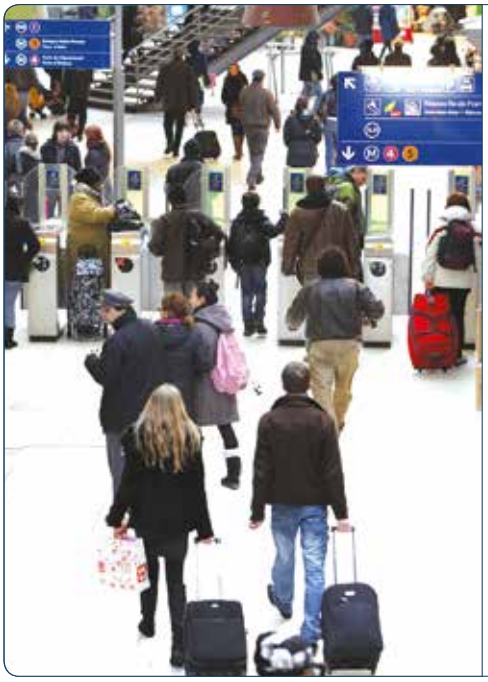
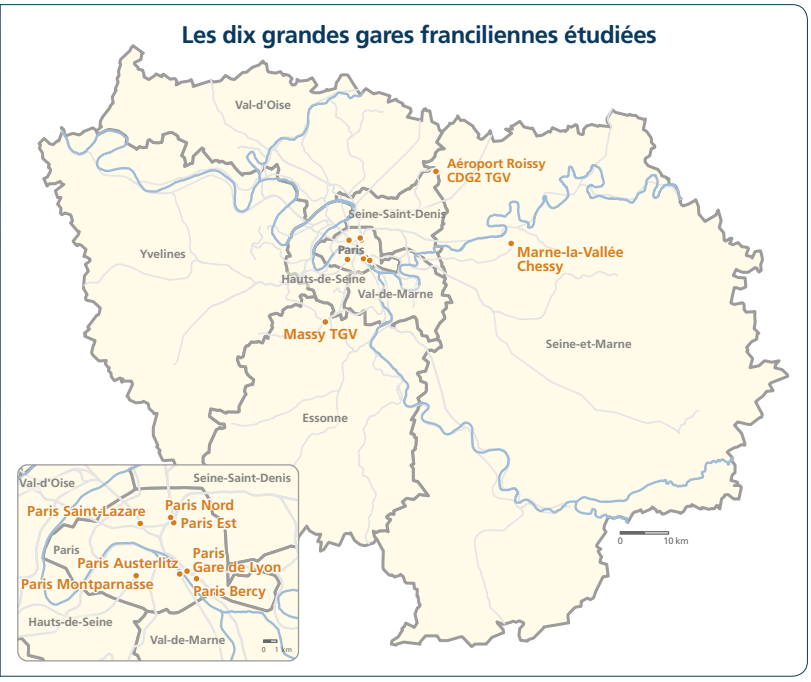
La fréquentation des grandes gares franciliennes

Mars 2015

Grandes enquêtes

Pour **mieux connaître la fréquentation et le profil des utilisateurs des dix grandes gares d'Île-de-France**, une vaste campagne d'enquêtes et de comptages vient d'être menée en partenariat entre l'État (DRIEA), la Région Île-de-France, SNCF Mobilités (Gares et Connexions, Transilien, Voyages), SNCF Réseau, le STIF et la RATP.





Sources : STIF 2015, IGN BD TOPO 2014 – Réalisation : STIF - DDAET - EG - J. Danier
© STIF - 2015.

1 million de personnes empruntent chaque jour une ligne du réseau ferroviaire de surface, dans les **10 grandes gares franciliennes** étudiées.

Cinq gares situées dans Paris ont une fréquentation supérieure à 100 000 voyageurs par jour, soit plus que le trafic de grandes gares de province comme Lille Flandres ou Marseille Saint-Charles.

Globalement, la majorité des déplacements ayant pour origine ou terminus une des dix gares franciliennes sont internes à l'Île-de-France. Toutefois, le profil des voyageurs varie selon l'offre ferroviaire. On distingue ainsi **quatre grands types de gares** :

- **les gares pendulaires de Paris Saint-Lazare et Paris Est**, principalement fréquentées par des Franciliens pour leurs déplacements domicile-travail ;
- **les gares polyvalentes de Paris Nord, Paris Montparnasse et Paris Gare de Lyon** qui accueillent un trafic mixte composé de déplacements quotidiens entre le domicile et le travail et de déplacements plus occasionnels dédiés aux loisirs ;
- **les gares d'interconnexion de l'aéroport Roissy CDG2 TGV, Marne-la-Vallée Chessy et Massy TGV** qui accueillent exclusivement des voyageurs de lignes à grande vitesse, principalement pour un motif d'affaires ou de tourisme ;
- **les gares interrégionales de Paris Austerlitz et Paris Bercy** qui accueillent exclusivement un trafic généré par des déplacements entre la province et l'Île-de-France.

Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement
Île-de-France
SNCF
SNCF Réseau
stif
RATP
omnil
Observatoire de la mobilité en Île-de-France

Définitions

Grandes gares franciliennes
Ce terme regroupe les gares situées dans Paris intra-muros (Paris Saint-Lazare, Paris Nord, Paris Est, Paris Gare de Lyon, Paris Bercy, Paris Austerlitz, Paris Montparnasse) ainsi que les trois gares d'interconnexion (Aéroport Roissy CDG2 TGV, Marne-la-Vallée Chessy, Massy TGV) situées en dehors de Paris et qui accueillent des trains à grande vitesse.

Typologie des lignes du réseau de surface
Les trains du réseau ferré circulant en surface étudiés dans cette publication correspondent :
- aux trains d'Île-de-France des lignes H, J, K, L, N, P et R du réseau Transilien,
- aux trains du réseau interrégional Intercités (IC) et TER,
- aux trains aptes à la grande vitesse (TAGV).

Trains aptes à la grande vitesse (TAGV)
Les trains aptes à la grande vitesse (TAGV) regroupent les TGV ainsi que les trains internationaux (Eurostar, Thalys, ICE, Lyria, Ouigo).

Voyageurs
Ce terme est utilisé pour décrire les voyageurs ferroviaires du réseau de surface. Ce sont les personnes au départ ou à l'arrivée d'un train de surface ou en correspondance entre deux trains de surface. Ils correspondent aux montants et aux descendants des trains de surface.

Déplacement interne Île-de-France
Déplacement dont l'origine et la destination sont en Île-de-France.

Déplacement interrégional
Déplacement dont l'origine et/ou la destination est à l'extérieur de l'Île-de-France.

Origine et/ou destination du déplacement
Elle correspond au lieu d'origine initial et/ou à la destination finale du déplacement. Ainsi, un voyageur partant de chez lui à Pantin (93) pour prendre le TGV à Paris Nord aura pour origine Pantin (93).
De même, un voyageur partant de Lyon Part-Dieu et arrivant à Paris Gare de Lyon, mais dont la destination finale est Colombes (92), aura pour origine Lyon (69) et pour destination Colombes (92).

