LA FRÉQUENTATION DE LA GARE DE CÉRONS

Commande de la mairie de Cérons

2nd semestre 2023 - restitution en février 2024

Paul BELLALBA, Tatiana DA SILVA, Seline DAUMAL, Pierre DESLUS,
Arthur FROMENTIN, Sergei LUKIN, Flora MICHEL, Nicolas RANCOEUR

Crédits photos : toutes les photos non sourcées ont été prises par les étudiants du Master GTDD.

SOMMAIRE

Introduction..... 5
Partie I : Diagnostic..... 7
I. Méthode de recueil de données..... 7
○ Des observations en situation..... 7
○ Un déploiement de questionnaire à destination des usagers du train de Cérons..... 7
○ Des entretiens afin d'approfondir les problématiques..... 9
II. Résultats obtenus..... 9
○ Une gare : lieu d'arrivée, lieu de départ, lieu de passage..... 9
○ Un débordement ayant des impacts sur la vie de la commune..... 11
○ Un accès structuré autour de trois segments de route..... 12
○ Des déplacements à destination de la gare structurés autour de la voiture et des explications socio-géographiques aux choix des modes de transport..... 13
III. Limites de la méthode et relativisation des résultats..... 15
Partie II : Benchmark..... 18
I. Étude de cas autour de 8 exemples de projets ou d'actions déjà mises en œuvre, déclinant trois types de solutions..... 18
○ Agrandissement ou tarification d'une offre de parking existante..... 18
○ Aménagement d'un pôle d'échange multimodal (PEM) autour de la gare et favorisation de la pratique des mobilités actives..... 22
○ Covoiturage et partenariat public/privé avec des employeurs et des plateformes dédiées à la pratique..... 25
II. Conclusions autour des études de cas..... 28
Partie III : Propositions..... 29
I. Agrandissement de l'existant..... 30
II. Mise en place de contraintes d'accès..... 32
III. Diversification des moyens d'accès à la gare : Aménagement d'un pôle d'échange multimodal (PEM)..... 32
IV. Favoriser le covoiturage par des partenariats publics privés..... 34
Conclusion..... 36
Bibliographie..... 37
Annexes..... 40

Table des figures

Figure 1 : La commune de Cérons : au coeur de réseaux de transports importants..... 5
Figure 2 : Provenance des répondants au questionnaire..... 8
Figure 3 : Tableau synoptique des entretiens..... 9
Figure 4 : Répartition des répondants selon le train emprunté..... 10
Figure 5 : Évolution de la fréquentation de la gare de Cérons en fonction des trains pour Bordeaux..... 10
Figure 6 : Cartographie du stationnement informel aux abords de la gare de Cérons..... 11
Figure 7 : Mode de déplacement principal des répondants..... 13
Figure 8 : Répartition des répondants selon leur tranche d'âge et leur mode de déplacement principal..... 14
Figure 9 : Images satellites du parkings de la gare de Montargis, avant et après son extension en 2014..... 20
Figure 10 : Parkings de la gare de Gazeran, OSM..... 21
Figure 11 : Entrée du parking, 78actu..... 21
Figure 12 : Représentation schématique d'un PRM, Ma région & Moi..... 22
Figure 13 : PEM de la gare d'Auffray (réalisation M2 GTDD, fond OSM)..... 23
Figure 14 : Navette relais entre le parking Biliaire (400 places) et la gare de Vannes..... 24
Figure 15 : Périmètre et situation des 5 EPCI en coopération avec M2A..... 26
Figure 16 : Schéma des interactions entre les acteurs du covoiturage dans le cas de la coopération entre la CA M2A et cinq de ses EPCI voisins..... 27
Figure 17 : Nuage de mots, propositions des usagers..... 30
Figure 18 : Tableau des nombres de mentions de chaque proposition de solution formulées par les usagers..... 30
Figure 19 : Taux d'occupation des voitures des répondants au questionnaire..... 53
Figure 20 : Mode de déplacement des Céronnais selon leur quartier..... 53
Figure 21 : Genre et mode de déplacement..... 54
Figure 22 : Détail des interactions entre tranche d'âge et mode de déplacement..... 54
Figure 23 : Répartition des répondants selon leur tranche d'âge..... 55

INTRODUCTION

D'octobre 2023 à février 2024, la promotion de GTDD 2023-2024 a été amenée à investiguer la congestion du parking de la gare de Cérons, les raisons de ce phénomène, tout en proposant des pistes de réflexions dans la mise en place d'aménagements pour résoudre celui-ci.

En effet, la commune de Cérons vit une forte fréquentation du parking de sa gare. Située dans la communauté de communes de Convergence Garonne, qui dispose de la compétence d'autorité organisatrice des mobilités (AOM) et l'exerce conjointement avec la communauté de communes du Sud Gironde, elle est desservie par trois TER, à destination de Bordeaux Saint-Jean, Marmande, Agen et Langon, à hauteur de 7 trains de 7 à 8 heures du matin en semaine. Cette forte desserte, et surtout la ligne D44 permettant une arrivée à Bordeaux Saint-Jean en 22 minutes de trajet, a pour conséquence une forte affluence en gare, alors que la commune est considérée par l'INSEE en 2020 comme inscrite dans l'aire d'attraction de la Métropole Bordelaise (INSEE 2020).

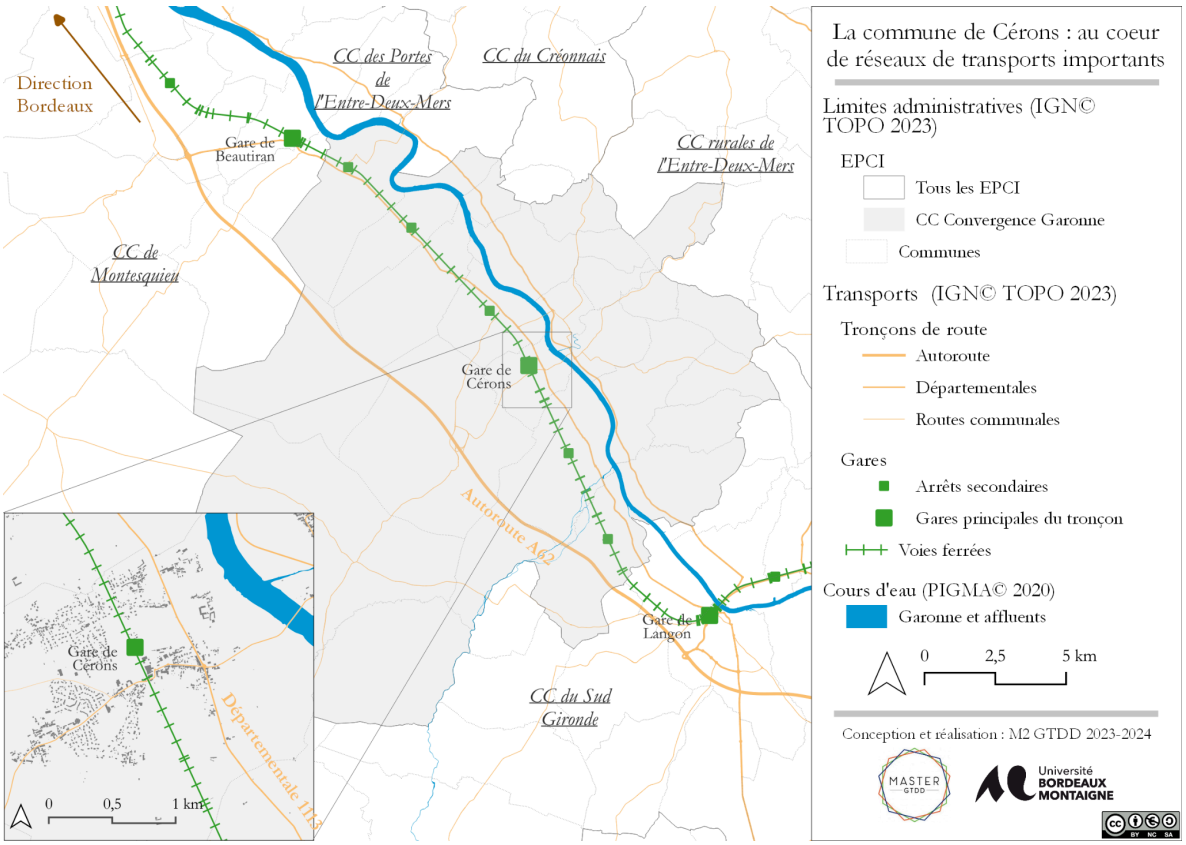


Figure 1 : La commune de Cérons : au coeur de réseaux de transports importants

De plus, la crise sanitaire de l'année 2020 et les confinements généraux de la population successifs ont développé un rapport à la nature amenant à penser à une plus grande importance des transports en commun moins polluants dans le quotidien des individus. Plus récemment,

cette hausse de l'usage du train est confortée par une hausse parallèle générale des prix, et donc de ceux du carburant depuis l'année 2020.

En supplément de la voie ferrée, il existe d'autres voies de transport. L'autoroute A62 dont un échangeur est présent sur commune limitrophe (Illats) permet un accès aux abords de la Métropole en 25 minutes pour 1.30 € en conditions optimales (hors coûts de carburant). Des routes départementales permettent l'accès aux communes avoisinantes mais également à Bordeaux en 30 minutes.

Cet afflux aux alentours de la gare a pour conséquences un stationnement de voitures en dehors des espaces dédiés, empiétant sur le parking de la mairie, les trottoirs, les voies cyclables et entraînant une forte fréquentation de la D1113 à l'heure de pointe qui est également celle d'ouverture de l'école. Ainsi, la problématique de la congestion du parking de la gare est également liée à une problématique de conflits d'usages de l'espace public plus large et a des conséquences sur la vie du cœur du village. Il apparaît également que la fréquentation de la gare varie le long de la semaine, avec une arrivée d'internes le lundi matin et le vendredi soir, et des jours de télétravail notamment le mercredi.

Au long de ce manuscrit, nous proposerons de développer une méthodologie de diagnostic pour mieux comprendre et chiffrer les usages de la gare Cérons et le profil des usagers, tout en tâchant de proposer des aménagements et politiques possibles afin d'amorcer un changement dans les pratiques et de résoudre ce phénomène.

La première partie de ce livrable sera donc axé autour du diagnostic des usages et usagers de la gare, la deuxième partie autour d'un benchmark de politiques mises en place sur des espaces similaires en France et, en troisième partie, nous avancerons des propositions concrètes pour la mairie de Cérons.

Partie I : Diagnostic

Cette étude a pour ambition d'avancer un diagnostic fin dans l'analyse des usages et usagers de la gare de Cérons et de l'impact de la congestion de celle-ci sur la vie de la commune. Pour ce faire, une méthodologie basée sur des observations et comptages, un questionnaire en ligne et des entretiens menés auprès d'individus volontaires. Il ressort de ces observations que la fréquentation de la gare de Cérons n'est pas simplement le fait des habitants de la commune, et qu'il importe de considérer plusieurs échelles d'analyse et une réflexion globale dans la proposition de solutions.

I. Méthode de recueil de données

Dans un premier temps, il a été impératif de dresser un état des lieux des profils et des moyens de locomotion des personnes allant à la gare de Cérons ou passant par celle-ci, afin de mieux pouvoir comprendre l'étendue des politiques à mener et avoir une première estimation du nombre de bénéficiaires de ces politiques. Pour ce faire, des observations ont été déployées en jours de semaine sur la période allant d'octobre à novembre 2023, en parallèle de la mise en place d'un questionnaire destiné aux usagers du train. Dans un second temps, 7 entretiens ont été menés auprès d'individus volontaires afin de comprendre plus en détails leurs habitudes et les leviers potentiels de changements de pratiques.

○ *Des observations en situation*

Quatre observations ont été faites sur le terrain : le 20 octobre, les 6, 15 et 20 novembre. Ces observations ont été l'occasion de mener une opération de comptage des voitures passant aux abords de la gare entre 7 et 9 heures du matin, tout en chiffrant le taux d'occupation de ces voitures et la part des voitures se garant sur place. Ces observations ont également été l'occasion d'analyser les conflits d'usages aux abords de l'école et de la mairie, et de comprendre l'étendue des stationnements anarchiques en début de journée. Un grille d'observation vierge et un tableau des observateurs sont disponibles en annexe de ce document, page 48.

○ *Un déploiement de questionnaire à destination des usagers du train de Cérons*

Un questionnaire a également été créé grâce à l'application *Google Forms*, permettant l'auto-passation de questionnaires en ligne par des enquêtés autonomes. Le questionnaire avait une durée d'environ 5 minutes et était axé tout d'abord autour des variables socio-démographiques des enquêtés, puis de leur moyen habituel d'arriver à la gare.

Enfin, quelques questions ouvertes étaient proposées pour que les enquêtés puissent eux aussi participer au diagnostic et à la proposition de solutions. Le questionnaire est disponible en annexe de ce document, page 40.

Lors des observations, un participant était chargé de délivrer des flyers aux usagers juste avant leur accès aux quais. Des exemplaires ont été également déposés dans le café de la gare, par proposition de la gérante et sur les pare-brise des voitures stationnant à 9h. De même, un message de proposition de participation était affiché sur les panneaux aux abords de la gare et de la mairie, similaire à celui proposé sur le site de la mairie et l'application *PanneauPocket*. Tous ces moyens de communication autour du questionnaire ont permis d'atteindre 127 répondants sur la période allant du 14 novembre au 19 décembre 2023.

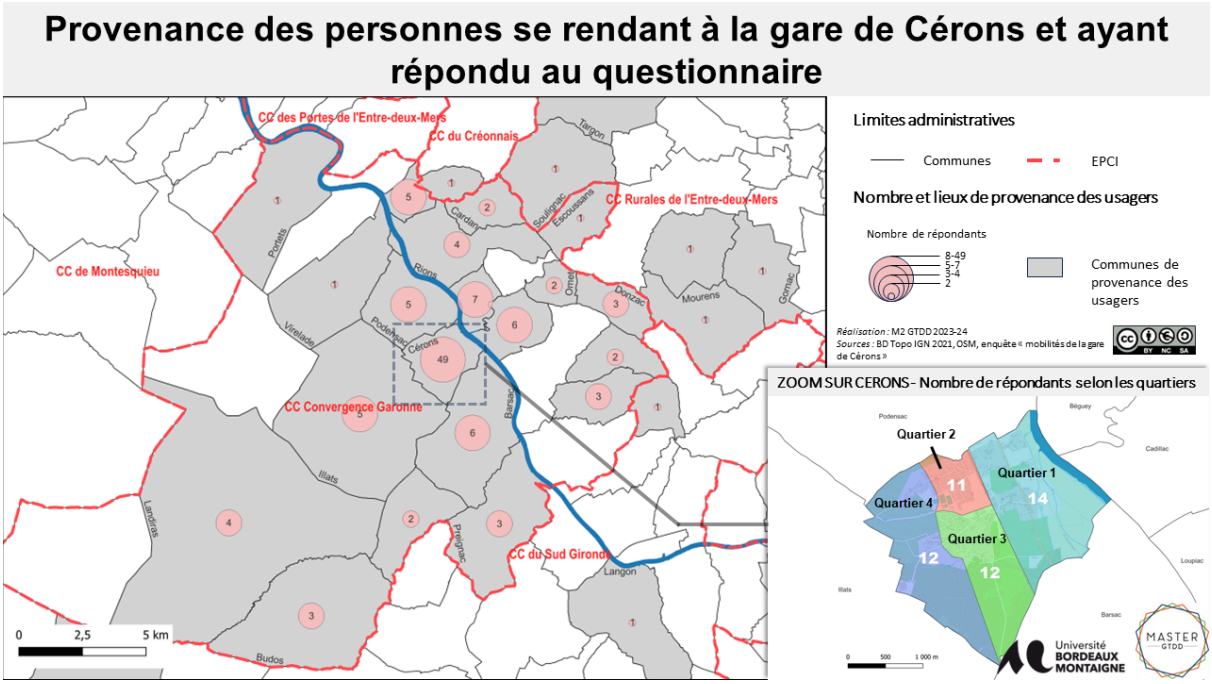


Figure 2 : Provenance des répondants du questionnaire (126 sondés)

Parmi ces 127 réponses, 66,7% sont celles de femmes. Un biais féminin relativement courant dans les études par questionnaires par auto-passation mais qui ne se retrouve pas dans une forte surreprésentation des femmes sur le quai de la gare. Les enquêtés ont de 15 à 66 ans mais seulement trois réponses ont été faites par des mineurs, bien qu'ils soient eux-même usagers du train en nombre. Les tranches d'âge suivantes sont cependant bien équilibrées. Presque la moitié des répondants et répondantes sont Céronnais (49%), ce qui s'explique par le mode de partage du questionnaire mais appuie également le diagnostic pour cette partie de la population. Parmi eux, la représentation des quatre "quartiers" est équilibrée.

