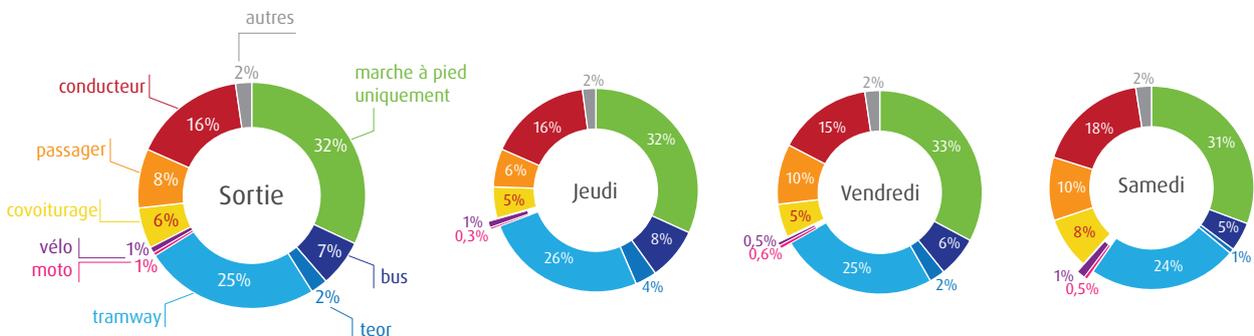
Pour accéder à la gare, la part des déplacements en tramway est légèrement supérieure à celle de la marche à pied : 32 % des accès contre 30 %.

Globalement, près de la moitié des déplacements effectués en direction de la gare Rouen-Rive-Droite s'effectue en transports collectifs (45 %) et 22 % au

moyen d'un véhicule particulier. Ces observations se renouvellent chaque jour de l'enquête, bien que quelques variations soient visibles : le samedi, la part des TC tombe à 37 % des accès (49 % le vendredi), alors que la part des accès automobiles grimpe à 26 % (18 % le vendredi), majoritairement via un véhicule partagé.

Corrélée au service du week-end, la diminution du poids des TC le samedi est notamment liée aux voyages en bus et TEOR dont les parts sont divisées par deux ce jour. Les usagers de la gare étant plus occasionnels le samedi, l'accompagnement automobile est aussi plus souvent pratiqué.

Répartition modale des sorties de la gare



La gare génère des marcheurs

Pour partir de la gare, la part des déplacements en marche à pied est supérieure à celle du tramway : 32 % des sorties contre 25 %.

Globalement, la répartition modale des flux de sortie se divise en trois : les transports collectifs (34 %), la marche (32 %) et l'automobile (30 %).

Cette même distribution se retrouve chaque jour de l'enquête, sauf le samedi où un changement de répartition s'opère : la part TC descend à 30 % des modes de

sortie (contre 33 % le jeudi), alors que la part automobile monte à 36 % (30 % le jeudi). La part de la marche à pied reste sensiblement identique sur chacun des jours de l'enquête.

Comme pour l'analyse des modes d'accès, la plus faible part des TC le samedi peut s'expliquer par la modification de l'offre du réseau le samedi, mais aussi par le changement de nature des usagers, plus occasionnels, et plus sujets à l'utilisation de véhicules partagés pour se faire transporter.

En résumé...

Seulement 8 % des usagers en gare déclarent utiliser successivement plusieurs modes pour se rendre ou sortir de la gare.

72 % des accès et sorties s'effectuent en TC ou en modes actifs contre 25 % en automobile, dont seulement 13 % en tant que conducteurs.

Le tramway est privilégié en accès, sa plus grande fiabilité et sa fréquence répondent à la ponctualité nécessaire au départ des trains.

La forte utilisation de la marche à pied fait aussi de la gare un équipement de proximité.

La marche

Pour pouvoir identifier la part réelle des piétons dans l'accès à la gare — la marche intervenant obligatoirement dans toutes chaînes de déplacements — la réponse dans le questionnaire ne concernait que la marche comme mode unique : une personne interrogée affirmant être piétonne ne pouvait pas choisir d'autres modes de déplacements.

Tous sens confondus, le piéton représente 31 % des modes de déplacements. Ce chiffre est stable sur les trois jours de l'enquête.

Principalement des voyageurs

Les départs et les arrivées représentent 79 % des déplacements piétons. Si l'on considère la part modale de la marche cette fois au sein de chaque catégorie, les voyageurs au départ et à l'arrivée marchent respectivement pour 30 % et 32 % d'entre eux.

La majorité des usagers autres déclarent se rendre ou sortir de la gare en marche à pied (43 %). Ce sont ceux qui marchent le plus.

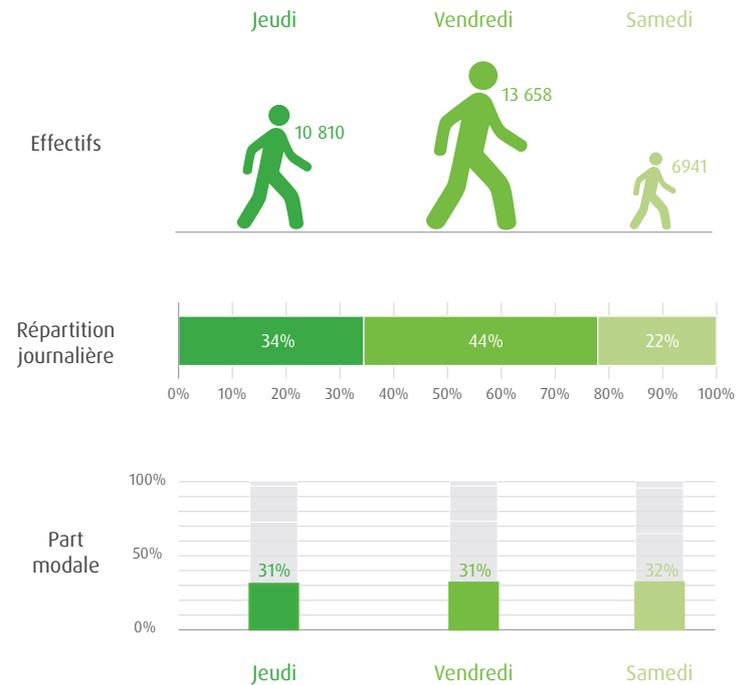
Un mode du quotidien

Globalement, les marcheurs sont avant tout des usagers réguliers (plus d'une fois par semaine). 31 % des piétons déclarent même se rendre à la gare quotidiennement. Cela tend à démontrer que la gare de Rouen est un équipement de proximité qui correspond logiquement à son inscription dans le cœur de ville, mais aussi que la marche reste le mode le plus fiable quant à la ponctualité nécessaire aux voyageurs.

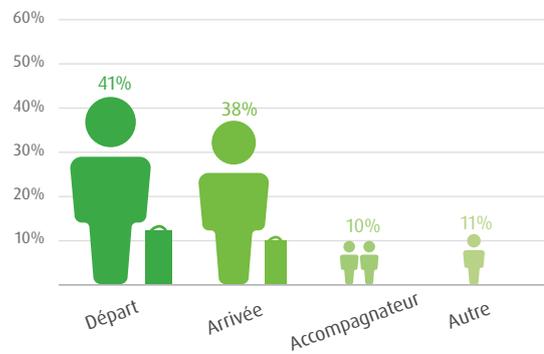
Le groupe des collégiens, lycéens, étudiants est le plus représenté au sein des piétons (41 %).

Concernant la part modale de la marche pour chaque catégorie socioprofessionnelle, celle-ci varie autour des 30 % et jusqu'à 38 % pour les inactifs/sans-emploi. La marche est généralement le second mode le plus utilisé après les transports collectifs pour toutes les catégories, sauf pour les retraités pour qui la marche est le principal mode de déplacement vers ou depuis la gare.

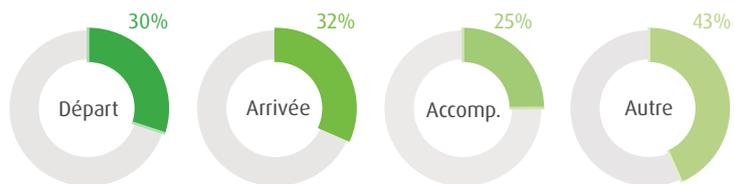
La marche à pied uniquement



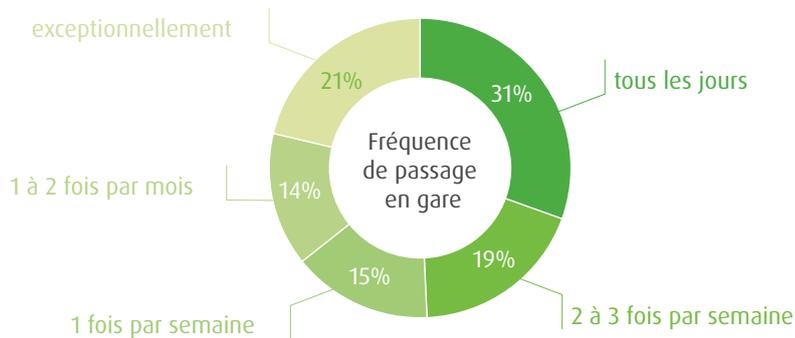
Répartition des piétons selon le type d'usager



Part modale des déplacements piétons pour chaque type d'usager



Fréquence de passage en gare des piétons



L'analyse par âge fait écho aux observations faites pour les CSP.

La catégorie des 24 ans et moins est globalement la plus représentée au sein des piétons (43 % des déplacements piétons). À partir de 25 ans, le volume de marcheurs dans chaque tranche d'âge décroît progressivement jusqu'à 64 ans.

Depuis 2007...

La part de la marche à pied décroît par rapport à 2007 (moins 6 points de part modale). Néanmoins il est nécessaire de nuancer cette diminution en fonction de la raison de présence en gare : alors que la marche décline chez les voyageurs et les

autres usagers de la gare, elle reste stable chez les accompagnateurs.

La distribution des déplacements à pied par fréquence de passage en gare montre que la part des usagers quotidiens diminue (de 38 à 31 %, soit environ 4000 individus), la baisse de part modale globale est imputable à cette catégorie. Les marcheurs exceptionnels augmentent quant à eux (plus 5 points, soit 800 individus). L'évolution des pratiques de déplacement est également visible au sein de chaque CSP : en 2007, la marche était le principal mode de déplacement pour la quasi-totalité des groupes, à l'exception des inac-

tifs/sans-emploi et des scolaires qui privilégiaient déjà les TC.

En résumé...

Un tiers des déplacements se fait à pied. La marche est un mode de déplacement essentiel, quels que soient la raison de présence en gare, la fréquence de passage, la catégorie socioprofessionnelle ou l'âge.

Depuis 2007, la baisse de la marche sous-entend un report modal, probablement vers les TC.

Les transports collectifs

Pour se rendre ou sortir de la gare, quatre déplacements sur dix sont effectués en transports collectifs (TC), dont trois grâce au tramway.

Le jeudi et le vendredi, les TC représentent 42 % des parts modales. Le samedi, cette proportion descend à 33 %. La diminution de la part TC le week-end est imputable aux bus et TEOR dont la part chute entre le jeudi et le samedi. Ceci peut s'expliquer par la réduction du service le week-end, calqué sur les rythmes de travail des actifs et des étudiants.

Une majorité d'utilisateurs du train

Parmi les déplacements en transports collectifs, les voyageurs en train sont les plus représentés (84 % des usagers TC). Pour chaque type d'usager, les TC transportent ainsi 48 % des personnes au départ, 36 % à l'arrivée, 34 % d'autres et 28 % d'accompagnateurs.

Une majorité d'usagers réguliers

La distribution par fréquence de passage en gare est similaire à l'analyse faite pour la marche à pied (64 % d'usagers réguliers, dont 32 % de quotidiens).

La part des TC décroît avec la baisse de fréquence de passage en gare : les TC représentent 50 % des déplacements chez les usagers quotidiens, 36 % chez les usagers exceptionnels.

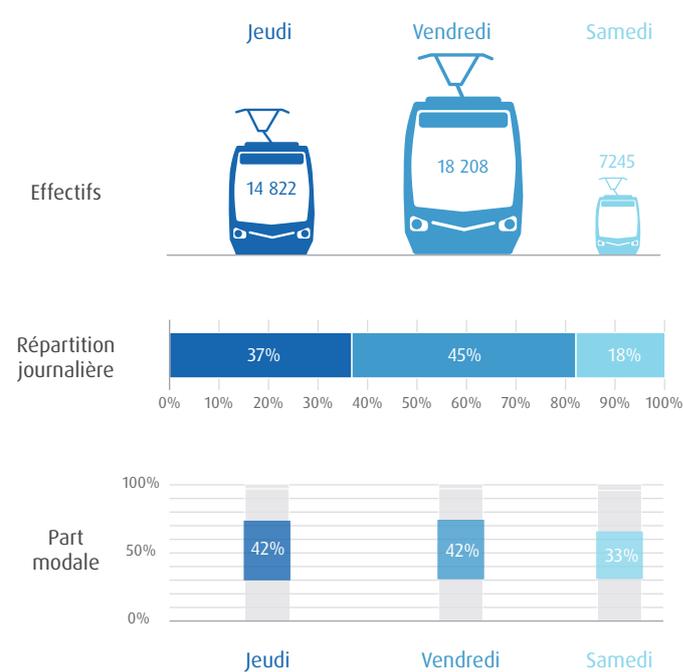
Un déplacement TC sur deux est effectué par un scolaire ou un jeune

La moitié des usagers qui utilise les TC pour venir ou quitter la gare fait partie du groupe des collégiens, lycéens, étudiants (51 %) : sept sur dix prennent le tramway, deux sur dix se déplacent en bus. Le même constat et les mêmes proportions sont observés chez les 24 ans et moins. Dans l'ensemble, la part des TC est la plus importante chez chacune des CSP et des catégories d'âge, à l'exception des retraités et des 65 ans et plus qui privilégient la marche à pied.

