

# À BORD DES TER DE LA RÉGION GRENOBLOISE

## 3. Les aires d'attraction des gares

*Données sources :  
enquête dans les  
transports régionaux  
de voyageurs  
2017, 2018, 2019*

# PRÉAMBULE

---



- > L'Agence d'urbanisme anime et alimente **l'observatoire partenarial des déplacements de la région grenobloise**.
- > Dans le but de partager les données sur la fréquentation du TER, la **Région Auvergne Rhône-Alpes** nous a confié les résultats d'une série d'enquêtes effectuées entre 2017 et 2019 sur l'étoile ferroviaire grenobloise.
- > **Après deux publications sur les chiffres clés de l'enquête et les flux entre territoires, cette publication traite des territoires rendus accessibles par les gares et les modes d'accès aux gares.**
  
- > Ces enquêtes dites « photo » correspondent à **un usage ponctuel et non moyen**. L'ensemble des circulations (trains et cars) TER est compté et enquêté une seule fois, dans des conditions de circulation réputées « normales ».
- > La représentativité statistique n'étant pas garantie pour les valeurs faibles, l'interprétation des résultats nécessite une certaine vigilance.
- > Sauf mention contraire, les analyses présentées ici correspondent à un jour ouvrable de base, enquêté entre le lundi midi et le vendredi midi, mais principalement les mardi et jeudi.
- > L'ensemble des axes est enquêté sur 3 ans :
  - 2017 : Lyon - Grenoble
  - 2018 : Veynes - Grenoble
  - 2019 : Valence – Grenoble – Chambéry

---

## L'AIRE D'ATTRACTION DES GARES

- 1. DANS QUELLES COMMUNES RÉSIDENT LES USAGERS DE CHAQUE GARE ?**
- 2. DANS QUELLES COMMUNES LES USAGERS DE CHAQUE GARE SE RENDENT POUR LEURS ACTIVITÉS ?**
- 3. LES USAGERS SE CONCENTRENT-ILS PROCHE DES GARES ?**
- 4. QUEL EST LE PROFIL D'USAGE DES GARES ?**
- 5. LES MODES D'ACCÈS ET DE DIFFUSION DIFFÈRENT-ILS SELON LE MOTIF ? ET SELON LA DENSITÉ URBAINE ?**
- 6. ATLAS DES AIRES D'ATTRACTION AU DOMICILE ET AU LIEU D'ACTIVITÉ, DE QUELQUES GARES**

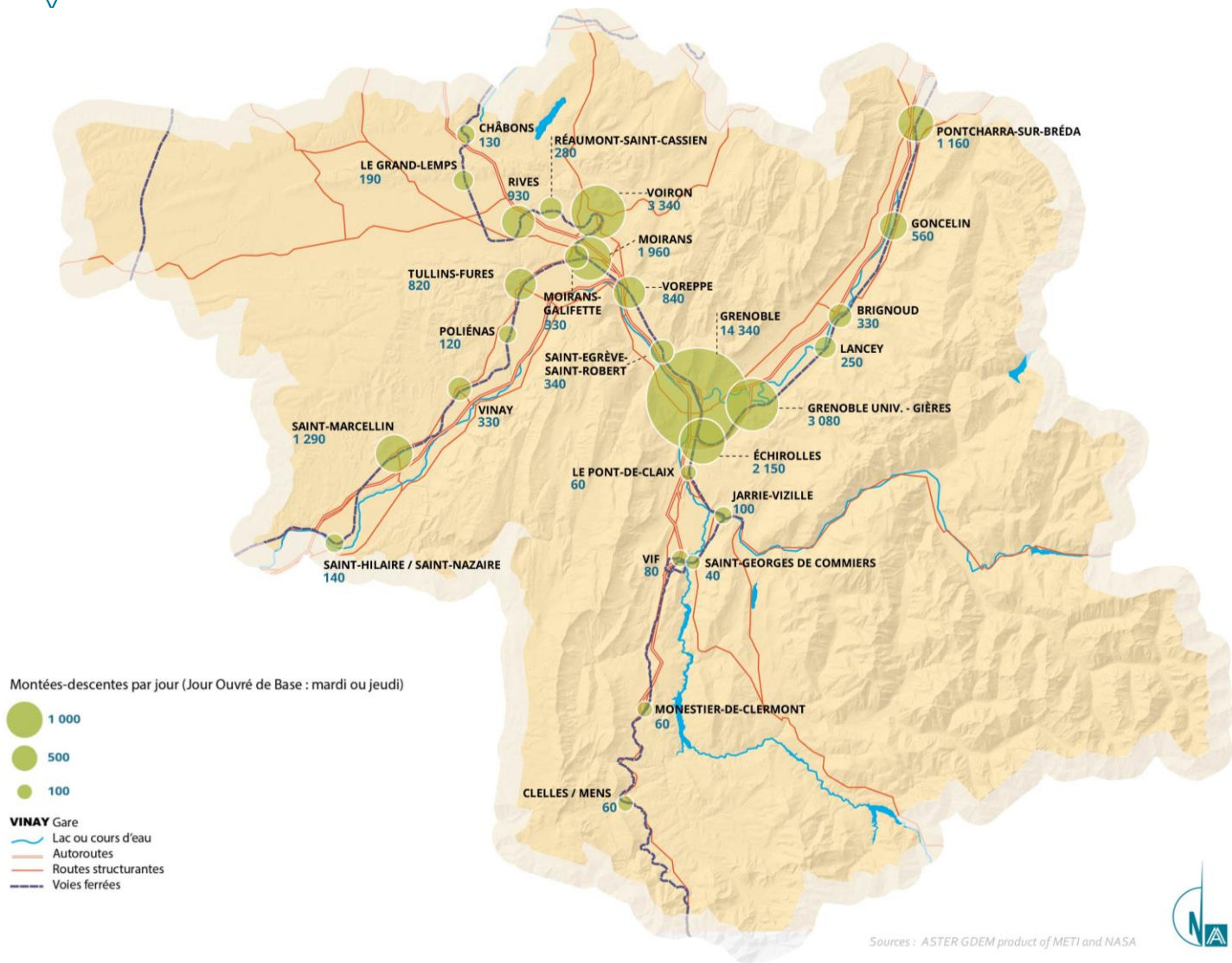
## CE QUE NOUS DISENT LES ANALYSES QUI SUIVENT

---



- > Le réseau ferroviaire est un élément structurant du territoire. L'étude de l'aire de chalandise des gares permet de mesurer l'étendue de son influence sur le territoire.
- > Celle-ci dépend de nombreux facteurs et notamment de :
  - La fréquence de desserte de la gare
  - Le niveau d'urbanisation dans un environnement proche
  - La concurrence d'autres modes de transport ou d'autres gares
  - L'éloignement de la ville centre, qui détermine le temps de parcours en train et le temps de rabattement maximum qui en découle (un temps de rabattement raisonnable par rapport au temps du déplacement)
- > Les analyses qui suivent illustrent cette aire d'influence croissante avec l'éloignement : les gares situées à plus de 25-30km de la ville-centre développent généralement une aire de chalandise plus étendue, comprise entre 5 et 10 km. C'est le cas par exemple des gares de St-Marcellin, Goncellin et Pontcharra.
- > Autre enseignement, la proximité des gares laisse parfois plusieurs choix de rabattement aux usagers et dans ce cas, le niveau d'offre est déterminant. Le cas se présente par exemple dans le Voironnais, où la gare de Tullins attire des usagers plus proches de la gare de Poliéna. Idem pour la gare de Rives.
- > De manière générale, la distance de rabattement est réputée aller jusqu'à 5 km pour des gares périurbaines, malgré de plus longues distances rendues possibles par la voiture. Les  $\frac{3}{4}$  des usagers résident ou se rendent dans la commune de la gare et c'est ce qui est généralement constaté ailleurs en France. C'est pour cela que les rabattements en modes actifs sont si importants (environ 50%).
  
- > *L'aire de chalandise d'une gare et le mode de rabattement/diffusion sont fortement dépendants du motif d'utilisation de la gare. Les analyses qui suivent distinguent donc les situations où l'utilisateur vient de son domicile, de celles où l'utilisateur se rend dans un lieu pour une activité (travail, visite...). Le sens du retour, relativement symétrique, est exclu des analyses pour plus de clarté. Par ailleurs, il est souvent utile de consulter la carte des montées/descentes par gare pour garder en tête les volumes de déplacement en jeu.*

# LA FRÉQUENTATION PAR GARE : MONTÉES + DESCENTES (RAPPEL)

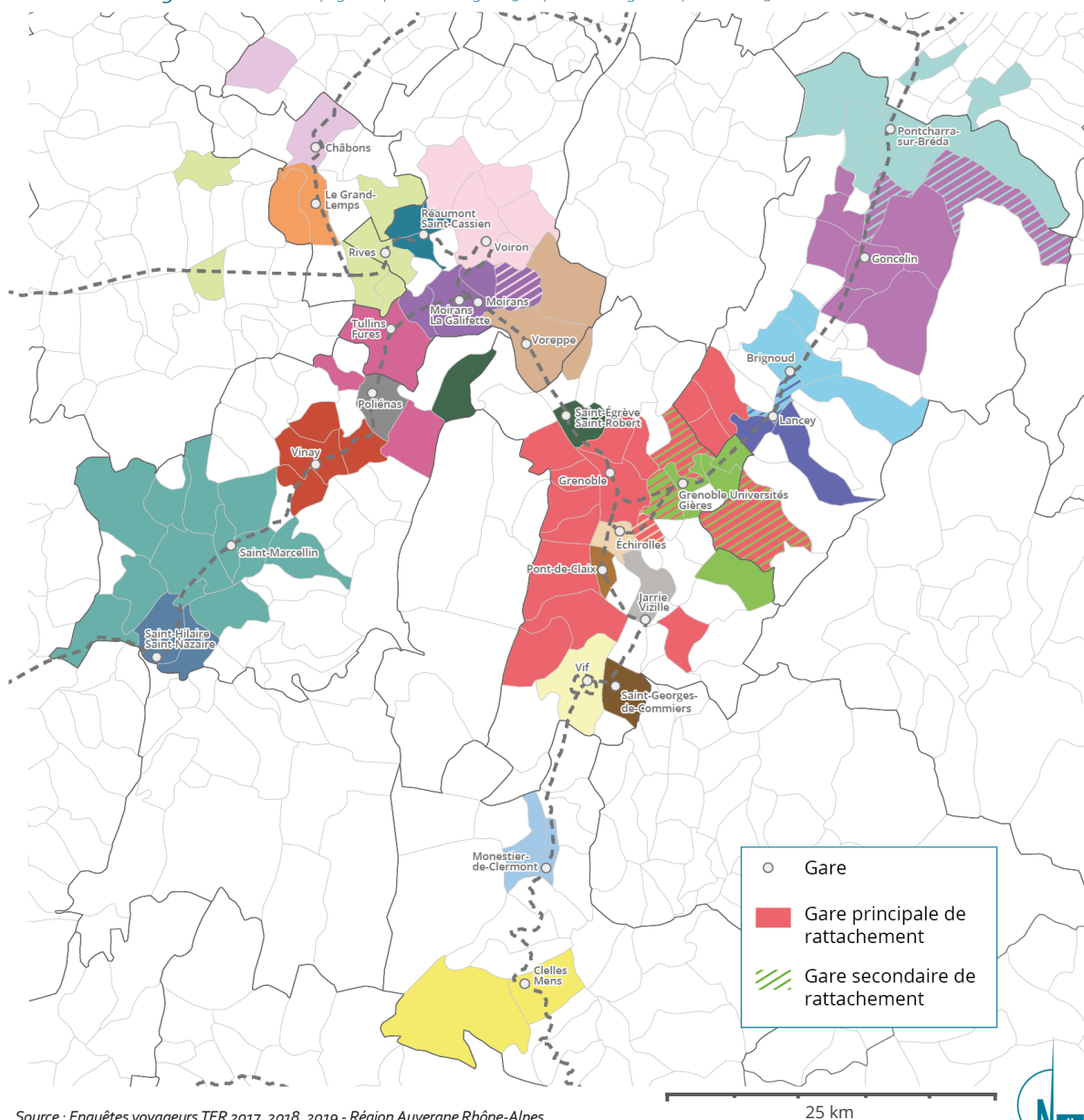


Source : Enquêtes Origine-Destination 2017, 2018 et 2019 - Région Auvergne Rhône-Alpes  
 Traitement : Agence d'urbanisme - avril 2021

