



# Cerema

## Pulsation urbaine d'un pôle gare

Observer les rythmes spatio-temporels des mobilités quotidiennes de Fontainebleau et Avon

Cyprien Richer, Patrick Palmier

Cerema Nord-Picardie

Richer-Palmier « Pulsation urbaine d'un pôle gare »  
XIVe Rencontres de Théo Quant 6 – 8 février 2019  
Maison des Sciences de l'Homme et de l'Environnement Claude Nicolas Ledoux - Besançon.

# PUCA

plan  
urbanisme  
construction  
architecture

Initiateurs de la démarche DIVD  
et gardiens de la cohérence



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE  
DE LA COHÉSION  
DES TERRITOIRES



Gare de  
Fontainebleau-  
Avon

# Contexte

Promoteurs de la démarche DIVD  
pour la gare de Fontainebleau-Avon



Acteurs locaux partenaires  
de la démarche



Groupement en charge des études  
co-financées dans le cadre du PIA 3



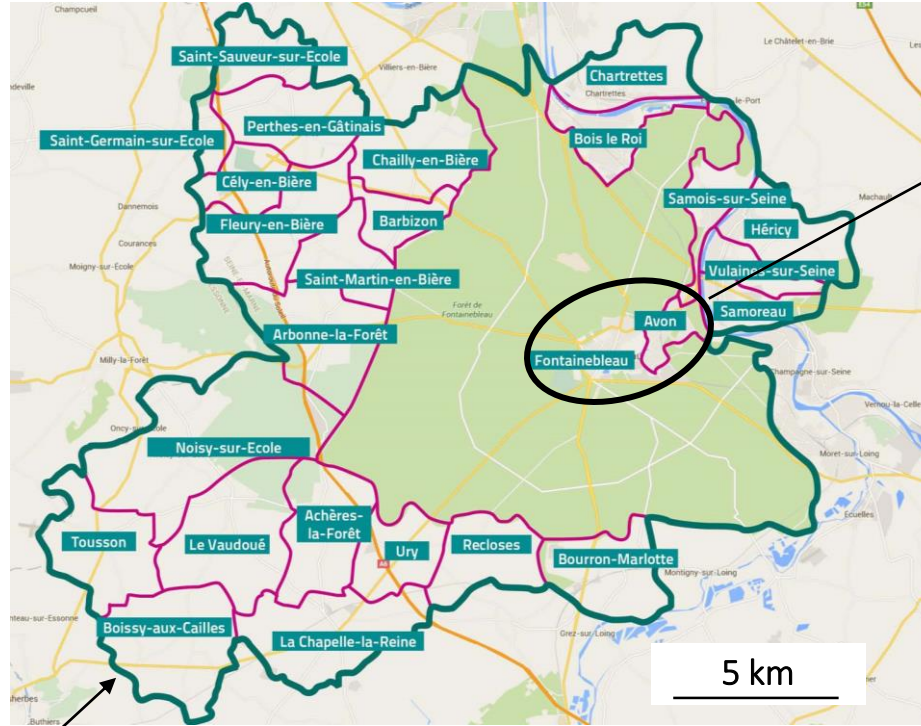
Objectif projet : produire un concept de transformation de la gare  
s'appuyant sur le déploiement de services innovants et un meilleur  
ancrage de la gare dans le territoire