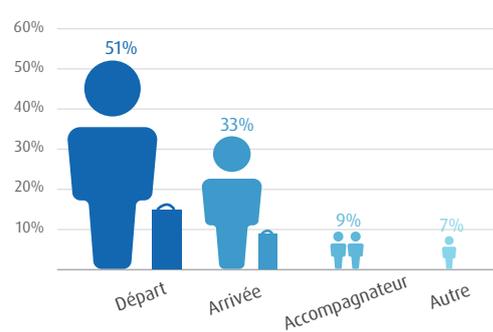
Pas de correspondance pour la majorité des usagers des TC

Parmi les utilisateurs des transports collectifs, la majorité déclare emprunter une seule ligne pour se déplacer en direction ou à partir de la gare : huit voyages sur dix sont réalisés sans correspondance.

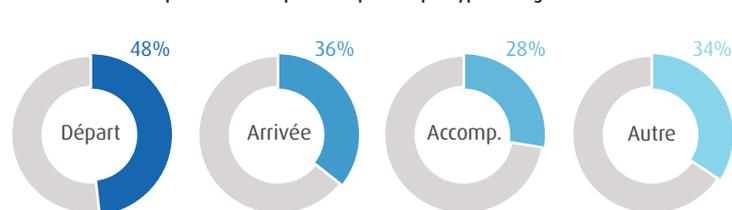
Répartition des transports collectifs



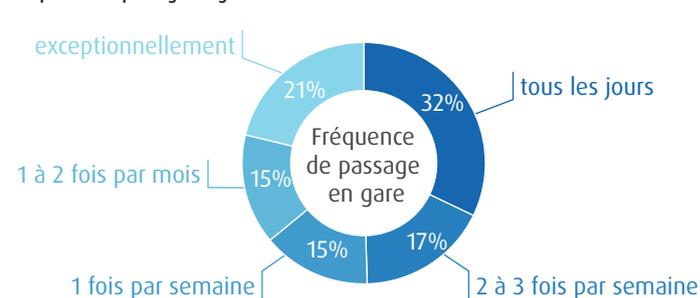
Répartition des déplacements TC selon le type d'usager



Part modale des déplacements TC pour chaque type d'usager

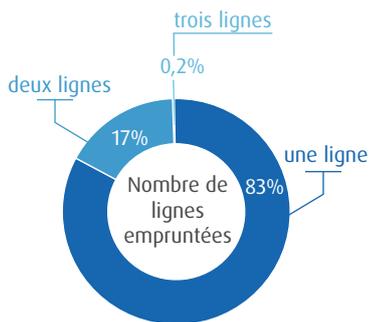


Fréquence de passage en gare des utilisateurs de TC



Les personnes empruntant deux lignes et plus sont majoritairement des utilisateurs des bus et TEOR pour lesquels une rupture de charge est effectuée à Théâtre des Arts en correspondance avec le tramway.

Nombre de lignes empruntées au cours du déplacement



Le tramway, transport de prédilection

Globalement, sept déplacements TC sur dix sont réalisés en tramway, dont 60 % en tramway uniquement et 10 % combinés avec le bus ou le TEOR.

Parmi les usagers associant le tramway et le TEOR dans leur déplacement, la moitié d'entre eux (1400 entrées/sorties) monte ou descend à un arrêt TEOR situé

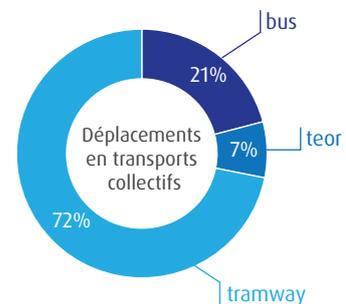
sur le tronc commun de ces trois lignes de bus à haut niveau de service (entre les stations Mont-Riboudet Kindarena et Saint-Hilaire). Cette même constatation est faite pour les usagers du TEOR uniquement : un individu sur deux monte ou descend à un des onze arrêts du tronc commun. Ici, le TEOR est emprunté sans distinction de ligne.

Parmi les accès et sorties de la gare en TC, 7 % sont réalisés directement en TEOR (sans utiliser le tramway), en effectuant à pied le parcours entre la gare et l'arrêt Théâtre des Arts. La rupture de charge et la correspondance semblent particulièrement rébarbatives pour ces usagers qui préfèrent parcourir le dernier (ou premier) kilomètre à pied.

La ligne F2 (ancienne ligne 4), bien qu'ayant perdu plus de 1000 usagers de la gare depuis la précédente enquête, reste la ligne de bus la plus empruntée par la population présente dans l'infrastructure ferroviaire (10 % des déplacements TC).

Pour les étudiants du campus de Mont-Saint-Aignan, la ligne F2 offre un temps de parcours plus avantageux que la combinaison tramway + T1 : dix minutes de la gare au Campus contre vingt-cinq.

Répartition des modes au sein des déplacements TC



Depuis 2007...

Une part plus importante de déplacements est faite en TC (plus 7000 entrées/sorties).

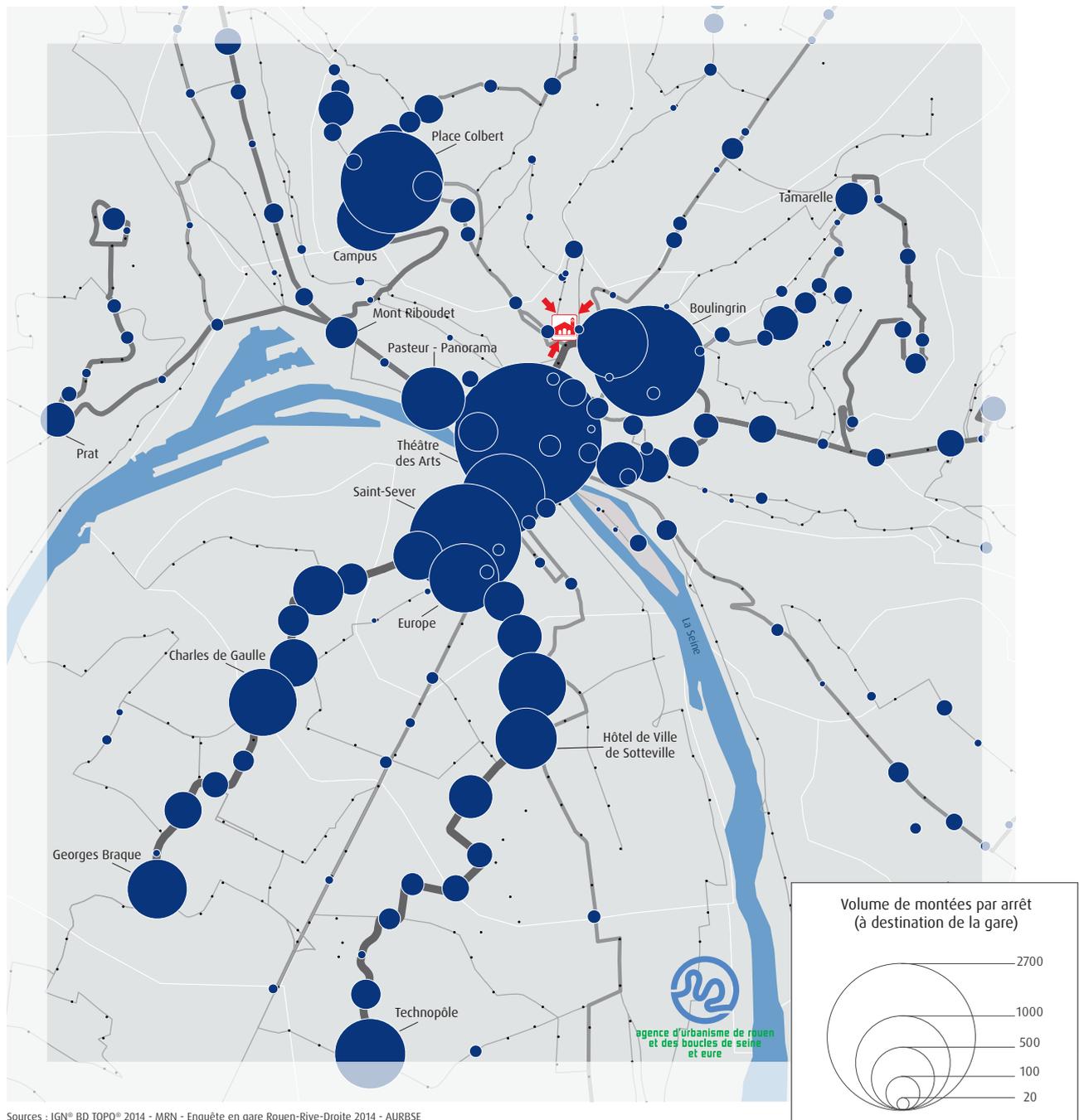
Le nombre d'usagers qui utilise deux lignes TC et plus est identique en 2007 et en 2014 : l'augmentation du volume de voyages en TC est entièrement imputable aux personnes utilisant une seule ligne. Les usagers empruntant le tramway comme mode unique d'accès ou de sortie de la gare sont en augmentation : 6000 déplacements depuis 2007. La progression de la part des TC dans la desserte de la gare est donc bien imputable à l'augmentation de capacité sur la ligne de tramway et à la montée en charge du réseau.

Principales lignes empruntées

Ligne	Déplacements	Part des déplacements TC
Tramway	23 681	59,7 %
Bus F2	4004	10,1 %
Tronc commun TEOR - Tramway	1388	3,5 %
Tronc commun TEOR	1194	3 %
Bus 8	1131	2,8 %
Bus 11	818	2,1 %
...		

Les transports collectifs

Volume des montées sur le réseau en direction de la gare



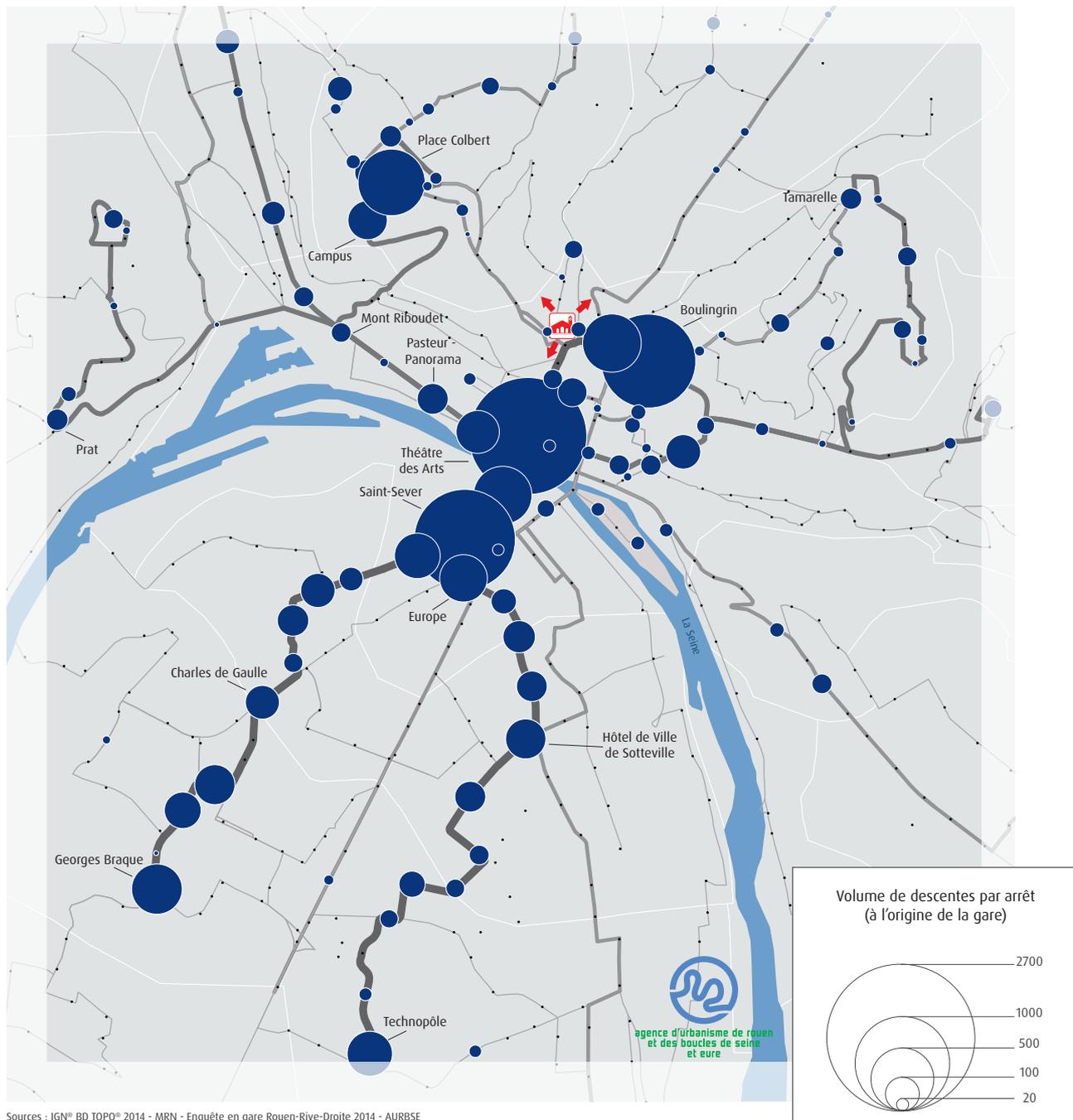
Un tramway structurant

Le volume des montées et descentes cumulées montre qu'une majorité d'utilisateurs des transports collectifs utilise un arrêt du tramway (48 % des déplacements TC). Neuf des dix arrêts les plus empruntés sont sur les lignes de tramway. De plus, les six stations les plus utilisées (30 % des déplacements TC) le sont pour des trajets de « proximité » :

toutes se situent dans un rayon de deux kilomètres autour de la gare. L'arrêt Théâtre des Arts cumule 10 % des montées/descentes (environ 4000 déplacements), quand la station Saint-Sever en comptabilise 7 %, suivie de Boulingrin avec 6 %. L'arrêt Théâtre des Arts regroupe presque deux fois plus de montées que de descentes. En revanche, à la station Saint-Se-

ver, montées et descentes sont également réparties. L'arrêt de bus Place Colbert tient également une place notable dans la répartition des montées/descentes sur le réseau avec près de 2000 usagers (c'est le 4^e arrêt en termes d'effectifs). Cependant, ce volume est surtout marqué par un nombre important de montées à l'arrêt, soit sept sur dix. De la même façon,

Volume des descentes sur le réseau depuis la gare



la station de tramway Technopôle se distingue par une majorité de montants (70 % des montées/descentes).

