

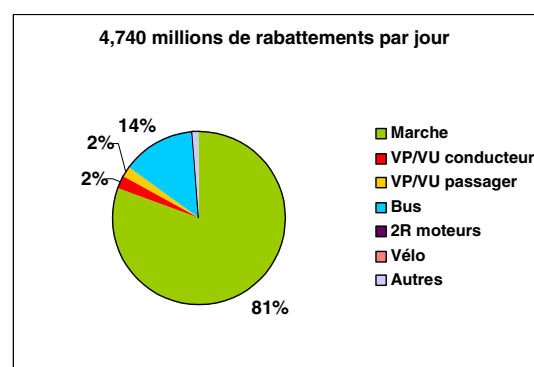
## LES RABATTEMENTS SUR LES RÉSEAUX FERRÉS (TRAMWAY, MÉTRO, RER ET TRANSILIEN)

En 2001, 70% des déplacements en transport collectif effectués par les Franciliens un jour ouvrable empruntaient au moins un des modes de transport ferrés (tramway, métro, RER et Transilien). Du fait de leurs performances, les réseaux ferrés jouent un rôle majeur dans l'accessibilité régionale. Ils

ne peuvent cependant couvrir l'ensemble du territoire et, dès lors que l'on s'éloigne de Paris, les utilisateurs sont conduits, en raison de leur éloignement des gares qui rend la marche moins adaptée, à recourir à d'autres modes de transport pour accéder aux gares.

### Une prépondérance de la marche et du bus...

Sur les réseaux ferrés, les accès se font de manière quasi-exclusive (près de 95%) à pied et en bus. Le rabattement en voiture, s'il est quasi inexistant à Paris, prend une importance croissante à mesure qu'on s'en éloigne et concerne plus de 8% des déplacements ayant une origine en banlieue. Si le rabattement en 2 roues est plus élevé en banlieue qu'à Paris, il reste extrêmement faible : 0,2% en vélo en PC et 0,6% en vélo en GC. Quant à l'usage des motos, cyclomoteurs et scooters, il est négligeable.



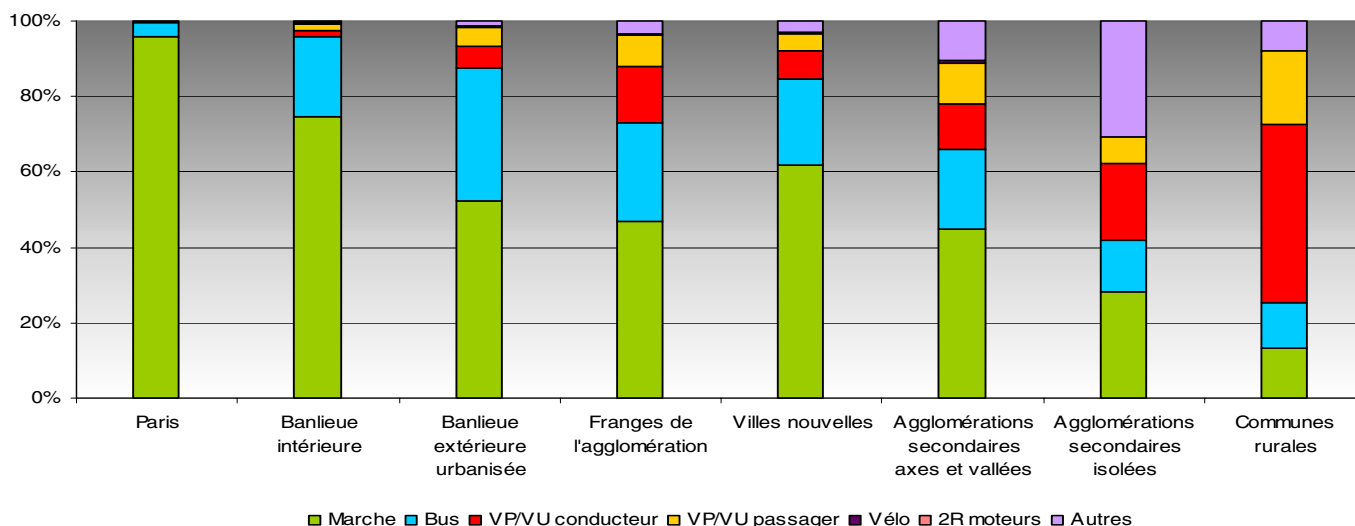
Source : EGT 2001

### ... fortement influencée par les formes urbaines

Dans 80% des cas, on se rend à pied aux gares et aux stations de métro ou de tram. Cette pratique est d'autant plus développée

que le secteur géographique de départ est dense<sup>1</sup> : on se rabat à pied dans 96% des cas si l'on part de Paris, dans 75% en partant d'une commune de la banlieue intérieure et

Répartition des différents modes de rabattement selon la morphologie de la zone de départ



<sup>1</sup> Cette analyse repose sur un découpage morphologique de la région créé par l'IAURIF. La **banlieue intérieure** comprend les communes en continuité de bâti avec Paris et urbanisées à plus de 95%. La **banlieue extérieure urbanisée** regroupe les communes en continuité de bâti avec la banlieue intérieure dont au moins 65 % de leur superficie est urbanisée.