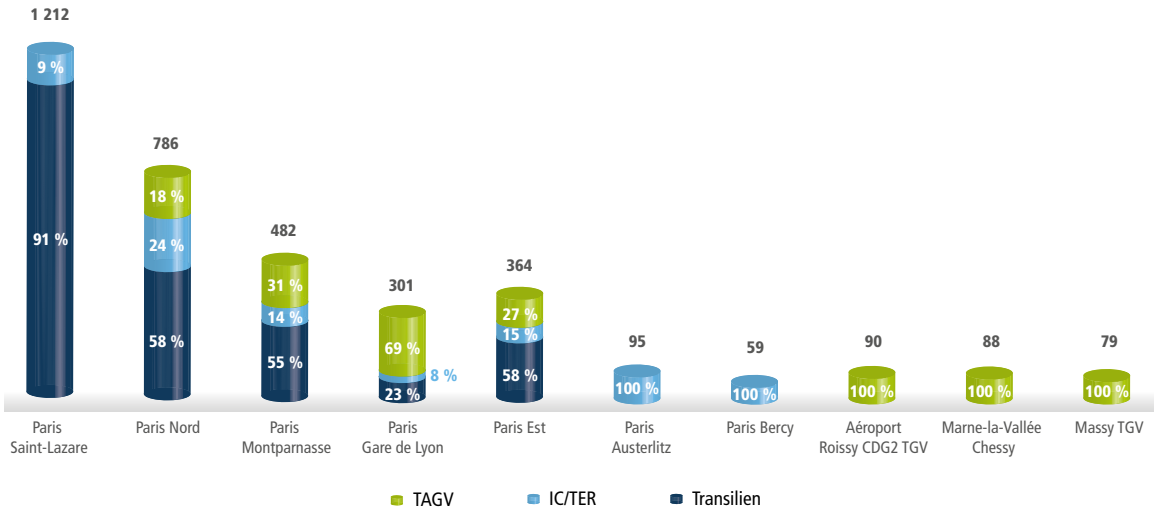
Une offre ferroviaire différenciée selon les gares

Les dix gares franciliennes accueillent une offre ferroviaire différenciée :

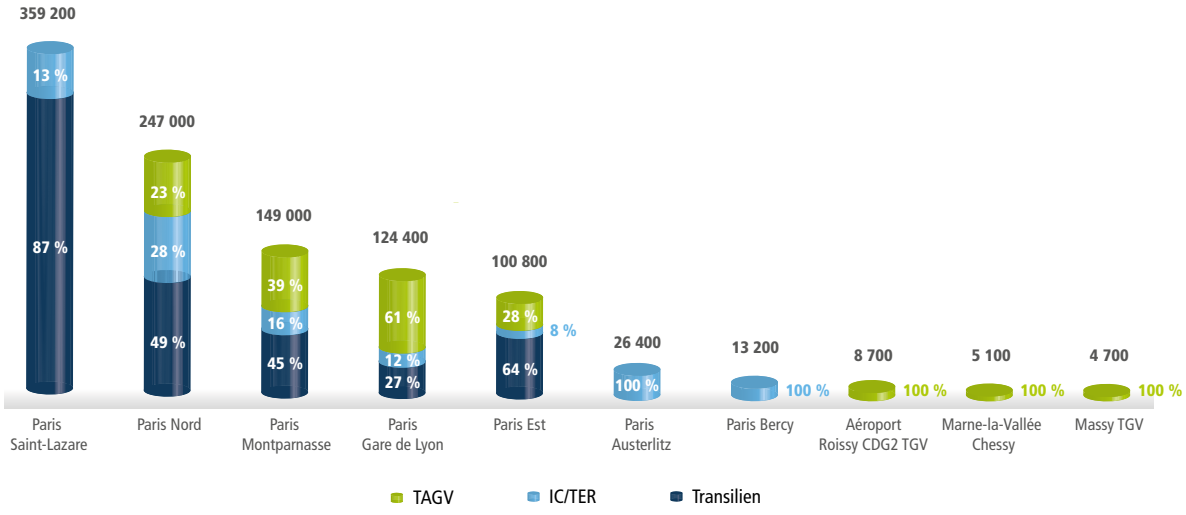
- l'offre de surface est exclusivement ou majoritairement composée de **trains aptes à la grande vitesse (TAGV)** dans les trois gares d'interconnexion et à Paris Gare de Lyon (le RER D circulant en souterrain) ;
- l'offre de surface est majoritairement composée de **trains du réseau Transilien** dans les gares de Paris Saint-Lazare, Paris Est, Paris Nord et Paris Montparnasse ;
- l'offre de surface est entièrement dédiée aux **trains Intercités (IC) et TER** dans les gares de Paris Austerlitz et de Paris Bercy.

Le volume de l'offre ferroviaire est également très variable selon les gares. On enregistre ainsi plus de 600 trains par jour au départ de Paris Saint-Lazare, alors qu'on en compte moins de 30 à Paris Bercy.

Répartition de l'offre jour (nombre de trains)
dans les dix grandes gares franciliennes



Répartition du trafic jour (nombre de voyageurs)
dans les dix grandes gares franciliennes



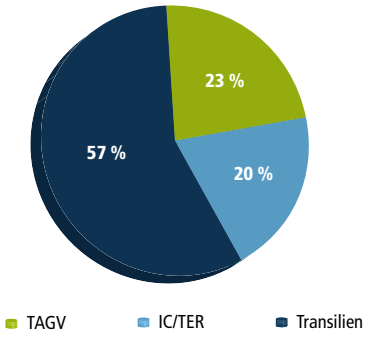
Une forte fréquentation dans les grandes gares franciliennes

1 million de voyageurs empruntent chaque jour le réseau de surface

En semaine (hors vendredi), un million de voyageurs empruntent les lignes de surface dans les dix grandes gares franciliennes.

Les utilisateurs du réseau Transilien de surface représentent plus de la moitié de ces voyageurs tandis que les utilisateurs des lignes de trains aptes à la grande vitesse (TAGV) et des trains interrégionaux représentent respectivement 23 % et 20 % des voyageurs. Cette répartition reflète celle de l'offre ferroviaire.

Répartition par type de train des utilisateurs du réseau ferroviaire de surface
un jour de semaine



Paris Saint-Lazare : la gare de surface la plus fréquentée de France

La gare de Paris Saint-Lazare, qui enregistre le plus grand nombre de trains au départ, est également la gare qui accueille le plus de voyageurs en semaine (360 000 utilisateurs quotidiens).

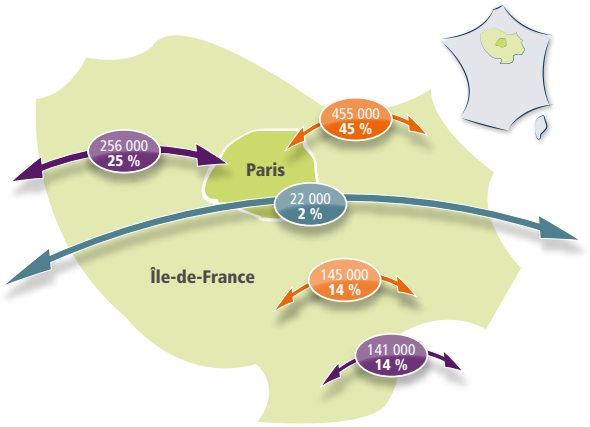
Cinq gares parisiennes ont un trafic qui dépasse 100 000 voyageurs jour, un niveau supérieur au trafic des grandes gares de province (Bordeaux, Lille Flandres, Marseille Saint-Charles).

Paris Nord accueille le plus important trafic TER et Intercités tandis que Paris Gare de Lyon concentre le plus important trafic de trains à grande vitesse.

Les gares de Paris Austerlitz et Paris Bercy sont les gares parisiennes les moins fréquentées. Leur trafic est toutefois supérieur à celui des trois gares d'interconnexion (Massy TGV, Marne-la-Vallée Chessy et Aéroport Roissy CDG2 TGV) qui accueillent chacune moins de 10 000 voyageurs par jour.

