



ÉTOILE FERROVIAIRE CREILLOISE

Rôle des gares secondaires

novembre 2014

A

Définition de l'étoile ferroviaire et stratégies de déplacements

B

Fiche « gare »

Mouy-Bury Balagny-Saint-Epin Cires-les-Mello
Cramoisy Montataire Clermont-de-l'Oise
Liancourt-Rantigny Laigneville Pont-Sainte-Maxence
Rieux-Angicourt Villers-Saint-Paul Orry-la-Ville
Coye-la-Forêt Chantilly-Gouvieux Boran-sur-Oise
Précy-sur-Oise Saint-Leu d'Esserent Creil Senlis

C

Synthèse / Propositions

Directrice de la publication : Pascale POUPINOT
Pilote de l'étude : Magali DELBOUILLE-CARPENTIER
Rédaction : Magali DELBOUILLE-CARPENTIER
Bases de données/cartographie : Romain BAPTISTE, Philippe COTREBIL
Conception/Réalisation : Virginie MORIN-MAUBOUSSIN
Crédit photos (hors crédit spécifique) : ©Oise-la-Vallée



Document réalisé avec notamment
le concours financier
du Conseil régional de Picardie



Oise-la-Vallée
Agence d'urbanisme
13, Allée de la Faïencerie 60100 CREIL
Tél. 03 44 28 58 58
| www.oiselavallee.org |



sommaire

—	Préambule	4
—	Éléments de définition de l'étoile ferroviaire creilloise	6
—	Le Grand secteur creillois, périmètre potentiel d'un futur plan de déplacements de la zone creilloise	11
—	Une faible utilisation des transports en commun dans les déplacements domicile/travail	16
—	L'attractivité potentielle des gares en question	28



Préambule

Contexte et objectif

Le projet « Creil, Gare cœur d'Agglo » a été l'occasion de lancer une réflexion collégiale entre les collectivités locales et les Autorités Organisatrices de Transports (AOT) afin de dessiner un fonctionnement à venir des gares autour de Creil dans un contexte d'arrivée de la grande vitesse.

L'objectif est d'éviter que la gare de Creil n'absorbe à elle seule les futurs flux supplémentaires de voitures et de voir comment et jusqu'où les autres gares de l'étoile peuvent assurer une fonction de rabattement vers la gare de Creil.

Il s'agit donc de travailler dans un premier temps à la définition d'un périmètre d'étude et d'observation pertinent et qui corresponde au mieux à des espaces vécus par les habitants. A partir de ce périmètre, il s'agit de constituer un socle de connaissances pour chacune des

gares afin de définir celle(s) qui présente(nt) un potentiel de développement et une possible fonction centrale, qui puisse améliorer les déplacements au sein de ce territoire. Enfin, il s'agit de travailler à l'identification de pistes d'actions facilitant le report modal de la voiture vers le train et plus largement vers les transports en commun.

Ces travaux souhaitent alimenter les réflexions autour de la mobilité et des déplacements dans les bassins de vie du sud de l'Oise, dont le futur Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la « zone creilloise ».

Démarche collaborative

Oise-la-Vallée a souhaité inscrire ces travaux dans une démarche collaborative multi-partenariale afin de constituer un socle de connaissance solide, d'aboutir à un diagnostic partagé et de réfléchir collégialement à des propositions alliant des questions transport et déplacement, urbanistiques et économiques.

Ainsi, un groupe de travail a été créé associant :

- le Conseil régional de Picardie,
- la Direction Départementale des Territoires de l'Oise,
- la Communauté de l'Agglomération Creilloise,
- la ville de Pont-Sainte-Maxence
- le Syndicat Mixte du Grand Creillois (SMGC).

Ce groupe de travail n'étant pas figé, d'autres partenaires sont susceptibles de venir partager ces travaux.

structure du document

Le document global est constitué de 3 volets :

- A : Définition de l'étoile ferroviaire creilloise et stratégies de déplacements,
- B : Fiches « gares » (socle de connaissances),
- C : Synthèse et propositions.



Méthodologie du volet A

Le document A de la présente étude consiste à définir un périmètre d'observation et à analyser le comportement des habitants de ce périmètre en matière de déplacements.

En l'absence d'enquête ménages et déplacements, qui permettrait d'avoir une vision globale de ces comportements et habitudes, de multiples sources ont été utilisées. Ainsi une vigilance particulière a été nécessaire afin d'obtenir une cohérence méthodologique.

L'ensemble des résultats chiffrés ont été arrondis.

sources

Compte tenu du large champ d'observation thématique, de nombreuses sources sont mobilisées pour l'élaboration des socles de connaissances, parmi elles :

- Recensement de la population Insee,
- Informations contenues dans les POS / PLU et SCoT,
- Fréquentation des gares et données concernant les abonnements domicile/travail TER,
- SIG de Oise-la-Vallée,
- Etude enquête et stationnement autour de la gare de Creil

L'abondance de sources, parfois incomplètes, demande une vigilance particulière quant à la cohérence méthodologique globale et aux conclusions qui peuvent en découler.



Éléments de définition de l'étoile ferroviaire creilloise

La première étape de ces travaux est de définir ce que l'on entend par « étoile ferroviaire creilloise ». En fonction des objectifs généraux de l'étude cités ci-dessus, Oise-la-Vallée a défini une étoile ferroviaire établie à partir de 3 critères principaux :

- la réalité des flux domicile / travail (a),
- la typologie des gares picardes issue de l'étude Aménagement et Urbanisme Orienté Rail (AUOR) (b),
- un temps d'accès à la gare de Creil situé entre 10 et 15 min en voiture, soit un rayon de 15 km environ autour de cette même gare.

a - La réalité des flux domicile/travail

La réalité des flux domicile / travail est le principal élément qui a permis de définir cette étoile ferroviaire creilloise.

Le contexte picard

La Picardie compte 776 000 actifs ayant un emploi. 17% de ces actifs, soit 132 400 personnes vont travailler en dehors de leur région de résidence.

Cette part des « sortants » est la plus forte de France, seule la région Lorraine dépasse la barre des 10% de sortants au sein sa population active ayant un emploi (moyenne des régions françaises : 4,7% de sortants). La proximité de l'Île-de-France explique à elle seule 78% des migrations domicile/travail de la région car 102 600 actifs Picards ayant un emploi se rendent dans la région capitale pour travailler.

Les régions Champagne-Ardenne, Nord-Pas-de-Calais et Haute-Normandie, également frontalières avec la Picardie se répartissent 19% des flux sortants, le reliquat étant à destination des autres régions de France.

Parallèlement à cela, 39 260 personnes habitant dans une autre région viennent travailler en Picardie. C'est trois fois moins que le nombre de « sortants » mais la répartition géographique est plus équilibrée. 36% viennent d'Île-de-France, 26% du Nord-Pas-de-Calais et 21% de Haute-Normandie.

Le contexte isarien

Dans l'Oise, sur une population de 344 400 actifs ayant un emploi, 28% soit 95 780 personnes vont travailler en dehors de leur département de résidence, soit 10 points de pourcentage en plus qu'au niveau régional.

L'Oise est le 10^e département français en termes de « sortants », la moyenne des départements étant de 17%. L'Oise se situe donc après l'ensemble des départements de la région francilienne pour lesquels la part de personnes travaillant dans un autre département que leur lieu de résidence varie de 30 à 55% de la population active ayant un emploi, et le territoire de Belfort qui est le plus petit département français. Au sein de la région Picardie, l'Aisne enregistre 17% de sortants et la Somme 10%.

La proximité de l'Île-de-France explique à elle seule 87% des migrations domicile/travail de l'Oise (78% au niveau régional) car 83 700 actifs Isariens ayant un emploi se rendent dans la région capitale pour travailler, 3% vont en Haute-Normandie.

Au sein de la Picardie, 4% d'entre eux vont travailler dans la Somme, et 2,5% dans l'Aisne.

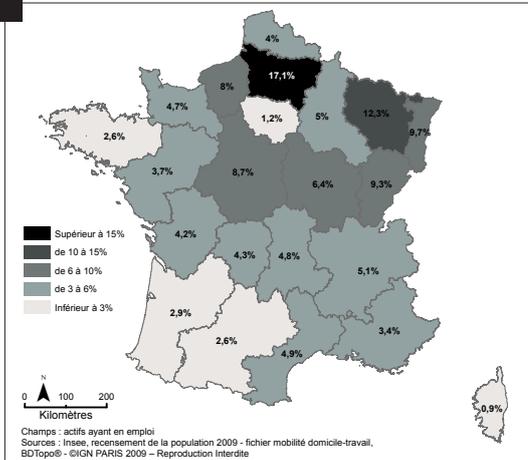
Parallèlement à cela, 30 000 personnes habitant dans un autre département viennent travailler dans l'Oise. C'est trois fois moins que le nombre de « sortants » mais là encore, la répartition géographique est plus équilibrée. 38% viennent d'Île-de-France, 12% de Haute-Normandie, 19% de l'Aisne et 19% de la Somme.

A. DÉFINITION DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE CREILLOISE ET STRATÉGIES DE DÉPLACEMENTS

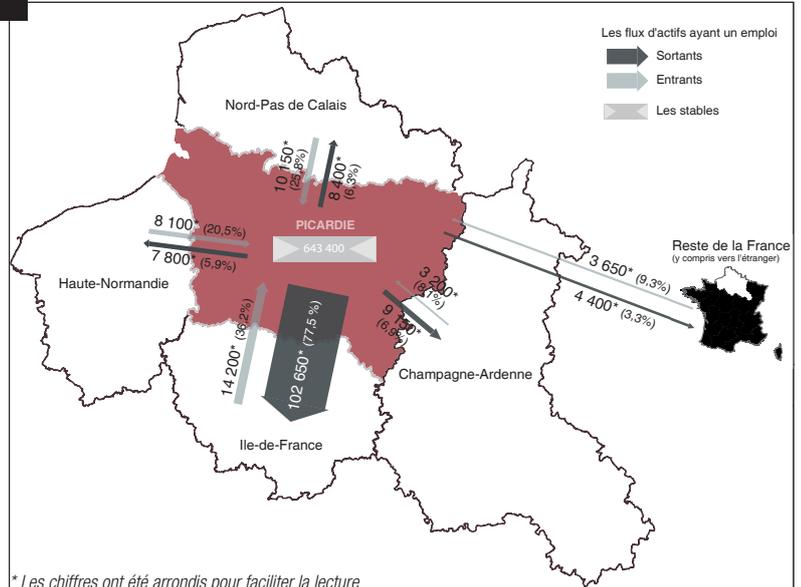


ÉTOILE FERROVIAIRE CREILLOISE

Rôle des gares secondaires

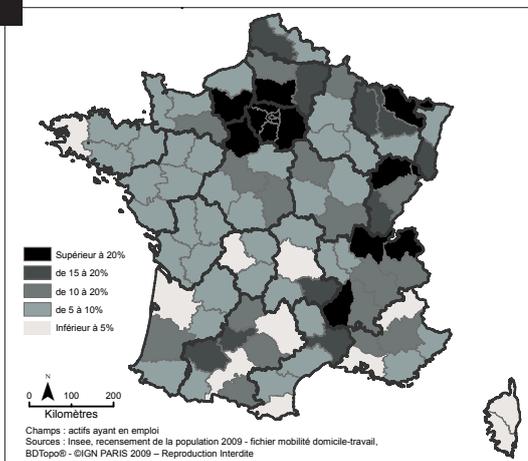


Part des actifs travaillant hors de leur région de résidence en 2009

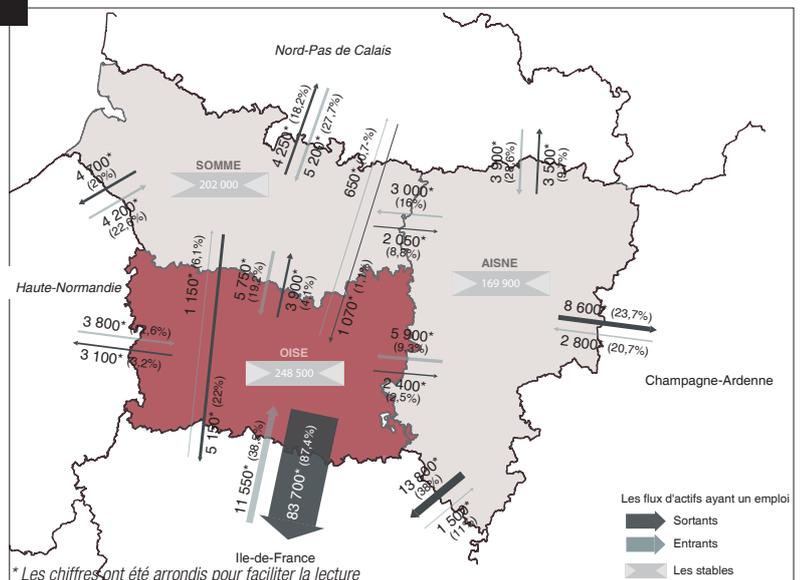


Les flux d'actifs picards ayant un emploi en 2009

sources : Oise-la-Vallée SIGOVal 2014, IGN BDTopo© V2 2009, Insee - Recensement de la population 2009 - fichier mobilité domicile-travail
conception : Oise-la-Vallée



Part des actifs travaillant hors de leur département de résidence en 2009



Les flux d'actifs isariens ayant un emploi en 2009

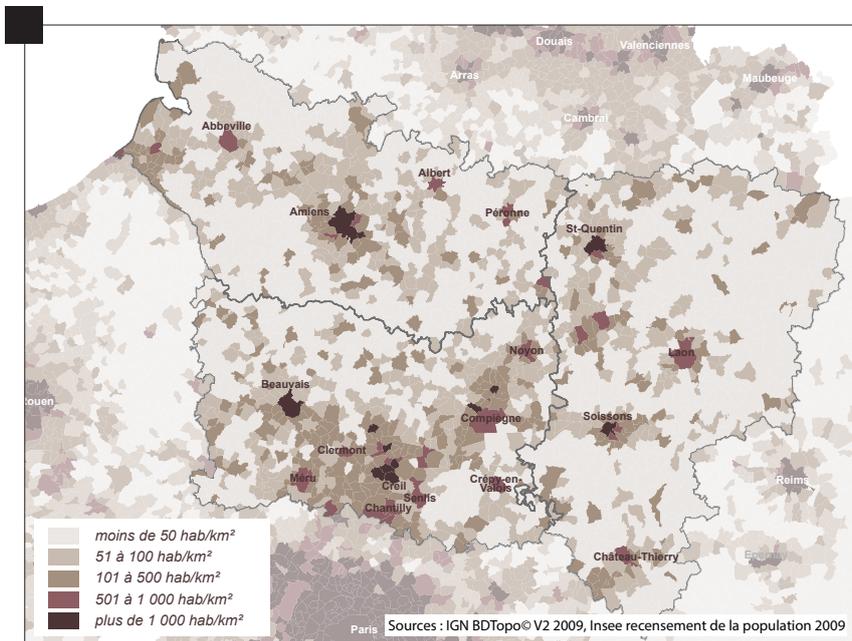
sources : Oise-la-Vallée SIGOVal 2014, IGN BDTopo© V2 2009, Insee - Recensement de la population 2009 - fichier mobilité domicile-travail
conception : Oise-la-Vallée