à plus de 60% si l'on part d'une ville nouvelle. A l'inverse, lorsque le point de départ se situe dans une agglomération secondaire isolée ou une commune rurale, le recours à la marche est bien plus faible avec respectivement 28% et 13%.

L'usage des différents modes de rabattement est fortement lié à la morphologie de la zone de départ et les différences entre départements d'origine résultent de ce fait de la composition

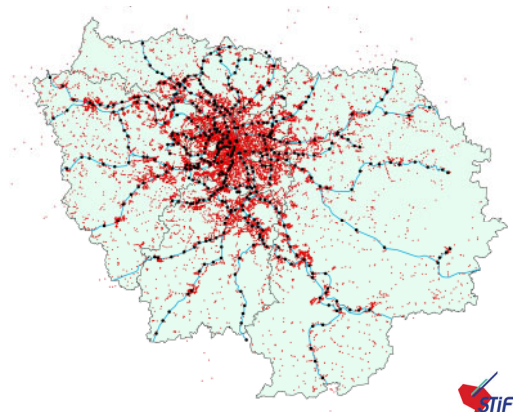
### L'accès en bus : des situations disparates

Globalement, le rabattement en bus est équivalent en petite couronne (25%) et en grande couronne (26%). Il est cependant plus développé dans la banlieue extérieure (35%) qu'en ville nouvelle (23%) ou dans la banlieue intérieure (21%) et surtout que

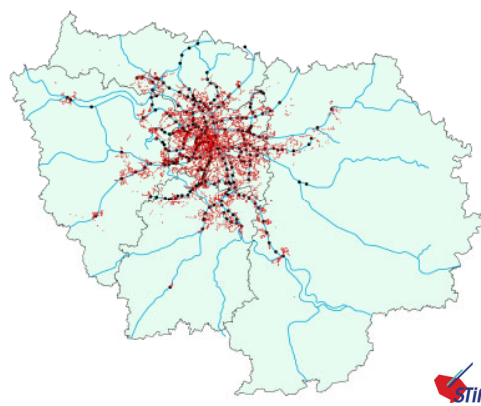
morphologique de chaque département. C'est ainsi que le recours à la marche varie de 45% en Seine-et-Marne et dans les Yvelines à 80% dans les Hauts-de-Seine en passant par 60% environ dans les autres départements.

Lorsqu'on ne se rend pas à pied à la gare, on utilisera essentiellement voiture ou autobus en fonction de leur commodité respective d'usage c'est à dire de l'existence de facilités de stationnement et de lignes d'autobus aux tracés et aux horaires adaptés.

dans les agglomérations secondaires isolées (14%) ou les communes rurales (12%). La distance moyenne de rabattement en bus est d'environ 2,5 km, variant de 2 km à Paris à 3 km en grande couronne.



Points d'arrêts des lignes de bus desservant une gare



Points d'arrêts des lignes de bus desservant à moins de 15 mn une gare à niveau de service élevé

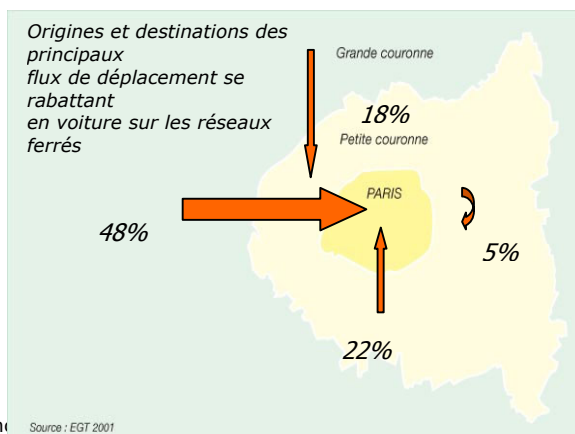
Les cartes ci-dessus illustrent les différences de conditions de rabattement en autobus selon la localisation au sein de la région. Elles montrent en particulier qu'une fraction

importante du territoire reste, en raison des faibles densités en population ou en emploi qu'on y rencontre, à l'écart d'une desserte de rabattement en bus performante.

### L'accès en voiture : globalement faible, mais significatif en grande couronne :

En Grande Couronne, 17% des déplacements utilisant les réseaux ferrés ont eu recours à la

voiture pour se rendre à la gare contre 4,5% en petite couronne.



Pour autant, seule une fraction de ces déplacements donne lieu à un stationnement (63% en grande couronne et 48% en petite couronne), le reste étant le fait de passagers. Paris est la destination principale (70%) des déplacements donnant lieu à un rabattement en voiture, mais 24% se rendent aussi en petite couronne au sein de laquelle le département des Hauts-de-Seine occupe la place prépondérante vraisemblablement en raison de la présence de La Défense.