Des gares utilisées en majorité pour les déplacements en Île-de-France

Origine et destination des déplacements observés un jour de semaine
dans l'une des dix grandes gares franciliennes



Nombre de déplacements par jour
% dans tous les déplacements via l'une des 10 gares

- Déplacements dont l'origine et la destination sont en Île-de-France
- Déplacements dont l'origine ou la destination est en dehors de l'Île-de-France
- Déplacements dont ni l'origine ni la destination ne sont en Île-de-France

Une majorité de déplacements internes à l'Île-de-France

59 % des déplacements utilisant les grandes gares franciliennes (soit près de 600 000 déplacements) ont une origine et une destination situées en Île-de-France. Parmi ces déplacements, **145 000 s'effectuent entre deux départements franciliens** (hors Paris) et ne font que passer par l'une des gares parisiennes.

39 % des déplacements (soit près de 400 000) ont leur origine ou leur destination en dehors de l'Île-de-France (province ou étranger). Parmi ces déplacements, **256 000 ont pour origine ou destination Paris** et **141 000 sont des déplacements banlieue-province**.

2 % (22 000) des déplacements sont en transit en Île-de-France.

Paris, origine ou destination privilégiée par les voyageurs des gares franciliennes

70 % des déplacements qui arrivent ou partent de l'une des dix grandes gares franciliennes débutent ou se terminent dans Paris.

Près de deux tiers sont des déplacements entre Paris et les autres départements franciliens. Plus d'un tiers correspondent à des déplacements entre Paris et les autres régions (province ou étranger).

2 % des déplacements ne font que transiter par l'Île-de-France

Seulement 2 % des déplacements observés n'ont ni leur origine ni leur destination en Île-de-France. Il s'agit de déplacements pour lesquels la configuration actuelle du réseau conduit le voyageur à effectuer une correspondance en Île-de-France.

Ces correspondances ont plus souvent lieu entre deux gares différentes (62 %) qu'au sein d'une même gare (38 %). Ce sont ainsi 13 000 voyageurs qui doivent se rendre d'une gare à une autre un jour donné. La grande majorité de ces correspondances se fait dans les gares situées dans Paris intra-muros (88 %).

Il est à noter que les déplacements entre régions nécessitant une correspondance en Île-de-France ne représentent qu'une partie des flux interrégionaux. La majorité emprunte en effet les trains à grande vitesse intersecteurs qui contournent Paris sans nécessiter de correspondance.

Les voyageurs du réseau des trains d'Île-de-France

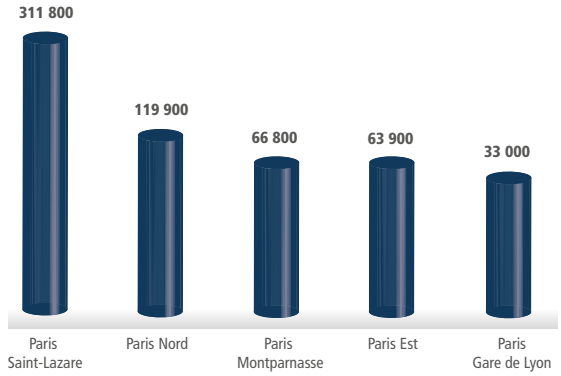
600 000 montées et descentes quotidiennes sur le réseau Transilien

Parmi les dix gares franciliennes, cinq sont desservies par des lignes du réseau Transilien*. **Paris Saint-Lazare concentre à elle seule plus de la moitié du trafic Transilien**.

À la période de pointe du soir, entre 16h et 21h, le trafic Transilien varie peu selon le jour de la semaine. Ainsi, le vendredi soir, la fréquentation est identique à celle des autres jours, à l'exception de Paris Saint-Lazare qui voit son trafic francilien légèrement diminuer (- 10 %).

** Compte tenu du périmètre de l'enquête menée auprès des voyageurs du réseau Transilien de surface, les utilisateurs du réseau RER ne sont pas pris en compte ; seuls les utilisateurs des lignes de trains de banlieue d'Île-de-France (lignes H, J, K, L, N P et R du réseau Transilien) sont comptabilisés.*

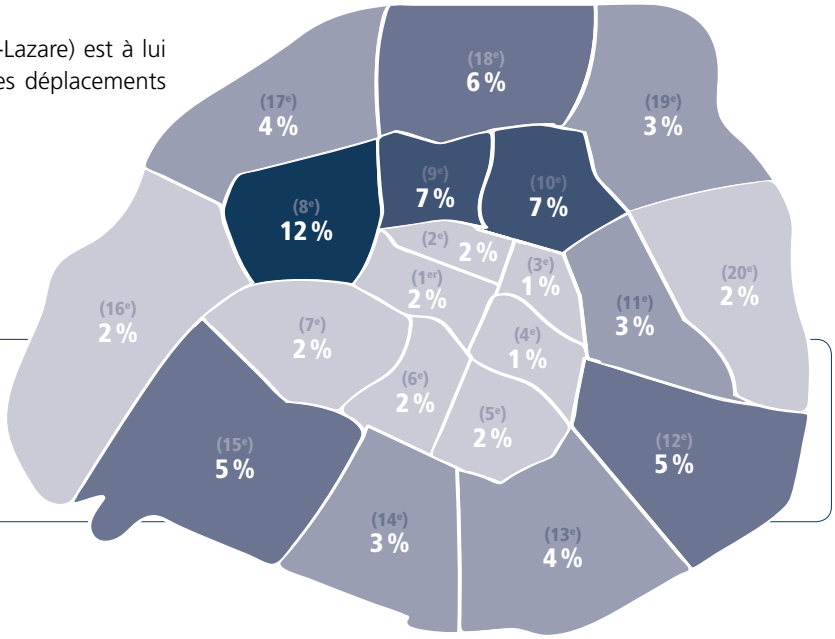
Nombre de voyageurs
un jour de semaine



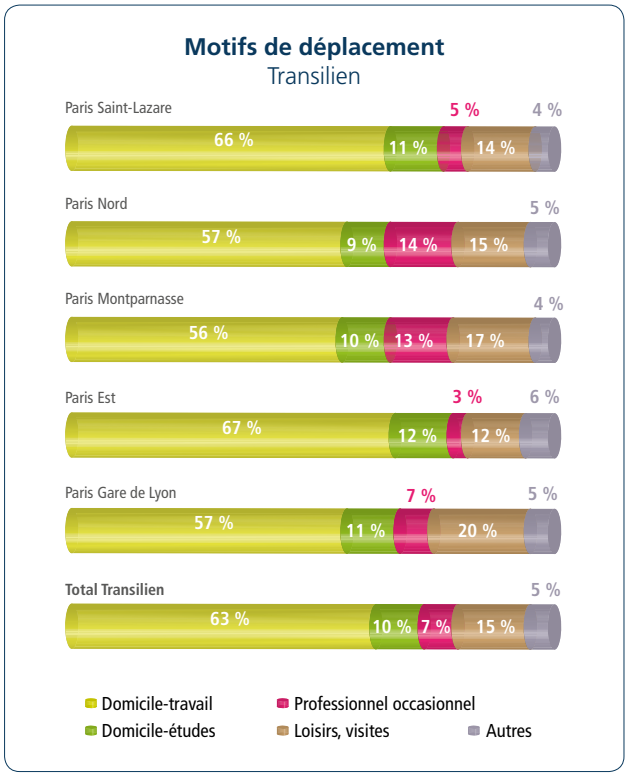
Plus des trois quarts des déplacements sur le réseau Transilien commencent ou se terminent dans Paris

Le 8e arrondissement (celui de Paris Saint-Lazare) est à lui seul l'origine ou la destination de 12 % des déplacements effectués sur le réseau Transilien.

Arrondissements de diffusion et de rabattement
des voyageurs Transilien



Une prédominance des déplacements domicile-travail/études



Les motifs de déplacement des voyageurs Transilien sont globalement semblables quelle que soit la gare considérée. Les déplacements liés au travail et aux études représentent entre 75 % et 82 % des déplacements selon les gares.

