

Les liens transport-tourisme. Une application à l'usage du TER à des fins touristiques dans le Nord-Pas de Calais. Résultats de l'enquête dans les TER.

**PREDIT: PROGRAMME NATIONAL DE RECHERCHE ET D'INNOVATION
DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES**

GRUPE THEMATIQUE : RECHERCHES STRATEGIQUES - APPEL A PROPOSITIONS: TRANSPORT ET TOURISME

LES LIENS TRANSPORT-TOURISME

UNE APPLICATION A L'ANALYSE DE LA DEMANDE
TER A DES FINS TOURISTIQUES ET DE LOISIRS DANS
LE NORD-PAS DE CALAIS

Rapport Final

Phase II

Résultats de l'enquête dans les TER

COMITÉ REGIONAL DE TOURISME NORD-PAS DE CALAIS
(Observatoire Economique)

COMITÉ D'ÉTABLISSEMENT REGIONAL SNCF NORD-PAS DE CALAIS
(Service Economique)

INRETS-TRACES
Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité
(Centre de Recherche en socio-économie des transports et aménagement du territoire)

septembre 2002

Lettre de commande N° 00MT 01 DRAST Ministère des Transports PREDIT 1996 – 2000



Plan du Rapport Final Deuxième Partie

LES COORDONNEES DES TROIS PARTENAIRES DE LA RECHERCHE...	7
1. Le coordonnateur du projet.....	7
2. Les partenaires associés.....	7
INTRODUCTION GENERALE.....	8
PARTIE I : LE CONTEXTE DU TRANSPORT ET DU TOURISME ET LES DONNÉES GÉNÉRALES DE CADRAGE .	10
.....	
INTRODUCTION.....	10
CHAPITRE I : LES INTERRELATIONS ENTRE LE TRANSPORT ET LE TOURISME	10
1. Rappel sur l'état de l'art	10
2. Clarification des termes, définitions et indicateurs utilisés.....	12
2.1) Le Champ du tourisme.....	13
a) <i>Le tourisme</i>	14
b) <i>Le voyage</i>	14
c) <i>Le visiteur</i>	15
d) <i>Le séjour</i>	16
e) <i>Les loisirs</i>	16
2.2) Le champ du transport	16
a) <i>Le déplacement</i>	17
b) <i>Le voyage</i>	18
c) <i>Les voyageurs x kilomètres</i>	18
d) <i>Le train x kilomètre</i>	19
2.3) Le croisement des champs du tourisme du transport.....	19
a) <i>Le voyage</i>	20
b) <i>L'objet d'observation</i>	20
c) <i>Le champ temporel d'observation</i>	20
d) <i>Le degré de contrainte</i>	21
e) <i>L'échelle géographique d'observation</i>	21
f) <i>La notion de quotidienneté</i>	21
3. Place dans le dispositif statistique et apport à la connaissance du domaine	22
3.1) Dans le domaine du tourisme	22
a) <i>Le SDT : Suivi de la Demande Touristique des Français</i>	23
1. Le principe.....	23
2. Les limites.....	24
b) <i>Les Enquêtes aux Frontières</i>	24
1. Le principe.....	24
2. Les limites de l'enquête	25

c) La méthode des flux.....	26
1. L'évaluation quantitative.....	27
2. L'évaluation qualitative.....	27
3.2) Dans le domaine du transport.....	28
a) L'enquête Transports et Communications.....	28
1. Le principe.....	28
2. Les limites de l'enquête.....	30
b) Les autres enquêtes transport.....	30
4. Le contexte général de la mobilité régionale pour motif tourisme loisirs.....	33
4.1) L'évolution de la mobilité vers les déplacements de tourisme-loisirs et la représentation des différents modes de transport dans cette mobilité.....	33
4.2) Les temporalités liées à cette nouvelle mobilité.....	36
CHAPITRE II LES DONNEES DE CADRAGE TER ET TOURISME POUR LA REGION NORD-PAS DE CALAIS.....	39
1. Les données de cadrage en matière de transport.....	39
1.1) Le Transport Express Régional ferroviaire de voyageurs.....	39
1.2) Les politiques publiques contractualisées concernant le TER en région Nord-Pas de Calais.....	41
2. Les données de cadrage en matière de tourisme.....	43
2.1) Une activité touristique réelle.....	43
2.2) La clientèle touristique du Nord-Pas de Calais.....	44
a) Les touristes étrangers.....	45
b) Les touristes français.....	46
c) Les excursionnistes.....	48
2.3) Les pôles les plus attractifs.....	52
a) Chiffres-clés de Lille.....	53
b) Chiffres-clés du littoral.....	53
c) Chiffres-clés d'Arras et des ses environs.....	53
CONCLUSION.....	54
PARTIE II : UNE APPLICATION A L'ANALYSE DE LA DEMANDE DANS LE TER A DES FINS TOURISTIQUES ET DE LOISIRS DANS LE NORD-PAS DE CALAIS.....	56
INTRODUCTION.....	56
CHAPITRE I : LA MÉTHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE.....	57
1. L'organisation de l'enquête.....	57
1.1) La constitution d'un Comité de suivi régional.....	57
a) Les trois partenaires de la recherche.....	58
b) Les partenaires associés au sein du Comité de suivi.....	58
c) Les utilisateurs et usagers du TER.....	59

1.2) Les objectifs l'enquête	59
a) Les objectifs généraux de l'enquête	59
b) Les objectifs détaillés de l'enquête	60
2. L'élaboration du questionnaire	61
2.1) Les interrogations liées au champ transport	62
a) L'itinéraire complet du voyageur	62
b) La composition du groupe interrogé et la nature du titre de transport	63
c) Les comportements ou habitudes en matière d'utilisation du TER	63
d) Le degré de captivité de l'utilisateur par rapport aux transports collectifs	63
e) Les opinions de l'utilisateur quant à l'usage du TER (confort, horaires, rapidité)	64
2.2) Les interrogations liées au champ tourisme et loisirs	64
a) La durée et le motif de déplacement	64
b) Les comportements ou habitudes en matière de tourisme et de loisirs	64
c) La connaissance et l'usage de la carte « Grand TER »	65
d) Les opinions de l'utilisateur quant à l'adaptation du TER pour le loisir et le tourisme	65
e) La connaissance de la personne interrogée	65
3. Les champs géographiques et temporels de l'enquête.....	65
3.1 Le champ géographique : les axes du TER retenus pour l'enquête.....	65
a) La ligne Lille-Dunkerque	66
1. L'offre de trains sur la ligne	66
2. Les gares desservies sur la ligne	67
3. La fréquentation de la ligne	68
b) La ligne Arras-Etaples	69
1. L'offre de trains sur la ligne	69
2. Les gares desservies sur la ligne Arras - Etaples	70
3. La fréquentation de la ligne	71
3.2) Le champ temporel de l'enquête dans les TER	72
a) Les périodes et jours d'enquête.....	72
b) Les plages horaires de l'enquête.....	73
4. La détermination de l'échantillon de l'enquête.....	74
a) L'axe Lille-Dunkerque	74
b) L'axe Arras-Étaples	74
5. Le mode de collecte	75
5.1) L'équipe réalisant la collecte	75
5.2) La méthodologie de distribution des questionnaires	76
5.3) Le comptage de la fréquentation réelle.....	77
6. L'échantillon obtenu	77
6.1) La saisie des données	77
6.2) La première vague de juillet 2001	78
6.3) La deuxième vague de la rentrée 2001	79
CONCLUSION.....	80
CHAPITRE II : LES RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE ET L'ANALYSE DE LA DEMANDE TER A DES FINS TOURISTIQUES ET DE LOISIRS	81
INTRODUCTION.....	81

1. L'intégration des définitions du tourisme à celles du transport.....	82
1.1) Profil et comportement de déplacement de l'ensemble des usagers.....	83
a) Un usager particulier pendant l'amplitude horaire observée.....	83
b) Des motifs de déplacement plus répartis.....	84
c) Typologie de l'usager du TER de l'EITT.....	85
1.2) Les voyageurs en trajets domicile-travail/études versus autres motifs.....	88
a) Un portrait social et des comportements de déplacement différents.....	89
b) Les variations périodiques de la fréquentation des usagers selon leur motivation.....	93
1.3) Une catégorie au croisement des deux champs : les « usagers tourisme ».....	98
a) Les caractéristiques de cette population.....	99
b) Une typologie de l'« usager tourisme » en TER.....	102
c) Les variations périodiques de la fréquentation des « usagers tourisme ».....	104
2. La représentation des « usagers tourisme » dans l'EITT	107
2.1) Comparaison entre les touristes et les excursionnistes.....	108
a) Un portrait social différent entre touristes et excursionnistes.....	109
b) Et des motivations de déplacement contrastées.....	110
c) Les variations périodiques de la répartition des « usagers tourisme » selon la terminologie tourisme.....	112
2.2) Les visites familiales et amicales différenciées des motifs d'agrément.....	114
a) Portrait social des deux catégories.....	116
b) Principaux comportements de déplacements des deux catégories.....	118
3. La représentation de ces différentes catégories selon leurs comportements de transport	119
3.1) Les trajets des usagers.....	119
a) Les trajets les plus fréquents.....	120
b) Les types de trajets.....	121
c) Le parcours moyen des usagers.....	123
3.2) La pratique de l'inter modalité.....	124
a) Les modes d'accès et de diffusion en gares.....	125
b) Les temps d'accès et de diffusion.....	128
3.3) Le degré de captivité au TER.....	132
a) Le choix ou l'obligation du TER.....	132
1. pour l'ensemble des usagers.....	132
2. pour les « usagers tourisme ».....	138
b) La fidélité au TER.....	140
1. pour l'ensemble des usagers.....	140
2. pour les « usagers tourisme ».....	142
4. Les liens et interrelations entre transport et tourisme-loisirs.....	143
4.1) Eléments de réponses aux quinze hypothèses préalables sur les liens et interrelations entre transport et tourisme-loisirs.....	143
a) Les hypothèses relatives aux usagers.....	143
1. Rappel des réponses aux hypothèses déjà traitées.....	143
2. Les personnes effectuant des déplacements de tourisme le week-end sont différentes de celles effectuant des déplacements « domicile-travail ou études » en semaine.....	145
3. La connaissance de « l'univers du train ».....	147
b) Les hypothèses relatives à l'offre.....	149
1. La rapidité des trains.....	149
2. Les horaires et la fréquence des trains.....	150
3. La facilité de déplacement de l'origine au point de destination.....	152
4. La tarification.....	155
5. La qualité de service et le confort dans les trains.....	157
6. L'information sur le TER et le tourisme régional.....	158

4.2) Une tarification liant les deux champs	159
a) Les titres de transport utilisés dans l'EITT	159
b) Une tarification ferroviaire pensée pour le tourisme et les loisirs : la carte GRAND'TER.....	161
1. La connaissance de la carte GRAND'TER.....	163
2. L'achat et la part de marché de la carte GRAND'TER	164
3. L'utilisation de la carte GRAND'TER	166
4.3 Le TER un mode de transport adaptable au tourisme ?.....	169
a) Satisfaction, attentes, difficultés éventuelles liées au TER Nord-Pas de Calais	169
1. Appréciation sur l'organisation du déplacement	170
2. Appréciation concernant le trajet.....	171
b) Perception des usagers de l'adaptation du TER aux déplacements de tourisme et de loisirs	173
3.2) Une catégorie qui n'entre dans aucun des deux champs : les quotidiens du TER pour les nouvelles mobilités liées au tourisme-loisirs	175
a) Principales caractéristiques de cette population	175
b) Typologie des quotidiens du TER pour les mobilités nouvelles	177

CONCLUSION GÉNÉRALE

179

AUTEURS DU RAPPORT

184

BIBLIOGRAPHIE

185

ANNEXES.....

187

1) Le questionnaire définitif.....	187
2) Représentation de l'offre de trains du TER sur les axes Lille-Dunkerque et Arras-Etaples et de la plage horaire d'enquête.....	192
3) L'avis d'opportunité régionale.....	205
4) L'avis du Conseil National d'Information Statistique.....	213

LES COORDONNEES DES TROIS PARTENAIRES DE LA RECHERCHE

1. Le coordonnateur du projet

- Comité Régional de Tourisme Nord-Pas de Calais

6, place Mendès France- BP 99 ; 59028 LILLE Cedex

Tél : 03.20.14.57.57 ; Fax : 03.20.14.57.58

E-Mail: f.basle@crt-nordpasdecals.fr

2. Les partenaires associés

- Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité

INRETS-TRACES, Centre de recherche en socio-économie des transports et aménagement du territoire

20, rue Elisée Reclus ; 59 650 Villeneuve d'Ascq

tél. : 03.20.43.83.50 ; Fax : 03.20.43.83.59

E-Mail : odile.heddebaut@inrets.fr

- Comité d'Établissement Régional de la SNCF Nord-Pas de Calais

25, bd Jean-Baptiste Lebas

BP 116 ; 59016 LILLE

tél. : 03.20.29.92.00 ; Fax : 03.20.29.92.09

E-Mail : nicolas-curella@cecheminots-nordpasdecals.com

INTRODUCTION GENERALE

La préoccupation de lier les champs transport et tourisme sur tant les plans théorique qu'empirique est relativement récente. Ces domaines ont connu chacun de nombreuses recherches conduisant à la construction de champs quasi-hermétiques, rendant le rapprochement souhaité aujourd'hui d'autant plus laborieux. La recherche en socio-économie des transports est aujourd'hui très développée, notamment par le biais d'instituts comme l'INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité) et de laboratoires universitaires comme le LET (Laboratoire d'Économie des Transports). De même, il existe d'importants travaux sur le thème du tourisme, qui tentent d'harmoniser les manières de traiter ce domaine transversal.

C'est essentiellement depuis le début des années 90 que de nouveaux questionnements émergent suite à l'expression d'une problématique liant les aspects transport et tourisme. En effet, les travaux menés dans le domaine du tourisme montrent, en particulier, que le transport est un des constituants essentiels du tourisme et qu'il a pu participer à son avènement et à son internationalisation. En outre, les déplacements liés au tourisme et aux loisirs représentent une part importante et croissante dans les phénomènes de mobilité. Ce concept de mobilité de tourisme sera central dans notre démarche, puisqu'il représente la rencontre de ces deux champs concernés.

Les premiers travaux traitant conjointement du transport et du tourisme datent des années 80, mais ce n'est qu'une dizaine d'années plus tard qu'est décelée une réelle prise conscience de l'importance de ces aspects. Dès lors, l'objectif est de mieux connaître la nature des interrelations entre le transport et le tourisme ou les loisirs, afin de mieux orienter les décisions politiques et de répondre aux besoins nouveaux des individus. Les premières analyses montrent l'existence de freins majeurs à l'observation de liens éventuels. Ces freins se répercutent largement sur les avancées institutionnelles en la matière.

Il s'agit essentiellement de l'hétérogénéité et des lacunes statistiques dans le domaine du tourisme d'une part et d'autre part dans la recherche conjointe transport-tourisme. Ces difficultés conduisent à une méconnaissance de la demande de transport liée aux activités de tourisme et de loisirs. Cette situation se vérifie surtout pour le tourisme de courte durée et de loisirs. Or cette catégorie engendre une mobilité importante en raison d'une fréquence croissante des courts séjours, il est donc nécessaire de mieux connaître ses déterminants.

En 1991, une première analyse bibliographique menée par F. Potier et A. Bieber¹ sur le transport et le tourisme, marque ainsi le point de départ d'une certaine prise de conscience de la nécessité de prendre en considération et de déterminer d'éventuelles interrelations entre le transport et le tourisme. Cet ouvrage émane d'une équipe de chercheurs du domaine des transports (INRETS) et a été constitué au cours d'une phase de familiarisation avec des problèmes et des concepts discutés dans le domaine du tourisme. Son contenu vise essentiellement à situer les travaux conjoints transport-tourisme dans le contexte de la recherche effectuée sur le tourisme. Seule une partie de cette synthèse est donc consacrée aux références traitant explicitement du transport et du tourisme.

¹ Ressouches M. M. W., Potier F., Bieber A., (1991), « Tourisme et transport : analyse bibliographique », Synthèse INRETS n°16, 97 p.

Aujourd'hui, les recherches relatives à notre sujet sont toujours en phase de maturation, mais leur nécessité et utilité apparaissent plus clairement avec la concrétisation de travaux ou de programmes de plus en plus nombreux. Il est ainsi prépondérant de mettre en évidence les avancées et les freins subsistants en établissant une recension dans ce champ récent et croisé de recherche. Par ailleurs, l'analyse de l'état de l'art en matière de transport et de tourisme mettra en valeur un manque de compréhension partagée dans les concepts ou termes utilisés lorsqu'on traite conjointement de ces deux domaines. Or, les avancées dans la recherche d'interrelations entre ces deux domaines et dans leur renforcement doit se fonder sur des principes clairs et acceptés de tous.

Avant d'affirmer la nécessité d'harmoniser les « langages » utilisés, il est important de comprendre les raisons de cette situation. Nous constaterons que les évolutions particulières à chaque domaine ont conduit à une spécialisation et à une imperméabilité de chacun d'eux. La concrétisation de cette affirmation se trouve dans les concepts sous-tendant les réflexions et dans les termes utilisés. La spécialisation progressive qui s'est opérée constitue aujourd'hui un frein à une analyse conjointe.

Le caractère émergent de la recherche en matière de transport et de tourisme laisse entrevoir un accroissement des rapprochements des politiques concernées, mais plus encore des méthodes d'observation des phénomènes de mobilité de tourisme. Ainsi, les principales méthodes élaborées pour observer les flux touristiques développent des outils intégrant fortement la notion de transport. Cette affirmation semble relever de l'évidence car l'objet est bien souvent de mesurer les flux de visiteurs. Cependant, nous pouvons supposer que l'amélioration de ces méthodes et la progression dans l'intégration du transport pour étudier le tourisme pourra aboutir à la découverte de certaines interrelations. Ainsi, il est important de mentionner ces différentes méthodes à un double titre. D'une part, pour compléter l'état des lieux de la recherche transport-tourisme et d'autre part, pour mettre en évidence l'intégration conjointe des deux notions.

PARTIE I : LE CONTEXTE DU TRANSPORT ET DU TOURISME ET LES DONNÉES GÉNÉRALES DE CADRAGE

INTRODUCTION

La présente partie de ce rapport décrit la situation générale de la problématique de liens transport-tourisme, avec des références régulières aux éléments suivants : le mode de transport ferroviaire, en particulier régional, et la région Nord-Pas de Calais.

Nous rappelons, dans un premier temps, les interrelations existant entre le tourisme et les transports, telles qu'elles ont pu être identifiées à travers un état de l'art préalable (remis dans le rapport final de la phase I). Sont en particulier détaillées toutes les sources et méthodologies existantes pour mesurer le phénomène, ainsi que le contexte général de la mobilité appliquée à ces champs croisés. Ce chapitre, est non seulement nécessaire à la compréhension de la problématique générale, mais nous a également permis de bâtir les hypothèses de départ qui ont conduit à l'élaboration de l'enquête.

Puis, nous présentons toutes les données de cadrage disponibles pour le Nord-Pas de Calais, tant dans le domaine du transport que dans celui du tourisme. Issues pour la plupart d'entre elles, des sources citées en première partie, ces données ont également contribué à l'élaboration de l'enquête, puisqu'elles donnent des indications essentielles sur les modes de transport utilisés dans la région et les principales destinations touristiques.

CHAPITRE I : LES INTERRELATIONS ENTRE LE TRANSPORT ET LE TOURISME

Avant d'exposer la méthodologie et le déroulement de l'enquête, il semble utile de bien cerner ce qui existe, en terme d'observation et de dispositifs statistiques, afin de connaître et prendre en compte, ce qui pourrait croiser les deux champs.

1. Rappel sur l'état de l'art

La phase I de la recherche a permis de réaliser un état de l'art des liens transport-tourisme. En effet, la mise en œuvre de recherches sur un sujet émergent tel que les interrelations entre le transport et le tourisme nécessitait de connaître l'ensemble des développements, jusqu'aux plus récents. A cet égard, l'état de l'art a permis de relever dans la littérature grise les avancées au regard de notre problématique.

A travers cette recension, l'objectif était de montrer dans quelles mesures l'idée de liens entre deux secteurs distincts est intégrée dans les comportements actuels qu'ils concernent le domaine de la décision, de l'intervention ou de l'observation.

La méthodologie retenue a consisté à rechercher, par le biais de différentes sources, les documents susceptibles de traiter des liens et interrelations entre le transport et le tourisme. Nous nous sommes donc intéressés aux revues spécialisées dans les deux champs, tant de recherche que de vulgarisation sur ces deux thématiques comme par exemple : *Annals of Tourism Research*, *Tourism Management*, la revue *Espaces*, les *Cahiers Espaces*, *Recherche Transport Sécurité*, la *Vie du Rail*, etc.... Les différents niveaux de recherche ont également retenu notre attention avec notamment au niveau européen le programme *CORDIS*. Enfin, le secteur institutionnel a fait l'objet d'une analyse, afin de montrer la prise en compte ou non d'aspects conjoints transport-tourisme dans l'évolution des réglementations.

Les Sources d'informations ont été de deux types avec d'une part l'utilisation de moteurs de recherche sur Internet et d'autre part une recherche documentaire sur l'existant. Ce travail s'est construit sur la base de mots clés traduisant la problématique des liens transport tourisme. Ce sont en particulier : *Tourisme –tourism*, *transport*, *vacances – holidays*, *voyage – travel*, *transport et environnement*, *loisirs – leisure*, *flux – flows*. Ces mots clés devaient traduire la mobilité transport et le tourisme, tant en français qu'en anglais. Un tri exclusif a permis de n'obtenir que les références traitant des deux champs à la fois. Les résultats de ces tris furent peu nombreux, renforçant ainsi l'hypothèse d'une faible prise en compte commune des activités de tourisme et de transport. En revanche, nous pouvons noter que chaque domaine en particulier possède une littérature abondante qu'il s'agisse du transport ou du tourisme.

L'ensemble des références recueillies a été lu, rapatrié, commandé dans un premier temps. Puis, nous avons choisi de traiter les ouvrages principaux en vue d'en extraire l'apport à la prise en compte conjointe du transport et du tourisme ou à la mise en évidence d'interrelations entre ces deux domaines.

Cet état de l'art est articulé en trois parties :

- une recension bibliographique, la plus exhaustive possible, sous forme de tableau alphabétique,
- une identification spécifique des ouvrages prenant en compte à la fois le tourisme et les loisirs, et leur degré d'intégration,
- la recension des différents niveaux d'interventions. Pour chaque niveau, l'objectif était de connaître et de comprendre dans quelles mesures, le tourisme et les loisirs sont envisagés dans un souci d'intégrer le transport dans la stratégie. De même, il importait de savoir si les programmes en matière de transport commencent à intégrer ou non la variable tourisme.

En tout, 113 ouvrages ou articles ont été recensés. Quelques rapides statistiques démontrent bien que la préoccupation de lier les champs transport et tourisme dans la recherche est récente. En effet, 84% des références traitent principalement le domaine du Transport, 88% traitent principalement du domaine du Tourisme, mais seulement 27% s'attachent à lier les deux. Parmi ces ouvrages ou articles concernant le lien transport-tourisme, seuls 14% sont antérieurs à 1990, 43% ont été édités entre 1990 et 1995, et 43% sont postérieurs à 1995.

Les références les plus significatives ont fait l'objet d'une analyse approfondie afin de montrer comment les aspects du transport et du tourisme ressortent de ces ouvrages et si les interrelations entre les deux thématiques sont mises en évidence. Nous avons pu remarquer

une croissance de la conception de liens et d'interrelations entre le transport et le tourisme, tant dans la littérature d'observation que dans la réglementation et les textes normatifs.

Chaque référence a été analysée au travers d'un résumé mettant en relief l'implication des liens entre le transport et le tourisme puis la manière dont ils sont abordés : la politique, la programmation, la qualité de service. Cette lecture a conduit à la mise en évidence d'une répercussion de notre problématique sur d'autres champs comme l'environnement ou la culture. Le détail de cette recension fait l'objet du chapitre II du rapport final de la phase I de cette recherche remis en octobre 2001.²

2. Clarification des termes, définitions et indicateurs utilisés

Établir une réflexion conjointe sur le tourisme et le transport soulève très rapidement une difficulté de taille liée à la définition des termes, aux indicateurs utilisés dans les deux domaines nous intéressant : le tourisme et le transport. Chacun d'eux possède une littérature conséquente et s'étant spécialisée au cours du temps, cela conduit à la formation d'un langage particulier. Chaque domaine possède ses concepts, ses codes. Ils sont indépendants et leur évolution s'est déroulée dans ce contexte de quasi-imperméabilité. Lors de la confrontation du tourisme et des transports, nous sommes donc face à cet obstacle : la définition correspondant à un terme particulier peut varier d'un domaine à l'autre, de même, une définition identique peut représenter deux réalités différentes.

Ce constat permet de mettre en évidence l'un des freins à la recherche conjointe en transport et en tourisme : il est difficile de bâtir une réflexion lorsque les référentiels de base divergent. Il est donc essentiel de chercher une harmonisation des concepts. Par ailleurs, outre les différences de vocabulaire existant entre les domaines du tourisme et du transport, il existe une autre difficulté liée au caractère récent de la recherche conjointe transport tourisme, il s'agit du manque de stabilité dans les nouveaux concepts. Ce second frein couplé au premier constitue un véritable obstacle qu'il est important de surmonter afin de progresser réellement dans la réflexion sur les liens transport-tourisme.

Afin de recenser et d'analyser ces difficultés, nous nous fonderons sur un ensemble de publications essentielles. L'ouvrage de référence sera le « Dictionnaire des concepts et méthodes de l'observation touristique »³ résultant d'un travail de recherche animé en 1999-2000 par le GDR CNRS 553, intitulé « Tourisme : Lieux et réseaux ». Cet ouvrage présente un intérêt particulier car les définitions liées au tourisme sont issues d'un travail en collaboration entre l'ONT et les chercheurs du tourisme. Ces derniers sont issus de disciplines variées (surtout des géographes, mais également des économistes, économistes des transports, sociologues et aménageurs, ...) et procurent ainsi une richesse nouvelle à la définition des concepts liés au tourisme. Il s'agit de reconnaître le caractère transversal du tourisme et de

² Heddebaut O., Baslé F., Corlay M., (2001), « Les liens transport – tourisme : Une application à l'analyse de la demande TER à des fins touristiques et de loisirs dans le Nord-Pas de Calais », Rapport de convention PREDIT DRAST N°00MT 01, Rapport final phase I, octobre 2001

³ « Dictionnaire des concepts et méthodes de l'observation touristique », (2000), Observatoire National du Tourisme, janvier, 132 p.

l'intégrer dans les définitions des différents termes et indicateurs utilisés. Par ailleurs, le commissariat général du plan s'est livré à un exercice de prospective pour tenter de déterminer les évolutions du tourisme à l'horizon 2010⁴. Ainsi J. Viard (1998) et son équipe décrivent les schémas futurs possibles à partir de constats actuels. Il est indiscutable que la difficulté d'observation et de prévision sont liées à un manque de clarté dans les concepts liés au tourisme et surtout à l'observation de ce phénomène.

Les domaines du tourisme et des transports ont évolué de façon indépendante, ceci a constitué un facteur de différenciation majeure. Au travers de l'analyse de la littérature et des discussions avec les acteurs du transport et du tourisme, un phénomène particulier apparaît : il semble que les deux domaines évoluent dans des sphères différentes, chacune comportant ses codes, son langage, ses concepts, ...le rapprochement est dès lors difficile à opérer.

Afin d'aborder ce sujet, nous allons successivement définir les différents concepts pour le domaine du tourisme et du transport. Un troisième point étudiera les termes impliqués et utilisés dans les deux domaines. L'analyse des différences nous permettra de mieux comprendre ce phénomène.

2.1) Le Champ du tourisme

L'élément essentiel de notre recherche étant l'observation du comportement des individus, nous nous intéressons donc non seulement aux touristes mais aussi aux excursionnistes selon le schéma suivant émanant du « Dictionnaire des concepts et méthodes de l'observation touristique ». Les définitions suivantes sont issues de cet ouvrage. Elles s'inspirent en grande partie des travaux de l'OMT sur la clarification des définitions du tourisme⁵, et des travaux menés par la Commission Européenne⁶.

Le Dictionnaire des concepts et méthodes de l'observation touristique reprend la majorité du vocabulaire utilisé dans le domaine du tourisme. Notons cependant que pour plusieurs de ces termes, il est difficile de donner une définition précise et concrète car la dimension psychologique et subjective est forte. L'un des constats pouvant émerger de ce document relève du champ concerné. Les réflexions s'établissent au niveau international et s'avèrent donc parfois mal adaptées au territoire national et moins encore au territoire régional ou infra-régional. Cette caractéristique trouve son explication notamment dans le mode de construction des définitions : l'Organisation Mondiale du Tourisme a souhaité pouvoir établir des définitions précises auxquelles l'ensemble des pays pourrait se référer, le consensus s'est établi dans un cadre mondial conférant ainsi, ce même cadre aux définitions⁷.

4 Viard J., (1998), « Réinventer les vacances – La nouvelle galaxie du tourisme », Commissariat général du plan, La documentation française, 335 p.

5 Organisation Mondiale du Tourisme, (1993), « Recommandations sur les statistiques du tourisme », Nations Unies, New York/Madrid.

6 European Commission, Eurostat, (1998), « Community methodology on Tourism statistics », Luxembourg, Office for Official publications of the European Communities, 75p.

7 Organisation Mondiale du Tourisme, (1993), « Recommandations sur les statistiques du tourisme », Nations Unies, New York/Madrid.

a) Le tourisme

La définition de référence du tourisme est indiquée dans le Dictionnaire des concepts et méthodes de l'observation touristique, il s'agit des « activités déployées par les personnes au cours de leurs voyages et de leurs séjours dans des lieux situés en dehors de leur environnement habituel pour une période consécutive ne dépassant pas une année, à des fins de loisirs, pour affaires et autres motifs ».

Au regard de notre problématique, deux éléments sont remarquables dans cette définition. D'une part, elle est très large tant pour la durée que pour le motif. Il n'existe pas de distinction entre le touriste partant pour quelques jours, quelques semaines ou quelques mois, or les implications de chacune de ces durées sont très différentes. Quant au motif, il peut être professionnel et s'insérer tout de même dans la catégorie tourisme.

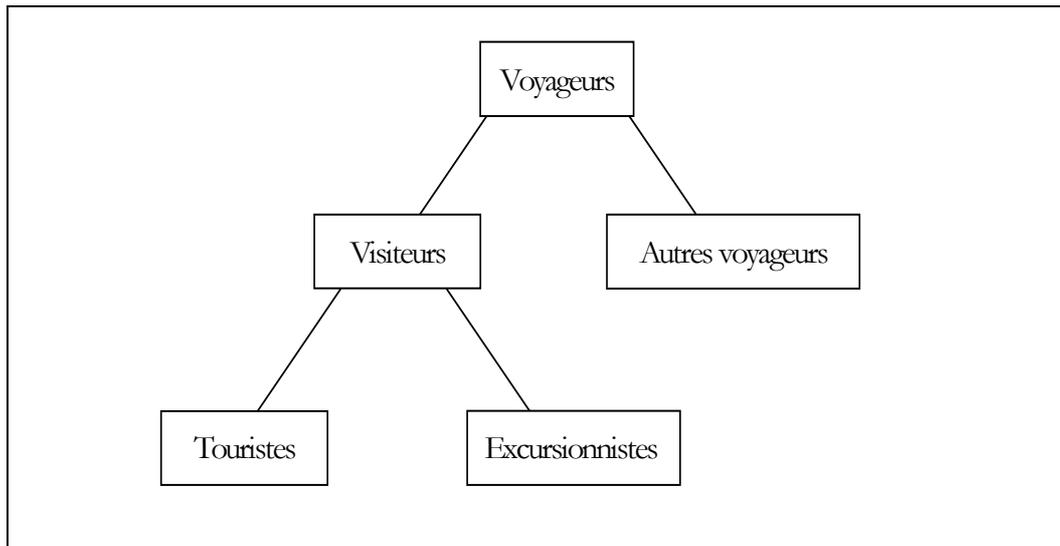
Ce manque de précision dans la définition complique l'observation car elle conduit à une sur-estimation du phénomène. D'autre part, elle fait appel à des concepts relevant également du domaine du transport. Ainsi, les voyages et les séjours s'intègrent aux deux domaines mais avec des définitions susceptibles de varier, comme nous le montrerons dans la partie suivante.

b) Le voyage

Le terme voyage est donc générique puisque de façon objective, il représente le déplacement d'une personne qui se rend dans un lieu assez éloigné mais sans précision de distances. Cette définition ne suffit qu'à l'observation du phénomène, ainsi, le voyage intègre en outre une dimension subjective très importante liée à la représentation que s'en fait le voyageur⁸. Mais, la majorité des ouvrages traitant du tourisme s'accordent pour donner au mot voyage la définition suivante : « c'est la période comprise entre un départ du domicile et un retour au domicile, elle doit comporter au moins une nuit ».

