



**HAL**  
open science

## Améliorer en gare la visibilité de l'information pour l'utilisateur, un levier pour favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture

Aurélie Bousquet, Sandrine Vaucelle

### ► To cite this version:

Aurélie Bousquet, Sandrine Vaucelle. Améliorer en gare la visibilité de l'information pour l'utilisateur, un levier pour favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture. 3e Rencontres Francophones Transport Mobilité, Jun 2021, Marne-la-Vallée, France. halshs-03261981

**HAL Id: halshs-03261981**

**<https://shs.hal.science/halshs-03261981>**

Submitted on 16 Jun 2021

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



## **Améliorer en gare la visibilité de l'information pour l'utilisateur, un levier pour favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture**

Aurélie Bousquet<sup>a\*</sup>, Sandrine Vaucelle<sup>b</sup>

*"a UMR 5319 Passages, Université Pau et des Pays de l'Adour, Pau, France"*

*"b UMR 5319 Passages, Université Bordeaux Montaigne, Bordeaux, France"*

### **Introduction**

Dans un contexte où les préoccupations en matière d'environnement et de changements climatiques sont sur le devant de la scène, la réduction des gaz à effet de serre devient alors l'un des principaux enjeux de la transition. Dans le domaine du transport, l'usage du train ou des lignes à grande vitesse (LGV) représente une alternative sérieuse à l'usage de la voiture ou de l'avion (Terrin, 2011). Pourtant malgré les qualités du transport ferroviaire, d'autres moyens de transports lui sont souvent préférés par les usagers, car perçus comme plus souples notamment pour accomplir le « dernier kilomètre », le tronçon qui relie la gare à la destination finale, ou pour le « premier kilomètre », signifiant par extension le trajet du domicile à la gare. Des mutations sont en cours, mais un constat général peut encore être fait : les difficultés qu'éprouvent les usagers sur ces tronçons, qu'elles soient réelles ou ressenties, les détournent des moyens de transports en commun ou des modes de déplacements doux, pour privilégier l'usage de la voiture personnelle pour accomplir ce trajet du premier/dernier kilomètre, voire l'ensemble du parcours.

Dans notre communication, nous comptons interroger les nouveaux enjeux liés à l'intermodalité et au report modal dont sont porteurs les gares et les quartiers de gare qui s'inscrivent dans une situation contradictoire : massification et individualisation des déplacements d'une part ; injonction à la réduction des impacts négatifs sur l'environnement d'autre part, telle que stipulée dans la Stratégie nationale bas-carbone.

Souvent, les grands aménagements urbains de rénovation des gares et de leurs quartiers ou encore les améliorations en matière d'infrastructures ferroviaires ou l'arrivée de la grande vitesse captent toute l'attention des observateurs, il est pourtant tout aussi intéressant de porter le regard sur les usagers, qui représentent une condition essentielle pour progresser dans la mise en œuvre effective d'une stratégie bas-carbone.

Concentrant et dispersant les flux de voyageurs, les gares forment des pôles d'échanges et représentent des points stratégiques pour améliorer l'intermodalité dans la chaîne de déplacements. Nœuds du réseau ferré, mais aussi nœuds du réseau routier, les gares constituent des lieux de rupture de charge, car l'utilisateur change nécessairement de mode de transport. Le choix qui s'offre à lui s'est étoffé

---

\* Auteur correspondant  
Adresse mail: aurelie.bousquet33@hotmail.fr



ces dernières décennies ou années, avec diverses solutions de mobilité écoresponsable, mutualisées ou douces. Les offres de mobilité et leur niveau d'intensité peuvent fortement varier selon les territoires : métropolitain, urbain, périurbain ou rural. Ce foisonnement de services est la plupart du temps accompagné par une diversité d'opérateurs en charge des déplacements sur un même territoire. Même s'ils tentent de plus en plus souvent d'organiser leur coopération (par exemple dans le cadre de syndicat mixte), ces efforts portent en priorité sur l'offre de service et la grille tarifaire. Concernant la simple diffusion d'informations pratiques, chaque opérateur se charge encore d'informer les potentiels usagers selon des modalités qui lui sont propres. La conséquence est une multiplication des informations nécessaires pour le trajet, une segmentation dans l'accès et la prise d'information par les usagers que ce soit sur le terrain ou en ligne.