Neuf voyageurs du Transilien sur dix résident en Île-de-France

Les voyageurs empruntant les lignes de surface du réseau Transilien résident très majoritairement en Île-de-France (93 % en moyenne). La part des non-Franciliens varie de 5 % (Paris Saint-Lazare) à 12 % (Paris Gare de Lyon).

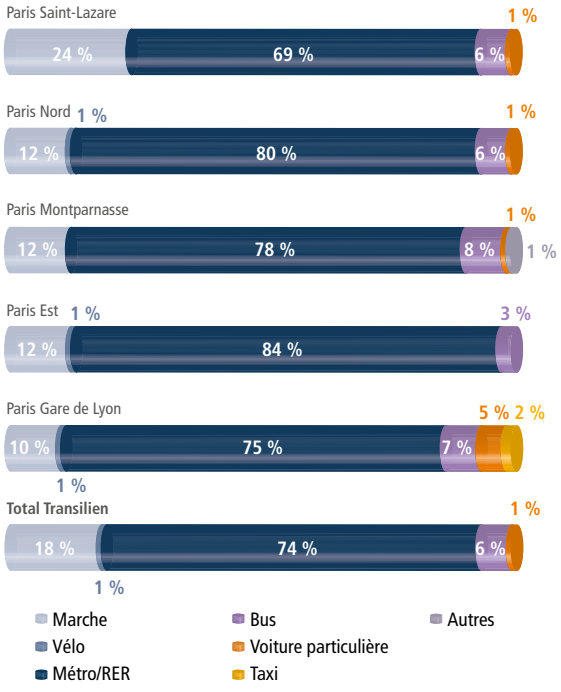
Parmi ceux qui ne résident pas en Île-de-France, deux catégories de voyageurs se distinguent :

- les **navetteurs**, effectuant un trajet entre les communes du bassin parisien et l'Île-de-France,
- les **voyageurs plus occasionnels**, en correspondance avec un autre mode de transport (TAGV, avion…).

Les transports collectifs, principal mode d'accès ou de diffusion

Près des trois quarts des voyageurs se rendent ou repartent des gares en transports collectifs (RER, métro, bus). Certaines spécificités apparaissent cependant selon les gares considérées. Ainsi, près de 25 % des voyageurs marchent pour atteindre ou quitter la gare Saint-Lazare, implantée dans un quartier d'affaires de Paris.

Modes d'accès ou de diffusion
Transilien



Les voyageurs des trains aptes à la grande vitesse, des Intercités et des Trains Express Régionaux

443 000 montées et descentes quotidiennes

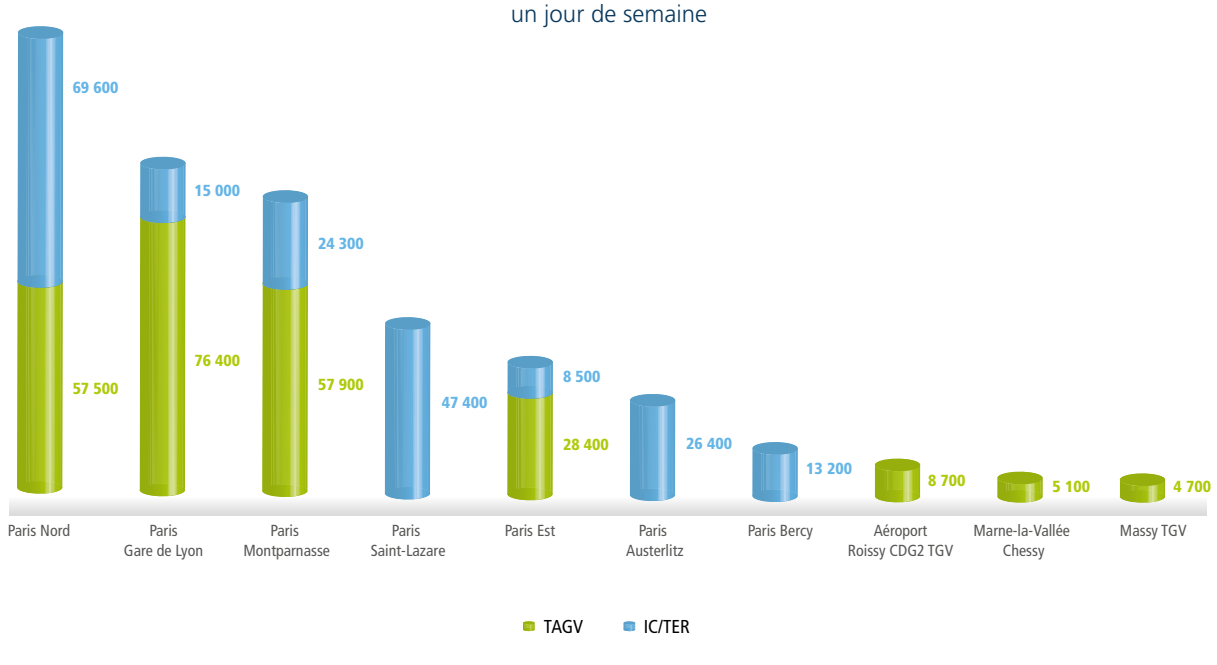
Les sept gares situées dans Paris concentrent l'essentiel du trafic des trains aptes à la grande vitesse (TAGV), des Intercités (IC) et des Trains Express Régionaux (TER) en Île-de-France (95 % des montées et descentes effectuées dans la région sur ces réseaux).

Un jour de semaine, la fréquentation des TAGV (239 000 montées et descentes) est supérieure à la fréquentation cumulée des IC et des TER (204 000 montées et descentes).

Les gares de Paris Nord et Paris Saint-Lazare enregistrent le trafic IC et TER le plus fort, tandis que les gares de Paris Gare de Lyon et de Paris Montparnasse sont celles qui ont le trafic TAGV le plus important.

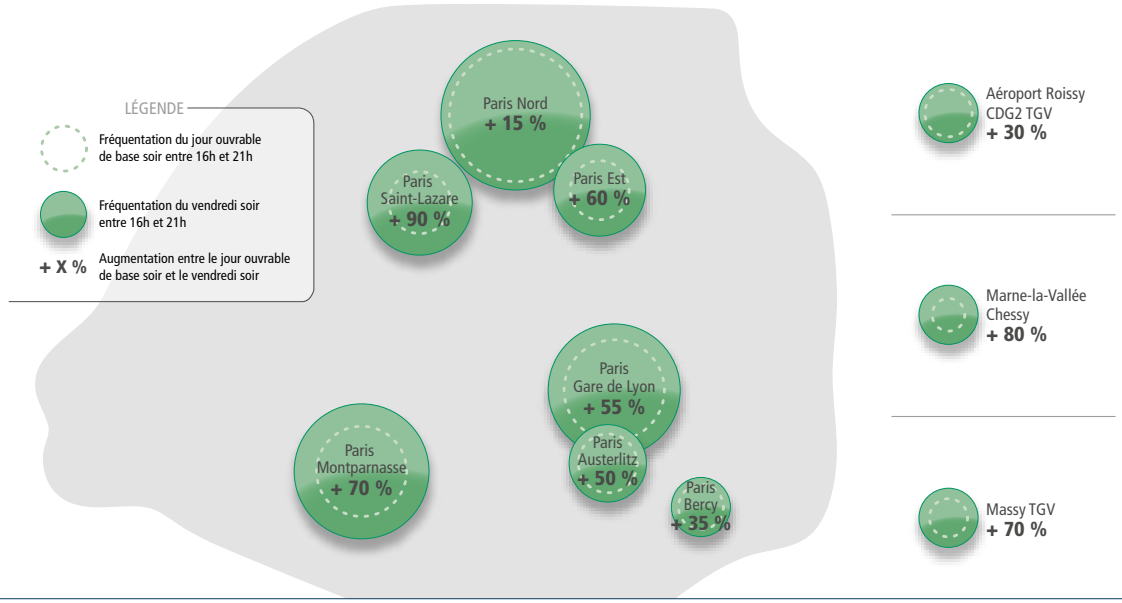
Les trois gares d'interconnexion, qui n'accueillent que des TAGV, ont une fréquentation cumulée inférieure à 20 000 voyageurs.