# Terrain de jeu

Paris- Gare de Lyon



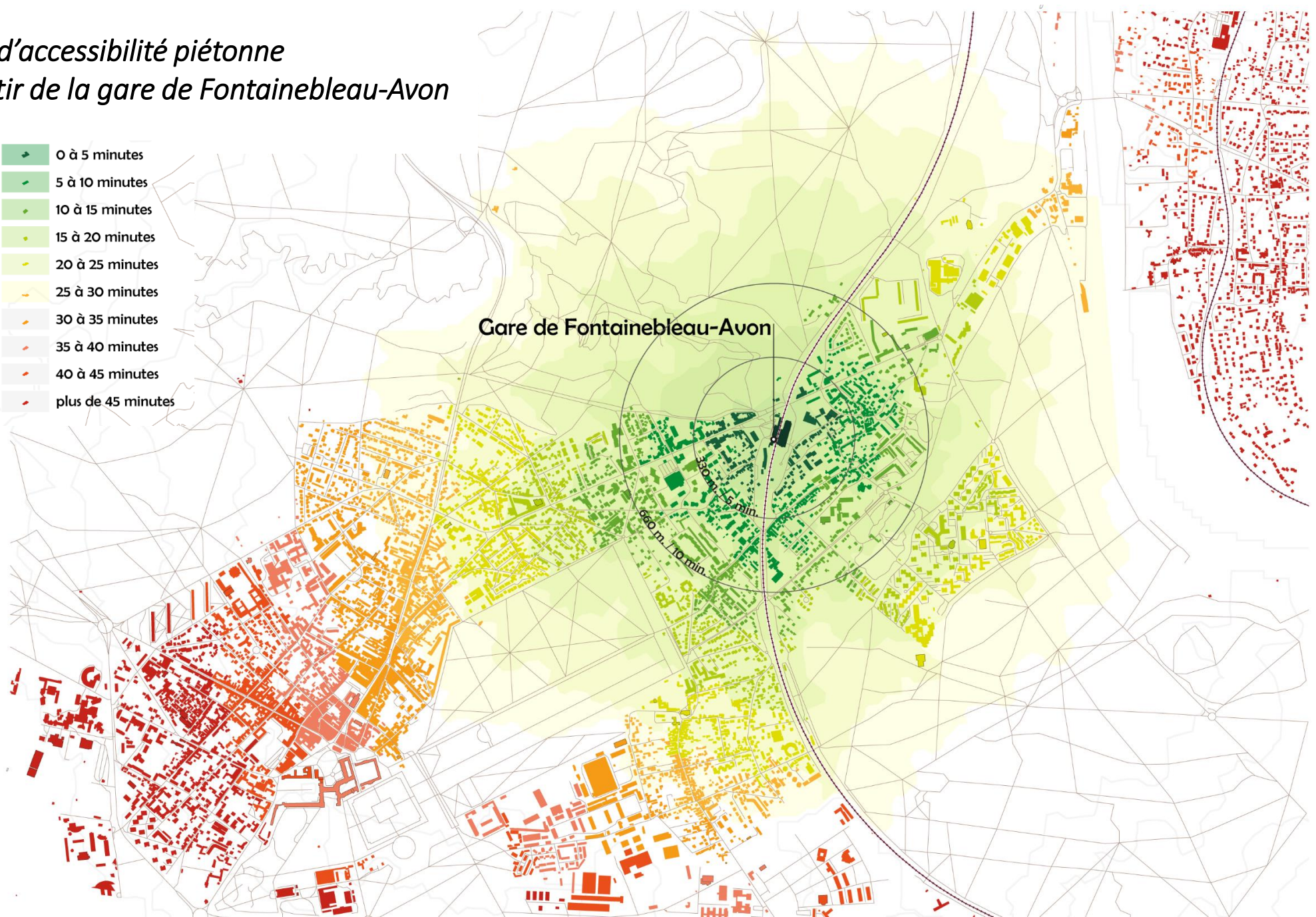
**Pays de Fontainebleau**  
Communauté d'agglomération



# Terrain de jeu

*Zone d'accessibilité piétonne  
à partir de la gare de Fontainebleau-Avon*

- 0 à 5 minutes
- 5 à 10 minutes
- 10 à 15 minutes
- 15 à 20 minutes
- 20 à 25 minutes
- 25 à 30 minutes
- 30 à 35 minutes
- 35 à 40 minutes
- 40 à 45 minutes
- plus de 45 minutes