- *Des entretiens afin d'approfondir les problématiques*

Une série d'entretiens ont été également réalisés à la suite du questionnaire, par sollicitation des répondants du questionnaire ayant partagé leur contact personnel. Ainsi, sept participants ont pu être interrogés, dont quatre habitant à Cérons, trois femmes et quatre hommes et quatre allant à la gare en voiture, seuls. La moyenne d'âge de l'échantillon est de 50 ans, pour 40 ans au sein des répondants au questionnaire. Une synthèse des entretiens est disponible en annexe, page 55.

Date	Genre	Âge	Mode de déplacement	Commune de résidence (quartier si Cérons)
28/11/2023	Femme	48 ans	Voiture (seule)	Cérons - 4
06/12/2023	Femme	57 ans	Voiture (déposée)	Cérons - 3
12/12/2023	Homme	47 ans	Voiture (seul)	Cérons - 2
12/1/2023	Femme	/	Voiture (seule)	Donsac
6/2/2024	Homme	38 ans	Voiture (seul)	Paillet
7/2/2024	Homme	54 ans	à pieds, vélo	Cérons - 4
7/2/0224	Homme	55 ans	Voiture (seul)	Omet

Figure 3 : Tableau synoptique des entretiens

Ce nombre est limité à cause d'une sollicitation trop tardive des enquêtés mais nous a permis de comprendre les raisons d'un recours à la voiture pour les individus habitant pourtant proches de la gare, et d'élargir nos observations.

II. Résultats obtenus

- *Une gare : lieu d'arrivée, lieu de départ, lieu de passage*

Sans surprise, que ce soit à travers les observations ou les réponses au questionnaire, il est manifeste que la fréquentation de la gare est motivée par un départ pour Bordeaux Saint-Jean, étant donné que 90% des répondants déclarent prendre le train en destination de Bordeaux Saint-Jean. De même, grâce à nos entretiens, il semble que la commune doive son attractivité en partie à la présence des lignes à destination de Bordeaux, ce dont témoigne la première interrogée qui a choisi de s'installer à Cérons pour cette apparente proximité à la Métropole.

Il apparaît cependant suite à nos observations sur place que les usages de la gare de Cérons dépassent l'idée d'arrivée de voyageurs prenant simplement le train pour Bordeaux. En effet, sur 283 voitures passant sur le tronçon observé le 20 octobre, 138 (49%) ne se sont pas garées sur place. Ce chiffre est supérieur à celui des 97 personnes comptées déposées sur le quai. Les futurs aménagements de la gare se devront donc de prendre en compte ce phénomène de passage.

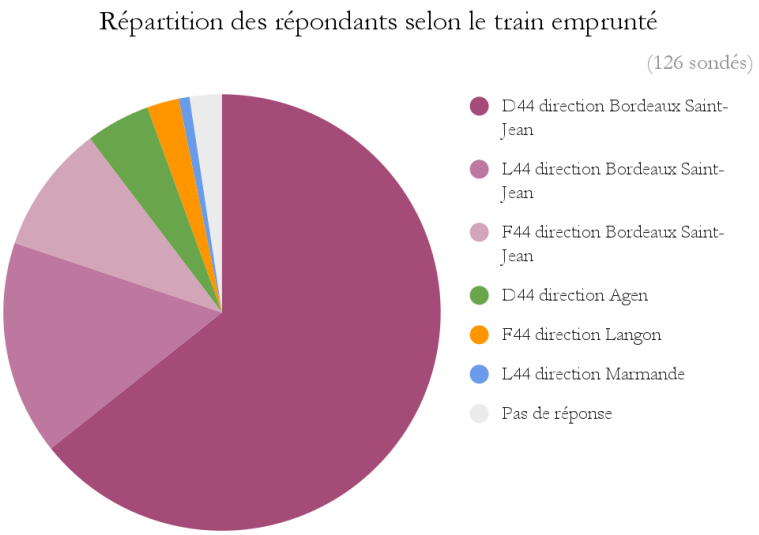


Figure 4 : Répartition des répondants selon le train emprunté

Cependant, pendant cette même journée d'observation, 145 voitures semblent s'être garées sur la gare ou à ses abords entre 7h15 et 9h si l'on prend en compte les comptages. En connaissant la capacité d'accueil de 145 places de l'aménagement existant sur place, il apparaît pertinent d'émettre un diagnostic fin de la position des places de parking informelles.

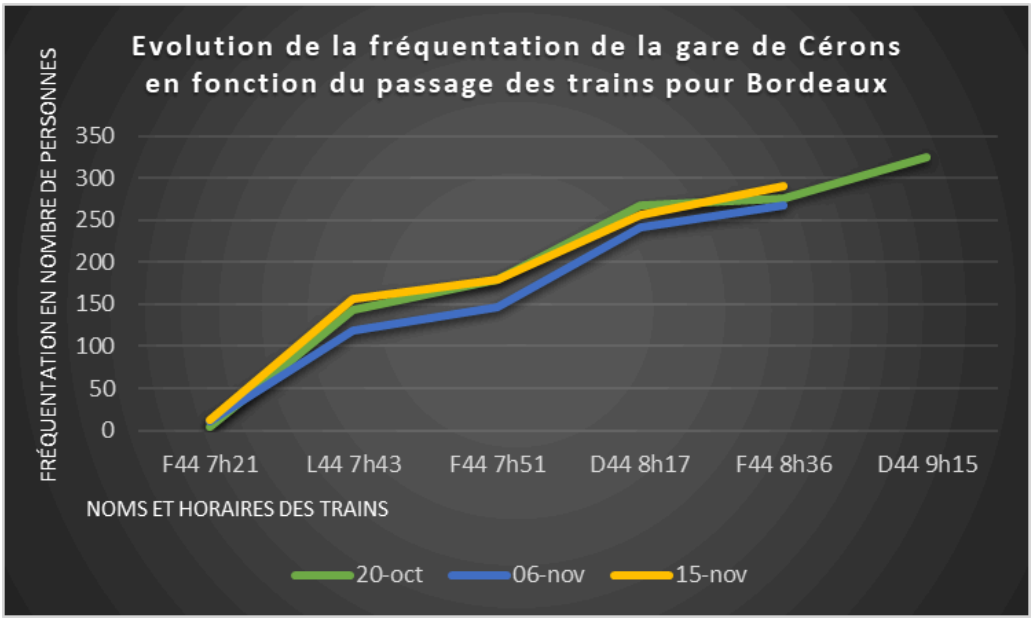


Figure 5 : Évolution de la fréquentation de la gare de Cérons en fonction des trains pour Bordeaux

Ce graphique (figure 5) met en évidence les pics de fréquentation de la gare de Cérons lors du passage de certains trains, à 7h43 et 8h17 notamment, heure des trains direct à destination de Bordeaux Saint-Jean. L'affluence en gare de Cérons n'est donc pas uniforme et connaît des pics à certains horaires.

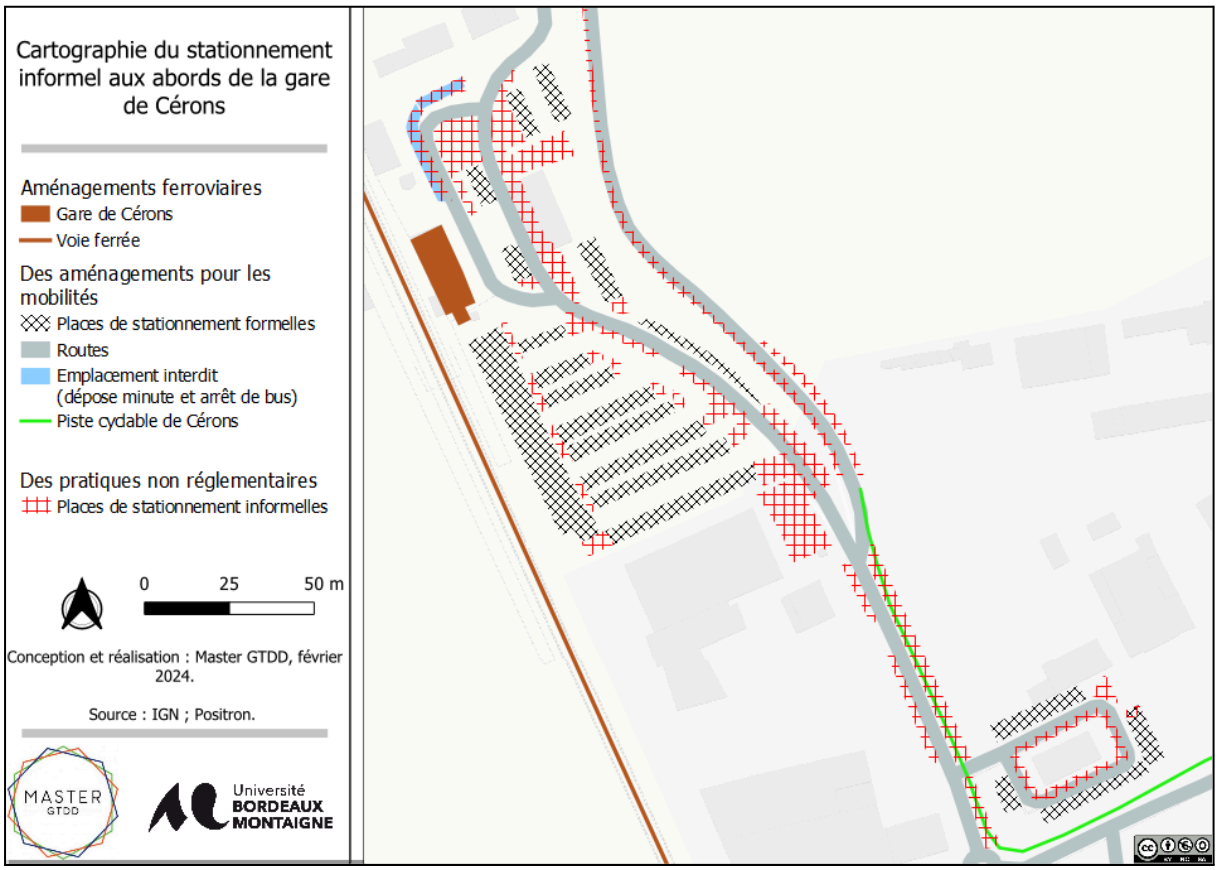


Figure 6 : Cartographie du stationnement informel aux abords de la gare de Cérons

Il a été remarqué que quelque soit le jour certains usagers semblent avoir leurs habitudes de stationnement et se garent sur des places non réglementaires même si le parking n'est pas plein, sur la dalle (trottoirs) ou sur la butte à l'est du parking. Il est notable également que les places handicapées sont respectées, avec aucun véhicule stationné sur ces dernières malgré le manque de place.

- *Un débordement ayant des impacts sur la vie de la commune*

Au-delà des places informelles attenantes au parking de la gare, il apparaît grâce aux entretiens que nous avons réalisés que certains usagers déposent leur voiture sur le parking de la mairie, également place du marché. Ceci est corroboré par nos observations qui ont été également menées dans l'objectif d'un diagnostic précis au sujet des impacts de la fréquentation de la gare sur les flux situés aux abords de la mairie et de l'école. De ces observations, il se manifeste une cohabitation problématique dans un court moment d'hyperpointe entre un stationnement pour la journée et un stationnement temporaire. En effet, entre 8 heures et 8h30, on peut observer que les usagers de la gare ont déjà pris de nombreuses places de stationnement. Or dans le même

temps, les parents effectuent le dépôt des enfants à la garderie, pour le bus scolaire et pour l'école se trouvant en face de la place de la mairie. Les deux phénomènes conjoints engendrent une saturation des stationnements de la place du marché. Le stationnement se complexifie et de nouveaux comportements apparaissent avec un stationnement temporaire des parents en double file, le stationnement sur des places réservées aux personnes en situation de handicap, le stationnement sur des trottoirs et sur des entrées charretières… L'ensemble de ces comportements provoquent ici aussi des conflits d'usages entre les automobilistes, les enfants et les usagers de la gare. Lors de notre observation du 6 novembre 2023, l'un des étudiants participant à l'observation était positionné sur la place du marché et a pu constater que la circulation autour de celle-ci se retrouve paralysée au moment de l'ouverture de l'école à 8h30. Le nombre de voitures en double file est tel que la circulation devient compliquée pendant une dizaine de minutes. Ainsi diminuer le nombre de voitures allant et stationnant de manière temporaire (journée où même semaine) à la gare pourra donc limiter cette problématique sans pour autant la supprimer. Il faudrait trouver une solution permettant aux usagers du train de se rendre à la gare autrement qu'avec leurs voitures dans le but de désengorger le parking.

- *Un accès structuré autour de trois segments de route*

On suppose que le recours élevé à la voiture pour la gare de Cérons est le résultat du manque d'accessibilité pour les mobilités actives sur les routes environnantes. En effet, l'accès à la gare peut se faire principalement par voie routière avec 3 accès principaux. On retrouve la voie de la D11, empruntant le Pont de Cadillac, seul accès pour les populations habitant sur la rive droite de la Garonne (représentant 35% des répondants au questionnaire) . Du côté ouest, deux passages existent permettant de passer la voie ferrée et accéder à la gare : un pont, au Sud, sur la D117, et par un passage à niveau au nord le long de la route de la Morelle. Son emplacement présente des défis importants en termes d'accessibilité et de sécurité pour les autres modes de transport. La gare se trouve dans un espace qui présente des caractéristiques d'enclavement notamment par la voie ferrée et les infrastructures existantes. Celles-ci créent des barrières physiques qui limitent les options d'accès à la gare.

Ainsi, cette structuration de l'accès a pour conséquence de densifier les observations mais également de circonscrire les possibilités d'aménagement. Sachant que les individus arrivant à la gare passent par l'un de ces trois segments, comment les faire évoluer pour une plus grande promotion des modes de déplacement actifs ? Est-il possible de capitaliser sur le pont de Cadillac pour faire évoluer les modes de déplacement des habitants de la rive droite ?

- *Des déplacements à destination de la gare structurés autour de la voiture et des explications socio-géographiques aux choix des modes de transport*

Si l'on observe un grand nombre d'arrivées à la gare par voiture, cette observation est-elle corroborée par les propos de la population interrogée ? Avec un premier tri à plat des résultats, il ressort du questionnaire que 66% des sondés déclarent aller à la gare dans une voiture garée sur place, soit 83 personnes sur 126 et 15% des répondants vont à la gare à pied (Fig.7). Parmi ces usagers de la voiture, 7,5/10 déclarent être seul dans leur trajet[1].