Nombre de voyageurs
un jour de semaine



L'effet « week-end » est nettement perceptible sur les 10 gares. Le vendredi soir, le trafic TAGV, IC et TER de six des dix gares augmente de plus de 50 %.

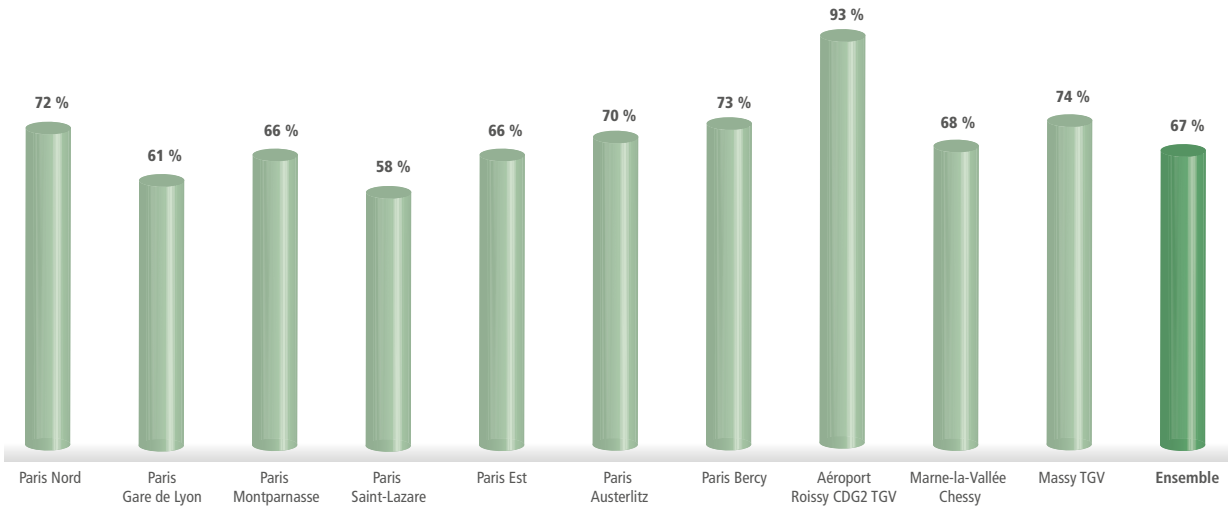
Trafic supplémentaire le vendredi soir
par rapport aux autres jours de la semaine – TAGV/IC/TER

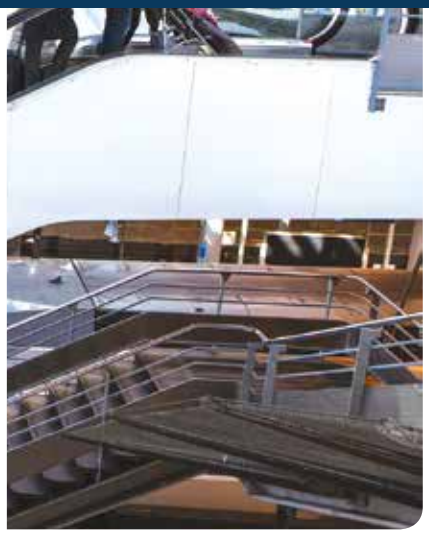


Deux tiers des voyageurs des TAGV, IC et TER ne résident pas en Île-de-France

Les deux tiers des voyageurs qui empruntent les TAGV, IC et TER ne résident pas en Île-de-France. Dans la gare d'interconnexion de l'aéroport Roissy CDG2 TGV, cette part atteint 93 %.

Part des voyageurs ne résidant pas en Île-de-France
Voyageurs du réseau TAGV/IC/TER





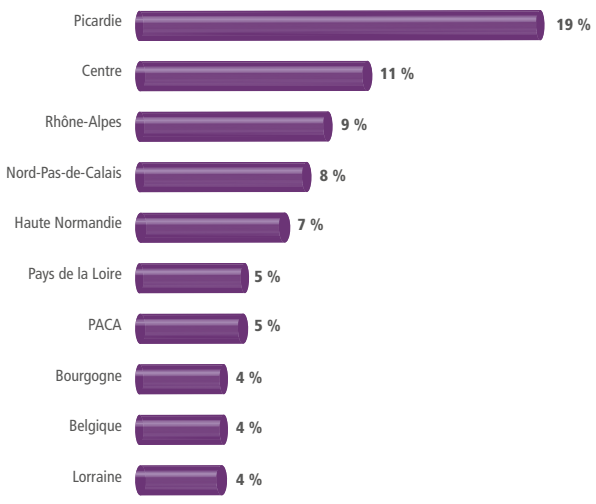
Prédominance des régions limitrophes et des grandes régions françaises dans les origines et destinations des voyageurs des TAGV, IC et TER

La Picardie est la principale région d'origine des voyageurs qui arrivent en Île-de-France. 43 % des voyageurs sont issus d'une région limitrophe (Picardie, Champagne-Ardenne, Bourgogne, Centre, Haute Normandie), signe de l'importance des déplacements quotidiens de type domicile-travail entre l'Île-de-France et ces régions.

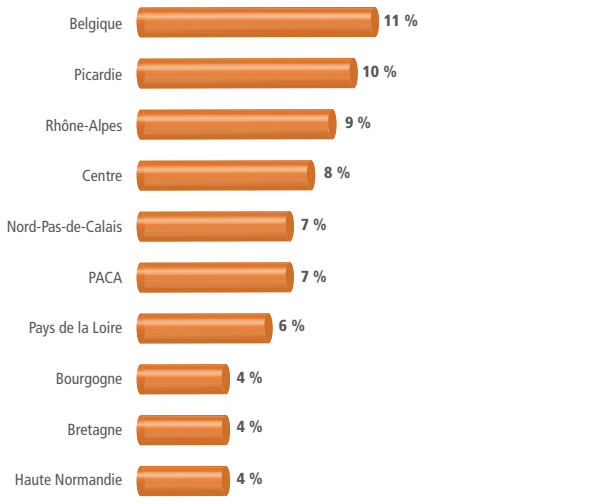
Les quatre plus grandes régions de France (Rhône-Alpes, Nord-Pas-de-Calais, PACA et Pays de la Loire) représentent 27 % des voyageurs.

Les Franciliens voyagent principalement sur les grandes lignes pour se rendre dans l'une des quatre grandes régions de France (29 % des voyageurs) ou rejoindre une région limitrophe (28 % des voyageurs). 18 % des voyageurs empruntent les grandes lignes pour se rendre à l'étranger, la destination principale étant la Belgique avec 11 % des voyageurs parmi les 18 %.