# AIRE D'ATTRACTION DES GARES AU DOMICILE, PAR COMMUNE DE RÉSIDENCE

- > **Cette carte représente pour chaque gare, les communes de résidence des voyageurs en rabattement depuis leur domicile (une gare = une couleur)**
- > **Attention**, cette carte s'appuie sur les voyages d'une journée et n'a donc pas de valeur statistique. Se référer aux cartes par gare pour mesurer le poids des communes.
- > **Clés de lecture :**
  - La gare de Grenoble Université Gières attire principalement des habitants de Gières, Murianette, Domène, Saint-Martin d'Hères, Meylan, Saint-Martin d'Uriage et Vaulnaveys-le-Haut.
  - Les habitants de Saint-Martin d'Hères sont davantage attirés par la gare de Gières que par la gare de Grenoble, tandis que La Tronche est davantage attirée par la gare de Grenoble.

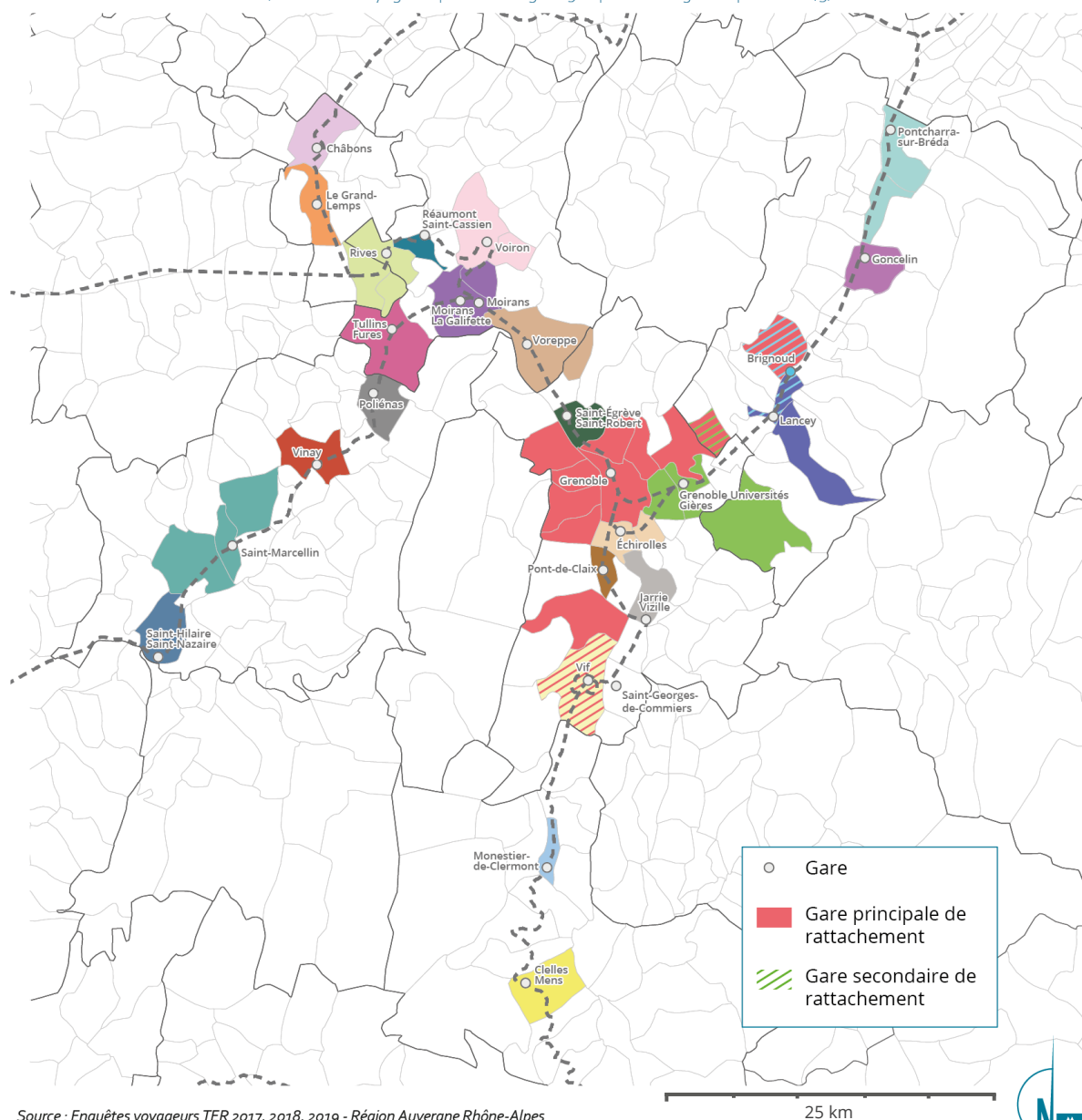
Communes d'origine (nombre de voyages supérieur ou égal à 5 et poids de la gare supérieur à 1/3)



# AIRE D'ATTRACTION DES GARES AU LIEU D'ACTIVITÉ, PAR COMMUNE DE DESTINATION

- > Cette carte représente pour chaque gare, les communes de destination des voyageurs arrivant en train pour travailler, étudier, rendre visite, etc... (une gare = une couleur)
- > Attention, cette carte s'appuie sur les voyages d'une journée et n'a donc pas de valeur statistique.
- > **Clé de lecture :**
  - Les usagers descendant en gare de Grenoble Université Gières pour se rendre à une activité vont principalement à destination des communes de Gières, Saint-Martin d'Hères, Saint-Martin d'Uriage et Montbonnot-Saint-Martin.
  - Les usagers qui se rendent pour une activité à Montbonnot-Saint-Martin passent davantage par la gare de Grenoble que par la gare de Gières.
- > L'offre de transports collectifs et de mobilité en libre-service est déterminante pour augmenter l'aire de chalandise des gares à destination des activités

Communes de destination (nombre de voyages supérieur ou égal à 5 et poids de la gare supérieur à 1/3)

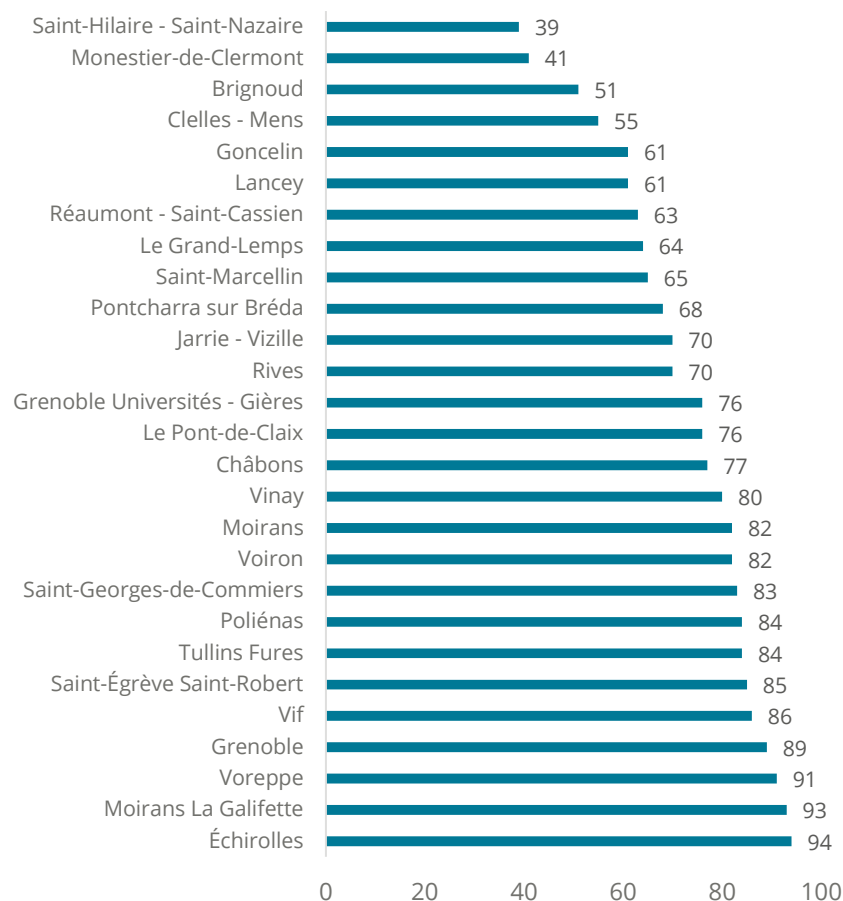


# LES GARES PROFITENT MAJORITAIREMENT À LEUR COMMUNE D'IMPLANTATION



## Voyageurs en provenance du domicile

Part des voyageurs résidant dans la commune où est située la gare



- > Les usagers des gares sont majoritairement résidents de la commune d'implantation de la gare
- > Cependant les gares les plus éloignées rassemblent des usagers de plusieurs communes lorsque l'urbanisation est diffuse
- > C'est le cas aussi des gares de Brignoud et Lancey, toutes deux aux marges d'une même commune et proches du pôle d'emploi de Crolles
- > Les gares du Voironnais et de Bièvre, plus rapprochées les unes des autres, ont une aire de chalandise moins étendue
- > La gare d'Echirolles n'attire quasiment pas de résidents d'autres communes