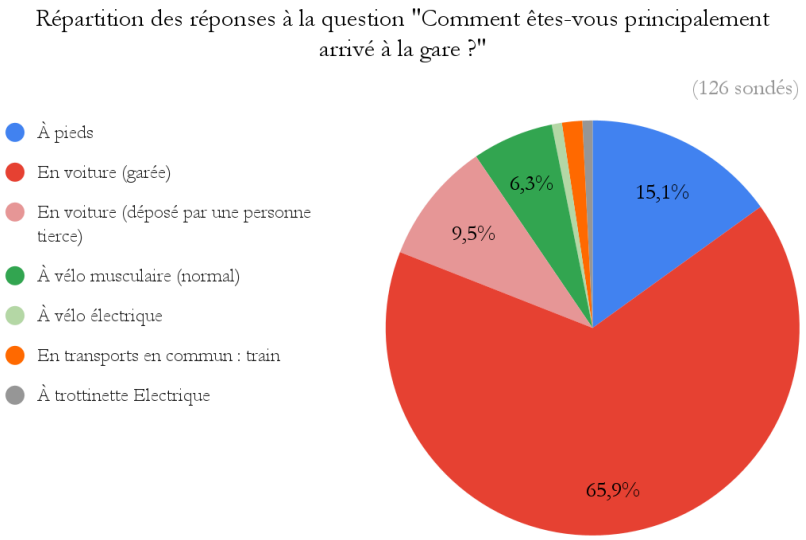


Figure 7 : Mode de déplacement principal des répondants

Mais cette première observation amène d'autres questionnements : quelles sont les variables socio-géographiques qui impactent les modes de déplacement ? Y a-t-il d'autres phénomènes comme les chaînes de déplacements qui doivent être pris en compte dans la compréhension de l'usage de la voiture ?

Dans un premier temps, il est possible de se pencher sur l'origine géographique dans son lien avec les modes de déplacement. En effet, sans surprise, la marche à pied est un fait réservé aux habitants de la commune de Cérons, et la part de l'usage de la voiture progresse pour les répondants originaires d'autres communes (avec 7,5 personnes sur 10).

Aucune différence n'est notable entre les personnes originaires de la rive gauche et de la rive droite de la Garonne. Au sein de de la commune, il semble que plus les habitants sont éloignés de la gare moins ceux-ci se déplaceront-ils à pied, alors que l'importance du déplacement à pied baisse à mesure que l'éloignement du quartier progresse (5 répondants sur 14 du quartier du

[1] Voir Figure 19 en annexe, page 53

centre-ville prennent leur voiture et la moitié marchent, tandis que 7 sur 12 répondants du quartier 4 prennent la voiture, pour 3 marcheurs[2]). Ceci, même si la distance reste faisable à pied pour une personne en bonne santé : nous verrons plus loin quels sont les phénomènes qui empêchent les Céronnais eux-même de marcher jusqu'à la gare.

L'automobilisme et la marche à pied semblent être des modes de déplacement plus choisis par les femmes, en défaveur du cyclisme, ce qui pourrait trouver une piste d'explication dans la plus grande sensibilité du public féminin aux perceptions de risques induits par le cyclisme en ville[3]. En considérant les tranches d'âge des répondants, il apparaît que le fait de venir se garer à la gare est un phénomène plus marqué chez les 36-45 ans, tandis que les plus jeunes auraient plus tendance à venir à pied, à être déposé ou à se déplacer à vélo (Fig.8)[4]. Cette observation accompagne l'idée que de meilleurs aménagements pourraient inciter les plus jeunes à garder cette habitude avec l'âge, une persévérance dans un comportement étant plus facile à obtenir qu'un report modal.

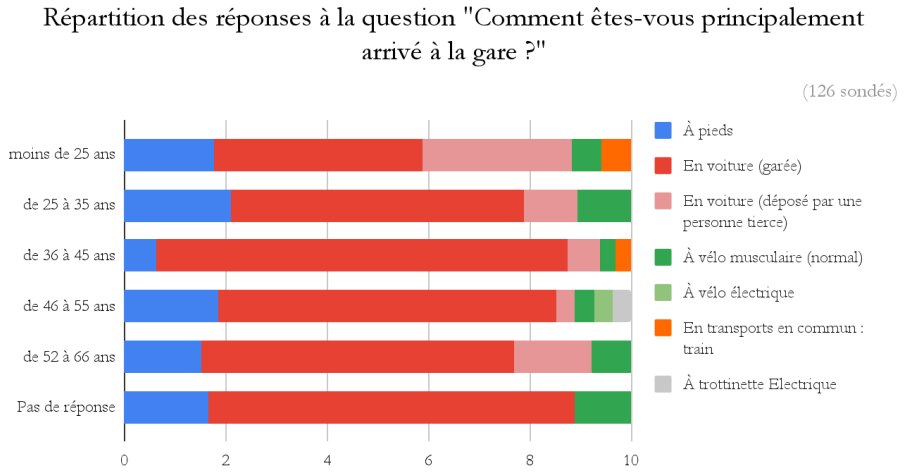


Figure 8 : Répartition des répondants selon leur tranche d'âge et leur mode de déplacement principal

De même, il est compréhensible que les individus d'âge moyen soient plus à même d'être dans une situation de chaîne de déplacements. En effet, l'utilisation de la voiture peut être à la fois le moyen de locomotion à destination de la gare et un moyen de déposer les enfants à l'école.

C'est le cas de notre enquêté 3 (47 ans, quartier 2). Toute proposition de politique de report modal devra donc prendre en compte ce phénomène. Ainsi, les options de mobilité douce, telles que le vélo et la marche, sont entravées par le manque de voies sécurisées, c'est ce que nous confie l'enquêté 3. Selon lui, les voies existantes ne sont pas adaptées ni pour les piétons ni pour

[2] Pour plus de détails voir la figure 20 en annexe, page 53
[3] Se référer à la figure 21 en annexe, page 54
[4] Pour plus de détails voir la figure 22 en annexe, page 54

les cyclistes, particulièrement en termes de sécurité le long de la D117. Cette insécurité se manifeste par un manque de trottoir sur la moitié de son trajet à la marchabilité insuffisante. Lorsqu'il amène ses enfants à l'école, le répondant se retrouve obligé de s'arrêter, attendre que les voitures passent et puis faire la signalisation pour que ses enfants traversent. Il déplore la présence d'un seul passage clouté sur son trajet en soulignant que le fait que les voitures vont trop vite et ne s'arrêtent pas.

Le manque d'accessibilité des modes actifs à la gare et l'absence de sécurité sur les routes provoquent le recours massif à la voiture. Les usagers de la gare se retrouvent dissuadés d'utiliser des modes de transport durables par manque de sécurité, et cette constatation doit être prise en compte dans la proposition de nouveaux aménagements et politiques de mobilité.

III. Limites de la méthode et relativisation des résultats

Cependant la méthode de collecte de données élaborée possède quelques limites méthodologiques, que ce soit dans la formulation des questions au questionnaire, dans la grille d'observation ou la méthode de déploiement des entretiens.

Tout d'abord, certaines questions du questionnaire auraient gagné à être formulées différemment. En premier lieu, afin de connaître l'âge des participants, le choix a été fait de demander une date de naissance aux répondants, pensant que la question "Quel est votre âge ?" pourrait amener les répondants à varier dans les modes de réponse entre un nombre strict (22, 45) et du texte (22 ans, 45 ans) ce qui donnerait les traitements informatiques difficiles, et l'outil *Google Forms* ne permettant pas de limiter les réponses à un format chiffré. Manifestement du fait d'une difficile prise en main du format date sur le logiciel, cette question a eu pendant longtemps un taux de réponse inférieur au taux escompté, avec 17% de non-réponse. À partir du 29 novembre 2023, alors que 83% des réponses avaient déjà été reçues, la formulation de la question et le format de réponse a été modifié, et les réponses textes ont été modifiées au fur et à mesure à la main. Le taux de non-réponse a donc pu descendre à 14%[5].

Il semble également que la question huit, "Avez-vous utilisé un autre moyen de transport ?" a été difficile à comprendre par les enquêtés. En effet, l'objectif était ici de percevoir le public utilisant plusieurs modes de transport durant le même trajet quotidien (avec par exemple une personne amenant son vélo dans sa voiture, se garant et finissant le trajet à vélo). La première interrogée par entretien avait à ce propos indiqué par le questionnaire utiliser en mode principal de déplacement la voiture (garée) et qu'elle prenait le vélo comme "autre moyen de transport". En

[5] Voir figure 23 en annexe, page 55

entretien, il a été rapidement compris qu'elle prenait le vélo exceptionnellement, à hauteur de trois fois par an. Aux vues de l'ignorance de notre point de vue d'une compréhension ou non des répondants à cette question, elle n'a pas été prise en compte dans l'analyse.

De même, l'outil *Google Forms* ne permet pas d'inscrire une sous-question en fonction de la réponse à une première, comme *Sphinx* peut le faire. Nous avons dû ajouter des questions de type "Si vous êtes venu en voiture (garée) …/Si vous avez pris les transports en commun …". Malheureusement, suite à des incompréhensions face aux formulations des questions, nous avons eu plus de répondants que de concernés pour certaines de ces questions, avec 14 réponses à la question "Si vous avez pris les transports en communs" contre 2 répondants ayant déclaré prendre régulièrement les transports en communs pour se rendre à la gare. 83 personnes déclarent prendre une voiture garée sur place pour venir à la gare mais 98 personnes donnent un chiffre d'occupation de voiture. Face à ce problème d'incompréhension de question, nous avons choisi d'ignorer celles-ci dans l'analyse. L'usage d'autres outils de passation de questionnaire, tels que *Sphinx*, aurait pu éviter cet écueil.

Concernant le mode de promotion du questionnaire, deux éléments doivent être gardés en mémoire dans l'analyse des réponses. En effet, Une première version du questionnaire avait été créée dans l'idée d'une distribution à quai aux usagers, mais suite au partage de l'enquête sur le site de la mairie et par leur application *PanneauPocket*, il y a donc plus de chance d'avoir été rempli par les Céronnais que par des usagers d'une autre commune. Ainsi, le nombre de réponses des habitants de Cérons peut aider à comprendre finement les usages de ce public mais le questionnaire a été élargi aux usagers moins réguliers du train, ce qui doit être pris en compte comme limite dans l'analyse des réponses. Une question "À quelle fréquence est-ce que vous prenez le train ?" aurait pu permettre de trier les réponses des usagers quotidiens et des usagers plus occasionnels.

De même, la question "À quelle heure avez-vous pris le train aujourd'hui" n'est pas adéquate pour un questionnaire non limité aux usagers sur le quai rencontrés le matin, et aurait dû être reformulée.

Durant quelques observations, des flyers ont été déposés sur les pare-brises des voitures, ce qui peut avoir des conséquences avec une sur-représentation artificielle des usagers motorisés dans le questionnaire. Ce mode de partage de questionnaire a été gardé sachant que l'enjeu se portait plus sur la motorisation des publics.

Concernant la grille d'observation, il semblait pertinent dans un premier temps de chercher à noter le gabarit des voitures, ce qui a fini par ne pas être retenu, à défaut d'une grille de notation précise, de moyens humains et de pertinence de cette information dans l'analyse. De même, pour les comptages de voitures en entrée et sortie de gare, il n'a pas été possible de noter le nombre de personnes présentes dans chaque voiture sortante, ce qui était prévu par la grille d'observation, et il a été donc choisi de le noter uniquement pour les voitures en entrée.

Concernant les entretiens, il semble qu'ils ne soient pas assez nombreux pour en amener une analyse fine, et que les répondants ayant donné leur réponse entre le 14 novembre et le 18 décembre 2023, une sollicitation de notre part en janvier ou février 2024 était trop tardive, ce qui a limité le taux de réponse positive à une sollicitation. Ceux-ci se sont également déroulés par téléphone, ce qui a empêché leur retranscription.

Ce diagnostic nous a cependant permis de bien comprendre les usages des publics prenant le train à la gare de Cérons, que ce soit habituellement ou plus occasionnellement mais ne nous permet pas de proposer directement des politiques à mettre en place. Pour cela, un benchmark a été élaboré partageant les politiques mises en place ailleurs en France afin de pallier au phénomène, et ce dans des espaces comparables.

Partie II : Benchmark

Le manque de places de parking ainsi que les différentes nuisances qui en découlent n'est pas propre à Cérons ; il concerne un grand nombre d'autres territoires situés en périphérie d'une grande centralité, polarisant les flux de travailleurs et dont le transport ferroviaire constitue le moyen le plus efficace pour s'y rendre. Souvent sous dimensionnés par rapport au nombre toujours croissant d'usagers, les parkings attenants aux gares des communes périphériques ne suffisent pas à accueillir l'ensemble des automobilistes. Face à cette difficulté, différentes communes à travers la France ont recours à une diversité de solutions, dont certaines mises en place depuis suffisamment longtemps pour qu'il soit possible d'en évaluer les retombées.

Pour cette raison, nous avons réalisé un benchmark prenant pour exemple des initiatives prises à différentes échelles par des territoires de France, et dont le but est de répondre à une problématique de parking congestionné par des flux importants d'usagers effectuant un report modal de la voiture vers le train. A partir de ce benchmark, notre objectif tient à présenter différentes solutions, expérimentées dans d'autres territoires et transposables à Cérons. Cette partie consistera en une synthèse du benchmark ; les études de cas y seront développées de manière non exhaustive, en fonction de leur pertinence vis-à-vis des problématiques rencontrées à Cérons.

I. Étude de cas autour de 8 exemples de projets ou d'actions déjà mises en œuvre, déclinant trois types de solutions.

Au cours de ce benchmark, nous avons pu dégager une typologie des solutions mises en œuvre de manière récurrente dans les communes de France pour répondre à des problématiques similaires :

- Agrandissement ou tarification d'une offre de parkings existante
- Aménagement d'un pôle d'échange multimodal (PEM) autour de la gare et favorisation de la pratique des mobilités actives.
- Covoiturage et partenariat public/privé avec des employeurs et des plateformes dédiées à la pratique.

Agrandissement ou tarification d'une offre de parking existante

Afin d'apporter une réponse immédiate au problème de congestion des parking, certaines communes optent pour une approche par les symptômes : une telle problématique peut en effet s'expliquer par un sous-dimensionnement du parking et par une surutilisation de la voiture là où

d'autres moyens de transport pourraient être utilisés sans perte de temps ou de surcoût financier. Il s'agit donc de redimensionner d'une part les parkings à hauteur du nombre d'usagers qui s'y garent, et de réduire l'usage de la voiture par des mesures dissuasives telles que la tarification du stationnement.

Éprouvées et fréquemment choisies, ces solutions présentent l'avantage d'apporter des réponses immédiates et, dans le cas de la tarification des parkings, peu coûteuses en financement et en espace. Elles ont en revanche le défaut d'être facilement rejetées par le public : qu'il s'agisse de la consommation d'espace importante et des différentes nuisances que peuvent engendrer l'agrandissement d'un parking, ou du sentiment d'exclusion que peut créer chez les usagers la tarification d'un parking essentiel à leurs mobilités quotidiennes, le risque d'impopularité de ces mesures existe et doit être pris en considération.

Deux exemples sont ici étudiés en détail (benchmark détaillé en annexe). Le premier, autour de la gare de Montargis (Richard, 2014) (dans le département du Loiret, en région Centre-Val de Loire), consiste en une extension du parking, sans mise en place d'un système de tarification. Le deuxième exemple se situe autour de la gare de Gazeran (Chevalier, 2019) (dans le même département), une commune de 1278 habitants au moment où sont réalisés les aménagements, en 2015 (INSEE), où le parking a été redimensionné et où un système de tarification a été mis en place.