Les 10 principales origines des voyageurs
ne résidant pas en Île-de-France
TAGV/IC/TER

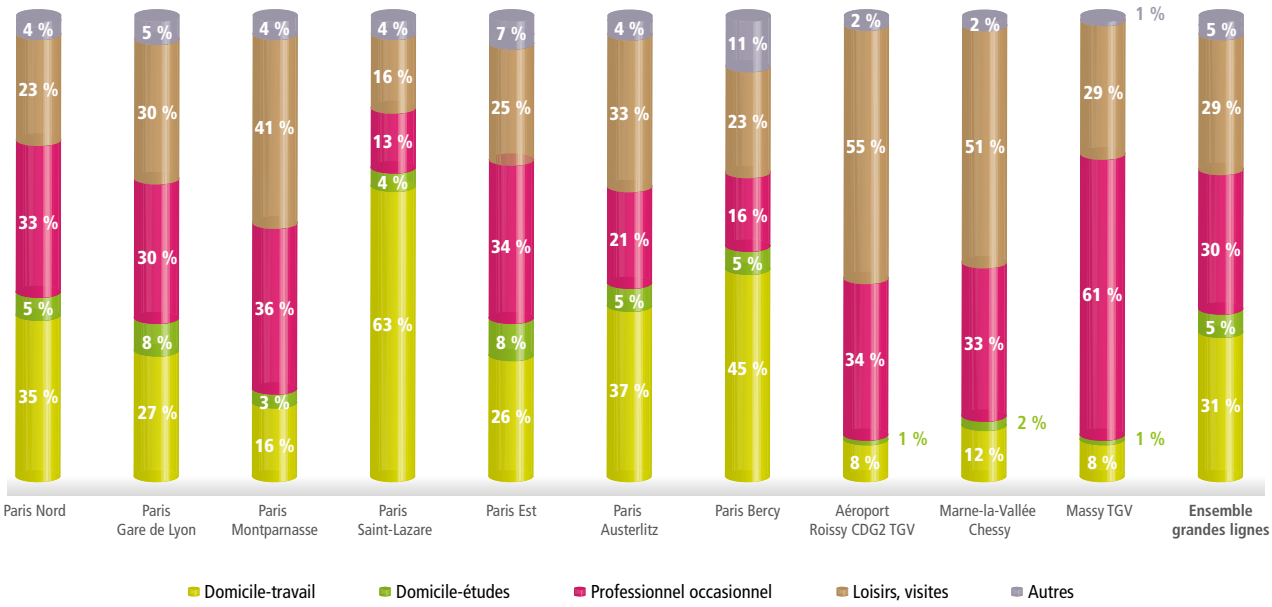


Les 10 principales destinations des voyageurs
résidant en Île-de-France
TAGV/IC/TER



Des motifs de déplacement diversifiés

Motifs de déplacement
TAGV/IC/TER



Les motifs de déplacement sont très variables selon les gares :

- Paris Saint-Lazare se distingue par une part très importante de déplacements domicile-travail et domicile-études ;
- Paris Nord, Paris Gare de Lyon, Paris Montparnasse et Paris Est sont fortement utilisées par des voyageurs professionnels occasionnels ;
- Paris Montparnasse est la plus utilisée pour les motifs loisirs et visites.

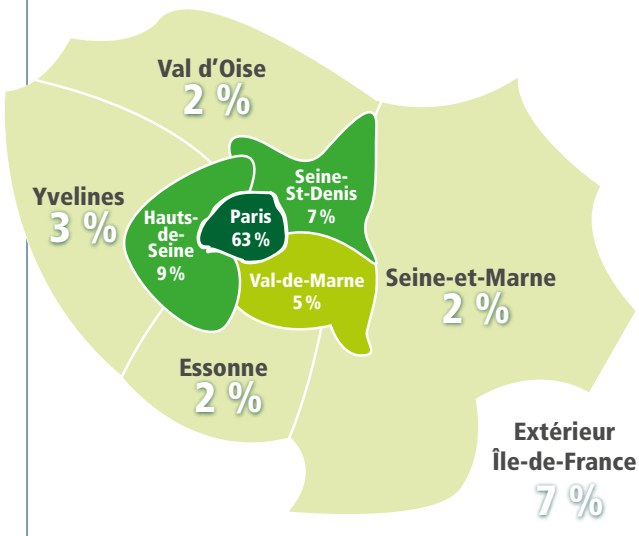
Dans les gares d'interconnexion :

- les loisirs motivent plus de la moitié des déplacements à l'aéroport Roissy CDG2 TGV et à Marne-la-Vallée Chessy ;
- en revanche, à Massy TGV, les déplacements professionnels occasionnels sont les plus nombreux (61 % des déplacements).

Paris est la destination finale de près des deux tiers des voyageurs

Environ deux tiers des voyageurs non-franciliens du réseau TAGV, IC et TER qui arrivent en Île-de-France ont pour destination finale Paris, 30 % un autre département francilien. Les Hauts-de-Seine, notamment le quartier d'affaires de La Défense, attirent 9 % des voyageurs tandis que 7 % terminent leur voyage en Seine-Saint-Denis.

Lieux d'origine ou de destination des voyageurs
TAGV/IC/TER



Le mode d'accès ou de diffusion des voyageurs des TAGV, IC et TER dépend de la localisation de la gare

Pour se rendre ou repartir d'une gare située dans Paris, les voyageurs privilégient les transports collectifs, tout particulièrement le métro ou le RER.

Dans les gares d'interconnexion, les modes utilisés avant ou après le train varient d'une gare à l'autre. À Marne-la-Vallée Chessy et Massy TGV, la voiture particulière est le principal mode d'accès, tandis que le recours aux transports collectifs est la situation la plus fréquente pour se rendre ou repartir de l'aéroport Roissy CDG2 TGV.

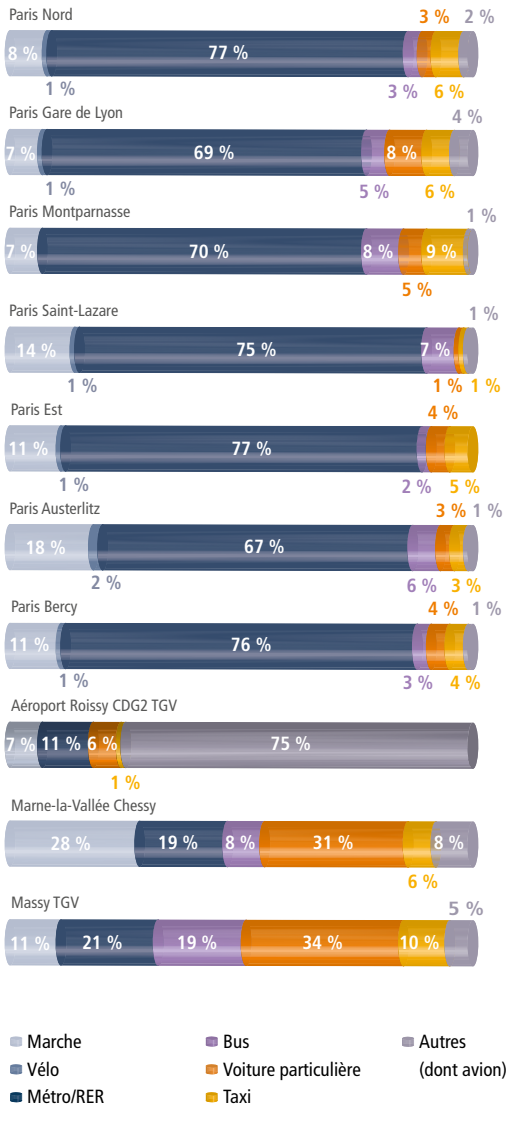
Suivant les gares, le taxi représente de 1 % (Paris Saint-Lazare) à 10 % (Massy TGV) des modes d'accès/diffusion et est principalement utilisé pour des motifs occasionnels de loisirs ou d'affaires.

Des voyageurs aux caractéristiques différentes

En termes de catégories socioprofessionnelles, les ouvriers et employés représentent 38 % des voyageurs du réseau Transilien et les cadres 23 %. Le profil des voyageurs qui empruntent les TAGV, IC et TER est différent : plus du tiers sont des cadres et 21 % des ouvriers ou des employés.