A. DÉFINITION DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE CREILLOISE ET STRATÉGIES DE DÉPLACEMENTS

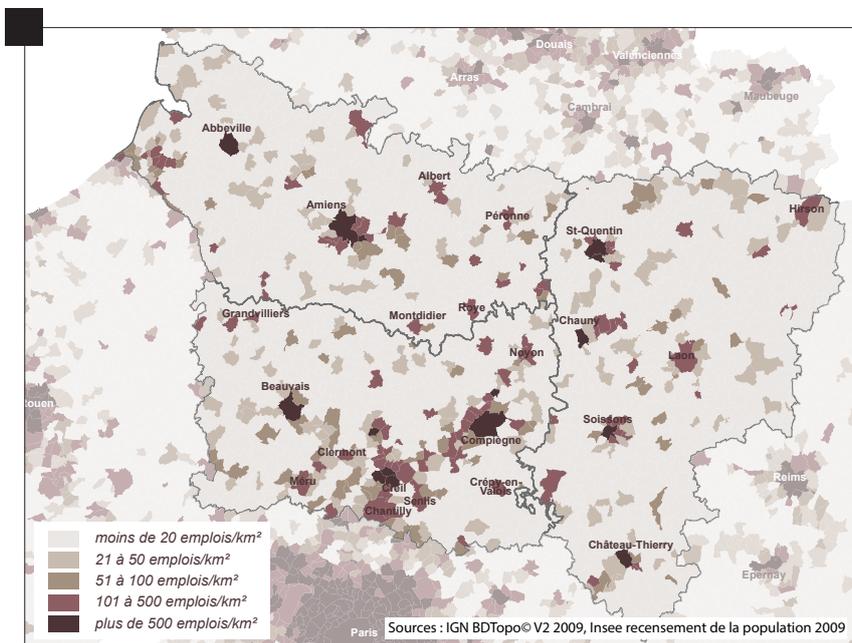


ÉTOILE FERROVIAIRE CREILLOISE

Rôle des gares secondaires



Densité de population en 2009



Densité d'emploi en 2009

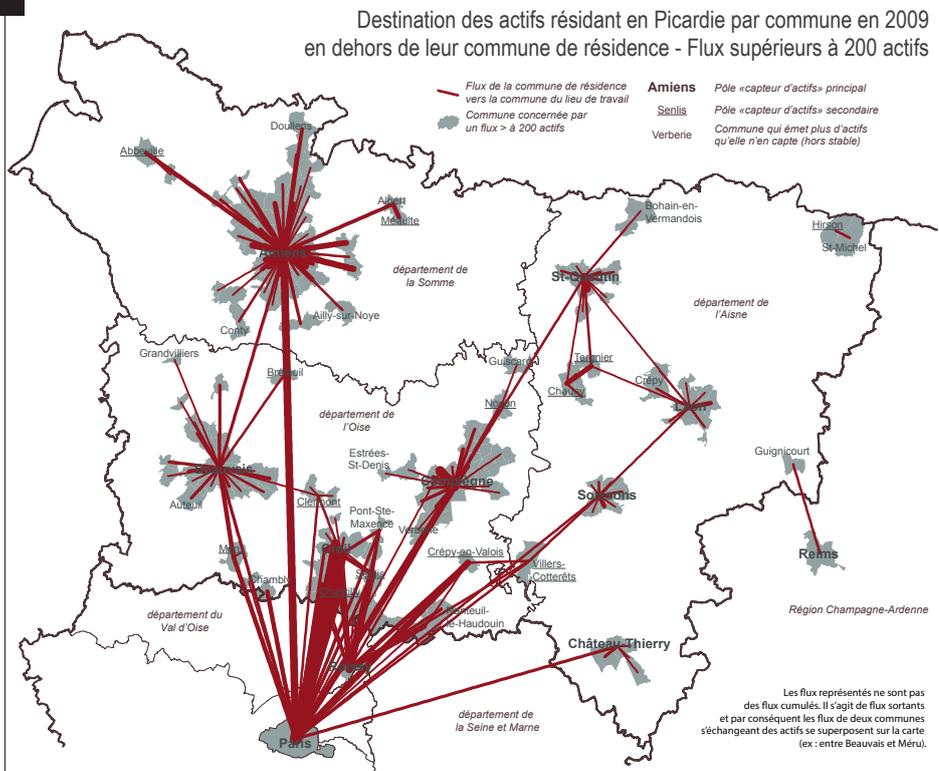
La concentration de l'emploi dans les pôles urbains associée à la diffusion territoriale de l'habitat sont les principaux facteurs explicatifs de l'ampleur des déplacements domicile/travail en Picardie.

A. DÉFINITION DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE CREILLOISE ET STRATÉGIES DE DÉPLACEMENTS



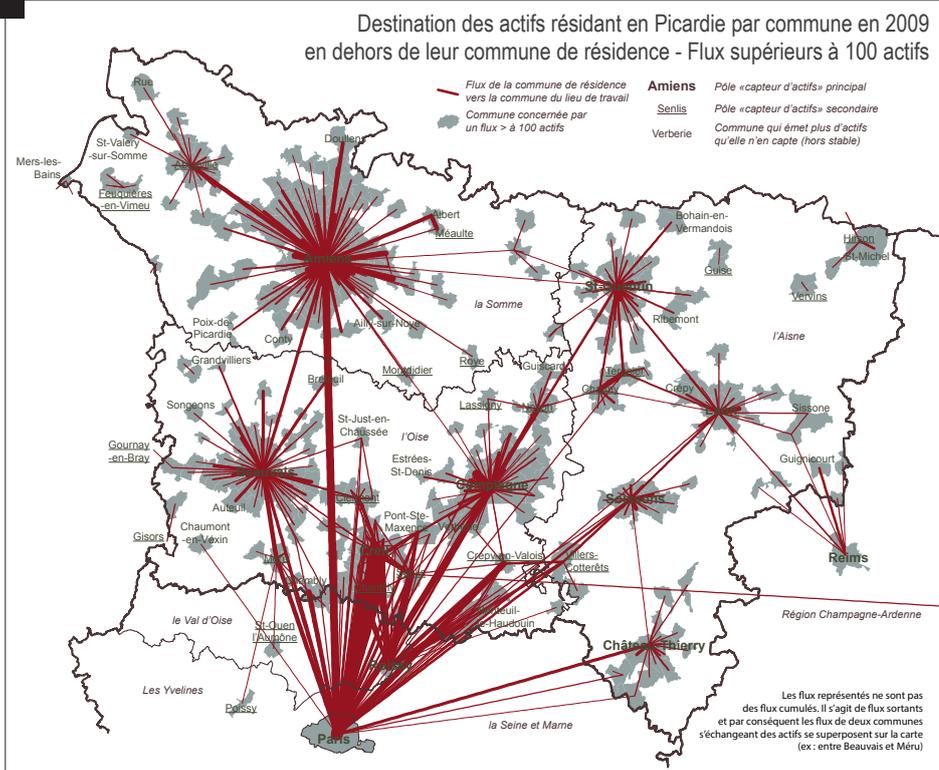
ÉTOILE FERROVIAIRE CREILLOISE

Rôle des gares secondaires



Peu de relations évidentes entre les villes de Picardie

La cartographie des flux domicile/travail montre que ceux-ci s'affranchissent des limites administratives. Les pôles d'emplois de Paris et de Roissy ont une influence importante sur l'ensemble de la région. En revanche il y a peu de relations évidentes entre les grandes villes picardes. A l'échelle de l'Oise, 3 oursins apparaissent autour des 3 pôles « capteurs d'actifs » principaux de Beauvais, Compiègne et Creil. Ils correspondent peu ou prou aux périmètres des aires urbaines ⁽¹⁾ de l'Oise du même nom. Il est à noter que la 4^e grande aire urbaine de l'Oise, celle de Senlis, n'apparaît pas en tant que pôle principal « capteur d'actifs » mais en pôle secondaire. Ainsi, la réalité des flux domicile/travail peut se superposer aux pôles d'emplois et de population principaux du département. Ces pôles jouent un rôle déterminant dans la « résistance » de l'Oise face à l'aire urbaine de Paris.



La multipolarité isarienne « stoppe » l'avancée de l'aire urbaine francilienne

Si les oursins de flux domicile/travail sont bien dessinés autour de Beauvais et de Compiègne, celui de Creil est plus complexe et l'aire d'attractivité y est plus irrégulière. La proximité immédiate des pôles « capteurs d'actifs » secondaires de Senlis, Chantilly et de Clermont-de-l'Oise explique le phénomène. L'ensemble de ces pôles secondaires participe à la multipolarité isarienne et si la proximité de la région francilienne influe sur le petit nombre de pôles isariens (une grande partie du département étant multipolarisée et une autre attirée par l'aire urbaine de Paris), c'est cette multipolarité qui « stoppe » l'avancée de l'aire urbaine de Paris dans l'Oise.

⁽¹⁾ Une aire urbaine ou « grande aire urbaine » est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

sources : Oise-la-Vallée SIGoVal' 2014, IGN BDTopo© V2 2009, Insee - Recensement de la population 2010 - fichier mobilité domicile-travail conception : Oise-la-Vallée



b - Des gares de pôles régionaux aux points d'arrêt TER (AUOR)

Entre 2009 et 2011, le Conseil régional de Picardie, la DREAL Picardie, l'ADEME, la SNCF en partenariat avec les deux agences d'urbanisme picardes ont mené l'étude *Aménagement et Urbanisme Orienté Rail (AUOR)* dans le cadre de l'observatoire régional des transports.

Cette étude avait pour objectif de mettre en place une dynamique territoriale croisant les questions d'aménagement du territoire et de renforcement du système ferroviaire picard, dans un contexte d'augmentation de la périurbanisation.

Ces travaux ont abouti à une typologie des 180 gares picardes en 5 classes, élaborée à partir d'un référentiel d'indicateurs et une méthode statistique (Analyse en Composante Principale – ACP) :

Les gares de pôles régionaux

Gares situées dans des agglomérations importantes, sur des communes denses. Près de 2/3 des logements sont collectifs (moyenne régionale : 20%). Il s'agit de gares implantées dans le cœur du pôle urbain. Elles proposent des dessertes ferroviaires intra et inter-régionales, avec une interconnexion organisée entre les services TER et Intercités. Le niveau de services est bon. Le rabattement sur ces gares se fait principalement par un mode alternatif à la voiture, essentiellement par la marche.

Les gares à rayonnement francilien

Gares localisées au sud de la région. Il s'agit de gares sollicitées par des navetteurs pour un déplacement domicile-travail. L'offre de train est importante.

Les gares de rabattement sur les pôles régionaux et sur Paris

Gares implantées dans des villes moyennes et encadrées sur leur axe par des points d'arrêt de communes de faible poids démographique. Elles assument des fonctions de desserte de type TER, essentiellement tournées vers Amiens et Paris.

Les gares de rabattement de scolaires en milieu rural

Gares situées en milieu rural. L'offre, assurée par des TER et des cars régionaux, est inférieure à la moyenne régionale.

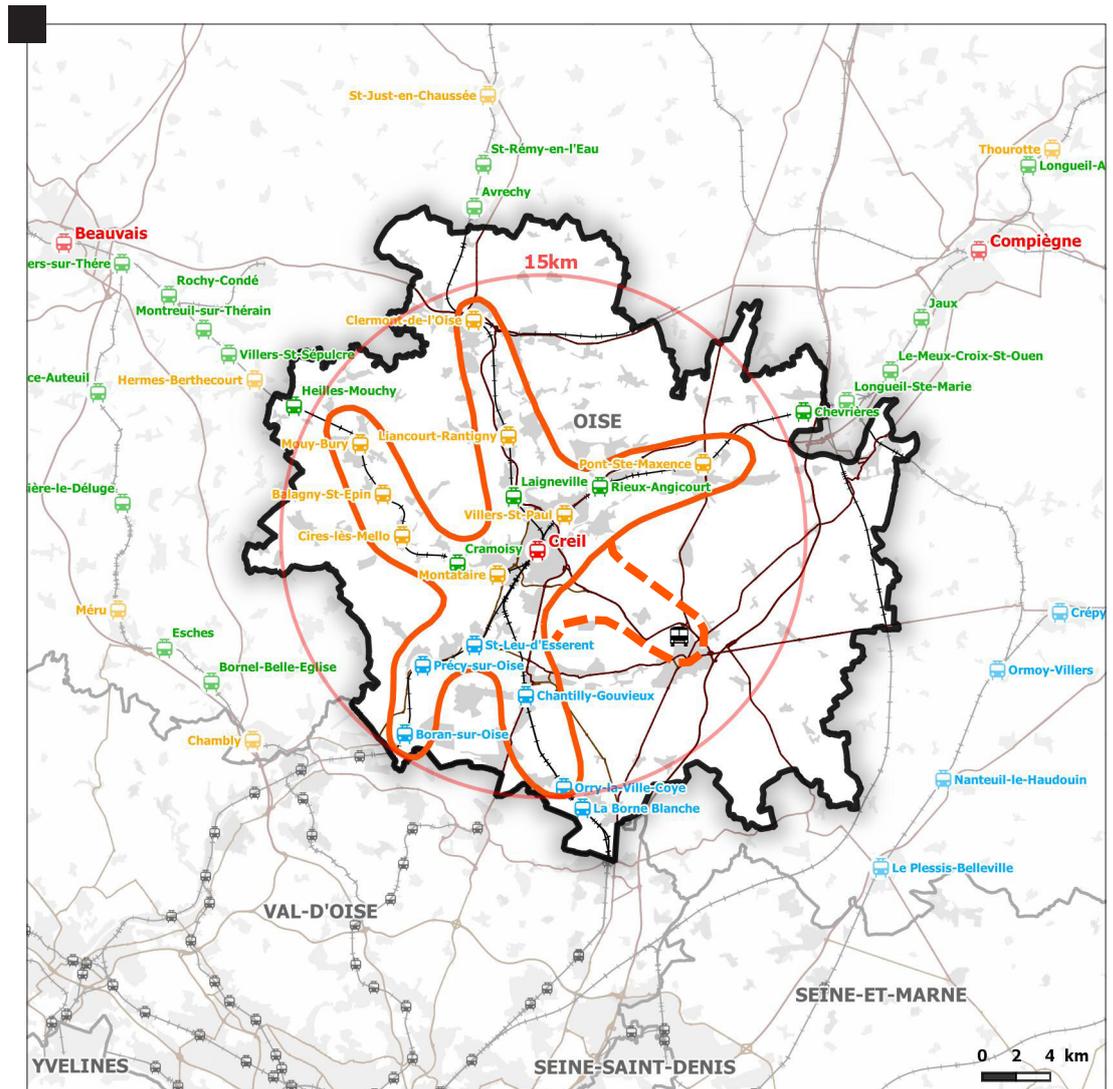
Les points d'arrêt TER de communes de faible population)

Points d'arrêt implantés dans des communes peu denses. L'offre y est faible.