Ces exemples permettent de comprendre, par comparaison, l'intérêt de la tarification.

Le premier exemple, à Montargis, se situe à moins de 100 km de Paris, autour de la gare de la commune permettant de relier la capitale. Avec 14738 habitants en 2020 (INSEE) et malgré sa distance relativement importante vis-à-vis de Paris, la gare compte en moyenne 1200 usagers par jour en 2014. En 2022, ce chiffre est de 4195 voyageurs (SNCF Gares & Connexions). Le parking attenant à la gare (Fig.9), initialement équipé de 122 places, a été agrandi en 2014, passant à 412 places ; malgré cela, il reste sous-dimensionné par rapport au nombre d'usagers toujours croissant, engendrant des problématiques de stationnement sauvage et de nuisances diverses pour les riverains. Pour répondre à cette problématique et par suite d'une étude, il a été décidé en 2015 par la mairie d'agrandir encore le parking de 150 places sans appliquer de tarification. L'opération a été renouvelée en 2019 avec 82 places de parking supplémentaires (La République du centre, 2014). Malgré cela et face à l'augmentation constante du nombre d'usagers fréquentant la gare, les nuisances liées au stationnement sauvage, au manque de place et aux flux automobiles, continuent et s'accroissent (Charpentier, 2023).

Image satellites du parking de la gare de Montargis, avant et après son extension en 2014

Réalisation : M2 GTDD (2023-2024)
Source : BD Ortho IGN

Figure 9 : Images satellites du parkings de la gare de Montargis, avant et après son extension en 2014

Dans le cas d'une gare périphérique au nombre rapidement croissant d'usagers journaliers, telle que celle de Montargis, l'agrandissement répété du parking, sans autres aménagements et sans tarification, n'a ni réglé, ni jugulé le problème, qui a malgré tout continué à s'aggraver, nuisant à la qualité de vie des usagers, et à celle des riverains.

A proximité immédiate de Paris, le deuxième cas se situe dans une commune de taille beaucoup plus réduite : Gazeran, 1295 habitants en 2020, et 785 voyageurs par jour en moyenne en 2019. Située sur l'axe ferroviaire Brest-Paris Montparnasse, la situation privilégiée de la gare de la commune en fait une polarité importante pour les reports modaux vers le train, pour les usagers des communes voisines. En conséquence, la gare de la commune est équipée d'un parking de 135 places (Fig.10), dont l'attrait tient pour les usagers au fait qu'il soit le seul des environs, situé à proximité d'une gare reliant Paris Montparnasse, à être gratuit ; celui-ci s'est cependant révélé insuffisant à absorber les besoins de stationnement des usagers, qui se trouvent forcés de se garer sur les bas-côtés (Fig.11), engendrant des problèmes de sécurité et affectant là encore la qualité de vie des riverains. Pour répondre à cette problématique, la commune de Gazeran met en œuvre un projet d'extension de l'un parkings pour répondre au problème de sous-dimensionnement ; il est également décidé de rendre le stationnement payant à l'horizon 2025 (L'Echo Républicain, 2023) afin de réduire la demande. La tarification du parking s'opérera, le foncier appartenant à la commune, par une DSP (délégation de service public) à un opérateur privé encore indéfini ; celui-ci aura pour mission d'entretenir le parking, de le végétaliser et d'améliorer son système de vidéosurveillance.

En somme, la mairie de Gazeran a privilégié une solution permettant de réduire la demande autour du parking en le rendant payant (avec un tarif préférentiel pour les habitants de la commune), circonscrivant par une participation financière son usage aux usagers n'ayant pas d'autres alternatives que la voiture pour se rendre à la gare, et le rendant moins spécifiquement attractif pour les usagers des communes voisines, dont les flux devraient se répartir plus équitablement sur les autres gares du territoire. En parallèle, l'effet espéré d'une telle mesure est de rendre plus répandue la pratique des mobilités actives, qui deviennent alors plus intéressantes que le recours à la voiture individuelle, en particulier pour les habitants de la commune. La tarification ainsi que la DSP présentent, enfin, l'avantage de réduire les coût de maintenance du parking, en payant une somme fixe à un prestataire et en faisant absorber une partie des coûts d'entretien par les usagers, et non plus par tous les habitants, dont certain n'utilisent même pas les places de stationnement.

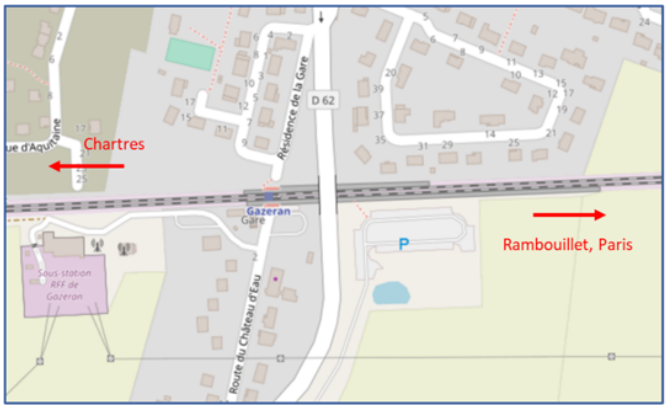


Figure 10 : Parkings de la gare de Gazeran, OSM

Figure 11 : Entrée du parking, 78actu

Dans le cas de Gazeran, il n'existe pas encore de données relatives aux retombées de cette mesure, celle-ci n'ayant pas encore été mise en place à l'heure actuelle. Cela étant dit, il est possible de se montrer optimiste à ce propos, la tarification du stationnement permettant de réguler l'offre et la demande, de consommer moins de foncier, et d'utiliser l'argent initialement dépensé par la commune (et donc par les contribuables) pour des aménagements plus verts et plus adaptés aux mobilités actives. Si ce type de mesure déplaît a priori aux usagers, de nombreux autres cas montrent que la défiance tient rarement l'épreuve de l'expérience de ce modèle : les voitures sont moins nombreuses, les espaces plus marchables et moins bruyants, et les espaces de stationnement plus disponibles pour les usagers ayant besoin de se garer (Shoup, 1997). En définitive et bien qu'il éveille fréquemment la méfiance des usagers, le modèle du parking payant semble être une solution efficace et peu coûteuse pour une commune connaissant des problèmes liés à une sur fréquentation automobile.

- *Aménagement d'un pôle d'échange multimodal (PEM) autour de la gare et favorisation de la pratique des mobilités actives.*

➜ EXEMPLE DE CONFIGURATION D'UN PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL

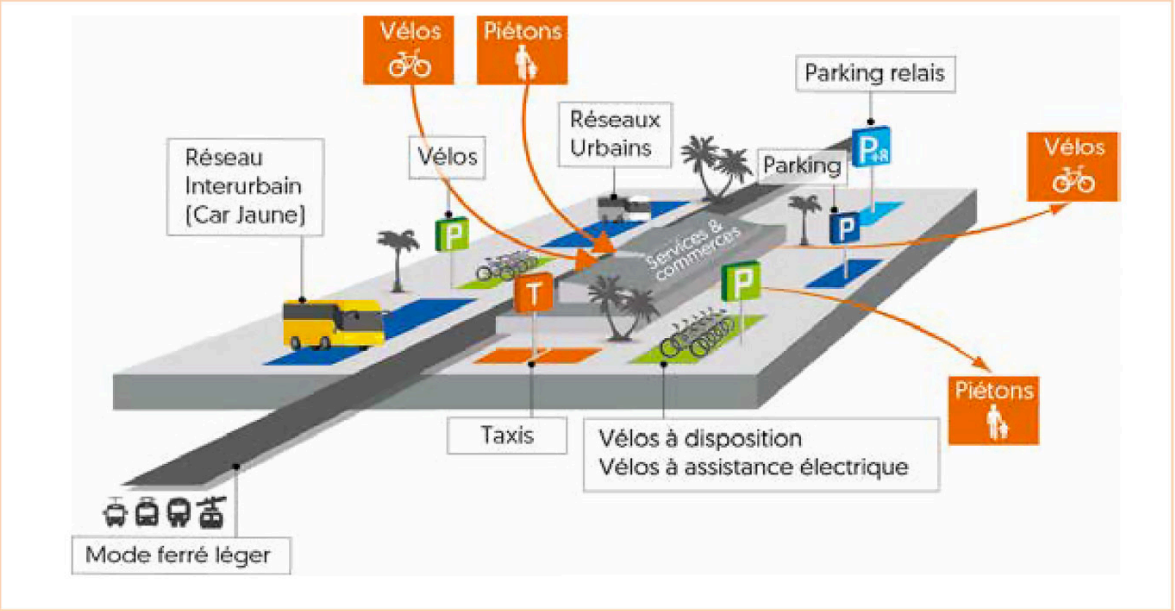


Figure 12 : **Représentation schématique d'un PEM,** [Inauguration du premier pôle d'échanges multimodal de la Réunion à Duparc | Ma Région & Moi (clicanoo.re)]

D'autres communes, également confrontées à un problème de déplacements pendulaires d'importance croissante qui congestionnent leurs parkings, optent pour des solutions plus ambitieuses, dont l'ambition est de traiter les symptômes tout en anticipant des besoins liés à des dynamiques de fond. Dans cette logique, l'aménagement d'un pôle d'échange multimodal (PEM) autour de la gare est une solution pour laquelle optent souvent les communes (schéma, Fig.12), bien qu'elle demande des investissements initiaux importants. Ces PEM consistent en des aménagements spécifiques ayant pour objectif de faciliter l'intermodalité, c'est-à-dire le passage d'un mode de transport à l'autre dans un espace dédié (du train au bus ou au vélo par exemple, ou de la voiture au train) (CEREMA, 2022b). Un PEM peut se constituer d'espaces de stationnement destinés aux voitures, payants ou non, avec parfois des équipements spécifique pour les voitures électriques (ex : bornes de recharge), d'espaces sécurisés pour garer les vélos, d'arrêts de bus (un PEM gagne à se trouver à la croisée de plusieurs lignes), d'une gare ferroviaire, etc. Le principal intérêt d'un PEM, en somme, tient à ce qu'il est possible, en un seul lieu, d'opérer des reports modaux d'un mode de transport (par exemple la voiture) vers une diversité d'autres moyens de se déplacer, qu'ils soient actifs ou collectifs.

A titre d'exemple, nous étudions ici deux cas : le premier, un PEM aménagé dans la commune d'Auffray (Annetta, 2015) (dans le département de la Seine Maritime, en région Normandie), 2525 habitants en 2022, représente un cas de PEM aménagé dans une commune disposant d'une gare située à mi-chemin de deux pôles d'emplois et de service importants (Dieppe et Rouen) et comptant 625 usagers par jour en 2022. Le second cas (Emeriau, 2023) se situe dans une grande ville, Vannes (dans le département du Morbihan, en région Bretagne), 54017 habitants en 2022 ; il s'agit d'une polarité importante de son département reliée à Rennes et à Nantes par sa gare, par laquelle transitent chaque jours 5532 voyageurs en 2022.

Le PEM de la commune d'Auffray se situe dans un espace aux caractéristiques proches de celles de Cérons : une petite commune, située à une distance peu importante de pôles d'emplois et de services importants, et dont la gare connaît une fréquentation importante marquée par un report modal fort de l'automobile vers le train. Aménagé en 2015, le PEM regroupe plusieurs fonctionnalités adaptées à des mobilités pendulaires importantes (Fig.13) : on y trouve un parking, une gare routière, plusieurs bornes de recharge destinées aux véhicules électriques et un parking à vélos sécurisé.

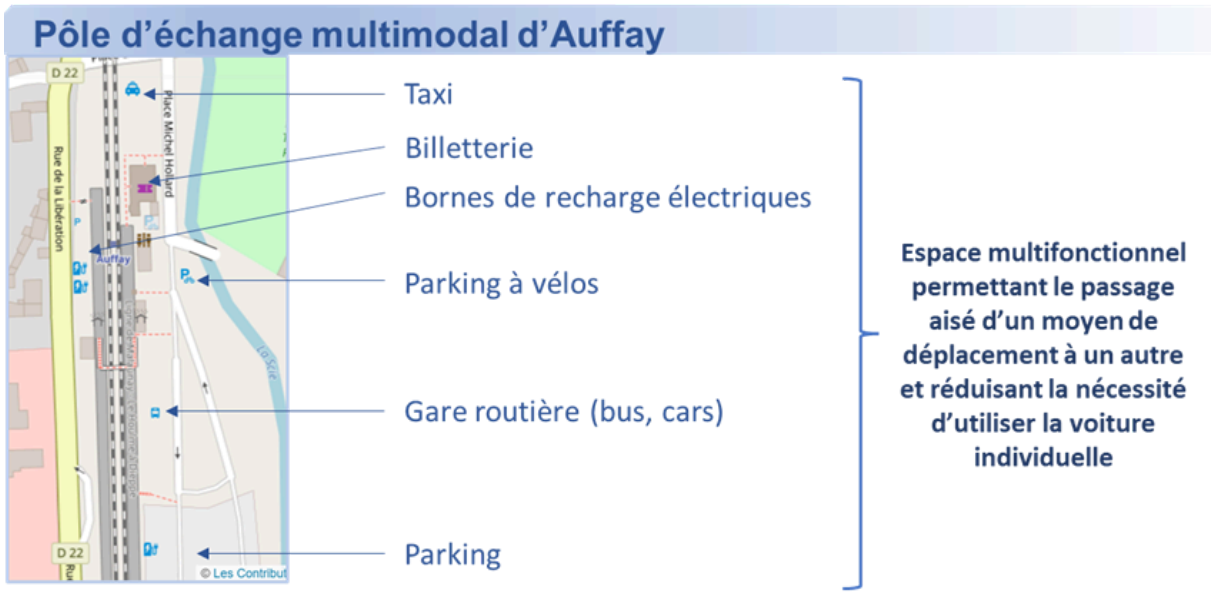


Figure 13 : PEM de la gare d'Auffay (réalisation : M2 GTDD, fond OSM)

Construit en un an pour une somme de 3 188 000 euros, dont 1,5 millions d'euros financés par la région, de 388 873 euros par l'Europe, de 113 000 euros par le département, de 100 000 euros par l'intercommunalité, et de 80 500 euros par le syndicat départemental d'énergie, n'a nécessité pour la commune elle-même qu'une dépense de 600 000 euros. Cette somme peut sembler élevée, mais peut selon le maire être amortie en l'espace de vingt ans par le biais des recettes fiscales de la commune. En outre, une telle dépense semble acceptable pour ce type de projet,

parmi les communes du département : la commune de Motteville par exemple, s'est inspirée de l'exemple d'Auffay pour aménager son propre PEM en 2018 (Annetta, 2017 ; Paris-Normandie, 2018).

Cet exemple, et le fait que la solution des PEM soit répliquée par la suite dans le territoire en dépit de son coût important, montre que ce type d'aménagement est une réponse populaire et efficace à la question de la congestion des espaces de stationnement et de l'usage excessif de la voiture individuelle. Cela permet, sans pénaliser les automobilistes ni les autres usagers, de produire une forme d'aménagement incitative vis-à-vis du report modal vers des mobilités douces ou collectives. De plus, le bénéfice de ce type d'aménagement s'étend bien au-delà de la seule commune au sein de laquelle il est construit : son incidence démontrée et éprouvée sur les systèmes de mobilité à l'échelle supra communale est un argument de taille pour justifier des financements d'acteurs tels que la région, le département ou l'Europe. En somme, l'utilité des PEM comme nœuds de reports modaux pour les habitants d'une commune et des ses communes voisines est démontrée, et la conjoncture est favorable à leur aménagement y compris dans des communes ne disposant pas de moyens très importants grâce aux aides de différents organismes supra communaux.