# Objectifs

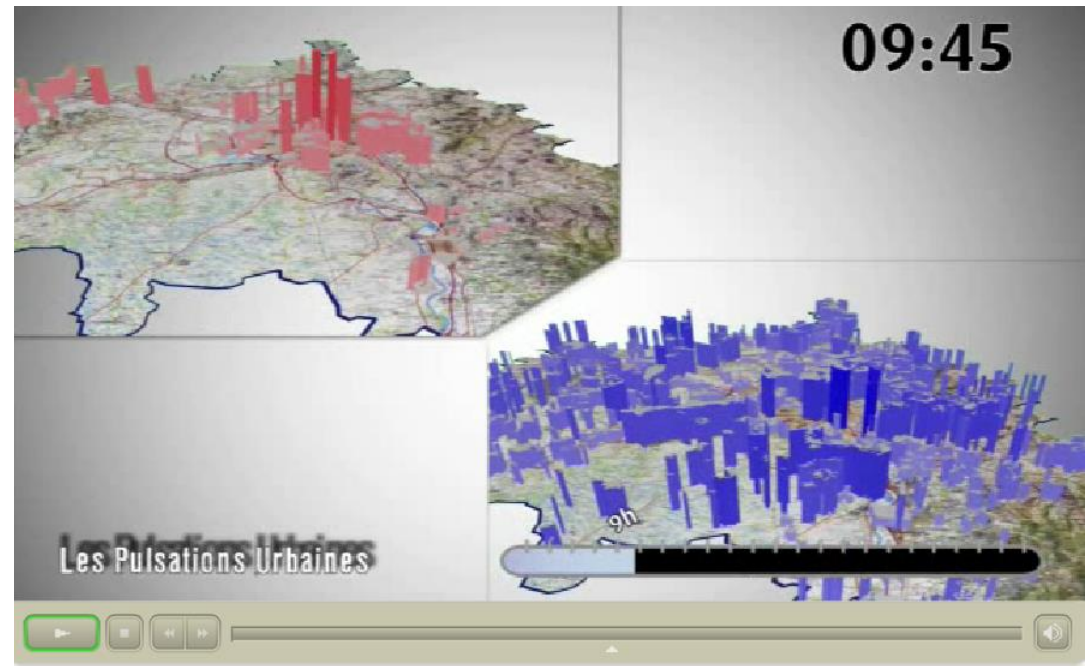
- Comprendre le fonctionnement dynamique de ce territoire ...
- ... et plus spécifiquement le rôle du train dans le rythme quotidien des habitants et visiteurs.

> Volonté affirmée des commanditaires de valoriser la gare comme porte d'entrée du territoire et de rééquilibrer les flux de voyageurs en valorisant l'économie locale.



# Approche

- Courant *Time-geography* → définir des chronotypes agrégeant des trajectoires spatio-temporelles de groupes d'individus
- Adaptation des travaux du Cerema sur les *pulsations urbaines* (Christophe Hurez)
- Choix d'adapter la méthode des pulsations urbaines à notre territoire en utilisant les données « *Enquête Globale Transport* » d'Île-de-France.



# Méthodologie 1

- Délimiter un territoire d'analyse :  
tache urbaine des communes de  
Fontainebleau et Avon
- 300 personnes brutes
- Repérage des trajets et du mode qui  
« coupent » la zone délimitée
- Observation dans le temps les  
mouvements d'entrées-sorties