Le Grand secteur creillois périmètre potentiel du futur plan de déplacements de la zone creilloise

Une étoile ferroviaire creilloise composée de 17 gares ferrées et 1 gare routière



Typologie des gares ⁽²⁾

- Point d'arrêt TER de petites communes
- Gares à rayonnement francilien
- Gares de rabattement sur les pôles régionaux et sur Paris
- Gares de rabattement de scolaires en milieu rural
- Gares de pôles régionaux
- Autres gares
- Gare routière de Senlis
- Étoile ferroviaire et routière creilloise
- Grand secteur creillois
- Limite départementale
- Route principale
- Voie ferrée
- Tache urbaine

sources : Oise-la-Vallée SIGOVal² 2014, IGN BDTopo© V2 2009, Etude AUOR - Conseil régional de Picardie conception : Oise-la-Vallée

L'étoile ferroviaire, définie avec ces éléments précédemment cités, est donc composée de 17 gares.

Vers le nord, le périmètre de l'étoile se termine par les gares de Clermont-de-l'Oise, Pont-Sainte-Maxence et Mouy-Bury, toutes trois identifiées dans l'étude AUOR comme étant des gares de rabattement vers les pôles régionaux et sur Paris/Ile-de-France.

Vers le sud, ce même périmètre se termine par les gares de Boran-sur-Oise et d'Orry-la-Ville / Coye dont la fonction de rabattement est tournée vers l'Ile-de-France.

Les gares de La Borne Blanche, Chevrières et de Heilles-Mouchy toutes proches ont été écartées de la composition de l'étoile creilloise car leurs flux étaient sensiblement tournés vers Paris, Compiègne et Beauvais.

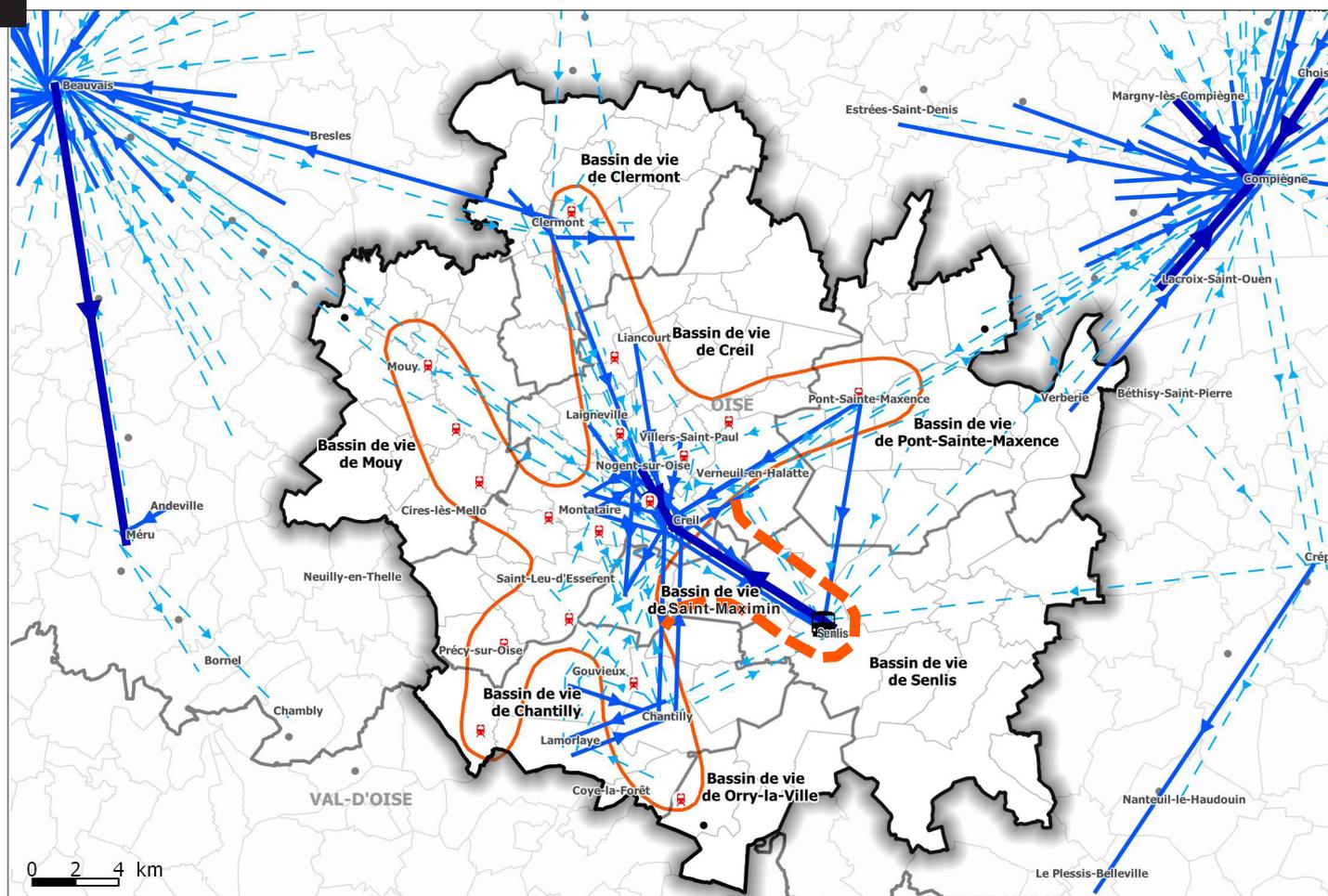
⁽²⁾ Classification d'après l'étude Aménagement et Urbanisme Orienté Rail (AUOR). - Conseil régional de Picardie, 2009

A. DÉFINITION DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE CREILLOISE ET STRATÉGIES DE DÉPLACEMENTS



ÉTOILE FERROVIAIRE CREILLOISE

Rôle des gares secondaires



Mobilité domicile-travail de commune à commune au sein du département de l'Oise

- Flux domicile-travail
- 100 à 200
- 200 à 500
- supérieur à 500
- Gare de l'étoile
- Autres gares
- Gare routière de Senlis
- Étoile ferroviaire et routière creilloise
- Grand secteur creillois
- Bassin de vie
- Limite communale
- Limite départementale

Dans ce Grand secteur creillois, les flux domicile-travail internes forment une pelote emmêlée plutôt qu'un oursin.

Compte tenu de l'importance de ces flux ayant pour origine ou destination la commune de Senlis, la gare routière du même nom sera intégrée au périmètre de l'étoile.

sources : Oise-la-Vallée SIGOVal' 2014,
Insee - Recensement de la population
2010, IGN BDTopo© V2 2009
conception : Oise-la-Vallée

A. DÉFINITION DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE CREILLOISE ET STRATÉGIES DE DÉPLACEMENTS

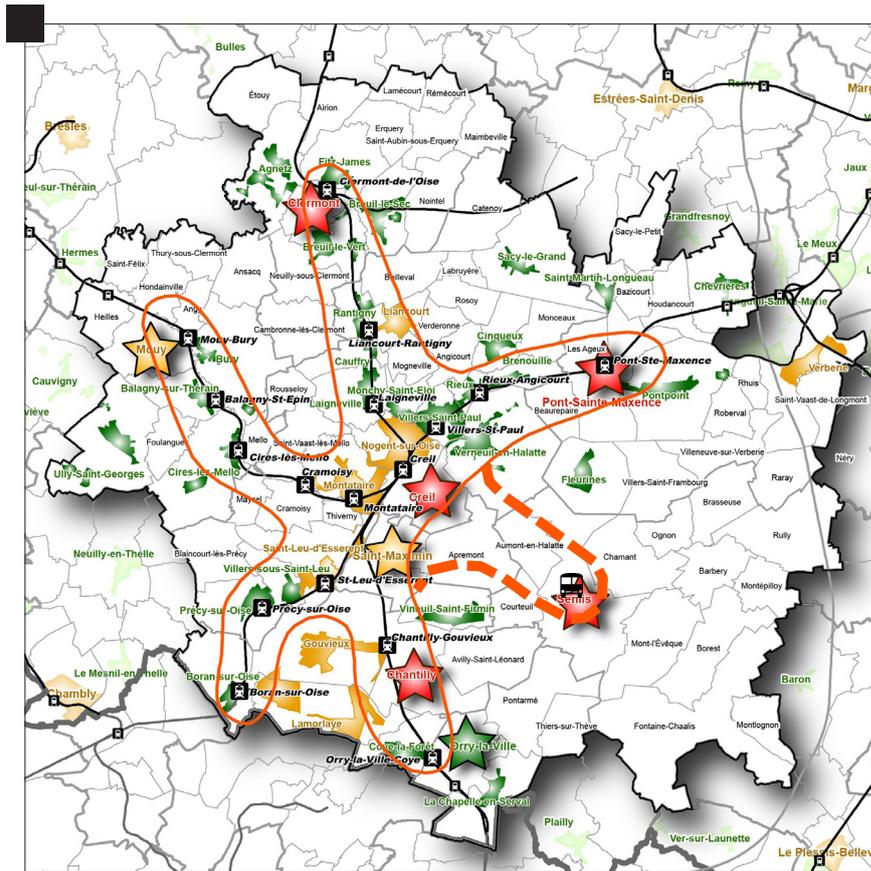


ÉTOILE FERROVIAIRE CREILLOISE

Rôle des gares secondaires

...correspondant à
8 bassins de vie Insee

- ★ Commune-centre du bassin de vie
- Pôles d'équipements et services (3)
- Pôle de proximité
- Pôle intermédiaire
- Pôle supérieur
- Etoile ferroviaire creilloise
- Grand secteur creillois
- Limite communale
- Gare de l'étoile
- Autres gares
- Gare routière de Senlis
- Etoile ferroviaire et routière creilloise
- Grand secteur creillois



sources : Oise-la-Vallée SIGOVal' 2014, IGN BDTopo© V2 2009, Insee - BPE 2013, Insee - Bassin de vie 2012
conception : Oise-la-Vallée

Polarités et bassins de vie
autour de l'étoile ferroviaire creilloise

Bassins de vie	Nombre de gares de l'étoile ferroviaire	Gares de l'étoile ferroviaire
Creil	9	Liancourt / Rantigny ; Laigneville ; Creil ; Rieux / Angicourt ; Villers-Saint-Paul ; Montataire ; Cramoisy ; Saint-Leu-d'Esserent ; Précy-sur-Oise
Mouy	3	Mouy / Bury Balagny-Saint-Epin Cires-les-Mello
Chantilly	2	Chantilly-Gouvieux Boran-sur-Oise
Pont-Sainte-Maxence	1	Pont-Sainte-Maxence
Orry-la-Ville/Coye	1	Orry-la-Ville / Coye
Clermont de l'Oise	1	Clermont de l'Oise
Senlis		
Saint-Maximin	pas de gare ferrée	

A partir de cette étoile ferroviaire creilloise, un périmètre d'étude global a été défini. Il intègre d'autres types de déplacements, liés à l'accès aux services et aux équipements. Ce périmètre, ainsi constitué, s'approche au mieux d'un espace vécu au quotidien par les habitants.

8 bassins de vie (4) ont donc été sélectionnés, pour aboutir à un périmètre « Grand secteur creillois » composé de 102 communes.

(3) Les pôles d'équipements et de services ont été définis à partir de la Base Permanente des Equipements (BPE) réalisée par l'Insee.

(4) Le découpage de la France « en bassins de vie » a été réalisé pour faciliter la compréhension de la structuration du territoire de la France métropolitaine. Le bassin de vie est le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants. Les services et équipements de la vie courante servant à définir les bassins de vie sont classés en 6 grands domaines:
- services aux particuliers
- commerce
- enseignement
- santé
- sports, loisirs et culture
- transports.

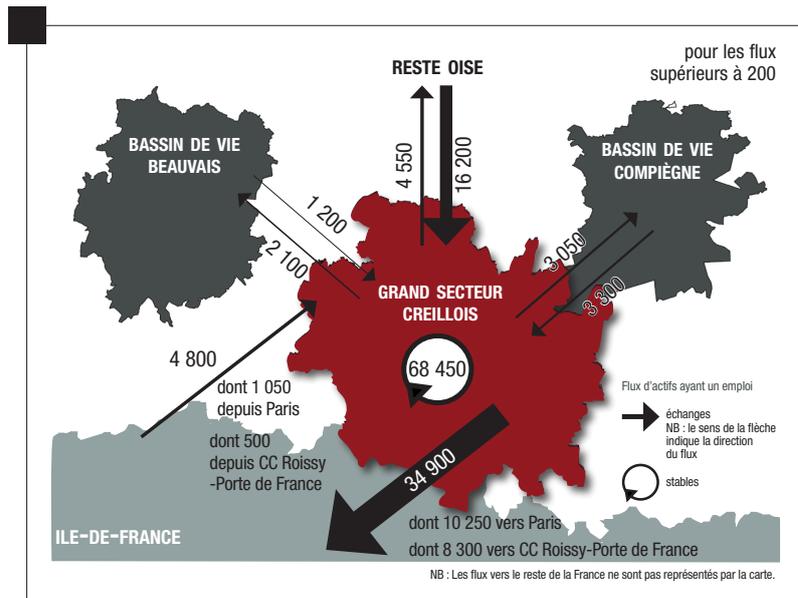
A. DÉFINITION DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE CREILLOISE ET STRATÉGIES DE DÉPLACEMENTS



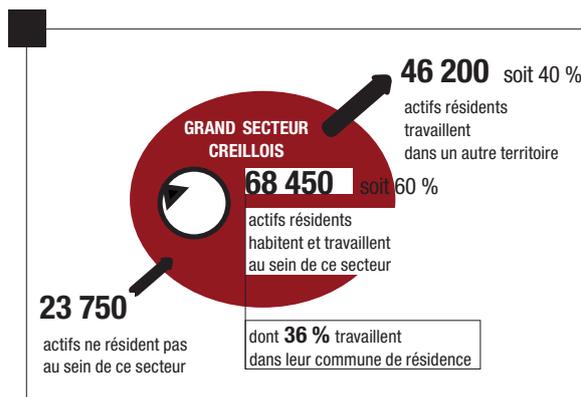
ÉTOILE FERROVIAIRE CREILLOISE

Rôle des gares secondaires

Bilan des mobilités domicile-travail du Grand secteur creillois



Les navettes domicile-travail du Grand secteur creillois entrants/sortants/stables en 2010



Bilan des mobilités du Grand secteur creillois en 2010

Les deux schémas ci-contre sont extraits des travaux réalisés par Oise-la-Vallée dans le cadre de *L'Atlas des mobilités domicile / travail*. Cette étude, conçue comme un outil évolutif servant à la connaissance des mobilités dite « contraintes », s'attache à répondre à 4 questions essentielles à propos des mobilités domicile/travail : Combien ? Où ? Qui ? Comment ?