Figure 14 : Navette relais entre le parking Bilaire (400 places) et la gare de Vannes (Réalisation : M2 GTDD)

Pour la seconde étude de cas, l'importance de la ville de Vannes, et son statut en elle-même de centralité, l'éloigne considérablement du cas de Cérons. Néanmoins, certaines mesures prises dans cette commune s'avèrent dignes d'être relevées, particulièrement la mise en place d'un bus navette gratuit permettant, en heures de pointe, de relier la gare à un parking excentré (Fig.14).

Si la gare est aménagée en PEM, avec les différents aménagements que cela implique, des travaux en cours réduisent le nombre de places disponibles pour les automobilistes à proximité de celle-ci. En conséquence, la commune a pris la décision de mobiliser un parking excentré, le parking Bilaire, disposant de 400 places de stationnement ; pour compenser sa distance vis-à-vis de la gare, une navette relais a été mise en place. Son amplitude horaire est adaptée aux déplacements pendulaires des usagers : du lundi au vendredi, elle permet de réaliser gratuitement des trajets aller en direction de la gare et, le soir, assure les trajets retour jusqu'à 19h15. Au-delà de son intérêt relatif à la consommation d'espace impliquée par les travaux, elle permet de décongestionner les alentours de la gare en rendant attractif un espace de stationnement qui s'en trouve plus éloigné, et connecte le parking au réseau de transports urbains. Ce service sera maintenu jusqu'en 2025.

Pour une commune telle que Cérons, où le foncier disponible pour agrandir le parking fait défaut, une navette reliant la gare à un espace de stationnement excentré, en plus d'un PEM à proximité de la gare, peuvent représenter des solutions dignes d'intérêt pour réduire la part modale de la voiture individuelle, déconcentrer les flux automobiles, et favoriser l'usage de modes de déplacement alternatifs.

- *Covoiturage et partenariat public/privé avec des employeurs et des plateformes dédiées à la pratique.*

Parallèlement aux aménagements et aux services propres à décongestionner un espace de stationnement et à diversifier les usages, le covoiturage peut contribuer, pour des distances et des espaces peu adaptés à d'autres mobilités que la voiture, à en réduire le nombre sur les routes. Cela étant dit, la pratique ne va pas de soi : les usagers n'optent pas spontanément pour le covoiturage, et en l'état, les mesures incitatives que peuvent prendre les acteurs publics de l'aménagement du territoire semblent limitées. Il en existe cependant dont les résultats sont encourageants : les conclusions du benchmark permettent de dire à leur propos qu'elles passent le plus souvent par des partenariats public-privé et une coopération des échelons supra communaux. C'est pourquoi les exemples étudiés ici prennent pour échelle des regroupements d'intercommunalités, à l'échelle de départements.

Le premier exemple tient en une coopération entre six EPCI dans le département du Haut-Rhin, en région Grand-Est (Brégeard, 2023 ; Blin, 2023) ; cette solution part d'une expérimentation initiée par Mulhouse Alsace Agglomération (M2A), en coopération avec l'entreprise Klaxit (filiale de BlaBlaCar) et les employeurs du territoire, dont les résultats sont très concluants. Le second exemple se situe en Vendée (Hourdeau, 2023a), et tient en un partenariat entre ce département, la

région Pays de la Loire, les établissements d'enseignement supérieurs du territoire et les employeurs ; Pour ce qui est de la plateforme de covoiturage, l'entreprise Karos est mobilisée. Pour cet exemple, le modèle du covoiturage est éprouvé depuis plus longtemps et donne des résultats très satisfaisants (Hourdeau, 2023b).

Entre mars 2021 et juillet 2022, la communauté d'agglomération (CA) de Mulhouse Alsace Agglomération (M2A) lance une expérimentation sur son territoire : elle coopère avec la plateforme Klaxit et les employeurs de son territoire pour engager une démarche d'incitation au covoiturage pour les usagers se rendant sur leur lieu de travail en voiture. Cette démarche a pour but de réduire la proportion de l'autosolisme dans les déplacements domicile-travail, dont 70% s'effectuent en voiture sur ce territoire, avec une écrasante majorité d'autosolisme. Pour cela, il a été choisi par la CA de coopérer avec la plateforme Klaxit afin de mettre en place un réseau de covoiturage financé en partie par les collectivités, rémunérant les conducteurs et proposant aux usagers un coût minimal pour effectuer leurs déplacements domicile-travail. Le modèle a rencontré un franc succès dans le territoire, et un maximum de 2900 trajets par mois en covoiturage a été atteint dans l'espace des neuf mois qu'a duré l'expérimentation. Par suite de cette réussite, la CA de M2A a engagé une coopération avec cinq intercommunalités limitrophes (Fig.15) pour y étendre le modèle et permettre ainsi de réduire les flux automobiles de territoires se trouvant dans son aire d'influence.

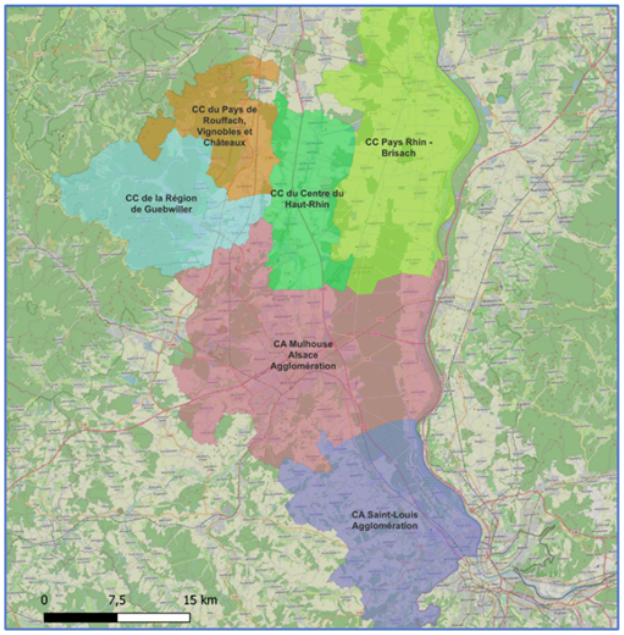


Figure 15 : Périmètre et situation des 5 EPCI en coopération avec M2A (Réalisation : M2 GTDD 2023-24)

Le principe de ce système est le suivant : les trajets sont financés par l'autorité organisatrice des mobilités (AOM) en charge sur chaque territoire (Ici, toutes les EPCI ont la compétence AOM (CEREMA 2022a) et ont donc la charge du financement) et Klaxit est désigné comme opérateur unique pour l'exploitation de la plateforme, avec des charges négociées avec l'AOM. Par ce système, le conducteur peut être rémunéré une somme fixe de deux ou trois euros par trajet, lui permettant d'amortir ses dépenses en carburant, tandis que les passagers bénéficient des dix premiers trajets gratuits puis doivent verser une contribution de 50 centimes par trajet. Ainsi, les

conducteurs peuvent réaliser des économies financières sur leur déplacements en automobile tandis que les usagers peuvent réaliser leurs trajets domicile-travail pour un coût très accessible.

En somme, cette coopération peut être comprise comme la création d'un service public du covoiturage dont l'objectif est de réduire la part de l'autosolisme dans les déplacements domicile-travail par une démarche hautement incitative vis-à-vis du recours au covoiturage (Fig.16).

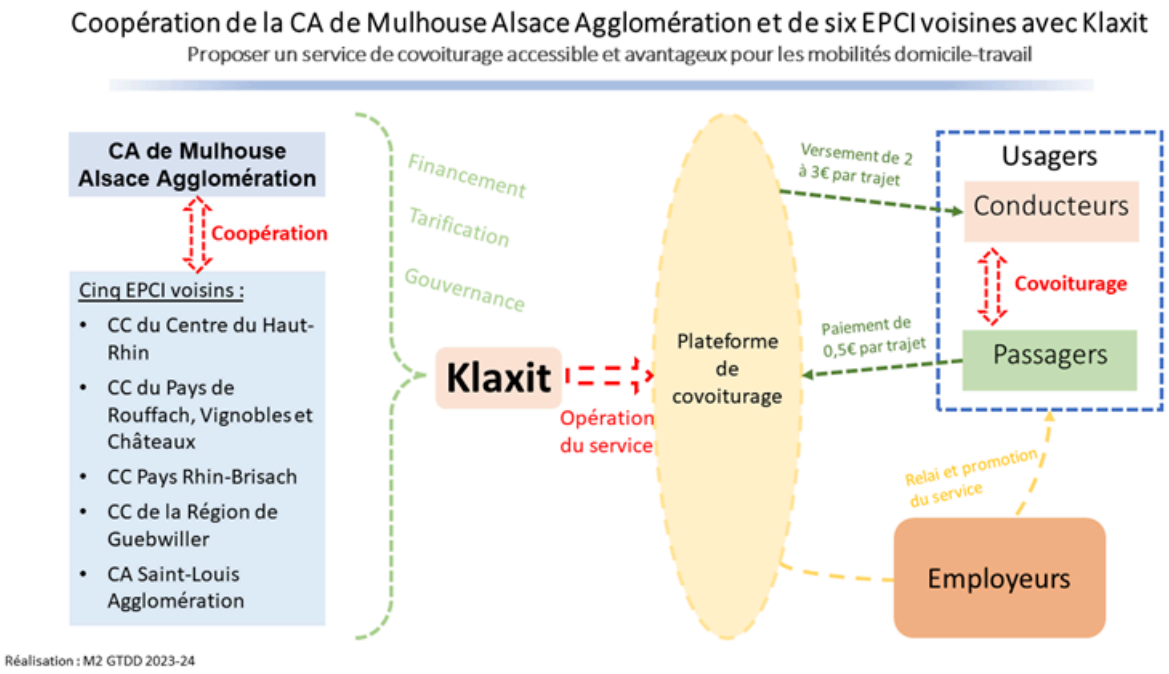


Figure 16 : Schéma des interactions entre les acteurs du covoiturage dans le cas de la coopération entre la CA M2A et cinq de ses EPCI voisins (Réalisation : M2 GTDD 2023-24)

Le dispositif n'étant déployé à cette échelle que depuis quelques mois, il n'existe pas encore de données pour évaluer son efficacité dans cette configuration, mais les résultats de l'expérimentation en laissent transparaître le potentiel.

Pour le second cas, il s'agit d'un partenariat public-privé d'échelle départementale avec l'entreprise Karos, suivant des principes similaires de mise en œuvre, de gouvernance et de tarification, à cela près que ce sont le département de la Vendée et la région Pays de la Loire qui financent et animent (auprès des usagers et des entreprises) l'opération. La région, en outre, prend en charge deux euros du trajet pour les usagers, le ramenant à un euro. Mis en œuvre depuis plus longue date que dans le cas précédent, ce partenariat a porté ses fruits, avec déjà 175 000 trajets effectués en 2023 et 300 000 attendus pour 2024[6].

[6] Données non encore disponibles

Là encore, l'objectif de cette opération est de réduire la pratique de l'autosolisme et de faciliter les mobilités domicile-travail tout en en réduisant le coût pour les usagers (à cela s'ajoute la gratuité pour les étudiants, que les entreprises financent par la vente de certificats d'économie d'énergie).

Ce modèle de partenariat public privé d'échelle départementale fait de la Vendée le septième département où le recours au covoiturage est le plus important : cette offre rendant accessible le covoiturage vient en effet en soutien à une offre de transports publics insuffisante dans les territoires excentrés des polarités du département.

II. Conclusions autour des études de cas

Ces différentes études de cas, comme indiqué dans l'introduction du benchmark, permettent de dégager trois types de solution, le premier relatif au traitement des symptômes, c'est-à-dire des aménagements autour des espaces de stationnement même qu'il s'agisse de les agrandir ou de rendre leur accès payant, le deuxième sur le développement de modèles d'aménagement favorisant le report modal et canalisant les flux automobiles (PEM, navettes relais), le troisième enfin, sur les partenariats public-privé en matière de covoiturage pour réduire l'autosolisme là où l'usage de la voiture est indispensable. Présentés les uns après les autres dans ce document, ces trois catégories de réponse au même problème de fond qu'est celui de la proportion trop importante d'autosolisme dans les mobilités domicile-travail, peuvent être pensées conjointement dans un système impliquant à la fois une action communale, des coopération public-public entre des échelons administratif différents en vue de réaliser des projets d'envergure et d'intérêt supra communaux (PEM, par exemple) et des coopérations public-privé afin de développer et de démocratiser des modes de déplacement tels que le covoiturage de manière efficace et adaptée aux besoins des usagers.

Enfin, s'il est nécessaire d'agir sur l'offre et la demande en termes de stationnement et de penser les aménagements et les initiatives favorables à l'usage des mobilités alternatives et actives, il est également nécessaire de penser la marchabilité et la praticabilité des espaces urbains situés aux abords des gares et des lieux de stationnement en général. Pour porter leurs fruits, ces projets gagnent à être conçus parallèlement à une démarche active de réflexion autour du partage de l'espace public.

Partie III : Propositions

Le syndicat des mobilités qui regroupe 3 CDC (Convergence Garonne, CDC du Sud Gironde et CDC du Réolais en Sud-Gironde), a pris le nom de Sud-Gironde Mobilités. Il s'agit du référent principal pour le transport scolaire, il est désormais l'acteur majeur dans l'organisation de la mobilité dans sa globalité : transport à la demande (TAD), lignes régulières de transport public de personnes, mobilités actives (marche à pieds, vélo...), mobilités partagées (covoiturage, autopartage...), mobilité solidaire... sur le territoire. Il est nécessaire de travailler dans une vision globale et à différentes échelles les solutions concernant la congestion de l'accès à la gare en s'appuyant sur le syndicat des mobilités.

Nos propositions de solutions s'appuient sur deux points. Tout d'abord l'élaboration du diagnostic présenté ci-dessus où nous avons mené une enquête en demandant l'avis des usagers via un questionnaire et des entretiens. Les usagers nous ont soumis leurs idées et leurs pistes de solutions dont nous nous sommes inspirés. Nous avons confronté leurs idées à nos observations sur le terrain.

Résultats, propositions et attentes des usagers de la gare, répondant au questionnaire. La volonté d'un réseau plus consistant de transports en communs ressort particulièrement parmi les réponses, notamment celle de navettes desservant la gare et permettant de répartir les points de stationnement des automobilistes dans sa périphérie. En outre, un réseau de bus à l'échelle intercommunale est également très plébiscité parmi les répondants, afin de relier les communes éloignées à la gare de Cérons et de limiter ainsi l'usage de la voiture. Concernant les mobilités douces, la problématique ayant motivé le plus de propositions est celle de l'insécurité : les usagers qui parlent des mobilités cyclables proposent souvent l'aménagement d'espaces de circulation dédiés et sécurisés à l'échelle communale et intercommunale, ainsi que l'agrandissement des garages à vélo de la gare de Cérons, jugés comme un facteur incitatif déterminant pour l'usage de ce type de moyen de locomotion. Pour ce qui est des piétons, les usagers souhaitent des espaces plus sécurisés et plus adaptés aux personnes à mobilité réduite ; certains proposent même des aménagements destinés à empêcher le stationnement sauvage sur ces axes (le rehaussement des trottoirs, par exemple). Enfin, l'aménagement du parking de la gare tient une place centrale dans les solutions proposées, notamment du point de vue de son accessibilité, non seulement pour les personnes à mobilité réduite, mais également pour les usagers passant par l'est de Cérons pour s'y rendre.

En général, les usagers ayant répondu au questionnaire semblent là encore volontaires pour adopter des pratiques mobilitaires alternatives à la voiture ; les contraintes liées à l'aménagement de cet espace rendent cependant la chose difficile, et la faible offre de transports collectifs ne permet pas de désemplir le parking. Ces problématiques apparaissent dans les réponses, et sont fréquemment mentionnées comme des freins à la sortie du « tout-voiture ».