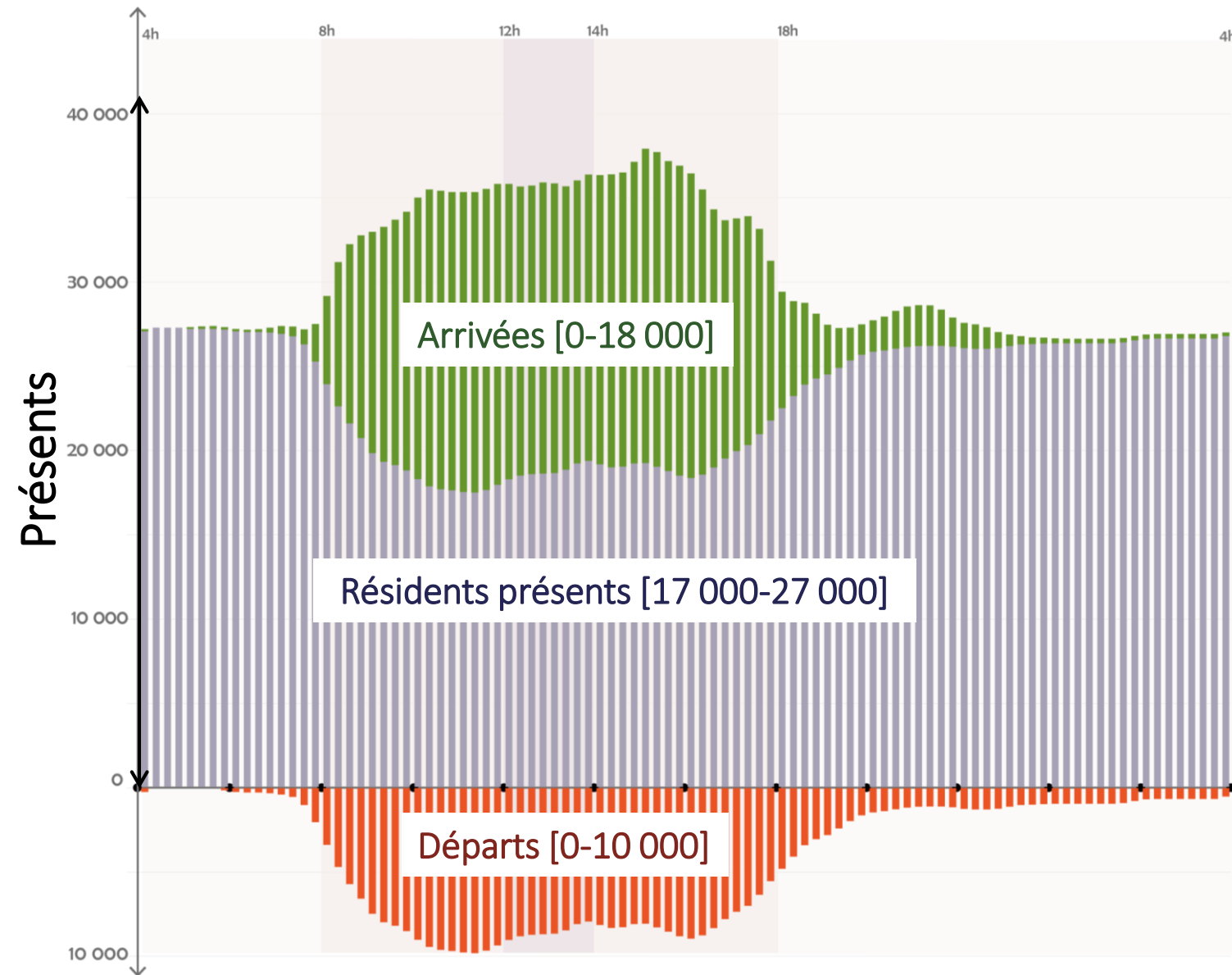






# Résultats 1

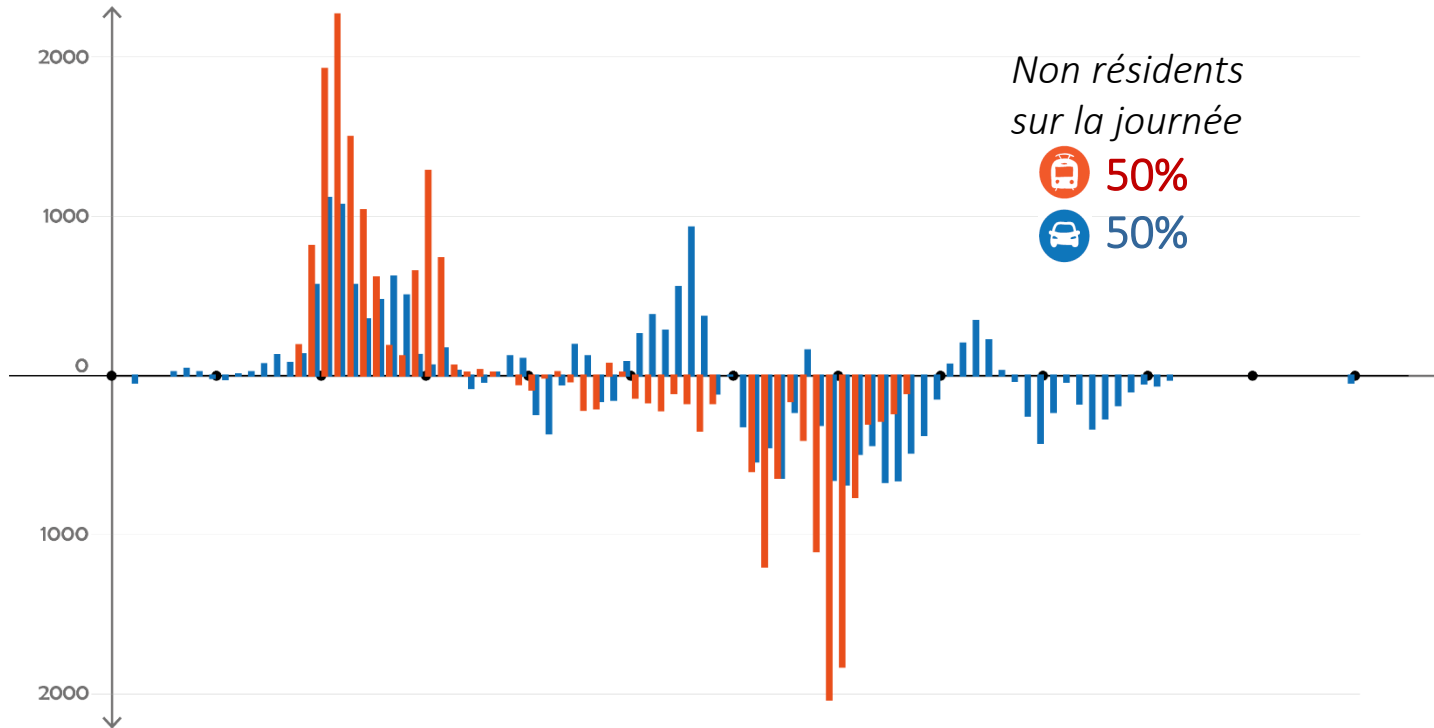
Qui est là à chaque moment de la journée ?