Pour ce faire, 9 variables statistiques ont été sélectionnées afin de décrire quantitativement et qualitativement ces flux :

- l'origine et la destination du flux,
- le mode de transport utilisé pour le réaliser,
- la catégorie socioprofessionnelle,
- le mode de cohabitation,
- le statut d'occupation du logement,
- le sexe,
- l'âge,
- le temps de travail (temps complet ou temps partiel),
- la condition d'emploi (contrat à durée limitée, illimitée, non salarié).



source : Insee
- Recensement de la population 2010
- fichier mobilité domicile-travail
conception : Oise-la-Vallée



Le bilan migratoire montre que ce territoire est davantage émetteur que récepteur de flux domicile / travail. En effet, les actifs sortants sont deux fois plus nombreux que les actifs entrants, traduisant l'influence de l'Ile-de-France.

Cependant, il convient de nuancer ces propos car 68 450 personnes travaillent et vivent au sein de ce territoire ce qui est deux fois plus important que le nombre d'actifs allant travailler en Ile-de-France. De la même manière, le faible taux d'emploi occupé par des actifs ne résidant pas sur le territoire ainsi que le taux d'attraction par l'emploi plus élevé dans cette zone que dans le reste du sud de l'Oise montrent une certaine « autonomie » du secteur.

Cette « autonomie » du secteur est à prendre en compte de manière significative dans les futurs travaux qui délimiteront le périmètre du Plan de Déplacements Urbains de la « zone creilloise » à venir.

Les bassins de vie composant ce grand secteur se trouvent dans des situations migratoires variées. D'un côté les bassins de vie de Mouy et d'Orry-la-Ville présentent des effectifs sortants 4 fois plus élevés que les effectifs entrants alors que le phénomène est inverse, dans des proportions différentes, pour les bassins de vie de Senlis et de Saint-Maximin. La combinaison entre l'influence de l'Ile-de-France et les taux d'attraction par l'emploi de chacun des bassins de vie est le facteur essentiel de ces bilans migratoires variés.

A l'exception des bassins de vie de Creil et d'Orry-la-Ville davantage tournés vers l'Ile-de-France, les principaux flux migratoires se réalisent entre le bassin de vie de Creil et les 6 autres bassins de vie du Grand secteur creillois. Cette réalité renforce la pertinence du périmètre et de l'échelle territoriale étudiée.

Détails du bilan des mobilités domicile-travail du Grand secteur creillois par bassin de vie

Périmètres	Entrants	Sortants	Stables	Part des sortants à destination de l'Ile-de-France	1 ^{er} effectif de flux réalisé avec :	2 ^e effectif de flux réalisé avec :	Taux d'emploi occupé par des entrants ⁽⁵⁾	Taux d'attraction par l'emploi ⁽⁶⁾
Grand secteur creillois	23 750	46 200	68 450	75%	Paris	CC de Roissy Porte de France	26%	0,8
Bassin de vie de Creil	18 300	25 800	22 600	51%	Paris	Bassin de vie de Clermont	45%	0,9
Bassin de vie de Chantilly	6 000	11 400	5 600	72%	Bassin de vie de Creil	Paris	52%	0,7
Bassin de vie de Pont-Sainte-Maxence	4 000	9 500	3 300	37%	Bassin de vie de Creil	Bassin de vie de Compiègne	56%	0,6
Bassin de vie de Clermont	6 000	7 700	4 900	22%	Bassin de vie de Creil	Bassin de vie de Beauvais	57%	0,9
Bassin de vie de Senlis	8 000	6 000	3 800	54%	Bassin de vie de Creil	Bassin de vie de Pont-Sainte-Maxence	68%	1,2
Bassin de vie de Mouy	1 700	6 500	2 200	32%	Bassin de vie de Creil	Bassin de vie de Clermont	47%	0,4
Bassin de vie d'Orry-la-Ville	830	3 300	620	79%	CC de Roissy Porte de France	Paris	59%	0,4
Bassin de vie de Saint-Maximin	4 000	1 000	400	39%	Bassin de vie de Creil	Bassin de vie de Chantilly	93%	3

source : Insee - Recensement de la population 2010 - fichier mobilité domicile-travail, Oise-la-Vallée SIGOVal'-2014

⁽⁵⁾ taux d'emploi occupé par des entrants : part des emplois du territoire qui sont occupés par des actifs qui ne résident pas au sein de ce même territoire.

⁽⁶⁾ taux d'attraction par l'emploi : rapport entre le nombre d'emplois offerts dans un territoire et les actifs ayant un emploi qui résident dans ce territoire. Il permet aussi de mesurer l'attraction par l'emploi qu'un territoire exerce sur les autres.

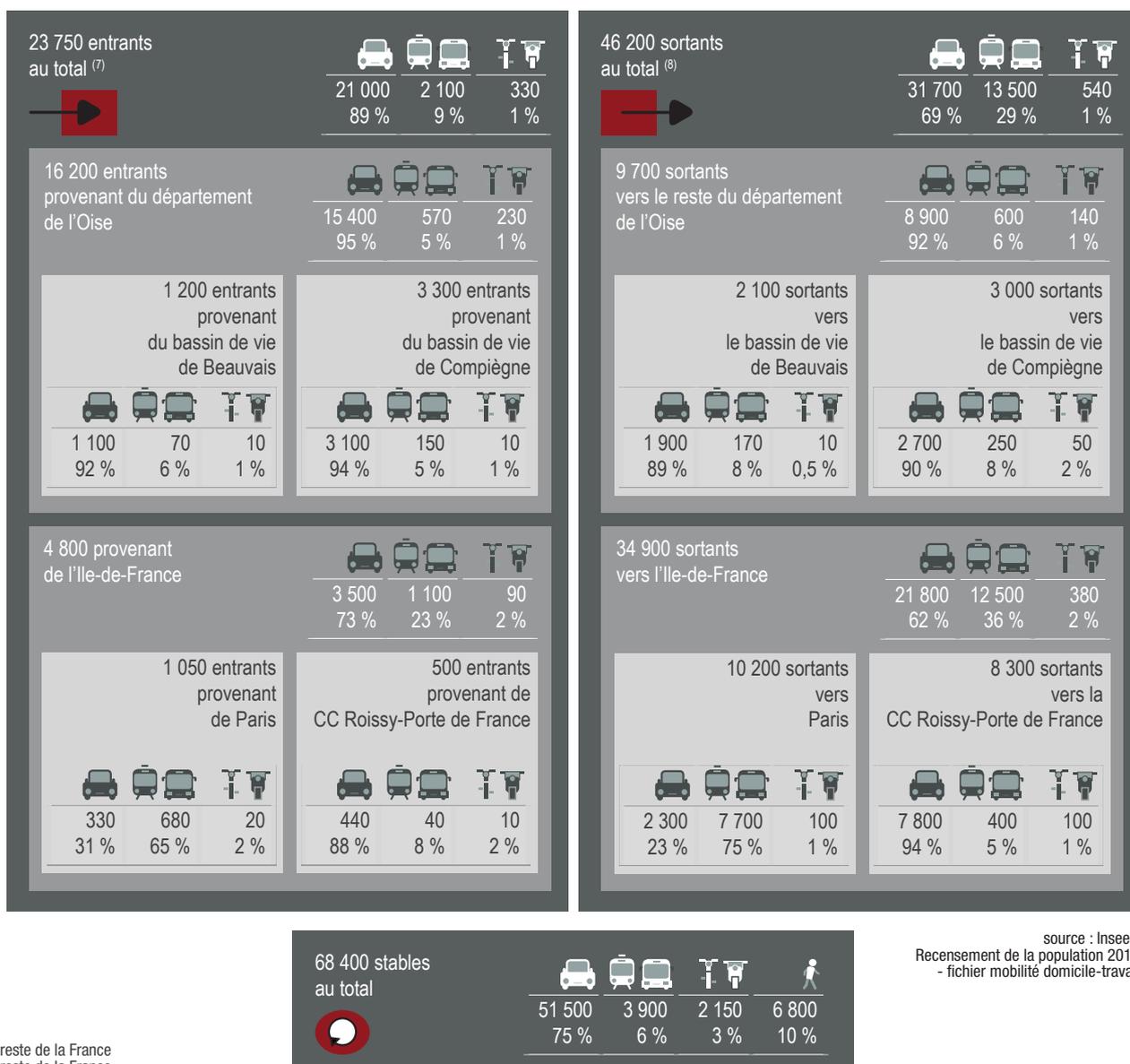


Une faible utilisation des transports en commun dans les déplacements domicile/travail

La répartition modale des déplacements montre des habitudes d'utilisation variables selon l'origine et la destination des travailleurs. En effet, si globalement la voiture est

privéligiée dans les déplacements domicile / travail des actifs du Grand secteur creillois, qu'ils soient entrants, sortants ou stables, la part d'utilisation des transports en commun diffère grandement.

Répartition modale du bilan des migrations domicile-travail du Grand secteur creillois



source : Insee - Recensement de la population 2010 - fichier mobilité domicile-travail

⁽⁷⁾ dont flux depuis le reste de la France
⁽⁸⁾ dont flux vers le reste de la France



6 % des actifs vivant et travaillant au sein du Grand secteur creillois utilisent les transports en commun dans leurs déplacements domicile/travail

Ainsi, 30% des actifs allant travailler sur un autre territoire (ou actifs sortants) utilisent les transports en commun dans leurs déplacements. Ce chiffre atteint 36% dans les flux en direction de l'Ile-de-France et 75% des flux en direction de Paris.

Pour les autres déplacements, même infra départementaux, l'utilisation des transports en commun ne dépasse pas 10%.

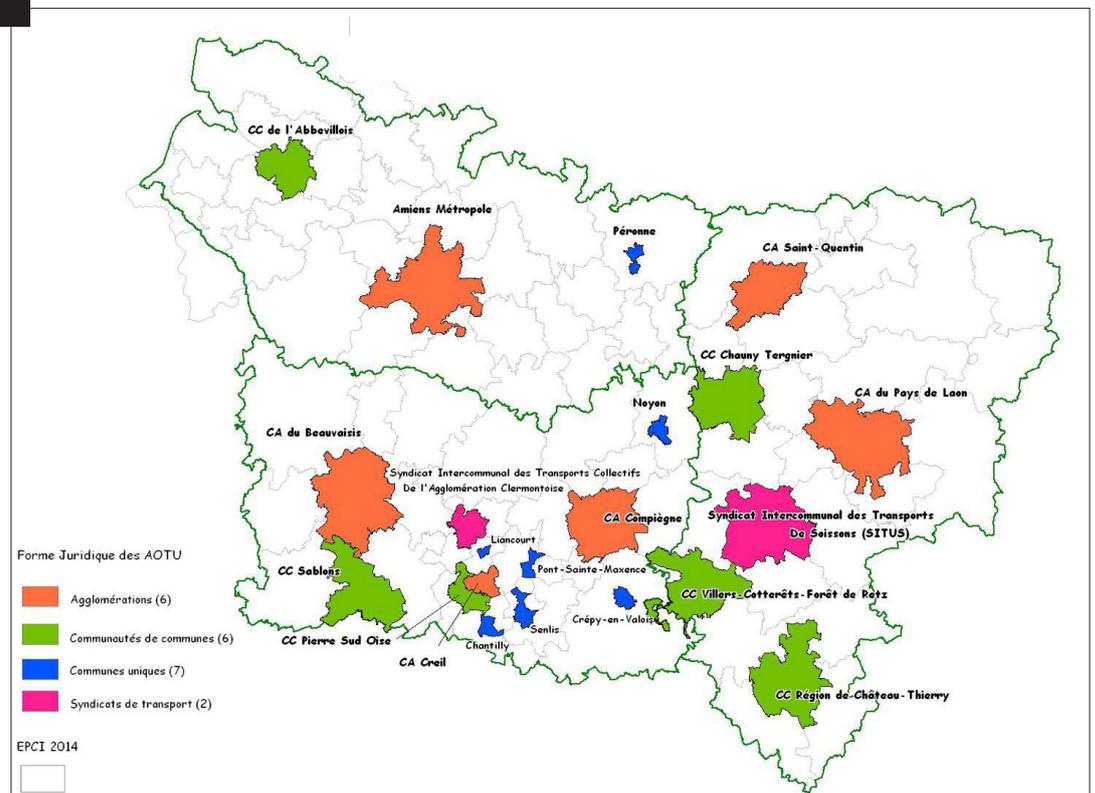
Ainsi, les bassins de vie de Compiègne et de Beauvais, directement reliés au Grand secteur creillois par le fer, présentent également un taux d'utilisation de ce mode de transport particulièrement faible. S'ils concernent en proportion entre 5 et 8% des trajets entrants et sortants entre ces territoires, seuls les flux sortants vers Compiègne présentent des effectifs statistiquement représentatifs (supérieurs à 200 flux). De plus, alors que les performances des liaisons ferrées entre ces deux bassins de vie et le Grand secteur creillois sont disparates, les proportions d'utilisateurs sont à peu près équivalentes.

L'autre enseignement essentiel de ce bilan est que seuls 6% des personnes vivant et travaillant dans le Grand secteur creillois utilisent les transports en commun et ce malgré la présence d'une étoile ferroviaire à 5 branches ainsi que de 7 Autorités Organisatrices des Transports (AOT) :

- AOT de la Communauté de l'Agglomération Creilloise,
- AOT de la Communauté de Communes de Pierre-Sud-Oise,
- AOT de la ville de Liancourt,
- AOT de la Ville de Chantilly,
- AOT de la ville de Senlis,
- AOT de la ville de Pont-Sainte-Maxence,
- AOT du Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Clermontoise.

Ce faible report modal traduit une inadéquation des périmètres des AOT pour une action efficace et/ou une inadéquation de l'offre en fonction des besoins et/ou une habitude de déplacements tournée vers la voiture.

Il est à noter que 2 000 de ces actifs se déplacent en deux roues quotidiennement au sein de ce secteur. Ce constat renvoie directement à la place consacrée aux deux roues au sein des villes et au sein de la circulation.



Picardie : Nature juridique des Autorités Organisatrices de Transport Urbain (AOTU) au 1^{er} janvier 2014
in *Transports urbains de Picardie : des initiatives multiples pour des territoires dynamiques*
Observatoire régional des transports de Picardie, septembre 2014. - 80 p.



Zoom sur le bassin de vie de Creil

Entre les 8 bassins de vie constituant le Grand secteur creillois, les échanges internes domicile / travail sont nombreux. En ce qui concerne le bassin de vie de Creil, les flux les plus importants ont pour origine ou destination les bassins de vie de Clermont (4 000 flux), de Chantilly (3 600 flux), de Senlis (3 000 flux) et de Pont-Sainte-Maxence (2 700 flux).⁽⁹⁾

Dans le détail, les flux réalisés en véhicule personnel sont surreprésentés dans les échanges avec le bassin de vie de Senlis (qui ne présente pas de gare ferroviaire en son territoire) et le bassin de vie de Clermont. A l'inverse ils sont sous-représentés dans les échanges avec les bassins de vie de Saint-Maximin et de Chantilly au profit des transports en commun.