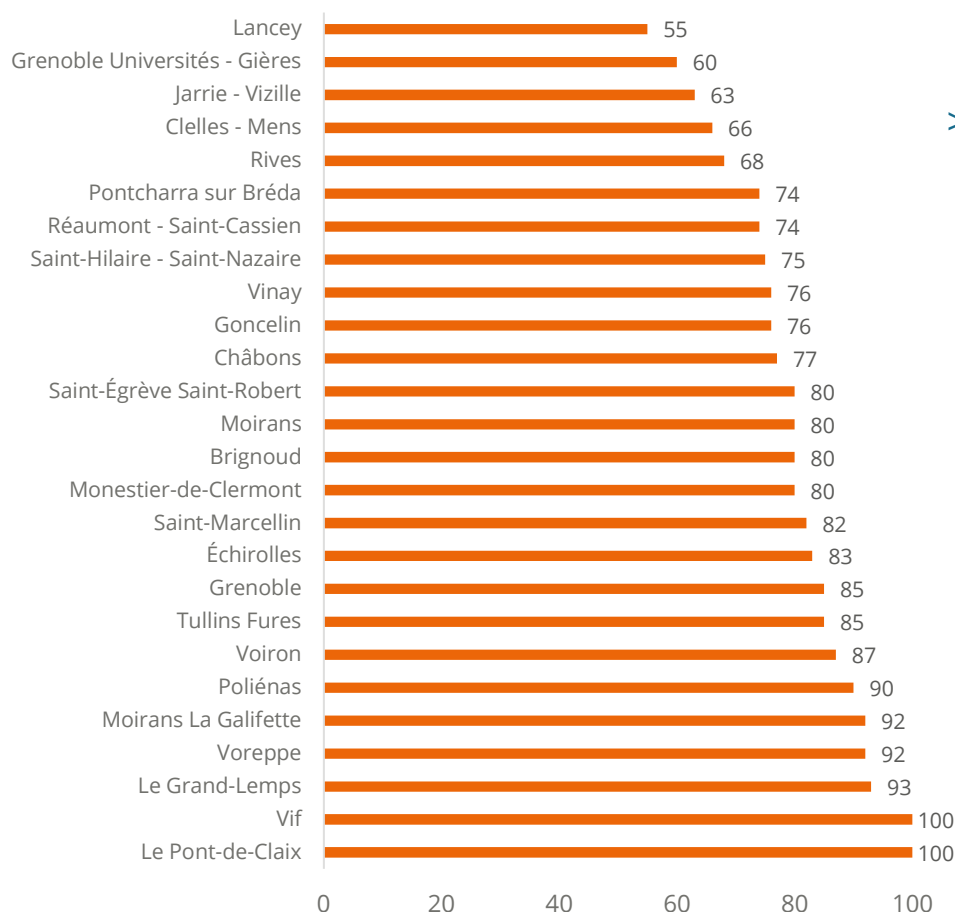


# LES GARES PROFITENT MAJORITAIREMENT À LEUR COMMUNE D'IMPLANTATION



## Voyageurs à destination d'une activité

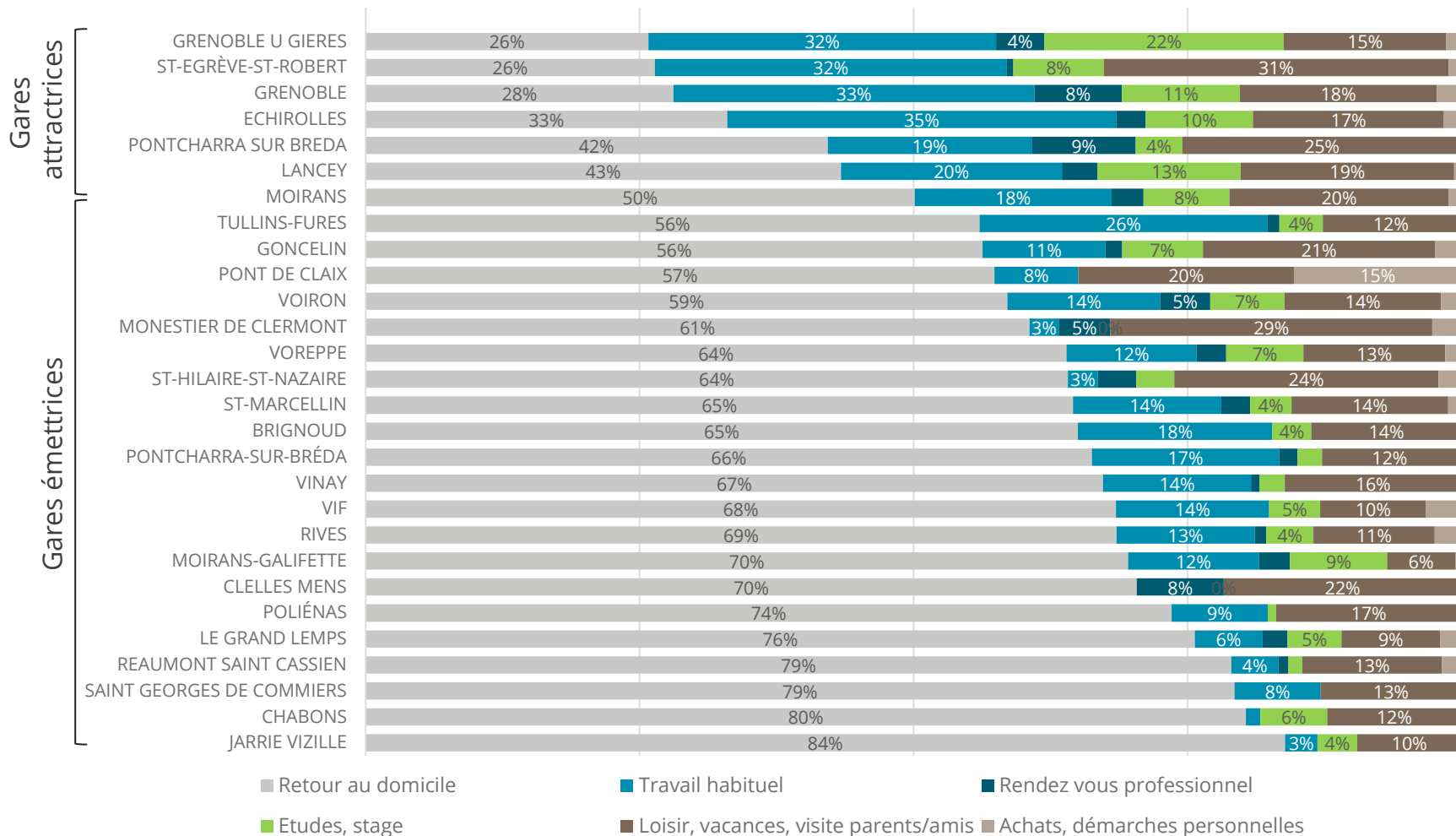
Part des voyageurs ayant leur activité dans la commune de la gare



- > La concentration des usagers dans la commune d'implantation de la gare est encore plus vraie à destination des activités. Pour toutes les gares, plus de la moitié des voyageurs restent dans la commune où ils sont descendus du train
- > *Attention certaines valeurs sont calculées sur un nombre de voyages faible (Clelles et Jarrie notamment)*

# PROFIL D'USAGE DES GARES : MOTIF À DESTINATION

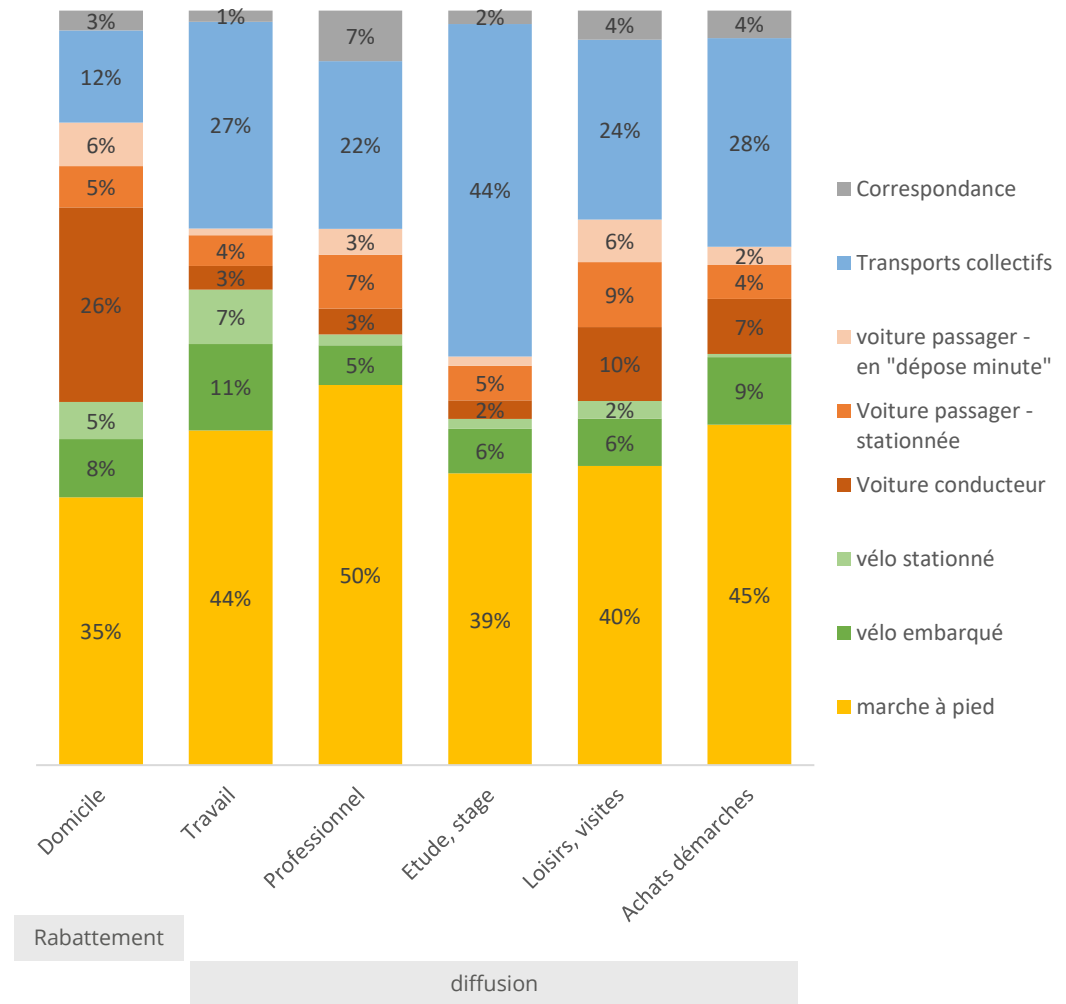
- > 4 gares drainent plus de travailleurs que de résidents (Gières, St Egrève, Grenoble, Echirolles), elles sont fortement attractives. 3 autres gares desservent davantage les activités que le domicile (Pontcharra, Lancey, Moirans), les autres gares ont majoritairement un rôle de desserte du domicile, ce sont des gares émettrices.



# LE MODE D'ACCÈS / DIFFUSION VARIE SELON LE MOTIF

- > La marche est le principal mode de liaison avec une gare...
- > ... sauf pour le motif étude en raison de bonnes connexions des tramways entre les gares et lieux d'études
- > ... sauf depuis le domicile, où la disponibilité d'un véhicule permet des distances de rabattement plus longues
- > Le vélo est plus souvent embarqué dans le train, mais aussi stationné au lieu de travail comme du côté du domicile
- > Le motif achat est ici souvent rattaché au retour au domicile

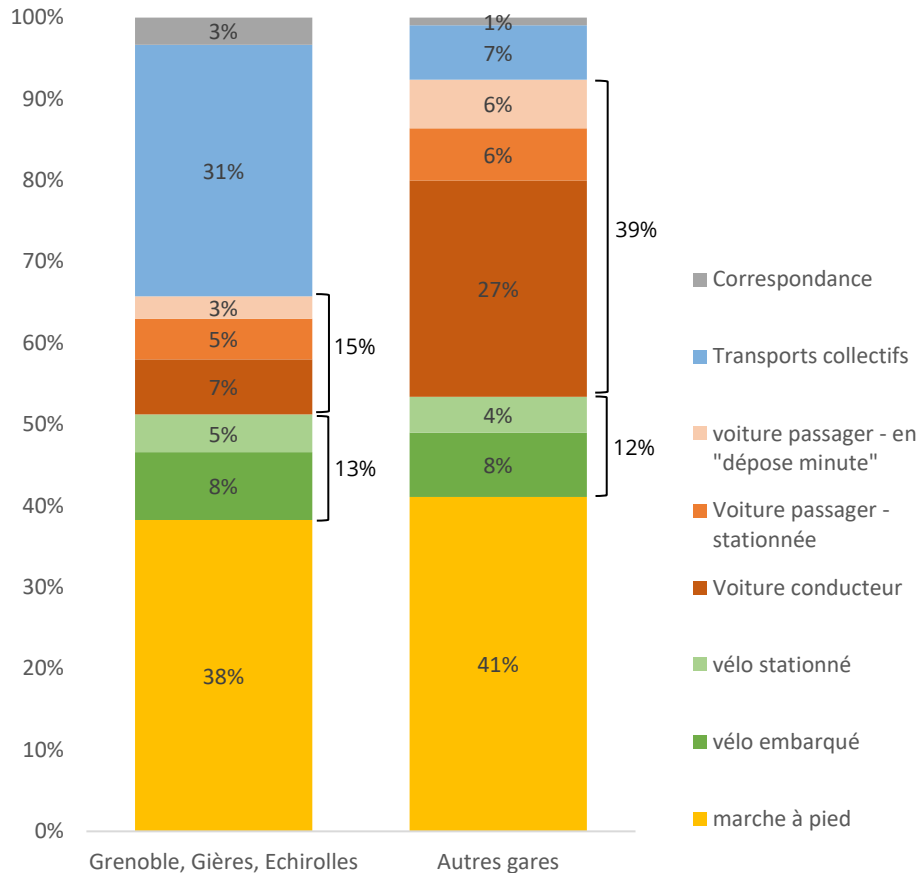
Modes d'accès à la gare depuis le domicile et de diffusion vers l'activité