Théâtre des Arts, véritable pôle d'échange

Si l'on prend en compte les correspondances aux arrêts, la station Théâtre des Arts voit sa position renforcée au sein du réseau et regroupe près de 7000 mon-

tées/descentes. Parmi celles-ci, 45 % sont le fait de ruptures de charge entre deux lignes TC.

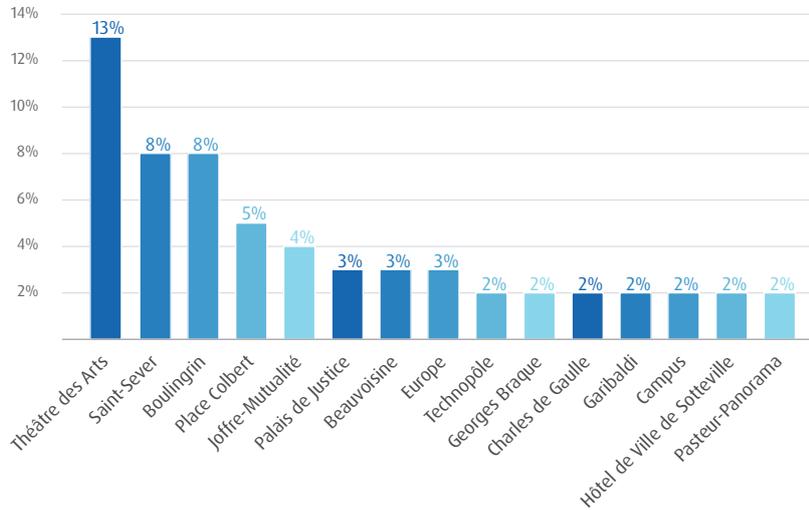
De la même façon, les terminus de la ligne de tramway Boulingrin et Georges Braque cumulent respectivement 32 % et 35 % de montées/descentes effectuées en correspondance avec une autre ligne.

Les autres arrêts du réseau de transports collectifs ne bénéficient que très peu des effets de l'intermodalité.

Les arrêts Place Colbert et Technopôle concentrent logiquement une majorité de scolaires avec respectivement 84 % et 70 % de collégiens, lycéens, étudiants.

Les transports collectifs

Répartition des montées/descentes par arrêt



En résumé...

Les TC représentent 40 % de part modale. Ils sont principalement utilisés par des usagers déclarant venir fréquemment en gare. Le tramway est le mode privilégié.

Huit déplacements TC sur dix sont effectués sans rupture de charge.

Les six stations les plus utilisées se situent dans un rayon de deux kilomètres autour de la gare.

Théâtre des Arts est la station majeure pour l'accès, la sortie et les correspondances sur le réseau des usagers de la gare.

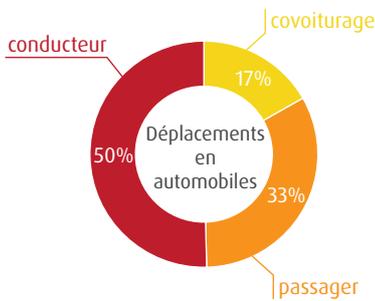
Le poids des TC en baisse le samedi est lié à la mise en place du service du week-end.

L'utilisation des TC a augmenté de 7000 trajets depuis la dernière enquête. Cette progression est largement imputable à la montée en capacité du tramway.

L'automobile

Les usagers qui se déplacent en voiture se répartissent en trois catégories : les covoitureurs (20 %), les passagers (30 %) et les conducteurs (50 %).

Toutes catégories confondues sur les trois jours d'enquête, l'utilisation d'un véhicule particulier comme mode principal d'accès ou de sortie de la gare représente 25 % des déplacements. Le jeudi et le vendredi, cette part est stable (24 %), elle gagne sept points le samedi (31 %). Cette augmentation est surtout portée par les usagers passagers et covoitureurs dont les effectifs ne fléchissent pas le samedi.



72 % des automobilistes sont des voyageurs ferroviaires

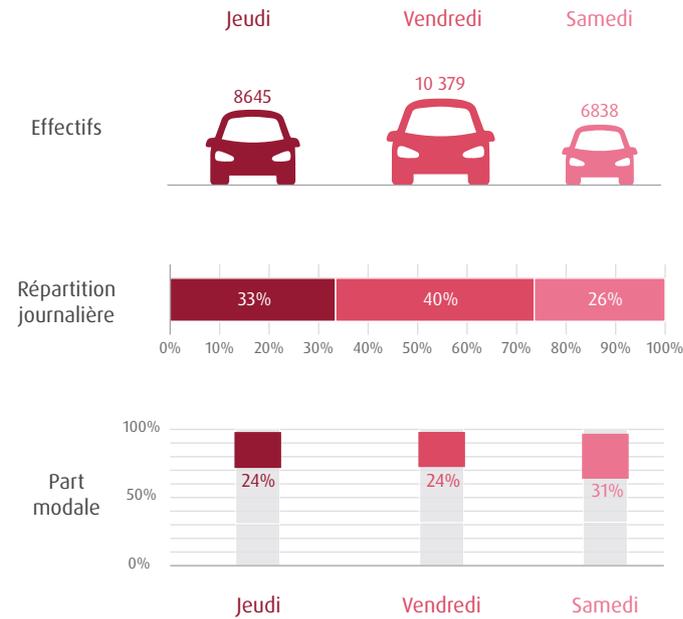
La grande majorité des 25 860 déplacements réalisés en voiture sont effectués par des utilisateurs du train : 42 % descendent d'un train, 30 % partent de Rouen en train.

Si l'on prend en compte l'ensemble des déplacements répartis par type d'usager, la voiture représente 29 % de ceux réalisés par des usagers à l'arrivée, et 18 % par des personnes au départ. Les usagers les plus sujets à l'utilisation de l'automobile sont les accompagnateurs qui empruntent leur véhicule dans 45 % des cas.

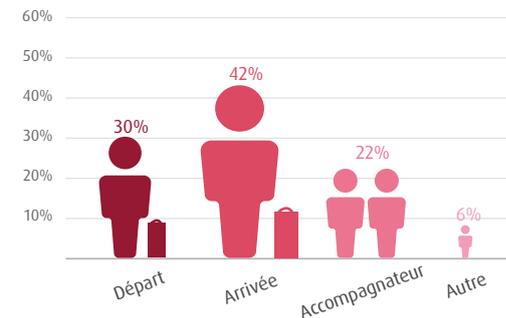
Des usagers occasionnels de la gare

Globalement, le poids de l'automobile est plus important pour les usagers occasionnels de la gare. Elle représente 39 % des déplacements d'usagers réguliers (plus d'une fois par semaine), dont 15 % pour les allées et venues quotidiennes, contre 61 % pour les occasionnels, dont 42 % déclarent venir exceptionnellement.

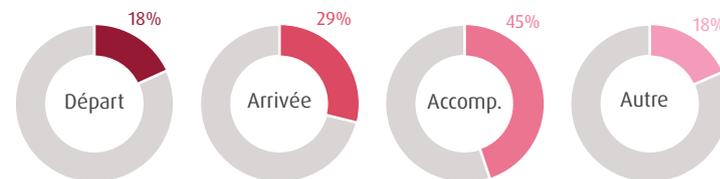
Répartition de l'automobile



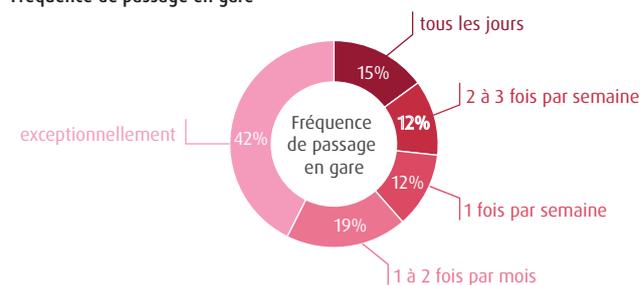
Répartition des déplacements automobiles selon le type d'usager



Part modale de l'automobile pour chaque type d'usager



Fréquence de passage en gare



L'automobile

L'automobile est d'ailleurs le mode privilégié des usagers exceptionnels et représente 46 % des modes de transports de cette catégorie.

Majoritairement des actifs entre 25 et 50 ans

Les actifs représentent 58 % des déplacements automobiles. La part la plus importante est celle des employés et ouvriers (31 %). La catégorie des scolaires représente 19 % des déplacements automobiles, mais principalement en tant que covoitureurs ou passagers. À l'inverse, les retraités comptent pour 16 %, mais surtout en tant que conducteur.

La majorité des déplacements en voiture sont le fait de personnes entre 25 et 50 ans (54 %), puis des 24 ans et moins (23 %) et des 60 ans et plus (19 %). Il est à noter que plus l'âge des usagers augmente, plus la part modale de l'auto-

mobile croît au sein de chaque classe (15 % de déplacements automobiles chez les 24 ans et moins contre 39 % pour les 60 ans et plus).

Depuis 2007...

Globalement, les déplacements en automobile évoluent très peu depuis la précédente enquête : la voiture perd trois points de part modale (soit près de 3000 déplacements en moins).

Les conducteurs

La part modale de l'automobile en tant que conducteur est de 13 %, soit 13 000 déplacements ; cela représente 50 % des déplacements uniquement en voiture.

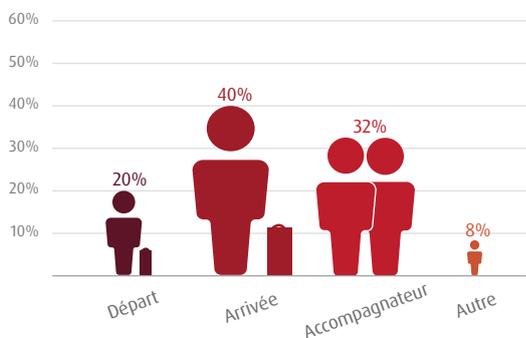
La question du lieu de stationnement était posée à ces automobilistes. Ainsi, il apparaît qu'une petite majorité de conducteurs (55 %) déclare stationner son véhicule

dans un parking en ouvrage. Les autres indiquent stationner sur la voirie.

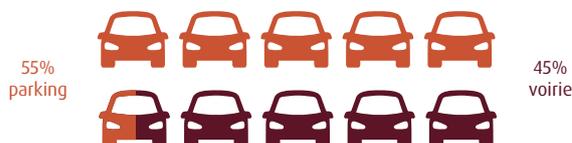
Majoritairement des arrivants et des accompagnateurs

Les déplacements conducteurs se répartissent comme suit : 40 % sont le fait d'usagers à l'arrivée, 32 % d'accompagnateurs, et seulement 20 % d'usagers qui accèdent à la gare pour prendre le train. En distinguant la part de ce mode selon le type d'usagers, la part de conducteurs concerne logiquement un tiers des personnes accompagnatrices. Cette part est assez faible chez les utilisateurs du train : la conduite ne représente en effet que 14 % des déplacements pour les usagers à l'arrivée, et seulement 6 % pour ceux au départ.

Répartition des déplacements conducteurs selon le type d'usager



Type de stationnement



Des usagers occasionnels

70 % des déplacements conducteurs sont effectués par des usagers occasionnels de la gare (moins d'une fois par semaine), dont 45 % par des usagers déclarant être exceptionnellement présents en gare. C'est d'ailleurs l'un des modes privilégiés par ce type d'usagers : un usager exceptionnel de la gare sur quatre y accède ou la quitte en tant que conducteur.

Seuls 13 % des trajets conducteurs sont faits par des usagers qui s'y rendent tous les jours. Pour l'ensemble des usagers du quotidien, la conduite représente 6,4 % des déplacements.

Une majorité d'actifs et de retraités

Près de sept trajets en tant que conducteurs sur dix sont effectués par des usagers en activité professionnelle.

Il est à noter que les artisans, cadres supérieurs, chefs d'entreprise, retraités et professions intermédiaires sont significativement plus représentés dans la conduite (respectivement 24, 19 et 12 % des conducteurs) que dans le covoiturage ou l'accompagnement.

Au sein de ces trois CSP, la conduite concerne d'ailleurs près d'un déplacement sur quatre.

Depuis 2007...

La part des déplacements effectués en tant que conducteur diminue très légèrement en sept ans (moins 3 points), mais cette baisse est à nuancer en fonction de la raison de présence en gare : la part modale diminue significativement pour les accompagnateurs (moins 14 points) et les autres (moins 5 points), mais elle augmente de quatre points pour les voyageurs (volume multiplié par deux en sept ans, soit plus de 4000 déplacements conducteurs supplémentaires).

Les covoitureurs

Le covoiturage : une faible part modale, mais une pratique qui s'intensifie

La pratique du covoiturage représente 4300 déplacements, soit 4 % des déplacements vers ou depuis la gare et 17 % des déplacements automobiles.

Sur les trois jours d'enquête, le volume de covoitureurs est stable (environ 1500 personnes chaque jour), même si leur part augmente le samedi.

Un covoiturage sur deux est effectué à la descente du train

Tous les voyageurs ne pratiquent pas le covoiturage de la même façon. Le covoiturage est plus pratiqué pour achever son parcours que pour aller prendre son train. Seul un quart des covoitureurs sont des usagers au départ de la gare. La rigidité horaire du mode ferroviaire opposée aux aléas du covoiturage peut expliquer ce manque de confiance pour accéder à la gare. À l'inverse, la moitié des covoiturages sont réalisés par des voyageurs arrivés en gare de Rouen par le train; même si au sein de ce type d'utilisateur, le covoiturage n'occupe que 6 % des déplacements.

Une pratique d'usagers occasionnels

60 % des covoiturages sont le fait de personnes déclarant se rendre une à deux fois par mois en gare (22 %) et de façon exceptionnelle (38 %).