Il est à noter qu'en plus des transports en commun, les deux roues sont surreprésentés dans les flux entre les bassins de vie de Creil et de Saint-Maximin.

Globalement, on retrouve une utilisation des transports en commun supérieure dans les flux sortants du bassin de vie de Creil, donc réalisés par les habitants de ce bassin de vie (7% des flux sortants soit 625 unités) que dans les flux entrants, réalisés par les habitants des autres bassins de vie du secteur (4% des flux entrants soit 370 unités).

Communes composant le bassin de vie de Creil :

- Angicourt
- Bailleval
- Blaincourt-lès-Précy
- Brenouille
- Catenoy
- Cauffry
- Cinqueux
- Cramoisy
- Creil
- Labruyère
- Laigneville
- Liancourt
- Maysel
- Mogneville
- Monceaux
- Monchy-Saint-Éloi
- Montataire
- Nogent-sur-Oise
- Précy-sur-Oise
- Rantigny
- Rieux
- Rosoy
- Rousseloy
- Sacy-le-Grand
- Saint-Leu-d'Esserent
- Saint-Vaast-lès-Mello
- Thiverny
- Verderonne
- Verneuil-en-Halatte
- Villers-Saint-Paul
- Villers-sous-Saint-Leu

Répartition modale des flux depuis et vers le bassin de vie de Creil (flux entrants et sortants cumulés)

	Flux réalisés en véhicule personnel		Flux réalisés en transport en commun		Flux réalisés en deux roues		Total	
	Effectifs	%	Effectifs	%	Effectifs	%	Effectifs	%
Bassin de vie de Saint-Maximin	1 780	87 %	170	8 %	90	4 %	2 040	100 %
Bassin de vie de Clermont	3 790	94 %	150	4 %	80	2 %	4 020	100 %
Bassin de vie de Pont-Sainte-Maxence	2 500	93 %	120	4 %	70	3 %	2 690	100 %
Bassin de vie de Senlis	2 850	95 %	100	3 %	40	1 %	2 990	100 %
Bassin de vie de Chantilly	3 200	89 %	310	9 %	70	2 %	3 570	100 %
Bassin de vie de Mouy	1 990	93 %	130	6 %	30	1 %	2 150	100 %
Bassin de vie d'Orry-la-Ville	250	91 %	10	4 %	10	4 %	270	100 %
Total	16 360	92 %	990	6 %	390	2 %	17 730	100 %

⁽⁹⁾ Concernant le bassin de vie d'Orry-la-Ville, les flux ne sont pas suffisants pour être statistiquement représentatifs.

source : Insee - Recensement de la population 2010 - fichier mobilité domicile-travail

A. DÉFINITION DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE CREILLOISE ET STRATÉGIES DE DÉPLACEMENTS



ÉTOILE FERROVIAIRE CREILLOISE

Rôle des gares secondaires

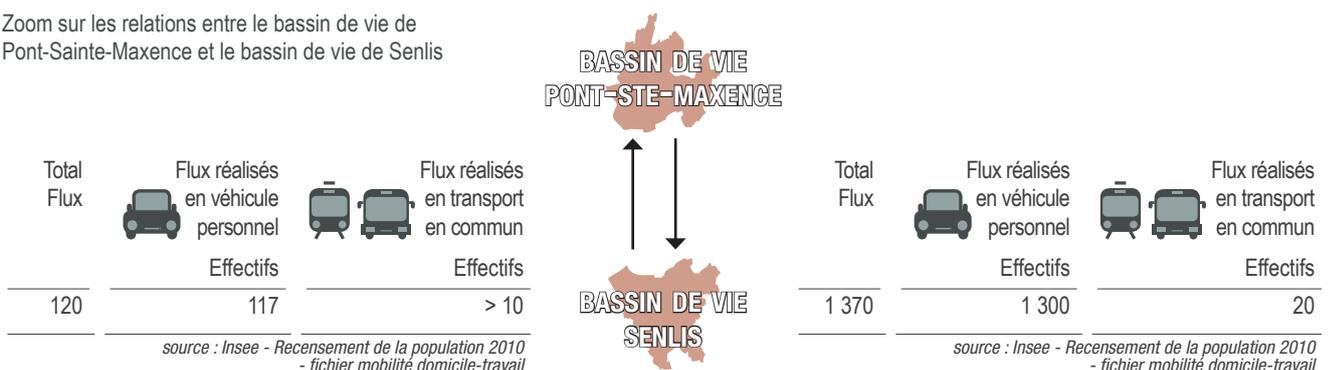
En ce qui concerne le sens des flux, trois bassins de vie, en lien avec le bassin de vie de Creil, reçoivent nettement plus de flux qu'ils n'en émettent : les bassins de vie de Chantilly, Senlis et Saint-Maximin. La quasi totalité de ces flux sont réalisés en véhicule personnel, ce qui n'est pas sans conséquence sur la circulation et le stationnement au sein de ces bassins de vie récepteurs.

Répartition modale du bilan des flux en lien avec le bassin de vie de Creil (flux entrants et sortants dissociés)

	Flux entrants...			Flux sortants		
	... total	... réalisés en véhicule personnel Effectifs	... réalisés en transport en commun Effectifs	... total	... réalisés en véhicule personnel Effectifs	... réalisés en transport en commun Effectifs
Bassin de vie de Saint-Maximin	250	225	15	1 850	1 550	160
Bassin de vie de Clermont	2 850	2 700	100	1 150	1 090	40
Bassin de vie de Pont-Sainte-Maxence	1 900	1 750	70	850	760	50
Bassin de vie de Senlis	1 050	990	30	1 950	1 860	70
Bassin de vie de Chantilly	1 150	1 070	65	2 450	2 130	245
Bassin de vie de Mouy	1 700	1 600	80	450	390	55
Bassin de vie d'Orry-la-Ville	117	105	> 10	155	145	10

source : Insee - Recensement de la population 2010 - fichier mobilité domicile-travail

Zoom sur les relations entre le bassin de vie de Pont-Sainte-Maxence et le bassin de vie de Senlis





Une fréquentation des gares de l'étoile ferroviaire creilloise en hausse

En termes de fréquentation, les gares de l'étoile enregistrent près de 45 700 voyages vendus.

La gare de Creil est bien sûr en tête de file avec plus de 18 000 voyages par jour en 2012, suivie des gares de Chantilly, Orry-la-Ville/Coye-la-Forêt, Pont-Sainte-Maxence et Clermont-de-l'Oise.

Depuis 2002, l'étoile ferroviaire creilloise a connu une hausse de fréquentation de 13 %. Alors que les gares des lignes 2 et 4 enregistrent des augmentations de fréquentation supérieures à 15 %, celles de la ligne 5 (RER uniquement) en ont perdu 30 % (cf. tableau ci-dessous).

Fréquentation des gares de l'étoile ferroviaire creilloise ⁽¹⁰⁾

	Fréquentation 2012	Fréquentation 2002	Fréquentation 2002-2012	
			Effectif	%
Mouy-Bury	864	822	+ 42	+ 5%
Balagny-Saint-Epin	75	75	0	0
Cires-les-Mello	471	425	+ 46	+ 11%
Cramoisy	6	12	- 6	- 50%
Montataire	153	117	+ 36	+ 31%
Total Ligne 1	1 569	1 451	+ 118	+ 8%
Clermont-de-l'Oise	3 955	3 328	+ 627	+ 19%
Liancourt-Rantigny	1 275	1 093	+ 182	+ 17%
Laigneville	572	336	+ 246	+ 73%
Total Ligne 2	5 802	4 757	+1 045	+ 22%
Pont-Saint-Maxence	3 772	3 416	+ 356	+ 10%
Rieux-Angicourt	641	627	+ 14	+ 2%
Villers-Saint-Paul	314	273	+ 41	+ 15%
Total Ligne 3	4 727	4 316	+ 411	+ 10%
Orry-la-Ville / Coye-la-Forêt	4 760	4 247	+ 513	+ 12%
Chantilly-Gouvieux	9 898	8 261	+1 637	+ 20%
Total Ligne 4	14 658	12 508	+2 150	+ 17%
Boran-sur-Oise	94	108	- 14	- 13%
Précy-sur-Oise	227	355	- 128	- 36%
Saint-Leu d'Esserent	319	454	-135	- 30%
Total Ligne 5	640	917	- 277	- 30%
Creil	18 335	16 657	+1 678	+ 10%
Total	45 731	40 606	+5 125	+ 13%

La nouvelle grille horaire mise en place le 14 décembre 2014 va certainement faire évoluer ces chiffres de fréquentation.

⁽¹⁰⁾ nombre de voyages vendus ayant pour origine ou destination une des gares de l'étoile ferroviaire creilloise.

source : Données issues des enquêtes et comptages BVA - base unique 2013 (TER Picardie) - pour un JOB (mardi)



Plus de 6 000 titulaires d'un abonnement de travail montent dans une gare de l'étoile ferroviaire creilloise

6 200 personnes titulaires d'un abonnement de travail TER montent dans une gare de cette étoile ferroviaire creilloise. Parmi eux, 5 800 habitent au sein du Grand secteur creillois ce qui confirme l'intérêt de ce périmètre pour traiter de la question des mobilités.

90% de ces abonnés domicile / travail descendent dans une gare de l'Île-de-France (70% à Paris, 19% dans le Val d'Oise pour l'accès à la plateforme aéroportuaire de Roissy) et seulement 290 abonnés descendent dans une autre gare de l'étoile ferroviaire.

Une étoile ferroviaire utilisée essentiellement dans une logique de ligne

Parmi ces 290 personnes, 44% ont pour destination Creil. 34% d'entre eux descendent dans les gares d'Orry-la-Ville et surtout de Chantilly-Gouvieux, la plupart d'entre eux étant montés en gare de Creil.

Ainsi l'étoile ferroviaire creilloise apparaît être utilisée par les usagers dans une logique de ligne plutôt qu'en véritable étoile, lieu de correspondance. Selon la direction des transports du Conseil régional de Picardie ce taux de correspondance en gare de Creil ne serait d'ailleurs que de 10% seulement.

Ce constat de fonctionnement en ligne est également visible à des échelles supérieures. Ainsi, que ce soit vers le reste de l'Oise ou vers le reste de la Picardie, les gares de montée et de descente des abonnés de travail sont la plupart du temps situées sur la même ligne.

Nombre d'abonnés TER domicile/travail par bassin de vie (chiffres arrondis)

Bassin de vie	Effectif
Creil	2 900
Mouy	280
Chantilly	1 300
Pont-Sainte-Maxence ⁽¹⁾	580
Orry-la-Ville	300
Clermont	400
Saint-Maximin	60
Senlis ⁽²⁾	110
Total	5 800

*source : Conseil régional de Picardie
- Abonnement de travail TER Picardie - 2012*

⁽¹⁾ il n'y a pas d'abonnés résidents dans les communes de Beaufort, Raray, Rhuic

⁽²⁾ il n'y a pas d'abonnés résidents dans les communes de Brasseuse, Montépilloy, Montlognon, Rully

A. DÉFINITION DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE CREILLOISE ET STRATÉGIES DE DÉPLACEMENTS



ÉTOILE FERROVIAIRE CREILLOISE

Rôle des gares secondaires

Destinations des abonnés TER vivant au sein du Grand secteur creillois et montant dans une gare de l'étoile (par gare et par ligne)

	Nombre d'abonnés TER	Vers une gare de l'étoile							Vers le reste de l'Oise					Vers l'Ile-de-France					Vers le reste de la Picardie			
		Total	dont L1	dont L2	dont L3	dont L4	dont L5	dont Creil	Total	dont L1	dont L2	dont L3	dont L4	dont L5	Total	dont 75	dont 95	dont 93	dont 92	Total	dont 80	dont 02
Mouy-Bury	126	42	15	1	1	6	0	19	12	11	1	0	0	0	72	64	5	1	1	0	0	0
Balagny-St-Epin	14	3	0	0	0	0	0	3	2	2	0	0	0	0	9	8	1	0	0	0	0	0
Cires-les-Mello	65	10	1	0	0	3	0	6	5	4	0	0	0	0	48	38	8	2	0	2	1	1
Cramoisy	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
Montataire	18	2	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	15	14	1	0	0	0	0	0
Total Ligne 1	224	57	16	1	2	10	0	28	20	17	1	0	0	0	145	125	15	3	1	2	1	1
Clermont-de-l'Oise	431	41	0	7	1	10	0	23	5	1	4	0	0	0	364	325	36	2	0	20	20	0
Liancourt-Rantigny	222	24	0	1	0	6	1	16	5	1	2	1	0	0	191	159	25	5	2	2	2	0
Laigneville	91	3	0	1	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	87	63	22	0	2	0	0	0
Total Ligne 2	744	68	0	9	1	16	1	41	11	3	6	1	0	0	642	547	83	7	4	22	22	0
Pont-Ste-Maxence	483	27	2	2	0	4	0	19	6	0	0	6	0	0	445	369	71	2	0	3	3	0
Rieux-Angicourt	105	5	0	0	0	3	0	2	2	0	0	2	0	0	94	78	11	3	2	2	1	1
Villers-St-Paul	80	3	0	1	0	2	0	0	2	0	0	2	0	0	75	56	18	0	1	0	0	0
Total Ligne 3	668	35	2	3	0	9	0	21	10	0	0	10	0	0	614	503	100	5	3	5	4	1
Orry-la-Ville / Coye-la-Forêt	695	11	0	0	0	3	0	8	0	0	0	0	0	0	681	438	224	12	3	3	3	0
Chantilly-Gouvieux	1 166	24	0	3	0	0	0	21	7	0	1	5	0	0	1 130	839	269	20	1	5	5	0
Total Ligne 4	1 861	35	0	3	0	3	0	29	7	0	1	5	0	0	1 811	1 277	493	32	4	8	8	0
Boran-sur-Oise	5	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	1	1	0
Précy-sur-Oise	29	4	0	0	0	0	0	4	1	0	0	1	0	0	23	18	3	1	1	1	1	0
St-Leu d'Esserent	32	2	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	29	19	9	1	0	0	0	0
Total Ligne 5	66	8	0	0	0	0	0	8	2	0	0	1	0	0	54	38	13	2	1	2	2	0
Creil	2 165	83	3	12	8	59	4	0	151	23	3	32	0	2	1 963	1 568	334	38	17	44	41	3
Total	5 728	286	21	28	11	97	5	127	201	43	11	49	0	2	5 229	4 058	1 038	87	30	83	78	5

source : Conseil régional de Picardie - Abonnement de travail TER Picardie - 2012

La nouvelle grille horaire mise en place le 14 décembre 2014 va certainement faire évoluer ces éléments.