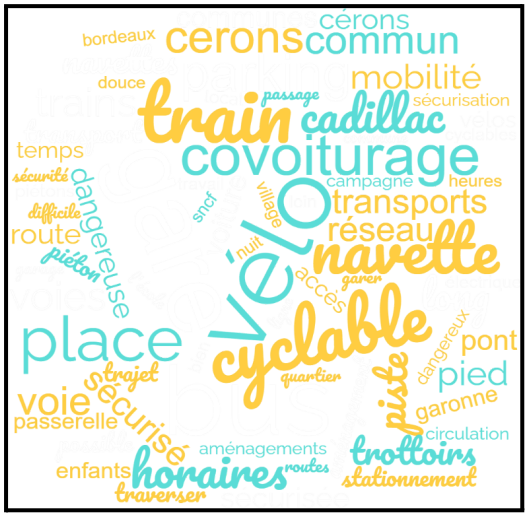


Figure 17 : Nuage de mots, propositions des usagers (Réalisation : M2 GTDD 2023-24)

Catégories de propositions	Trottoir	Piste cyclable	Navette	Parking vélo	Covoiturage
Nombre de mentions	12	22	39	12	11

Figure 18 : Tableau des nombres de mentions de chaque proposition de solution formulées par les usagers (Réalisation : M2 GTDD 2023-24)

Se basant sur le benchmark ainsi que le diagnostic détaillés plus haut, nous proposerons dans cette dernière partie des propositions d'aménagements.

Ces différentes propositions de solution sont regroupées selon quatre parties : agrandissement de l'existant, solutions contraignantes, mise en place d'un PEM (Pôle d'échange multimodal) et soutien au covoiturage.

I. Agrandissement de l'existant

Dans cette partie nous allons étudier diverses solutions visant à augmenter le nombre de places de stationnement.

Il pourrait tout d'abord s'agir d'agrandir le parking de la gare, comme il a été présenté dans le Benchmark sur le cas de la ville de Montargis (voir Benchmark). Cette solution fréquemment

utilisée pourrait s'apparenter à du bon sens, une solution simple et efficace à mettre en place. Pour rappel, cette solution avait déjà été mise en place par la commune il y a huit ans, mais deux ans après sa création, le nouveau parking était déjà arrivé à saturation. Cette solution n'est donc pas pérenne, elle pousse les usagers à continuer de se rendre à la gare en voiture individuelle, pratiquant l'autosolisme, ce qui n'est plus souhaitable dans le contexte écologique et climatique actuel. De plus, la loi ZAN du 20 juillet 2023, qui encadre l'utilisation des sols et contraint les collectivités à limiter l'artificialisation des sols sur leurs territoires, amène un problème de disponibilité du foncier. Au-delà de ces deux problématiques, le foncier n'est que très peu disponible autour de la gare, avec à l'ouest une zone Nature et à l'est des espaces agricoles, tandis qu'au nord et au sud des espaces urbanisés entourent la gare.

Dans l'intention de pallier le manque de foncier disponible autour de la gare, l'aménagement d'un nouveau parking ex-nihilo, excentré, pourrait être une solution envisageable. Les biais seraient alors les mêmes que pour l'agrandissement du parking sur site. Une navette gratuite pourrait permettre de relier ce parking à la gare en fonction des horaires des trains, mais ce serait un défi logistique nous paraissant difficile à mettre en place et peu pratique pour les usagers.

Afin de limiter l'impact au sol de l'agrandissement du parking, nous pourrions être tentés d'augmenter le nombre de places de stationnement en construisant un parking à étage, en silo. C'est notamment le choix de la commune de Sarrebourg (voir Benchmark). Cette solution limite bien l'artificialisation du sol en n'augmentant pas la surface au sol du parking, cependant, elle n'encourage pas non plus un report modal de la voiture vers un moyen de mobilité douce ou collective.

Les solutions proposées ci-dessus, bien qu'intuitives et efficaces, ne nous paraissent pas répondre aux enjeux de durabilité des politiques d'aménagement. Ces propositions d'aménagements rencontrent des problèmes liés à l'utilisation d'un foncier peu disponible, de l'artificialisation des sols, ou encore la confortation de l'utilisation de la voiture individuelle comme mode de transport privilégié. Il nous paraît nécessaire, dans le contexte environnemental actuel, de proposer des solutions plus respectueuses de nos territoires. L'objectif ici serait alors de limiter l'utilisation de la voiture au profit d'autres modes de transport moins émetteur de gaz à effet de serre et permettant un espace de stationnement réduit autour de la gare.

Pour ce faire, nous proposons l'étude de solutions dites "contraignantes".

II. Mise en place de contraintes d'accès

Ces solutions "contraignantes" visent à limiter et réglementer l'accès au parking. Il s'agit de solutions radicales et relativement simples à mettre en place mais qui, si elles ne sont pas couplées à d'autres mesures, sont très souvent mal perçues par les usagers.

Une de ces solutions pourrait être la mise en place d'une tarification de l'accès au parking. En laissant les premières minutes gratuites, cette mesure inciterait les usagers à se faire déposer à la gare sans y laisser leur voiture. C'est ce qu'à choisi de faire la commune de Gazeran (voir Benchmark).

La réglementation de l'accès au parking en fonction de la durée du stationnement pourrait aussi être une solution envisageable, les stationnement abusifs (plus de 24 heures) seraient alors payants ou interdits.

Ces solutions "contraignantes" favoriseraient un changement de pratique des usagers car le parking serait moins accessible. Cependant, ces solutions sont très souvent mal perçues par les usagers et ne résolvent pas le problème car elles pourraient pousser les automobilistes à se garer sur des places informelles. L'accès à la gare doit pouvoir se faire et il est nécessaire de coupler ce type de solutions à d'autres aménagements afin d'accompagner un changement de pratique, d'inciter les usagers de la gare à utiliser d'autres moyens de transports que la voiture individuelle.

III. Diversification des moyens d'accès à la gare : Aménagement d'un pôle d'échange multimodal (PEM)

Viennent ensuite les solutions de diversification des moyens d'accès à la gare dans le but d'inciter le report modal de la voiture vers des mobilités douces et collectives.

Les pôles d'échanges multimodaux facilitent l'intermodalité en assurant la connexion entre différents modes de transport, par exemple la voiture, les transports collectifs, le train ou encore le vélo. Leur but premier est de permettre l'accès aux transports collectifs et d'assurer la connexion entre les différents modes de déplacements, comme ici à Cérons, assurer le meilleur accès possible à la gare ferroviaire en proposant divers moyens de transport.

Déf : Les pôles d'échanges sont des lieux où un ensemble d'installations permet aux usagers des transports d'accéder à plusieurs modes de déplacements (vélo, transports collectifs, voiture et train) et de passer de l'un à l'autre dans les meilleures conditions possibles. (DREAL Occitanie, 2005)

Ce sont les solutions qu'ont choisi les villes de Vannes et Auffrays (voir Benchmark) ou encore une plus petite ville, celle de Saint Vincent de Tyrosse, où l'aménagement du PEM dont la réalisation commencera en 2024.

Cet espace multifonctionnel permet le passage aisé d'un moyen de déplacement à un autre et réduit la nécessité d'utiliser la voiture individuelle. L'aménagement du site a prévu un parking pour les taxis, une gare routière annexée à la gare ferroviaire, des abris pour les vélos, des bornes de recharges électriques et un parking pour les automobilistes.

En dépit de l'important investissement qu'il représente, les communes voisines s'en inspirent pour leurs propres aménagements (ex : Lison).

Le PEM de la Gare de la commune de Saint Vincent de Tyrosse, qui connaissait les mêmes problématiques que la commune de Cérons, a choisi d'agrandir son parking tout en aménagement une zone réservée aux bus, des abris vélos sécurisés, une piste cyclable et des accès piétons (MACS, 2023).

Deux des propositions qui sont le plus revenues lors de notre enquête auprès des usagers de la gare sont en lien direct avec la création d'un pôle d'échange multimodal. Il s'agit de la création de navettes de rabattement (39 mentions sur les 86 répondants) et des mesures favorisant le vélo (22 mentions pour les pistes cyclables et 12 concernant un parking vélo sécurisé).

Des navettes de rabattement reliant les principales communes d'origine des usagers de la gare permettraient de limiter fortement la sur-fréquentation du parking de la gare de Cérons. Des endroits stratégiques comme, par exemple, la commune de Cadillac, principal lieu de passage des usagers de la rive droite de la Garonne à la gare de Cérons. Ces navettes devront être à un prix attractif ou gratuit sur présentation d'un billet de train, correspondre aux principaux passages des trains les plus fréquentés et ne pas rajouter trop de temps dans la chaîne de transport des usagers. Aux vues de l'augmentation du prix des carburants et de la difficulté à trouver des places de stationnement aux alentours de la gare de Cérons, ce type de solution pourrait être attractif pour les usagers de la gare.

Le principal frein à l'utilisation du vélo pour se rendre à la Gare, est la sécurité des usagers et de leur matériel. Un constat général peut être tiré de l'ensemble des réponses : les usagers sont insatisfaits des aménagements autour de la gare de Cérons, et considèrent que ces derniers, trop dangereux et orientés autour de la voiture individuelle, ne permettent pas une pratique quotidienne et sécurisée des mobilités douces. Les différentes nuisances induites par la

prédominance de la voiture sont du reste largement rapportées par les usagers, et sont d'autant plus perçues comme telles du fait de la proximité entre la gare et l'école. Le manque d'infrastructures adaptées aux pratiques de mobilité douce les rendent dangereuses et n'incitent pas à utiliser d'autres modes de transport que la voiture. A titre d'exemple, le pont, au sud de la gare, représente pour les piétons et les cyclistes un espace dangereux du fait de l'étroitesse de son trottoir et du manque de visibilité induit par son virage (côté ouest). Pour favoriser la pratique du vélo, les répondants ont proposé diverses solutions : repenser l'aménagement du quartier de la gare et des axes routiers, plus d'aménagements sécurisés pour les piétons et les cyclistes, à l'échelle de la commune (élargissement des trottoirs, aménagement de voies cyclables), à l'échelle de l'intercommunalité (voies cyclables dédiées le long des grands axes reliant les communes voisines à Cérons, notamment pour les usagers du train).

IV. Favoriser le covoiturage par des partenariats publics privés

Il est évident que le report modal de la voiture vers les mobilités douces et collectives n'est pas évident en milieu rural. La voiture reste le mode de transport le plus simple, le plus rapide et le plus utilisé pour se rendre à la gare de Cérons. Un des autres leviers d'action que nous proposons, serait de lutter contre l'autosolisme en favorisant l'émergence du covoiturage.

Le covoiturage fait partie des propositions qui sont le plus souvent revenues lors de notre enquête (11 mentions sur les 86 propositions).

La commune de Cérons pourrait s'inspirer des partenariats publics/privés présentés en benchmark afin de proposer des solutions de covoiturage aux usagers de la gare souhaitant limiter l'autosolisme, partager les frais et gagner du temps lors du stationnement du véhicule aux abords de la gare. Pour ce faire, il serait possible de se rapprocher de d'entreprises spécialisées comme Blablacar, aménager des aires de covoiturages ainsi que des places dédiées aux covoitureurs sur le parking de la Gare, mais aussi mettre en place une centrale téléphonique, un site internet ou bien communiquer sur la pratique afin de la promouvoir. Une prise en charge des frais de trajets au lancement du projet pourrait aussi faciliter à lancer la démarche et à initier un mouvement en ce sens.

De plus, il serait possible de s'appuyer sur une conjoncture favorable. L'état promeut le covoiturage (objectif de 3 millions de covoitureurs d'ici 2024), notamment en donnant à tout nouveau conducteur se lançant dans le covoiturage une prime de 100€ depuis 2023.

Il apparaît que chacune de ces solutions en elle-même comporte des difficultés quant à son application. Les solutions visant à agrandir l'existant ne sont plus vraiment en adéquation avec le

contexte actuel qui vise à une sortie du tout-voiture. Les solutions contraignantes rencontrent souvent une méfiance et une difficile acceptation de la part des usagers. La mise en place d'un pôle d'échange multimodal est une solution intéressante, mais sa création n'est pas évidente, nécessite des subventions, des partenariats et de lourds aménagements pouvant être difficiles à mettre en place pour une petite commune. Favoriser le covoiturage serait une solution adéquate mais totalement dépendante du volontarisme et la motivation des usagers à s'organiser, malgré l'aide de la commune. Agir sur différents tableaux pourrait alors convenir. Réduire ou réglementer le parking afin d'inciter les usagers à se tourner vers le covoiturage, les réseaux de navettes mis en place et les pistes cyclables aménagées et sécurisées, permettrait par exemple de réduire les difficultés propres à chaque typologie de solution. Toutes ces solutions sont à étudier et faire évoluer au cas par cas afin d'assurer la meilleure concordance possible avec les besoins, moyens et possibilités du territoire.

CONCLUSION

Ainsi, l'étude menée sur la gare de Cérons visait à dresser un diagnostic approfondi des usages de cette gare et de l'impact de sa congestion sur la vie de la commune. À travers des observations, un questionnaire en ligne et des entretiens, nous avons pu recueillir des données pertinentes sur les profils des usagers, leurs moyens de locomotion et les défis rencontrés. Les observations sur le terrain ont permis de compter les voitures passant aux abords de la gare et de comprendre les comportements de stationnement. Le questionnaire en ligne a été un moyen efficace de recueillir l'avis des usagers sur leurs habitudes de déplacement et leurs besoins. Enfin, les entretiens ont permis d'approfondir les problématiques et de mieux comprendre les déterminismes autour des choix de transport. Il ressort de cette étude que la gare de Cérons est utilisée non seulement par les habitants de la commune, mais également par des personnes venant d'autres localités pour se rendre à Bordeaux. La forte dépendance à la voiture pour accéder à la gare génère des problèmes de stationnement et de circulation, impactant la vie quotidienne des habitants. Cette affluence est particulièrement notable le matin aux heures de pointe. Le diagnostic met en lumière les défis de la commune en termes d'accessibilité et de mobilité.

Les solutions proposées s'articulent autour de quatre axes principaux : l'agrandissement de l'existant, la mise en place de solutions contraignantes, la création d'un Pôle d'Échange Multimodal (PEM) et le soutien au covoiturage. Chaque axe propose des mesures spécifiques visant à répondre aux besoins des usagers tout en tenant compte des enjeux environnementaux et de durabilité. L'agrandissement de l'existant, bien que traditionnellement utilisé, est confronté à des défis tels que la disponibilité du foncier et la limitation de l'artificialisation des sols. Les solutions contraignantes, telles que la tarification du stationnement, offrent une incitation au changement de comportement mais nécessitent d'être couplées à d'autres mesures pour être efficaces. La création d'un Pôle d'Échange Multimodal (PEM) émerge comme une solution prometteuse pour favoriser l'intermodalité et réduire la dépendance à la voiture individuelle. Enfin, le soutien au covoiturage, à travers des partenariats publics-privés et des incitations financières, peut contribuer à réduire la flotte de véhicules circulant vers la gare.

Il est essentiel de souligner que chaque solution présente ses propres défis et exigences en termes de mise en œuvre, et qu'une approche intégrée et adaptative est nécessaire pour répondre de manière efficace et durable aux besoins de mobilité des usagers. En combinant judicieusement les différentes mesures, il est possible de créer un système de transport plus écologique et responsable.