⁸ URBAIN J.D, « Voyageurs », pp 128-129, In MESPLIER J. et ELIAS S. éditeurs, (2000), « Dictionnaire des concepts et méthodes de l'observation touristique », Observatoire National du Tourisme, janvier, 132 p.

Figure 1 : Représentation des touristes et des excursionnistes



Source : Dictionnaire des concepts et méthodes de l'observation touristique, et OMT 1994

Or le schéma précédent considère aussi les excursionnistes, ne passant aucune nuitée sur le lieu de déplacement, comme des voyageurs. Cette incohérence est révélatrice de la difficulté à établir des définitions précises et permanentes.

c) Le visiteur

Le visiteur quant à lui se définit comme « toute personne qui se rend pour une période non supérieure à douze mois, dans un lieu situé dans son pays de résidence ou non, mais qui ne correspond pas à son environnement habituel et dont le motif principal de visite est autre que celui d'exercer une activité rémunérée dans le lieu de visite ».

Cette catégorie se subdivise en deux : les touristes et les excursionnistes. Les touristes sont des « visiteurs passant au moins une nuit dans un moyen d'hébergement collectif ou privé dans le lieu visité ». Un visiteur devient donc un excursionniste (aussi appelé visiteur de la journée) lorsqu'il ne passe pas une seule nuit à destination. Son voyage s'effectue en 24 heures au plus.

Le schéma de la figure 1 permet de visualiser clairement les différentes catégories d'individus effectuant des déplacements, cependant, ces subdivisions ne sont pas clairement perçues par les acteurs du tourisme et les individus pratiquant ces activités. Ainsi, lors de l'étude sur les excursionnistes en Nord-Pas de Calais⁹ commandée par le CRT, les résultats montrent que les individus ne se considèrent pas comme tels car ils ne savent pas ce que recouvre ce terme. Certains acteurs, dont les professionnels du tourisme ne sont pas non plus familiarisés avec ces termes. Dès le départ, nous décelons donc l'obstacle lié au vocabulaire générique.

⁹ « Etude du marché de l'excursionnisme dans l'Eurorégion », (1999), Comité Régional de Tourisme Nord-Pas -de-Calais, 122 p. + annexes

d) Le séjour

Nous pouvons ajouter qu'au-delà de ce schéma, de nouvelles définitions doivent être mentionnées. Elles découlent du dictionnaire des concepts et méthodes de l'observation touristique ainsi que d'une enquête sur les courts séjours des français¹⁰. Ainsi, la catégorie des touristes se subdivise selon le nombre de nuitées, c'est-à-dire selon la durée du séjour se définissant, lui-même, comme le temps passé en un lieu fixe ou au cours d'un circuit, comprenant au moins une nuitée. Les vacances ou longs séjours sont les séjours de plus de trois nuits et de moins d'un an pour motifs personnels.

Quant aux courts séjours, ils sont constitués d'une à trois nuitées pour motifs personnels. Le problème de la durée se pose à nouveau : les implications d'une période d'une semaine ou de plusieurs mois de vacances sont très différentes. En outre, il est bien précisé que le motif doit être personnel mais le recoupement avec la définition du tourisme génère un cumul des motifs personnels et professionnels. Conformément aux définitions énoncées, un voyage peut être constitué d'un ou plusieurs séjours. Le court voyage comporte de une à trois nuitées et le long voyage comporte quatre nuitées ou plus.

Nous précisons l'utilisation du terme vacances car il représente spécifiquement la particularité du vocabulaire utilisé dans le domaine du tourisme, en effet, ce terme n'est pas utilisé lorsqu'il s'agit de transport. La raison de cette spécificité est la dimension subjective de l'idée des vacances.

e) Les loisirs

Par ailleurs, le manque de rigueur dans l'utilisation des concepts se caractérise particulièrement dans le terme *loisirs*. En effet, ce concept se situe au cœur de notre problématique car nous cherchons à analyser la demande TER à des fins de tourisme et de loisirs. Or, rares sont les ouvrages définissant ce dernier terme, si ce n'est en l'associant à la distraction et la récréation.

Les difficultés rencontrées lors de la clarification des termes caractérisant les phénomènes de tourisme et de loisirs sont amplifiées lorsqu'il s'agit d'employer des termes impliqués dans d'autres domaines comme le transport.

2.2) Le champ du transport

La recherche en transport est très importante et développée, de même que les expériences sur le terrain contribuant ainsi à l'enrichissement de la discipline. Plus encore que le tourisme, ce domaine a évolué de façon relativement indépendante au regard des autres secteurs économiques. La littérature ancienne et riche a permis de contribuer à l'établissement d'un « langage » propre au transport avec ses codes. C'est pourquoi nous pourrions mettre en évidence, d'une part des différences possibles de conceptions entre les domaines du transport et du tourisme entraînant une variation dans les définitions. D'autre part, nous constaterons

¹⁰ Observatoire National du Tourisme, (1997), « Les courts séjours des français, 1990-1995 », Collection Les essentiels du Tourisme, n°2, février.

que les termes employés dans les transports ne sont pas toujours adaptables au reste du contexte économique, notamment lorsqu'il s'agit d'indicateurs.

Dans cette partie, nous ferons appel à divers ouvrages car il n'existe pas de référence unique traitant des définitions des termes utilisés dans le transport. Nous utiliserons notamment les résultats d'un programme de recherche effectué pour la commission européenne¹¹ « ARTIST », la revue RTS¹², ...

Quant aux transports, ils seront caractérisés par les modes utilisés avec une répartition selon quelques grandes catégories comme le domicile travail ou étude et les « autres motifs » subdivisés en motifs personnels et loisirs, visites. Cette difficulté liée à la différence de discipline entraîne de nouveaux obstacles : certains individus ne seront pas classés dans la même catégorie en transport et en tourisme. Ainsi, une personne effectuant un déplacement dans le cadre de ses activités professionnelles s'insère dans la catégorie travail pour le transport et tourisme d'affaires pour le tourisme sauf si cette personne perçoit une rémunération provenant de la destination de son déplacement. Ce type de subtilité est lourd de conséquence pour l'observation des phénomènes car les différents domaines ne possèdent pas les mêmes fondements.

Analyser la demande TER à des fins de tourisme et de loisirs nécessite l'utilisation de certains termes spécifiques au transport. Le concept de mobilité des personnes est au cœur de notre problématique, avec en particulier la mobilité régionale. Il est donc essentiel de connaître les terminologies associées à ce concept.

a) Le déplacement

Le déplacement est au centre de la question et se définit comme une « unité de mesure de la mobilité quotidienne correspondant à l'action de relier un lieu origine à un lieu de destination pour un motif unique en utilisant un ou plusieurs modes de transport. Un aller et retour compte pour deux déplacements »¹³. Un mouvement peut s'effectuer avec un ou plusieurs modes de transport entre deux lieux où la personne considérée exerce une activité (domicile, travail, achat, loisirs, ...). Toute activité exercée dans un lieu marque la fin d'un déplacement. Cette définition est admise dans la majorité des travaux en transport. Cependant, l'analyse a montré que certaines organisations comme le GART (Groupe des Autorités Responsables des Transports) ne retiennent qu'un seul mode de transport pour un déplacement. Ceci indique que, contrairement à une idée répandue, les définitions en matière de transport peuvent connaître des variations.

¹¹ « ARTIST : Agenda for Research on Tourism by integration of Statistics/Strategies », (2000), N. Cockerell, Y.Israeli, M.J.W.A. Vanderschuren, G.R.M Jansen, M. Manente, F.Potier, G. Röschel

¹² « RTS – Recherche Transports Sécurité », (1997), INRETS, revue trimestrielle, n° 56, n° 57

¹³ Comité national français de géographie, Commission de Géographie des transports, Glossaire Transport, « Transports collectifs urbains », août 2002.

En vue de qualifier l'ensemble des déplacements réalisés entre le moment où un individu quitte son domicile et le moment où il le rejoint, J. P. ORFEUIL¹⁴ fait appel à la notion de sortie de boucle. « Au sein de cette sortie, les déplacements n'ayant le domicile ni pour origine, ni pour destination sont appelés secondaires ».

b) Le voyage

La subdivision d'un déplacement se fait sous forme de voyages, notion utilisée par les exploitants de réseaux de transports collectifs pour calculer leur volume de trafic, notamment les transports urbains¹⁵. De ce point de vue, elle semble appropriée au champ d'application du TER. Ainsi, tout déplacement nécessitant une correspondance est compté pour deux voyages. Ceci entraînant dans le domaine des transports d'importantes variations avec le tourisme comme la partie sur les définitions dans les domaines du transport et du tourisme le montrera.

c) Les voyageurs x kilomètres

Concernant le transport ferroviaire, certains termes et indicateurs peuvent sembler opaques. La lisibilité des informations dans le domaine ferroviaire étant limitée, il est difficile, d'une part, de mener une analyse de l'utilisation du TER en Nord-Pas de Calais et d'autre part d'effectuer un rapprochement avec les données en matière de tourisme ou même les données concernant les autres modes de transport, comme le mode routier, privilégié pour les déplacements touristiques. Ainsi, ce sont des unités de production qui sont retenues en général. L'objectif n'est pas d'obtenir des informations sur les individus et leur comportement vis-à-vis du train, mais de déterminer la production effectuée par la SNCF. Les indicateurs employés sont par exemple des voyageurs x kilomètres, or le mot voyageur se rapporte à la définition précédente du mot voyage. Il ne s'agit donc pas d'un individu mais du trajet effectué sur une portion de ligne par un individu. Voici le mode calcul de cette unité de production, les voyageurs x kilomètres.

Le calcul amalgame les billets et les abonnements. En effet, pour un billet donné nous obtenons autant de voyageurs x km que de kilomètres parcourus par le voyageur sur la ligne. Ex : un billet Lille / Dunkerque = 78 km soit 78 voyageurs x km

A cela s'ajoute pour les abonnements un nombre de voyageurs x km calculé à partir de la distance de la ligne couverte par l'abonnement multipliée par un ratio de 10,3 trajets par semaine pour un abonnement de travail et 51 trajets par an pour un étudiant. La somme finale des différents voyageurs x km ne peut donc plus être décomposée pour identifier un nombre de voyageurs. En termes de lignes utilisées, d'origine, de destination, de quantification des individus, cet indicateur demeure opaque.

¹⁴ J. P. ORFEUIL, (2000), « L'évolution de la mobilité quotidienne - Comprendre les dynamiques, éclairer les controverses », Synthèse INRETS n°37, INRETS, 146 p.

¹⁵ Comité national français de géographie, Commission de Géographie des transports, Glossaire Transport, « Transports collectifs urbains », août 2002.

d) Le train x kilomètre

Le train x kilomètres est également utilisé, cet indicateur manque aussi de transparence car il ne renseigne pas directement sur le nombre de trains circulant sur chaque ligne, ni sur la capacité réelle des différents trains.

Ceci révèle une conception différente des déplacements individuels. Le domaine ferroviaire ne semble s'intéresser qu'à la production sans prêter attention aux comportements individuels. Or, l'analyse en matière de tourisme nécessite de connaître ces comportements afin de savoir d'où viennent les flux, où ils vont, qui les constituent, quel parcours effectue un individu. La réponse à ces questionnements permettrait d'adapter l'offre aux comportements réels et non supposés des individus.

Notons par ailleurs que l'analyse de la demande TER à des fins de tourisme et de loisirs nécessite de caractériser les individus susceptibles d'utiliser ou non ce mode de transport collectif. Ainsi, dans le domaine des transports, un individu est considéré comme captif pour le transport ferroviaire s'il ne possède pas de véhicule personnel (voiture). Les non-captifs sont donc les personnes possédant une voiture. Le taux de captifs serait ainsi déterminant pour l'utilisation du TER par une population.

2.3) Le croisement des champs du tourisme du transport

Dans un premier temps, nous pouvons souligner la variation existant entre les catégories du tourisme et des transports. Ceci est dû à la manière dont le phénomène est observé : dans le domaine du tourisme, le premier objectif est de savoir finement ce que fait la personne et ce qu'elle dépense, et dans celui du transport, il s'agit de déterminer comment cette personne se déplace. Dès lors, la qualification de l'activité de la personne est plus importante et donc beaucoup plus développée dans le domaine du tourisme.

L'analyse des divers termes utilisés dans les domaines constitutifs de notre problématique indique que peu de définitions recouvrent explicitement et exactement les deux domaines du tourisme et du transport. Les liaisons sont plutôt implicites, et non exprimées.

Les variations dans les définitions ou les termes utilisés sont très intéressantes car elles permettent de révéler les différentes manières de concevoir les choses dans le transport et le tourisme. Ainsi, il existe dans les comportements liés au tourisme une dimension particulièrement subjective rendant difficile l'expression des définitions et l'adoption de concepts clairs et définitifs. Par contre en transport les fondements des différents concepts sont concrets et objectifs car l'individu avec ses aspirations est pris en compte dans une moindre mesure que dans le tourisme. Mais dans certains cas, des phénomènes liés au transport s'avèrent difficiles à observer objectivement. En effet, lorsque l'on croise le transport avec le tourisme par exemple, la subjectivité du second s'étend au premier. Dès lors de nouveaux schémas de pensée doivent être développés avec une intégration plus importante des besoins et de la demande. Les définitions sur lesquelles nous nous fonderons seront donc peut-être amenées à être modifiées dans un futur plus ou moins proche.

a) Le voyage

Prenons pour exemple la définition du terme voyage. Il s'agit pour le dictionnaire des concepts et méthode de l'observation touristique du déplacement d'une personne qui se rend dans un lieu assez éloigné. Cette définition ne suffit qu'à l'observation du phénomène, ainsi, le voyage intègre en outre une dimension subjective très importante que nous ne développerons pas ici. Quant au transport, il donne lieu à une toute autre définition puisque dans ce domaine, le voyage est un trajet effectué par un individu, dans un sens, dans un mode, et pour un motif principal. Cet indicateur sert essentiellement à mesurer la fréquentation d'un réseau de transports collectifs. Il est ainsi possible d'assister à des surévaluations de la fréquentation. La mobilité réelle n'est pas fonction du nombre de voyages.

Peu de termes sont utilisés conjointement dans les domaines du tourisme et du transport. Les travaux tentant de lier ces secteurs se heurtent donc toujours à la difficulté du vocabulaire. Cet obstacle se décline sous deux formes. Tout d'abord, les concepts fondant les réflexions sont différentes, entraînant ainsi l'utilisation de termes et de définitions également différents. Puis, parfois certains termes sont utilisés dans les deux domaines, mais n'ont pas la même signification. Cette double difficulté représente un véritable frein. L'ensemble des chercheurs et des acteurs s'accorde pour affirmer qu'il est essentiel d'éclaircir les concepts propres au transport puis au tourisme. L'étanchéité apparente révélée entre les domaines du tourisme et le transport ne doit pas empêcher la recherche de similitudes ou de parallélismes entre ces disciplines. Afin de les mettre en évidence ces similitudes mais aussi les oppositions entre le transport et le tourisme, nous nous proposons de caractériser la manière dont les champs transport et tourisme sont observés en général.

b) L'objet d'observation

L'objet d'observation diffère entre les domaines. Ainsi, le champ transport s'intéresse plus particulièrement aux modes utilisés, et il s'agit de décrire et de comprendre comment s'effectuent les déplacements. Les questionnements en matière de tourisme, quant à eux, se concentrent sur les motifs à l'origine des flux de visiteurs. Les causes du déplacement, les dépenses réalisées pendant celui-ci doivent être analysées afin de connaître les différents paramètres intervenant dans la décision.

c) Le champ temporel d'observation

Le champ temporel d'observation entre les deux disciplines comporte une différence fondamentale. En effet, la mobilité quotidienne se trouve au centre des préoccupations en matière de transport, la durée d'observation se limite donc à la journée, en particulier si l'objet est la mobilité urbaine et périurbaine. À cette notion de quotidienneté, est associée l'idée de contrainte de répétitivité avec des déplacements domicile-travail ou domicile-étude. En outre la journée étant l'unité de mesure, celle-ci va connaître des variations lors de l'observation. Cela se traduit par la constatation « d'heures creuses » et « d'heures de pointe », voire d'hyper pointe, selon les flux de déplacements enregistrés. Le champ d'observation du tourisme quant à lui est variable en raison de l'idée de non-quotidienneté qui le caractérise. Ainsi, l'objet de ce rapport étant d'étudier le tourisme et les loisirs, nous nous intéressons à tous les visiteurs, qu'ils soient excursionnistes ou touristes. Selon l'objet de l'observation, la période pourra varier de la journée à l'année. Si nous considérons l'année

(limite de temps dans la définition du tourisme donnée par l'OMT), une répartition en saisons est constatée avec des « basses et hautes saisons ». Ainsi, l'opposition mise en évidence pour le champ temporel d'observation des domaines du transport et du tourisme peut conduire à la définition d'un certain parallélisme. Cela se traduit par l'observation de variations au cours de la journée pour le champ transport et au cours de l'année pour le tourisme.

d) Le degré de contrainte

Par ailleurs, le degré de contrainte dans les motifs déplacement peut également constituer un facteur pour identifier les modes d'observation en transport et en tourisme. Dans la première discipline, la notion de quotidienneté s'ajoute à celle de contrainte. Cette dernière se manifeste par la nécessité d'effectuer un déplacement pour le travail, les affaires professionnelles ou les études. Le tourisme suppose un degré de contrainte beaucoup moins important. Mais cette affirmation est liée à l'idée subjective associée au tourisme et aux loisirs : détente, liberté, ...

Cependant, la définition du tourisme telle qu'elle est donnée par l'OMT suppose l'intégration dans les motifs de certains déplacements plus ou moins contraints. Prenons l'exemple des démarches de santé ou administratives, les flux engendrés par ces motifs entrent dans la catégorie tourisme aux yeux de l'OMT même si des contraintes fortes existent.

Le manque de convergence entre les définitions et les concepts de chaque domaine ne permet donc pas, ou seulement dans une certaine mesure, de retenir le degré de contrainte comme facteur pertinent pour qualifier les activités générant des flux de déplacements.

e) L'échelle géographique d'observation

L'échelle géographique d'observation permet aussi d'effectuer un parallèle entre les disciplines transport et tourisme. Rappelons que les définitions de l'OMT ont valeur de référence dans le champ tourisme, or elles sont établies pour une échelle internationale. L'une des conséquences est la nécessité d'adapter ces définitions à un champ territorial plus restreint lorsque c'est un pays, une région ou tout autre territoire qui est l'objet d'analyse. Or, c'est précisément sur ce type d'espace que sont menées les enquêtes relatives au transport. Dès lors, nous pouvons suggérer que la définition de l'OMT de l'espace géographique d'origine, transférée à des niveaux territoriaux plus fins, puisse être appliquée au transport. Cela se traduit de la façon suivante. L'OMT s'intéresse au caractère résident, non-résident d'un individu, et ce à l'échelle d'un pays. Le domaine des transports va quant à lui se pencher sur l'origine en termes de pays, de région, d'agglomération, de Périmètre de Transports Urbains (PTU)...

Nous pouvons remarquer que, quels que soient le domaine et l'échelle géographique d'observation, le dénominateur commun serait la localisation du domicile. Encore une fois, à partir d'une opposition entre les disciplines du transport et du tourisme, un parallèle peut être effectué.

f) La notion de quotidienneté

Enfin, la notion de quotidienneté qui est au cœur de la différence entre tourisme et transport pourrait ne plus être aussi significative. Ainsi, la référence quotidienne signifie jour de

semaine, en complément le non-quotidien se réfère au week-end. Or, de plus en plus, les activités de tourisme s'étendent sur la semaine. La mobilité quotidienne n'est donc plus seulement due aux déplacements domicile-travail ou étude, mais une partie croissante est engendrée par des flux liés aux activités de tourisme et de loisirs. Diverses recherches, dont le rapport ARTIST pour la commission européenne mettent ce phénomène en évidence. La référence à la quotidienneté serait donc moins pertinente pour qualifier un déplacement.

Cette réflexion sur les définitions, concepts et termes révèle une certaine imperméabilité entre les domaines du transport et du tourisme. La constitution progressive d'un langage propre à chaque secteur est l'un des obstacles au rapprochement. Ainsi, nous avons pu remarquer que certains termes peuvent renvoyer à des réalités différentes. En outre les fondements de la réflexion en transport et en tourisme semblent opposés. En effet, le déplacement lui-même et le mode utilisé sont au centre des problématiques transport. En revanche, en matière de tourisme, c'est l'individu et ses comportements de loisirs et de dépenses qui sont observés.

Cependant, malgré les oppositions, des parallèles peuvent s'établir entre les modes de réflexions dans chacune des disciplines. Cette voie est à développer car elle peut être une nouvelle source d'interrelations entre le transport et le tourisme.

3. Place dans le dispositif statistique et apport à la connaissance du domaine

Dans cette partie, déjà développée dans le rapport final phase I, nous recensons les différentes méthodes permettant d'observer conjointement le transport et le tourisme pour une meilleure compréhension des résultats ultérieurs. L'un des constats marquants qui émerge de cette analyse concerne l'absence de méthodologie particulièrement développée pour étudier ce phénomène. En effet, la jeunesse des préoccupations liant le transport et le tourisme, ainsi que l'étanchéité entre ces domaines n'a pas permis la mise en œuvre de tels modèles. Outre le caractère récent de ces idées, ce sont aussi les difficultés citées dans la partie précédente qui constituent un frein à de tels développements.

Par conséquent, il s'agit ici de mentionner certaines méthodes présentant un intérêt particulier pour notre problématique. Les raisons de cet intérêt peuvent varier, allant de l'utilisation des deux secteurs à l'intégration implicite d'une relation entre eux. Ainsi, les études présentées émanent des deux sphères concernées : le tourisme et le transport.

3.1) Dans le domaine du tourisme

Par la loi n°92-1341 du 23 décembre 1992 portant répartition des compétences dans le domaine du tourisme, et selon l'article 2, l'Etat définit et met en œuvre la politique nationale du Tourisme. Il assure le recueil, le traitement et la diffusion des données et des prévisions relatives à l'activité touristique en liaison et en coopération avec les observatoires régionaux du tourisme. A cet égard, l'Etat a mis en place deux enquêtes de référence :

- Le Suivi des Déplacements Touristiques des Français¹⁶, d'une part,

¹⁶ Jusqu'en 2000, et « depuis 1990, l'enquête « Suivi des Déplacements Touristiques des Français » (Direction du Tourisme/SOFRES) permettait de suivre l'évolution des comportements touristiques de la

- L'enquête aux frontières, relative aux déplacements touristiques des étrangers en France, d'autre part.

A ce dispositif national qui permet d'avoir une vue globale sur les grandes masses de déplacements en France et dans les régions administratives, sur les grandes caractéristiques des séjours et des nuitées s'ajoute une série d'enquêtes qui ont pour but d'éclairer le phénomène sous des angles particuliers.

Nous pouvons d'abord citer l'enquête Vacances des Français de l'INSEE. Cette enquête par sondage, s'est poursuivie de façon régulière, depuis 1965 pour les vacances d'été, et depuis 1969, pour les vacances d'hiver. A partir de 1994, il a été décidé que l'enquête serait réalisée tous les cinq ans, en octobre, dans le cadre des enquêtes permanentes sur les conditions de vie des ménages. La première enquête de ce type a eu lieu en octobre 1999. La prochaine est programmée pour l'année 2004. L'enquête permet d'évaluer le taux de départ en vacances des résidents français sur la période référencée et de mettre en évidence les différences de comportement entre les ménages. Toutefois, le champ de l'enquête est très différent de celui du Suivi de la Demande Touristique, cité ci-dessous. En effet, l'enquête ne décrit que les vacances, c'est à dire, les séjours d'au moins quatre nuitées, et n'intègre pas les motifs affaires, études ou santé. Cette définition des vacances est toutefois utilisée pour des enquêtes de même type, dans l'ensemble des pays de la Communauté Européenne. L'enquête intègre le mode de transport utilisé, elle comporte également un volet dépenses, et aborde un aspect plus sociologique en décrivant les accompagnants, les raisons de non-départs et les projets pour l'année à venir de ceux qui ne sont pas partis¹⁷.

Nous pouvons ensuite citer les enquêtes du CREDOC qui mettent plutôt en avant les attentes et les facteurs d'insatisfaction des touristes par rapport aux différentes composantes du voyage, dont le mode de transport.

Le dispositif national est également complété par des dispositifs régionaux. La méthode la plus proche de notre problématique est celle des flux, qui, s'appuyant sur l'analyse des flux de transport permet d'évaluer quantitativement et qualitativement les clientèles touristiques.

a) Le SDT : Suivi de la Demande Touristique des Français

1. Le principe

Le suivi de la Demande Touristique des Français fut élaboré en réponse à une modification des comportements liés au tourisme. Les comportements touristiques ne coïncident plus seulement avec la notion de vacances, mais s'étendent également vers les courts séjours et le tourisme d'affaires. La définition conférée au tourisme par l'Organisation Mondiale du Tourisme caractérise ce phénomène. Or, l'enquête vacances qui était menée par l'INSEE ne prenait en compte que les séjours d'au moins quatre nuitées éliminant ainsi les courts et très courts séjours. Le Suivi de la Demande Touristique des Français a donc été mis en œuvre en

clientèle française » In Introduction ONT (2000), « Typologie de la Demande Touristique des Français 1994-1998 », Analyses et Perspectives du Tourisme N°63, Février, 94 p. Depuis, l'ONT parle de Suivi de la Demande Touristique des Français, terminologie que nous adopterons dans la suite de ce texte.

¹⁷ ROUQUETTE C. et TACHE C. « Les vacances des Français » Résultats de l'enquête « Vacances » 1999 - Insee Résultat Société N° 4 - mai 2002

avril 1990 pour répondre aux lacunes existantes. Ainsi, c'est l'ensemble des déplacements touristiques quels que soient leurs motifs et leur durée qui est intégré.

La SOFRES se charge de la réalisation de ces enquêtes à partir d'un panel appelé METASCOPE. L'interrogation du panel se fait tous les mois par voie postale et comporte différentes informations comme : les dates de départ et d'arrivée, le motif et une description précise du séjour. Dans cette description, sont mentionnés entre autres la durée, le moyen de transport principal, le nombre de personnes, le mode d'hébergement, ... L'interrogation est mensuelle, les résultats connus à M+2, et l'enquête peut faire l'objet d'exploitations géographiques et thématiques variables – sous réserve de représentation statistique et sur la base d'un devis émis par la SOFRES. Cette méthode est détaillée par J.A.Doeuvre dans le « Dictionnaire des concepts et méthodes de l'observation touristique ».

La prise en compte des moyens de transport utilisés est intéressante dans le cadre de notre problématique.

2. Les limites

Les limites du SDT résident essentiellement dans la non-prise en compte des excursions. Seuls les déplacements engendrant au moins une nuitée sont comptabilisés. Or, le phénomène d'excursionnisme est important même s'il est encore aujourd'hui assez méconnu.

Ainsi, le SDT semble comporter une lacune importante au regard de notre problématique intégrant tourisme et loisirs. Cette lacune est toutefois partiellement comblée depuis avril 2002, puisqu'un sous-échantillon a été constitué afin de recenser les déplacements à la journée de plus de 100 kilomètres quel que soit le motif.

Une seconde limite réside dans l'âge des personnes interrogées. Le panel METASCOPE n'intègre que des personnes de quinze ans et plus. Le comportement des personnes de moins de quinze ans n'est connu que lorsqu'ils accompagnent un adulte enquêté. Une partie des flux de visiteurs, même marginale, peut dans ce cas être ignorée.

Enfin, la nature même du mode d'enquête est susceptible d'entraîner des biais. En effet, elle repose sur un panel, or une certaine lassitude peut s'installer dans ce type d'échantillon, de plus la population le composant est vieillissante.

b) Les Enquêtes aux Frontières

1. Le principe

Ces enquêtes s'intéressent aux flux de touristes « étrangers », plus précisément des non-résidents, elles peuvent donc se concevoir comme un complémentaire du Suivi de la Demande Touristique car celui-ci prend en compte uniquement les déplacements des Français. La méthode utilisée diffère toutefois de celle du SDT.

La méthode de l'enquête aux frontières présentée ici se fonde sur une explication de J.A. Doeuvre dans le Dictionnaire des concepts et méthodes de l'observation touristique. L'objectif de cette enquête est double. Il s'agit, d'une part, de mieux évaluer et connaître les flux de visiteurs étrangers, leur provenance et caractéristiques. Les décideurs politiques régionaux ou nationaux disposent alors d'informations pertinentes pour développer la promotion de la France à l'étranger. D'autre part, il s'agit d'évaluer le poids du tourisme

international dans l'économie à travers la consommation touristique intérieure des non-résidents.

Les visiteurs, c'est-à-dire les touristes et les excursionnistes, sont interrogés à leur sortie du territoire afin d'obtenir des informations sur leur passage en France. L'intégration des excursionnistes est un élément important à relever car elle permet de ne pas négliger une partie des visiteurs étrangers. Toutefois, elle n'intègre pas les excursions que pourraient faire les étrangers à l'intérieur du territoire national.

L'ensemble des modes de transport est interrogé : routier, ferroviaire, maritime, aérien. Ici, les flux de transport sont utilisés afin de mieux caractériser les comportements en matière de tourisme international. Cependant, seul le moyen de transport principalement utilisé est retenu, cela limite donc la possibilité d'établir des relations entre les comportements des visiteurs et la façon dont ils se déplacent.

Les visiteurs non-résidents en France sont interrogés sur deux aspects concernant leurs caractéristiques individuelles, c'est-à-dire, nationalité, CSP, âge, sexe, ainsi que les caractéristiques du voyage qu'ils effectuent, c'est-à-dire, durée, type, organisation, ... Cette double connaissance permet d'atteindre les objectifs fixés au départ pour l'enquête aux frontières.

L'enquête est réalisée à des périodes de référence (en 1983, 1989, 1991, 1994, 1996 et une enquête s'est achevée en septembre 2001). Toutefois, les résultats sont disponibles très tardivement. Il est prévu que ceux de l'enquête réalisée en 2000/2001 ne soient pas disponibles avant la fin 2002, mais à ce jour, les résultats ne sont toujours pas disponibles. En effet, l'enquête a connu de graves problèmes lors de l'administration des questionnaires pour le mode routier sur la frontière Nord-Est. Le mode routier étant majoritaire pour les étrangers, les services de la Direction du Tourisme rencontrent des difficultés majeures à l'occasion de la diffusion de résultats pour les marchés concernés. Certaines améliorations méthodologiques ont été amenées, traduisant le souci de mieux caractériser l'ensemble des déplacements effectués par les visiteurs non-résidents en France. Ainsi, la prise en compte des différents moyens de transports aurait été améliorée, et les clientèles piétons sur les bateaux et les utilisateurs de motos ajoutées. Les difficultés rencontrées au cours de la dernière enquête ne laissent pas présager le maintien de l'enquête aux frontières telle qu'elle a été réalisée ces dernières décennies.