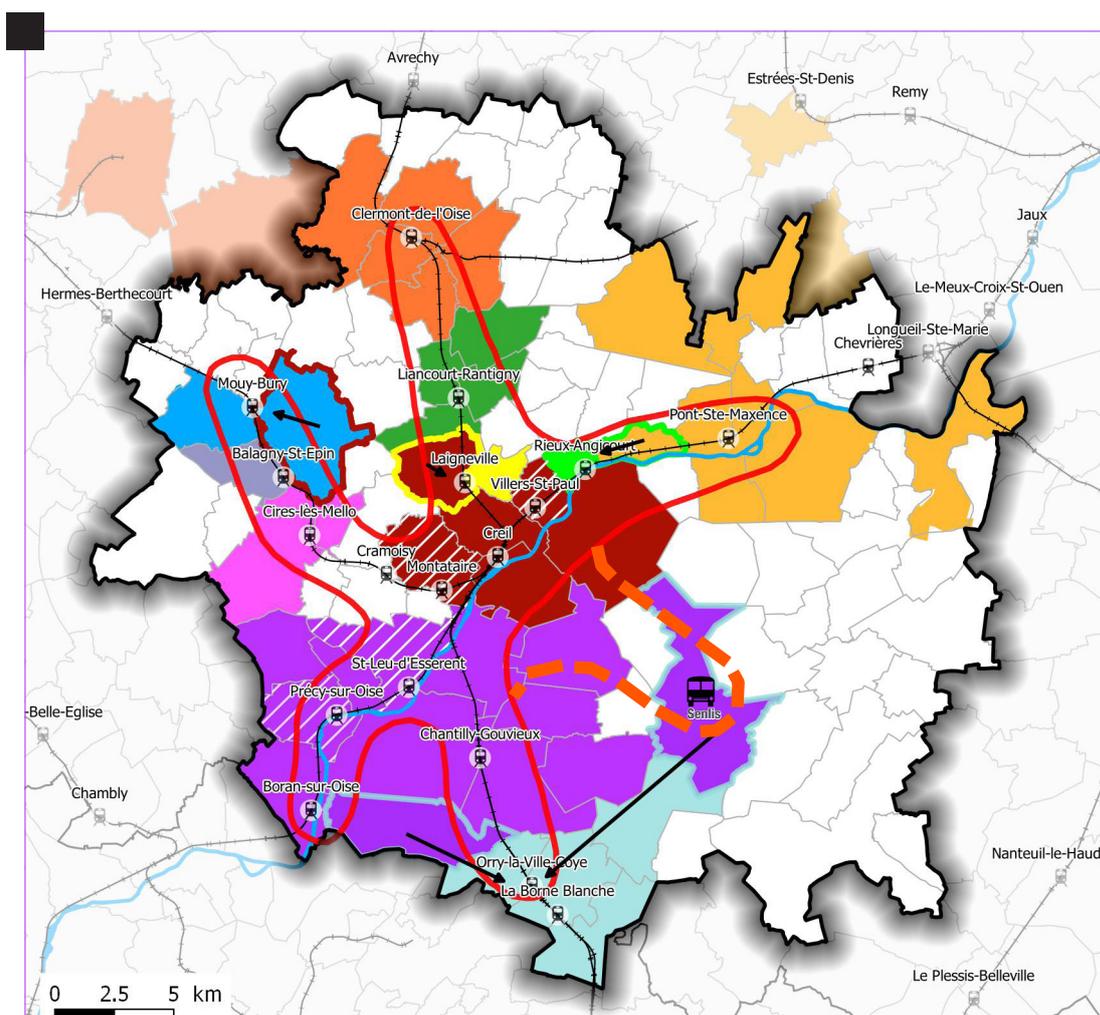


Des périmètres d'attractivité des gares plutôt limités

Lorsque l'on s'intéresse aux communes de résidence de ces abonnés TER, on peut apprécier la distance entre leur lieu de résidence et leur gare de montée habituelle. Cette distance donne une idée de l'aire d'attractivité des gares de l'étoile ferroviaire. Cette aire d'attractivité, bien que variable d'une gare à une autre, est assez limitée sur le secteur de l'étoile. Le nombre important de gares sur un périmètre réduit peut être le facteur d'explication principal.

Les aires d'attractivité les plus étendues concernent les gares de Creil, de Chantilly-Gouvieux mais l'importance des effectifs d'abonnés TER est rapidement limitée. Certaines gares présentent même des aires d'attractivité qui se résument au territoire communal sur lequel elles sont situées. C'est le cas des gares de Précly-sur-Oise, Saint-Leu-d'Esserent, Montataire et Villers-Saint-Paul où les abonnés résident quasiment tous au sein de la commune/gare.

- Aire d'attractivité principale des gares de :
- Creil
- Chantilly-Gouvieux
- Pont-Sainte-Maxence
- Rieux-Angicourt
- Clermont de l'Oise
- Mouy-Bury
- Laigneville
- Orry-la-Ville/Coye
- Liancourt-Rantigny
- Cires-lès-Mello
- Balagny-Saint-Epin
- Aire d'attractivité secondaire entre les gares de :
- Laigneville-Creil
- Bury-Creil
- Rieux-Angicourt - Pont-Sainte-Maxence
- Orry-la-Ville/Coye - Chantilly-Gouvieux
- Aire d'attractivité limitée à la commune
- Précly-sur-Oise et Saint-Leu d'Esserent
- Montataire et Villers-Saint-Paul
- Gare
- Gare de montée privilégiée
- Gare routière de Senlis
- Etoile ferroviaire et routière creilloise
- Grand secteur creillois
- Limite communale
- Limite départementale
- Voie ferrée



Aire d'attractivité des abonnés de travail TER montant dans une gare de l'étoile ferroviaire creilloise

sources : Oise-la-Vallée SIGOVal' 2014, IGN BDTopo© V2 2009, Conseil régional de Picardie - Abonnement de travail TER Picardie - 2012 conception : Oise-la-Vallée



Les niveaux d'offre ferrée et la multimodalité au coeur de la stratégie de déplacement des usagers

Il est à noter que ces mêmes communes, tout comme celles de Laigneville, de Brenouille et de Bury sont à cheval sur deux aires d'attractivité. A travers ce phénomène on retrouve la question centrale des correspondances.

En effet, il apparait que certains abonnés TER qui pourraient prendre le train dans la gare la plus proche de chez eux préfèrent rallier une autre gare. Une offre de train plus importante, ainsi qu'une absence de correspondance semblent être au coeur des critères de choix (exemple : Bury-Creil, Laigneville-Creil).

Se pose alors la question du mode de transport utilisé pour ce rabattement.

Cette recherche d'efficacité domicile / travail en l'absence de correspondance ferrée peut également expliquer que certaines gares attirent des abonnés résidant au-delà du périmètre du Grand secteur creillois. En effet, plus de 400 abonnés montant dans une gare de l'étoile vivent en dehors de ce secteur. Ces abonnés « éloignés » se rabattent essentiellement sur les gares de Chantilly-Gouvieux, de Clermont-de-l'Oise, de Pont-Sainte-Maxence, d'Orry-la-Ville et de Creil.

Dans ce cas, l'offre et la facilité du rabattement en transport en commun et le stationnement voiture et sa gratuité semblent également jouer un rôle important dans la stratégie de déplacements des usagers.

La mise en place de la nouvelle grille horaire 2015 va certainement avoir un impact conséquent sur ces choix et habitudes des usagers.

Offres ferrées toutes activités confondues (Intercité, TER, RER) en 2012

	Nombre de trains sur la journée
Mouy-Bury	28
Balagny-St-Epin	19
Cires-les-Mello	28
Cramoisy	11
Montataire	22
Clermont-de-l'Oise	49
Liancourt-Rantigny	32
Laigneville	30
Pont-Ste-Maxence	44
Rieux-Angicourt	23
Villers-St-Paul	17
Orry-la-Ville / Coye-la-Forêt	79
Chantilly-Gouvieux	79
Boran-sur-Oise	30
Précy-sur-Oise	30
St-Leu d'Esserent	30
Creil	161

source : Conseil régional de Picardie - Abonnement de travail TER Picardie - 2012

La nouvelle grille horaire mise en place le 14 décembre 2014 n'est pas prise en compte ici.

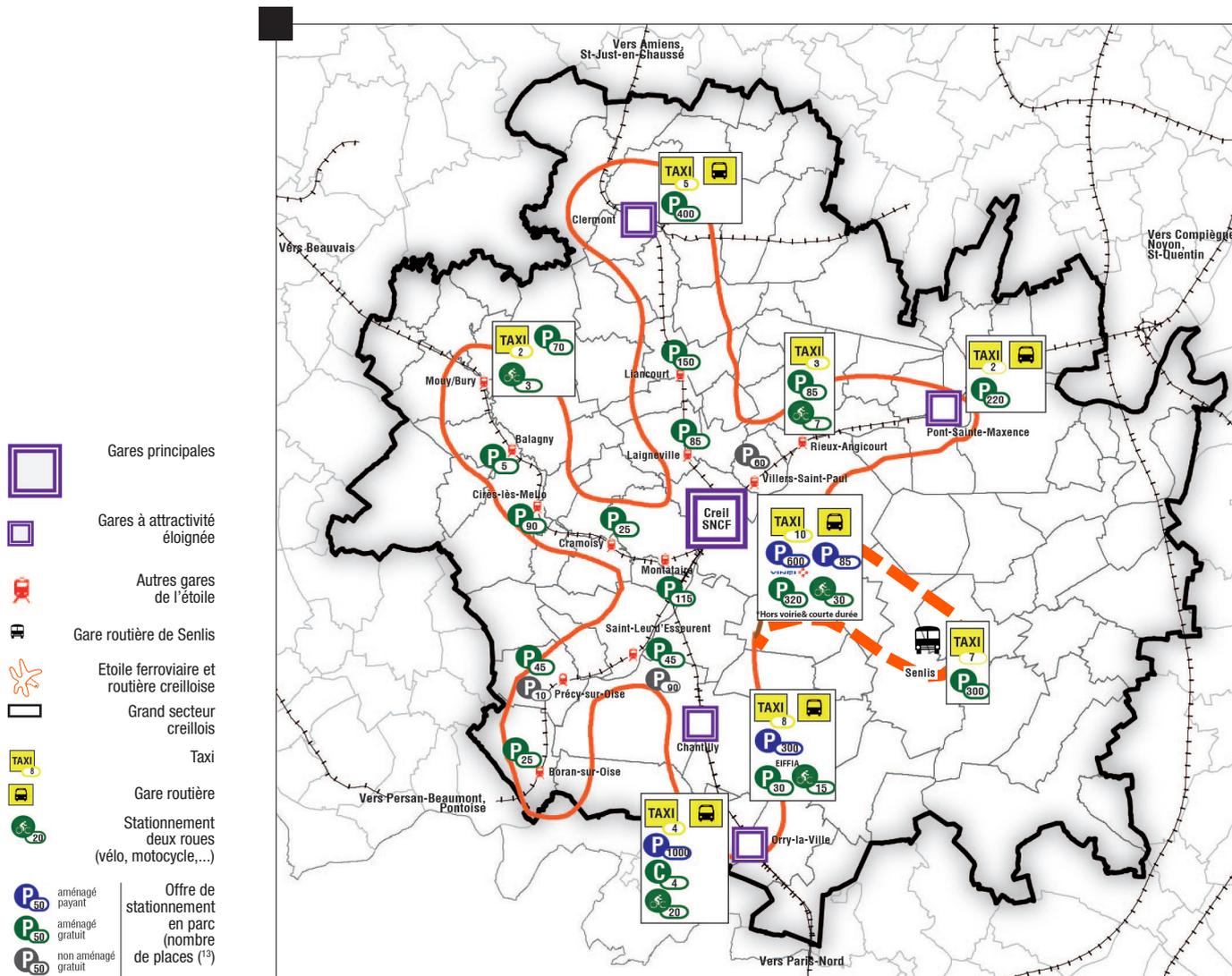
Gares	Nombre d'abonnés TER total montant en gare de...	Nombre d'abonnés TER résidant au sein du Grand secteur creillois montant en gare de...	Attractivité « éloignée »
Chantilly-Gouvieux	1 300	1 170	130
Clermont-de-l'Oise	540	430	110
Pont-Sainte-Maxence	580	480	100
Orry-la-Ville / Coye	760	700	60
Creil	2 220	2 170	50

source : Conseil régional de Picardie - Abonnement de travail TER Picardie - 2012

A. DÉFINITION DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE CREILLOISE ET STRATÉGIES DE DÉPLACEMENTS



ÉTOILE FERROVIAIRE CREILLOISE Rôle des gares secondaires



sources : Oise-la-Vallée SIGOVal' 2014,
IGN BDTopo© V2 2009
conception : Oise-la-Vallée

Disponibilité de stationnements autour des gares

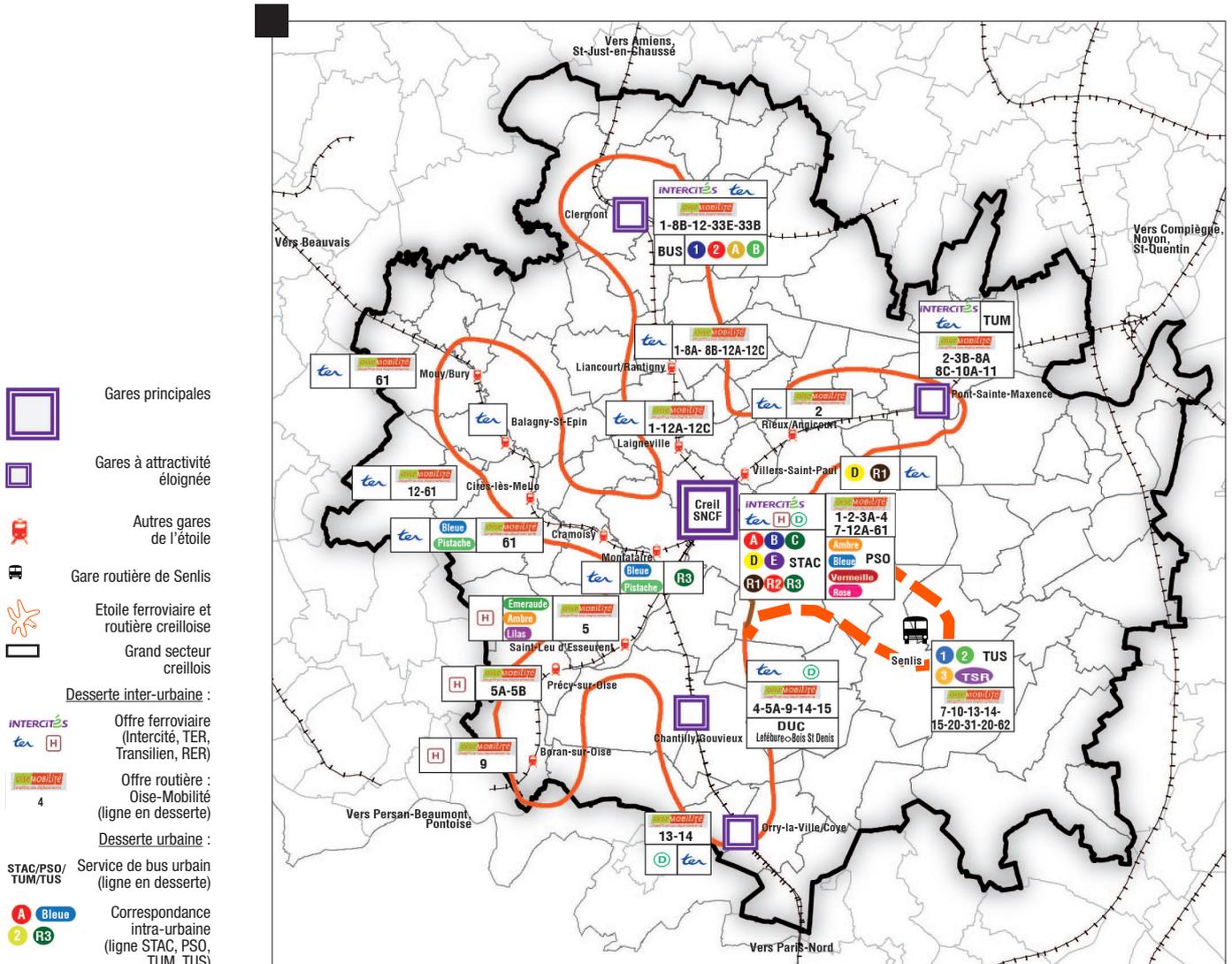
Les gares dont l'aire d'attractivité dépasse le périmètre du Grand secteur creillois sont celles qui présentent une offre de transports ferrés et multimodale, ainsi qu'une capacité de stationnement supérieure aux autres gares de l'étoile.