BIBLIOGRAPHIE

ANNETTA, Ghislain, 2015. « Auffay : un nouveau pôle de vie autour de la gare », *Le Courrier Cauchois*. Disponible à l'adresse : https://www.lecourriercauchois.fr/actualite-49524-auffay-un-nouveau-pole-de-vie-autour-de-la-gare

ANNETTA, Ghislain, 2017. « Gare multimodale : Motteville cherche des idées à Auffay », *Le Courrier Cauchois*. Disponible à l'adresse : https://www.lecourriercauchois.fr/actualite-116329-gare-multimodale-motteville-cherche-des-idees-a-auffay

BLIN, Frédérick, 2023. « Le Haut-Rhin se met au covoiturage domicile-travail », *Flottes automobiles*. Disponible à l'adresse : https://www.flotauto.com/haut-rhin-covoiturage-domicile-travail-20231011.html

BRÉGEARD, Olivier, 2023. « Les collectivités veulent doper le covoiturage dans le Haut-Rhin », *L'Alsace*. Disponible à l'adresse : https://www.lalsace.fr/economie/2023/10/07/les-collectivites-veulent-doper-le-covoiturage-dans-le-haut-rhin

CEREMA, 2022a. « Prise de la compétence d'organisation des mobilités par les communautés de communes au 01 avril 2022 », disponible à l'adresse : https://www.cerema.fr/fr/actualites/prise-competence-organisation-mobilites-communautes-communes

CEREMA, 2022b. « Les pôles d'échanges multimodaux: un outil du report modal en ville comme en territoires peu denses »

CHEVALIER, Florence. « Yvelines. Le parking de la gare de Gazeran bientôt payant », *78actu*. Disponible à l'adresse : https://actu.fr/ile-de-france/gazeran_78269/yvelines-parking-la-gare-gazeran-bientot-payant_29267243.html

CHARPENTIER, Jeffrey, 2023. « Pourquoi est-ce si difficile de se garer aux abords de la gare, à Montargis ? », *La République du Centre*. Disponible à l'adresse : https://www.larep.fr/montargis-45200/actualites/pourquoi-est-ce-si-difficile-de-se-garer-aux-abords-de-la-gare-a-montargis_14377344/

DREAL OCCITANIE, 2005. *Les pôles d'échange*. Disponible à l'adresse : https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/F72-Les_poles_d_echanges_cle5199d8.pdf

EMERIAU, Nicolas, 2023. « Vannes. Parking et navette gratuits pour les usagers du train », *Ouest France*. Disponible à l'adresse : https://www.ouest-france.fr/bretagne/vannes-56000/vannes-parking-et-navette-gratuits-pour-les-usagers-du-train-05d0ae02-a634-11ed-ab22-bdd0036c8688

HOURDEAU, Stéphanie, 2023a. «Vendée : "Covoiturer, c'est économique, ça rend service et c'est bien pour la planète" », *Le Journal du Pays Yonnais*. Disponible à l'adresse : https://actu.fr/societe/vendee-covoiturer-cest-economique-ca-rend-service-et-cest-bien-pour-la-planete_60058012.html

HOURDEAU, Stéphanie, 2023b. « Le covoiturage explose en Vendée et devient même gratuit pour les étudiants», *Le Journal du Pays Yonnais*. Disponible à l'adresse : https://actu.fr/societe/le-covoiturage-explose-en-vendee-et-devient-meme-gratuit-pour-les-etudiants_60057963.html

INSEE et IGN, 2020. *Aires d'attraction des villes. Zonages 2020*. [carte].

LA RÉPUBLIQUE DU CENTRE, 2014. « 82 nouvelles places sur le parking de la gare de Montargis », *La République du centre*. Disponible à l'adresse : https://www.larep.fr/montargis-45200/actualites/82-nouvelles-places-sur-le-parking-de-la-gare-de-montargis_13525160/

L'ECHO RÉPUBLICAIN, 2023. « Le parking de la gare de Gazeran doit être agrandi et deviendra payant », *L'echo Républicain*. Disponible à l'adresse : https://www.lechorepublicain.fr/gazeran-78125/actualites/le-parking-de-la-gare-de-gazeran-doit-etre-agrandi-et-deviendra-payant_14425402/

MACS, 2023. *Pôle d'échanges de St-Vincent-de-Tyrosse Projet "parvis"*. Disponible à l'adresse : https://www.cc-macs.org/fileadmin/Contenus-web/0-Actus-agenda/PEM_SVT_Re__union_publique_14_nov_2023_VF.pdf

PARIS NORMANDIE, 2018. « Motteville: du 30 juillet au 14 décembre, la gare SNCF sera en travaux pour devenir un pôle d'échanges multimodal », *Paris Normandie*. Disponible à l'adresse : https://www.paris-normandie.fr/art/region/motteville--du-30-juillet-au-14-decembre-la-gare-sncf-sera-en-travaux-pour-devenir-un-pole-d-echanges-multimodal-BF13430652

RICHARD, Aurélie, 2014. « Le parking de la gare encore agrandi ? » *La République du Centre*. Disponible à l'adresse : https://www.larep.fr/montargis-45200/actualites/le-parking-de-la-gare-encore-agrandi_1825829/

SHOUP, Donald, 1997. « The High Cost of Free Parking », *Journal of Planning Education and Research*. 17. 3-20.

ANNEXES

Plan des Annexes :

Annexe 1 : Questionnaire.....40
Annexe 2 : Guide d'entretien.....46
Annexe 3 : Grille d'observation.....48
Annexe 4 : Planning des observations.....52
Annexe 5 : Figure 19 : Taux d'occupation des voitures selon le questionnaire.....53
Annexe 6 : Figure 20 : Mode de déplacement des Céronnais selon leur quartier.....53
Annexe 7 : Figure 21 : Genre et mode de déplacement.....54
Annexe 8 : Figure 22 : Détail des interactions entre tranche d'âge et mode de déplacement..54
Annexe 9 : Figure 23 : Répartition des répondants selon leur tranche d'âge.....55
Annexe 10 : Synthèse des entretiens.....55

Annexe 1 : Questionnaire

Mobilités de la gare de Cérons

Bonjour monsieur, madame,

Nous sommes étudiantes et étudiants à l'Université Bordeaux Montaigne et travaillons actuellement avec la mairie de Cérons sur les mobilités des usagères et usagers de la gare afin de mieux proposer des aménagements contre l'engorgement du parking de la gare. Dans cet objectif, nous avons développé un court questionnaire **qui devrait durer moins de cinq minutes**.

Vous êtes directement concernés par cette enquête et pourrez aider la commune dans son offre d'aménagements.

Rubrique 1 : *Sans titre*

Q1 : Consentez-vous à ce que vos réponses soient traitées strictement dans le cadre de cette enquête ?

- ☐ Oui
- ☐ Non

Rubrique 2 : Qui êtes-vous ?

Q2 : Vous êtes …

- ☐ Une femme

☐ Un homme

Q3 : Quel est votre âge ?

____

(*La question posée était "Quelle est votre date de naissance" et demandait une réponse en format date mais face au taux de non-réponses dû à la prise en main de l'outil, nous avons changé la question le 29 novembre 2023, alors que 83% des réponses avaient déjà été reçues.*)

Q4 : Vous êtes …

☐ Lycéen(ne)

☐ Étudiant(e)

☐ Salarié(e)

☐ Retraité(e)

Q5 : De quelle commune venez-vous ?

☐ Cérons

☐ Arbanats

☐ Barsac

☐ Béguey

☐ Budos

☐ Cadillac

☐ Cardan

☐ Donzac

☐ Escoussans

☐ Gabarnac

☐ Guillos

☐ Illats

☐ Landiras

☐ Laroque

☐ Loupiac

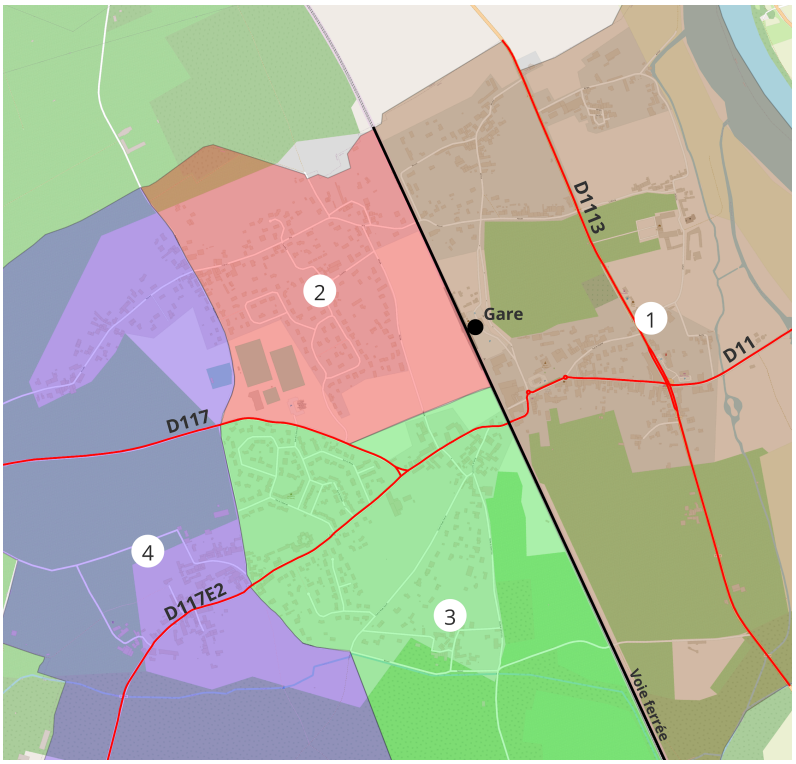
☐ Monprimblanc

☐ Omet

- ☐ Paillet
- ☐ Podensac
- ☐ Portets
- ☐ Pujols-sur-Ciron
- ☐ Rions
- ☐ Sainte-Croix-du-Mont
- ☐ Saint-Michel-de-Rieufret
- ☐ Virelade
- ☐ Autre : ____

Rubrique 3 : Si vous venez de Cérons

Q6 : De quel quartier venez-vous ?



- ☐ Quartier 1
- ☐ Quartier 2
- ☐ Quartier 3
- ☐ Quartier 4

Rubrique 4 : Votre moyen de transport

Q7 : Comment êtes-vous principalement arrivé à la gare ?

- ☐ À pieds
- ☐ À vélo musculaire (normal)
- ☐ À vélo électrique
- ☐ En deux-roues motorisé
- ☐ En voiture (déposé par une tierce personne)
- ☐ En voiture (garée)
- ☐ En transports en commun : bus
- ☐ En transports en commun : train
- ☐ Autre : ____

Q8 : Avez-vous utilisé un autre moyen de transport ?

- ☐ À pieds
- ☐ À vélo musculaire (normal)
- ☐ À vélo électrique
- ☐ En deux-roues motorisé
- ☐ En voiture (déposé par une tierce personne)
- ☐ En voiture (garée)
- ☐ En transports en commun : bus
- ☐ En transports en commun : train
- ☐ Autre : ____

Q9 : Si vous êtes arrivé dans une voiture garée étiez-vous …

- ☐ Seul ?
- ☐ Avec une ou deux personnes ?
- ☐ Avec trois ou quatre personnes ?
- ☐ Autre : ____

Q10 : Si vous avez pris les transports en commun, quel numéro de bus/train avez-vous emprunté ?

_____

Rubrique 5 : Votre destination en train

Q11 : Quelle ligne de train prenez-vous ?

- ☐ D44 direction Agen
- ☐ D44 direction Bordeaux Saint-Jean
- ☐ L44 direction Marmande
- ☐ L44 direction Bordeaux Saint-Jean
- ☐ F44 direction Langon
- ☐ F44 direction Bordeaux Saint-Jean

Q12 : À quelle heure avez-vous pris le train aujourd'hui ?
[*format heure*]

Rubrique 6 : Problématiques et solutions envisageables

En dernière partie, nous vous proposons quelques questions ouvertes facultatives afin d'approfondir votre perception des enjeux autour de la gare.

Q13 : Observez vous des problématiques liées à la prédominance de l'utilisation de la voiture pour se rendre à la gare de Cérons ? Si oui, lesquelles ?

_____

Q14 : Quelles mesures ou incitations pourraient vous encourager à utiliser des modes de mobilité collective ou douce pour vous rendre à la gare ?

_____

Q15 : Votre avis nous intéresse, mais il est difficile à entrevoir dans sa globalité via un bref questionnaire. Nous aimerions beaucoup échanger avec vous sur les problématiques de l'accès à la gare de Cérons et les solutions envisageables. Si vous le souhaitez vous pouvez nous laisser votre contact (tel, mail...) pour que nous puissions vous recontacter ultérieurement.

_____

Rubrique 7 : *Sans titre*

Nous vous remercions pour votre participation qui nous permettra de mieux comprendre la fréquentation de la gare de Cérons et mieux proposer des nouvelles options pour la commune.
En vous souhaitant une bonne journée,

Les étudiants du master GTDD de l'Université Bordeaux Montaigne

À partir du 15 janvier, les réponses n'étant plus acceptées, le message suivant s'affichait sur le questionnaire en ligne :

L'enquête sur la gare de Cérons est désormais terminée. Vous pourrez nous rencontrer le 19 février à 18h30 en salle des fêtes Robert Peyronnin à Cérons afin d'y connaître les résultats.

Merci de votre participation !

Annexe 2 : Guide d'entretien

Présentation du but de l'entretien.

Comme dit précédemment je travaille avec quelques autres étudiants sur la fréquentation de la gare de Cérons et les possibilités de changement de pratiques, et dans ce cadre-là nous cherchons à interroger des personnes afin de mieux comprendre leurs pratiques et leurs vécus.

Thème I : Mode de transport actuel

Tout d'abord, est-ce que vous pouvez me raconter vos habitudes actuelles concernant votre manière d'aller à la gare le matin ?

- Pour quelle raison prenez-vous le train ? Jusqu'où ? A quelle fréquence ?
- Pourquoi allez-vous à la gare de Cérons et pas une autre ?
- Comment vous rendez-vous généralement à la gare de Cérons ?
    - En voiture, à pied, à vélo, en covoiturage, en transport en commun, autre ?
- Pourquoi avez-vous choisi ce mode de déplacement ? (Confort, habitude, contraintes, etc.)
- Y a-t-il d'autres déplacements dépendants de votre trajet vers la gare (chaîne de déplacements) ? Si oui, pouvez-vous expliquer ?
- Observez-vous des problématiques liées au nombre de voitures pour se rendre à la gare de Cérons ?

Thème II : Attentes concernant les mobilités collectives ou douces

Si voiture individuelle : Est-ce que vous avez déjà songé à prendre autre-chose que votre voiture pour aller à la gare ?

- *Si voiture individuelle* : Connaissez-vous les différents bus et dispositifs de covoiturages existants qui mènent à la gare ? Vous êtes-vous déjà renseigné ?
    - Avez-vous déjà envisagé de passer à des modes de transport collectifs (bus, covoiturage) ou doux (vélo, marche) pour vous rendre à la gare ?
    - *Si oui* : Lesquels ?
- Pour quelles raisons n'adoptez-vous pas ces alternatives aujourd'hui ?

Thème III : Report Modal/améliorations

- Si vous deviez proposer des mesures à prendre pour la mairie, quelles mesures ou incitations pourraient vous encourager à utiliser des modes de mobilité collective ou douce pour vous rendre à la gare ?
- Avez-vous des idées pour améliorer l'infrastructure (pistes cyclables, arrêts de bus, etc.) ou les services de mobilité (covoiturage, transport en commun) ?
- Seriez vous prêt à passer à des modes de transport collectifs (bus, covoiturage) ou doux (vélo, marche) pour vous rendre à la gare si les solutions que vous nous avez présentées étaient misent en place ? *Si non* : pour quelles raisons ?