Parmi ces usagers occasionnels, le covoiturage représente 7 % des déplacements. Il ne représente que 3 % des déplacements des usagers réguliers (au moins une fois par semaine).

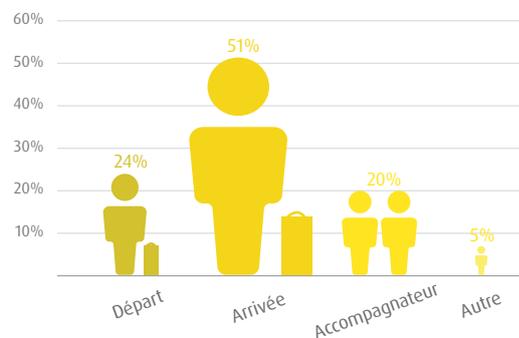
Une majorité d'actifs

52 % des déplacements effectués en covoiturage le sont par des personnes en activité (les deux tiers sont des employés ou des ouvriers). Plus d'un covoitureur sur quatre est un collégien, lycéen, étudiant, mais ce mode ne représente que 3 % de leurs déplacements.

Depuis 2007...

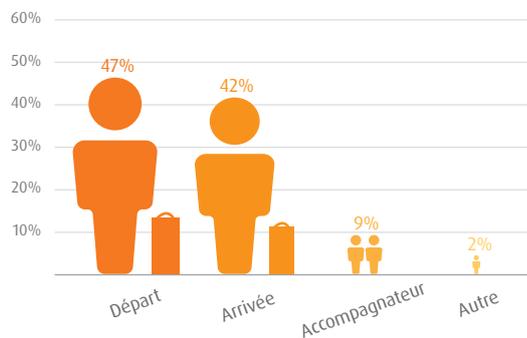
Le nombre de personnes qui affirment venir et/ou quitter la gare en covoiturage est 2,7 fois plus élevé qu'en 2007, soit plus de 4000 individus. Néanmoins, cette forte croissance en sept ans peut être relativisée : le questionnaire de 2007 incluait les covoitureurs comme sous-catégorie des passagers, ce qui les rendait plus difficiles à identifier.

Répartition des déplacements covoitureurs selon le type d'utilisateur



L'automobile

Répartition des déplacements passagers selon le type d'utilisateur



Les passagers

Un tiers des usagers de l'automobile sont des passagers

Les 8500 déplacements passagers en véhicule particulier représentent 8 % des déplacements sur les trois jours d'enquête, soit 33 % des déplacements automobiles.

Logiquement corrélés à l'augmentation du nombre d'accompagnateurs et de la population étudiante et/ou jeune, la plus grande proportion et le plus grand effectif d'automobilistes passagers sont comptabilisés le vendredi.

Les passagers sont des voyageurs ferroviaires

89 % des déplacements passagers sont effectués par des personnes qui vont

prendre ou qui descendent d'un train. Ce mode de transport se répartit de manière équilibrée entre ces deux types de voyageurs (47 et 42 %) et représente 10 % des déplacements des voyageurs ferroviaires.

57 % d'usagers occasionnels

La majorité des personnes passagères d'un véhicule particulier indiquent venir de façon occasionnelle en gare (57 %), voire exceptionnelle (41 %). Pour cette dernière fréquence de passage, le mode passager représente près de 15 % des parts modales.

43 % des passagers déclarent venir régulièrement en gare (plus d'une fois par semaine), dont 17 % de façon quotidienne.

Une proportion importante d'actifs et scolaires

La majorité des déplacements en tant que passager (soit 53 %) sont réalisés par des actifs : au sein de ce groupe, la part de ce mode de transport atteint 10 %.

La catégorie des collégiens, lycéens, étudiants atteint 33 % des déplacements passagers. Cependant, ce mode n'est pas celui privilégié par les scolaires et ne représente que 7 % de part modale pour cette catégorie.

Depuis 2007...

Le volume des déplacements en tant que passager est relativement similaire à celui de la précédente enquête et ne permet pas d'analyser de différences notables.

En résumé...

L'automobile représente 26 % des déplacements pour accéder ou sortir de la gare.

72 % de ces déplacements automobiles sont réalisés par des voyageurs ferroviaires et 61 % sont effectués par des usagers occasionnels de la gare (moins d'une fois par semaine).

Les déplacements conducteurs représentent 13 % des déplacements, principalement des arrivées et des accompagnateurs.

La moitié des déplacements covoiturés sont réalisés par des voyageurs à l'arrivée, pour partir de la gare.

Les déplacements passagers représentent moins d'un déplacement sur dix et concernent très majoritairement des voyageurs ferroviaires.

Les motifs de déplacements

Le questionnaire de l'enquête comprenait dix motifs de déplacements (domicile, travail, déplacement professionnel : école/colège/lycée, université/supérieur, achats/courses, démarches administratives/soins/santé, tourisme/loisirs/sport/spectacle, visite familiale/à un proche, accompagnement en gare). Pour plus de clarté et de représentativité statistique, l'analyse dans ce document a nécessité le regroupement de ces motifs en quatre catégories : domicile, travail, études et autres.

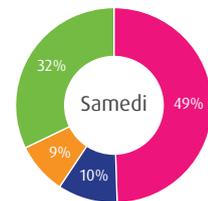
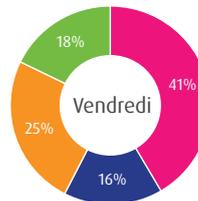
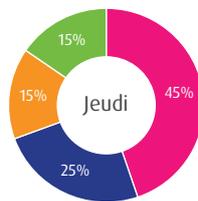
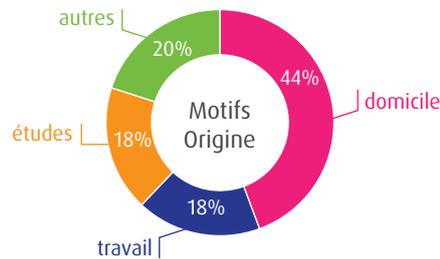
Un usager sur deux vient de son domicile

Le motif domicile représente près de 50 % des déplacements des usagers à l'origine. Le travail cumule 18 % des motifs, de la même façon que les études. Le regroupement des autres motifs (achats, loisirs, visites, démarches...) représente un quart des déplacements à l'origine (dont une majorité est liée aux visites familiales et culturelles).

Des motifs différents selon le jour de la semaine

Selon les jours d'enquête, ces proportions varient et l'effet du week-end est très

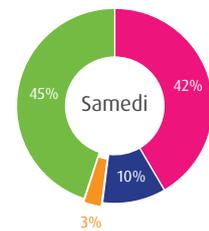
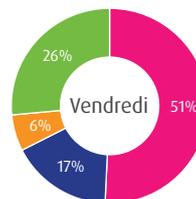
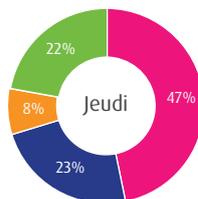
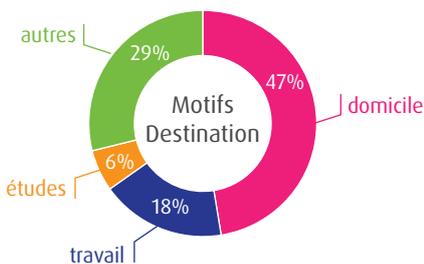
Répartition des motifs à l'origine



clairement visible sur les motifs de déplacements. Le motif travail est très marqué le jeudi, où il représente une origine sur quatre (la part du motif tombe à 10 % le samedi). Le lieu d'études comme origine du déplacement est principalement évoqué le vendredi (retours des

étudiants en fin de semaine). En revanche, la proportion des autres motifs (surtout loisirs et visites) augmente considérablement le week-end, au détriment du travail et des études.

Répartition des motifs à destination



Un déplacement sur deux se fait en direction du domicile

Comme pour les motifs à l'origine, le domicile réunit près de la moitié des destinations des usagers de la gare, le travail représente également 18 % des motifs de destinations (volumes identiques entre origine et destination). En revanche, la proportion des études diminue (6 %) au profit de celle des autres motifs (29 %).

Travail et études en semaine, loisirs le week-end

La répartition des motifs à destination diffère également selon le jour d'enquête. Les observations pour le motif travail sont identiques entre origine et destination (motif principalement évoqué le jeudi). Pour le motif études, dont les jeudi et vendredi cumulent les mêmes effectifs, les volumes sont largement plus faibles à destination (des études) qu'en

origine. Ceci est clairement corrélé aux retours au domicile des étudiants en fin de semaine.

Concernant les autres motifs, ils représentent près d'une destination sur deux le samedi (dont la moitié concerne des visites à un proche), c'est deux fois plus que les autres jours d'enquête.

Les motifs de déplacements

46 % des déplacements liés au domicile

Les chiffres tous sens confondus (origine + destination) viennent confirmer les observations précédentes. Chaque jour de l'enquête, le domicile représente près de la moitié des motifs de déplacements : la quasi-totalité des usagers de la gare se déplace depuis ou en direction de son domicile. Le phénomène de pendularité dans l'usage du train explique aussi cette part importante.

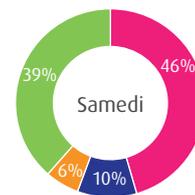
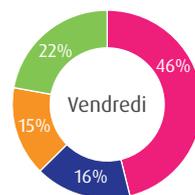
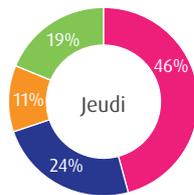
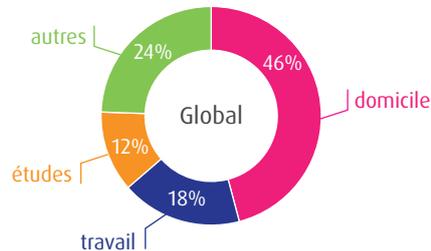
Globalement, le travail représente 18 % des motifs (importance le jeudi) et les études 12 % (plus de la moitié le vendredi). Enfin, 7 % des usagers se déplacent pour un motif tourisme et loisirs, quand 11 % voyagent pour rendre visite à un proche (jusqu'à 20 % des motifs le samedi).

Des profils d'usagers nuancés

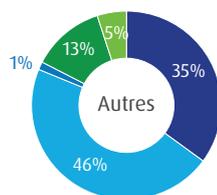
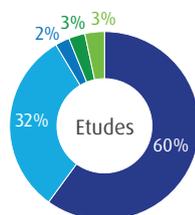
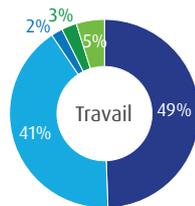
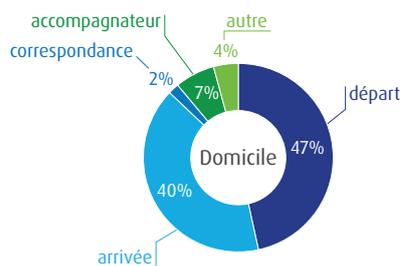
Quel que soit le motif, les usagers sont majoritairement des voyageurs. On remarque cependant que 60 % des déplacements liés aux études sont effectués par des usagers sur le départ, ce qui correspond au retour de la population étudiante le vendredi. Parmi les usagers évoquant des motifs de déplacements autres (visites, loisirs, santé...), près de la moitié sont des voyageurs qui arrivent à Rouen.

Concernant les modes de transports, la répartition modale de chaque motif est relativement équivalente entre la marche, les transports collectifs et l'automobile, à l'exception du motif études. La population scolarisée est logiquement fortement captive des transports collectifs.

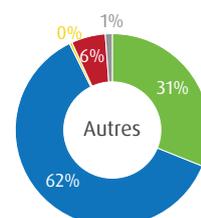
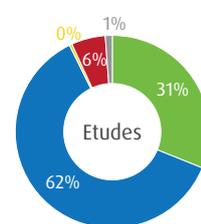
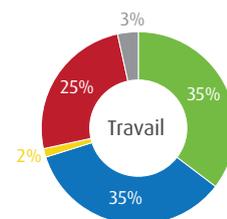
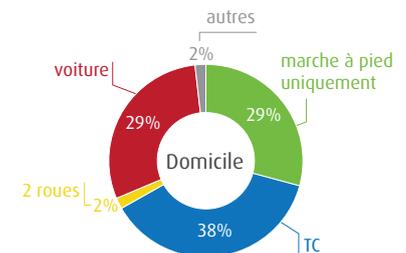
Répartition des motifs (tous sens confondus)



Répartition des motifs par type d'usager



Répartition des motifs par mode de déplacement



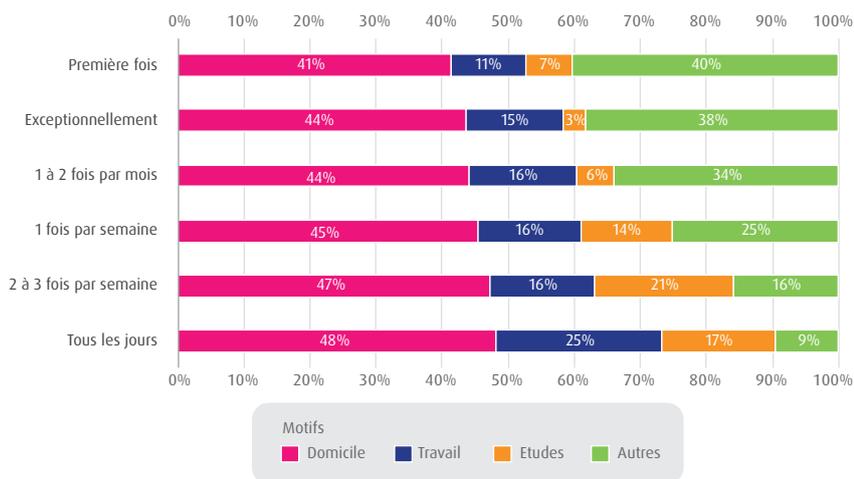
Travail et études pour les voyageurs réguliers, loisirs pour les déplacements occasionnels

Tous sens confondus, les motifs travail et études sont principalement évoqués par des usagers qui déclarent emprunter le

train de façon hebdomadaire : 70 % de voyageurs réguliers pour le motif travail et 87 % pour le motif études. Pour ces deux motifs, deux déplacements sur cinq sont effectués par des voyageurs déclarant prendre le train chaque jour. En revanche,

pour les autres motifs, les voyageurs occasionnels sont majoritaires : ils cumulent 60 % des déplacements liés aux visites culturelles et familiales.