# VOITURE VERSUS TRANSPORTS EN COMMUN SELON LE MILIEU URBAIN



Modes de rabattement au domicile et de diffusion selon le type de gare



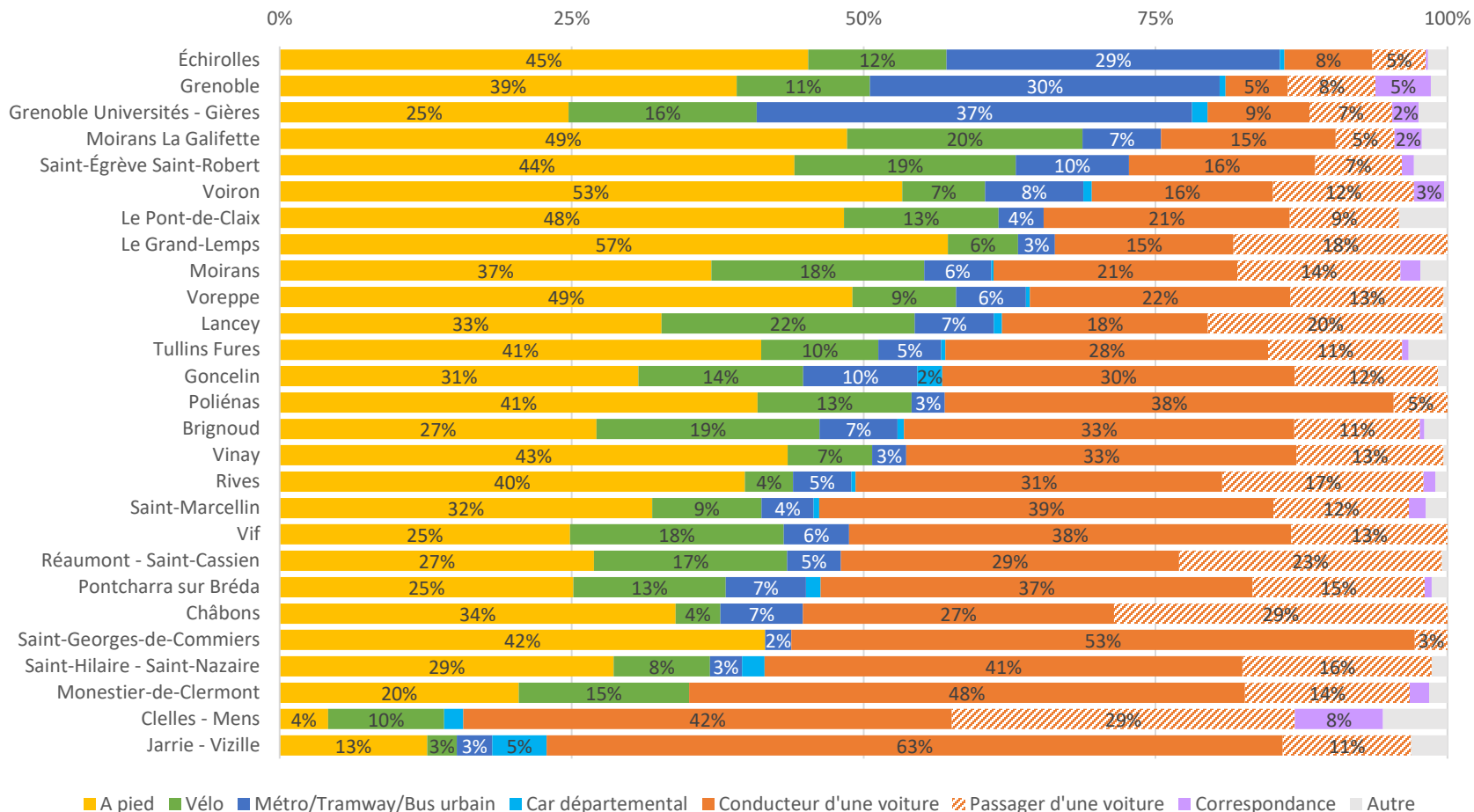
- > Les modes actifs sont autant présents dans les gares périurbaines et rurales (53%) que dans les gares du cœur métropolitain (51%)
- > La part du vélo est relativement importante (13%)
- > Les transports collectifs remplacent largement la voiture dans les 3 principales gares du cœur métropolitain (Grenoble, Gières, Echirolles)

# MODES DE RABATTEMENT DÉTAILLÉ PAR GARE



- > On rejoint davantage la gare en modes actifs lorsqu'elle est en milieu urbain ou que son aire d'attraction est peu étendue

Répartition des modes de rabattement et diffusion aux gares  
(classement selon la part de la voiture)



---

**ATLAS DES AIRES D'ATTRACTION :**

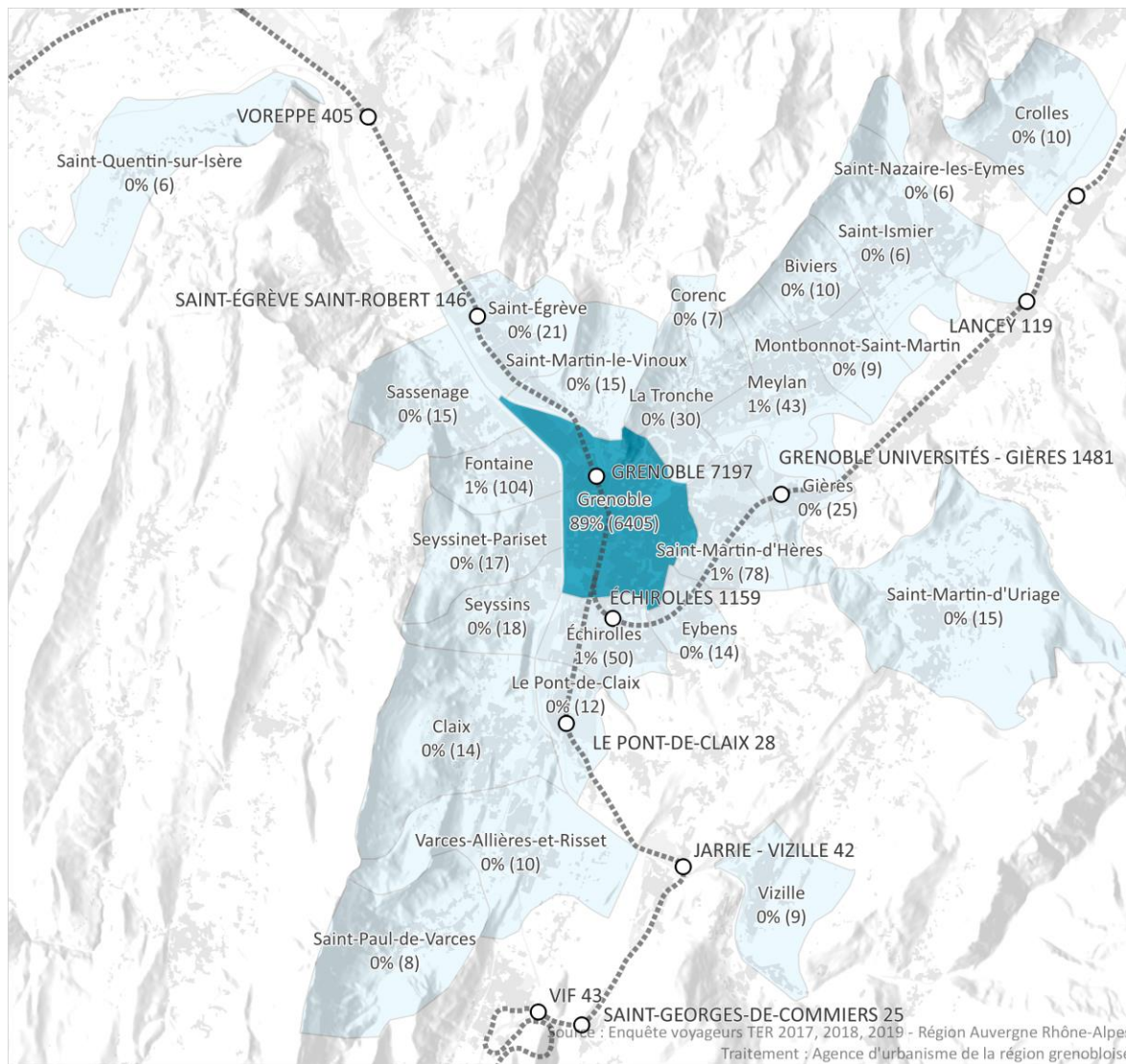
- > **au domicile et**
- > **au lieu d'activité ...**

**... DE QUELQUES GARES :**

- **Grenoble**
- **Grenoble Universités Gières**
- **Voiron**
- **Moirans**
- **Saint-marcellin**
- **Pontcharra**
- **Goncelin**
- **Brignoud**

***Les cartes des autres gares sont également disponibles***

# AIRE D'ATTRACTION DE LA GARE DE GRENOBLE, AU DOMICILE



## Clés de lecture :

- 89 % des voyageurs prenant le train en gare de Grenoble depuis leur domicile résident à Grenoble, soit 6400 voyageurs
- 1 % des voyageurs prenant le train en gare de Grenoble depuis leur domicile résident à Meylan, soit 43 voyageurs