Catégories socio-démographiques :

- Âge :
- Sexe :
- Profession :
- Commune de résidence :
    - Si Cérons, quartier :
- Est-ce que vous avez des choses que vous voudriez ajouter par rapport à tout ce qu'on a pu dire ?
- Est-ce que vous avez des questions sur notre travail ?

Remercier le participant pour sa participation.

Annexe 3 : Grille d'observation

Grille d'observation

Gare de Cérons

6 Personnes à l'observation stricte

- 2 aux "entrées" éloignées de la gare
- 1 près du café
- 1 en hauteur pour observer les allées et venues et conflits d'usage sur le parking
- 1 marché/école
- 1 pour faire les cartes
- 1 personne pour délivrer les flyers/donner le QR code pour accéder au questionnaire

Arrivée pour 7h00

Compter	Observer
(Aux deux postes d'observation) Voitures qui arrivent : Voitures qui s'en vont : Deux-roues motorisées : … vélos : … vélos électriques :	Pour chaque voiture/deux roues motorisées : nombre de personnes gabarit
Personnes : … qui sont déposées sur le quai : … déposées un peu plus haut : … qui montent avec leurs trottinettes : … qui montent avec leur vélo :	Observer … mineurs : … majeurs :
Observations autres : … Potentiels conflits d'usages : … jusqu'où vont les embouteillages :	
Après l'observation : ☐ Faire une carte des places informelles à partir de la carte formelle fournie par la mairie	

Date de l'observation : Observateur : Météo :

Poste d'observation : **Entrée Nord** Horaires :

Partie I : Comptage			
Voitures avec une personne seule			
Voitures avec 1 passager			
Voitures avec 2 passagers			
Voitures avec 3 passagers		4 passagers	
Voitures au départ			
Deux-roues motorisées		… qui partent	
Vélos musculaires		… qui partent	
Vélos électriques		… qui partent	
Trotinettes		… qui partent	

Piétons qui arrivent		… qui partent	
dont personnes déposées allant à la gare à pieds			
			Partie II : Observations
Potentiels conflits d'usage :			

Date de l'observation : Observateur : Météo :

Poste d'observation : **Entrée Sud** Horaires :

			Partie I : Comptage
Voitures avec une personne seule			
Voitures avec 1 passager			
Voitures avec 2 passagers			
Voitures avec 3 passagers		4 passagers	
Voitures au départ			
Deux-roues motorisées		… qui partent	
Vélos musculaires		… qui partent	
Vélos électriques		… qui partent	
Trotinettes		… qui partent	
Piétons qui arrivent		… qui partent	
dont personnes déposées allant à la gare à pieds			
			Partie II : Observations
Potentiels conflits d'usage :			

Date de l'observation : Observateur :

Poste d'observation : **Près du café**

Partie I : Comptage

Personnes déposées près du quai	
Personnes qui montent avec leur trottinette	
Personnes qui montent avec leur vélo	
Mineurs	
Majeurs	
Nombre personnes qui montent dans le train à chaque départ	
D44 7h15	
F44 7h21	
L44 7h43	
F44 7h51	
D44 8h17	
F44 8h36	
D44 9h15	
F44 9h43	
D44 10h14	
F44 10h43	
F44 11h52	
F44 12h49	

Date de l'observation : Observateur :

Poste d'observation : **Place du marché**

	Partie II : Observations
Potentiels conflits d'usage	
Jusqu'où vont les embouteillages	

Date de l'observation : Observateur :

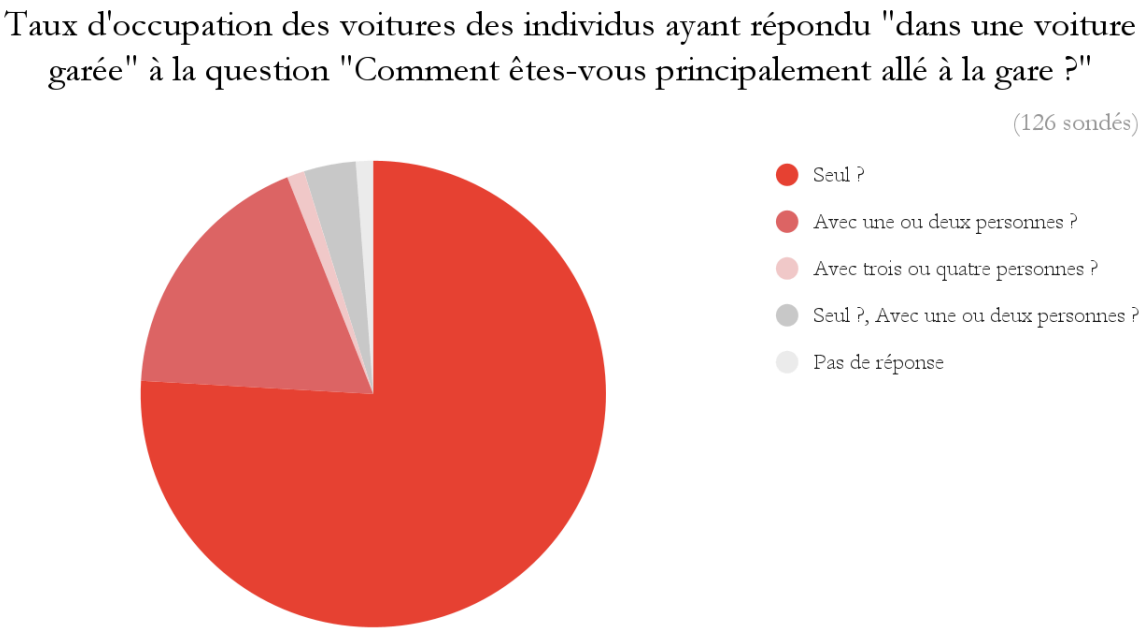
Poste d'observation : **Mirador**

Faire carte des voitures et noter leur gabarit

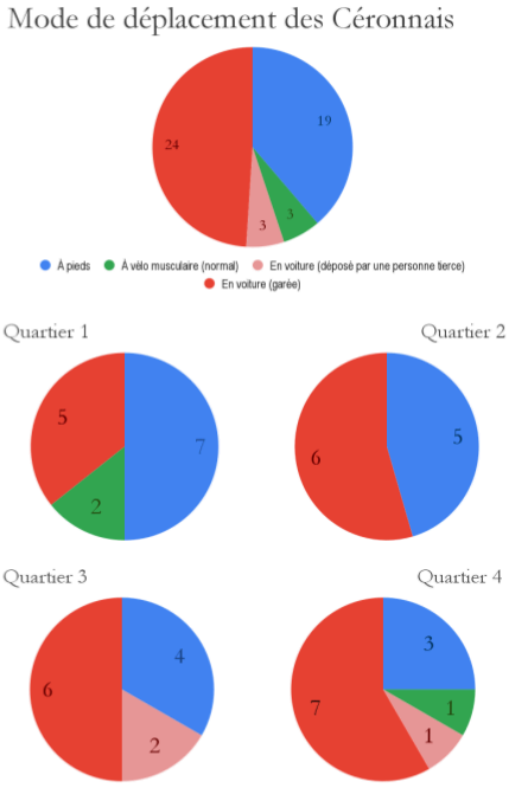
Annexe 4 : Planning des observations

Répartition par date	**Vendredi 20 octobre matin (observation test)**	**Lundi 6 novembre matin**	**Mercredi 15 novembre matin**	**Mercredi 15 novembre après-midi**	**Lundi 27 novembre matin**
Mirador	Nicolas	Flora	Nicolas	Nicolas	Sergei
Entrée Nord	Seline	Sergei		Flora	Paul
Entrée Sud	Flora	Seline		Seline	Tatiana
Près du café	Pierre	Flora	Nicolas	Nicolas	Arthur
Place du marché	Tatiana	Paul	Flora	**Pas observé**	Flora
Délivrer flyers			Pierre	Pierre	Seline

Annexe 5 : Figure 19 : Taux d'occupation des voitures selon le questionnaire



Annexe 6 : Figure 20 : Mode de déplacement des Céronnais selon leur quartier



Annexe 7 : Figure 21 : Genre et mode de déplacement

Comment êtes-vous principalement arrivé à la gare ?	Genre	
	Hommes	Femmes
En voiture (garée)	26 61,90%	57 67,86%
À pieds	5 11,90%	14 16,67%
En voiture (déposé par une personne tierce)	5 11,90%	7 8,33%
À vélo musculaire (normal)	4 9,52%	4 4,76%
En transports en commun : train	1 2,38%	1 1,19%
À vélo électrique	1 2,38%	0 0,00%
À trottinette Electrique	0 0,00%	1 1,19%
Total général	**42** **100,00%**	**84** **100,00%**

Sur-représentation/Sous-représentation

Répartition des réponses à la question "Comment êtes-vous principalement arrivé à la gare ?" selon le genre des répondants

(126 sondés)

Annexe 8 : Figure 22 : Détail des interactions entre tranche d'âge et mode de déplacement

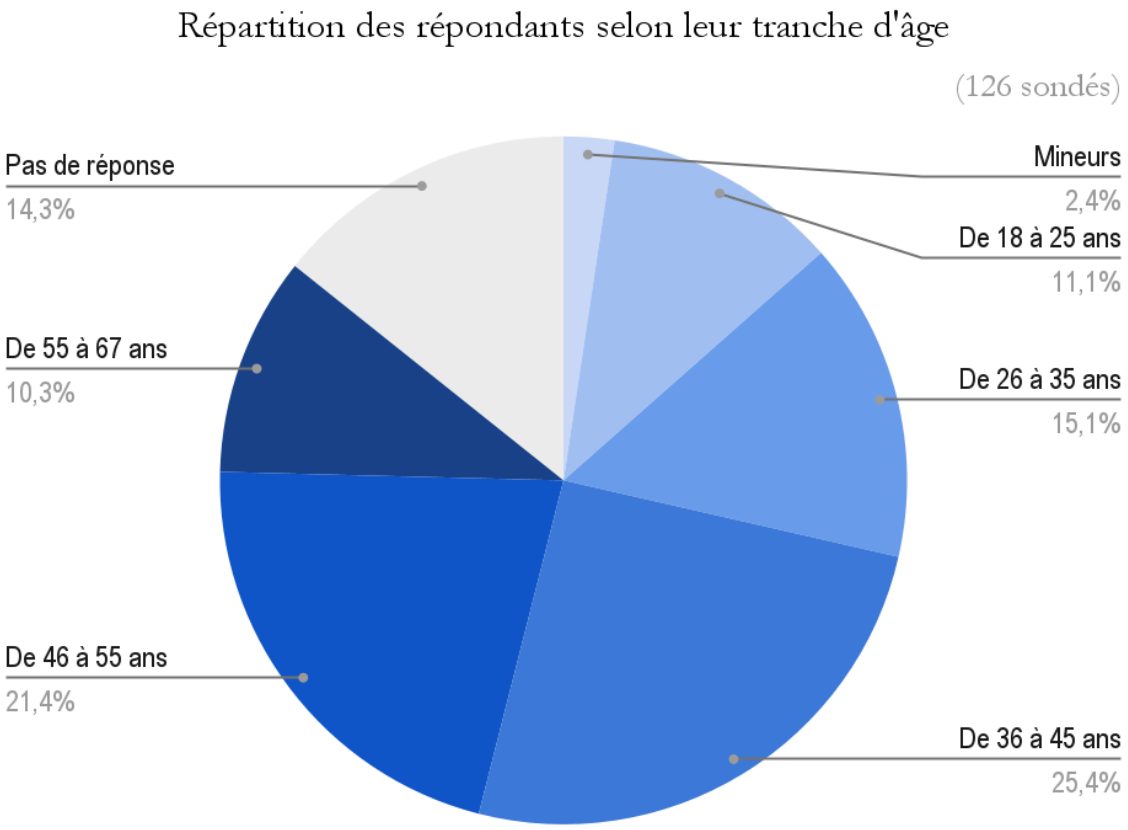
Comment êtes-vous principalement arrivé à la gare ?	Tranche d'âge						
	moins de 25 ans	de 25 à 35 ans	de 36 à 45 ans	de 46 à 55 ans	de 52 à 66 ans	Pas de réponse	Total général
À pieds	3 17,65%	4 21,05%	2 6,25%	5 18,52%	2 15,38%	3 16,67%	19 15,08%
En voiture (garée)	7 41,18%	11 57,89%	26 81,25%	18 66,67%	8 61,54%	13 72,22%	83 65,87%
En voiture (déposé par une personne tierce)	5 29,41%	2 10,53%	2 6,25%	1 3,70%	2 15,38%	0 0,00%	12 9,52%
À vélo musculaire (normal)	1 5,88%	2 10,53%	1 3,13%	1 3,70%	1 7,69%	2 11,11%	8 6,35%
À vélo électrique	0 0,00%	0 0,00%	0 0,00%	1 3,70%	0 0,00%	0 0,00%	1 0,79%
En transports en commun : train	1 5,88%	0 0,00%	1 3,13%	0 0,00%	0 0,00%	0 0,00%	2 1,59%
À trottinette Electrique	0 0,00%	0 0,00%	0 0,00%	1 3,70%	0 0,00%	0 0,00%	1 0,79%
Total général	**17** **100,00%**	**19** **100,00%**	**32** **100,00%**	**27** **100,00%**	**13** **100,00%**	**18** **100,00%**	**126** **100,00%**

Sur-représentation/Sous-représentation

Répartition des réponses à la question "Comment êtes-vous principalement arrivé à la gare ?" selon les tranches d'âges des répondants

(126 sondés)

Annexe 9 : Figure 23 : Répartition des répondants selon leur tranche d'âge



Annexe 10 : Synthèse des entretiens

Les entretiens, bien qu'ils ne soient sûrement pas représentatifs de la population étudiée, montrent une petite diversité d'opinions et de préoccupations concernant les déplacements vers la gare de Cérons, ainsi que les alternatives de transport disponibles.

Les interviewés utilisent principalement la voiture pour se rendre à la gare, en raison du manque d'alternatives jugées sûres ou pratiques, notamment pour ceux qui habitent à l'extérieur de Cérons. Certains utilisent occasionnellement le vélo, mais soulignent des problèmes de sécurité sur les routes environnantes, ce qui dissuade une utilisation régulière.

La mise en place de navettes ou de bus reliant les communes voisines à la gare est suggérée comme alternative à la voiture individuelle. La création de pistes cyclables sécurisées est également évoquée comme moyen de promouvoir l'utilisation du vélo. Le covoiturage est mentionné comme une option intéressante, bien que certains soulignent que cela peut ne pas convenir à tous les usagers en raison de la fréquence ou de la nécessité d'utiliser la voiture.

Des problèmes spécifiques ont été identifiés par les personnes enquêtées et sont à prendre en compte dans l'amélioration de l'accès à la gare. Le manque de places de stationnement à la gare est un problème récurrent, ce qui rend difficile l'accès pour les usagers, en particulier pour ceux qui ont des difficultés de mobilité ou qui ont de jeunes enfants. La sécurité des piétons et des cyclistes est une préoccupation majeure, en raison du manque d'aménagements appropriés tels que des trottoirs et des pistes cyclables sécurisées. Les coûts, la commodité et la sécurité sont des facteurs importants dans le choix du mode de transport, et les interviewés sont prêts à envisager des alternatives si elles sont plus pratiques et répondent à leurs besoins.

Les interviewés espèrent des améliorations telles que des agrandissements de parking, des aménagements de sécurité pour les piétons et les cyclistes, ainsi que des options de transport collectif plus pratiques et accessibles.

En résumé, les entrevues mettent en lumière une demande d'améliorations significatives en matière d'infrastructures de transport et de sécurité routière afin de rendre les déplacements vers la gare de Cérons plus sûrs, plus pratiques et plus durables.

Cérons
cultivons la convivialité

Université
BORDEAUX
MONTAIGNE

MASTER
GTDD