- Recueil des présents toutes les 15 minutes sur une journée à partir de 4h du matin
- 27000 résidents dans le secteur délimité des deux communes de Fontainebleau et Avon
- 10000 résidents quittent les communes dans la journée (+ d'1/3 de la population)
- Arrivée de 18000 personnes au maximum dans la journée, d'où un territoire attractif

# Résultats 2

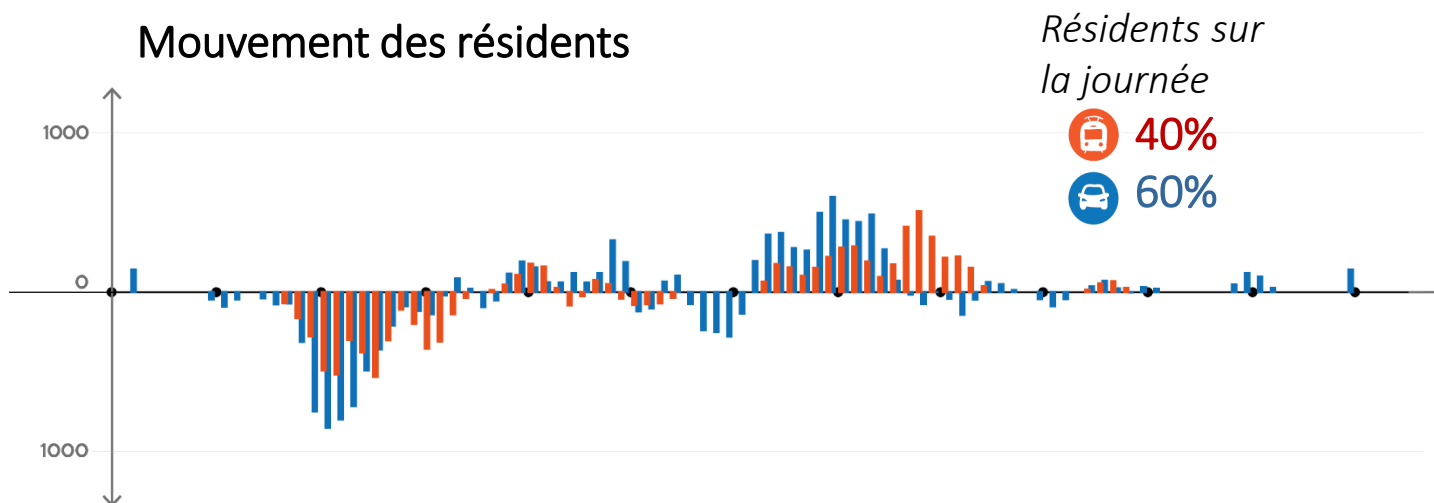
## Mouvement des non-résidents



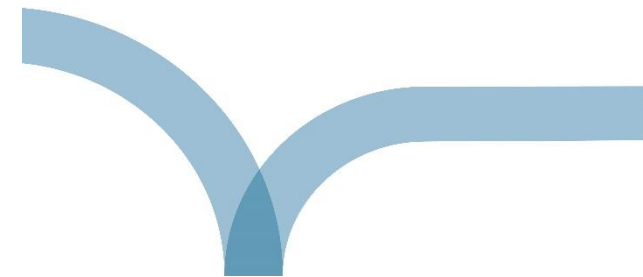
- Mouvements toutes les 15 minutes des résidents et non-résidents
- Distinction du mode d'entrée/sortie de notre périmètre