2. Les limites de l'enquête

L'Enquête aux Frontières comporte certaines limites au regard de l'observation touristique en général et en particulier lorsqu'il s'agit d'analyser conjointement le transport et le tourisme.

Un individu est considéré comme séjournant en France dès qu'il y passe une nuitée, dès lors, les touristes se rendant dans un autre pays en passant par la France peuvent comptabiliser deux séjours. Le terme séjour peut donc conduire à une sur-estimation du tourisme international. Le manque de rigueur souligné dans la partie sur les définitions peut conduire à de telles erreurs d'appréciation. Il est donc important de bien préciser les définitions des termes utilisés.

Par ailleurs, les résultats de l'enquête aux frontières ne sont pas significatifs pour un espace géographique restreint. La région n'est donc pas une échelle pertinente pour obtenir des résultats fiables. À ces difficultés, s'ajoute le manque d'informations sur le parcours effectué

par les visiteurs sur le territoire français. Or la connaissance des sites visités, des modes de transport pour y accéder permettrait de mieux caractériser les liens entre les comportements touristiques et les habitudes de transport.

La limite précédente est accentuée par le fait que l'enquête ne renseigne pas exactement sur les modes de transport puisque la question fait appel au moyen de transport principalement utilisé. En outre les informations demandées permettent de savoir comment le groupe d'individus quitte la France mais non comment il s'y est rendu.

Enfin, même si elle intègre les excursionnistes étrangers, l'enquête n'intègre pas les excursions que pourraient faire les étrangers à l'intérieur du territoire national. Ces lacunes au regard de la problématique de liens transport-tourisme ne permettent pas d'approfondir la connaissance du phénomène supposé d'interrelations entre les deux domaines.

c) La méthode des flux

La méthode d'évaluation par les flux constitue un développement théorique et pratique très intéressant dans le cadre de notre problématique. Il s'agit d'observer les comportements touristiques des individus sur un espace donné en se fondant sur les flux de transport, entrées et sorties, constatés à la périphérie de cet espace. La description de cette méthode est effectuée à travers deux Sources : le « Dictionnaire des concepts et méthodes de l'observation touristique » et « L'évaluation par les flux : Outil d'analyse touristique territoriale ». L'objectif de la méthode des flux est d'évaluer quantitativement les clientèles touristiques. Elle est fondée sur l'analyse des flux de transport.

C'est au début des années 80 que cette méthode s'est développée. Elle se scinde en un volet quantitatif et un volet qualitatif. Le croisement de ceux-ci permet d'aboutir à une connaissance fine de la clientèle. Cette méthode possède d'autres avantages. Ainsi, elle est évolutive, l'intégration de nouveaux territoires permet d'améliorer le dispositif et de confronter différents profils d'espace.

Cette évaluation repose sur l'hypothèse « qu'à une population permanente donnée correspondent, en dehors des périodes touristiques, des mouvements à destination et au départ de l'espace de résidence qui s'équilibrent sur courte période ». De nombreuses analyses peuvent découler de ces évaluations car des agrégations des différents territoires sont possibles, et des analyses thématiques peuvent être menées. Ces avantages procurent à la méthode des flux un intérêt particulier. Lors de ses prémices, il y a 20 ans dans le département du Var, l'objectif était d'évaluer l'ensemble de la dimension touristique et de ses implications alors peu envisagées. L'outil devait être souple adaptable aux différents niveaux territoriaux et pérenne. C'est une attente des acteurs du tourisme, tous échelons territoriaux confondus, qui sont à l'origine de la création de la méthode. Cette caractéristique a fortement influencé son élaboration, une volonté d'adaptabilité aux différents niveaux territoriaux s'en dégage.

L'évaluation par les flux se subdivise en deux formes d'évaluation : l'une quantitative, l'autre qualitative, appelée aussi enquête cordon. Ces deux volets ont vocation à se compléter afin de développer des analyses croisant des volumes de touristes et les caractéristiques retenues dans la partie qualitative.

1. L'évaluation quantitative

L'objectif est de comptabiliser la population touristique par un recensement journalier des personnes et des véhicules entrant et sortant d'un espace prédéfini. À cette fin, l'ensemble des modes de transport est considéré. Toutefois, selon la description générale de la méthode, il semblerait que seules les grandes lignes soient prises en compte, et le TER n'est donc pas intégré à la méthodologie de ces évaluations. Cependant, la particularité de cette méthode étant son caractère évolutif, il est possible que certaines adaptations régionales aient pu intégrer le TER dans son évaluation.

La finalité du volet quantitatif est de mesurer les flux de personnes à travers les flux de véhicules à certains lieux de passage identifiés.

Les intérêts de développer ce type d'évaluation quantitative sont multiples. En effet, au sein d'un territoire, il est possible de visualiser pour les sous-territoires les différences de flux touristiques (par exemple pour une région et ses départements). En outre des niveaux fins comme des villes peuvent faire l'objet de ce type d'évaluation. Au niveau statistique, cet outil est également très intéressant car il permet des agrégations, enfin il est possible d'effectuer des analyses dynamiques afin de déterminer les évolutions des flux sur un même territoire.

Enfin, l'avantage majeur de cette méthode est son caractère évolutif, ainsi à chaque application la méthode s'enrichit des nouvelles particularités et des solutions sont mises en oeuvre pour adapter l'outil et le rendre le plus efficace possible.

2. L'évaluation qualitative

Aussi appelée enquête « cordon », elle se veut complémentaire à l'évaluation quantitative de la fréquentation touristique et son objectif est de déterminer les caractères et les comportements des touristes sur l'ensemble de l'année. Notons que sa mise en oeuvre apparaît généralement après celle du volet quantitatif. En effet, l'intérêt se porte d'abord sur le volume de touristes, puis les acteurs cherchent dans un second temps à savoir comment les activités liées au tourisme s'intègrent dans leur environnement au sens large.

L'intérêt de la combinaison de ces deux types d'enquêtes est de pouvoir quantifier les grands caractères du comportement touristique. En particulier dans le cadre de notre problématique, il est intéressant de mettre en valeur les exploitations possibles de ces évaluations dans les domaines de l'aménagement et du développement local. Comme pour le volet quantitatif, l'évaluation qualitative se fonde sur une méthode évolutive avec des méthodes d'investigations non exclusives permettant ainsi une combinaison avec d'autres méthodes et donc un enrichissement. Il est très intéressant de montrer que la transversalité du domaine du tourisme est retranscrite dans l'évaluation qualitative. En effet, l'objet n'est pas de restituer l'importance de l'activité touristique mais de l'inscrire dans son contexte général d'activité économique et sociale. Notons enfin que la dimension partenariale est indispensable à l'efficacité de l'évaluation par les flux car c'est la mise en réseau des acteurs qui permet le recueil d'une information fiable. Toutefois, comme pour l'EAF, il est à craindre qu'il soit de moins en moins possible de réaliser des enquêtes « cordon », dans la mesure où elles supposent d'arrêter les voitures, et donc d'obtenir la participation des forces de l'ordre. Or, ces dernières refusent de plus en plus de prêter leur concours à l'arrêt des véhicules. Le mode routier étant majoritaire, c'est donc un pan complet de l'observation des flux qui se trouverait supprimé.

Nous pouvons conclure que le caractère complémentaire du Suivi de la Demande Touristique et des Enquêtes aux Frontières permet d'obtenir une vision globale des flux de visiteurs en France qu'ils soient résidents français ou non. Toutefois, le phénomène excursionniste n'est pas pris en compte dans le Suivi de la Demande Touristique des Français, seuls les déplacements engendrant une nuitée étant comptabilisés. Or, notre recherche concerne vraisemblablement une majorité de déplacements à la journée. L'enquête aux frontières intègre, elle, les excursionnistes, mais il s'agit des excursionnistes qui ne viennent en France que pour la journée. Par conséquent, elle écarte les excursions réalisées dans le cadre d'un séjour.

L'utilisation de flux de transport pour mieux prendre la mesure du tourisme international en France est intéressante car elle intègre un lien implicite entre le transport et le tourisme. En effet, cela suppose que l'ensemble des résidents étrangers effectuant du tourisme en France utilise l'un des moyens de transport interrogés dans l'enquête. Cette relation implicite doit être soulignée, mais il est important de noter que dans les deux enquêtes, les modes de transports le plus souvent décrits sont nationaux, car utilisés pour des déplacements touristiques, et donc assez souvent de longue distance. La SOFRES, interrogée à ce sujet, indique que les modes de transport régionaux, tels le TER ne sont pas distingués dans le questionnaire, et la part des visiteurs les empruntant n'est donc pas clairement identifiée. Il s'agit d'une minorité, mais elle est prépondérante lorsqu'il s'agit de tourisme et de loisirs. En effet, nous pouvons également supposer que des moyens non motorisés sont utilisés au passage des frontières, comme les passagers piétons sur le détroit du Pas-de-Calais. Cette hypothèse est renforcée par l'intégration dans l'EAF des excursionnistes.

A ces difficultés, s'ajoute le manque d'informations sur le parcours effectué par les visiteurs sur le territoire français. Or la connaissance des sites visités, des modes de transport pour y accéder permettrait de mieux caractériser les liens entre les comportements touristiques et les habitudes de transport. Cette enquête couvre donc a priori l'ensemble des visiteurs, soit les touristes et les excursionnistes. Mais elle n'intègre pas l'ensemble des moyens de transport.

3.2) Dans le domaine du transport

a) L'enquête Transports et Communications

1. Le principe

À l'origine seule une enquête Transports était menée par le CREDOC. Ensuite, depuis 1966, l'INSEE a pris en charge la réalisation de cette enquête. Puis, l'INRETS s'est associé à la démarche pour les deux dernières enquêtes (1981-1982 et 1993-1994). Après des modifications successives, ce n'est que pour la dernière version que l'enquête s'est élargie pour devenir Transports et Communications. La lourdeur de la procédure ne permet de réaliser qu'une enquête tous les dix ans environ. L'intérêt de la méthode au regard de la recherche de liens entre le transport et le tourisme se situe dans la prise en compte de l'ensemble des moyens de transport. Les autres études négligeaient toute une partie des déplacements, en ne s'intéressant qu'aux modes de transport motorisés.

J.L. Madre décrit dans un article introductif à un numéro spécial de la revue RTS¹⁸(Recherche Transports Sécurité) les principes et les principaux résultats de l'enquête Transports et Communications. L'objectif principal de l'enquête est de « décrire tous les déplacements, quels qu'en soient leur motif, le mode de transport, la longueur, la période de l'année ou le moment de la journée »¹⁹. Remplir cet objectif global passe par la caractérisation de trois éléments, soit les individus, les véhicules et les déplacements.

Des questionnaires, ainsi qu'un carnet de voiture permettent de connaître les caractéristiques de ces trois catégories de questionnements. Les informations recherchées sur les individus permettent entre autres de savoir s'ils utilisent de façon régulière une automobile et/ou les transports collectifs. Tous les membres de la famille décrivent leurs habitudes de déplacements réguliers. De plus, un membre du ménage âgé d'au moins 6 ans, et tiré au sort, informe sur ses déplacements de la veille et du dernier week-end. Contrairement aux études SDT et EAF, les jeunes de moins de quinze ans sont pris en compte même pour leurs déplacements autonomes. Parallèlement à l'individu, c'est le mode de transport qu'il utilise qui est caractérisé avec une intégration des deux-roues non immatriculés. Ainsi contrairement à la majorité des études, la bicyclette est retenue comme mode de transport à part entière. Quant aux déplacements, ils doivent être décrits dans leur ensemble. Les informations demandées sont : les origines/destinations, la distance parcourue, les heures, les modes utilisés, le motif, la taille du groupe. La combinaison de ces trois groupes de caractéristiques permet d'avoir une connaissance fine de la nature de la mobilité globale des ménages. La mobilité non quotidienne ou pour motifs autres que domicile-travail, domicile-étude est également déterminée.

Par rapport aux études classiquement effectuées sur les flux de transport, l'enquête Transports et Communications comporte l'avantage d'observer d'une part, l'ensemble des modes de transports et d'autre part, l'ensemble de la semaine, y compris le week-end.

La mobilité non-quotidienne se traduit par l'utilisation de divers mode de transports. Or, bien souvent, seuls les modes les plus importants sont explicitement intégrés aux études. Deux solutions se présentent alors pour les modes les moins utilisés. Ils peuvent être tout simplement écartés du champ des questionnements, comme c'est souvent le cas pour la marche à pied. Ils peuvent également être inscrits dans une catégorie « autres », sans distinction particulière.

L'article de F. Papon souligne l'importance de ces modes oubliés²⁰. L'enquête Transports et Communications a l'avantage d'intégrer l'ensemble de ces modes : la marche, la bicyclette, le cyclomoteur et la motocyclette. Ainsi, il n'est pas nécessaire qu'un mode soit motorisé pour prétendre relever du transport comme c'est souvent le cas. La mobilité de tourisme et de loisirs passe plus par ces modes que le reste des déplacements. Il est donc important dans

¹⁸ Madre J.L., (1997), « L'enquête Transports », in RTS n°56, juillet - septembre

¹⁹ Madre J. L., Maffre J., (1997), « La mobilité des résidents français. Panorama général et évolution », in RTS n°56, pp 9-26, juillet-septembre

²⁰ Papon F., (1997), « Les modes oubliés : marche, bicyclette, cyclomoteur, motocyclette », in RTS n°56, juillet-septembre, pp.61-75

cette optique de ne pas les négliger et de reconnaître la place qu'ils occupent au stade de l'observation, ainsi que lors de l'élaboration des politiques.

L'un des points positifs de cette enquête au regard de la problématique de mobilité de tourisme se situe dans les jours concernés. Il ne s'agit pas seulement de connaître la nature des flux de transport en semaine mais aussi le week-end. Cette intégration constitue une réelle avancée par rapport à bon nombre d'études qui ne s'intéressent qu'au cas du jour ouvrable normal. Cependant, cette largeur de champ entraîne une certaine lourdeur de l'enquête empêchant ainsi une réalisation fréquente.

La mobilité dans son ensemble, c'est-à-dire, comprenant les flux liés à la non-quotidienneté, au tourisme et aux loisirs, est observée de façon intéressante dans l'enquête Transports et Communications. En effet, la considération de l'ensemble des moyens de transport motorisés ou non, ainsi que la recherche d'informations pour l'ensemble des jours de la semaine et du week-end permettent de couvrir la globalité des déplacements des individus.

Le recouplement des trois domaines d'informations, l'individu, le moyen de transport et les déplacements pourrait permettre de mieux caractériser la mobilité liée au tourisme et aux loisirs.

2. Les limites de l'enquête

La première remarque à formuler concerne l'objectif de l'enquête Transports et Communications. En effet, c'est une enquête destinée à mieux caractériser les flux de transports et les comportements de communications des individus, sans recouplement particulier avec d'autres domaines. Les aspects intéressants pour le domaine du tourisme peuvent donc exister, mais ne sont pas explicitement recherchés. En conséquence de cette spécialisation de l'enquête, nous constatons des incompatibilités ou des obstacles lorsqu'il s'agit d'interpréter les résultats en termes de tourisme et de loisirs. Cette difficulté se concrétise par exemple dans les catégories de motifs, elles correspondent à une typologie transport. En effet, les motifs achats, visites, sport, ... sont séparés au même titre que le travail et les études. Or dans le domaine du tourisme, tout ce qui ne relève pas des trajets domicile-travail ou domicile-étude concerne le champ du tourisme et des loisirs.

Le caractère transport de cette enquête est également marqué par l'opposition effectuée entre les « transports collectifs et la voiture particulière » comme dans la majorité des enquêtes sur les déplacements. Les informations fournies par l'enquête Transports et Communications sont très riches et peuvent éclaircir la mobilité liée au tourisme même si cette dernière ne constitue pas l'objet principal. Cette enquête ne fournit pas non plus, d'informations sur les déplacements terminaux d'accès et de diffusion aux gares. Elle n'interroge pas non plus les personnes en train d'effectuer un déplacement dans le transport collectif ferroviaire.

b) Les autres enquêtes transport

La plupart des enquêtes locales transport, le plus souvent pilotées par le CERTU, observent la mobilité urbaine. Les enquêtes ménages, réalisées par l'INSEE, observent également les déplacements urbains. Les individus enquêtés sont le plus souvent résidents du Périmètre de Transport Urbain et l'origine et la destination des déplacements sont compris dans ce périmètre d'enquête. De plus, les déplacements étudiés correspondent à la semaine de travail du lundi au vendredi et ne peuvent ainsi décrire les déplacements du week-end, le samedi et le

dimanche journées généralement associées aux notions de tourisme et de loisirs. L'INRETS a étendu ses recherches aux déplacements plus lointains, couvrant des distances réalisées en voiture, à moins de 100 kilomètres²¹. En revanche, les déplacements étudiés par J.P.Orfeuil concernent toujours ceux liés à une mobilité habituelle, excluant du fait même les déplacements touristiques et ceux des excursionnistes caractérisés par leur caractère non habituel et non lié à l'environnement quotidien. Enfin, les déplacements observés s'inscrivent dans une unité de temps de une journée. Ceci exclut à nouveau les déplacements de tourisme supposant de passer une nuit au moins à l'extérieur du domicile.

En 1993 et 1994, la SNCF a conduit avec la SOFRES une enquête relative aux déplacements de plus de 5 kilomètres faits hors de la commune (de résidence)²². Son objectif est de donner une vision d'ensemble de la mobilité régionale tous modes confondus, de la place des transports collectifs et des possibilités de développement que peut y trouver le train. Elle caractérise cette mobilité par rapport aux déplacements de destinations plus lointaines. Il s'agit de deux vagues d'enquêtes téléphoniques réalisées auprès d'échantillons représentatifs de la population de province âgée de 11 ans et plus. L'enquête de 1993 consiste en une série d'interviews téléphoniques auprès de 16 568 individus pour lesquels ont été analysées les fréquences de déplacements hors de la commune du domicile, ainsi que sur l'environnement transports des résidents de province. L'enquête de 1994 a cherché à cerner plus spécifiquement le transport régional ferroviaire. L'échantillon est composé de 7 000 individus habitant dans la zone d'attraction d'une gare, et d'un échantillon de 1200 usagers du train pour l'ensemble de la province française. Les résultats ont été publiés en 1998, et sont décrits dans le point suivant.

Enfin, en 1995, une enquête rail test a été effectuée à la demande du Conseil régional Nord-Pas de Calais. Réalisée dans les trains, elle permet d'avoir des informations sur les origines et les destinations par gares des usagers du TER. Elle ne fournit pas d'informations quant aux trajets terminaux et ne distingue pas les motifs de déplacement liés au tourisme et aux loisirs.

En conclusion, les quatre méthodes analysées ici tant dans les domaines du tourisme que du transport, comportent chacune un intérêt particulier au regard de la problématique de liens entre le transport et le tourisme. L'une des difficultés réside dans le manque d'harmonisation entre elles. Plusieurs raisons expliquent ce phénomène. La première réside dans le champ observé : transport ou tourisme. En transport l'intérêt se porte sur les flux eux-mêmes et les modes utilisés ; en tourisme, il s'agit de comprendre les comportements de l'individu. La seconde raison tient à l'échantillon utilisé. Ainsi, une enquête sur panel ou sur le terrain ne peut pas répondre aux mêmes questionnements. Les interprétations des résultats doivent donc s'effectuer toujours en considération du mode d'enquête. En outre, les caractéristiques des personnes enquêtées peuvent varier, en particulier sur l'âge. Ainsi, l'enquête Transports et Communications peut interroger des individus à partir de six ans, or le Suivi de la Demande Touristique ne les prend en compte qu'à partir de quinze ans. Certaines enquêtes excluent donc une partie des flux et ne peuvent être comparées avec les autres que dans une certaine mesure.

²¹ Orfeuil J.P., (2000), « L'évolution de la mobilité quotidienne, comprendre les dynamiques, éclairer les controverses », Synthèse INRETS N°37, novembre, 146 p.

²² SNCF, CERTU, (1998), « La mobilité régionale : le train et les autres modes de transport », juillet, 251 p.

Malgré ces difficultés, les différentes enquêtes peuvent être appréhendées sous l'angle de la complémentarité. En effet si elles ne renseignent pas sur les mêmes caractéristiques, ne sont pas effectuées sur les mêmes périodes, ni sur les mêmes aires géographiques, ces variations peuvent néanmoins permettre de compléter l'observation d'un phénomène.

4. Le contexte général de la mobilité régionale pour motif tourisme loisirs

4.1) L'évolution de la mobilité vers les déplacements de tourisme-loisirs et la représentation des différents modes de transport dans cette mobilité

Lorsque nous observons l'évolution de la mobilité quotidienne sur une période d'une dizaine d'années, nous constatons que d'une part celle-ci augmente considérablement quel qu'en soit le motif (+38%) et d'autre part que la plus forte progression en nombre de voyageurs x kilomètres concerne les déplacements entrant dans la catégorisation du tourisme au sens de l'Organisation Mondiale du Tourisme. En effet, les déplacements de loisirs et ceux liés aux affaires personnelles connaissent les progressions les plus importantes comme montré dans le tableau suivant.

Tableau 1 : Nombre de voyageurs x km en milliards par semaine, par motif, et évolution de la mobilité en %

	1994	entre 1982 et 1994
Mobilité locale, tous modes mécanisés	8,3	+38%
Travail, professionnel, études	1,8	+28%
Déplacements de motifs affaires personnelles	1,7	+41%
Déplacement de loisirs	1,4	+43%
Retour au domicile	3,4	+41%

Source : Jean Pierre Orfeuill, L'évolution de la mobilité quotidienne, 2000 et RTS N° 56.

De plus, ainsi que le décrit F.Beaucire, la part des motifs liés au travail (20%) et aux études (15%) ne constitue plus que 35% des déplacements d'un jour ouvrable type de la semaine. Les autres déplacements (65%) sont motivés par les achats, les visites sociales et familiales et les loisirs.²³ Si nous utilisons les indicateurs de mobilité en nombre de déplacements par jour et par personnes décrits dans les travaux de J. L. Madre et de J.Maffre, nous constatons alors une diminution des déplacements liés au travail et aux études (-20%) contre un accroissement de ceux liés aux loisirs et visites (+33%)²⁴. Les modes de transport utilisés pour les déplacements quels qu'en soient les motifs sont principalement la voiture (64%) loin devant l'usage de tout autre mode de transport non motorisé ((23%) marche à pied et (4%) deux-roues) ou transports publics (9%)²⁵.

²³ F. Beaucire, (1996), « Les transports publics et la ville », Editions les essentiels Milan, 64 p.

²⁴ J. L. Madre et J. Maffre, (1997), « La mobilité habituelle et la mobilité locale en 1982 et 1994 », INSEE Résultats.

²⁵ Données INRETS INSEE 1994 citées dans « Les enjeux des mobilités quotidiennes », Sciences Humaines, N° 117, juin 2001.

La mobilité régionale hors Île de France, étudiée en 1993-1994 grâce aux enquêtes réalisées par le CERTU, la SNCF et la Sofres, montre pour les déplacements à plus de 5 kilomètres un poids encore plus important de l'usage de la voiture. En effet, 85,1% d'entre eux ont recours à la voiture particulière soit comme conducteur soit comme passager, et 12,2% s'effectuent en transport collectif.

Tableau 2 : Répartition modale de la mobilité régionale

Ensemble des modes transport	
Voiture conducteur	68,0%
Voiture passager	17,1%
Autocar de ramassage et navette entreprise	5,0%
Autocar de lignes régulières	2,2%
Train	2,3%
Autre transport collectif (tramway, bus, VAL)	2,7%
Deux-roues + autres modes	2,7%

Source : La mobilité régionale : Le train et les autres mode de transport, CERTU, SNCF-DAR, SOFRES, juillet 1998.

Dans les 12,2% de déplacements en transport collectif la part du train ne représente que 19%, les cars de ramassage 41%, les transport collectifs urbains 22% et les cars réguliers 18%.

En ce qui concerne les déplacements pour les motifs de tourisme et de loisirs, il semble qu'il y ait également une sur-utilisation de la voiture. En matière de tourisme urbain par exemple, « la voiture est le mode utilisé majoritairement (73%) suivi de très loin par le train (14%), le car (8%), l'avion (5%). »²⁶ Le train étant entendu principalement comme l'utilisation du réseau des grandes lignes nationales. C'est ce que souligne tout particulièrement le tableau suivant issu des travaux de F. Potier et de G. Cazes.

Tableau 3 : Répartition des flux touristiques des Français vers la ville par forme de tourisme selon le principal mode de transport utilisé

<i>Modes de transports</i>	<i>Excursions</i>	<i>Séjours personnels</i>	<i>Séjours professionnels</i>	<i>Total</i>
Voiture	78%	74%	44%	73%
Train	7%	14%	31%	14%
Avion	1%	6%	18%	5%
Car	14%	6%	7%	8%
Total	100%	100%	100%	100%

Source : G Cazes et F. Potier, le tourisme et la ville : expériences européennes, l'Harmattan, Paris, 1998, p 43

« Le tourisme urbain des français est un tourisme national et de courte durée à forte motivation relationnelle (rencontrer des amis, des gens nouveaux, passer du temps en famille) dans un cadre de liberté (organiser soi-même ses loisirs) en faisant appel le moins possible à des professionnels [...] L'importance des flux vers et dans les villes, induits par les touristes et les usagers non-quotidiens, était jusqu'ici ignorée. A quelques exceptions près, ces flux ne

²⁶ G Cazes et F. Potier, le tourisme et la ville : expériences européennes, l'Harmattan, Paris, 1998, P 42

sont ni concentrés sur le week-end, ni sur les vacances scolaires. Ils s'ajoutent aux importants flux de la mobilité quotidienne des urbains et peuvent poser de graves problèmes de transports en particulier lorsque le trafic est au voisinage de la saturation. Ceci est amplifié par le fait que les touristes, usagers occasionnels, ont des repères différents de ceux des usagers quotidiens. » La part du train est plus importante pour les déplacements professionnels non quotidiens qui entrent néanmoins dans la catégorisation des activités de tourisme telles que décrites dans la première partie de ce rapport.

Les déplacements effectués en train ont été étudiés lors d'une enquête menée par le CERTU, la SNCF et la Sofres en 1994. Les résultats montrent que le train est essentiellement utilisé dans les régions pour les déplacements liés au travail et aux études (75%), les déplacements de tourisme loisirs ne s'effectuant que peu dans ce mode.

Tableau 4 : Répartition selon les motifs des trajets en train en France

	Trafic fer intra-régional	Trafic fer inter-régional, entre régions de province limitrophes	Trafic fer inter-régional de proximité avec l'Ile-de-France
Domicile – travail	33%	16%	80%
Domiciles – études	42%	18%	3%
Motifs professionnels non réguliers	2%	4%	5%
Motifs privés obligés	6%	9%	2%
Motifs privés non obligés	17%	53%	10%
Total	100%	100%	100%

Source : « La mobilité régionale : Le train et les autres modes de transport », CERTU, SNCF-DAR, SOFRES, juillet 1998, p 127.

Il est à remarquer que les motivations sont décrites en fonction du caractère plus ou moins contraint des déplacements introduisant de nouvelles nuances dans la catégorie liée au tourisme-loisirs au sens de l'OMT. Les motifs privés obligés correspondent aux achats, démarches administratives et de santé et les motifs privés non obligés font référence aux visites à parents ou amis, loisirs, promenade.

Si nous regardons l'évolution de cette mobilité en fonction des jours et des modes de transport, nous constatons une forte diminution de la marche à pied tant en nombre de déplacements qu'en distances parcourues avec une chute de l'usage des transports publics particulièrement le week-end. De même la progression de l'usage de la voiture pour les déplacements du week-end est importante surtout en augmentation des distances.

Tableau 5 : Evolution de l'usage des modes de transport (déplacements et distances par personne et par jour)

Type de jour	Marche		Deux-roues		Transport public		Voiture	
	DEP	DIST	DEP	DIST	DEP	DIST	DEP	DIST
Jour de semaine 1994	0,73	0,55	0,13	0,46	0,28	3,12	2,0	18,75
Evolution 1982-94	-35%	-26%	-54%	-47%	0%	-1%	+23%	+49%
Samedi 1994	-	-	0,11	0,47	0,13	1,31	2,05	22,40

Evolution 1982-94			-60%	-53%	-27%	+8%	+8%	+32%
Dimanche 1994	-	-	0,08	0,47	0,04	0,63	1,40	19,1
Evolution 1982-94			-34%	-26%	-26%	-25%	0%	+8%

Source : Orfeuil, Revue Urbanisme, et « L'évolution de la mobilité quotidienne », Les collection de l'INRETS, Synthèse N° 37, 2000

Ceci nous porte à conforter nos recherches sur les liens entre transport et tourisme et à tenter de comprendre les raisons qui poussent les usagers du TER à utiliser ce mode le week-end période plus particulièrement dédiée, a priori aux déplacements de tourisme loisirs et pendant les jours ouvrables aux heures éloignées des pointes de trafic liées aux déplacements de travail et scolaires.

4.2) Les temporalités liées à cette nouvelle mobilité

Après avoir constaté une augmentation des déplacements liés aux motifs tourisme loisirs, nous cherchons à connaître leur répartition horaire dans la journée. Nous avons montré que la part de l'automobile était la plus importante quel qu'en était le motif de déplacement, mais particulièrement pour les déplacements de tourisme loisirs. Le tableau suivant nous montre l'évolution des déplacements selon les tranches horaires tous modes ou selon l'usage de la voiture. Les plus fortes évolutions tous modes confondus et particulièrement en province sont situées entre 9 heures et 17 heures soit en dehors des heures de pointe du matin et du soir. En effet, selon J.P.Orfeuil « *On observe là l'effet du développement des motifs moins contraints et une certaine adaptation des horaires de travail aux conditions de trafic* ».

Tableau 6: Evolution des déplacements motorisés selon l'heure de départ entre 1982 et 1994

	<i>Tous modes</i>		<i>Automobile</i>	
	Ile-de-France	Province	Ile-de-France	Province
Avant 7h et après 20h	+29%	+23%	+32%	+29%
7h – 9h	-9%	+6%	-12%	+8%
9h – 12 h	+23%	+15%	+34%	+16%
12h – 14 h	-7%	+7%	-5%	+8%
14h – 17h	+18%	+26%	+24%	+28%
17h – 19h	+2%	+15%	+11%	+21%
19h – 20h	-3%	+26%	+0%	+27%

Source : Orfeuil, Revue Urbanisme, et « L'évolution de la mobilité quotidienne », Les collection de l'INRETS, Synthèse N° 37, 2000

Si nous considérons la structure des déplacements régionaux en pourcentages, tous modes de transport et par tranches horaires en détaillant les motifs, nous constatons, en nous fondant sur l'étude CERTU SNCF SOFRES de 1998, que les déplacements domicile travail en semaine et hors week-end sont réalisés essentiellement avant 9 heures le matin à 90% pour le départ du domicile et sont plus étalés le soir avec la moitié des retours au domicile effectués entre 16 h 30 et 18 h 30.²⁷ En ce qui concerne les déplacements liés aux études, les horaires sont encore plus ciblés le matin puisque 97% partent du domicile avant 9 heures. Le soir, les retours sont plus étalés mais les départs occupent principalement la tranche horaire de 16 h30

²⁷ La mobilité régionale : Le train et les autres modes de transport, CERTU, SNCF-DAR, SOFRES, juillet 1998.

à 18 h (83%) correspondant la fin des cours avec un retour au domicile entre 17 h et 19 h (78%).