Fréquences d'utilisation du train et motifs



En résumé...

Le motif domicile est le plus important, que ce soit à l'origine ou à destination des déplacements, ce qui sous-entend une forte pendularité des déplacements des usagers de la gare.

Le vendredi, les études concernent 25 % des origines de déplacements et seulement 6 % des destinations. Ceci est synonyme de retour en nombre des scolaires à leur domicile pour le week-end. Les étudiants ne sont pas les seuls concernés : les élèves du secondaire sont aussi majoritairement présents en gare le vendredi pour un voyage ayant l'école pour motif à l'origine (élèves en internat).

Le samedi est clairement marqué par les déplacements liés aux loisirs et aux visites culturelles et familiales. Cela recoupe les remarques faites dans le chapitre sur la fréquence d'utilisation du train (page 18), au sujet de l'importance des usagers occasionnels plus présents le samedi. Ces usagers, présents pour les loisirs ou le tourisme, sont particulièrement attentifs à la qualité de vie, de service et d'accueil. Leur expérience vécue sur le territoire participera donc à son rayonnement et à son attractivité.

Les motifs travail et études génèrent logiquement des déplacements ferroviaires pendulaires ou hebdomadaires, les autres motifs des déplacements plus occasionnels.

Les origines-destinations

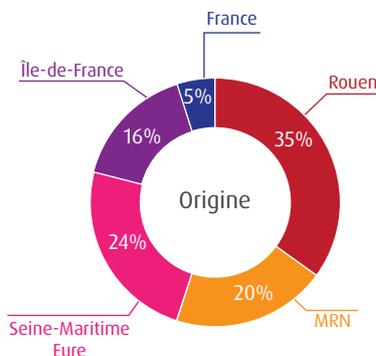
Dans le cadre de l'analyse des déplacements des usagers de la gare, le sondage a permis de collecter des informations relatives aux communes d'origine et de destination des usagers. Une précision sur le quartier a parfois pu être apportée, notamment pour les communes voisines de la gare Rouen-Rive-Droite.

Afin de maximiser la fiabilité de la donnée statistique, *les analyses dans ce document sont effectuées par regroupement géographique : la ville de Rouen, la Métropole Rouen Normandie (hors Rouen), les départements de Seine-Maritime et de l'Eure (hors MRN et Rouen), l'Île-de-France et le reste de la France.*

Pour l'étude par quartiers, outre les communes de Mont-Saint-Aignan, Bois-Guillaume et Bihorel qui sont analysées dans leur globalité (les effectifs étant trop faibles par quartier), la ville de Rouen est divisée en six secteurs : Rive-Droite-Centre, Rive-Droite-Gare, Rive-Droite-Extra-boulevards Ouest, Rive-Droite-Extra-boulevards Est, Rive-Gauche-Centre, Rive-Gauche-Extra-boulevards.

le volume d'usagers le plus important, suivi du jeudi.

Répartition des usagers par secteur géographique d'origine

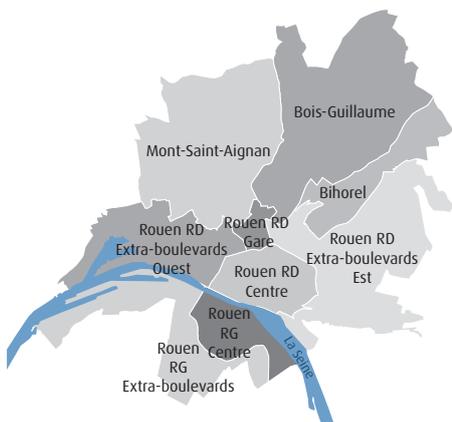


42 % des usagers ayant Rouen pour origine viennent du secteur Rive-Droite-Centre

Pour la ville de Rouen, le centre Rive droite concentre 42 % des origines, 10 %

proviennent du quartier gare, 25 % des secteurs Rive-Droite-Extra-boulevards et 17 % ont pour origine la Rive gauche dans son ensemble (6 % des usagers n'ont pas précisé leur quartier d'origine). Le volume d'usagers venant des quartiers situés à l'extérieur des boulevards de la Rive droite augmente le vendredi : ceci est en lien avec les retours d'étudiants de fin de semaine (résidences étudiantes près des UFR). En effet, le vendredi, 67 % des usagers ayant pour origine le quartier Rive-Droite-Extra-boulevards Ouest sont issus de la CSP des collégiens, lycéens, étudiants. 17 % d'entre eux effectuent un déplacement domicile-domicile (résidences étudiantes autour de l'UFR de Droit), quand 76 % quittent directement leur lieu d'études pour rentrer au domicile familial.

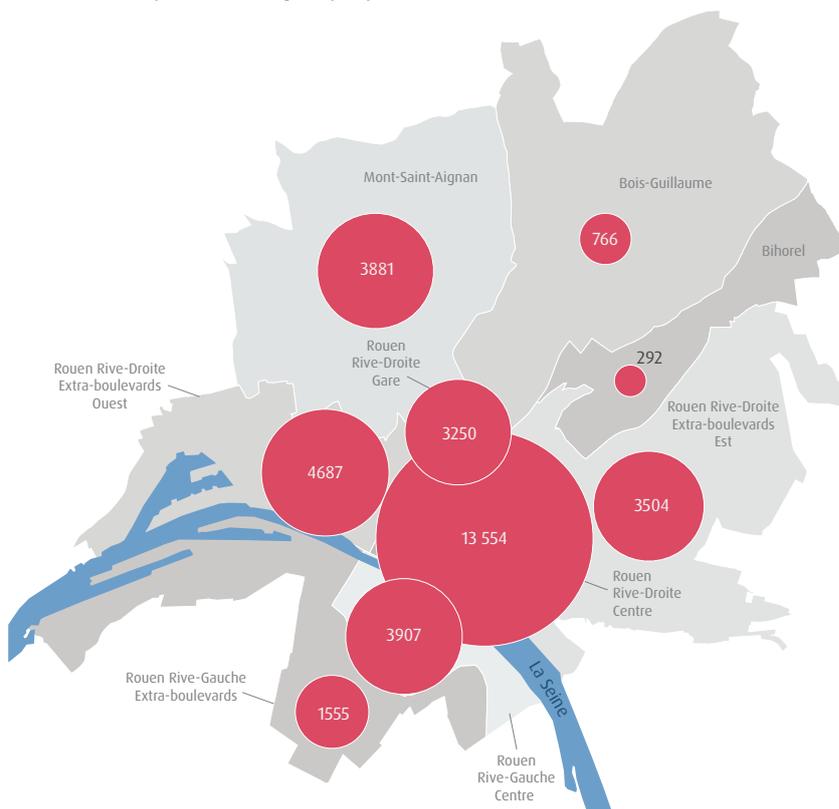
Le samedi, le centre-ville Rive droite représente près de la moitié (49 %) des origines rouennaises : un usager sur trois vient y faire des achats, du tourisme ou rendre visite à un proche.



55 % d'origines métropolitaines

Globalement, sans tenir compte du « sens » de déplacement (usager à l'arrivée ou au départ...), la majorité des enquêtés déclare pour origine la ville de Rouen (35 %), une personne sur cinq (20 %) vient de la Métropole, 24 % viennent des départements de Seine-Maritime et de l'Eure, et 16 % d'Île-de-France. Cette distribution est similaire sur les trois jours d'enquête. Pour chaque secteur géographique, le vendredi concentre

Répartition des origines par quartier de Rouen



Un usager sur deux se rend dans une des communes de la métropole

31 % de la population présente en gare ont pour destination la ville de Rouen et 18 % vont dans une autre commune de la Métropole. Plus du quart des usagers déclare se rendre dans les départements de la Seine-Maritime et de l'Eure et 17 % en Île-de-France. Cette répartition est globalement similaire sur les trois jours d'enquête.

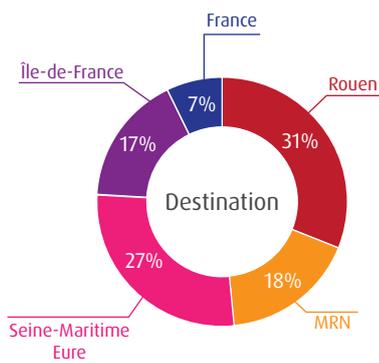
Pour chaque secteur géographique, le vendredi concentre le volume d'usagers le plus important, suivi du jeudi.

30 % des usagers allant à Rouen ont pour destination le centre-ville Rive droite

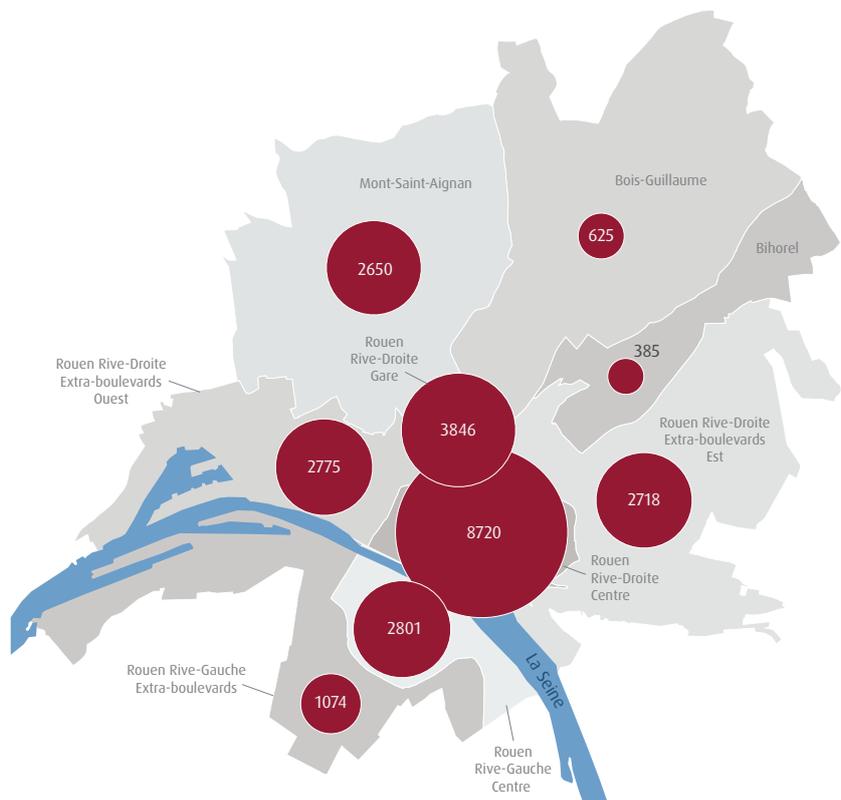
Globalement, la majorité des usagers déclarant se rendre à Rouen ont pour destination le secteur Rive-Droite-Centre. 32 % ont pour destination les autres quartiers de la Rive droite (dont 13 % dans le quartier de la gare), et 14 % déclarent se rendre Rive gauche (dont 10 % vers Rive-Gauche-Centre).

En fonction du jour de la semaine, chaque quartier polarise plus ou moins les usagers de la gare : le samedi, le centre-ville Rive droite attire plus qu'en semaine au détriment des autres quartiers de la ville. Le week-end, 38 % des usagers affirment aller faire des achats, du tourisme ou rendre visite à un proche en centre-ville Rive droite.

Répartition des usagers par secteur géographique de destination



Répartition des destinations par quartier de Rouen



Les origines-destinations

Une majorité de départs a pour origine Rouen

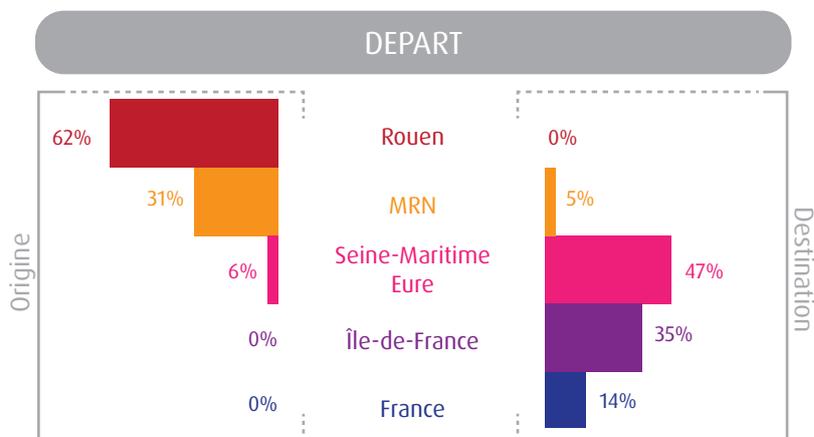
Une grande majorité des usagers présents en gare pour prendre un train viennent de Rouen ou de la Métropole (respectivement 62 et 31 %).

La principale destination de ces usagers est l'est de la Normandie (hors Métropole et Rouen), suivie de la région Île-de-France (35 %) puis du reste de la France (14 %).