⁽¹³⁾ estimation des places à proximité de la gare dans un rayon de 100 à 200 mètres.

A. DÉFINITION DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE CREILLOISE ET STRATÉGIES DE DÉPLACEMENTS



ÉTOILE FERROVIAIRE CREILLOISE Rôle des gares secondaires



sources : Oise-la-Vallée SIGOVal' 2014,
IGN BDTopo© V2 2009
conception : Oise-la-Vallée

Offre multimodale dans les gares de l'étoile ferroviaire creilloise

Au sein de cette étoile ferroviaire, deux pôles d'échange multimodaux ⁽¹⁴⁾ sont à l'étude : Creil et Chantilly-Gouvieux. Un troisième est en réflexion à Pont-Sainte-Maxence. Un nouveau réseau de transports urbains a vu le jour dans l'agglomération clermontoise en 2014.

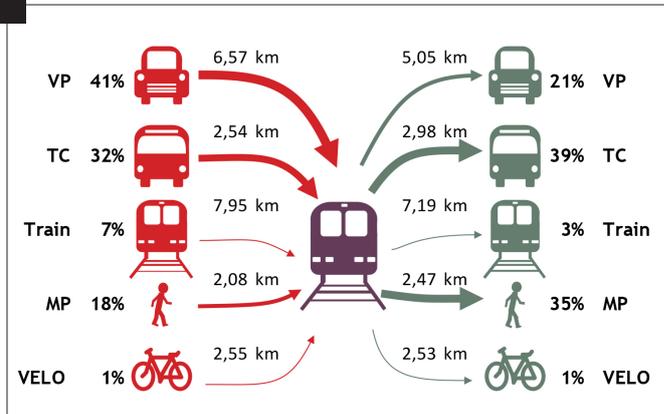
⁽¹⁴⁾ La notion de pôle d'échanges multimodal va au-delà de la convergence en un même lieu de multiples modes de transports. Elle inclut également l'intégration de la gare au sein de l'espace urbain, ainsi que l'offre en commerces et services.

A. DÉFINITION DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE CREILLOISE ET STRATÉGIES DE DÉPLACEMENTS



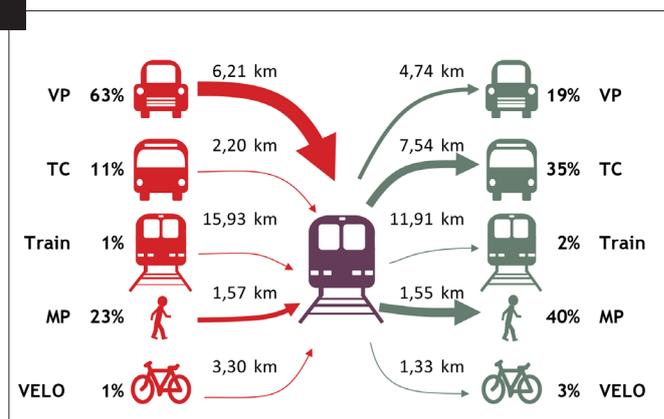
ÉTOILE FERROVIAIRE CREILLOISE

Rôle des gares secondaires



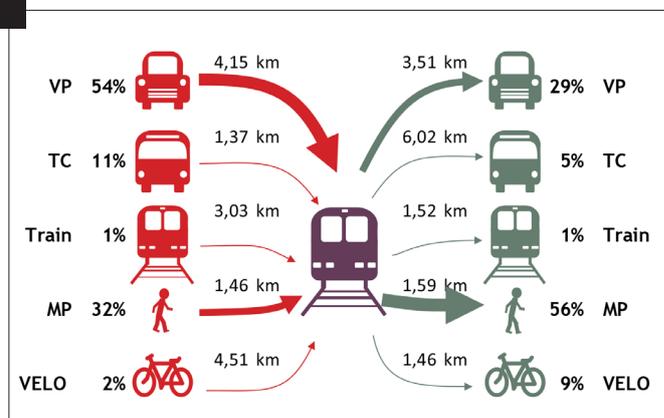
Accès et diffusion pour les gares de pôles régionaux (classe 5 de l'étude AUOR)

Gares de l'étoile ferroviaire creilloise concernées :
Creil



Accès et diffusion pour les gares à rayonnement francilien et les gares de rabattement sur les pôles régionaux et sur Paris (classe 2 et 3 de l'étude AUOR)

Gares de l'étoile ferroviaire creilloise concernées :
Balagny
Boran-sur-Oise
Chantilly-Gouvieux
Cires-les-Mello
Clermont de l'Oise
Liancourt-Rantigny
Montataire
Mouy-Bury
Orry-la-Ville/Coye
Pont -Sainte-Maxence
Précy-sur-Oise
Saint-Leu d'Esserent
Villers-Saint-Paul



Accès et diffusion pour les points d'arrêt TER de petites communes (classe 1 de l'étude AUOR)

Gares de l'étoile ferroviaire creilloise concernées :
Cramoisy
Laigneville
Rieux-Angicourt

Durant l'année 2013, le Conseil régional de Picardie a réalisé une enquête destinée à évaluer le périmètre d'attractivité des gares TER en Picardie à travers l'analyse des rabattements et diffusion vers le mode ferré.

Les résultats, donnés notamment par type de gare, permettent d'extraire des éléments des gares de l'étoile ferroviaire creilloise.

Si globalement le rabattement vers les gares picardes se fait majoritairement en véhicule personnel, la part de ce mode de rabattement est plus importante sur les gares secondaires que sur les gares de pôles régionaux, bien équipés en transport en commun.

Ainsi si une ou plusieurs gares secondaires de l'étoile ferroviaire creilloise voient leur rôle de rabattement vers la gare de Creil renforcé, un point de vigilance sera nécessaire quant à cette particularité.

En revanche, la marche à pied (en rabattement ou en diffusion) est particulièrement bien représentée depuis et vers ces gares secondaires alors que le tissu urbain est moins dense.

schémas in *Définition de périmètres d'attractivité des gares et du réseau TER en Picardie. Traitement des vagues d'enquête 1 et 2*
Conseil régional Picardie, Systra,
octobre 2013. - 52 p.



L'attractivité potentielle des gares en question

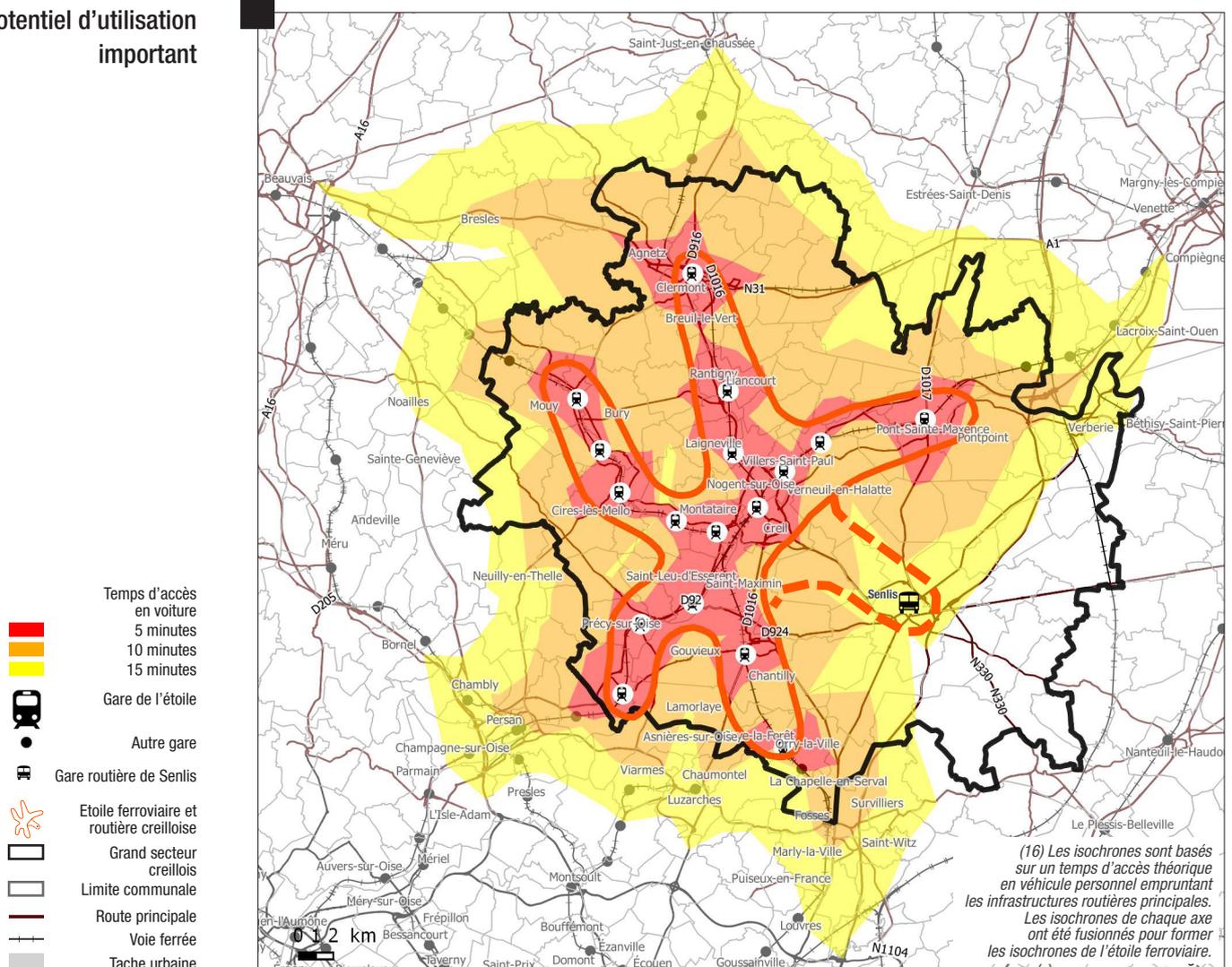
Distance temps théorique en voiture à une gare de l'étoile ferroviaire	Population totale ⁽¹⁵⁾	Population active ⁽¹⁵⁾	Population active occupée ⁽¹⁵⁾
0 - 5 min	187 000	88 400	75 800
0 - 10 min	245 000	116 000	101 300
0 - 15 min	325 400	157 500	139 000

sources : SIGOVal¹ - 2014, Insee RP 2010 - recensement de la population

⁽¹⁵⁾ Les estimations de population ont été réalisées à partir de croisements entre les isochrones et les zones tampons de 700 m autour de chaque gare. Ceci a défini ou non l'intégration de la tache urbaine dans les estimations. Celles-ci ne concernent que la population du département de l'Oise

Dans le Grand secteur creillois, le nombre de gares ferrées est important. A l'exception de la gare d'Orry-la-Ville un peu plus éloignée, les 17 autres gares de l'étoile se situent dans un temps d'accès de 5 à 10 min en voiture ⁽¹⁶⁾ les unes des autres. Globalement, à l'exception des habitants des communes du bassin de vie de Senlis qui ne compte pas de gare ferrée, la quasi-totalité des habitants du Grand secteur creillois (245 000 personnes environ) se trouve à 10 min en voiture d'une des gares de l'étoile. Le potentiel d'utilisateurs des gares est donc important de manière théorique.

Un potentiel d'utilisation important



⁽¹⁶⁾ Les isochrones sont basés sur un temps d'accès théorique en véhicule personnel empruntant les infrastructures routières principales. Les isochrones de chaque axe ont été fusionnés pour former les isochrones de l'étoile ferroviaire.

Temps d'accès en voiture aux gares de l'étoile ferroviaire creilloise

sources : Oise-la-Vallée SIGOVal¹ 2014, IGN BDTopo© V2 2009 conception : Oise-la-Vallée

A. DÉFINITION DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE CREILLOISE ET STRATÉGIES DE DÉPLACEMENTS



ÉTOILE FERROVIAIRE CREILLOISE

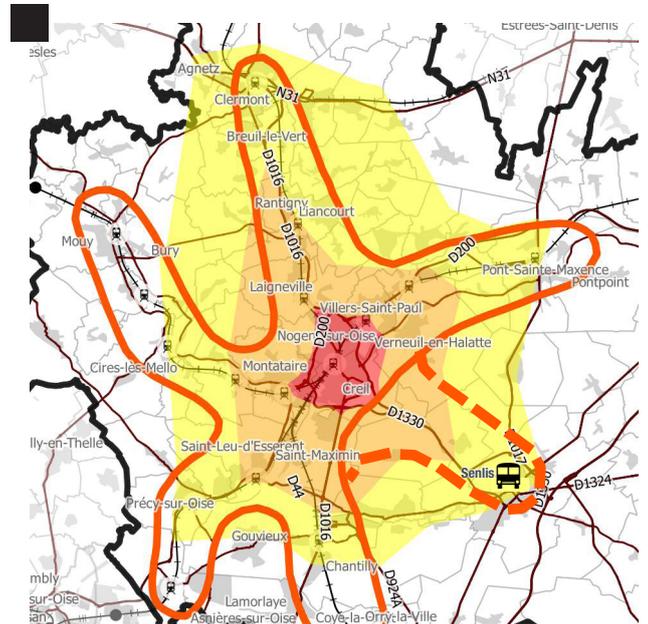
Rôle des gares secondaires

Cependant, la réalité est assez différente. L'aire d'attractivité potentielle de la gare de Creil par exemple, dans un temps d'accès de 15 min en voiture, couvre à elle seule l'essentiel du territoire du Grand secteur creillois.