## Aire de chalandise de la gare de GRENOBLE au domicile

○ GARE - montées depuis le domicile

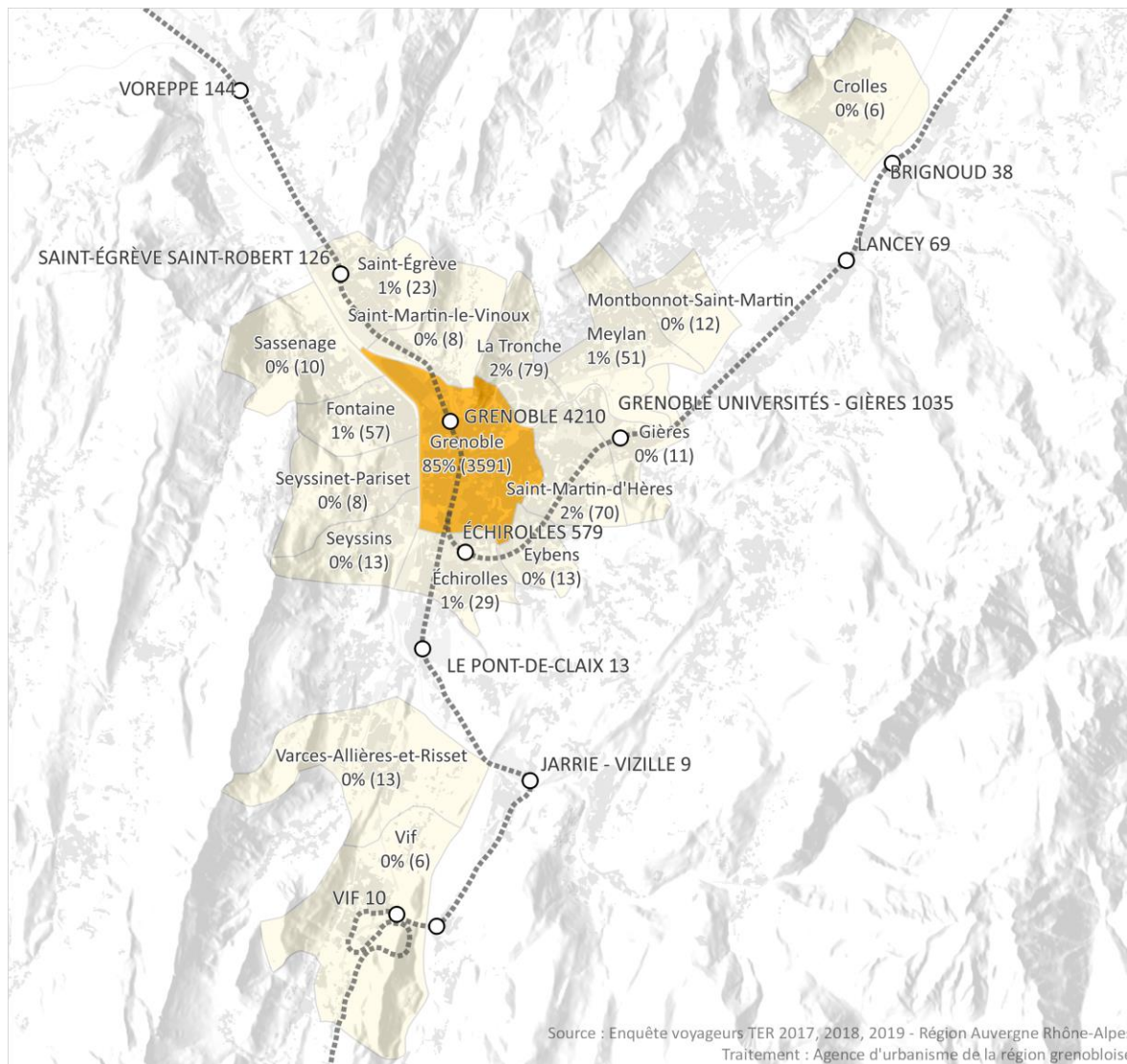
Poids de la commune parmi les usagers de la gare et (nombre de voyages >= 5) :



0 1 2 km



# AIRE D'ATTRACTION DE LA GARE DE GRENOBLE, AU LIEU D'ACTIVITÉ



## Clés de lecture :

- 85 % des voyageurs descendant du train en gare de Grenoble à destination d'une activité (tous motifs hors retour au domicile) restent dans la commune de Grenoble, soit 3600 voyageurs
- 2 % des voyageurs descendant du train en gare de Grenoble à destination d'une activité vont à La Tronche, soit 80 voyageurs

## Aire de chalandise de la gare de GRENOBLE au lieu d'activité

○ GARE - nombre de descentes hors retour au domicile

Poids de la commune parmi les usagers de la gare et (nombre de voyages >= 5) :

■ 0 - 2 %  
 ■ 75 - 100 %

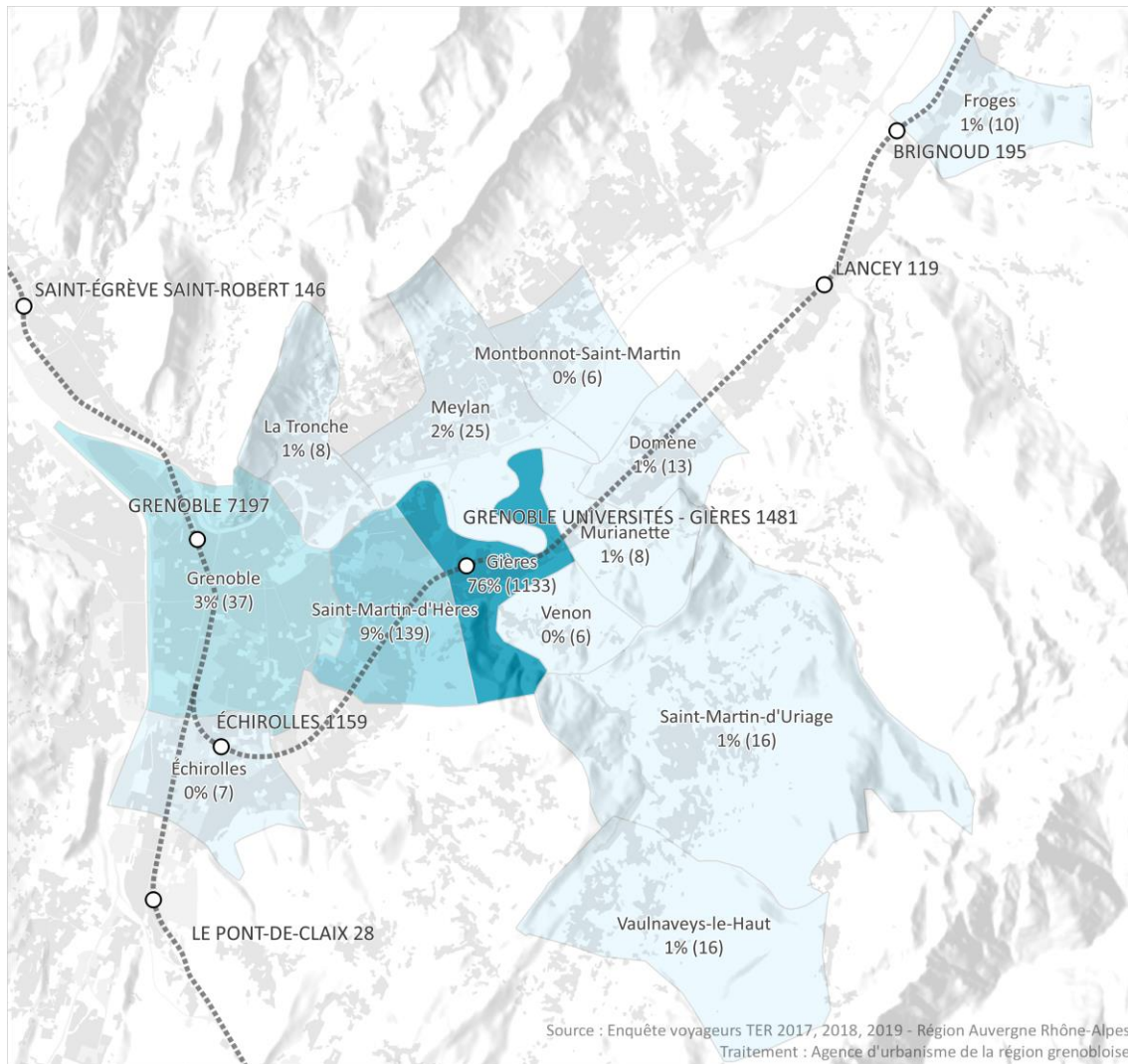
0 1 2 km



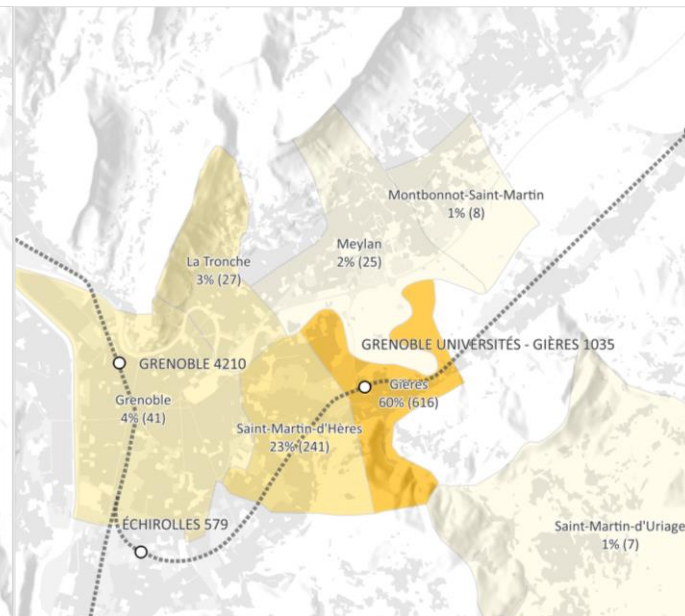


# AIRE D'ATTRACTION DE LA GARE DE GIÈRES - UNIVERSITÉS

## AU DOMICILE



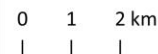
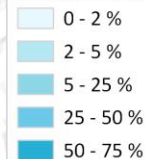
## AU LIEU D'ACTIVITÉ



### Aire de chalandise de la gare de GRENOBLE UNIVERSITÉS - GIÈRES au domicile

○ GARE - montées depuis le domicile

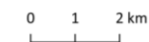
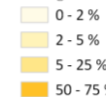
Poids de la commune parmi les usagers de la gare et (nombre de voyages >= 5) :