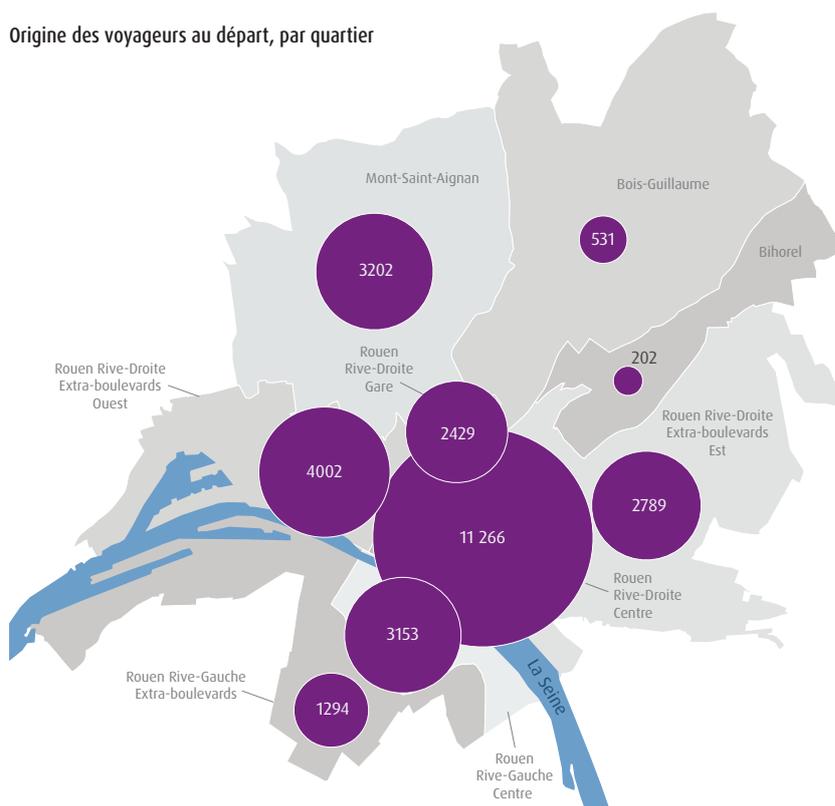
Huit départs sur dix ayant pour origine la ville de Rouen viennent de la Rive droite. Parmi ces usagers, 45 % ont pour origine le centre-ville de Rouen.

Concernant les modes, il est à noter que 12 % des usagers au départ ayant pour origine la ville de Rouen effectuent le trajet en automobile. Cette part est de 24 % pour ceux originaires de la Métropole. Au total, parmi tous les départs se rendant à la gare en voiture, deux sur cinq viennent de Rouen.

Origine et destination des usagers au départ



Origine des voyageurs au départ, par quartier



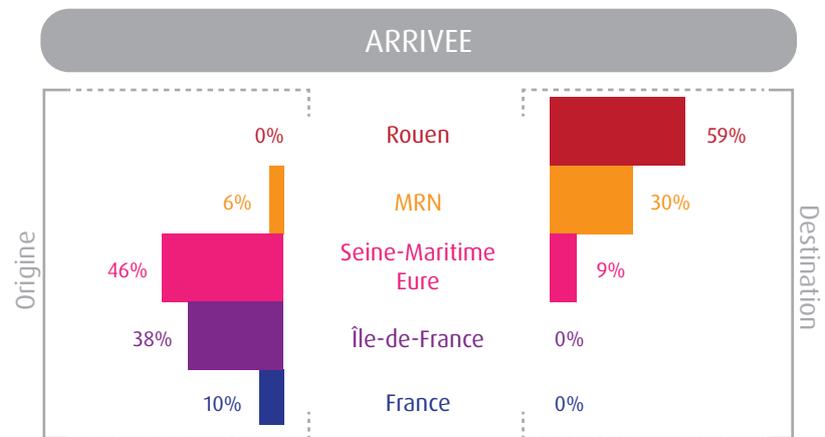
Une arrivée sur deux a pour origine la Seine-Maritime et l'Eure

Les communes de Seine-Maritime et de l'Eure (hors métropole et Rouen) regroupent 46 % des origines des usagers qui descendent d'un train à Rouen. 38 % des personnes arrivées viennent d'Île-de-France, quand une sur dix vient du reste du pays. Six arrivées sur dix ont pour destination la ville de Rouen et trois sur dix la Métropole (hors Rouen).

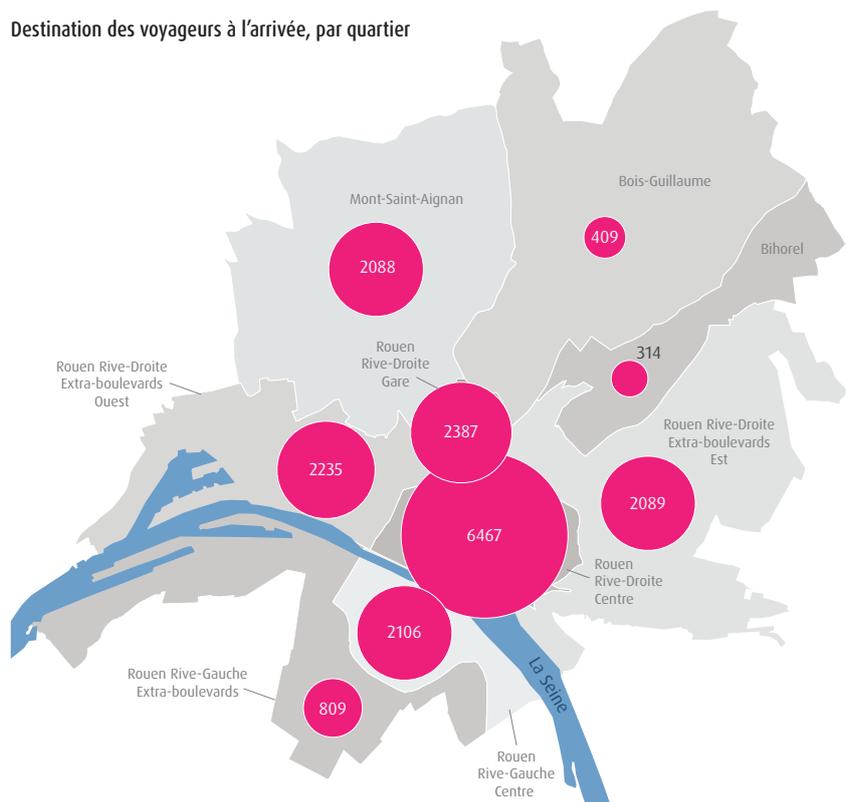
La majorité des personnes qui arrivent en train et qui ont pour destination la ville de Rouen se rendent dans le secteur Rive-Droite-Centre, soit deux trajets sur cinq. Les autres quartiers situés Rive droite, Rive-Gauche-Centre et Mont-Saint-Aignan cumulent le même volume d'individus (environ 2000 personnes chacun).

16 % des arrivées ayant pour destination la ville de Rouen effectuent le trajet en voiture. Cette part est de 40 % pour ceux qui se rendent dans la Métropole.

Origine et destination des usagers à l'arrivée



Destination des voyageurs à l'arrivée, par quartier



Les origines-destinations

Un accompagnement de proximité

Une majorité des usagers accompagnateurs ont pour origine-destination une commune métropolitaine : cinq sur dix viennent de Rouen et y retournent, trois sont originaires et ont pour destination une autre commune de la Métropole.

Quatre accompagnateurs rouennais sur dix ont pour origine le centre-ville Rive droite

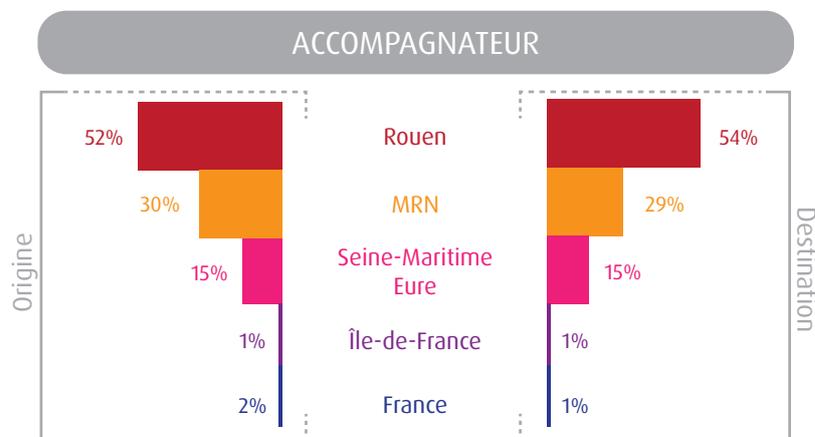
À Rouen, la majorité des accompagnateurs (41 %) a pour origine le secteur Rive-Droite-Centre (37 % en destination). Suivent les usagers provenant des quartiers situés à l'est de la Rive droite (15 % en entrée et en sortie), à l'ouest (13 % en entrée, 9 % en sortie), du centre de la Rive gauche (13 % en entrée et en sortie) et enfin du quartier de la gare (11 % en entrée contre 20 % en sortie).

Les accompagnateurs sont les usagers qui empruntent le plus l'automobile pour se déplacer vers et depuis la gare : la voiture occupe 46 % de part modale (dont 32 % de conducteurs).

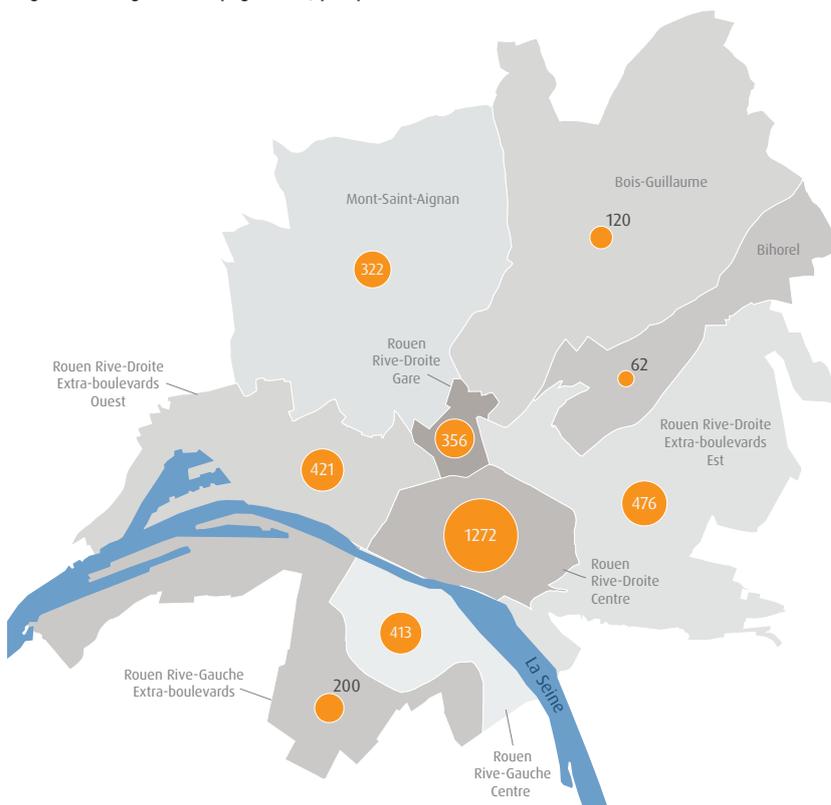
Parmi ces accompagnateurs automobilistes, 32 % viennent d'une des communes de la Métropole (dont 18 % de Rouen) et 56 % d'une autre commune de Seine-Maritime ou de l'Eure.

Parmi tous les accompagnateurs qui viennent de Rouen, 26 % font le trajet en voiture. Pour ceux venant de la Métropole, cette part est de 60 %, elle est de 44 % lorsque l'origine se situe ailleurs en Seine-Maritime ou dans l'Eure.

Origine et destination des usagers accompagnateurs



Origine des usagers accompagnateurs, par quartier



Les usagers autres de la gare (employés, clients...) ont principalement pour origine et destination l'une des communes de la Métropole : deux tiers d'entre eux déclarent venir de la ville de Rouen ou s'y rendre (respectivement 61 % et 68 %).

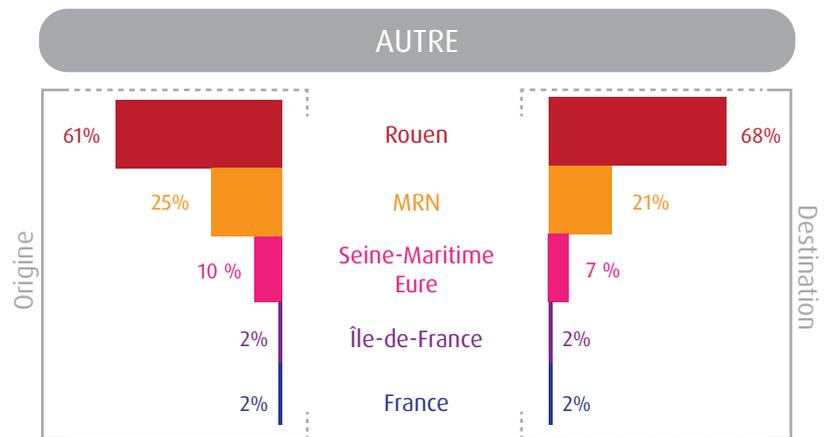
Les usagers autres sont des riverains

Au sein de Rouen, les quartiers de la gare et du centre-ville de la Rive droite regroupent l'essentiel des origines et destinations des usagers autres : le centre cumule 43 % des origines et 40 % des destinations, et respectivement 20 % et 32 % pour le secteur de la gare.

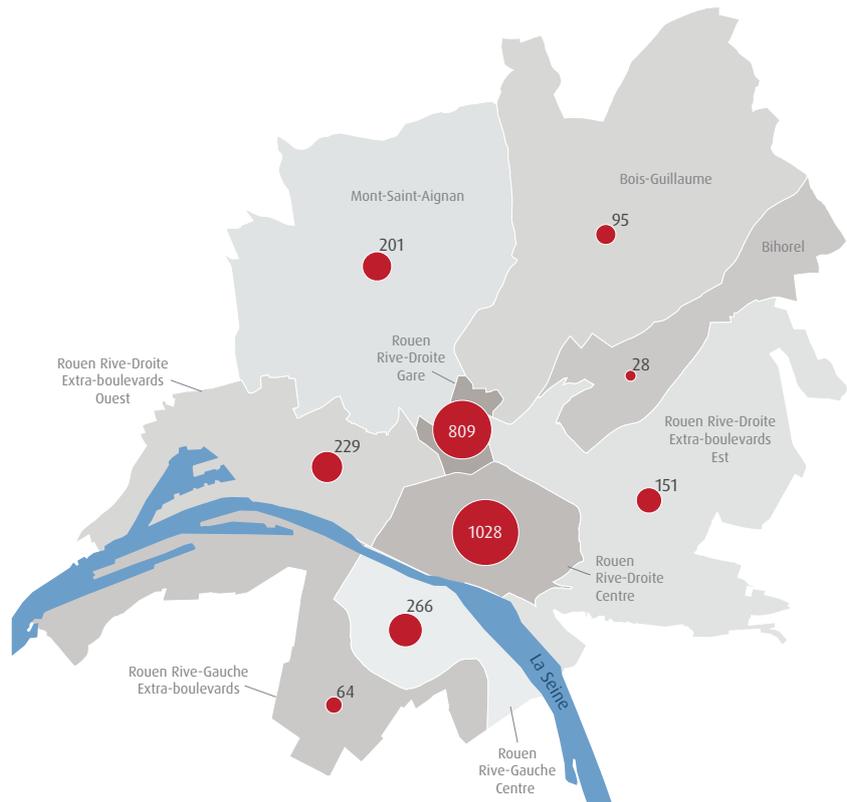
Cette catégorie d'usagers est celle qui marche le plus pour entrer ou sortir de la gare, soit 43 % de part modale. Ces piétons sont majoritairement rouennais à 86 %.