L'observation de l'ensemble de la mobilité tourisme, soit les trajets professionnels non réguliers, les trajets privés obligés de la semaine et du week-end et les trajets privés non obligés de la semaine et du week-end est détaillée en fonction des tranches de départ et d'arrivée pour les allers et les retours. Cette analyse nous a permis de fonder notre amplitude horaire d'observation pour la réalisation de nos enquêtes.

Tableau 7 : Structure des trajets professionnels non réguliers en % tous modes, par tranche horaire (hors week-end)

Aller	Heure de départ	Heure d'arrivée	Retour au domicile	Heure de départ	Heure d'arrivée
Avant 9 h	55	39	Avant 9 h	11	9
De 9 h à 12 h 00	19	29	De 9 h 01 à 12 h 00	17	9
12 h 01 – 14 h 00	12	8	12 h 01 – 14 h 00	5	12
14 h 01 – 19 h 00	18	21	14 h 01 – 19 h 00	59	52
Après 19 h 00	2	3	Après 19 h 00	10	19

Source : La mobilité régionale : Le train et les autres mode de transport, CERTU, SNCF-DAR, SOFRES, juillet 1998.

Nous observons que les départs pour ce type de déplacements s'effectuent à 49% dans la plage horaire de 9 h à 19 h dont plus de 20 % avant midi, les retours sont concentrés dans la tranche horaire de 16 à 17 h.

En ce qui concerne les trajets privés obligés en semaine, nous constatons que la majorité d'entre eux s'effectuent en milieu de journée ou dans l'après midi pour une arrivée sur place entre 14 heures et 19 heures (51%).

Tableau 8 : Structure des trajets privés obligés en % tous modes et par tranches horaires (hors week-end)

Aller	Heure de départ	Heure d'arrivée	Retour au domicile	Heure de départ	Heure d'arrivée
Avant 9 h	20	13	Avant 9 h	12	7
9 h 01 – 12 h 00	18	24	9 h 01 – 12 h 00	21	18
12 h 01 – 14 h 00	19	7	12 h 01 – 14 h 00	4	8
14 h 01 – 19 h 00	36	51	14 h 01 – 19 h 00	55	53
Après 19 h 00	3	5	Après 19 h 00	8	14

Source : La mobilité régionale : Le train et les autres mode de transport, CERTU, SNCF-DAR, SOFRES , juillet 1998.

Les déplacements des usagers pour motif achat ou démarches administratives sont en effet, contraints par les horaires d'ouverture des magasins et des services administratifs. Les retours au domicile sont très échelonnés. Si 20% reviennent avant midi, plus de 55% de ces déplacements sont réalisés entre 14 heures et 19 heures dont 40% après 16 heures se retrouvant ainsi dans les trafics des horaires de pointes liés au retour des usagers qui se déplacent pour le travail ou les études.

Les déplacements privés non obligés liés aux relations sociales (visites à la famille ou aux amis) ou au tourisme et aux loisirs, ont également des trajets aller concentrés sur le milieu de la journée et incluant l'heure du déjeuner avec 52% d'arrivée à destination entre 9 et 16 h 00

la semaine, dont 38% entre 12 et 16 heures. Les retours sont cependant plus tardifs en soirée, notamment pour des retours vers le domicile dont 40% des départs entre 17 et 19 heures.

Tableau 9 : Structure des trajets privés non obligés en % tous modes et par tranches horaires (hors week-end)

Aller	Heure de départ	Heure d'arrivée	Retour au domicile	Heure de départ	Heure d'arrivée
Avant 9 h	14	11	Avant 9 h	10	9
9 h 01 – 12 h 00	13	14	9 h 01 – 12 h 00	8	4
12 h 01 – 14 h 00	21	11	12 h 01 – 14 h 00	4	6
14 h 01 – 19 h 00	42	50	14 h 01 – 19 h 00	54	36
Après 19 h 00	10	14	Après 19 h 00	24	36

Source : La mobilité régionale : Le train et les autres mode de transport, CERTU, SNCF-DAR, SOFRES , juillet 1998, p 70-73.

L'étude sur la mobilité régionale précise que le week-end soit un samedi et un dimanche tous modes de transport confondus, deux tiers des déplacements sont effectués pour des motifs privés, obligés ou non. Cette mobilité est observée pendant le week-end par tranches horaires.

Tableau 10: Mobilité régionale privée obligée du week-end par tranches horaires, tous modes de transport

Aller	Heure de départ	Heure d'arrivée	Retour au domicile	Heure de départ	Heure d'arrivée
Avant 9 h 00	21	9	Avant 9 h 00	8	4
9 h 01 – 12 h 00	21	11	9 h 01 – 12 h 00	27	22
12 h 01 – 14 h 00	20	7	12 h 01 – 14 h 00	3	7
14 h 01 – 19 h 00	36	50	14 h 01 – 19 h 00	57	54
Après 19 h 00	2	3	Après 19 h 00	5	13

Source : La mobilité régionale : Le train et les autres mode de transport, CERTU, SNCF-DAR, SOFRES , juillet 1998, p 70-73.

Elle décrit également une concentration de ces déplacements privés, entre 9 heures et 19 heures. Cependant nous constatons des différences selon le caractère plus ou moins contraint des motifs. En effet, les déplacements privés obligés s'effectuent probablement le plus souvent le samedi avec les contraintes horaires qui peuvent s'assimiler à un jour de semaine le matin, ce qui peut expliquer un taux important de retours au domicile avant midi (27%) probablement dû aux démarches administratives ou de santé.

La mobilité privée non obligée correspondant aux visites et relations sociales et aux activités de tourisme loisirs au sens plus commun, semble moins contrainte par les horaires avec des horaires d'arrivée à destination mieux répartis sur la journée particulièrement le matin et avant 14 heures. En revanche, les départs des retours au domicile sont concentrés l'après midi et le soir, en effet, 63% des départs ont lieu entre 14 et 19 heures dont 37% entre 17 et 19 heures, alors qu'ils ne représentent, dans cette tranche horaire, que 27% des retours des trajets privés obligés.

Tableau 11 : Mobilité régionale privée non obligée du week-end par tranches horaires, tous modes de transport

Aller	Heure de	Heure	Retour au	Heure de	Heure
-------	----------	-------	-----------	----------	-------

	départ	d'arrivée	domicile	départ	d'arrivée
Avant 9 h 00	16	10	Avant 9 h 00	12	12
9 h 01 – 12 h 00	21	19	9 h 01 – 12 h 00	4	3
12 h 01 – 14 h 00	22	15	12 h 01 – 14 h 00	3	3
14 h 01 – 19 h 00	34	47	14 h 01 – 19 h 00	63	52
Après 19 h 00	7	9	Après 19 h 00	18	30

Source : La mobilité régionale : Le train et les autres mode de transport, CERTU et SNCF-DAR, SOFRES, juillet 1998, p 69-70.

L'analyse de la mobilité régionale nous permet ainsi de déterminer la plage horaire à interroger soit de 9 heures à avant 19 heures en cherchant à obtenir des horaires de trains à interroger le matin et dans l'après midi. Les variations observées entre d'une part, les heures de départ des déplacements et les heures d'arrivée à destination et d'autre part, les horaires des retours au domicile, nous ont incités à tenter également de décrire les trajets effectués selon que les usagers du TER sont à l'aller ou au retour lors de leur déplacement enquêté.

CHAPITRE II LES DONNEES DE CADRAGE TER ET TOURISME POUR LA REGION NORD-PAS DE CALAIS

1. Les données de cadrage en matière de transport

La région Nord-Pas de Calais compte environ 4 millions d'habitants²⁸, soit 6,8% de la population française. C'est une région fortement urbanisée avec des réseaux de transport tant routiers que ferroviaires denses.

1.1) Le Transport Express Régional ferroviaire de voyageurs

Le réseau ferroviaire dans la région Nord-Pas de Calais compte 1 450 km de voies exploitées, par toutes les activités de la SNCF : le TER, les lignes classiques, les lignes à grande vitesse, le fret ferroviaire. Sur les 1 300 kilomètres de lignes classiques et de TER, 30% ne sont pas encore électrifiées, et 31% sont à voie unique. Les lignes sont plus largement ouvertes au trafic voyageurs qu'au niveau national (84% contre 75%). La région compte 211 gares ou points d'arrêt voyageurs. Ces gares sont équipées au total d'environ 3 500 places de parking ainsi que d'abris vélos. La plupart des gares sont également desservies par des bus urbains ou

²⁸ 3 996 588 selon le recensement de la population de 1999 par l'INSEE.

des cars départementaux.²⁹ Le Transport Express régional est organisé selon 17 axes de desserte dont 9 sont répartis en étoile autour de Lille.³⁰

En 2000, le trafic sur le réseau TER s'élève à 871 millions de voyageurs-kilomètres. 40 000 voyageurs empruntent quotidiennement le TER, soit 1% de l'ensemble de la population régionale, dont 54% pour effectuer des trajets domicile-études, 37% pour des trajets domicile-travail et 9% pour les déplacements personnels.

Carte 1: Le réseau TER du Nord-Pas de Calais



source : trav-ter-base2.gif <http://www.theotherside.co.uk/tm-heritage/travel/france-rail.htm>

²⁹ Région Nord-Pas de Calais, « Les transports en région Nord-pas de Calais : Eléments de diagnostic », contribution au socle documentaire pour la réflexion et l'élaboration du Schéma Régional des Transports, 22 p.

³⁰ Conseil régional Nord-Pas de Calais, SNCF, Guide horaire du TER du 03-12-2000 au 09-06-2001

Tableau 12 : Evolution de l'offre de TER-Km entre 1983 et 2000

	Evolution
1983-1993	+32,0%
1993-1996	+9,3%
1996-2000	+5,9%

Source : CERT – région Nord-Pas de Calais : Sélection d'indicateurs du transport 2000 et 2001

Tableau 13 : Evolution du trafic TER en milliers de voyageurs x kilomètres et des recettes en millions de francs.

Région	Voyageurs x km		variation	recettes		variation
	1996	1999	96/99 (%)	1996	1999	96/99 (%)
Nord-Pas de Calais	826,59	831,33	0,6	473,0	473,7	0,15
Total autres régions	3487,33	3708,78	6,4	1928,1	2056,7	6,67

Sources : tableaux N° 15, 16 in Thomé, Bonnet et alii (2001) (* sauf Limousin), pp. 49-50.

Nous constatons une évolution positive du trafic TER en région Nord-Pas de Calais bien qu'inférieure à l'ensemble des autres régions. L'offre TER est en augmentation depuis 1994, 650 trains desservent quotidiennement les 211 gares ou points d'arrêts. La région Nord-Pas de Calais figure en 2^{ème} position pour l'offre totale de TER (fer + routes) exprimé en TER x kilomètres, mais elle ne figure qu'en 13^{ème} place si on exprime l'offre en TER x km par habitant. La fréquentation des axes 8 et 14, retenus pour la réalisation de notre enquête est détaillée dans la méthodologie de l'enquête décrite dans la deuxième partie de ce rapport.

1.2) Les politiques publiques contractualisées concernant le TER en région Nord-Pas de Calais

Depuis 1997, sept régions, dont le Nord-Pas de Calais se sont portées volontaires pour expérimenter *la territorialisation du Transport Express Régional (TER) pour les voyageurs*³¹. Il s'agit des régions Alsace, Centre, Nord-Pas de Calais, Pays de la Loire, Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA), et Rhône-Alpes puis de la région du Limousin. Ces sept régions pilotes représentent en 1997, 50% du trafic TER. Jusqu'à cette date, en effet, le rôle des régions se limitait à une contribution financière à la SNCF pour offrir du matériel et des tarifs particuliers aux habitants de la région tels que des abonnements pour le travail ou les études. Certaines régions assumaient toutefois le risque financier lié au niveau de service supplémentaire dont elles demandaient la mise en œuvre. Les régions ne décidaient ni du niveau d'offre infra structurelle ni du niveau de services offerts comme les fréquences, les horaires, les capacités, etc.

Depuis le 1^{er} janvier 2002, les régions devenues Autorités Organisatrices de transport (AOT) pour le TER ont, en principe, la possibilité de définir et financer l'offre ferroviaire, infra structurelle et matérielle, et la qualité du service TER. En effet, la LOTI modifiée par la loi SRU de décembre 2000 stipule dans son article 21-1 qu'en *sus des services routiers réguliers*

³¹ La loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) de décembre 2000 généralise cette décentralisation à l'ensemble des régions métropolitaines qui deviendront le 1 janvier 2002 Autorités Organisatrices pour le transport ferroviaire régional de voyageurs.

non urbains d'intérêt régional, la région, en tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional, est chargée de l'organisation des services ferroviaires régionaux de voyageurs, qui sont les services ferroviaires de voyageurs effectués sur le réseau ferré national, à l'exception des services d'intérêt national et des services internationaux ; des services routiers effectués en substitution des services ferroviaires.

De plus, toujours selon la LOTI modifiée par la SRU article 21, *la région décide, sur l'ensemble de son ressort territorial, le contenu du service public de transport régional de voyageurs et notamment les dessertes, la tarification, la qualité du service et l'information de l'utilisateur, en tenant compte du schéma régional de transport, dans le respect des compétences des départements, des communes et de leurs groupements, de la cohérence et de l'unicité du système ferroviaire dont l'État est le garant. Les régions exercent leurs compétences en matière de tarification dans le respect des principes du système tarifaire national. Les tarifs sociaux nationaux s'appliquent aux services régionaux de voyageurs.*

La politique contractualisée entre l'État et la Région Nord-Pas de Calais associe également les Conseils Généraux du Nord et du Pas-de-Calais à la signature du CPER ainsi que la LOADT le recommandait. Le document de contractualisation entre l'État et la Région Nord-Pas de Calais, signé le 20 juillet 2000 est l'aboutissement de diverses phases de négociations territoriales. La négociation engagée entre les deux partenaires a permis d'aboutir à un document contractuel qui reprend une grande partie de leurs priorités. Ce document stipule que le transport de voyageurs permettra le désenclavement des territoires et pourrait devenir le mode alternatif à la voiture avec la priorité donnée au transport collectif et en particulier au TER. La priorité d'intervention intitulée n°11 « favoriser les échanges, l'accessibilité et rééquilibrer les modes de transport » contient six objectifs opérationnels. Le référentiel de cette politique s'appuie sur la maîtrise et l'articulation de l'ensemble des flux de transport qui parcourent la région. Les financements État Région correspondants s'élèvent à 5 393 millions de francs (MF). Ils sont donc en augmentation par rapport au CPER 1994-1998 qui leur accordait 4130,5 MF. Mais cette croissance provient essentiellement des secteurs ferroviaires de marchandises et fluvial.

Tableau 14 : Parts respectives de l'État, de la Région et des autres partenaires dans le financement du ferroviaire au sein du CPER 2000 – 2006 en millions de francs.

Région	Part de l'État	En %	Part de la Région	En %	Autres partenariats	En %	Montants alloués au fer
Nord-Pas de Calais	550	30,81	750	42,02	485 ^(*)	27,17	1 785

(*)dont 80 MF versé par le département du Nord, 305 MF versés par RFF et 100 MF versé par la SNCF

Source : le CPER 2000-2006 région Nord-Pas de Calais

La *modernisation des transports ferroviaires* en constitue le premier objectif (*objectif opérationnel n° 50*) et doit permettre une augmentation de la capacité et la désaturation des infrastructures existantes, l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire du territoire régional et l'amélioration de la qualité de service du TER. Les objectifs affectés à cette action sont de plusieurs ordres. D'une part permettre l'augmentation de tous les types de trafics sur les principaux axes de la région, en assurant pour les voyageurs sécurité, régularité et confort. D'autre part, désenclaver certaines zones pour une bonne desserte de l'ensemble du territoire régional et une meilleure desserte, plus rapide, des grandes agglomérations. Un accent particulier est mis sur la qualité de service et le confort du TER pour fidéliser la clientèle et

attirer de nouvelles clientèles, ainsi que sur le développement de l'usage intermodal du transport en commun par une articulation adaptée entre les diverses formes de déplacements urbains ou interurbains, individuels ou collectifs, infra ou extra-régionaux.

Le CPER 2000-2006 prévoit également une augmentation de la fréquentation du TER de 25% de la part de marché du train sur les principales liaisons, cet objectif correspond par ailleurs à celui de la direction régionale SNCF. Enfin est fixé un taux de régularité du trafic maintenu en période de travaux et amélioré par la suite. Sur le plan qualitatif, les résultats visent à une amélioration de la sécurité des transports ferroviaires ainsi qu'une amélioration du taux de satisfaction des usagers des transports collectifs et du TER en particulier.

Tableau 15 : Evolution de l'offre de transport régional de voyageurs entre 1996 et 1999 en millions de trains x km et cars x km.

Région	Trains x km et Cars x km 1996			Trains x km et Cars x km 1999			variation
	total	Trains x km	Cars x km	Total	Trains x km	Cars x km	Total 96/99 (%)
Nord-Pas de Calais	9,66	9,57	0,09	10,34	10,24	0,10	6,00
Total autres régions	82,33	62,7	19,63	83,5	63,38	20,12	1,42

Source : d'après le tableau 6 in Thomé, Bonnet et alii (2001) p. 39

La région Nord-Pas de Calais a négocié avec la SNCF l'intégration des liaisons à grande vitesse entre Lille et le littoral au sein de l'offre de TER en mai 2000, ce qui devrait augmenter d'autant son offre de trains x kilomètres.

2. Les données de cadrage en matière de tourisme

La préoccupation du développement touristique est récente dans le Nord-Pas de Calais. Le phénomène touristique y est en effet réel mais non prépondérant. Les données de cadrage disponibles permettent de mesurer l'ampleur du phénomène et de situer la région par rapport aux autres régions. Ces données ne sont toutefois pas toujours récentes et confirment que le secteur du tourisme souffre d'un manque de données permanentes.

2.1) Une activité touristique réelle

La région reçoit 8 à 9 millions de touristes chaque année³². Ce nombre, comprenant les étrangers et les personnes résidant en France, s'il est conforme à la définition officielle du tourisme, couvre tous les déplacements de personnes, y compris les déplacements professionnels et familiaux donnant lieu à un séjour hors du domicile. Celui-ci s'échelonnant comme nous l'avons déjà rapporté dans le chapitre consacré aux définitions de un jour à moins de douze mois. Cependant la comptabilité des enquêtes aux frontières et le Suivi de la Demande Touristique des Français limite cette absence à une durée comprise entre un jour et quatre mois. Parmi ces touristes, 2 à 2,3 millions ont une motivation d'agrément. Cela constitue une définition plus conforme à l'idée que l'on se fait communément du tourisme, mais sans doute un peu restrictive puisque n'incluant pas les excursions d'une journée.

³² Enquête aux frontières (1996), Suivi de la Demande Touristique des Français de la SOFRES, 1999

Ces dernières sont estimées, à travers une enquête spécifique réalisée en 1999 par le Comité Régional de tourisme, à 58 millions, et sont effectuées par près de 5 millions de personnes originaires de la région, de la Belgique et du Kent³³.

Globalement, le nombre de nuitées est passé de 20 millions au début de la décennie à plus de 25 millions en 1998. Cette hausse de fréquentation est avant tout imputable à la clientèle étrangère. Ces derniers temps, le nombre de touristes français qu'accueille le Nord-Pas de Calais a en effet tendance à se stabiliser.

Le chiffre d'affaires global³⁴ de l'activité touristique, calculé à partir de la dépense moyenne des touristes hébergés, s'élève à 2,24 milliards d'Euros (14,7 milliards de francs). Le Nord-Pas de Calais se place ainsi à la 11^{ème} place des régions françaises. Le chiffre d'affaires de l'excursionnisme s'élève à environ 1,37 milliards d'Euros (9 milliards de Francs)³⁵, selon l'enquête spécifique qui leur a été consacrée.

A travers une exploitation des Déclarations Annuelles des Données Sociales de 1999, l'INSEE et le Comité Régional de Tourisme estiment à 16 000 salariés en moyenne, le nombre de salariés travaillant dans la région grâce au tourisme en 1999. L'emploi salarié touristique représente 1,45% de l'emploi salarié total mais évolue à un rythme annuel plus important, ce qui fait du tourisme un secteur toujours plus dynamique et créateur d'emploi. Entre 1996 et 1999, 2 060 nouveaux emplois ont ainsi pu être créés, soit 686 par an, dont la moitié d'entre eux dans les activités totalement ou fortement touristiques, selon les termes utilisés dans les récentes publications de l'INSEE et du CRT³⁶. Le tourisme crée par ailleurs 8 100 emplois supplémentaires en saison.

L'emploi touristique se concentre à Lille et sur le littoral, ce constat justifiant notre choix d'étudier les axes desservant la Côte d'Opale.

2.2) La clientèle touristique du Nord-Pas de Calais

Globalement, la masse des touristes se divise en trois tiers d'importance à peu près égale.

Le premier tiers est constitué par les habitants du Nord-Pas de Calais qui partent en vacances... dans la région. Le taux de départ en vacances des Nordistes est très faible : 57%³⁷, l'un des plus bas de France, la moyenne nationale étant de 65,7%.

³³ Enquête auprès des excursionnistes de l'Eurorégion - Comité Régional de Tourisme Nord-Pas de Calais, Juin 1999

³⁴ Comptes du tourisme (Direction du Tourisme) d'après dépense moyenne estimée à 381 Francs par personne et par nuitée multipliés par nombre de nuitées : (38,6 millions – 2000)

³⁵ Enquête auprès des excursionnistes de l'Eurorégion - Comité Régional de Tourisme Nord-Pas de Calais – Juin 1999

³⁶ Le tourisme, un secteur créateur d'emplois entre 1996 et 1999, CRT, Indices du Tourisme, mai 2002.
Le tourisme générateur d'emplois entre 1996 et 1999 INSEE, Profil n°5, mai 2002

³⁷ Source : Suivi de la Demande Touristique des Français - SOFRES - 1999

Un autre tiers est constitué par les Français résidant hors du Nord-Pas de Calais, essentiellement dans les régions voisines, que les autoroutes ou le TGV ont rapproché d'elles : Normandie, Champagne-Ardenne, Lorraine, Bourgogne. Deux régions émergent toutefois, au vu du nombre de touristes qu'elles nous envoient : l'Île de France, avec une grosse proportion de tourisme d'affaires de l'ordre des deux-tiers de la fréquentation à destination de Lille ou des stations du littoral, organisatrice de congrès. Et Rhône-Alpes, en raison du contingent de Nordistes émigrés que cette région accueille et qui reviennent régulièrement.

Le dernier tiers est constitué des étrangers, proches voisins du Nord-Pas de Calais. La Grande-Bretagne est de loin le premier gisement de touristes étrangers, même si en 1996, elle s'est trouvée derrière la Belgique dans l'enquête aux frontières.

a) Les touristes étrangers

En 1996, le nombre de séjours effectué par les étrangers s'élève à 3,320 millions pour 12,273 millions de nuitées. La fréquentation étrangère se répartit sur l'ensemble de l'année, avec une toutefois une prééminence des deuxième et troisième trimestres.

Tableau 16 : Répartition des arrivées et nuitées étrangères dans le Nord-Pas de Calais par nationalité en 1996

	Nombre d'arrivées	Nombre de nuitées
Belges	1 114 000	4 679 000
Britanniques	1 039 000	2 194 000
Allemands	383 000	1 811 000
Néerlandais	295 000	925 000
Autres	489 000	2 664 000
Ensemble	3 320 000	12 273 000

Source : Enquête aux frontières (1996) dernière Source officielle connue

Tableau 17 : Période de séjour des touristes étrangers dans le Nord-Pas de Calais en 1996

	Nombre de touristes	Part
Premier trimestre	598 000	18%
Deuxième trimestre	998 000	30%
Troisième trimestre	981 000	30%
Quatrième trimestre	743 000	22%
Année	3 320 000	100%

Source : Enquête aux frontières (1996) dernière Source officielle connue

Les séjours étrangers sont en très nette augmentation depuis 1991 (multipliés par deux). En 1996, le Nord-Pas de Calais se plaçait à la 6ème place pour l'accueil des touristes étrangers, passant devant l'Aquitaine, la Lorraine et Midi-Pyrénées. Avec l'Alsace, le Nord-Pas de Calais était alors la première destination des étrangers au nord de Paris. Toutefois, il n'existe pas de données récentes permettant de confirmer cette affirmation pour les années 2000. Seule l'évolution positive des indicateurs-clés nous donne quelques indications. Ainsi, à

travers l'enquête mensuelle de fréquentation hôtelière menée par l'INSEE, en partenariat avec la Direction du Tourisme et le Comité Régional de Tourisme, il s'avère que les arrivées étrangères ont progressé de +39% dans l'hôtellerie régionale³⁸. Parallèlement, la fréquentation britannique a augmenté de + 62% et la fréquentation totale de +18%.

Dans la mesure où 39% des étrangers recensés en 1996 ont déclaré avoir utilisé un hôtel ou une résidence hôtelière comme mode d'hébergement principal, cet indicateur donne un bon reflet de l'activité étrangère.

Tableau 18 : Répartition des arrivées par voie ferrée et par nationalité dans le Nord-Pas de Calais en 1996

	Nombre d'arrivées par voie ferrée	Part de la voie ferrée sur l'ensemble des modes de transport
Belges (UEBL)	3 000	0,3%
Britanniques	4 000	0,4%
Allemands	6 000	1,6%
Ensemble	41 000	1,2%

Source : Enquête aux frontières (1996) dernière Source officielle connue

Parmi les 3 320 000 touristes étrangers identifiés dans le Nord-Pas de Calais en 1996, 41 000 ont utilisé le train contre 2 886 000 la voiture. Le mode ferroviaire est sous-utilisé par les étrangers dans la région, y-compris pour sortir de la France. Il faut rappeler que le mode de transport cité est celui utilisé pour sortir de la France. Par ailleurs, un seul mode de transport est cité dans l'enquête, et il est peu vraisemblable que le TER soit utilisé.

b) Les touristes français

À partir des résultats du Suivi de la Demande Touristique des français réalisé par la SOFRES, il est possible de dégager des statistiques pour le Nord-Pas de Calais. Dans le cadre de cette recherche PREDIT, nous avons acheté des données spécifiques actualisées, issues du SDT 2001 et appliquées à la région Nord-Pas de Calais. Nous disposons donc de données de cadrage et de la description du profil et des comportements des Français dans la région en 2001.

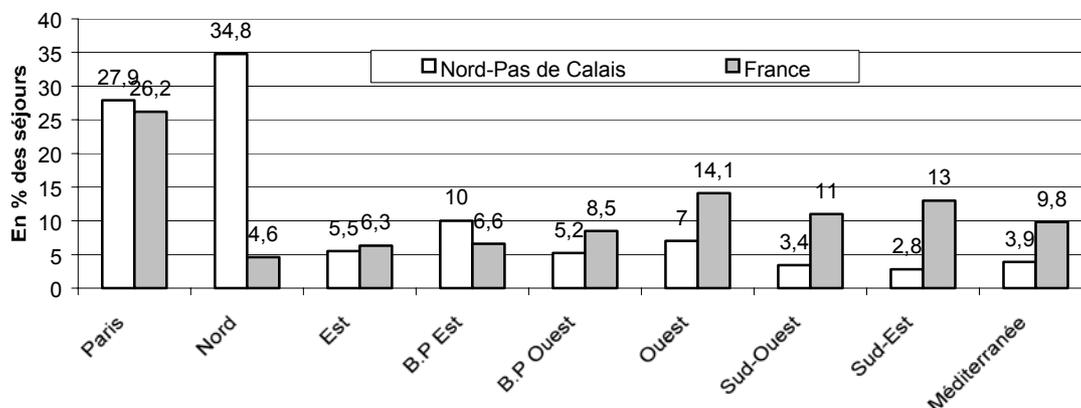
En 2001, la région accueille 4,8 millions de séjours réalisés par les Français de 15 ans et plus, dont 4,7 millions de séjours personnels, et 19,5 millions de nuitées, dont 19,1 millions de nuitées personnelles. La proportion des séjours personnels est largement prépondérante dans la région (96,7%) et proche de celle de l'ensemble des séjours des Français en France (96,5%).

D'après le classement des régions de destination des séjours réalisés par les Français, le Nord-Pas de Calais est la 13^{ème} région d'accueil (2,9% de part de marché), ex aequo avec la Bourgogne, juste derrière la Normandie. Cependant, en nuitées, elle est classée en 14^{ème} position (2,1% de part de marché), ex aequo avec la Bourgogne, derrière l'Auvergne.

³⁸ Enquête de fréquentation hôtelière, INSEE, Direction du Tourisme, Comité Régional de Tourisme Nord-Pas de Calais. hors catégorie « zéro étoile »

Les déplacements dans la région Nord-Pas de Calais pour motif de tourisme se caractérisent majoritairement par des courts séjours (65,1 % de l'ensemble des séjours, contre 55,6% pour l'ensemble de la France).

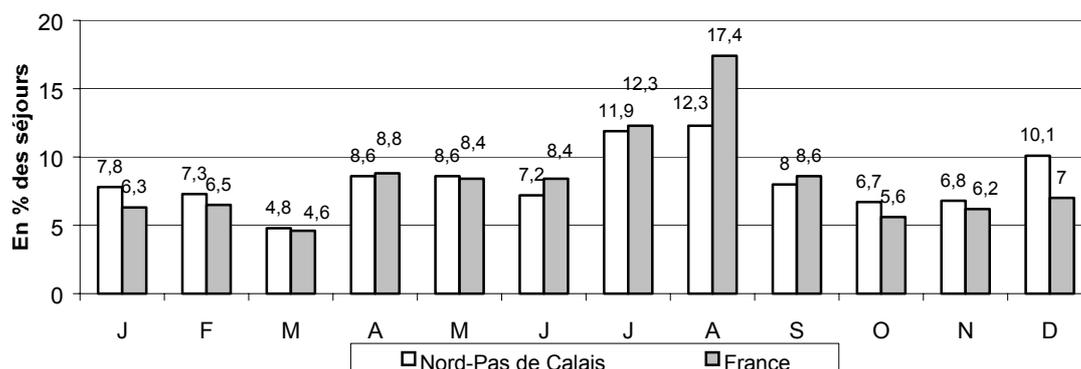
Graphique 1 : Origine des touristes dans le Nord-Pas de Calais et en France en 2001



Source : Suivi de la Demande Touristique des Français - SOFRES - 2001

En Nord-Pas de Calais, les motifs des séjours sont essentiellement des visites à la famille (62,7 %) et aux amis (8,6%). Le motif d'agrément ne représente que 22,5 % des séjours. La clientèle est en majorité régionale avec plus du tiers des séjours. La fréquentation intra-régionale est une des plus importantes parmi les régions françaises, et on retrouve cette situation, dans des ordres de grandeur comparables en Lorraine, mais aussi deux grandes destinations touristiques, Rhône-Alpes et Aquitaine. La clientèle de proximité, constituée par la clientèle issue de la région elle-même, la région parisienne, le bassin parisien est et ouest représente près de quatre séjours sur cinq (77,9%). Les modes d'hébergement utilisés sont essentiellement non marchands avec une proportion forte de la famille. Les déplacements majoritairement intra-régionaux (34,8 %) indiquent que le TER pourrait avoir un rôle à jouer dans les séjours pour motif de tourisme et de loisirs. En outre la désaisonnalité constatée montre que les comportements touristiques ne se concentrent pas une saison particulière, même si nous pouvons constater une croissance des séjours en avril. Les solutions en matière de transport doivent donc être mises en œuvre dans un cadre annuel et non saisonnier.

Graphique 2 : Période de séjour des touristes français dans le Nord-Pas de Calais et en France en 2001



Source : Suivi de la Demande Touristique des Français - SOFRES - 2001

La saisonnalité de la région Nord-Pas de Calais est atypique par rapport à une courbe touristique traditionnelle. En effet, on note une fréquentation importante de la région en début et fin d'année au détriment du mois d'août (-5,1 points). Cette particularité de la fréquentation traduit le positionnement touristique de la région : majorité de courts séjours, faible fréquentation relative en période estivale.