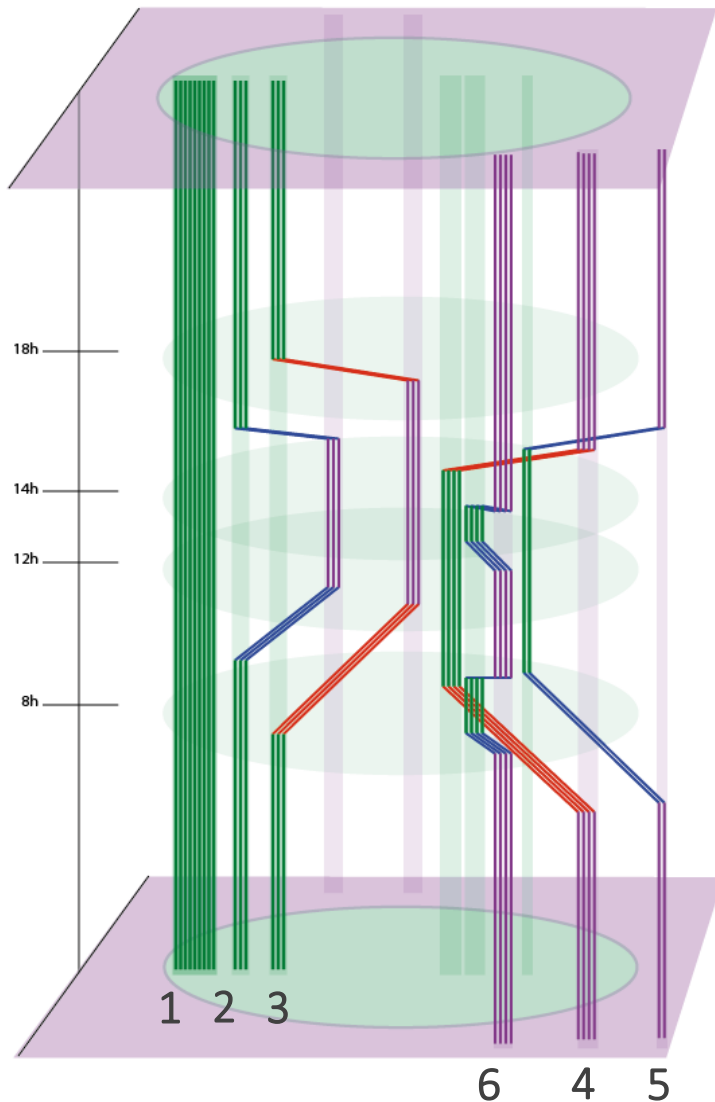
## Mouvement des résidents



- Des mouvements « TC » très rythmés par rapport à la voiture



# Résultats 3



6 grands profils spatio-temporels du territoire de Fontainebleau-Avon

- 1) les résidents qui restent dans les communes de Fontainebleau-Avon **28%**
- 2) les résidents qui sortent en voiture (médiane temps extérieur zone 6h) **12%**
- 3) les résidents qui sortent en TC (médiane temps extérieur zone 9h) **12%**
- 4) les visiteurs qui viennent en TC (médiane temps intérieur zone 9h) **14%**
- 5) les visiteurs qui viennent en voiture la journée (médiane temps intérieur zone 10h) **10%**
- 6) les visiteurs qui viennent en voiture quelques heures et plusieurs fois (médiane temps intérieur zone 2h) **20%**