L'âge moyen des voyageurs qui empruntent le réseau Transilien est de 36 ans (contre 41 ans sur le réseau TAGV, IC et TER). On compte aussi un peu plus de femmes parmi les voyageurs (53 % en moyenne, de 47 % à Paris Nord à 58 % à Paris Est). À l'inverse, les hommes sont majoritaires (53 %) sur le réseau TAGV, IC et TER.

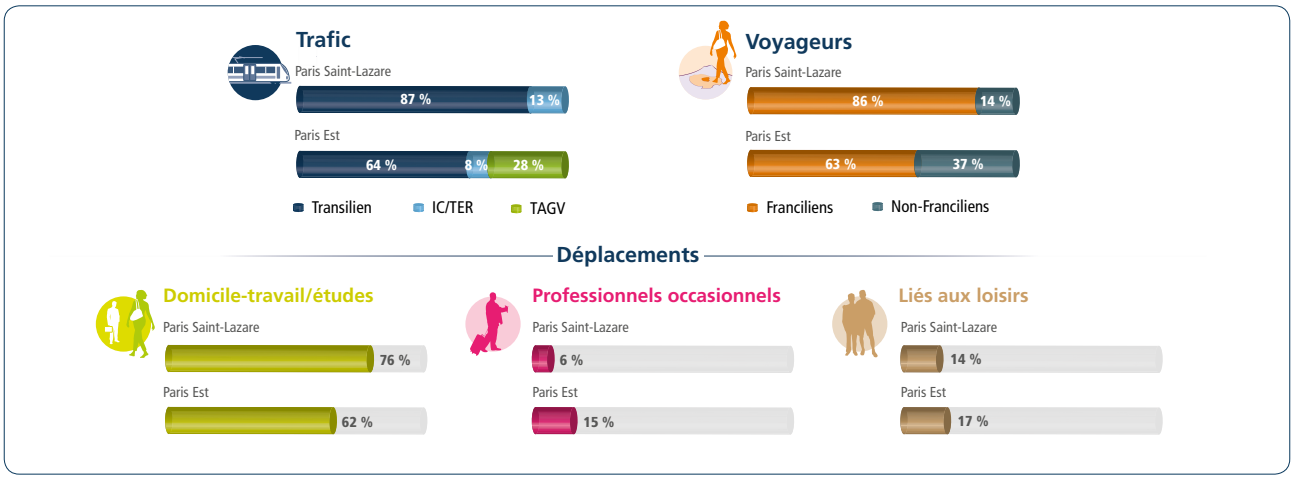
Modes d'accès ou de diffusion
TAGV/IC/TER



En synthèse, quatre grands types de gares

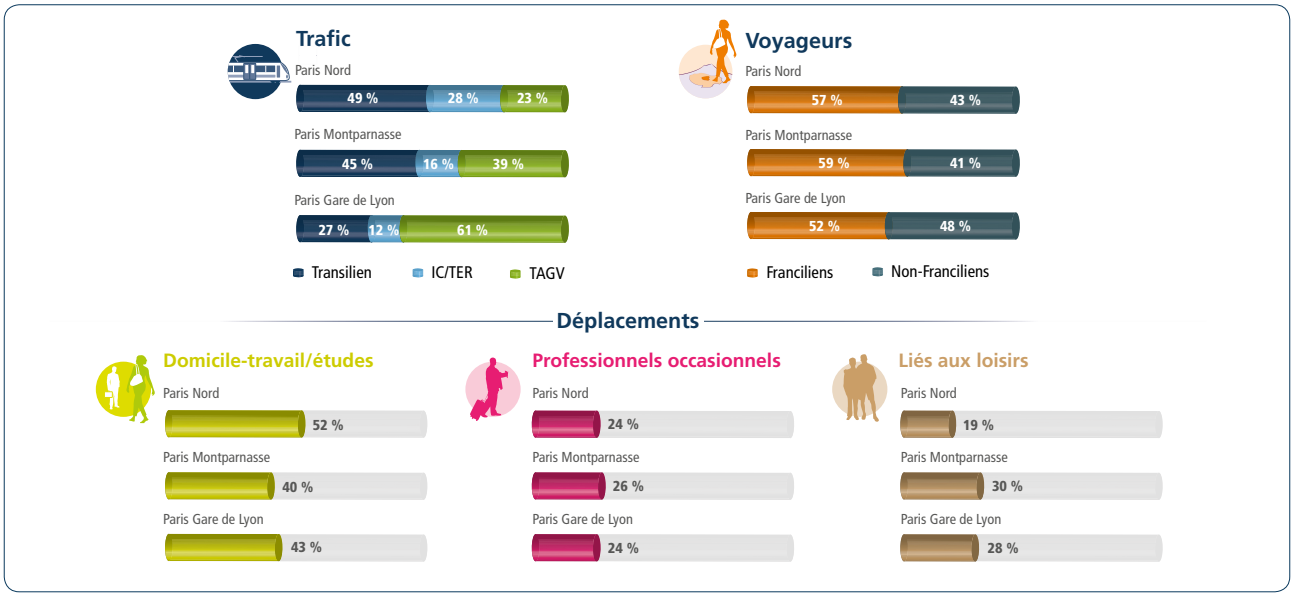
Les gares du quotidien : Paris Saint-Lazare et Paris Est

Paris Saint-Lazare et Paris Est sont les deux grandes gares parisiennes pour lesquelles le trafic des trains de banlieue (Transilien) est supérieur au trafic cumulé des TAGV, IC et TER. Ces gares sont principalement fréquentées par des Franciliens, respectivement 86 % et 63 % des voyageurs.
Les déplacements domicile-travail et domicile-études y constituent l'essentiel du trafic, respectivement 76 % et 62 % des déplacements.



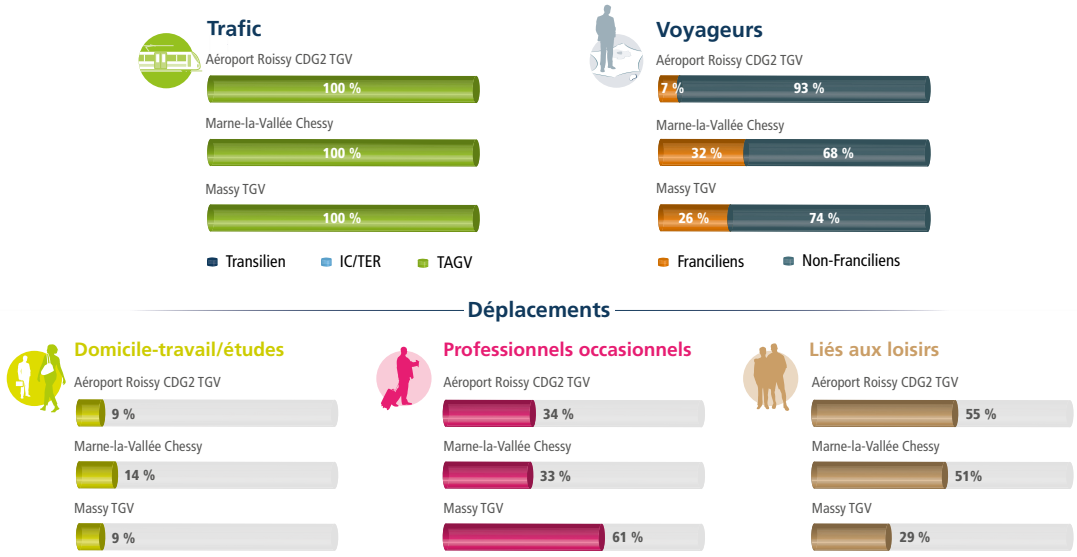
Les gares polyvalentes : Paris Nord, Paris Montparnasse et Paris Gare de Lyon

À Paris Nord et Paris Montparnasse, le poids du trafic grandes lignes (TAGV, IC et TER) est assez proche de celui généré par les trains du réseau francilien. À Paris Gare de Lyon, le trafic des TAGV est majoritaire (61 %) sans être exclusif. La part des Franciliens varie de 52 à 59 % des voyageurs selon les gares. Les déplacements domicile-travail et domicile-études sont les plus fréquents. Les déplacements plus occasionnels liés aux loisirs ou motivés par les affaires professionnelles représentent entre 20 et 30 % des déplacements selon les gares.