La voiture est le mode de transport dominant, représentant 84,7% des séjours, contre 11,8% pour le train. Ce dernier est sous-utilisé dans la région par rapport à la France (13,2%), mais il est en progression par rapport à 1996 (9%). Nous pouvons en outre rappeler qu'il s'agit vraisemblablement du train grandes lignes, le TER n'étant pas spécifiquement identifié dans le questionnaire de la SOFRES. Toutefois, la SOFRES a accepté pour les besoins de notre enquête, d'effectuer une extraction croisée des données « mode de transport » et « région d'origine », puisque nous supposons que les habitants de la région étaient plus que les autres touristes susceptibles d'utiliser le TER. Les résultats ont montré que seulement 5,4% des régionaux utilisaient le train, sans qu'une distinction entre TGV, Grandes Lignes et TER puisse être faite. La proportion plus importante de la voiture pour les régionaux (89,6%) laisse donc encore moins de place au train, et plus spécifiquement au TER pour les déplacements de tourisme et de loisirs.

Tableau 19 : Comparaison de l'utilisation de la voiture et du train par les Français dans le Nord-Pas de Calais et en France en 2001

Mode de transport	Nord-Pas de Calais	France
Voiture du foyer	84,7%	82,5%
Train	11,8%	13,2%

Source : Suivi de la Demande Touristique des Français - SOFRES – 2001

c) Les excursionnistes

La source utilisée est l'enquête réalisée par le Comité Régional de Tourisme du Nord-Pas de Calais en juin 1999 auprès des excursionnistes de l'Eurorégion. Il n'existe pas pour cette catégorie de visiteurs de données au niveau national. Les excursionnistes, en particulier régionaux, constituent vraisemblablement la première cible de clientèle susceptible d'utiliser

le TER à des fins de tourisme et de loisirs, et la seule à pouvoir utiliser la carte GRAND'TER, telle que nous en donnons une définition dans la deuxième partie de ce rapport.

La définition de l'excursion retenue pour l'enquête est une journée (ou quelques heures) de sortie, balade ou excursion.

Tableau 20 : Répartition des excursions dans le Nord-Pas de Calais par origine de visiteurs en 1999

ORIGINE		NORD-PAS DE CALAIS
Nord-pas de calais	Nombre moyen d'excursions par an	15,9
	Total	51 452 400
Kent	Nombre moyen d'excursions par an	4,05
	Total	2 715 525
Belgique	Nombre moyen d'excursions par an	4,15
	Total	4 150 000
Nombre total d'excursions	Nombre moyen d'excursions par an	58 317 925

Source : enquête auprès des excursionnistes de l'Eurorégion - Comité Régional de Tourisme Nord-Pas de Calais – Juin 1999

Le CRT a estimé à 58 millions, le nombre d'excursions effectué dans la région, dont 88 % sont réalisées par les habitants de la région, eux-mêmes.

Tableau 21 : Excursions réalisées et fréquence par origine de visiteurs dans le Nord-Pas de Calais en 1999

	- de 12 mois	+ de 12 mois	N'est jamais allé
Régionaux	80,9 %	10,4 %	7,8 %
Résidents Kent	44,7 %	25,0 %	28,7 %
Belges	10,0 %	36,3 %	53,0 %

Source : enquête auprès des excursionnistes de l'Eurorégion - Comité Régional de Tourisme Nord-Pas de Calais – Juin 1999

Les régionaux sont très nombreux à réaliser des excursions sur leur territoire puisque seule 8 % de la population n'a jamais réalisé d'excursion au sein de la région.

Tableau 22 : Nombre d'excursions réalisées par origine de visiteurs dans le Nord-Pas de Calais en 1999

ORIGINES	1 fois	De 2 à 4 fois	Plus de 5 fois	Moyenne annuelle
Régionaux	14,6 %	29,6 %	55,8 %	15,9
Résidents Kent	28 %	46,2 %	25,8 %	4,05
Belges	42,3 %	30,8 %	26,9 %	4,15

Source : enquête auprès des excursionnistes de l'Eurorégion - Comité Régional de Tourisme Nord-Pas de Calais – Juin 1999

La fréquence des excursions des régionaux est élevée : plus d'une par mois. Inversement, la fréquence des excursionnistes belges et du Kent atteint difficilement une par trimestre.

Tableau 23 : Durée totale du trajet par origine de visiteurs dans le Nord-Pas de Calais en 1999

Origine	Moins de 1 H 00	Entre 1 et 2 H 00	Entre 2 et 3 H 00	Entre 3 et 4 H 00	Plus de 4 H 00
Régionaux	28,8 %	29,4 %	21,9 %	12,1 %	7,8 %
Résidents Kent	28,7 %	34,5 %	20,8 %	3,4 %	12,6 %
Belges	14,3 %	19,0 %	42,8 %	23,8 %	0,0 %

Source : enquête auprès des excursionnistes de l'Eurorégion - Comité Régional de Tourisme Nord-Pas de Calais – Juin 1999

L'essentiel des excursions se déroule sur une journée complète, quelle que soit la nationalité de l'excursionniste. Cependant, un tiers des régionaux réalise des excursions sur un après midi. Ce qui peut être une information importante à exploiter pour la détermination des horaires de TER à des fins de tourisme et de loisirs.

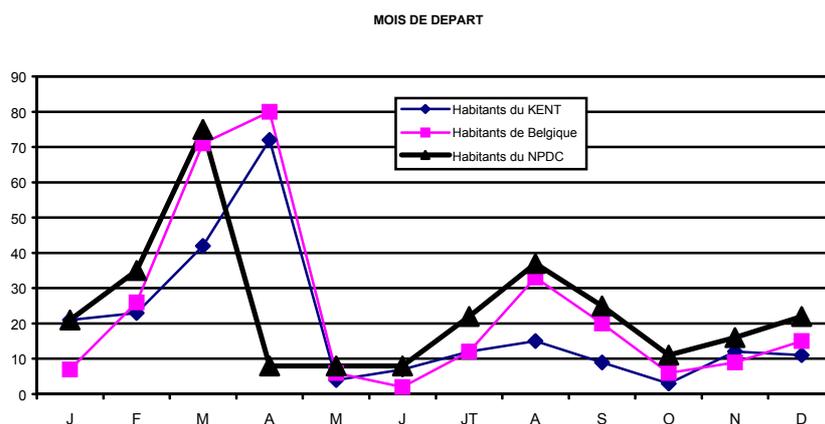
Tableau 24 : Accompagnants des excursions réalisées par origine de visiteurs dans le Nord-Pas de Calais en 1999

Origines	Amis	Personnes du foyer	Membres de la famille	Autres
Régionaux	19,6 %	56,8 %	23,6 %	0 %
Résidents Kent	23,3 %	11,6 %	61,2 %	3,9 %
Belges	33,3 %	37,5 %	29,2 %	0 %

Source : enquête auprès des excursionnistes de l'Eurorégion - Comité Régional de Tourisme Nord-Pas de Calais – Juin 1999

Les excursions des régionaux sont essentiellement des sorties en famille avec des membres du foyer alors que les ressortissants du Kent réalisent leurs excursions en famille avec également d'autres membres que ceux du foyer. Les excursions des résidents belges sont réparties également entre amis et membres de la famille ou du foyer.

Graphique 3 : Période de déplacement des excursionnistes par origine dans le Nord-Pas de Calais en 1999



Source : enquête auprès des excursionnistes de l'Eurorégion - Comité Régional de Tourisme Nord-Pas de Calais – Juin 1999

Dans le Nord-Pas de Calais, les excursions connaissent deux "pics" : le premier en février/mars, le second de juillet à septembre. A noter que les résidents du Kent sont plus

nombreux que les régionaux eux-mêmes au mois d'avril. Cette étude montre que les excursions commencent très tôt dans l'année. La faiblesse des excursions au printemps est marquée, en raison probablement de la définition retenue. Il s'agira d'un élément à confirmer ou infirmer dans l'enquête auprès des utilisateurs du TER.

Tableau 25 : Mode de transport utilisé par origine de visiteurs dans le Nord-Pas de Calais en 1999

Origines	Voiture	Shuttle	TGV	Bus	Bateau	Autres
Régionaux	82,7 %	0	0	6,2 %	0	11,2 %
Résidents Kent	39,3 %	30,6 %	10,3 %	3,7 %	14,9 %	1,2 %
Belges	65,6 %	0	0	15,6 %	0	18,7 %

Source : enquête auprès des excursionnistes de l'Eurorégion - Comité Régional de Tourisme Nord-Pas de Calais – Juin 1999

La voiture demeure le principal moyen de transport des excursionnistes. Le bus ou autres transports en commun sont également utilisés par 15,6% des excursionnistes. Les excursionnistes du Kent utilisent logiquement des moyens plus spécifiques : la voiture demeure un élément essentiel, mais le shuttle, le système ferroviaire conçu pour faire traverser la Manche aux piétons, voitures et camions est deux fois plus utilisé que le bateau (30,6% contre 14,9%). Il faut signaler la très bonne performance de l'Eurostar, le Train à Grande Vitesse reliant la France à l'Angleterre, qui est cité par 10,3% des personnes.

Le TER n'apparaît pas dans la liste des principaux modes de transport utilisés par les excursionnistes. Le transport ferroviaire apparaît en effet mal adapté pour un déplacement dans la région, et il est cité parmi les freins au déplacement de certaines populations, notamment belges.

Tableau 26 : Citations relatives à la perception du train dans le Nord-Pas de Calais en 1999

“Le train, c'est pas électrifié”,
“A 19 H 30 il n'y a plus de train pour Lille”,
“C'est cher, on paye les 2 forfaits des compagnies ferroviaires française et belge”,
“On met un temps fou avant d'arriver à Lille”.

Source : enquête auprès des excursionnistes de l'Eurorégion - Comité Régional de Tourisme Nord-Pas de Calais – Juin 1999

Les difficultés organisationnelles (moyen de locomotion, nombre d'enfants, le temps libre, l'éloignement) constituent 31% des citations des non-partants.

Toutefois, une enquête réalisée en 2001 à Tourissima, le salon du tourisme et des loisirs de Lille³⁹ auprès de 503 visiteurs venus en 2000 a montré que quatre personnes sur cinq connaissaient le TER et qu'une personne sur quatre l'utilisait, dans une part très significative à des fins de loisirs et de tourisme (48% à des fins autres que travail / études). Une part très importante connaissait le TERGV (39%). Sur 189 personnes ayant déclaré le connaître, 66 l'utilisaient et 41 pour des déplacements autres que travail/études. 85 personnes ont déclaré connaître le Grand TER, et 21 l'utiliser. Parmi les freins cités, apparaît la longueur des

³⁹ Tourissima le salon du Tourisme et des Loisirs organisé chaque année par le Comité Régional de Tourisme et le Carrefour Européen des Voyages.

déplacements ferroviaires. Ceci est d'autant plus notable que la durée des trajets des excursionnistes est très courte, comme l'indique le tableau ci-dessous. Ainsi, près de 30% des régionaux font un parcours inférieur à une heure, et 60% inférieur à deux heures.

2.3) Les pôles les plus attractifs

Le tableau suivant montre l'ordre de citations des principaux territoires touristiques de la région pour les excursionnistes.

Tableau 27 : Nombre de citations des excursionnistes par territoire du Nord-Pas de Calais par origine de visiteur en 1999

Territoires	Citations régionaux		Citations Originaires du Kent		Citations Belges	
	Nombre	%	Nombre	%		%
Côte d'Opale	172	44	121	90	17	63
Métropole Lilloise	62	16	7	5	9	33
Hainaut	48	12	0	-	0	-
Artois	45	11	0	-	0	-
Avesnois	31	8	0	-	0	-
Audomarois	19	5	5	4	1	4
Cœur de Flandres	12	3	1	1	0	-
Les 7 Vallées	4	1	0	-	0	-

Source : enquête auprès des excursionnistes de l'Eurorégion - Comité Régional de Tourisme Nord-Pas de Calais – Juin 1999

Les pôles d'attractions majeurs sont incontestablement le littoral et la métropole lilloise, et ce, quelle que soit l'origine du visiteur. En effet, toutes les statistiques corroborent la prééminence de ces deux secteurs, choisis dans l'expérimentation décrite dans la partie 2 du présent rapport. La région Nord-Pas de Calais apparaît riche en activités de tourisme et de loisirs, mais les touristes privilégient :

Lille, pour son architecture (*belles façades, belles couleurs...*) et son animation (*concerts, marché de Wazemmes, spectacles patoisants ...*). Y sont développées de nombreuses filières, et en particulier, le tourisme culturel, le tourisme d'affaires, le tourisme urbain et sa dimension shopping.

Remarquons toutefois, que son image est rapidement noircie par le stress, le monde, la circulation... (*stress, ambiance de circulation, du monde partout...*) et le côté très minéral de la ville.

Le littoral, pour se balader, pratiquer des activités (*sorties en vélo, char à voile, plage, s'il fait beau*) pour ses animations (« *Fête du hareng* », « *Enduro du Touquet* », « *Carnaval de Dunkerque* », « *Festival de la Côte d'Opale* »...). Y sont développées de nombreuses filières, et en particulier, le tourisme balnéaire, le tourisme de nature, le tourisme sportif, le tourisme culturel, le tourisme d'affaires, et le tourisme urbain.

Mais le littoral est aussi victime de son succès et la distance associée aux problèmes de circulation ne permet pas de se détendre.

a) Chiffres-clés de Lille

Lille constitue l'un des pôles majeurs du tourisme régional, tant du point de vue de l'offre offerte que des fréquentations enregistrées.

On y trouve 39% des chambres d'hôtels de la région, et l'ensemble de la métropole accueille 1 321 324 arrivées hôtelières, représentant 36% des parts de marché régionales. 308 857 étrangers y sont venus en 2001, soit 25% des arrivées régionales.

La métropole lilloise, au sens des zones touristiques « Découverte » reçoit 3 317 916 visiteurs en 2001, soit 29% des visiteurs accueillis par les équipements touristiques recevant plus de 20 000 visiteurs.

b) Chiffres-clés du littoral

Le littoral constitue l'autre pôle majeur du tourisme régional.

On y trouve 27% des chambres d'hôtels de la région, et l'ensemble du littoral⁴⁰ accueille 1 096 619 arrivées hôtelières, représentant 30% des parts de marché régionales. 530 354 étrangers y sont venus en 2001, soit 44% des arrivées régionales.

Les campings du littoral ont reçu de mai à septembre 136 015 touristes⁴¹, soit 54% des campeurs de la région.

Le littoral, au sens des zones touristiques « Découverte »⁴² reçoit 5 036 306 visiteurs en 2001, soit 44% des visiteurs accueillis par les équipements touristiques recevant plus de 20 000 visiteurs.

c) Chiffres-clés d'Arras et des ses environs

La zone d'Arras ne constitue pas un pôle majeur au même titre que Lille et le littoral. Elle constitue toutefois une zone intéressante par son caractère à la fois émetteur et récepteur.

On y trouve 4% des chambres d'hôtels de la région.

L'Artois, au sens des zones touristiques « Découverte »⁴³ reçoit 349 944 visiteurs en 2001, soit 3% des visiteurs accueillis par les équipements touristiques recevant plus de 20 000 visiteurs.

A travers cette série de données, la région Nord-Pas de Calais apparaît donc comme une région aux flux touristiques nombreux et variés. S'y côtoient en effet, les habitants de la région, les Français issus d'autres régions et les étrangers. Les occasions de se déplacer à des fins de tourisme et de loisirs sont fréquentes, en particulier sur la journée pour les régionaux,

40 Limité à la frange littorale

41 Source : enquête de fréquentation mensuelle de mai à septembre, dans les campings du Nord-Pas de Calais offrant des emplacements de passage, 2001, INSEE.

42 Compilation des zones « Flandre-Côte d'Opale, Calais, Boulonnais, Canche-Authie »

43 Compilation des zones « Flandre-Côte d'Opale, Calais, Boulonnais, Canche-Authie »

et se répartissent sur l'ensemble de l'année. Il ne faut toutefois pas ignorer que certaines périodes et certaines destinations sont privilégiées et l'on constate d'ores et déjà des phénomènes de saturation, en particulier sur le littoral. Phénomènes de saturation, d'autant plus remarquables que les touristes et les excursionnistes utilisent majoritairement l'automobile pour leurs déplacements. Seuls les Britanniques utilisent plus que les autres le transport ferroviaire. Précisons toutefois, que cela concerne essentiellement le transport ferroviaire international Eurostar, et non le TER, principalement utilisé par les régionaux eux-mêmes. Appréhender et mesurer le comportement des « usagers tourisme », déjà utilisateurs du TER permettrait d'adapter le TER aux attentes des utilisateurs potentiels.

CONCLUSION

Cette première partie reprend les éléments essentiels présentés dans le rapport intitulé Rapport final Phase I. Elle présente un état de l'art résumé sur les relations entre le champ du transport et le champ du tourisme au sein des travaux publiés anciens ou actuels.

L'état de l'art montre en particulier les préoccupations des chercheurs et des institutions, ceux-ci s'accordant tous à reconnaître le manque d'informations disponibles liant les deux champs transport et tourisme, et ce malgré l'intérêt que ces informations représenterait. Il montre enfin que la préoccupation de lier ces deux champs est relativement récente.

L'analyse des indicateurs et des sources existants montre bien que les champs transport et tourisme sont peu étudiés, car difficiles à croiser tant du fait de l'absence de définitions communes que de l'absence d'études précises détaillant les deux champs dans les mêmes enquêtes. Le constat est encore plus vrai pour le transport ferroviaire, qui est relativement bien cerné pour le tourisme international, d'une part, et les déplacements Domicile-Travail et Domicile-Études d'autre part, mais pas du tout pour le tourisme infra-régional, en particulier de très courte durée, tel que l'excursionnisme. Or, il s'avère, dans les grandes études sur la mobilité et sur le tourisme, que le transport est non seulement un des constituants essentiels du tourisme, mais qu'il constitue un frein majeur au développement du tourisme lorsqu'il n'est pas adapté aux attentes des touristes.

C'est la connaissance des comportements et des attentes de ces touristes qui permettra d'adapter l'offre ferroviaire et de développer les flux souhaités par la SNCF et le Conseil Régional Nord-Pas de Calais, liés dans le cadre de la territorialisation et de la décentralisation du Transport Express Régional depuis 1997. Les enjeux sont d'ordre économique mais aussi social, pour une région comme le Nord-Pas de Calais, où le taux de départ en vacances compte parmi les plus faibles de France.

Étant admis dans le milieu du tourisme que les touristes doivent être au cœur de la réflexion sur le développement touristique et constatant que les indicateurs ferroviaires ne prennent pas en compte les individus, il nous est apparu essentiel de mettre en place une enquête appliquée à la population présumée d'usagers pour motifs loisirs et tourisme du Transport Express Régional du Nord-Pas de Calais. La description méthodologique de cette enquête et de ses résultats fait l'objet de la partie suivante. Nous y décrivons notre tentative d'inclure au sein d'une même enquête la possibilité de comprendre les déplacements effectués dans ce mode de transport collectif en associant des questionnements relatifs au déplacement lui-même et aux motivations des usagers. Ces dernières sont répertoriées selon les nomenclatures du tourisme

et nous permettront de distinguer nos voyageurs en les classant dans la série des touristes ou des excursionnistes tout en détaillant finement les raisons qui ont conduit au déplacement.

Nous espérons ainsi nous inscrire dans l'ensemble des moyens d'observation des comportements de mobilité, tant ceux relatifs aux domaines du transport qu'à ceux du tourisme.

PARTIE II : UNE APPLICATION A L'ANALYSE DE LA DEMANDE DANS LE TER A DES FINS TOURISTIQUES ET DE LOISIRS DANS LE NORD-PAS DE CALAIS

INTRODUCTION

Les partenaires du projet de recherche ont fait le constat que les enquêtes classiques actuelles ne permettaient pas d'identifier clairement les liens entre le transport et le tourisme, car elles excluent certains modes de transport et types de comportements touristiques. Il s'agit d'une part du transport ferroviaire régional et de l'excursionnisme dans les enquêtes tourisme, et d'autre part des individus dont les motivations ne sont pas liées à un déplacement de type domicile-travail ou domicile-étude dans les enquêtes transport. Ils ont donc souhaité compléter la recherche théorique par une enquête de terrain, celle-ci devant mettre en avant les liens entre le transport et le phénomène tourisme-loisirs dans le Transport Express Régional du Nord-Pas de Calais. Une telle enquête amènerait à mieux connaître les motivations de tourisme et de loisirs des personnes utilisant le TER. Elle permettrait aussi de mieux cerner les contraintes et les avantages liés à l'utilisation du TER dans un déplacement de type loisirs-tourisme, ce dernier étant traditionnellement adapté à un déplacement de type domicile-travail ou domicile-étude.

Le premier chapitre détaille la méthodologie mise en œuvre pour l'enquête sur le terrain, une enquête lourde puisqu'elle a mobilisé les forces des trois partenaires. Une enquête qui a également suscité l'intérêt de nombreux partenaires, et en premier lieu la SNCF, et l'INSEE qui ont fortement contribué à la bonne réalisation de la recherche par la mise à disposition de moyens divers (techniques et surtout humains), sans lesquels cette étude n'aurait pu se faire. Afin de faciliter la perception du questionnaire par les usagers et donner ainsi plus de poids à l'étude, une procédure de labellisation a été engagée auprès de la Commission Nationale du Label du Conseil National de l'Information Statistique afin d'obtenir un label d'intérêt général. Si celui-ci n'a pu être obtenu en raison du caractère exploratoire de la recherche et du cadre géographique restreint de l'enquête (seules deux lignes de TER sont enquêtées), la Commission a toutefois rendu un avis favorable et exprimé un vif intérêt pour ses résultats, qui témoigne du caractère utile de l'enquête⁴⁴. Fort de cette reconnaissance, les différents partenaires ont œuvré communément pour le bon déroulement de la partie de terrain qui a eu lieu début juillet, et fin septembre début octobre, et qui est détaillée dans les paragraphes suivants.

Ce chapitre présente l'organisation de l'enquête, et en particulier, les champs géographique et temporel de l'enquête et l'élaboration du questionnaire, traduction concrète des principales interrogations des partenaires. Ce questionnaire a fait l'objet de nombreuses modifications et validations par l'ensemble des partenaires, et a été testé pour éviter les questions mal formulées, et donc des réponses non utilisables. Néanmoins, nous verrons dans le paragraphe

⁴⁴ Voir les avis de la Commission d'opportunité régionale et du Comité National Informatique et Statistique en annexe

consacré au mode de collecte que malgré tous nos efforts, certains champs ont été mal remplis, et ont nécessité une recodification questionnaire par questionnaire.

Le deuxième chapitre présente les résultats détaillés de l'enquête, à la fois du point de vue de l'approche « transport » et du point de vue de l'approche « tourisme ». Enfin, le troisième chapitre, tente de répondre aux interrogations formulées en amont du lancement de l'enquête par le comité de suivi à travers quinze hypothèses et aborde des préoccupations majeures de la région en termes de multi-modalité, de captivité et de satisfaction des usagers, et d'adaptation de la carte GRAND'TER aux besoins des excursionnistes et des touristes.

CHAPITRE I : LA MÉTHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE

Afin de confronter les données observées traditionnellement dans les deux champs étudiés relatifs aux transports ou au tourisme à des comportements réels d'usagers de transports publics effectuant des déplacements liés à des activités de tourisme et de loisirs tels que définies dans la première partie de ce rapport, nous avons choisi de réaliser des enquêtes de terrain au sein des Trains Express Régionaux (TER) sur deux axes représentatifs de fréquentations importantes ou faibles et desservant des pôles touristiques régionaux. La méthodologie appliquée à cette recherche a bénéficié d'une part des travaux d'un comité de suivi régional composés d'experts dans les domaines du transport, du tourisme et des statistiques. D'autre part, son intégration au sein d'un processus d'obtention de label auprès du Comité National de l'Informatique et de la Statistique a contribué à améliorer la formulation des questions afin d'en assurer une meilleure exploitation.

1. L'organisation de l'enquête

Cette enquête intitulée « connaissance de la fréquentation et de la demande des usagers du TER en matière de tourisme et de loisirs » a été initiée afin de mieux connaître et comprendre les liens et interrelations entre le transport et le tourisme. Elle a été suivie par un Comité de suivi régional qui a validé les principales étapes de l'organisation de l'enquête, et en particulier l'élaboration du questionnaire qui a nécessité de nombreuses adaptations pour être en mesure de refléter la complexité des comportements et des attentes des usagers du TER en matière de tourisme et de loisirs.

1.1) La constitution d'un Comité de suivi régional

Les trois partenaires du projet de recherche se sont constitués en comité de suivi technique restreint, et se sont chargés de conduire la recherche. Pour mémoire, il s'agit des partenaires cités dans la première partie de ce rapport soit le Comité Régional de Tourisme Nord-Pas de Calais, l'INRETS-Traces, Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité et le Comité d'Etablissement Régional de la SNCF Nord-Pas de Calais.

À ce comité de suivi technique restreint, s'ajoutent des experts du transport, du tourisme ou de l'observation et de la statistique d'autres organismes réunis en Comité de suivi technique. Il s'agit de représentants de l'INSEE, de la Direction des Affaires Régionale de la SNCF, de la Direction des Transports du Conseil Régional, de la Direction des Territoires du Conseil Régional, et de la Déléguée Régionale au Tourisme.

a) Les trois partenaires de la recherche

Les intérêts des trois partenaires associés au sein de cette recherche sont multiples. En effet, le Comité Régional du Tourisme Nord-Pas de Calais pourrait utiliser les résultats de cette enquête afin de permettre d'affiner l'offre touristique à la demande potentielle susceptible d'utiliser le TER. De plus il pourrait également orienter une partie de sa stratégie consacrée au tourisme pour tous en l'adaptant à certaines caractéristiques de la clientèle du TER.

L'INRETS-Traces, contribuerait à faire avancer l'état des connaissances sur les liens et interrelations entre les secteurs du Transport et du Tourisme et la compréhension de la fréquentation du TER à des fins de tourisme et de loisirs. Les résultats de cette enquête permettraient d'effectuer des comparaisons ou des rapprochements avec les comportements liés aux déplacements pour motifs de travail ou d'études. De plus, cette enquête apportera des éléments pour améliorer l'évaluation des politiques publiques appliquées dans les domaines du transport régional et du tourisme, une meilleure connaissance de la fréquentation réelle ou potentielle des pratiques des usagers du TER permettant des rapprochements entre les objectifs affectés à cette politique et les résultats sur un terrain particulier d'observation.

Le Comité d'Établissement Régional SNCF Nord-Pas de Calais mène des réflexions sur les potentialités de développement du transport ferroviaire à moyen et long termes dans cette région, afin d'être force de proposition dans ce domaine. Il souhaite pouvoir appuyer ses réflexions et propositions de modification de l'offre de transport, sur les résultats concrets de l'enquête. D'autre part le tourisme social est au cœur des préoccupations et des vocations des Comités d'Entreprise. Les résultats de l'enquête, sur les deux axes prévus nous permettront également d'alimenter ses réflexions dans ce domaine et d'adapter le cas échéant sa propre offre touristique en fonction des pratiques de tourisme et de loisirs repérées par l'enquête.

b) Les partenaires associés au sein du Comité de suivi

Les partenaires que nous avons associés à cette recherche ont contribué à son bon déroulement soit en nous aidant dans le calibrage de notre échantillon en nous fournissant des données sur la fréquentation du TER ou sur la composition de l'offre ferroviaire, soit en nous apportant une aide méthodologique et technique précieuse. Ils ont exprimé des intérêts variés et à plusieurs niveaux d'implication.

La Direction Régionale de l'INSEE Nord-Pas de Calais, en apportant une assistance technique au projet, compte tenu de sa mission de coordination du système statistique public, disposerait d'un ensemble de données cohérentes et fiables portant sur les divers aspects du tourisme régional et de la pratique du tourisme et des loisirs au sein des TER, d'autant plus qu'elle s'est déjà associée au Comité Régional du Tourisme dans des enquêtes statistiques sur le tourisme régional.

La Direction des Affaires Régionale de la SNCF disposerait d'une meilleure connaissance de sa clientèle qui utilise ou utiliserait le TER pour effectuer des déplacements de tourisme et de loisirs. Cela contribuerait à adapter sa politique d'exploitation vers une clientèle réelle et potentielle afin d'atteindre son objectif d'augmentation de la fréquentation de 25% du TER.

Le Conseil Régional Nord-Pas de Calais pourrait utiliser les résultats de cette enquête pour adapter sa stratégie, en matière de transports collectifs ferroviaires, tournée vers les déplacements pour motifs de tourisme et de loisirs et actuellement concrétisée par la mise en

œuvre de la carte « Grand TER ». Cette meilleure connaissance de la clientèle d'un axe ferroviaire à forte densité et d'un autre axe à vocation de desserte touristique peut également contribuer à atteindre les objectifs d'augmentation de 25% de la fréquentation du TER et de la captation de 10% de la part de marché de la voiture particulière sur la durée du CPER à l'horizon 2006. De même, sa politique du tourisme consacrée au tourisme pour tous, pourrait s'enrichir d'une meilleure connaissance de la clientèle du TER.

La Délégation Régionale au Tourisme a pour mission de faire appliquer la politique de l'État en matière de tourisme dans les régions. Un des axes de la stratégie de l'État vise à rendre le tourisme accessible à tous, et en particulier ceux qui ne partent pas en vacances pour des motifs économiques. Les conditions tarifaires d'accès au TER en font un mode de transport privilégié pour tous ceux qui ne peuvent pas se déplacer en voiture. En ce sens, l'explicitation des comportements et les attentes des usagers vis-à-vis du TER pourrait contribuer à orienter la stratégie de l'État en faveur du tourisme pour tous.

c) Les utilisateurs et usagers du TER

Les usagers du TER régional pourraient avoir par l'exploitation de cette enquête une meilleure connaissance de leur pratique du TER pour ces motifs ainsi que des possibilités et limites du TER à des fins de tourisme et de loisirs. L'amélioration et/ou l'adaptation éventuelle de l'offre du TER afin de satisfaire les besoins des usagers désirant effectuer des déplacements motivés par les loisirs ou le tourisme leur bénéficieraient directement.

1.2) Les objectifs l'enquête

a) Les objectifs généraux de l'enquête

Outre les intérêts pour chacun des partenaires associés au sein du comité régional de pilotage, présentés plus haut, cette enquête pourrait apporter également des éclairages et précisions pour les instances représentant la demande sociale telles que le CESR, dont un groupe de travail est consacré aux problèmes du transport collectif et qui a rendu un avis sur l'importance du tourisme social. Les résultats de cette enquête permettront également d'alimenter les réflexions du Comité d'Etablissement Régional SNCF Nord-Pas de Calais dans ce domaine et d'adapter le cas échéant sa propre offre touristique en fonction des pratiques de tourisme et de loisirs repérées par l'enquête. En effet, ce dernier mène des réflexions sur les potentialités de développement du transport ferroviaire à moyen et long termes dans la région Nord-Pas de Calais, afin d'être force de proposition dans ce domaine. D'autre part le tourisme social est au cœur des préoccupations et des vocations des Comités d'Entreprise SNCF et à ce titre les résultats de l'enquête seront également utilisés.

Le développement du TER est également un axe majeur de la politique régionale de transport exprimée notamment dans le Contrat de Plan État Région 2000-2006 affichant un objectif d'accroissement de 25% de la fréquentation du TER tel que nous l'avons décrit dans la première partie de ce rapport.

L'enquête intitulée : « Analyse de la fréquentation du TER et de la demande à des fins de tourisme et de loisirs » est ainsi menée sur des axes prédéterminés en fonction de leur

potentialité de desserte touristique ou de leur gisement de population susceptible d'exprimer une demande de transport ferroviaire à des fins de tourisme ou de loisirs.