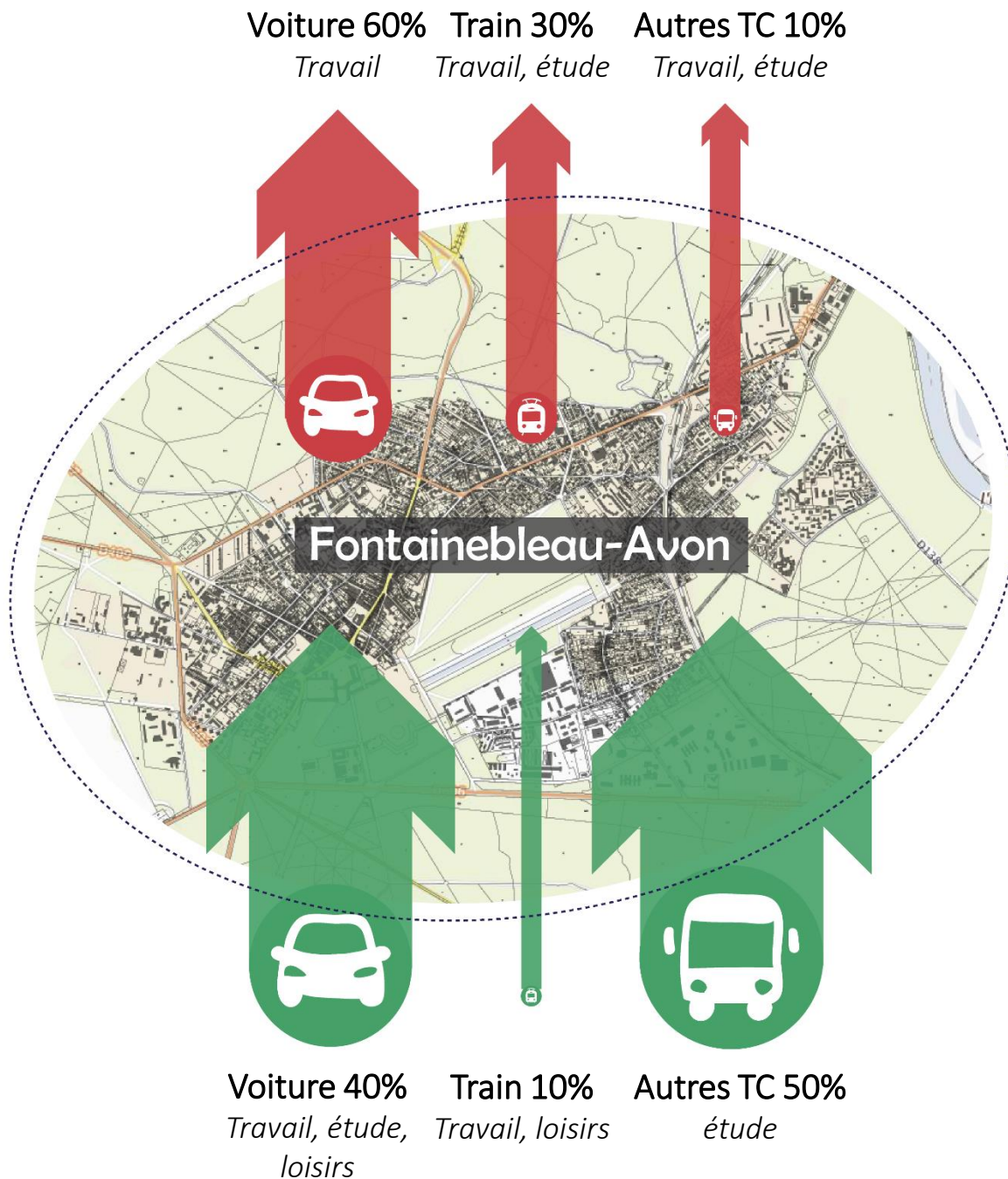
I > présence à Fontainebleau-Avon

I > hors-périmètre

I > déplacement en TC

I > déplacement en voiture

# Résultats 4



- Synthèse des principaux mouvements sur une journée avec repères sur le mode / motifs.

Départs résidents [0-10 000]

Résidents présents [17 000-27 000]

Arrivées non résidents [0-18 000]

- Une gare orientée vers le départ des résidents alors que forte attractivité « TC » du territoire.

# Conclusions

Sur le plan opérationnel :

- Des **repères** sur les principaux rythmes du territoire, permettent d'estimer le poids du train dans les mobilités des résidents et visiteurs (de la zone d'enquête !). Permet d'élargir la focale aux résidents non utilisateur du train.
- Solution « **low cost** » pour enrichir un diagnostic « macro » du fonctionnement de petits territoires
- Des perspectives en matière de **typologie** des rythmes spatio-temporels des « territoires de gare » (sous réserve de comparabilité...)

Sur le plan méthodologique :

- **Reproductibilité** possible mais configuration du territoire de Fontainebleau-Avon très adaptée (pas d'effets de bord) ; besoin d'ajuster des périmètres ad-hoc?
- **Représentativité** de la donnée délicate, nombre d'enquêtés brut >300, au moins 30 individus statistiques au croisement le plus fin
- Creuser une approche davantage **qualitative** pour exploiter la richesse de la donnée EGT?