### Aire de chalandise de la gare de GRENOBLE UNIVERSITÉS - GIÈRES au lieu d'activité

○ GARE - nombre de descentes hors retour au domicile

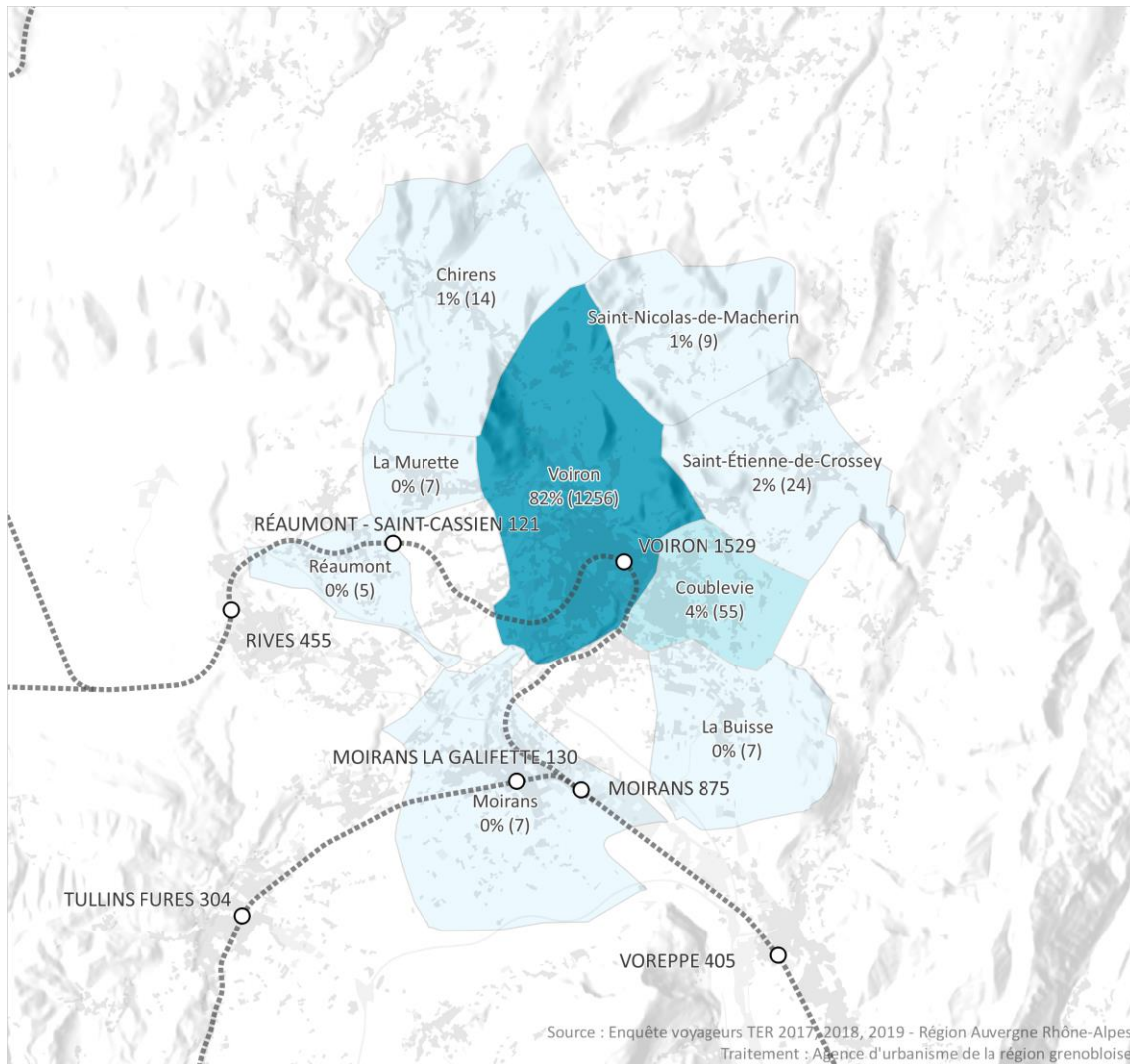
Poids de la commune parmi les usagers de la gare et (nombre de voyages >= 5) :



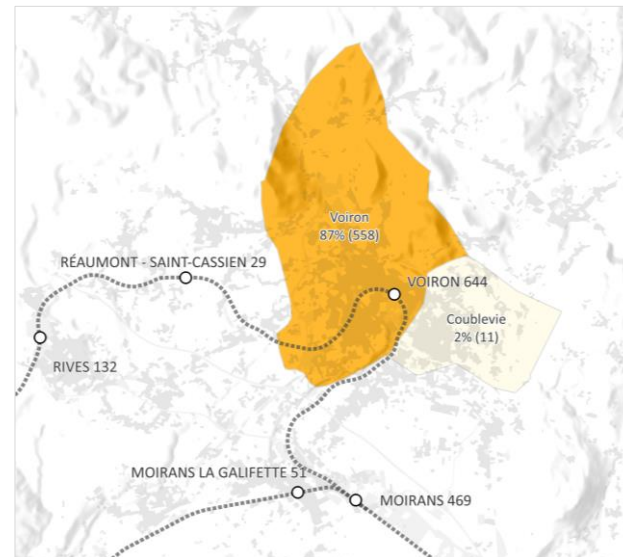
# AIRE D'ATTRACTION DE LA GARE DE VOIRON



## AU DOMICILE



## AU LIEU D'ACTIVITÉ



### Aire de chalandise de la gare de VOIRON au domicile

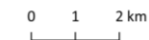
- GARE - montées depuis le domicile
- 0 - 2 %
- 2 - 5 %
- 5 - 25 %
- 25 - 50 %
- 50 - 75 %

Poids de la commune parmi les usagers de la gare et (nombre de voyages >= 5) :



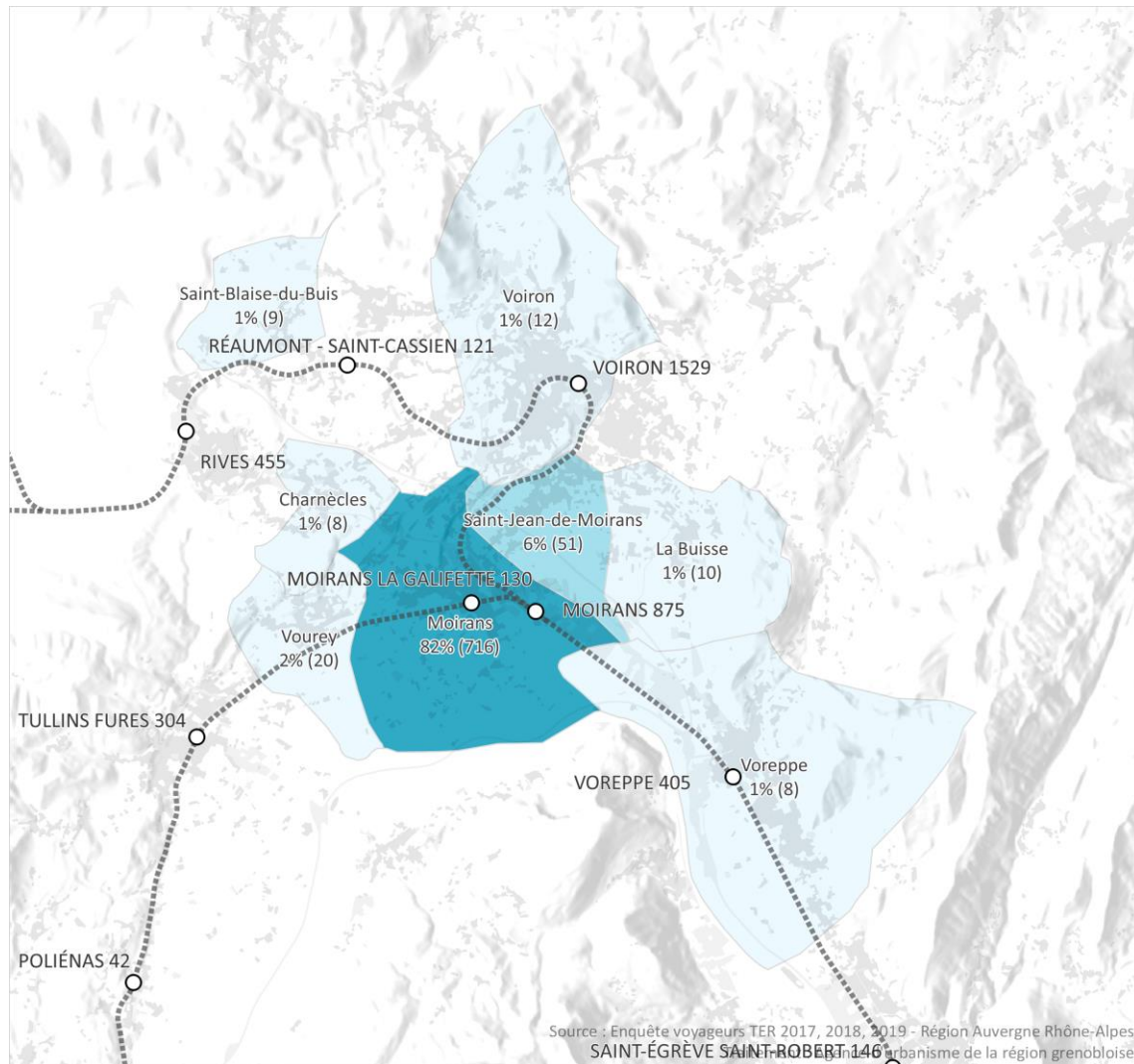
### Aire de chalandise de la gare de VOIRON au lieu d'activité

- GARE - nombre de descentes hors retour au domicile
- Poids de la commune parmi les usagers de la gare et (nombre de voyages >= 5) :
- 0 - 2 %
- 75 - 100 %

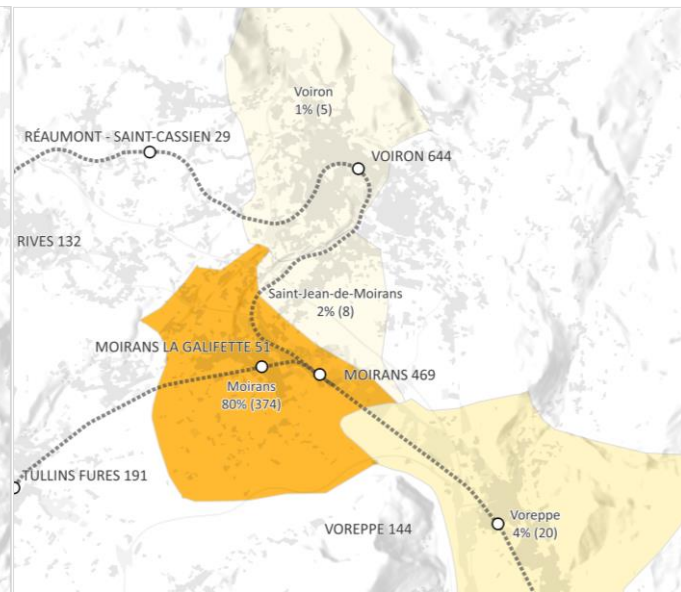


# AIRE D'ATTRACTION DE LA GARE DE MOIRANS

## AU DOMICILE



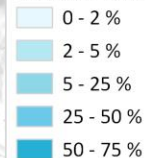
## AU LIEU D'ACTIVITÉ



### Aire de chalandise de la gare de MOIRANS au domicile

○ GARE - montées depuis le domicile

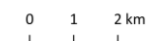
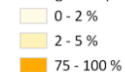
Poids de la commune parmi les usagers de la gare et (nombre de voyages >= 5) :