Pour les raisons développées plus haut, les objectifs généraux de l'enquête sont ainsi de pouvoir connaître à terme finement :

- ⊗ La fréquentation du TER à des fins de tourisme et de loisirs (hors des déplacements domicile travail et domicile études représentant la partie la plus importante de la fréquentation du TER et donc la plus étudiée).
- ⊗ Cette fréquentation pour un jour type de semaine (mardi) pour connaître la part et la composition de ces déplacements dans un jour ouvrable normal, et pour le samedi et le dimanche, jours plus traditionnellement associés à ce type de déplacements.
- ⊗ Ces fréquentations selon les différentes saisons. Une période de haute saison touristique mais de plus basse fréquentation du TER en juillet, et une période de moyenne fréquentation touristique mais de forte fréquentation du TER en octobre.
- ⊗ La fréquentation d'un « axe principal » du TER à forte densité et reliant deux pôles touristiques majeurs (Lille-Dunkerque).
- ⊗ La fréquentation d'un « axe d'aménagement du territoire » du TER dans un espace touristique reliant deux pôles d'attraction touristiques urbain et la côte d'Opale Sud (Arras-Étaples).

b) Les objectifs détaillés de l'enquête

Les objectifs détaillés de l'enquête sont formulés sous la forme de quinze hypothèses que nous cherchons à vérifier, traduisant à la fois nos préoccupations et celles de nos différents partenaires associés au sein du Comité de suivi. Ces hypothèses numérotées de 1 à 15 traduisent d'une part des préoccupations concernant une meilleure connaissance des comportements de la clientèle du TER en situation réelle et susceptible d'effectuer des déplacements à des fins de tourisme et de loisirs, et d'autre part une volonté d'observer les paramètres, liés à l'offre de transport elle-même, qui influenceraient cette catégorie de déplacements.

- H1 Le choix de l'utilisation du TER pour les déplacements de tourisme ne dépend pas de la rapidité des trains (pas d'influence trains directs, semi-directs ou omnibus).
- H2 Les déplacements de tourisme en TER sont spécifiques et ils ne couvrent qu'une partie des motivations de tourisme loisirs (tourisme urbain, achats, visite famille et amis, tourisme vert...).
- H3 Le choix de l'utilisation du TER pour les déplacements de tourisme dépend du degré de captivité par rapport à la voiture.
- H4 Le choix de l'utilisation du TER pour les déplacements de tourisme dépend de l'âge des usagers.
- H5 Le choix de l'utilisation du TER pour les déplacements de tourisme dépend de la taille du groupe qui se déplace.
- H6 Les personnes effectuant des déplacements de tourisme en TER le week-end sont différentes de celles effectuant des déplacements domicile travail en semaine.

- H7 Le choix de l'utilisation du TER pour les déplacements de tourisme dépend de la durée de la sortie tourisme-loisirs (excursionnistes *moins de 24 heures* / touristes *une nuit passée sur place*).
- H8 Le choix de l'utilisation du TER pour les déplacements de tourisme dépend des horaires et de la fréquence des trains.
- H9 Le choix de l'utilisation du TER pour les déplacements de tourisme dépend de la connaissance de « l'univers du train » (habitués du train soit TER soit grandes lignes).
- H10 Le choix de l'utilisation du TER pour les déplacements de tourisme dépend de la facilité de déplacement de l'origine au point de destination. (l'ensemble de la chaîne de déplacement).
- H11 Le choix de l'utilisation du TER pour les déplacements de tourisme dépend de la CSP. Le TER peut faciliter l'accès aux sites touristiques pour une population à faibles revenus.
- H12 Le choix de l'utilisation du TER pour les déplacements de tourisme dépend de la tarification.
- H13 Le choix de l'utilisation du TER pour les déplacements de tourisme dépend de la qualité de service et du confort dans les trains (accessibilité bagages, vélos,...).
- H14 Les déplacements de tourisme en TER sont effectués par la population régionale.
- H15 Les personnes qui se déplacent en TER (tous motifs) sont bien informées sur le TER et le tourisme loisir régional.

L'enquête doit mettre en avant les liens entre le transport et le phénomène du tourisme et des loisirs, et plus particulièrement celui des loisirs. Elle vise à mieux connaître les motivations de tourisme et de loisirs des personnes utilisant le TER, un mode de transport le plus souvent exclu des enquêtes classiques. Elle permettra de mieux cerner les contraintes et les avantages liés à l'utilisation du TER dans un déplacement de type loisirs-tourisme, ce dernier étant, par ailleurs, plutôt adapté à un déplacement de type domicile-travail ou domicile-étude.

Dans le domaine du transport, les enquêtes évoquées plus haut montrent que le champ étudié correspond le plus souvent à une mobilité urbaine et quotidienne. Notre enquête souhaite apporter un éclairage complémentaire aux déplacements quotidiens, sur les déplacements non habituels relevant du domaine du tourisme et des loisirs. L'interrogation dans les trains nous permet de connaître avec précision l'ensemble de la chaîne de transport effectuée depuis le domicile jusqu'à la destination finale, ainsi que les motivations pour le déplacement et le facteur « déclenchant » ayant provoqué ce dernier. Les plages horaires choisies afin d'effectuer l'enquête ainsi que les jours de week-end interrogés nous fourniront des éclairages sur cette mobilité non quotidienne, dont les motivations s'inscrivent dans les définitions du secteur du tourisme et des loisirs. Enfin, elle nous permettra de confronter les résultats obtenus avec ceux de l'enquête réalisée par la SOFRES à la demande de la SNCF et publiée par le CERTU décrivant les pratiques des usagers des transports régionaux ferroviaires dans les années 1993-1994.⁴⁵

2. L'élaboration du questionnaire

L'enquête comprend une étude quantitative et qualitative de la fréquentation actuelle du TER pour le type de motivations à des fins de tourisme et de loisirs, ainsi qu'une analyse des

⁴⁵ SNCF, CERTU, (1998), « La mobilité régionale : le train et les autres modes de transport », juillet, 251 p.

déterminants potentiels de ce type de demande. Le questionnaire a été réalisé par l'équipe des trois partenaires de la recherche PREDIT avec l'aide méthodologique d'un statisticien de l'INSEE pour une meilleure compréhension des questions et un meilleur traitement statistique ultérieur. Il a bénéficié des remarques et apports des différents représentants des partenaires associés au sein du Comité régional de pilotage.

Il a été testé et nous a permis de déterminer un temps moyen de réponse et quelques modifications à introduire pour soit faciliter les réponses et réduire le temps passé, soit améliorer la compréhension des questions. Ce test réalisé auprès de douze personnes utilisatrices du TER nous a en effet permis de déterminer un temps moyen de réponse de 8,5 minutes, avec un temps maximum de douze minutes. Le questionnaire a été modifié et de nouveaux tests nous ont permis de constater que le temps moyen redescendait autour de six minutes grâce aux améliorations introduites et aux clarifications des questions.

De plus, suite à la réunion de la Commission régionale réunie pour statuer de l'opportunité d'une telle enquête, nous avons intégré les suggestions d'amélioration du questionnaire tant sur la perception du domaine du tourisme (suggestions du Conseil régional et du CRT), que sur les perceptions et l'usage du système TER à des fins de tourisme et de loisirs (suggestions des représentants des usagers et de la SNCF). L'ordre de déroulement des questions a été également modifié afin de mieux cibler la chaîne complète des déplacements et favoriser la clarté des questions et obtenir des réponses sans ambiguïtés.

2.1) Les interrogations liées au champ transport

Nous souhaitons par le biais de notre étude de terrain connaître l'ensemble et les caractéristiques du trajet réalisé par les voyageurs du TER susceptibles de réaliser un déplacement à des fins de tourisme ou de loisirs. Comme nous le précisons plus haut le questionnaire élaboré avec l'aide du Comité de suivi, a été testé et a bénéficié d'améliorations dans la formulation des questions. En ce qui concerne la compréhension des questions, il est apparu que la formulation de certaines questions, pouvait être améliorée.

La numérotation présentée ci-après à titre d'illustration reprend celle du questionnaire tel qu'il a été passé dans les trains et fourni en annexes⁴⁶.

a) L'itinéraire complet du voyageur

Toutes les questions concernant la description du voyage lui-même ont été regroupées au début du questionnaire afin de garantir un meilleur taux de remplissage (Questions 1, 2, 3, 4, 5, 6, et 7). Outre la gare de montée dans ce train et la gare de descente du train (questions 1 et 5), cette enquête aborde l'ensemble de la chaîne de déplacement depuis le domicile jusqu'à la destination finale avec une observation particulière sur les trajets terminaux d'accès et de diffusion aux gares par modes de transport utilisés et en durée.

Les questions 3 et 7, concernant les temps d'accès et de diffusion aux gares ont gagné en compréhension en inversant l'ordre de la phrase et en évitant de parler de la « durée du

⁴⁶ le questionnaire intermédiaire qui a été testé est repris en annexe du rapport final de la phase I d'octobre 2001

trajet », interprétée le plus souvent comme la durée totale du déplacement. Nous avons donc utilisé la formulation suivante afin de saisir le temps d'accès aux gares : « Entre votre domicile et la gare de départ, combien de temps avez-vous mis ? », et le temps de diffusion depuis les gares : « Entre la gare d'arrivée et votre destination finale, combien de temps mettez-vous ? ».

L'interrogation sur les difficultés éventuelles rencontrées pour arriver à la gare (question 4) pouvait se voir ajouter les réponses oui ou non, et si oui, décliner les quatre items. Ce cheminement dans le questionnaire a été systématiquement précisé par des formules du type : « Si Oui, répondez à la question X, Si Non, passez à la question Y ». Enfin nous demandons de préciser la commune de destination finale ou le nom de l'attraction touristique visitée au cas où le répondant ne connaîtrait pas la réponse « localité » (question 8) afin d'exploiter au cours d'une prochaine recherche la possibilité d'estimer les distances totales parcourues pour l'ensemble de la chaîne de déplacement.

b) La composition du groupe interrogé et la nature du titre de transport

Pour chaque groupe interrogé soit une personne seule, un couple, une famille ou un groupe de voyageurs l'enquête permet d'en connaître la composition et le type de billet utilisé (questions 13, 14 et 15). La segmentation utilisée afin de connaître les différents titres de transport utilisés reprend celle de la SNCF.

c) Les comportements ou habitudes en matière d'utilisation du TER

Afin de connaître et de détailler la boucle complète de déplacement par mode et en durée, nous avons interrogé les passagers du train en leur demandant de nous préciser s'ils effectuaient un trajet de type aller et/ou retour. Ceci nous autorise d'une part à vérifier la fidélité au train ainsi que la fréquence de l'utilisation du TER pour un déplacement concernant le même motif ou pour un autre motif (questions 17,18 et 22). Ces questions, bien que souvent mal remplies (environ 30% des usagers ont inversé les situations de retour ou d'aller), nous ont été très utiles afin de réaffecter ces trajets, comme nous le montrons plus loin, en disposant des lieux de domiciliation des personnes interrogées que nous avons comparés aux sens des trains utilisés ou précisés (questions 29,30,31,32 et 33).

d) Le degré de captivité de l'utilisateur par rapport aux transports collectifs

Afin de connaître le degré de captivité des usagers par rapport à l'usage des transports collectifs nous avons interrogé les passagers du TER en leur demandant si leur présence dans ce mode de transport résultait d'un choix personnel. Nous leur demandons par ailleurs, s'ils expriment une contrainte, si cette dernière dépend de l'impossibilité d'utiliser une voiture pour effectuer le déplacement qu'ils sont actuellement en train de réaliser (question 16).

De plus cette question 16 nous donne la possibilité d'analyser les raisons évoquées par les usagers du TER ayant motivé leur choix de l'emprunter selon une réponse formatée sous forme de 6 items.

e) Les opinions de l'utilisateur quant à l'usage du TER (confort, horaires, rapidité)

Notre enquête cherche enfin à mesurer le degré de satisfaction des usagers interrogés au cours de leur déplacement quant à l'usage du TER. Nous leur demandons d'exprimer leur impression par rapport au confort (propreté, places disponibles et accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, espaces suffisants pour les objets encombrants) et à la rapidité du train, ainsi que par rapport aux horaires des trains (informations aisées, fréquences des trains) et prix des déplacements (questions 19, 20 et 21). Il s'agit de recueillir des opinions plutôt tranchées, les réponses étant en effet limitées à l'affirmation ou la négation de la proposition offerte.

2.2) Les interrogations liées au champ tourisme et loisirs

Afin de répondre à nos interrogations concernant les déplacements motivés par des activités de loisirs ou de tourisme telles que définies dans la première partie de ce rapport en reprenant la terminologie de l'Organisation Mondiale du Tourisme et reprise par l'Observatoire National du Tourisme, nous avons introduit dans notre questionnaire, des demandes directement liées à ce champ d'observation. Nous souhaitons en effet, pouvoir départager nos usagers interrogés dans les trains en touristes et en excursionnistes, en comprendre les motivations précises ainsi que les destinations de tourisme et de loisirs, et connaître leurs habitudes en cette matière.

a) La durée et le motif de déplacement

Le motif du déplacement est demandé en utilisant les segmentations propres aux domaines du transport (domicile travail et domicile études) et du tourisme et des loisirs au sens large (comprenant les visites familiales et les relations sociales, les déplacements professionnels et les démarches administratives). Toutefois une interrogation spécifique concernant les loisirs au sens le plus communément admis est introduite afin de saisir les raisons qui ont incité une telle activité (questions 9 et 10). La connaissance du temps d'absence total hors du domicile nous aide répartir les usagers en deux catégories de touristes ou excursionnistes au sens de l'Organisation Mondiale du Tourisme (question 12).

b) Les comportements ou habitudes en matière de tourisme et de loisirs

Cette enquête doit nous faciliter la compréhension des comportements ou habitudes en matière de loisirs et de tourisme des utilisateurs du TER. Nous interrogeons les personnes afin de savoir s'il leur arrive plus ou moins fréquemment d'effectuer un déplacement en train pour le même motif que celui qu'elles ont déclaré plus haut. Mais nous cherchons également à comprendre ce qui incite les usagers à effectuer un déplacement de loisir ou de tourisme, ainsi que la fréquence de ses sorties en général et quel que soit le mode de transport utilisé pour ces motifs (questions 11 et 27).

c) La connaissance et l'usage de la carte « Grand TER »

Le Conseil régional Nord-Pas de Calais, le Comité régional du Tourisme Nord-Pas de Calais et la Direction régionale SNCF ont mis au point et lancé un produit spécifique appelé « carte Grand TER » destiné à faciliter les déplacements de tourisme et de loisirs le week-end.

Le croisement de questions liées à la connaissance et à l'usage de cette carte « Grand TER » et au nombre de déplacements déjà effectués avec ce titre de transport nous fournira des informations et précisions sur sa diffusion et son impact auprès de la clientèle du TER (questions 22, 23, 24, 25 et 26).

d) Les opinions de l'usager quant à l'adaptation du TER pour le loisir et le tourisme

Les usagers du TER nous fourniront leur avis quant à la possibilité d'utiliser le TER à des fins de tourisme et de loisirs. Cette question posée à l'ensemble de notre échantillon nous donnera la possibilité de constater d'éventuelles similitudes ou différences d'opinion entre les clients habituels du TER l'utilisant pour aller travailler ou étudier et ceux l'empruntant pour leurs loisirs (question 28). Cette question est par ailleurs assortie d'une possibilité d'ajouter des commentaires libres.

e) La connaissance de la personne interrogée

Chaque personne interrogée est également identifiée de façon classique selon son sexe, son âge réparti en cinq tranches, son statut ou catégorie professionnelle classée en neuf choix, nous autorisant des regroupements ultérieurs en population active ou inactive. Enfin, la commune de résidence et/ou le code postal et le pays de résidence sont demandés. La connaissance des individus interrogés nous autorisera des comparaisons avec d'autres enquêtes réalisées ou ultérieures et permettra un meilleur ciblage des stratégies des autorités publiques.

3. Les champs géographiques et temporels de l'enquête

Dans ce point, nous présentons les deux axes reliant des pôles urbains touristiques Lille et Arras et le littoral que nous avons retenus afin de réaliser notre recherche empirique. Nous présentons de manière détaillée ces deux lignes du TER et leur fréquentation. De plus, nous décrivons les deux périodes de l'année choisies ainsi que les jours retenus afin de réaliser notre enquête de terrain.

3.1 Le champ géographique : les axes du TER retenus pour l'enquête

L'enquête s'est déroulée dans les trains du TER Nord-Pas de Calais, sur deux axes particuliers qui représentent a priori deux types de trafic différents. L'axe Lille-Dunkerque représente un « axe principal » du TER à forte densité et relie deux pôles touristiques majeurs de la région (la métropole et le littoral nord de la Côte d'Opale). L'axe Arras-Étaples constitue un « axe d'aménagement du territoire » du TER à faible densité de trafic dans un espace touristique reliant deux pôles d'attraction touristiques urbains avec Arras et la côte d'Opale Sud.

Pour chaque axe, une sélection de trains a été effectuée afin d'obtenir une représentation de l'offre ferroviaire qui permettrait aux usagers de rallier effectivement les destinations finales et les gares desservant la ligne⁴⁷. Cette offre a été également décrite selon ses caractéristiques par rapport à la gare de correspondance et à la rapidité des trains. Ces trains étaient en effet, soit omnibus, soit semi-directs, soit directs sur les tronçons considérés avant ou après la gare de correspondance. Les usagers avaient également accès à soit des trains sans changement entre les deux gares d'origine et de destination finale, soit à des trains les obligeant à effectuer une correspondance dans la gare d'échange de la ligne considérée.

Cette représentation de l'offre TER pour les lignes Lille Dunkerque et Arras Etaples est fondée sur les horaires du TER du 3/12/2000 au 9/06/2001. Certaines règles ont été posées au préalable afin de simplifier l'offre et préciser les trains à considérer dans notre enquête.

En effet, nous avons supprimé le train avec correspondance lorsque cette dernière revient à attendre le passage du train suivant en provenance de la gare d'origine de la ligne. De même, nous avons enlevé un train sur deux lorsque leurs conditions d'utilisation et particulièrement les jours de circulation des trains sont complémentaires dans le temps, par exemple un train circulant du lundi au samedi et un autre train possédant les mêmes horaires mais circulant les dimanches et jours fériés, ou encore un train circulant du 1^{er} au 14 juillet et un autre train portant un autre numéro circulant du 15 au 31 juillet aux mêmes horaires.

Nous avons qualifié d'omnibus un train desservant plus de la moitié des gares existant sur les tronçons avant ou après la gare de correspondance. Un train semi-direct est défini comme un train desservant au plus la moitié des gares entre l'origine et la gare de correspondance et/ou entre la gare de correspondance et la gare de destination. Enfin, un train direct est défini comme un train ne desservant aucune autre gare que la gare de correspondance entre la gare d'origine et la gare de destination finale de la ligne. Chaque ligne de notre recherche de terrain est considérée dans les deux sens de circulation, pendant la semaine, le samedi et le dimanche et est représentée en annexe de ce rapport.

a) La ligne Lille-Dunkerque

1. L'offre de trains sur la ligne

La ligne Lille Dunkerque n°8 est située sur l'axe Lille-Calais / Dunkerque, « Axe principal » du TER à forte densité, et reliant deux pôles touristiques majeurs tels que la métropole lilloise et le littoral nord de la Côte d'Opale. C'est une ligne du réseau qui supporte une charge importante en nombre de trains par jour : en effet, 64 trains de voyageurs (TER et grandes lignes) circulent sur le tronçon Lille-Hazebrouck et 67 trains sur le tronçon Hazebrouck-Dunkerque⁴⁸. En 1997, le rapport technique du schéma de transport collectif du littoral identifiait cependant une insuffisance de l'offre de transport collectif entre Dunkerque et Lille avec un potentiel de fréquentation important. En effet, en 1997, l'offre de trains entre ces deux villes comprenait 14 allers et 11 retours directs en train sans correspondance, et 8 allers

⁴⁷ Voir la représentation de l'offre ferroviaire des deux axes étudiés du TER en annexe.

⁴⁸ Chiffres SNCF 2000 dans CERT, (2002), « sélection d'indicateurs du transport de l'année 2000, janvier, page 28.

et 13 retours en correspondance à Hazebrouck⁴⁹. La distance de la voie ferrée TER est de 86 kilomètres. Elle longe en partie l'autoroute A25 de 73 kilomètres. Si nous comparons les meilleurs temps de parcours entre le transport collectif (TC) et la voiture particulière (VP) nous constatons de meilleures performances pour la voiture avec 51 minutes contre 1 heure 10 pour le TER en moyenne en 1997. Il est à remarquer que le temps de parcours pour les véhicules particuliers s'entend toujours sur un trajet sans saturation ni congestion de la circulation.

Cependant l'introduction de trains semi-directs en 1999 sur la ligne Lille Dunkerque permet depuis des temps de parcours de 59 minutes pour ces trains. Le nombre minimum d'arrêt intermédiaire est donc passé à 1 à la gare de correspondance de Hazebrouck. Enfin, la mise en service en mai 2000 de TER à grande vitesse (TER-GV) utilisant la ligne à grande vitesse entre Lille et Cassel puis réintégrant le réseau classique jusqu'à Dunkerque a réduit ce temps de parcours à 30 minutes pour le transport collectif. Cela représente deux allers et retours par jour en semaine⁵⁰ mais comme nous le verrons plus loin, nous ne retiendrons pas ces trains pour déterminer notre échantillon de trains à enquêter car leurs horaires sont situés en dehors de notre plage horaire d'étude des déplacements pour motif de loisirs et de tourisme.

La représentation de l'offre de trains sur l'axe, avant et après la gare de correspondance, pour un jour ouvrable, un samedi et un dimanche (nombre de trains, horaires, trains directs, semi-directs ou omnibus) et par sens de circulation est fournie en annexe.

2. Les gares desservies sur la ligne

La ligne Lille-Dunkerque comporte 16 gares mais toutes ne sont pas desservies ni fréquentées de la même manière. En effet, si nous nous reportons aux données de montées et de descentes enregistrées au moyen d'opérations de comptages effectuées par la SNCF, nous constatons des écarts importants. Ces données correspondent au nombre de voyageurs montés et/ou descendus dans la gare considérée en moyenne journalière annuelle comptabilisée sur une semaine du lundi au vendredi. Cependant le nombre des comptages effectués dans la gare de correspondance de la ligne (Hazebrouck) et les gares terminus de Lille et de Dunkerque ne peuvent en aucun cas représenter le trafic de la ligne N° 8 considérée en raison des autres axes et lignes qu'elles desservent. Ceci est particulièrement vrai pour la fréquentation de la Gare de Lille-Flandres. De plus, cette information présente une autre limite pour notre recherche : en effet, si les chiffres représentent des moyennes journalières annuelles du lundi au vendredi sur le trafic TER uniquement, c'est-à-dire que les week-ends ne sont pas comptabilisés et que les déplacements effectués au titre des loisirs et du tourisme seraient sous-estimés.

Tableau 28 : Nombre de voyageurs montés / descendus par gare en 1999

Gares desservies ligne Lille-Dunkerque	Nombre de montées / descentes par gare
Lille - Flandres	42 613

⁴⁹ ITER, CODRA, JMJ conseil, CETE Nord Picardie, (1997), « Schéma de transport Collectif du littoral », Rapport technique pour le Syndicat Mixte de la Côte d'Opale, novembre, 117 p. (pp. 89-90)

⁵⁰ CERT, (2000), « Sélection d'indicateurs du transport de l'année 1999 », 46 p. (page 24) (à partir des guides TER hiver 1999/2000)

La Madeleine	103
Saint-André	76
Pérenchies	381
Armentières	2 926
Nieppe	130
Steenwerk	114
Bailleul	2 358
Strazeele	88
Hazebrouck (gare de correspondance)	6 153
Cassel	284
Arnèke	311
Esquelbecq	236
Bergues	436
Coudekerque – Branche	70
Dunkerque (terminus des trains)	3 123

Source: SNCF (moyenne calculée du lundi au vendredi – TER uniquement)

Pour mémoire et à titre indicatif, cet axe comprenant la ligne N° 8 et N° 12 se divise au niveau de la gare de correspondance d'Hazebrouck, emprunte un autre tronçon (ligne 12) et dessert également, en destination finale, la gare de Calais-ville, qui comptabilise 2 522 montées et descentes.

3. La fréquentation de la ligne

Il n'existe pas de données publiques concernant uniquement la ligne N°8 Lille-Dunkerque. En effet, la SNCF et la Région Nord-Pas de Calais présentent les éléments de compte d'exploitation du TER par axes. En nous référant au tableau suivant, qui reprend les principales caractéristiques de l'exploitation de l'axe Lille Dunkerque/Calais, nous constatons que cet axe comptabilise 25% de l'ensemble de la fréquentation régionale du TER. Si cette fréquentation est globalement stable entre 1998 et 1999 elle se répartit de façon différente entre les différentes motivations de déplacement. En effet les personnes possédant un abonnement lié aux déplacements domicile-études (abonnements élèves étudiants et apprentis, AEEA) représentent la part majoritaire (42%) des usagers de la ligne, même si cette part connaît une baisse par rapport à 1998 (-9%). Les personnes possédant un autre type d'abonnement essentiellement lié aux déplacements domicile-travail représentent 27% de la fréquentation de l'axe et enregistrent la plus forte progression entre 1998 et 1999.

Cependant, afin de caler notre échantillon de fréquentation pour les besoins de notre enquête, nous nous sommes fondés sur les données de fréquentation hors abonnements de travail ou d'études, soit celles correspondant aux trajets effectués avec un billet acheté pour le déplacement. Les trajets avec billet, soit 31% de la fréquentation de l'axe en 1999, sont en progression de 6% en un an. Les données issues des machines distributrices de billets représentent 80% des trajets avec billets. Ces trajets qui pourraient être effectués pour des motivations liées au tourisme ou au loisirs selon les définitions que nous avons retenues contribuent également à 32% des recettes de l'axe considéré. Les recettes issues de l'achat de billets sur cet axe contribuent, par ailleurs, pour 26% à l'ensemble des recettes du TER régional. De plus les dernières informations fournies par la SNCF montrent une hausse de la

fréquentation sur cet axe en 2000 de 3,7% en nombre de voyageurs x kilomètres confirmant le rôle de cet axe comme un axe à forte densité au sein du système ferroviaire régional.⁵¹

Tableau 29 : Evolution des recettes, des places offertes et de la fréquentation pour l'axe Lille Dunkerque/Calais 1999/1998

Lille Dunkerque/Calais		1998	%	1999	%	Evolution 99/98	Poids 99/TER en %
Recettes	Recettes globales (Kilofrancis)	116 336	100%	115 471	100%	-1%	24%
	Recettes billets	34 420	29 %	36 319	32%	6%	26%
	Recettes AEEA	60 246	52 %	55 777	48%	-7%	25%
	Recettes AHT ABO TREG	21 670	19 %	23 375	20%	8%	21%
Trafic en milliers de voyageurs x km	Fréquentation globale	211 272	100%	211 482	100%	0%	25%
	Fréquentation billets	61 631	29 %	65 597	31%	6%	27%
	Fréquentation AEEA	96 101	46 %	87 793	42%	-9%	25%
	Fréquentation AHT, ABO, TREG	53 540	25 %	58 093	27%	9%	24%
Places en moyenne par trains	Places offertes	376		414		9%	
	Places occupées	105		105			
	Taux d'occupation	28%		25%		-10%	

ABO = Abonnements Ordinaires ; AEEA = Abonnements élèves ; TREG = Ticket plus ; AHT = Abonnements de travail

Source : SNCF, (2000), Rapport d'activité TER Exercice 1999, novembre, 65 p.

Ces données nous fournissent également une estimation de la fourchette basse du nombre de voyageurs sur la ligne qui correspondrait à notre champ d'enquête soit environ 215 voyageurs/jour entre Dunkerque et Lille-Flandres. Les progressions en fréquentation et en recettes de la catégorie d'usagers achetant des billets nous conforte dans notre détermination à en comprendre les comportements et les attentes. Une information complémentaire, d'après le rail test de 1995, nous précise que 60 à 80% des usagers du littoral ont pour origine ou destination la commune où est située la gare. Ceci nous permettra ultérieurement d'établir des comparaisons avec les comportements des usagers interrogés dans notre enquête. L'amélioration de l'offre concrétisée en 1999 par une augmentation des places offertes en moyenne par trains (+9%) pour un nombre de places occupées constant a fait chuter le taux d'occupation des trains sur cet axe.

b) La ligne Arras-Étaples

1. L'offre de trains sur la ligne

La ligne Arras-Étaples N° 14 représente un « axe de desserte du territoire régional en profondeur » du TER dans un espace touristique reliant deux pôles d'attraction touristiques soit le pôle urbain d'Arras et la côte d'Opale Sud. Cette ligne est constituée d'une voie unique non électrifiée. Cet axe est caractérisé par un très faible nombre de trains par jour. En effet, quinze trains de voyageurs circulent sur le tronçon entre Arras et Saint-Pol-sur-Ternoise, la

⁵¹ Chiffres SNCF 2000 dans CERT, (2002), « sélection d'indicateurs du transport de l'année 2000, janvier, page 25.

gare de correspondance de l'axe, et quinze trains sur le tronçon reliant cette gare à Étaples⁵². Cet axe reçoit également le trafic de la ligne N°15 reliant Lille à Boulogne-sur-Mer qui emprunte le tronçon entre Saint-Pol-sur-Ternoise et Étaples. Il est à remarquer que cette liaison assure les correspondances des trains en provenance ou à destination d'Arras vers le littoral. En semaine, en effet, le nombre de relations directes quotidiennes est de seulement 4 trains entre Étaples et Arras. Le nombre minimum d'arrêts intermédiaires est de onze haltes ou gares, y compris la gare de correspondance.

La distance de la voie ferrée TER est de 100 kilomètres. Elle longe en partie la route RN 39 partiellement aménagée à 2x2 voies et distante de 102 kilomètres entre Arras et Étaples⁵³. Si nous comparons le meilleur temps de parcours entre le transport ferroviaire et la voiture particulière, nous constatons de meilleures performances pour la voiture avec 76 minutes contre 96 minutes pour le train le plus rapide entre ces deux gares. Ce calcul est toujours effectué avec une hypothèse de non-saturation de l'axe routier, alors que cet axe connaît des périodes de congestion particulièrement aux horaires correspondant aux déplacements liés aux motivations de tourisme et de loisirs et principalement le week-end⁵⁴.

La représentation de l'offre de trains sur l'axe Arras Étaples, avant et après la gare de correspondance, pour un jour ouvrable, un samedi et un dimanche (nombre de trains, horaires, trains directs, semi-directs ou omnibus) et par sens de circulation est fournie en annexe.

2. Les gares desservies sur la ligne Arras - Etaples

La ligne N°14 Arras-Étaples comporte vingt gares qui ont des fréquentations très différentes. Il s'agit parfois de simples haltes avec des quais en terre battue. Si nous nous reportons aux données issues des comptages des montées et des descentes dans les gares réalisés par la SNCF, nous remarquons que certaines gares n'ont qu'un trafic marginal en moyenne journalière annuelle comptabilisée au cours d'une semaine du lundi au vendredi.

Cette information présente donc une limite pour notre recherche car les déplacements pour motifs de tourisme et de loisirs pourraient être effectués principalement le week-end. Les comptages effectués en gare d'Arras ne reflètent pas le trafic de la ligne, cette gare desservant d'autres lignes du TER. Cependant, ceux réalisés à Étaples peuvent en revanche représenter une grande partie du trafic de la ligne 14 car la ligne Lille/Boulogne-sur-Mer (N°15) assure les correspondances en gare de Saint-Pol-sur-Ternoise et achemine les passagers en provenance d'Arras confondant ainsi les trafics des deux lignes sur ce tronçon.