La marche est suivie des transports collectifs qui représentent 34 % des accès et sorties.

Origine et destination des usagers autres



Destination des usagers autres, par quartier



Les origines-destinations

Les motifs de ceux qui partent de la métropole...

Près de 40 000 usagers au départ en gare ont pour origine l'une des communes de la Métropole, Rouen inclus.

Parmi eux, 55 % se déplacent vers leur domicile et se répartissent ainsi : 64 % vers la Seine-Maritime ou l'Eure, 19 % vers l'Île-de-France, 6 % vers la Métropole et 11 % vers le reste de la France.

25 % ont pour destination un lieu lié aux motifs autres (loisirs, visite, démarches...) : 44 % vers l'Île-de-France, 32 % en Seine-Maritime ou dans l'Eure et 21 % dans le reste de la France.

20 % des départs s'effectuent vers le travail : pour cela, 63 % des usagers se rendent en Île-de-France, 23 % en Seine-Maritime ou dans l'Eure et 11 % dans le reste de la France.

Fait notable, le volume d'usagers ayant pour destination le lieu d'études est très faible : les départs depuis la Métropole ne se font pas en direction des collèges, lycées et universités.

... Et de ceux qui y viennent

La majorité des usagers arrivant en gare par le train se rend dans l'une des communes de la Métropole (89 %, soit 33 500 usagers), dont près des deux tiers ont pour destination la ville de Rouen.

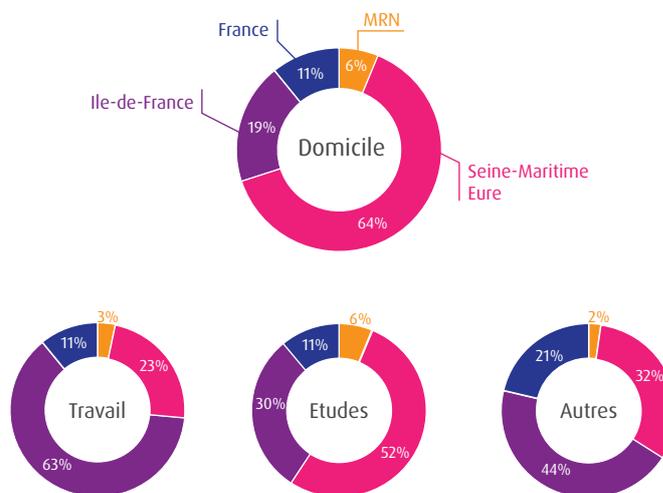
Sur ces 33 500 usagers, 42 % affirment rentrer chez eux.

31 % des usagers métropolitains ont pour destination l'un des motifs autres, principalement à Rouen (63 %).

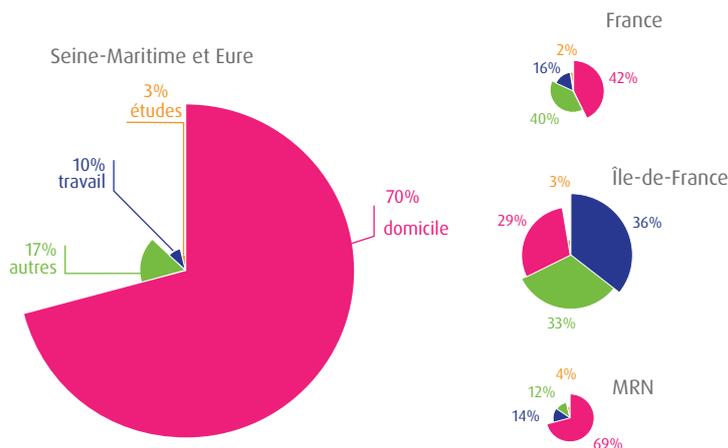
17 % de ces arrivants viennent pour des raisons professionnelles majoritairement à Rouen (74 %).

Enfin, près de 3500 individus ont pour motif de destination leurs études avec une répartition géographique similaire au motif travail.

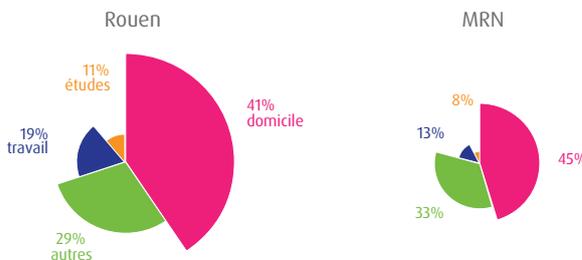
Répartition des destinations des usagers au départ de la métropole, par motif



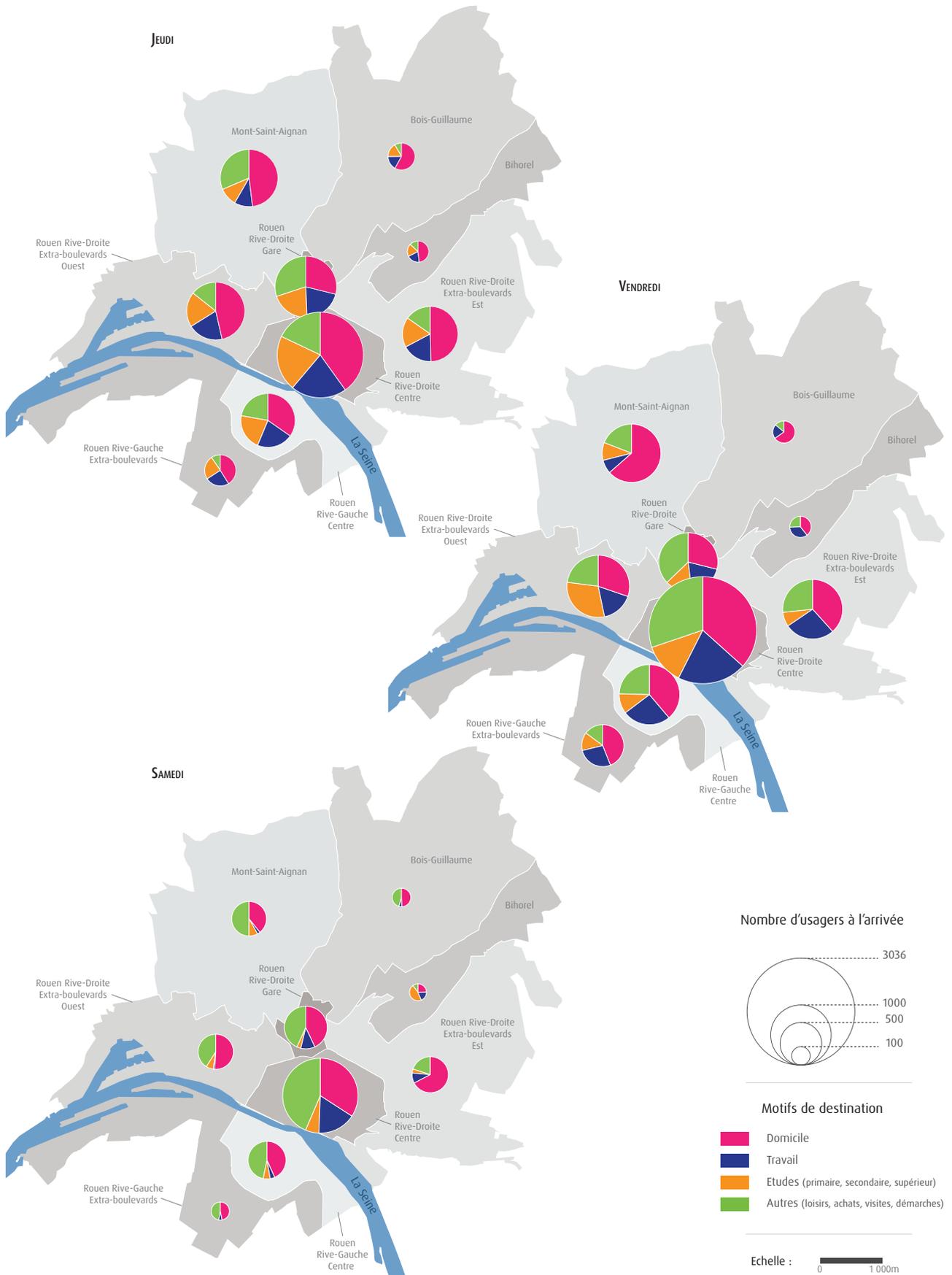
Répartition des motifs de destination et volume des usagers au départ de la métropole, par secteur géographique



Répartition des motifs de destination et volume des usagers à l'arrivée en gare de Rouen, par secteur géographique

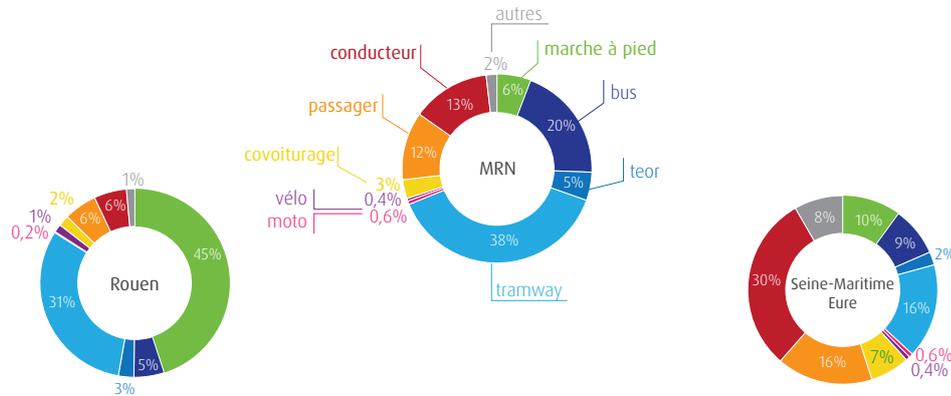


Répartition des motifs de destination des usagers à l'arrivée en gare de Rouen, par quartier et par jour

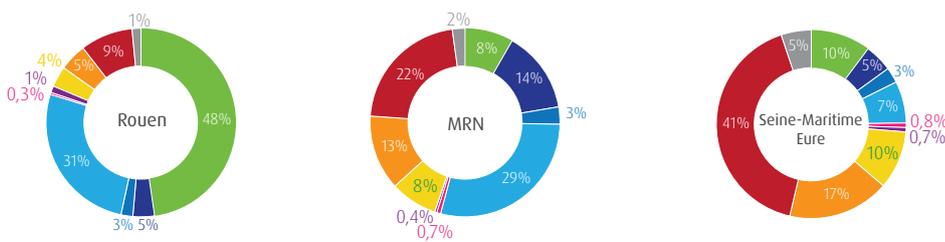


Les origines-destinations

Mode d'accès des usagers selon leur origine



Mode de sortie des usagers selon leur destination



La distance influence logiquement le mode...

Pour des déplacements vers ou depuis la ville de Rouen, la marche à pied est privilégiée : 45 % de part modale en accès, 48 % en sortie. Pour les autres communes de la Métropole, ce sont les transports collectifs qui sont favorisés : 63 % de part modale en accès, 46 % en sortie. En revanche, pour le reste de la Seine-Maritime et l'Eure, c'est l'automobile qui est avantagée : 53 % de part modale en accès, contre 69 % en sortie.

Parmi les déplacements en transports collectifs, la quasi-totalité s'effectue depuis ou vers la Métropole (dont une majorité en lien avec la ville de Rouen). Concernant les déplacements uniquement en voiture, la majorité des automo-

bilistes se déplacent depuis la Métropole et Rouen (respectivement, 40 % et 37 %). Ces parts sont similaires en destination. Même si la distance à l'origine ou à la destination influence le mode utilisé, on observe que l'automobile reste très utilisée sur des distances courtes et moyennes, avec des parts modales plus faibles, mais dans les secteurs où les effectifs sont plus importants.

... Mais la logique n'est pas toujours respectée

La distribution des modes par quartier est globalement similaire entre accès et sortie de la gare.