### Aire de chalandise de la gare de MOIRANS au lieu d'activité

○ GARE - nombre de descentes hors retour au domicile

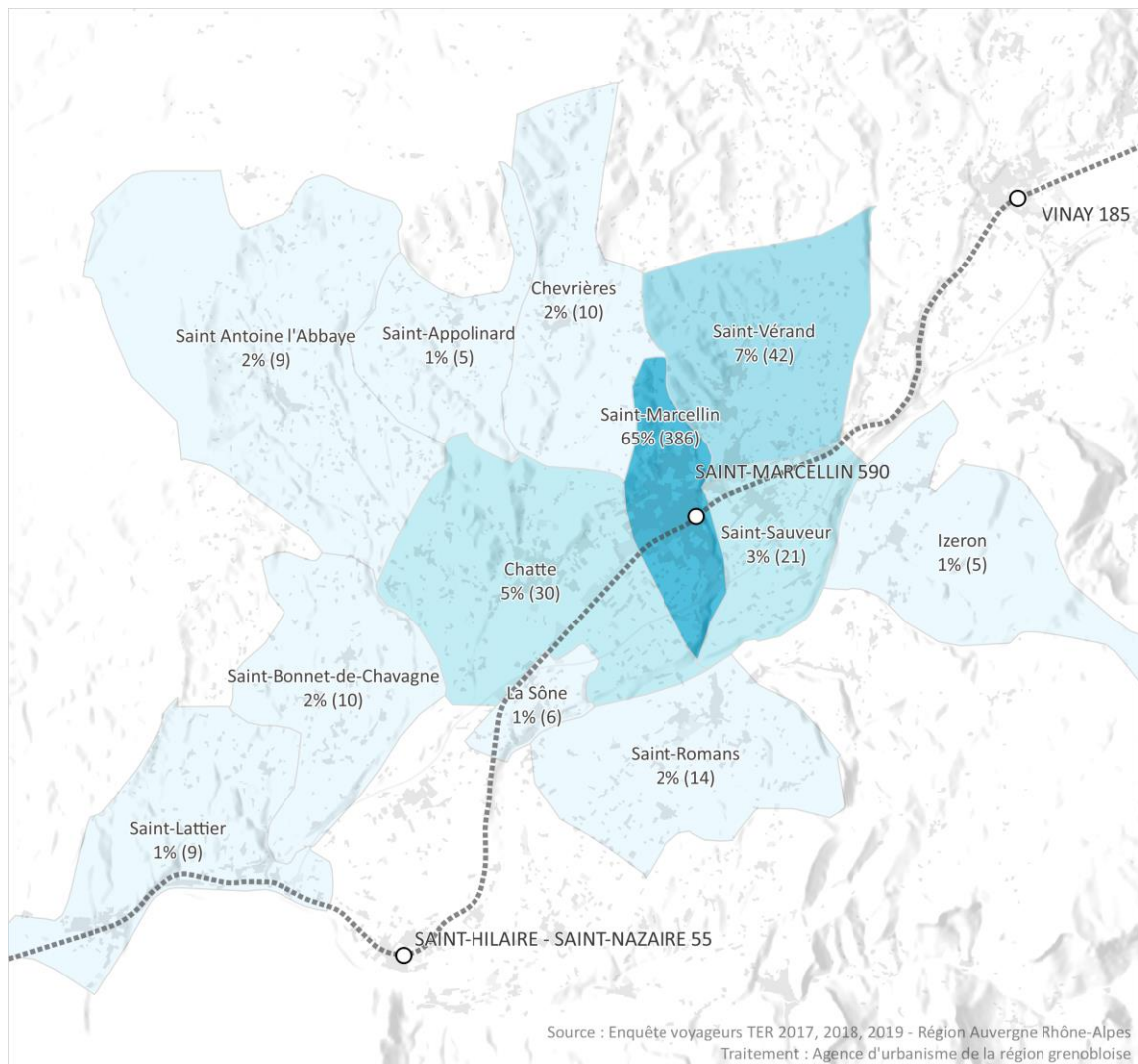
Poids de la commune parmi les usagers de la gare et (nombre de voyages >= 5) :



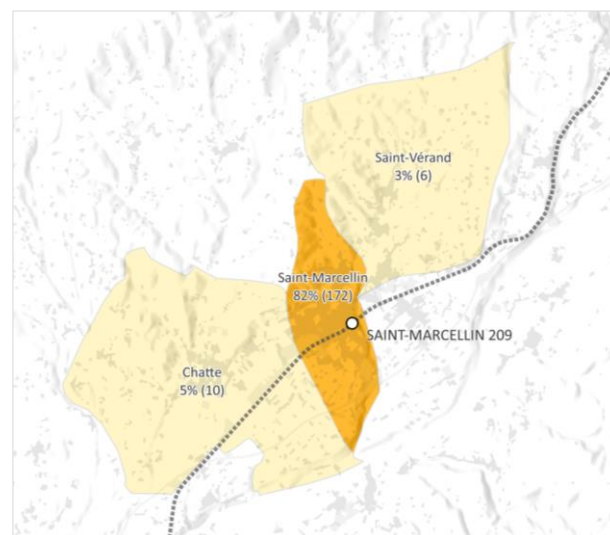
# AIRE D'ATTRACTION DE LA GARE DE SAINT-MARCELLIN



## AU DOMICILE



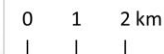
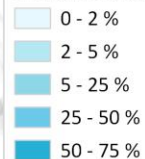
## AU LIEU D'ACTIVITÉ



### Aire de chalandise de la gare de SAINT-MARCELLIN au domicile

○ GARE - montées depuis le domicile

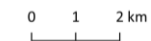
Poids de la commune parmi les usagers de la gare et (nombre de voyages >= 5) :



### Aire de chalandise de la gare de SAINT-MARCELLIN au lieu d'activité

○ GARE - nombre de descentes hors retour au domicile

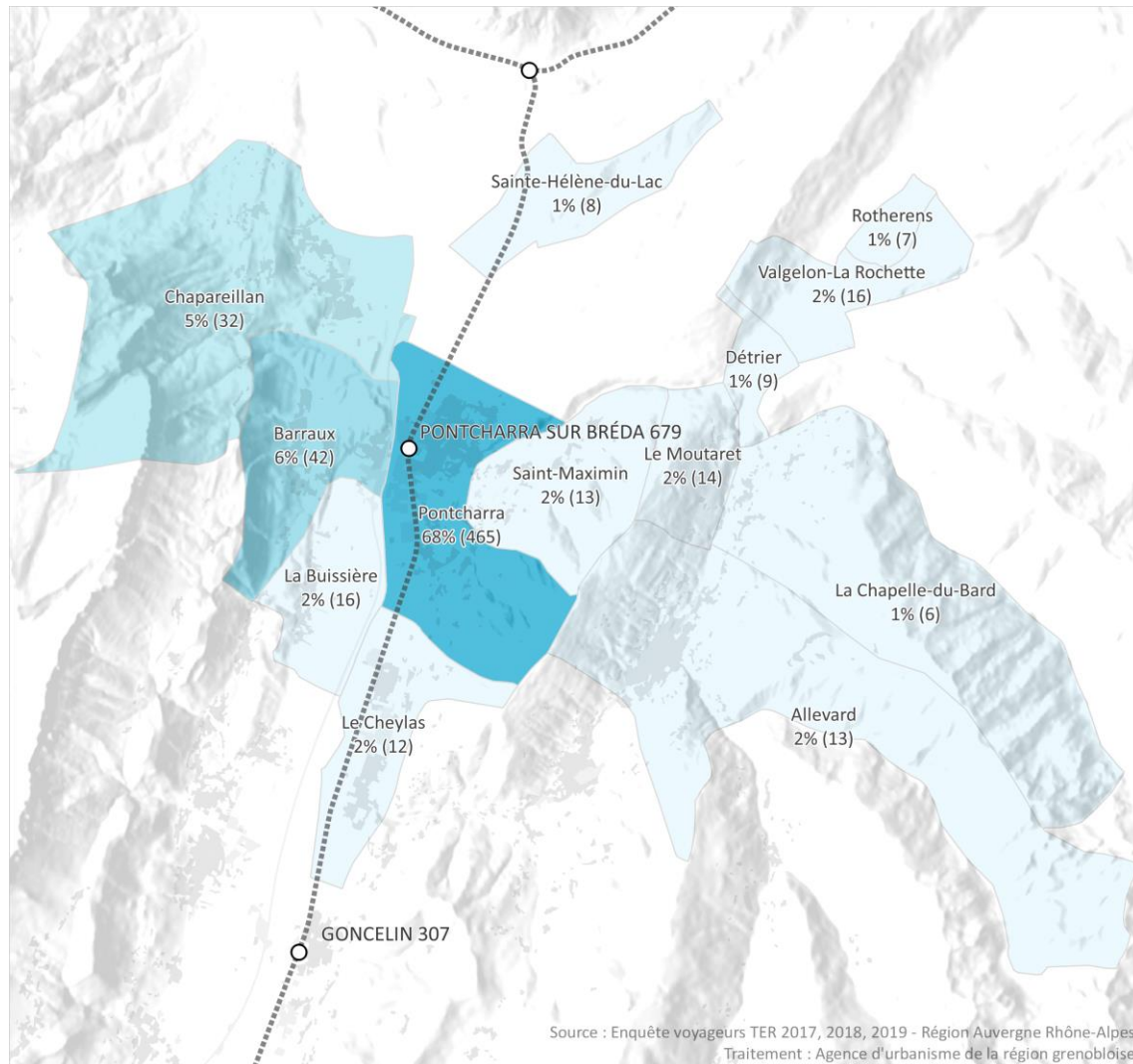
Poids de la commune parmi les usagers de la gare et (nombre de voyages >= 5) :



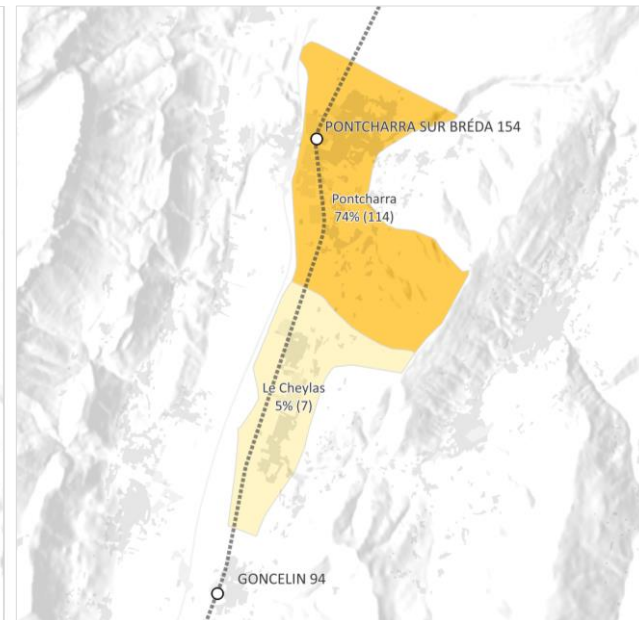
# AIRE D'ATTRACTION DE LA GARE DE PONTCHARRA



## AU DOMICILE

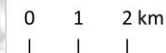
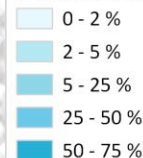


## AU LIEU D'ACTIVITÉ



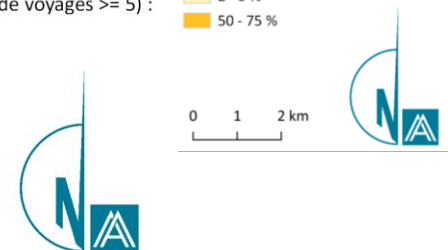
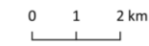
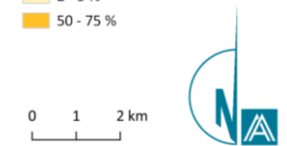
**Aire de chalandise de la gare de PONTCHARRA SUR BRÉDA au domicile**

○ GARE - montées depuis le domicile  
 Poids de la commune parmi les usagers de la gare et (nombre de voyages >= 5) :