Cette proposition de communication s'appuie sur les résultats d'une recherche-action, ALIM' (Améliorer la lisibilité de l'itinéraire multimodal pour transformer les pratiques) conduite en Gironde en 2017-2019<sup>1</sup>. L'hypothèse centrale formulée est qu'un accès facilité à une information diversifiée pourrait favoriser le report modal, soit l'abandon de l'utilisation de la voiture au profit de moyens alternatifs (Bousquet, *et al.*, 2017). En effet, sans réorganisation du territoire, l'information est, avec le prix et l'offre de transport collectif, l'un des trois éléments pouvant modifier fortement les pratiques de déplacement (Desjardin, 2017). Nous avons porté notre attention d'une part sur les usagers du train arrivant en gare et sur leur trajet du premier et/ou dernier kilomètre ; et d'autre part sur les informations mises à leur disposition en gare et autour de la gare pour les guider vers les différents modes de transport (voiture et modes alternatifs).

## **Méthodologie**

Pour la mise en œuvre du dispositif de recherche-action du projet ALIM', trois gares sont sélectionnées comme terrains de recherche, chacune appartenant à un territoire très distinct (métropole, ville moyenne, ville péri-urbaine). Le projet se décline en deux phases : diagnostic et expérimentation.

### *Terrains de recherche*

Trois gares sont sélectionnées en fonction de leur configuration spatiale et de l'intensité de l'offre de mobilité : une gare LGV (Bordeaux Saint-Jean, principale gare de la métropole bordelaise) et deux gares TER (Libourne, ville moyenne, petit carrefour ferroviaire à une quarantaine de kilomètres à l'est de Bordeaux ; Saint-André-de-Cubzac, petite gare avec une seule voie SNCF située dans la couronne périurbaine de la métropole bordelaise).

### *Une phase de diagnostic : enquête et cartes de visibilité*

---

<sup>1</sup>Projet financé par la Fondation LISEA Carbone, LISEA étant le concessionnaire de la ligne LGV Sud Europe Atlantique, dans le cadre de l'appel à projets 2016 de la Fondation Bordeaux Université « transport ferroviaire – améliorer le parcours du dernier kilomètre ». Le projet Alim' est co-porté par Sandrine Vaucelle de l'UMR Passages et Aurélie Couture du Forum Urbain.



- Une enquête a été conduite en gare auprès de 550 usagers<sup>2</sup> sur leur prise d'information pour réaliser leur chaîne de déplacements, notamment les premiers et derniers kilomètres, ainsi que les modes de transports utilisés ;
- Des cartes de visibilité ont été réalisées à partir d'un triple inventaire : informations physiques disponibles dans les gares et à proximité ; supports d'informations utilisés par les voyageurs ; mesure de la visibilité dans l'espace public des différents moyens de transport à la sortie des gares. Les cartes de visibilité offrent une autre façon de percevoir l'espace et permettent d'identifier à partir d'où un piéton est en mesure de repérer les modes de transports proposés à l'extérieur des gares.

#### *Une phase d'expérimentation en gare*

Après diagnostic, les deux principaux terrains ont été retenus pour l'expérimentation, avec des prototypes conçus en fonction de deux problématiques<sup>3</sup> :

- ***Libourne, relier le centre-ville et la gare :***

L'emprise spatiale de la gare et des voies ferrées entraînant une coupure dans le tissu urbain, l'expérimentation porte sur l'amélioration de la signalétique pour reconnecter la gare à son centre-ville. Le dispositif (panneaux, plans et boussoles au sol) est déployé à l'intérieur de la gare, sur le parvis et dans la ville pour informer les usagers et les aider à s'orienter dans l'espace. À l'inverse, ce dispositif est aussi pensé pour rendre visible la gare depuis le centre-ville aux piétons.

- ***Bordeaux Saint-Jean, interpeler les usagers pour modifier leurs pratiques :***

Les résultats de l'enquête ayant montré la force des habitudes et des idées reçues chez les usagers de la gare concernant l'offre de transports urbains (tramway presque toujours privilégié au bus, même si bus direct), le dispositif déployé en gare visait donc d'une part à tester et comparer plusieurs modes de représentation de l'espace (plan, maquette 3D), et d'autre part à interpeler et informer les usagers sur les modes de transports les plus efficaces en partant de la gare (banderoles, kakemono, quizz).