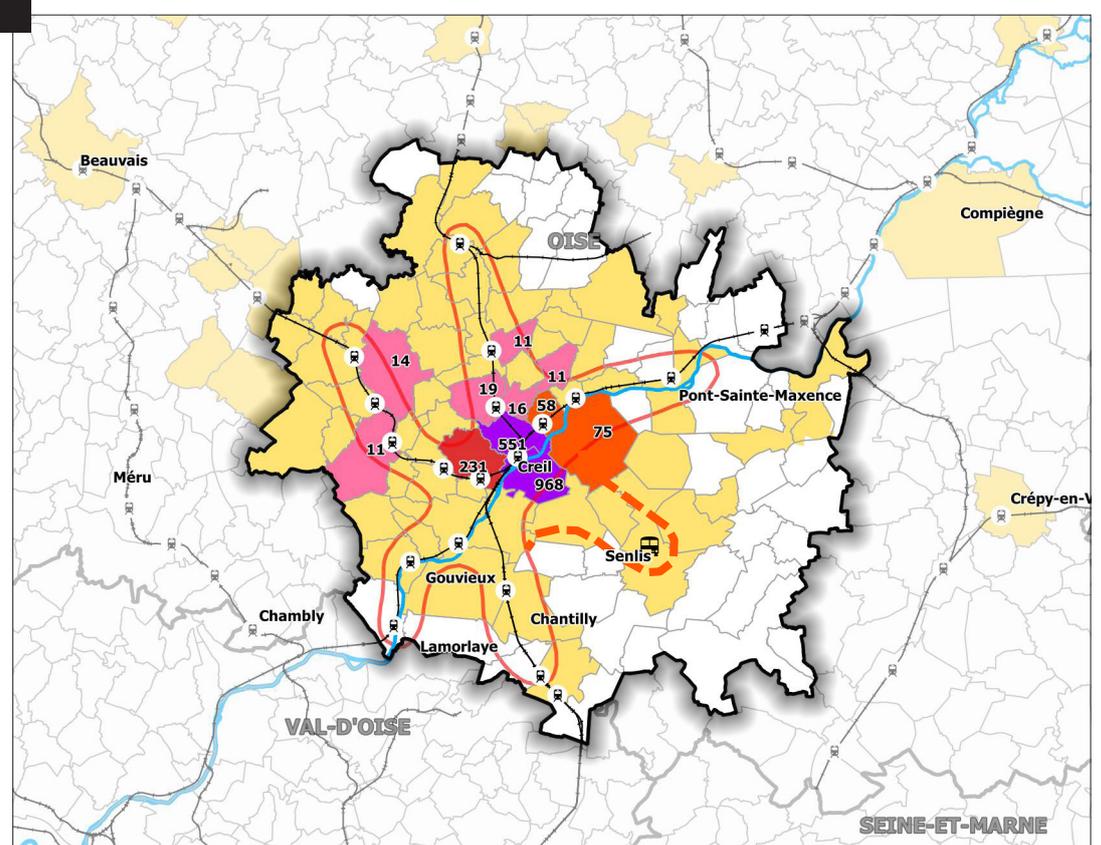
Pour autant, l'aire d'utilisation réelle de cette même gare par des abonnés TER est tout autre. Le nombre de ces abonnés par commune est faible en dehors de celui des communes de la Communauté de l'Agglomération Creilloise (CAC). En effet, parmi les 2 200 abonnements de travail, 1 800 titulaires habitent au sein de la CAC (dont 970 à Creil, 550 à Nogent-sur-Oise, 230 à Montataire, 50 à Villers-Saint-Paul).

Outre le nombre important de gares au sein du périmètre, l'utilisation de celles-ci, quasi exclusivement tournées vers l'île-de-France, limite les aires d'attractivité.

En effet il convient de rappeler que près de 70 000 personnes vivent et travaillent sur place soit un chiffre deux fois supérieur aux actifs allant travailler en Ile-de-France.



Temps d'accès en voiture à la gare de Creil



Nombre d'abonnés
 inférieur à 10
 10 à 50
 51 à 100
 101 à 500
 supérieur à 500

Gare
 Gare routière de Senlis
 Étoile ferroviaire et routière creilloise
 Grand secteur creillois
 Département
 Limite communale
 Voie ferrée
 Surface en eau

sources : Oise-la-Vallée SIGOVal' 2014, IGN BDTopo© V2 2009, GéoPicardie, Conseil régional de Picardie, SNCF, © les contributeurs d'OpenStreetMap conception : Oise-la-Vallée

(17) abonnement actif fin 2012, abonnés résidant en Picardie

Commune de résidence des abonnés de travail TER (17)
montant en gare de Creil

A. DÉFINITION DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE CREILLOISE ET STRATÉGIES DE DÉPLACEMENTS



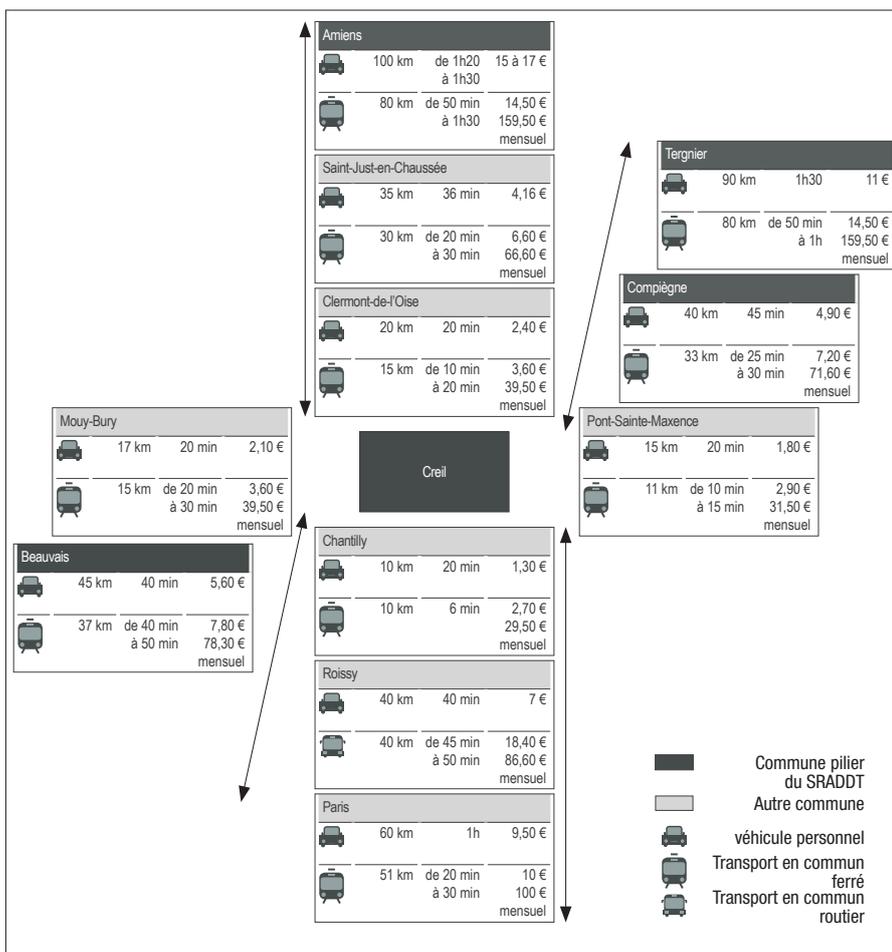
ÉTOILE FERROVIAIRE CREILLOISE

Rôle des gares secondaires

Le décalage entre ces aires d'attractivité potentielle et d'utilisation réelle met également en avant l'importance des flux routiers et ce, même pour des trajets internes au secteur où l'alternative transport en commun existe. C'est le cas des communes de Clermont, Pont-Sainte-Maxence et Chantilly reliées à Creil par le fer pour les flux les plus « lointains » et des communes de Nogent-sur-Oise, Montataire et Saint-Maximin reliées à Creil par cars urbains, pour les flux locaux.

Cette analyse montre la concurrence directe entre les transports en commun et le véhicule personnel pour ces déplacements internes vers et depuis Creil.

Pour les autres déplacements internes ne concernant pas directement Creil, la concurrence n'existe plus. En effet, les temps de trajet en transport en commun, ferré notamment, sont très souvent deux fois plus longs que ceux réalisés en véhicule personnel, du fait des correspondances. Pour ces trajets, le comparatif temps / coût / distance est largement en défaveur de la solution ferrée.



Il est important de rappeler que ne sont pas pris en compte dans ces calculs les notions de retard (qu'ils soient liés à la route ou au fer) ni les frais supplémentaires, qu'ils soient fixes liés au stationnement ou aléatoires directement imputables aux retards et dysfonctionnements.

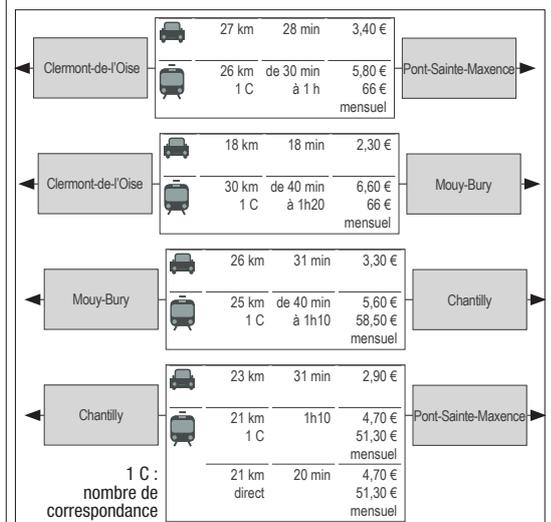


Schéma comparatif temps / coût / distance pour un trajet au sein de l'étoile ferroviaire creilloise

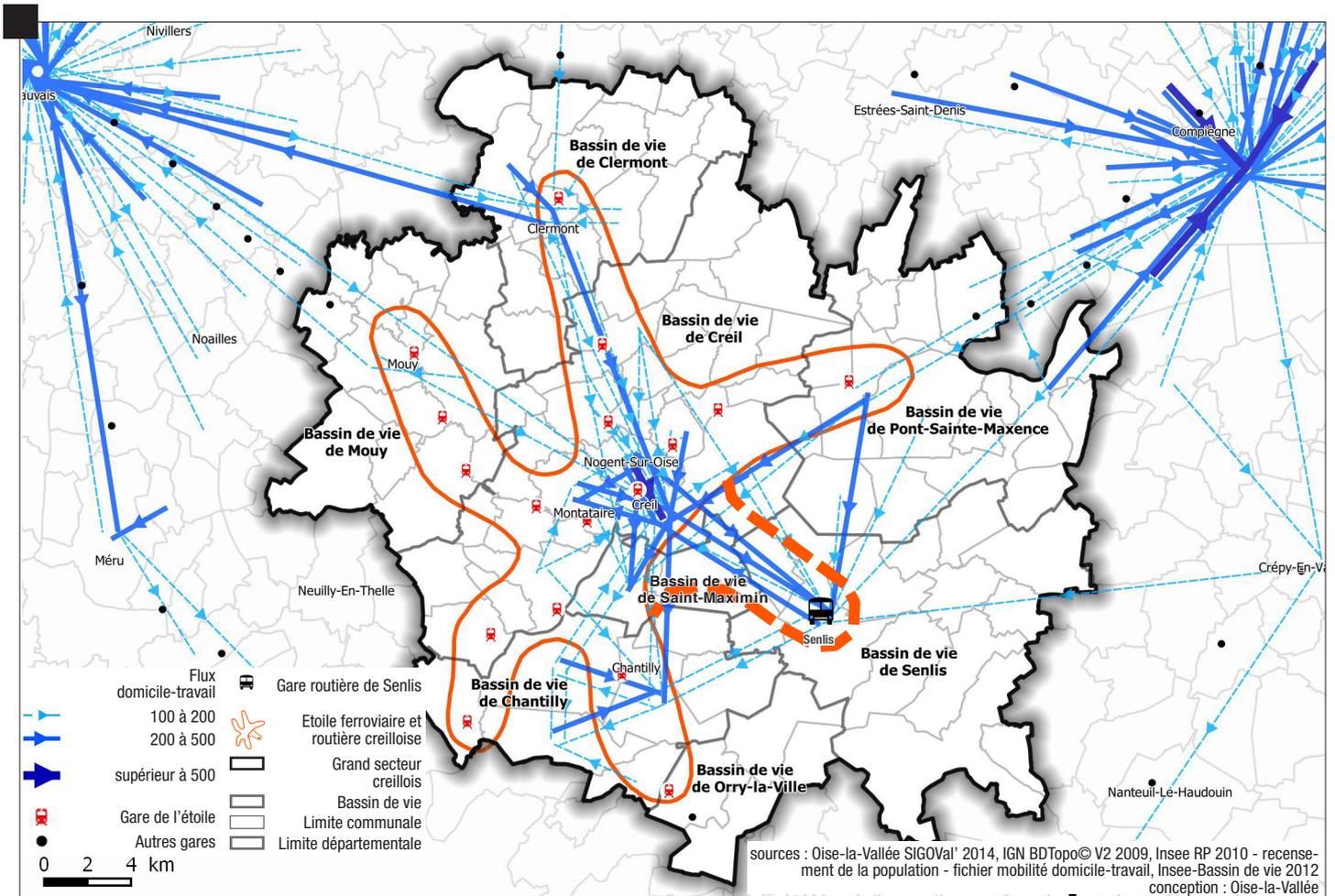
Schéma comparatif distance / temps / coût pour l'accès à Creil

sources : google maps, www.sncf.com

A. DÉFINITION DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE CREILLOISE ET STRATÉGIES DE DÉPLACEMENTS

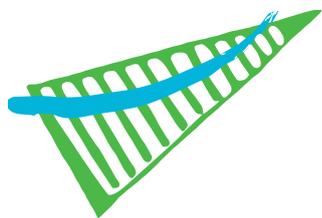


ÉTOILE FERROVIAIRE CREILLOISE Rôle des gares secondaires



Mobilité domicile-travail des actifs utilisant la voiture ⁽¹⁸⁾ au sein du département de l'Oise

⁽¹⁸⁾ déclaré comme mode de transport principal. Flux de commune isarienne à commune isarienne



AGENCE D'URBANISME

Oise-la-Vallée

**Oise-la-Vallée
Agence d'urbanisme**

| 13, Allée de la Faïencerie
60100 CREIL |

| Tél. 03 44 28 58 58 |

| Fax. 03 44 28 58 60 |

| E-mail :

information@oiselavallee.org |

| www.oiselavallee.org |