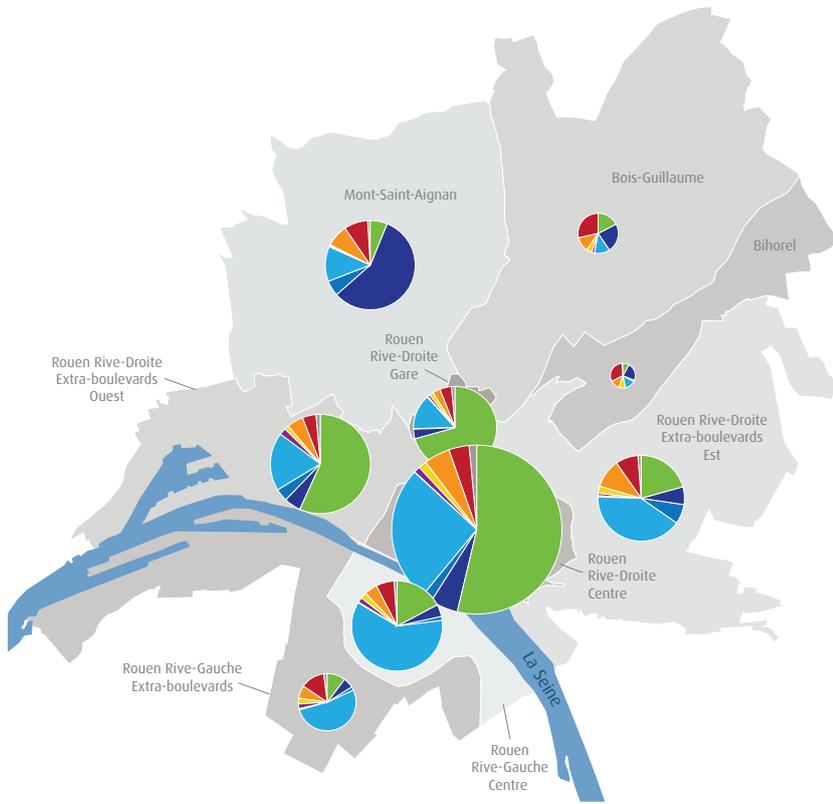
Pour les usagers qui viennent ou qui vont dans le centre historique et à l'ouest de Rouen (quartiers à moins de deux kilo-

mètres de la gare), une majorité se déplace à pied. 1400 usagers issus du secteur Rive-Droite-Centre déclarent malgré tout accéder à la gare en automobile, ils sont plus de 1100 en sortie. Quant au quartier de la gare, ce sont près de 300 déplacements en accès et 600 en sortie qui sont effectués en automobile.

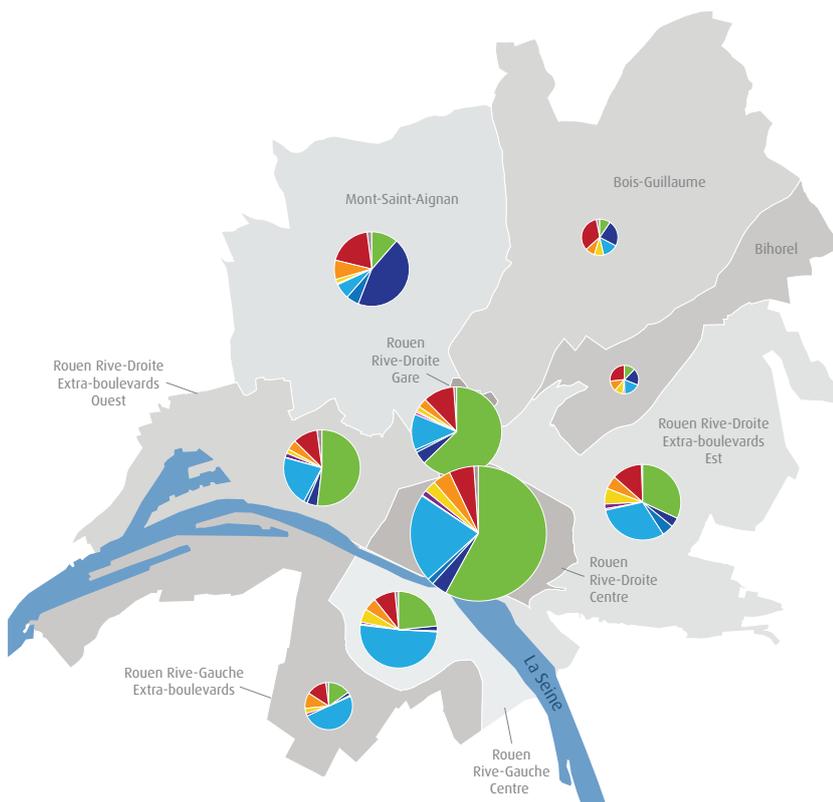
Le tramway est largement privilégié, en particulier dans le secteur Rive-Gauche-Centre : 61 % des usagers de la zone en accès à la gare et 51 % en sortie.

Le poids de la ligne F2 dans les montées-descentes depuis et vers la gare est clairement visible sur la commune de Mont-Saint-Aignan : le mode bus cumule 57 % de part modale en accès et 45 % en sortie.

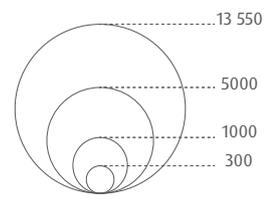
Mode d'accès des usagers selon leur origine par quartier



Mode de sortie des usagers selon leur destination par quartier



Nombre de déplacements



Mode de déplacement



Echelle : 0 1000m

Les origines-destinations

Ligne Rouen-Paris : un lien fort pour la Normandie

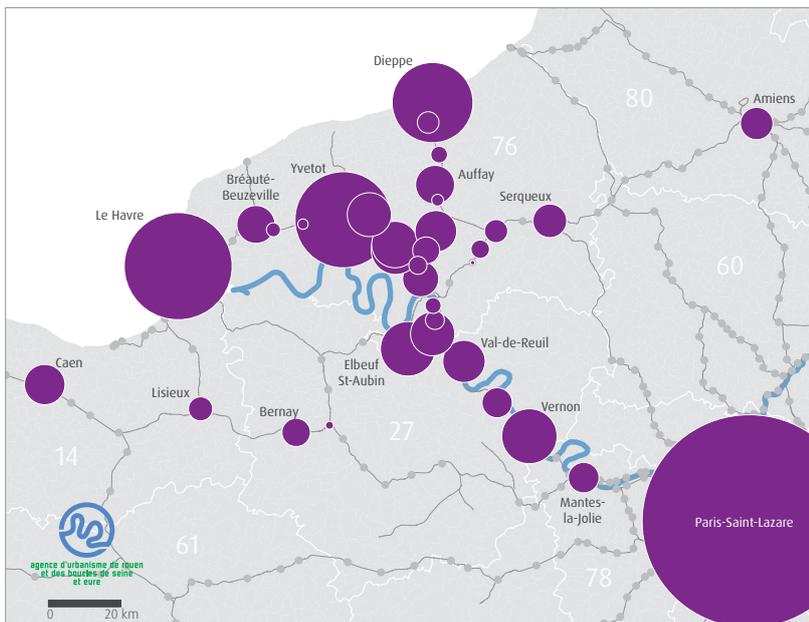
Sur les trois jours d'enquête, plus de 16 000 usagers redressés ont déclaré avoir pris le train en gare de Paris-Saint-Lazare pour arriver à Rouen, soit

42 % des arrivants. Ensuite suivent les gares du Havre, d'Yvetot et de Dieppe qui représentent chacune 11 %, 9 % et 6 % des gares de montées.

En destination, les volumes et répartitions sont globalement les mêmes : Pa-

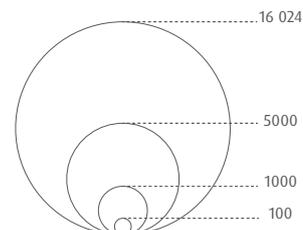
ris-Saint-Lazare cumule 38 % des descentes. Le Havre reste la seconde gare au classement avec près de 5 000 descentes, suivie d'Yvetot et de Dieppe avec près de 3 000 descentes chacune.

Gare d'origine des voyageurs vers la gare de Rouen RD

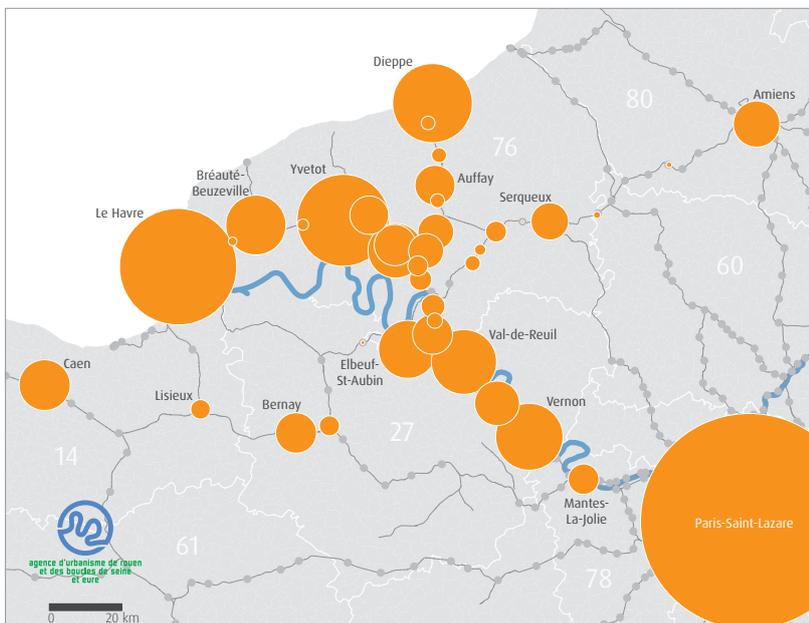


Sources : IGN® BD TOPO® 2014 - Enquête en gare Rouen-Rive-Droite 2014 - AURBSE

Nombre total de montées

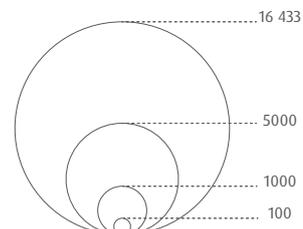


Gare de destination des voyageurs depuis la gare de Rouen RD



Sources : IGN® BD TOPO® 2014 - Enquête en gare Rouen-Rive-Droite 2014 - AURBSE

Nombre total de descentes



ANNEXE

Questionnaire

Q1 - Pour quelle raison êtes-vous présent dans cette gare ?						
1	Vous prenez un train :		Heure de départ ou numéro de train :		Gare de destination :	
1-a	Avez-vous pris un train juste avant	1	Oui	passer en Q4	2	Non
2	Vous descendez d'un train :		Heure d'arrivée ou numéro de train :		Gare de départ :	
2-a	Prenez-vous un train juste après	1	Oui	passer en Q4	2	Non
3	Vous accompagnez / vous venez chercher quelqu'un		passer en Q2, Q3 puis Q5			
4	Autre		passer en Q2, Q3 puis Q5			

Q2 - Comment êtes-vous venu à la gare de Rouen ?			
1	Marche à pied uniquement		Temps d'accès (min.) :
2	Bus		N° ligne : Arrêt de montée :
3	TEOR		N° ligne : Arrêt de montée :
4	Tramway ("métro")		Arrêt de montée :
5	Moto/scooter (2R motorisé)		
6	Vélo	a	personnel/Loc. Longue Durée
		b	cyclic
7	Voiture - covoitureur		
8	Voiture - passager		
9	Voiture - conducteur	a	Stat. Voirie
		b	
10	Autre (ex : taxi, autocar...)		Préciser :

Q3 - Comment allez-vous repartir de la gare de Rouen ?			
1	Marche à pied uniquement		Temps d'accès (min.) :
2	Bus		N° ligne : Arrêt de descente :
3	TEOR		N° ligne : Arrêt de descente :
4	Tramway ("métro")		Arrêt de descente :
5	Moto/scooter (2R motorisé)		
6	Vélo	a	personnel/Loc. Longue Durée
		b	cyclic
7	Voiture - covoitureur		
8	Voiture - passager		
9	Voiture - conducteur	a	Stat. Voirie
		b	
10	Autres (ex : taxi, autocar...)		Préciser :

Q4 - À quelle fréquence utilisez-vous le train ?				
1	Tous les jours ou presque		4	1 à 2 fois par mois
2	2 à 3 fois par semaine		5	Exceptionnellement
3	1 fois par semaine		6	Première fois

Q5 - À quelle fréquence venez-vous dans la gare ?				
1	Tous les jours ou presque		4	1 à 2 fois par mois
2	2 à 3 fois par semaine		5	Exceptionnellement
3	1 fois par semaine			



Q6 - De quelle adresse êtes-vous parti ?	
Nom Commune :	Code postal :
Si Rouen / Bihorel / Bois Guillaume / Mont Saint Aignan :	Adresse (précisez rue + n°, à défaut lieu précis ex : poste, mairie, ...) :

Q7 - Vers quelle adresse vous rendez-vous ?	
Nom Commune :	Code postal :
Si Rouen / Bihorel / Bois Guillaume / Mont Saint Aignan :	Adresse (précisez rue + n°, à défaut lieu précis ex : poste, mairie, ...) :

Q8 - Motifs de déplacement			
Vous venez de		Vous allez vers	
1	Domicile	1	
2	Travail	2	
3	Un déplacement professionnel	3	
4	Étude : école/collège/lycée	4	
5	Étude: université/supérieur	5	
6	Achats/courses	6	
7	Démarches : administratif/soins/santé	7	
8	Tourisme/loisirs/sport/spectacle	8	
9	Visite familiale/à un proche	9	
10	Accompagnement	10	

Si la personne interrogée n'est pas en correspondance :			
Q10 - Quels services/commerces/commodités supplémentaires attendez-vous ?			
1	Préciser :	2	Aucun

Q11 - Vous êtes ?	
1	Un homme
2	Une femme

Q12 - Quelle est votre année de naissance ?			
1		2	refus

Q13 - Quelle est votre profession ?	
Préciser :	
1	Agriculteur
2	Artisan / Chef d'entreprise / Cadre Sup
3	Profession intermédiaire
4	Employé / Ouvrier
5	Retraité
6	Lycéen / Etudiant
7	Inactif / Sans profession
8	Autre : précisez _____

Si la personne interrogée n'est pas en correspondance :	
Q9 - Quels services/commerces utilisez-vous principalement aujourd'hui aux alentours ou dans la gare ? (réponse multiple/liste non énoncée)	
1	Boulangerie/sandwicherie
2	Pharmacie
3	Café
4	Fleuriste
5	Pressing
6	Épicerie
7	La Poste
8	Banque/DAB
9	Santé : labo analyse médicale/radio/IRM
10	Hôtel
11	Restaurant
12	Loueur de voitures
13	Agence immobilière
14	Buraliste/presse/tabac
15	Photomaton
16	Agence de voyages
17	Guichet/distributeur SNCF
18	Guichet TCAR/Astuce
19	Guichet ATOUMOD
20	Autre
21	Aucun

agence d'urbanisme de rouen et des boucles de seine et eure
101, boulevard de l'Europe - CS 30220
76004 Rouen Cedex 1
Tél : 02 35 07 04 96 - Fax : 02 35 36 82 98
Courriel : contact@aurbse.org