Les gares à la fois « affaires » et « tourisme » : les gares d'interconnexion

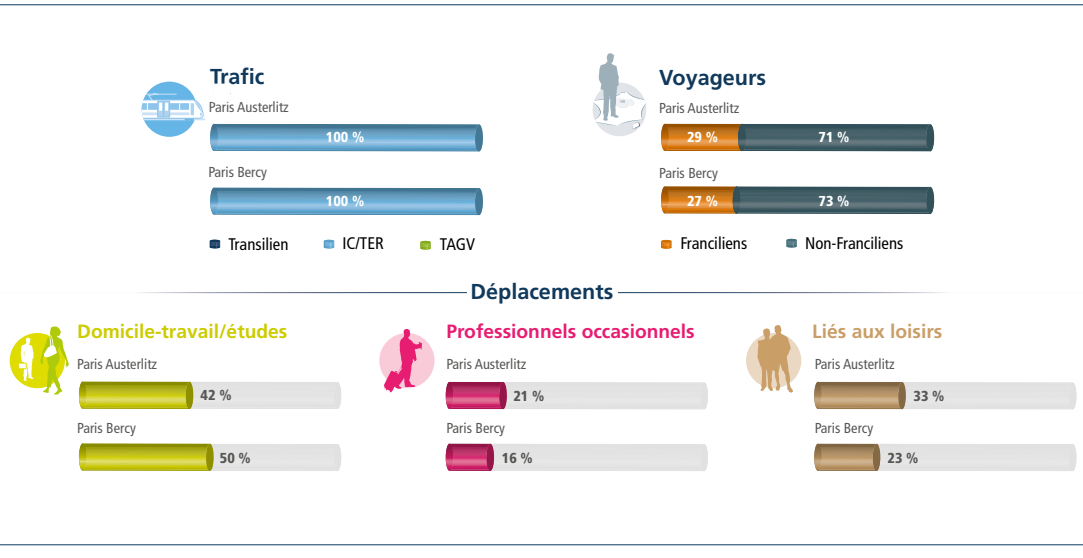
Les trois gares d'interconnexion accueillent exclusivement des voyageurs des trains à grande vitesse.
La gare de Massy TGV se caractérise par une part importante de voyageurs d'affaires (61 %), alors que les gares Aéroport Roissy CDG2 TGV et Marne-la-Vallée Chessy sont davantage tournées vers les déplacements de tourisme. La part des déplacements liés aux loisirs et aux visites y est majoritaire (respectivement 55 % et 51 %).



Les gares interrégionales : Paris Austerlitz et Paris Bercy

Les gares de Paris Austerlitz et de Paris Bercy accueillent exclusivement un trafic généré par des déplacements entre les régions de province et l'Île-de-France.

Plus de 70 % des voyageurs qui fréquentent ces gares sont des non-franciliens. Les principaux motifs de déplacement observés sont liés au travail et aux loisirs.



L'enquête en gares a été pilotée par la SNCF Gares & Connexions. La réalisation de l'enquête a été confiée aux sociétés BVA et MV2 sous l'assistance à maîtrise d'ouvrage de l'AREP. Son financement a été assuré par l'État, la Région Île-de-France, SNCF Mobilités (Gares et Connexions, Transilien, Voyages), SNCF Réseau, le STIF et la RATP.

Méthodologie

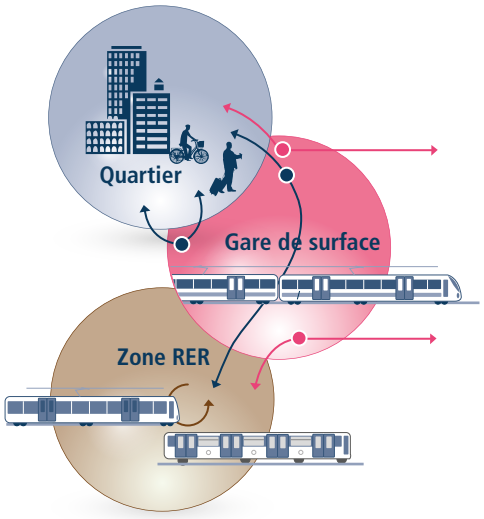
Méthode d'enquête

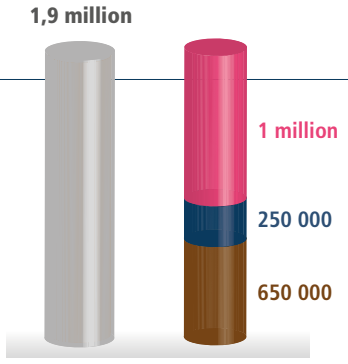
Les enquêtes se sont déroulées entre octobre 2012 et juin 2013 un mardi ou un jeudi. Un focus a été réalisé aux périodes de pointe hebdomadaire (pic des départs en week-end, vendredi après-midi). Au total, **42 000 personnes ont été interrogées sur leur comportement de mobilité** (origine et destination du déplacement, mode d'accès à la gare, motif et fréquence du déplacement, etc.). En parallèle, des comptages exhaustifs ont été réalisés dans chacune des dix gares afin d'estimer le nombre de personnes entrant ou sortant des gares par chacun des accès et à l'intérieur des gares, aux points de passage des flux d'échanges.

Champ de l'enquête

Dans cette enquête, ont été comptabilisées **les personnes qui passent par la zone de surface des gares**. Les personnes qui ne passent que par les espaces souterrains des gares, pour emprunter un métro ou un RER ou effectuer une correspondance, n'ont été que partiellement comptées et n'entrent pas dans le champ de cette enquête. Les personnes qui accèdent à la gare depuis la voirie pour emprunter une ligne du réseau souterrain ont été comptées. Toutefois, comme elles n'empruntent pas une ligne du réseau ferroviaire de surface, elles n'apparaissent pas en tant que voyageurs de la gare. Les gares RER de Magenta et de Haussmann Saint-Lazare n'entrent pas dans le champ de l'enquête.

Flux comptabilisés dans l'enquête





Utilisateur du réseau ferroviaire de surface
Voyageur au départ, à l'arrivée ou en correspondance entre deux trains du réseau de surface, quel que soit le mode d'accès ou de diffusion utilisé (marche, vélo, bus, métro, voiture…).

Non utilisateur du réseau ferroviaire de surface
Personne qui traverse la gare pour accéder au métro ou au RER, accompagne un voyageur, achète dans l'un des commerces ou des guichets de la gare de surface.

Utilisateur du réseau souterrain
Personne qui circule uniquement dans la zone RER. Sont comptabilisés les correspondants RER <–> métro ; en revanche, les correspondants quai à quai RER <–> RER et métro <–> métro ne sont pas comptabilisés.

Cette publication des principaux résultats de l'enquête a été élaborée par SNCF Gares & Connexions et le STIF dans le cadre de l'Observatoire de la mobilité en Île-de-France (Omnil). L'Omnil est un observatoire partenarial regroupant les principaux acteurs du transport en Île-de-France qui a pour objectif de rassembler et de valoriser les informations existantes sur la mobilité des personnes et des marchandises en Île-de-France et de piloter des enquêtes permettant de compléter cette information.

Crédits photos : © STIF (Claire Curt, David Delaporte, Christophe Recoura).