La pratique du rabattement en voiture est particulièrement importante lorsque l'origine du déplacement se situe dans une commune rurale (deux rabattements sur trois) et reste relativement élevée pour les agglomérations secondaires et les franges de l'agglomération (entre 23% et 27%). On compte en moyenne 57% de rabattement en tant que conducteur, ce pourcentage étant le plus élevé lorsqu'on

part d'une commune rurale (71%) ou d'une agglomération secondaire isolée (75%), et le plus faible (50%) lorsque l'origine du déplacement se situe en banlieue intérieure dense.

Les distances moyennes de rabattement en voiture sont relativement courtes (de l'ordre de 3 km) ce qui suggère un départ de la commune où se situe la gare ou d'une commune voisine. Elles sont légèrement plus longues lorsqu'on se déplace à partir de la grande couronne qu'en partant de la petite couronne.

**Distances de rabattement (en km)  
selon la zone de départ**

	Paris	Petite Couronne	Grande Couronne
<b>Voiture conducteur</b>	<b>1,6</b>	<b>2,2</b>	<b>3,5</b>
<b>Voiture passager</b>	<b>2,6</b>	<b>2,8</b>	<b>3,9</b>

Source : EGT2001

### **Au niveau régional, une offre en parcs-relais à l'échelle des besoins**

Après 35 années d'investissements réguliers, on compte 110 000 places dans les parcs-relais d'Île-de-France, ce qui montre une assez bonne adéquation au niveau régional avec les 117 000 rabattements en tant que conducteur dénombrés par l'EGT. Plus de 80% des gares de grande couronne et près de 60% des gares ou stations de métro de petite couronne disposent d'un parc-relais.

Cependant, les observations de terrain montrent des parcs saturés et d'autres inoccupés, cette situation étant étroitement liée à la politique locale en matière de stationnement sur voirie (tarification, réglementation et surveillance). Elles montrent aussi qu'une partie du stationnement peut avoir lieu sur la voirie à proximité des gares, créant parfois des difficultés pour le bon déroulement des activités locales.

Département	Gares ou stations de métros			Parcs au sol		Parcs en structure		Total	
	Gares	Stations de métros	Gares ou stations équipées	Nombre de places	Nombre de parcs	Nombre de places	Nombre de parcs	Nombre de places	Nombre de parcs
Yvelines	81		66	13 100	85	10 300	22	23 400	107
Seine et Marne	79		64	14 100	121	7 600	14	21 700	135
Essonne	69		60	14 100	93	4 600	11	18 700	104
Val d'Oise	68		56	11 900	84	5 700	12	17 600	96
<b>Total Grande Couronne</b>	<b>297</b>		<b>246</b>	<b>53 200</b>	<b>383</b>	<b>28 200</b>	<b>59</b>	<b>81 400</b>	<b>442</b>
Seine St Denis	37	18	35	5 400	32	8 100	18	13 500	50
Val de Marne	34	17	34	4 300	27	4 700	12	9 000	39
Hauts de Seine	43	19	29	2 300	23	3 800	11	6 100	34
<b>Total Petite Couronne</b>	<b>114</b>	<b>54</b>	<b>98</b>	<b>12 000</b>	<b>82</b>	<b>16 600</b>	<b>41</b>	<b>28 600</b>	<b>123</b>
<b>Total</b>	<b>411</b>	<b>54</b>	<b>344</b>	<b>65 200</b>	<b>465</b>	<b>44 800</b>	<b>100</b>	<b>110 000</b>	<b>565</b>

Source : STIF

### **Une politique d'encouragement à l'intermodalité**

Elle repose essentiellement sur des financements à parité STIF/Conseil Régional issus du produit des amendes de stationnement et de circulation. Son volet principal résulte des préconisations du PDUIF

et prévoit le déploiement, à court terme et sur l'ensemble du territoire francilien, d'un réseau de bus performant articulé avec un réseau de pôles d'échanges réaménagés (150 lignes de bus Mobilien maillées avec 143 pôles d'échanges).

L'équipement des gares en dispositifs pour rabattements recouvre les actions suivantes :

- équipement des gares en parcs à vélos (3 600 places aux gares SNCF avancé à hauteur de 50%, et programme similaire pour les stations RATP) ;
- aménagement ou rénovation de parcs relais par les collectivités locales (en priorité sur les gares situées dans des environnements urbains peu denses où l'offre bus ne peut être suffisamment compétitive pour couvrir tous les besoins) ;
- enfin, aménagement ou restructuration de gares routières par les collectivités locales (gares routières près des gares ou gares routières scolaires, soit une quinzaine de projets par an).

D'autre part, le PDUIF encourage fortement à réduire la part de la voiture particulière pour les rabattement de courte distance, en favorisant l'accès à pied ou à vélo vers les gares. C'est ainsi que sont préconisées :

- la mise en place d'un jalonement piéton vers les gares et les stations de métro dans un rayon de 800m autour des gares ;
- l'amélioration des cheminements piétons vers les gares (sécurité, atténuation des coupures urbaines, distances d'accès aux quais) ;
- la mise en œuvre, dans un rayon de 3 km autour des gares, d'un réseau cyclable convergeant vers ces dernières et en articulation avec les schémas directeurs départementaux ou intercommunaux de circulations douces.