### **Principaux résultats obtenus**

- *Réseaux et modes de transport*, les trois gares sont identifiées comme des sites intermodaux hiérarchisés (diversité de l'offre de transports urbains corrélée à la taille de la ville ; place de la voiture inversement proportionnelle à la taille de la gare). Pour Bordeaux et Libourne, les modes de transport utilisés pour effectuer le dernier kilomètre sont moins diversifiés que ceux pour parcourir le premier kilomètre ; dans les deux cas, la marche reste le mode de déplacement privilégié devant l'usage de la voiture, ce qui est un résultat intéressant.

---

<sup>2</sup> Enquête réalisée dans le cadre d'une UE « Ville durable » avec un groupe de 40 étudiants en L3 de géographie, encadré par S. Vaucelle, M. Banzo et A. Bousquet (UBM, 2017-2018).

<sup>3</sup> Phase d'expérimentation adossée à l'UE « Mobilité » du Master 2 Gestion territoriale du développement durable (GTDD) conduite avec 15 étudiants, encadrés par S. Vaucelle et A. Bousquet de l'UBM (2018-2019).



- *L'inventaire sur les informations disponibles* sur les modes de transport à l'intérieur des gares et tous les points d'accès à ces modes de transport à l'extérieur des gares est confronté à l'offre existante. De façon générale, l'information sur la diversité d'offre de transport, notamment à la sortie des gares, n'est pas toujours très lisible et/ou visible. Il y a une différence claire entre l'information soumise au contrôle de la SNCF à l'intérieur de la gare et l'information d'offre de transports disponible aux abords de la gare. L'expérimentation en gare met en évidence que le mode de représentation de l'information et de l'espace plébiscité par les usagers varie fortement selon le type d'usager.

- *Les cartes de visibilité* représentent une avancée méthodologique pour l'étude de cette thématique. Traditionnellement, ce type de carte est utilisé dans les études préliminaires des projets d'aménagement pour évaluer l'impact visuel d'un équipement dans un paysage donné (Coudерchet, 2001), elles permettent de rendre compte de « l'emprise visuelle » de l'information dans l'espace et offrent une autre façon de percevoir l'espace (Bousquet, Vaucelle, 2018). La configuration géographique des abords de la gare est essentielle pour différencier une visibilité « contextuelle », très dépendante de l'usage qui est fait de l'espace et non dépendante des fonctions qui lui sont attribuées (cas de Libourne : tous transports concentrés à la sortie de la gare, mais visibilité des modes alternatifs gênée par les espaces dédiés à la voiture) ou « structurelle », dépendant du tissu urbain et des infrastructures déjà en place (cas de Bordeaux : visibilité bonne sur le parvis et médiocre au-delà ; visibilité des opérateurs hiérarchisée).

### **Principales références bibliographiques**

- Bousquet A., Vaucelle S. et Banzo M. (dir.), 2017. Rejoindre et quitter une gare. Les cas de Saint-André-de-Cubzac, Libourne et Bordeaux Saint-Jean. Rapport : Programme ALIM'. Pessac, 46 p.
- Bousquet A., Vaucelle S., 2018, Cartes de visibilité, une autre manière de percevoir l'espace urbain. *Cahiers de la métropole bordelaise*, #14, p.67-69.
- Coudерchet L. (dir.), 2001. *Protocole d'étude des paysages : définition dans le cadre des projets d'aménagements de lignes aériennes de transport d'électricité*. Presses universitaires de Franche-Comté, Besançon.
- Desjardins X., 2017. *Urbanisme et mobilité. De nouvelles pistes pour l'action*. Éd. De la Sorbonne, France, 225 p.
- Terrin J-J. (dir.), 2011. *Gare et dynamiques urbaines : les enjeux de la grande vitesse*. Parenthèses à Marseille, 217 p.

### **Mots clés**

Dernier kilomètre ; gare ; information ; modes de transport ; représentation spatiale ; usager ; visibilité.

### **Sessions visées**

Par ordre décroissant de préférence



1. Session n°6
2. Session n°27 (le cas échéant)
3. Session n°SG5 (le cas échéant)