La faible utilisation des toutes petites gares ou haltes pose le problème du maintien de leur ouverture. En effet, l'arrêt à chaque halte contribue à alourdir des temps de trajet déjà très importants, si les usagers parcourent effectivement l'ensemble de la ligne. Il est donc

⁵² Chiffres SNCF 2000 dans CERT, (2002), « sélection d'indicateurs du transport de l'année 2000, janvier, page 28.

⁵³ CERT, (2000), « Sélection d'indicateurs du transport de l'année 1999 », 46 p.(page 24) (à partir des guides TER hiver 1999/2000 et 3617 Michelin, itinéraire le plus rapide)

⁵⁴ Voir aussi la présentation de l'offre ferroviaire dans ITER, CODRA, JMJ conseil, CETE Nord Picardie, (1997), « Schéma de transport Collectif du littoral », Rapport technique pour le Syndicat Mixte de la Côte d'Opale, novembre, 117 p. page. 141

important de comprendre les comportements des usagers susceptibles de se déplacer pour des motivations liées au tourisme et aux loisirs sur cette ligne.

Tableau 30 : Ligne Arras -Etaples Nombre de voyageurs montés / descendus par gare en 1999

Gares desservies sur la ligne	Nombre de montées / descentes par gare
Arras	9 676
Achicourt	24
Maroeuil	51
Mont-Saint-Eloi	7
Frevin-Canelle	43
Aubienv-en-Artois	128
Savy-Berlette	81
Tinques	49
Ligny-Saint-Flochel	6
Saint-Pol-sur-Ternoise (gare de correspondance)	731
Anvin	58
Blangy-sur-Ternoise	21
Auchy-les-Hesdin	71
Hesdin	187
Aubin-Saint-Vaast	7
Maresquel	10
Beaurainville	78
Brimeux	6
Montreuil-sur-Mer	212
Etaples (gare de correspondance)	746

Source : SNCF (moyenne calculée du lundi au vendredi – TER uniquement)

3. La fréquentation de la ligne

Le tableau suivant nous fournit des données d'exploitation pour la ligne N°14 Arras-Étaples. Nous constatons que cet axe ne représente que 3% du trafic TER régional, tant en termes de fréquentation que de recettes, et que ces dernières enregistrent une baisse de -3% entre 1998 et 1999 et de -0,5% entre 1999 et 2000⁵⁵. Si cette baisse de fréquentation et de recettes concerne principalement les voyageurs possédant des abonnements pour leurs déplacements « domicile travail » ou « domicile-études », ces derniers représentent encore les deux-tiers des passagers de l'axe. La baisse des abonnements des élèves et des étudiants peut s'expliquer par un report de ces derniers vers l'utilisation de la carte de tarification « SNCF 12-25 ans », présentant des avantages financiers et autorisant les retours vers les lieux d'études le dimanche soir.

⁵⁵ Chiffres SNCF 2000 dans CERT, (2002), « sélection d'indicateurs du transport de l'année 2000, janvier, page 25.

Tableau 31 : Evolution de l'offre et de la fréquentation et des recettes 1999/1998 pour l'axe Arras Étaples

Arras – Etaples		1998	%	1999	%	Evolution 99/98	Poids / TER en %
Recettes	Recettes globales (Kilofrancis)	12777	100%	12343	100%	-3%	3%
	Recettes billets	4382	34%	4597	37%	5%	3%
	Recettes AEEA	7186	56%	6636	54%	-8%	3%
	Recettes AHT ABO TREG	1209	10%	1110	9%	-8%	1%
Trafic En milliers de voyageurs x km	Fréquentation globale	22168	100%	21497	100%	-3%	3%
	Fréquentation billets	7952	36%	8578	39%	8%	4%
	Fréquentation AEEA	11418	51%	10430	49%	-9%	3%
	Fréquentation AHT, ABO, TREG	2798	13%	2489	12%	-11%	1%
Places	Places offertes	199		211		5%	
	Places occupées	44		42			
	Taux d'occupation	23%		20%		-13%	

ABO = Abonnements Ordinaires ; AEEA = Abonnements élèves ; TREG = Ticket plus ; AHT = Abonnements de travail

Source : SNCF, (2000), Rapport d'activité TER Exercice 1999, novembre, 65 p.

Nous constatons que les seules croissances enregistrées sur cette ligne sont dues aux passagers voyageant avec un billet acheté pour l'occasion, ou bénéficiant des tarifications spécifiques de la SNCF. Ceux-ci représentent 39% de la fréquentation de la ligne avec une progression de 8% par rapport à 1988. Comme nous le décrivons plus haut, ces passagers pourraient correspondre aux usagers ayant des motivations de déplacement liées aux activités de tourisme et de loisirs dont nous cherchons à observer les comportements.

3.2) Le champ temporel de l'enquête dans les TER

a) Les périodes et jours d'enquête

Nous avons choisi de réaliser une enquête ponctuelle de terrain à bord des trains des deux axes choisis comprenant deux vagues d'enquêtes, afin de saisir les fréquentations réelles et les comportements des usagers du TER pour motif de tourisme et de loisirs durant deux périodes caractéristiques des comportements de loisirs, et qui nous permettrait de révéler des interrelations entre le champ du transport et celui du tourisme.

Une première phase de collecte a ainsi été définie afin d'observer une période de haute activité touristique, soit au début du mois de juillet 2001, correspondant au début des congés annuels, mais qui devait enregistrer a priori une plus faible fréquentation des usagers traditionnels du TER en déplacement « domicile-études » en raison des vacances scolaires et universitaires.

Une deuxième vague de collecte a été réalisée pendant une période de trois semaines, de la fin septembre à la mi-octobre 2001, soit pendant la rentrée scolaire et étudiante, correspondant à l'inverse, à une période de moyenne saison touristique et de loisirs, mais qui devait enregistrer une plus grande fréquentation ferroviaire.

Pour chacune de ces différentes périodes, trois jours spécifiques ont été choisis, afin de représenter un jour ouvrable type, qui nous servirait à comparer les résultats des enquêtes

transport mesurant la mobilité quotidienne, soit un mardi. Enfin, un samedi et un dimanche ont été enquêtés afin d'observer des déplacements dédiés principalement, et a priori, à des activités de tourisme et de loisirs.

La première vague d'enquêtes a été réalisée pendant une période déclarée de trois semaines du 2 au 22 juillet 2001, et a comporté les jours d'enquêtes suivants : le mardi 3 juillet, le samedi 7 juillet et le dimanche 8 juillet 2001. Cette première vague, qui correspond à une cible visant la fin du motif études, une réduction du motif travail et une part plus importante supposée des motifs tourisme et loisirs, n'a pas connu de perturbations et s'est déroulée selon le planning convenu.

La deuxième vague d'enquêtes a été effectuée pendant une période déclarée du 24 septembre au 25 octobre 2001. Les jours choisis afin de représenter un jour ouvrable type et un week-end banalisé étaient le mardi 25 septembre, le samedi 29 septembre et le dimanche 30 septembre. L'axe Arras-Étaples a été complètement interrogé selon ce calendrier. Cependant, des perturbations dues à des travaux imprévus effectués sur la ligne Lille-Dunkerque à partir du 25 septembre après-midi nous ont contraints à reporter les enquêtes d'une quinzaine de jours, afin de retrouver à nouveau des conditions de trafic normales. Les enquêtes se sont déroulées le samedi 13 octobre et le dimanche 14 octobre ainsi que le mardi 23 octobre, sur la ligne Lille-Dunkerque.

b) Les plages horaires de l'enquête

Les plages horaires significatives pour l'enquête, qui vise essentiellement les déplacements pour motifs de tourisme et de loisir, ont ensuite été figurées et déterminées sur la base d'une enquête, réalisée par la SNCF et la SOFRES en 1993-1994 et publiée par le CERTU en 1998, qui identifiait les horaires des déplacements selon les motifs, dans la mobilité régionale de province⁵⁶. Ainsi que nous les avons décrits dans la première partie, les déplacements privés, obligés et/ou non obligés, qui recouvrent une partie de la définition du tourisme et du loisir, se situent, pour un jour de semaine, en dehors de la pointe du matin, dans les heures dites « creuses » entre 9 heures et 16 heures, et en partie dans les heures de pointe du soir, plus étalées, de 16 heures à 18 heures. Les samedis et dimanches ont des déplacements liés aux motifs privés obligés ou non qui se situent principalement dans la plage horaire de 9 heures à 19 heures⁵⁷.

Pour chaque axe, et pour chaque journée d'enquête, deux trains du matin et deux trains de l'après-midi, rapides et omnibus, avec ou sans changement, selon les définitions précisées dans le point 3.1 de ce chapitre présentant les axes ferroviaires retenus, ont été enquêtés par sens, dans la mesure où l'offre le permettait⁵⁸.

⁵⁶ SNCF, CERTU, (1998), « La mobilité régionale : le train et les autres modes de transport », juillet, 251 p.

⁵⁷ SNCF, CERTU, (1998), « La mobilité régionale : le train et les autres modes de transport », juillet, 251 p. (page 69 pour la mobilité tous modes)

⁵⁸ Voir la représentation des plages horaires d'enquête et de l'offre ferroviaire des deux axes étudiés du TER en annexe.

Ceci représente un total de quatre-vingt trains enquêtés, soit quarante trains pendant le déroulement de chaque vague, avec un échantillon de vingt-quatre trains sur la ligne N°8 Lille-Dunkerque, et de seize trains sur l'axe Arras-Étaples, en raison d'une offre de trains moins dense. Les trains retenus pour effectuer l'enquête à bord des trains devaient afficher un horaire de départ de la gare d'origine compris entre 9 heures du matin et 18 heures 30 le soir, afin de correspondre aux observations effectuées dans les travaux de la SNCF et du CERTU.

4. La détermination de l'échantillon de l'enquête

La population enquêtée représente les usagers du TER sur les deux axes du réseau liant les préfectures Lille et Arras au littoral régional, dont nous avons montré dans la première partie qu'il constitue le premier pôle touristique et attractif régional. Les unités enquêtées dans les TER, pendant leur voyage, sont des particuliers usagers du TER, se déplaçant seuls, en couple, en famille ou en groupe.

Afin de déterminer le nombre d'unités enquêtées, nous sommes fondés sur les données du rapport d'activité du TER fournies par la SNCF⁵⁹ présentant les taux d'occupation moyens par train, ainsi que le nombre de places occupées en moyenne par train, sur les différents axes considérés. Afin de saisir l'ensemble de la fréquentation moyenne des trains, nous avons ainsi déterminé un nombre de 3 285 personnes susceptibles d'être enquêtées au cours de chaque vague, en été et à la rentrée 2001.

a) L'axe Lille-Dunkerque

Nous avons estimé le nombre de personnes à enquêter sur l'axe Lille-Dunkerque à 2 520 sur la base d'un nombre de 125 places occupées en moyenne par train⁶⁰. Cet échantillon se fonde sur trois jours d'enquêtes, une interrogation des deux sens de circulation, afin de pouvoir saisir des situations d'aller et de retour des usagers, et enfin, quatre trains par sens un mardi (jour ouvrable banalisé), autant pour un samedi et un dimanche.

b) L'axe Arras-Étaples

Nous avons estimé le nombre de personnes à enquêter au cours de chaque vague de juillet et de la rentrée 2001 sur l'axe Arras-Étaples à 765, sur la base d'un nombre de 45 places occupées en moyenne par train, et la possibilité d'interroger les passagers de quatre trains dans un sens, et trois dans l'autre pour un mardi (jour ouvrable banalisé), quatre trains dans un sens et deux dans l'autre pour un samedi, et deux trains par sens le dimanche.

Cet échantillon indicatif nous a permis de calibrer le nombre de questionnaires à obtenir, la taille de nos équipes d'enquêteurs et leur nombre.

59 SNCF, (2000), Rapport d'activité TER Exercice 1999, novembre, 65 p.

60 selon les données contenues dans le rapport d'activité du TER

5. Le mode de collecte

La réussite de l'enquête reposait sur la fiabilité de l'équipe qui en était chargée, ainsi que sur une excellente coopération avec les représentants de la SNCF, qui nous ont fourni les informations sur le type de matériel en circulation sur les deux axes considérés pour chaque train à enquêter, nécessaires au dimensionnement de ces équipes. De plus, l'obtention de cartes de circulation gratuite couvrant les deux périodes déclarées de chacune des vagues d'enquêtes, établies par la SNCF au nom de chaque enquêteur a grandement facilité son déroulement et a représenté une aide matérielle importante.

5.1) L'équipe réalisant la collecte

La collecte des questionnaires a été effectuée par une équipe d'étudiants de la formation « Maîtrise d'Econométrie » de l'Université de Lille I (USTL), réunis en Association « Stataction ». Cette formation enseigne les méthodologies d'enquêtes, et les étudiants, en fin de formation à la période de l'enquête, ont effectué des stages, dont certains à l'INSEE. Ils sont donc particulièrement adaptés par leur formation à l'enquête.

Les enquêteurs ont reçu, par ailleurs, une formation dispensée par les partenaires de l'enquête ainsi que par l'INSEE afin de connaître les objectifs de l'enquête, et la meilleure manière de présenter ce questionnaire, afin que ce dernier soit bien accueilli par les usagers, et ainsi optimiser les réponses obtenues. Ils ont été informés également de la manière d'identifier les questionnaires, en fonction des trains, des horaires et des jours enquêtés. Enfin, les enquêteurs ont reçu une formation de la Direction Régionale SNCF au sein d'un « plan de prévention » afin de respecter les consignes de sécurité émises par la SNCF.

Des coordonnateurs par axe ont été désignés, et ont également reçu une formation complémentaire pour un meilleur suivi et une bonne coordination de l'enquête.

Le nombre de personnes composant chaque équipe d'enquêteurs est défini en fonction de la composition des trains (nombre de rames, possibilité de passer d'une rame dans l'autre ou non), et de l'existence ou non d'une correspondance en gares d'Hazebrouck ou de Saint-Pol. En effet, les trains ne sont pas composés de la même façon selon les heures et les axes considérés.

Sur l'axe Arras-Étaples, trois types de matériel sont mis en service. Il s'agit en effet, soit de rames composées de trois voitures de type Rame Régionale Réversible (RRR) offrant 287 places assises, soit de rames type Rame Inox Omnibus (RIO) avec un nombre de 296 places assises pour une RIO à 3 voitures, soit d'autorails automoteurs offrant 129 places assises. Ces types de matériel n'autorisent pas la circulation entre les voitures.

Sur la ligne Lille-Dunkerque circulent également des trains composés de rames RRR et de rames RIO. Cependant, en raison de densités de trafic plus importantes, d'autres types de matériel sont en circulation. Il s'agit soit de rames de 5 voitures à 2 niveaux appelées VR2N avec 815 places assises, soit de rames automotrices électriques à 2 niveaux (Z2N) offrant 488 places assises, et enfin, de Train Express Régional à 2 niveaux (TER 2N) à 210 places assises. Les rames VR2N et les rames TER 2N, si deux rames ne sont pas jumelées, ce qui est le cas pour les week-end, permettent la circulations entre les voitures pour les enquêteurs.

Les caractéristiques de ces différents matériels, et notamment le nombre de voitures conditionnant le nombre de portes à surveiller afin d'interroger les usagers entrant dans les rames, nous ont amenés à composer des équipes de trois à quatre enquêteurs sur l'axe Arras-Étaples et de quatre à cinq enquêteurs sur la ligne Lille-Dunkerque. En raison des trains choisis pour passer les questionnaires, et des contraintes liées aux horaires de circulation pour chaque sens, deux équipes ont été affectées à l'axe Arras-Étaples, et quatre équipes à l'axe Lille-Dunkerque. Cette enquête a ainsi mobilisé les services de 20 enquêteurs.

5.2) La méthodologie de distribution des questionnaires

La méthode retenue afin de distribuer et récupérer les questionnaires à bord des trains fut la suivante : un enquêteur voyageant dans le train, en même temps que les usagers que nous souhaitons interroger, remettait un questionnaire à chaque voyageur montant dans les trains enquêtés. Toutefois, seuls les plus de 15 ans étaient invités à remplir le questionnaire. Parallèlement, l'enquêteur effectuait un comptage de la population réelle du train, répartie en trois grandes classes d'âge soit, les moins de 15 ans, les adultes et les plus de 60 ans afin de connaître la population réelle du train et nous autoriser éventuellement des redressements des échantillons obtenus par rapport à notre population retenue.

À la gare de départ de l'axe étudié, les enquêteurs recevaient un paquet de questionnaires ainsi qu'une feuille de comptage dans une enveloppe. Les enquêteurs entraient dans les rames qui leur étaient assignées. Ils distribuaient un questionnaire par personne de plus de 15 ans en attribuant un numéro à chaque questionnaire distribué identifiant par un code le jour, l'axe, le sens et l'heure du train. Ainsi, un questionnaire éventuellement égaré n'aurait été identifiable qu'avec le code contenu dans le guide méthodologique garantissant la confidentialité des renseignements contenus. Chaque questionnaire distribué portait également les initiales de l'enquêteur⁶¹. Les enquêteurs avaient par ailleurs, un stock de crayons mis à la disposition des enquêtés afin de faciliter les réponses.

Dans le cas d'un train en correspondance, les enquêteurs effectuaient également la correspondance et entraient avec les usagers dans l'autre train en fonction des rames qui leur avaient été assignées. Ils n'interrogeaient pas une deuxième fois les usagers qui faisaient la correspondance. En revanche, ils remettaient un questionnaire aux usagers déjà en place dans la rame.

En cas de situation perturbée (grèves, retards supérieurs à un quart d'heure, interruption de trafic, ...), les enquêteurs avaient pour ordre de ne distribuer aucun questionnaire. Ce cas s'est présenté le mardi 25 septembre, nous contraignant à enquêter un autre mardi au mois d'octobre, afin de retrouver une situation de circulation normale.

À la gare terminus, les enquêteurs remettaient leur feuille de comptage et l'ensemble des questionnaires au coordonnateur de l'axe, qui rassemblait et comptait les questionnaires, et y joignait les feuilles de comptage de chaque enquêteur.

⁶¹ Ex : questionnaire n° 31, code train 72, nom enquêteur O H, date 7 juillet 2001

5.3) Le comptage de la fréquentation réelle

Afin de connaître la fréquentation réelle du train, les enquêteurs inscrivaient sur une feuille à part (une par train enquêté), le numéro d'identification codé du questionnaire en fonction du code alloué aux trains enquêtés, les initiales de l'enquêteur, le nombre de questionnaires distribués dans le train, le nombre d'enfants de moins de 15 ans dans le train, et enfin, le nombre de questionnaires récupérés dans le train.

Les enquêteurs comptaient par ailleurs, le nombre de personnes montées à chaque gare, et les répartissaient en trois catégories, soit, les moins de 15 ans, les adultes, et les plus de 60 ans, ce qui devait nous permettre d'effectuer, si nécessaire, un redressement de l'échantillon obtenu par les questionnaires récupérés en fonction de la fréquentation réellement observée.

De même les enquêteurs comptaient le nombre de questionnaires qu'ils avaient distribués à chaque montée dans les gares, ce qui permettait une vérification de la fréquentation, et également, un éventuel redressement de l'échantillon par rapport aux gares de montée.

6. L'échantillon obtenu

6.1) La saisie des données

Une base de données a ensuite été constituée avec l'aide de l'INSEE après une saisie effectuée par les étudiants de l'association « Stataction » selon un programme de saisie réalisé par les services de programmation de l'INSEE, ce qui a constitué une aide technique et matérielle importante. En effet, les représentants de l'INSEE, au sein du comité de suivi de cette recherche, ont mis à notre disposition une salle de saisie équipée de cinq ordinateurs pendant une durée de trois semaines.

La saisie de la première base a permis de constater, après avoir entré telles quelles les réponses aux questionnaires entièrement remplis, qu'environ 30% d'entre eux, soit plus de 900, étaient mal renseignés aux questions 16, 17 et 18. Ces questions étaient très importantes pour notre recherche et pour les membres que nous avons associés au sein du Comité de suivi. En effet, elles renseignaient sur les raisons pour lesquelles les interviewés utilisent le TER comme moyen de transport plutôt qu'un autre. Par ailleurs, les questions 17 et 18 nous permettaient de qualifier les voyageurs en fonction des deux catégories du domaine du tourisme, soit les excursionnistes effectuant l'aller et le retour dans la même journée, et les touristes s'absentant plus d'une journée, et donc passant une nuitée hors de leur domicile. Un avenant à la recherche a été obtenu afin de pouvoir corriger et réaffecter les informations. Lors de notre analyse commune avec l'INSEE, nous avons déterminé que nous pouvions préciser les réponses des interviewés en nous aidant des réponses données aux questions 1 (gare de montée), 5 (gare de descente), 12 (temps d'absence hors du domicile) et 32 (lieu du domicile) ainsi que des codes attribués aux trains enquêtés précisant le jour, l'heure et le sens sur l'axe considéré. Grâce à cette méthode, nous avons pu récupérer environ 80% des questionnaires mal remplis au départ, soit environ 750 réaffectés.

De plus, la deuxième vague a également fait l'objet des mêmes difficultés. Nous avons donc procédé à la correction et à la ré-affectation de 620 questionnaires mal remplis. Enfin, il a été nécessaire de corriger les données alphanumériques telles que, les noms des gares ou les lieux de visites et de domicile, afin d'en vérifier l'orthographe et d'harmoniser les réponses. Par

exemple, la gare de Saint-Pol-sur-Ternoise a fait l'objet de cinq dénominations différentes telles que Saint-Paul, Saint-Pol-sur-Mer, etc....

Après ces procédures de correction, de ré-affectation et de nettoyage pour les deux vagues d'enquêtes, nous disposons d'une base totale de 6759 questionnaires. Cette dernière constitue le matériau qui est exploité dans le rapport final phase II de cette recherche, et qui nous permet de valider ou non les hypothèses décrites au sein de cette deuxième partie, et qui ont sous-tendu ces travaux. La base de données appartient aux trois partenaires de l'enquête. Ces derniers se sont engagés à respecter les règles de confidentialité des données, et à s'informer mutuellement des traitements, sorties et utilisations effectués.

6.2) La première vague de juillet 2001

L'enquête réalisée pendant les trois jours choisis en juillet 2001 nous a permis de recueillir un total de 3 138 questionnaires pour lesquels toutes les questions contenaient une réponse et que nous avons qualifiés « d'entièrement exploitables », et comportant 144 variables.

Les questionnaires de cette première vague se sont répartis de la manière suivante par sens de circulation des trains et par axe et ligne observés :

Tableau 32 : Total des questionnaires récupérés et entièrement remplis exploitables par jour d'enquêtes et par sens pour les 40 trains enquêtés en juillet 2001

Sens de l'axe	Lille-Dunkerque	Dunkerque-Lille	Arras-Etaples	Etaples-Arras	Total
Mardi 3 juillet	378	369	149	108	1004
Samedi 7 juillet	640	359	156	64	1219
Dimanche 8 juillet	354	342	92	127	915
Total	1372	1070	397	299	3138

Source : Enquêtes TER Tourisme Loisirs CRT Nord-Pas de Calais, INRETS – Traces, CE SNCF Nord-Pas de Calais

Soit un total de questionnaires par axe quel que soit le sens, de 2 452 pour l'axe Lille-Dunkerque, et 696 pour l'axe Arras-Étaples.

Sur l'axe Arras-Étaples, nous obtenons un taux de représentativité de notre enquête égal à 70,87%, en ne comptant que les 696 questionnaires entièrement remplis exploitables par rapport à la fréquentation réelle de notre échantillon retenu, soit 982 personnes correspondant à la catégorie des plus de 15 ans. Sur l'axe Lille-Dunkerque, nous constatons un taux de représentativité de notre enquête de 77,18% par rapport à l'échantillon retenu des plus de 15 ans, soit 3 164 personnes. La différence constatée entre le nombre de questionnaires distribués et l'échantillon retenu est due à des refus de répondre à notre enquête. La différence entre les questionnaires distribués et récupérés est due principalement au retrait des questionnaires vierges des montants récupérés, particulièrement sur l'axe Lille-Dunkerque.

Tableau 33 : Représentativité de l'enquête effectuée à bord des trains par rapport à la fréquentation réelle première vague de juillet 2001

	Fréquentation réelle à bord des trains	Questionnaires	

Axe étudié	Totale	Echantillon retenu soit les plus de 15 ans	Distribués	Récupérés	Entièrement exploitables	Taux enquête/ échantillon
Arras-Étaples	1139	982	895	722	696	70,87%
Lille- Dunkerque	3563	3164	2615	2496	2442	77,18%
Total	4702	4146	3510	3218	3138	75,68%

Source : Enquêtes TER Tourisme Loisirs CRT Nord-Pas de Calais, INRETS – Traces, CE SNCF Nord-Pas de Calais

Cependant, après les toutes premières exploitations de cette première base, nous avons constaté que les questions liées au mode de transport adopté pour le trajet retour ou le trajet aller étaient mal renseignées. En combinant les informations contenues dans les questionnaires nous avons pu réaffecter les bonnes réponses selon la procédure décrite dans le point plus haut. Cette correction s'est effectuée dans la base après la saisie des questionnaires. Ceci a fait l'objet d'un avenant accordé le 14 mars 2002, dans le cadre de cette recherche ainsi que nous le décrivons plus haut. D'autres questionnaires, une soixantaine, présentaient des questions sans réponses, et ont été saisis tels quels dans la base. Après saisie de tous les questionnaires et nettoyage des questionnaires incorrectement remplis, nous avons obtenu un total de 3 202 questionnaires exploitables saisis dans la base, que nous avons appelée « ter.ete01 ». Cette base de la première vague représente 77,2% de la fréquentation réelle à bord des trains de notre échantillon retenu soit « les plus de 15 ans ».

6.3) La deuxième vague de la rentrée 2001

La deuxième vague a été comptabilisée différemment de la première. En effet, nous avons écarté des questionnaires entièrement exploitables, ceux qui bien qu'entièrement remplis, comportaient des erreurs de remplissage. Nous les avons laissés de côté pour un traitement manuel de correction ultérieur, avant la saisie dans la base. Ceci explique les chiffres de retours plus faibles pour cette deuxième vague avant correction.

Tableau 34 : Total des questionnaires récupérés et entièrement et correctement remplis par jour d'enquêtes et par sens pour les 40 trains enquêtés, seconde vague.

Sens de l'axe	Lille - Dunkerque	Dunkerque - Lille	Arras - Etaples	Etaples - Arras	Total
Mardi 25 septembre et mardi 23 octobre	466	359	184	51	1 060
Samedi 13 octobre	469	286	194	56	1 005
Dimanche 14 octobre	220	402	76	174	872
Total	1 155	1 047	454	281	2 937

Source : Enquête TER tourisme, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, traces, CE SNCF Nord-Pas de Calais.

Après correction et saisie des 620 questionnaires mal renseignés et/ou partiellement remplis, nous arrivons à un total de 3557 questionnaires exploitables saisis dans la deuxième base, correspondant à la deuxième vague, et que nous avons appelée « base ter.rentre01 ». Cette deuxième vague représente un taux de retour de 80,5% par rapport à la fréquentation réelle comptée à bord des trains pour notre échantillon des « plus de 15 ans ».

Tableau 35 : Taux de retour des questionnaires

Période d'enquête	Nombre de questionnaires exploitables reçus	Nombre total de questionnaires saisis et corrigés	Nombre de personnes de plus de 15 ans comptabilisées dans les trains	Taux de retour corrigé (après ré affectations)
Vague N° 1	3 138	3 202	4 146	77,2%
Vague N°2	2 937	3 557	4 419	80,5%
Total	6 075	6 759	8 907	75,9 %

L'ensemble de notre grande base représente ainsi 75,9% de l'échantillon retenu à bord des trains. Les données diffusées respectent les règles du secret statistique, selon lesquelles les résultats publiés doivent concerner au moins 3 unités.

CONCLUSION

Les problèmes soulevés dans la première partie faisant le point sur les recherches tentant de lier les champs transport et tourisme ont orienté nos propres réflexions vers une application à l'analyse de la demande au sein du TER pour motifs de tourisme ou de loisirs. En effet, nous décrivons notre tentative d'inclure au sein d'une même enquête la possibilité de comprendre les déplacements effectués dans ce mode de transport collectif en associant des questionnements relatifs au déplacement lui-même touchant en cela le champ transport, et aux motivations. Ces dernières sont répertoriées selon les nomenclatures du tourisme et nous permettent de distinguer nos voyageurs en les classant dans la série des touristes ou des excursionnistes tout en détaillant finement les raisons qui ont conduit au déplacement. La réalisation de cette enquête de terrain à bord des trains s'est effectuée en deux vagues distinctes au cours de deux périodes, en été pendant les congés et vacances scolaires, et à la rentrée toutes deux en dehors des pointes traditionnelles de fréquentation imputées aux trajets quotidiens pour aller travailler ou étudier. Nous avons ainsi cherché à maximiser le nombre d'usagers qui utilisent le TER pour effectuer des déplacements ayant d'autres motivations que le travail et les études et entrant dans la catégorisation des motifs de tourisme loisir tels que définis par l'Organisation Mondiale du Tourisme.

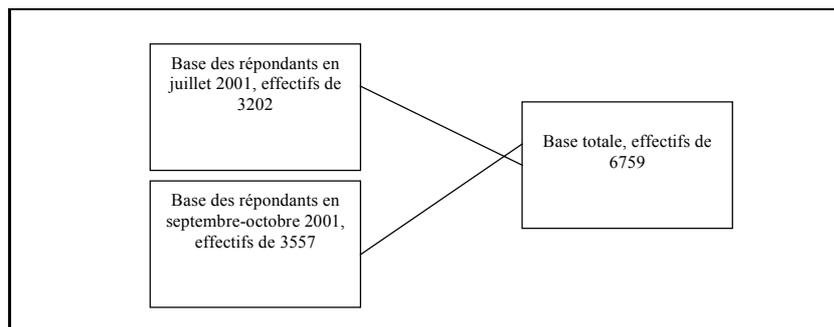
Les taux de retour des questionnaires sont élevés, soit 75,9% de la fréquentation réelle qui a été comptabilisée à bord des trains, et distinguée en fonction de trois grandes tranches d'âges. Le deuxième chapitre de cette deuxième partie du rapport présente l'exploitation de cette base de données et cherche à répondre aux questions et hypothèses de recherche que nous venons de décrire. Nous souhaitons ainsi nous inscrire dans l'ensemble des moyens d'observation des comportements de mobilité, tant ceux relatifs aux domaines du transport qu'à ceux du tourisme.

CHAPITRE II : LES RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE ET L'ANALYSE DE LA DEMANDE TER A DES FINS TOURISTIQUES ET DE LOISIRS

INTRODUCTION

Nous présentons dans cette partie les résultats de l'enquête réalisée à bord des trains selon la méthodologie décrite dans le premier chapitre. Pour mémoire, deux vagues d'enquête ont été réalisées, la première en juillet 2001, la seconde en septembre et en octobre 2001. Ces deux vagues ont été saisies sous la forme de deux bases de données distinctes par périodes et appelées « été01 » et « rentrée01 ». La base rassemblant la saisie des questionnaires distribués pendant l'été (été01) regroupe 3 202 répondants, à laquelle nous avons ajouté la seconde saisie (rentrée01) soit 3 557 questionnaires. Afin que le logiciel ne confonde pas les deux vagues, la première étant codée de 1 à 3 202, et les identifiants des questionnaires de la seconde vague étant codés de 1 à 3 557, nous avons ré-affecté de nouveaux numéros au fichier correspondant à la vague de rentrée. Ces questionnaires ont ainsi été recodés de 3 203 à 6 759.

Figure 2 : Constitution de la base totale, effectifs 6759



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Cette base totale nous permet de réaliser une analyse globale de l'échantillon total obtenu. Il convient ici de rappeler les principaux caractères particuliers de l'étude : deux axes (l'un dense, l'autre d'aménagement du territoire), deux périodes (été donc plus touristique, rentrée donc plus de mobilités quotidiennes pour travail-études), des horaires évitant pointes du matin et du soir, correspondant à notre volonté d'obtenir une population importante de motifs autres que travail-études, trois jours avec leurs particularités, soit un mardi représentatif d'un jour ouvrable de semaine, un samedi et un dimanche.