**Aire de chalandise de la gare de PONTCHARRA SUR BRÉDA au lieu d'activité**

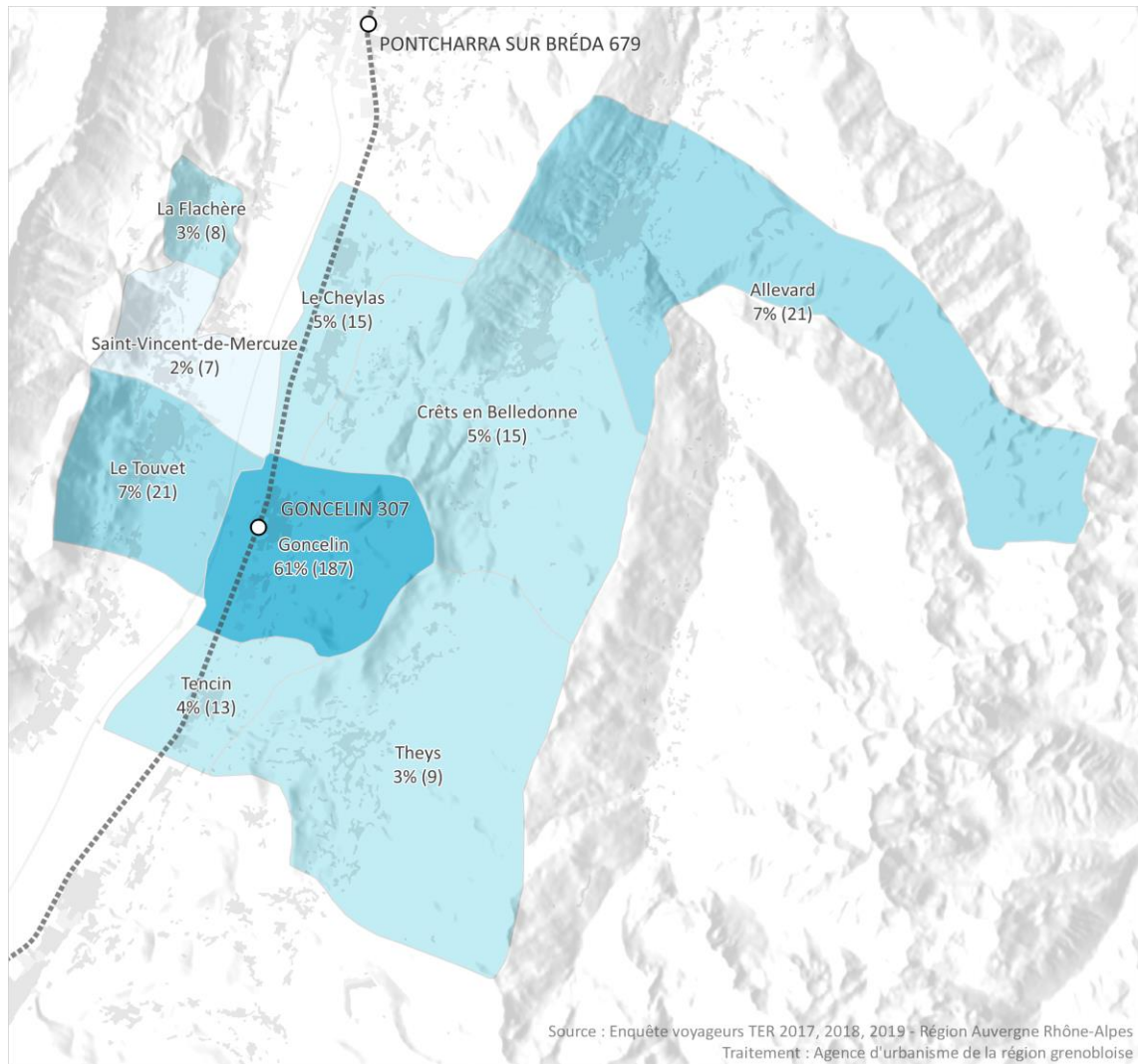
○ GARE - nombre de descentes hors retour au domicile  
 Poids de la commune parmi les usagers de la gare et (nombre de voyages >= 5) :



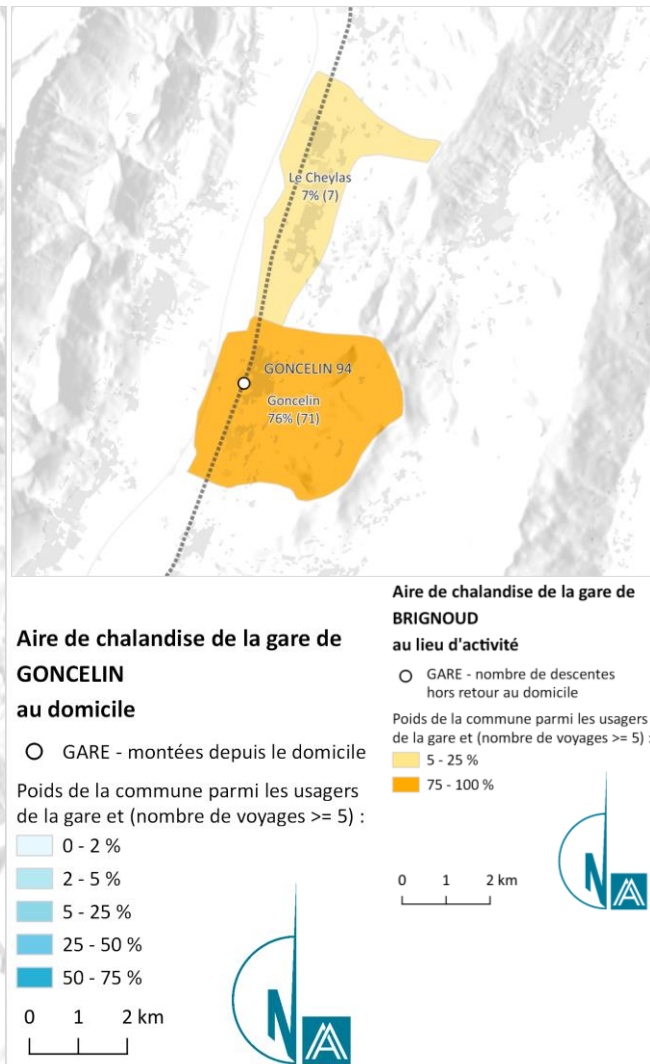
# AIRE D'ATTRACTION DE LA GARE DE GONCELIN



## AU DOMICILE



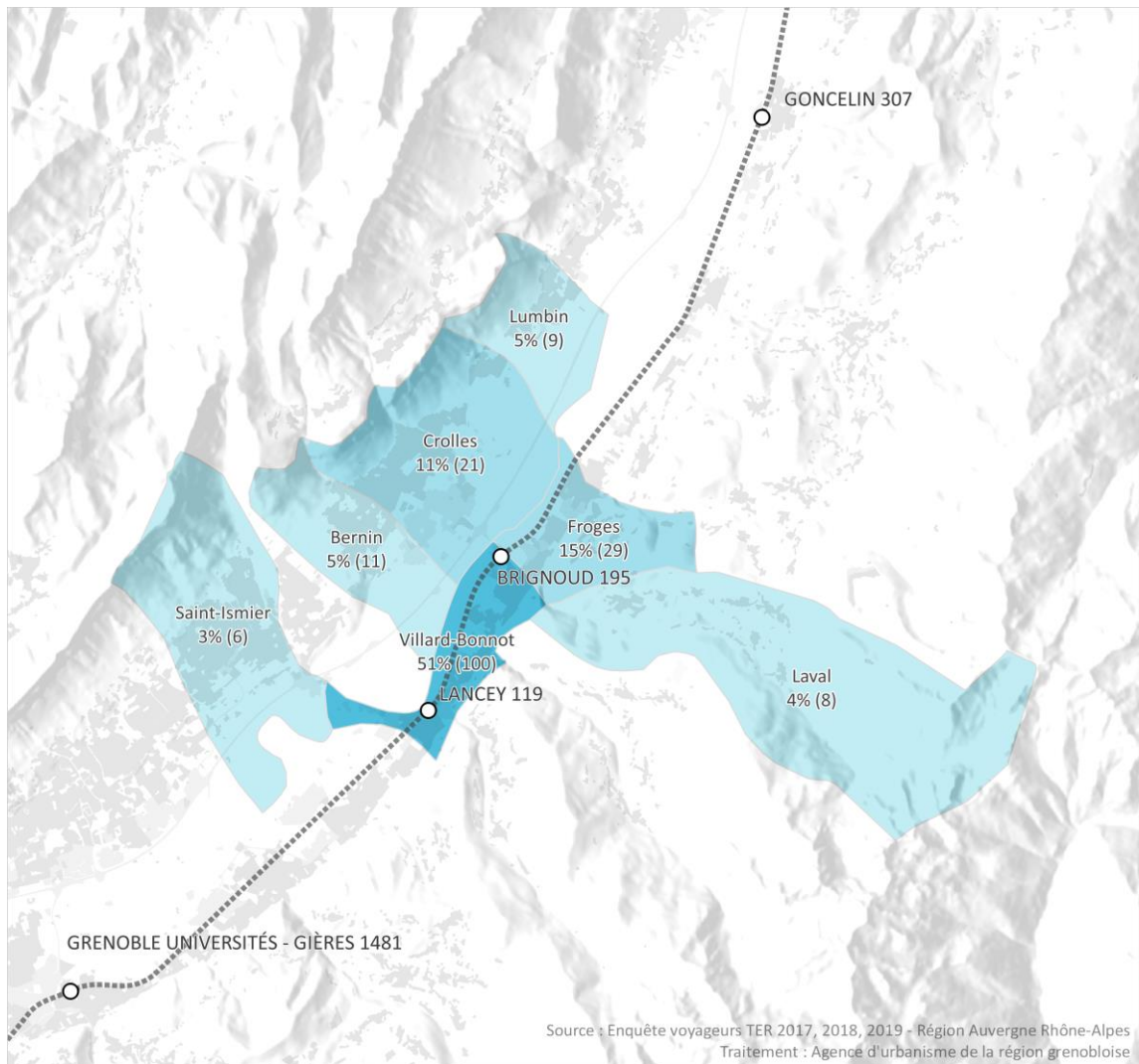
## AU LIEU D'ACTIVITÉ



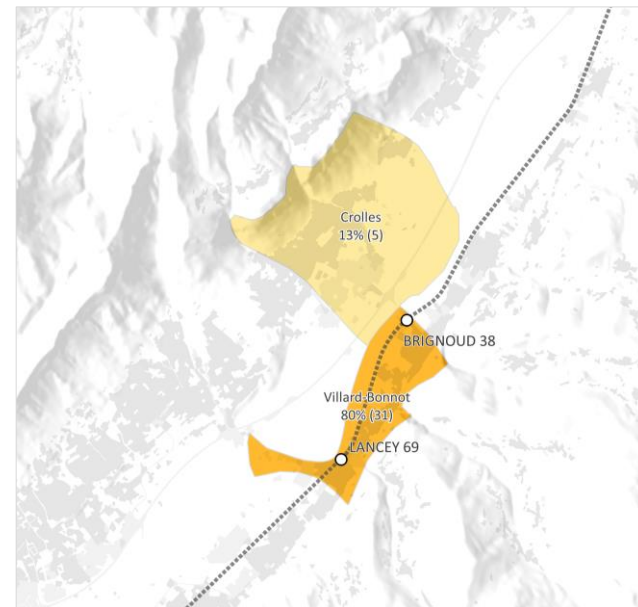
# AIRE D'ATTRACTION DE LA GARE DE BRIGNOUD



## AU DOMICILE



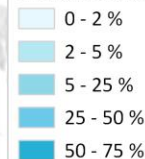
## AU LIEU D'ACTIVITÉ



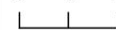
### Aire de chalandise de la gare de BRIGNOUD au domicile

○ GARE - montées depuis le domicile

Poids de la commune parmi les usagers de la gare et (nombre de voyages >= 5) :



0 1 2 km



### Aire de chalandise de la gare de BRIGNOUD au lieu d'activité

○ GARE - nombre de descentes hors retour au domicile

Poids de la commune parmi les usagers de la gare et (nombre de voyages >= 5) :



0 1 2 km



# L'AGENCE

D'URBANISME DE LA RÉGION GRENOBLOISE

— v —   — v —   — v —   — v —   — v —  
OBSERVER   PLANIFIER   PROJETER   ANIMER   PARTAGER

**Contact : Elsa LIEGEOIS**

**MERCI POUR VOTRE ATTENTION**

21 rue Lesdiguières  
38000 Grenoble  
04 76 28 86 00  
accueil@aurg.asso.fr  
[www.aurg.org](http://www.aurg.org)