Dans le deuxième chapitre consacré aux résultats de l'enquête réalisée à bord des trains, nous tentons d'abord d'identifier des caractéristiques et comportements distincts de nos populations interrogées selon que nous les observons avec les critères liés au champ du transport ou celui du tourisme. Puis nous nous interrogeons sur leur pratiques en matière de déplacement et d'usage du TER dans la région Nord-Pas de Calais sur les deux axes considérés. Enfin, nous nous servons de ces observations afin de répondre aux hypothèses

sous-jacentes aux liens éventuels et interrelations entre transport et tourisme telles qu'établies et présentées dans la partie méthodologique.

Nous présentons en effet, dans le premier point les principales caractéristiques des usagers enquêtés et de leur comportement de déplacement. Nous comparons ensuite ces catégories particulières d'usagers afin de confirmer ou non nos hypothèses de départ.

Dans le deuxième point, nous étudions les comportements et perceptions des différentes catégories d'usagers sur des aspects particuliers, tels que les trajets effectués, l'inter modalité, la tarification, le degré de captivité au TER et la mesure de la satisfaction de ces usagers. Ces aspects très développés dans la recherche sur le transport, sont peu appréhendés dans la recherche sur le tourisme, puisque cette dernière prend peu en compte la complexité des déplacements.

Dans le troisième point, nous tentons d'éclairer la recherche sur les interrelations transport-tourisme, notamment en répondant aux quinze hypothèses que nous avons formulées. Enfin, nous mesurons l'adaptation du TER aux déplacements de tourisme et de loisirs, particulièrement dans le cadre de la mise en place de la carte GRAND'TER, le dernier produit conjoint de la SNCF et du Conseil régional Nord-Pas de Calais, afin d'encourager les déplacements de tourisme et de loisirs.

1. L'intégration des définitions du tourisme à celles du transport

Croiser les définitions du champ transport avec celles du champ tourisme est l'objectif majeur de l'enquête. Toutefois, nous pensons qu'il est important dans un premier temps de décrire l'ensemble des usagers interrogés dans notre enquête, et de vérifier comment cette population se caractérise et se comporte par rapport à l'ensemble des usagers du TER. A cet égard, nous utilisons comme source essentielle de comparaison, l'enquête SNCF-CERTU⁶², dont les résultats sont parus en 1998 mais qui a été menée en 1993 et 1994. Dans un deuxième temps, nous distinguons les déplacements « domicile / travail-études » de ceux effectués pour un autre motif, cette distinction étant la distinction essentiellement utilisée dans le champ transport. Dans un troisième temps, nous isolons, à l'intérieur de la catégorie « autres motifs », les déplacements liés à un motif de tourisme et de loisirs, selon la définition de l'OMT. Cette catégorie, qui constitue le cœur de notre recherche, peut elle-même être déclinée en fonction de la durée du séjour hors du domicile, et de la motivation précise du déplacement de tourisme et de loisirs. Les sources essentielles de comparaison entre la population que nous avons qualifiée d'« usagers tourisme » du TER et la population touristique du Nord-Pas de Calais sont le Suivi de la Demande Touristique des Français⁶³, d'une part, et l'observation de l'excursionnisme dans l'Eurorégion⁶⁴, d'autre part.

⁶² SNCF, CERTU, (1998), « *La mobilité régionale : le train et les autres modes de transport* », juillet, 251 p.

⁶³ Suivi de la Demande Touristique des Français - SOFRES - 2001

⁶⁴ Enquête auprès des excursionnistes de l'Eurorégion - Comité Régional de Tourisme Nord-Pas de Calais – Juin 1999

Par convention, nous utiliserons le terme « EITT » pour citer l'Enquête sur les Interrelations entre Tourisme et Transport, dans la suite de ce rapport.

1.1) Profil et comportement de déplacement de l'ensemble des usagers

a) Un usager particulier pendant l'amplitude horaire observée

La population se répartit à peu près également selon le sexe. La proportion de femmes observée dans notre enquête est plus importante que dans l'enquête SNCF-CERTU. En effet, dans cette enquête, elles n'étaient que 44,9% et donc minoritaires dans les trajets intra-régionaux en trains reliant les communes distantes d'au moins 5 kilomètres. Nous pensons toutefois que la plage horaire que nous avons choisie, c'est-à-dire, entre 9 heures et 18 heures 30, afin d'éviter les heures d'affluence et donc les trajets de type domicile-travail ou domicile-études, influe sur nos résultats.

Tableau 36 : Répartition socio-démographique des usagers, base totale (effectifs de 6759)

<i>Variables</i>	<i>Modalités</i>	<i>pourcentages</i>
Sexe	Hommes	49,7
	Femmes	50,3
	Total	100,0
Age	15-24 ans	59,5
	25-34 ans	15,6
	35-44 ans	9,6
	45-54 ans	7,6
	55 ans et plus	7,8
	Total	100,0
Profession et catégorie socioprofessionnelle	Etudiants ou scolaires	50,8
	Chômeurs	3,2
	Sans Profession	3,7
	Retraités	6,8
	Artisans, commerçants	0,8
	Employés	20,2
	Ouvriers	4,0
	Cadres moyens	7,8
	Cadres supérieurs	2,8
	Total	100,0

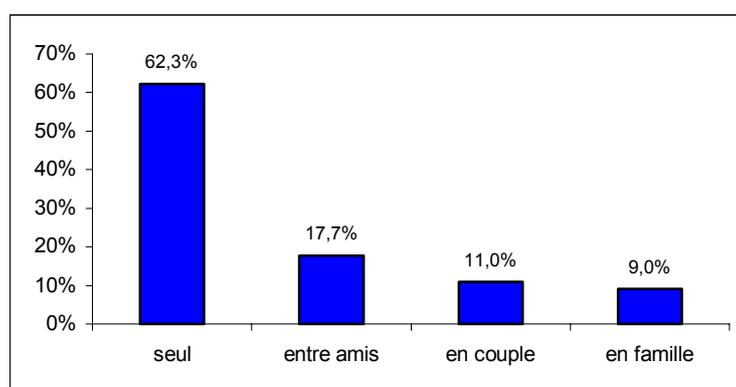
Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

La classe d'âge la plus représentée est celle des jeunes de moins de 25 ans, totalisant 60% de l'échantillon. Nous constatons une nette tendance à la baisse de la fréquentation du TER avec l'âge, hormis une légère reprise chez les 55 ans et plus. La répartition par âge de notre échantillon correspond à celle observée dans l'enquête SNCF-CERTU, l'horaire de passation des questionnaires ou la différence d'époque (7 ans entre les deux enquêtes) ne paraît donc pas montrer d'évolution notable.

Les étudiants et scolaires sont de loin les plus nombreux et représentent plus de la moitié de l'échantillon. Hormis ces derniers, nous observons une proportion significative d'employés puisqu'un cinquième des répondants fait partie de cette catégorie. Par contre, quatre PCS sont

sous-représentées, même si elles sont très dispersées traditionnellement sur l'échelle sociale : les ouvriers, chômeurs et sans profession d'une part, et les cadres supérieurs et les indépendants d'autre part, ne dépassent pas chacun 5%. Nous constatons des différences majeures selon la PCS avec l'enquête CERTU-SNCF réalisée en 1994. En effet, notre échantillon a une population composée à 50,8% d'étudiants ou scolaires contre 36,9% pour l'enquête SNCF-CERTU. La flexibilité des horaires scolaires, notamment à l'université pourrait expliquer cette proportion majoritaire, surtout pour notre amplitude horaire d'enquêtes, de même que les conditions tarifaires accordées aux étudiants par la région Nord-Pas de Calais. Les employés et cadres moyens⁶⁵ ont une part moins importante dans l'EITT, leurs déplacements étant surtout liés aux motivations de type domicile-travail ou études. En effet, ils empruntaient probablement les transports avant la passation des questionnaires et revenaient à leur domicile après les dernières distributions.

Graphique 4 : Mode d'accompagnement des usagers (base totale, effectifs 6759, 6481 répondants)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Les usagers du TER voyagent pour la plupart seuls (62,3%). Parmi les 37,7% qui sont accompagnés pour leur trajet en TER, le voyage entre amis est le plus souvent cité, certainement lié à la proportion d'étudiants qui voyagent en groupe.

b) Des motifs de déplacement plus répartis

Le motif de déplacement est l'élément central de notre enquête. C'est en effet lui, qui est utilisé pour distinguer les différentes catégories d'usagers, et en particulier pour isoler les « usagers tourisme ». L'objectif de l'enquête était de limiter au maximum la présence de répondants utilisant le TER pour des trajets « domicile-travail ou études », notamment en évitant les horaires d'hyper pointes pour passer les questionnaires. Le tableau suivant nous indique les motifs de départ dans la base totale. 366 personnes (soit 5,4% de l'ensemble de l'échantillon) n'ont pas répondu à cette question. Les pourcentages ont été calculés uniquement à partir des questionnaires où une réponse avait été donnée concernant cette question.

⁶⁵ A moindre échelle, les ouvriers, pour lesquels les horaires de travail sont différents (les deux ou « trois huit »).

Tableau 37: Répartition des motifs de trajets en TER de l'ensemble des répondants (base totale, effectifs 6759, 6393 répondants)

<i>Motif de départ</i>	<i>Effectifs</i>	<i>%</i>	<i>% cumulés</i>
Travail	1305	20,4	20,4
Etudes	1618	25,3	45,7
Démarche administrative	112	1,8	47,4
Visite à la famille	1326	20,7	68,2
Visite à des amis	697	10,9	79,1
Déplacement professionnel	78	1,2	80,3
Achat / Shopping	294	4,6	84,9
Loisirs (excursion, balade ...)	410	6,4	91,3
Tourisme culturel (musées, expos)	90	1,4	92,7
Salon, foire, événement sportif	115	1,8	94,5
Autre	348	5,5	100,0
Total	6393	100,0	100,0

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Le motif le plus fréquemment cité par les interviewés correspond aux déplacements pour études. Si nous lui ajoutons, les déplacements pour travail, nous obtenons une part de 45,7% d'usagers en déplacement de type « domicile-travail ou études ». Part d'autant plus importante que nous avons tenté de limiter le nombre de personnes dans cette catégorie, en évitant les passations de questionnaires lors des pointes du matin et du soir. Dans l'enquête SNCF-CERTU, qui est fondée sur la totalité de l'amplitude horaire, le trafic régional en train en 1994 était composé à 75% d'usagers effectuant des déplacements domicile-travail ou domicile-études, et la différence est donc très significative. Dans l'EITT, les trajets motivés par les études sont plus fréquemment cités que ceux pour motif de travail (25% contre 20%)⁶⁶ confirmant ainsi la possibilité que l'étalement des horaires universitaires favorise la présence des étudiants pendant ces horaires. De plus, nous savons que les déplacements domicile-travail observés par le CERTU et la SNCF dans les régions s'effectuent pour la plupart avant 9 heures.

Toutes les autres motivations sont liées à un déplacement de type tourisme et loisirs. Elles peuvent néanmoins être déclinées en plusieurs catégories, ainsi que le montre le tableau ci-dessus. Les visites à la famille et aux amis, sont très souvent évoquées. Ces deux motifs représentent près du tiers des motifs de trajets (soit 31,6%). Nous verrons dans la partie consacrée aux « usagers tourisme » que ce motif de déplacement se retrouve dans toutes les autres enquêtes sur le tourisme et les loisirs.

c) Typologie de l'usager du TER de l'EITT

Nous pouvons établir une typologie à partir des variables retenues soit l'âge, le sexe, la PCS et le type de déplacement. L'utilisation de la classification ascendante hiérarchique pour constituer des groupes d'individus similaires (classes) sur la base de leur description par un ensemble de variables quantitatives, qualitatives binaires (0/1) ou éventuellement de tous types, semble être une méthode adaptée à notre attente. La méthode de classification ou de typologie a pour but de regrouper les individus en un nombre restreint de classes homogènes.

⁶⁶ alors que l'enquête SNCF-CERTU (totalité de l'amplitude horaire) montrait une proportion beaucoup plus importante de déplacements pour le travail (44.2% contre 29.1% pour les études)

Il s'agit de décrire les données en procédant à une réduction du nombre des individus. La méthode hiérarchique qui sera utilisée par la suite consiste à produire des suites de partitions de classes de plus en plus vastes. L'objectif est alors de regrouper des individus selon leur proximité à partir de plusieurs variables comme le sexe, l'âge, le motif de déplacement... Pour les variables qualitatives non binaires (ce qui est notre cas), il est préférable d'effectuer au préalable une analyse des correspondances multiples (ACM) et de considérer les coordonnées des individus sur les axes factoriels comme de nouvelles variables. Ce qui nous donne les résultats suivants concernant l'histogramme des valeurs propres :

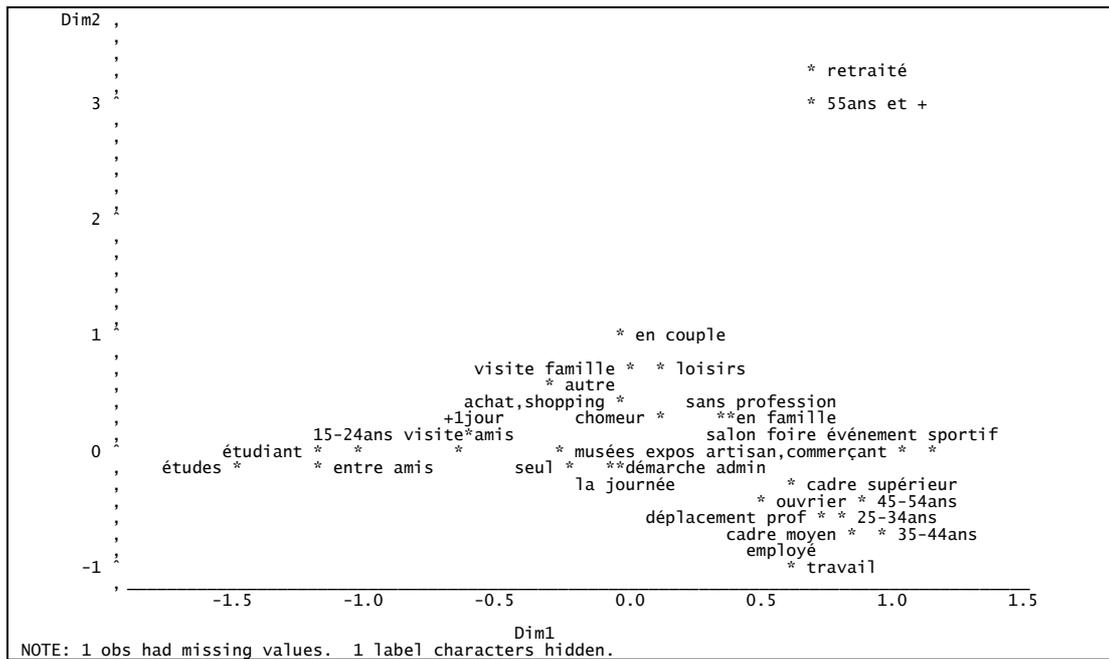
Figure 3 : Histogramme des valeurs propres concernant la factorisation des usagers par les variables âge, sexe, PCS, accompagnement et motif de déplacement

Singular Value	Inertia and Chi-Square Decomposition				Cumulative Percent	2	4	6	8	10
	Principal Inertia	Chi-Square	Percent	Percent						
0.69849	0.48788	16523	9.38	9.38	-----+-----+-----+-----+-----					
0.64240	0.41268	13976	7.94	17.32	*****					
0.54825	0.30058	10180	5.78	23.10	*****					
0.52089	0.27133	9189	5.22	28.32	*****					
0.47720	0.22772	7712	4.38	32.70	*****					
0.46952	0.22045	7466	4.24	36.94	*****					
0.46700	0.21809	7386	4.19	41.13	*****					
0.46519	0.21640	7329	4.16	45.29	*****					
0.45765	0.20945	7093	4.03	49.32	*****					
0.45235	0.20462	6930	3.93	53.25	*****					
0.44878	0.20140	6821	3.87	57.13	*****					
0.44684	0.19966	6762	3.84	60.97	*****					
0.44638	0.19925	6748	3.83	64.80	*****					
0.44407	0.19720	6678	3.79	68.59	*****					
0.43913	0.19284	6531	3.71	72.30	*****					
0.43375	0.18814	6372	3.62	75.92	*****					
0.42905	0.18408	6234	3.54	79.46	*****					
0.41914	0.17568	5950	3.38	82.84	*****					
0.41406	0.17145	5806	3.30	86.13	*****					
0.39317	0.15458	5235	2.97	89.11	*****					
0.38268	0.14644	4959	2.82	91.92	*****					
0.34861	0.12153	4116	2.34	94.26	*****					
0.34691	0.12035	4076	2.31	96.57	*****					
0.31110	0.09678	3278	1.86	98.43	*****					
0.23199	0.05382	1823	1.03	99.47	***					
0.16608	0.02758	934	0.53	100.00	*					
Total	5.20000	176105	100.00							
Degrees of Freedom = 900										

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Nous pouvons observer une nette décroissance entre le deuxième et le troisième facteur. Les deux premiers facteurs rassemblent 17,32% de l'inertie. Il serait souhaitable de ne pas se limiter à l'interprétation des premiers facteurs, mais, dans la pratique, il est difficile d'interpréter plus de trois facteurs. Voici donc la représentation graphique des deux premiers facteurs :

Figure 4 : Axe factoriel des deux premières dimensions de la typologie des usagers du TER



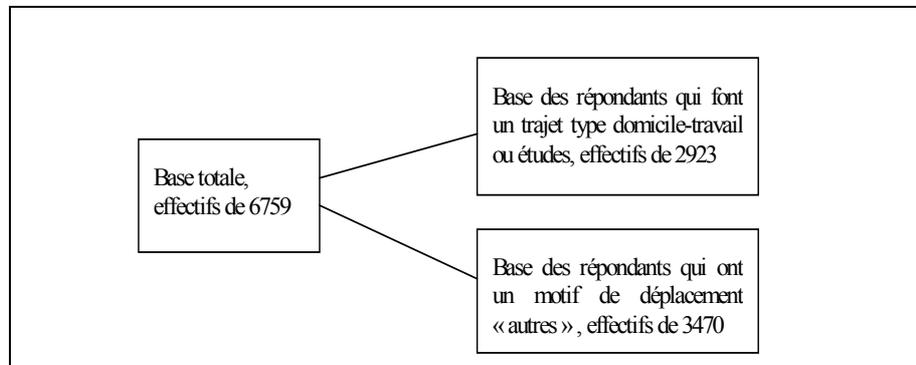
Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Nous repérons dans la figure ci-dessus les modalités proches les unes des autres selon les facteurs. Le premier facteur est représenté par l'axe horizontal et oppose par exemple le motif de déplacement «études» aux usagers de 45-54 ans. Nous pouvons observer par ailleurs, la proximité des modalités « étudiants », « études » et « entre amis ». Le deuxième facteur est représenté par l'axe vertical. Il montre la proximité entre « les retraités » et les « plus de 55 ans » et oppose ces catégories avec le motif de déplacement de « travail ».

Nous pouvons à partir de cette représentation graphique, créer des nuages regroupant des modalités proches sur les deux axes. Cependant, les deux premiers axes ne contribuent qu'à un peu plus de 17% de l'inertie du nuage. Il serait nécessaire de compléter cette approche par l'étude des représentations graphiques des axes 1 et 3, puis 2 et 3... La classification ascendante hiérarchique permet de faciliter ce travail en calculant les proximités ou distances des modalités à partir de leur position sur les 3 premiers axes. Ceci nous donne la dendrographie suivante :

études. Les autres motifs (loisirs, démarches administratives,...) sont généralement appréhendés sous le terme d' « autres mobilités ». C'est à partir de cette terminologie utilisée dans les études transports que sont réalisés les traitements suivants.

Figure 6 : Décomposition de la base totale selon le motif de mobilité à partir de la terminologie transport, 6393 répondants



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

A partir de la base de données rassemblant l'ensemble des répondants (la base totale), il est possible de séparer les individus selon deux catégories :

- la première rassemble ceux qui ont précisé que leur motif de déplacement était le travail ou les études,
- la seconde est composée des individus ayant indiqué un motif autre que les deux précédemment cités (démarche administrative, visite à la famille ou aux amis,...)

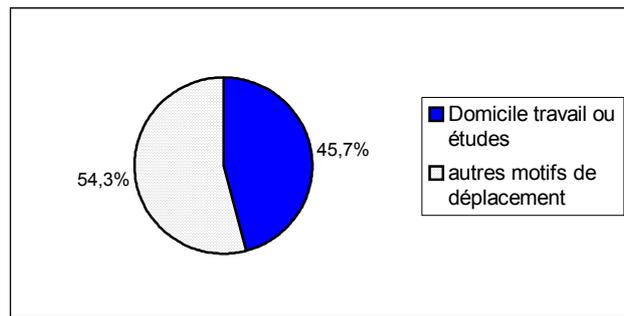
Les individus n'ayant pas répondu à la question du motif de déplacement (366 personnes, soit 5,4% de l'ensemble des répondants) sont écartés et ne sont donc pas en compte dans les traitements qui suivront dans ce chapitre.

Cette opération nous a servi à rédiger le portrait social et des comportements de mobilité de ces deux classes d'utilisateurs, mais aussi de les comparer. Appliquer le test du chi2 nous a permis de vérifier l'homogénéité ou l'hétérogénéité de plusieurs populations sur des variables qualitatives et de repérer les catégories qui ont les comportements les plus différents de la marge.

a) Un portrait social et des comportements de déplacement différents

La décomposition des utilisateurs selon la dichotomie opérée dans le champ transport indique une majorité d'utilisateurs se déplaçant pour une motivation autre que le travail ou les études. Nous souhaitons trouver une majorité d'autres mobilités en sélectionnant les plages horaires où elles sont supposées plus importantes.

Graphique 5 : Répartition des usagers selon le motif de déplacement, champ transport (base totale, effectifs 6759, 6393 répondants)

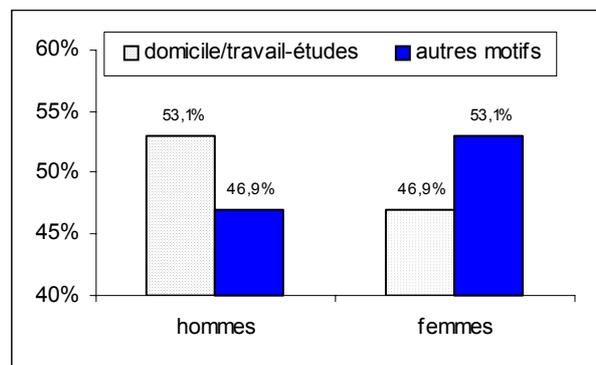


Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

L'enquête SNCF-CERTU indique une part de 17% pour les trajets correspondant aux autres motifs intra-régionaux en train en 1994 sur l'ensemble de l'amplitude horaire. Cependant, la catégorie de voyageurs se déplaçant pour des motifs de travail ou études demeure importante et est décrite dans le présent rapport. L'étalement des horaires universitaires, tout comme les flexibilités horaires résultant de la loi sur les « 35 heures » expliquent certainement cette présence aussi importantes de voyageurs en trajets types domicile-travail ou études. De plus, une partie de ces trajets correspond probablement à des retours au domicile pour y déjeuner.

Les variables concernant le sexe et le motif de déplacement sont corrélées (le test du χ^2 s'élevant à 23,40). Nous constatons une inversion de la répartition selon le sexe en fonction du motif de déplacement. Effectivement, les usagers en trajet de type domicile-travail ou études sont majoritairement des hommes, alors que les usagers effectuant des déplacements pour autres motifs sont principalement des femmes (53%).

Graphique 6 : Répartition des usagers selon le sexe en fonction du motif de déplacement (base totale, effectifs 6759, 6120 répondants)



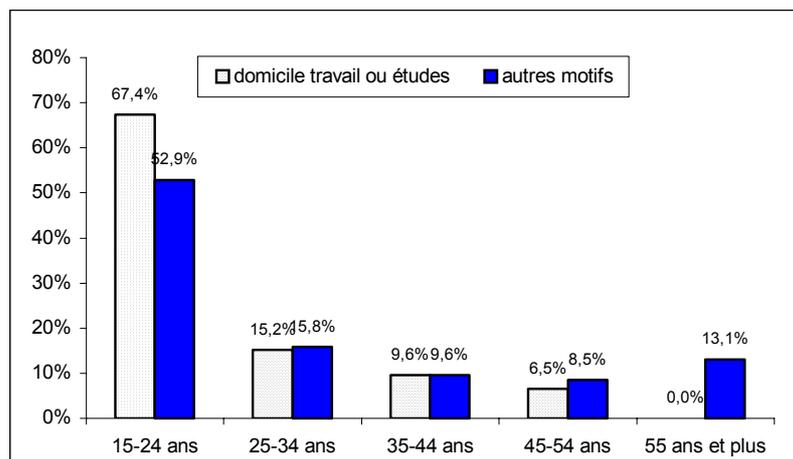
Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Des explications structurelles peuvent être fournies concernant les inégalités sociales devant l'école ou le travail pour expliquer la proportion supérieure d'hommes en domicile travail-études, notamment dans la région Nord-Pas de Calais, où le taux d'activité des femmes est nettement inférieur à la moyenne nationale (en 1990, 50% contre 59% pour la France entière). Traditionnellement, la part de femmes dans les transports publics est plus importante que celle des hommes. Les autres motifs comme la visite à la famille-amis, shopping, loisirs sont

des comportements marqués sexuellement. L'interprétation trouve probablement, par ailleurs, sa source dans le faible taux d'équipement en voiture des Françaises, particulièrement dans notre région.

L'âge et le motif de déplacement (selon la terminologie transport) sont corrélés (χ^2 de 349,35).

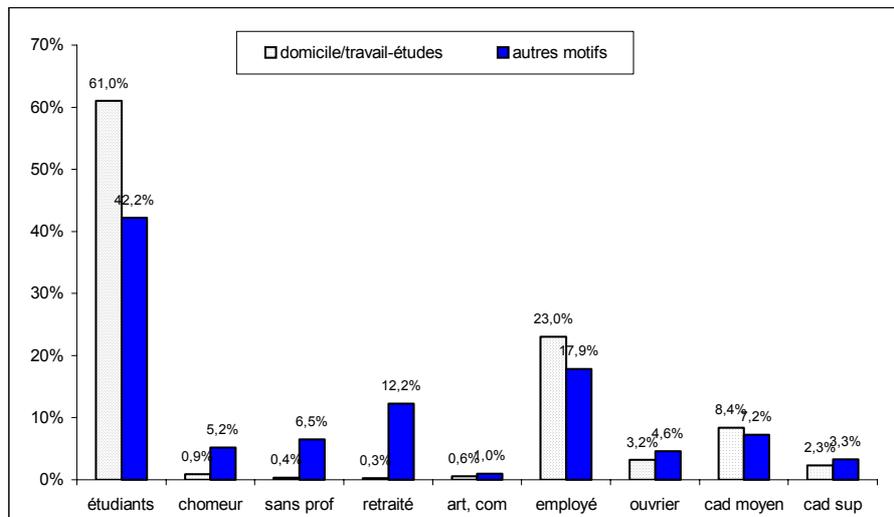
Graphique 7 : Répartition des usagers selon l'âge, en fonction du motif de déplacement (base totale, effectifs 6759, 6115 répondants)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Il n'y a pas de différences significatives chez les 25-54 ans concernant leur répartition dans le TER selon le motif de déplacement. Par contre, il existe des écarts aux extrémités de l'échelle des âges. Un temps consacré aux loisirs plus important, moins de responsabilités familiales et sociales et une captivité plus forte aux transports publics pour des raisons financières et/ou physiques peuvent être les raisons de la sur-représentation des plus de 55 ans et des moins de 25 ans. Le fait que ces derniers soient plus nombreux (67,4% contre 52,9%) chez les usagers en trajet domicile-travail ou études s'explique par la période d'enquête de rentrée scolaire.

Graphique 8 : Répartition des usagers selon la PCS, en fonction du motif de déplacement (base totale, effectifs 6759, 6029 répondants)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Les structures des deux sous-catégories du champ transport ne sont pas fondamentalement différentes, cependant le test statistique indique une dépendance entre les deux variables, PCS et motifs de déplacement⁶⁷.

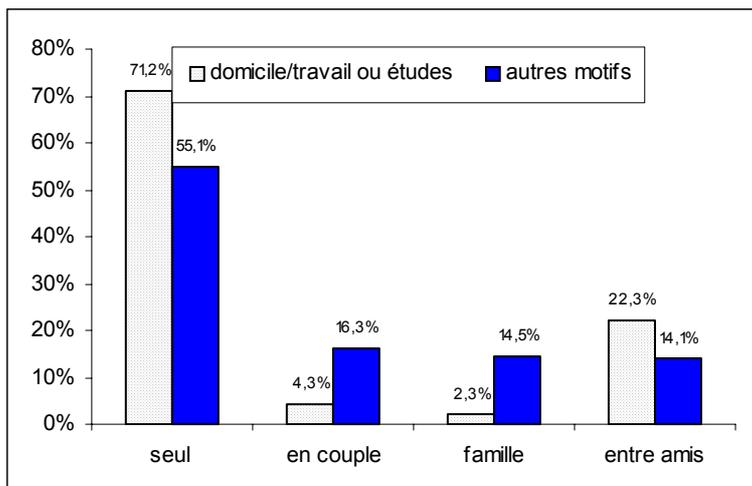
Les différences les plus significatives concernent les étudiants, les chômeurs, les personnes sans profession et les retraités. Nous notons un écart de 20 points, entre la motivation « domicile/travail-études » et les autres motifs chez les étudiants, qui, rappelons-le, représentent 50% environ de l'échantillon. L'importance du motif « domicile/travail-études » semble logique compte-tenu de la deuxième période d'enquête, réalisée après la rentrée scolaire fin septembre et étudiante mi octobre 2001. Les plus grosses participations au chi2 concernent les chômeurs, les personnes sans professions et les retraités. Ceux-ci sont peu, voire pas, concernés par des déplacements pour des raisons de travail ou études. La part des retraités dans les autres motifs est importante, ces derniers ayant un temps de loisirs plus important (ils sont écartés du marché du travail), et le fait de prendre le train peut traduire une dépendance plus importante vis-à-vis du mode ferroviaire (incapacité à conduire, pas de voiture ou préférence pour le train).

Les deux variables accompagnement et motifs de déplacement sont corrélées⁶⁸.

⁶⁷ Chi2 = 710 ; probabilité d'erreur inférieure à un sur mille

⁶⁸ Chi2 de 603.47 avec 3 degrés de liberté.

Graphique 9 : Répartition selon l'accompagnement de l'utilisateur, en fonction du motif de déplacement (base totale, effectifs 6759, 6332 répondants)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Dans la plupart des cas, le voyage en TER se fait seul (7 usagers sur 10) et plus rarement en groupe pour le travail ou les études. Pour les autres motifs de déplacement, les déplacements sont généralement effectués seuls (55,1%). Voyager en couple ou en famille est un phénomène marginal lorsque le motif de déplacement est lié au travail ou aux études. A partir de deux personnes voyageant ensemble, la voiture devient une solution intéressante (de même pour les déplacements en famille).

b) Les variations périodiques de la fréquentation des usagers selon leur motivation

Disposant des heures de départ des trains⁶⁹, il est possible de regrouper les TER par tranches horaires. Le but n'est pas de réaliser un comptage exhaustif de la fréquentation puisque l'enquête ne visait pas l'ensemble de l'offre de TER de chaque ligne. Par contre, cette procédure se révèle utile afin de comparer la répartition des individus en fonction de leur appartenance à l'une des deux catégories de la terminologie des études-transport. Nous avons donc créé plusieurs bases de données :

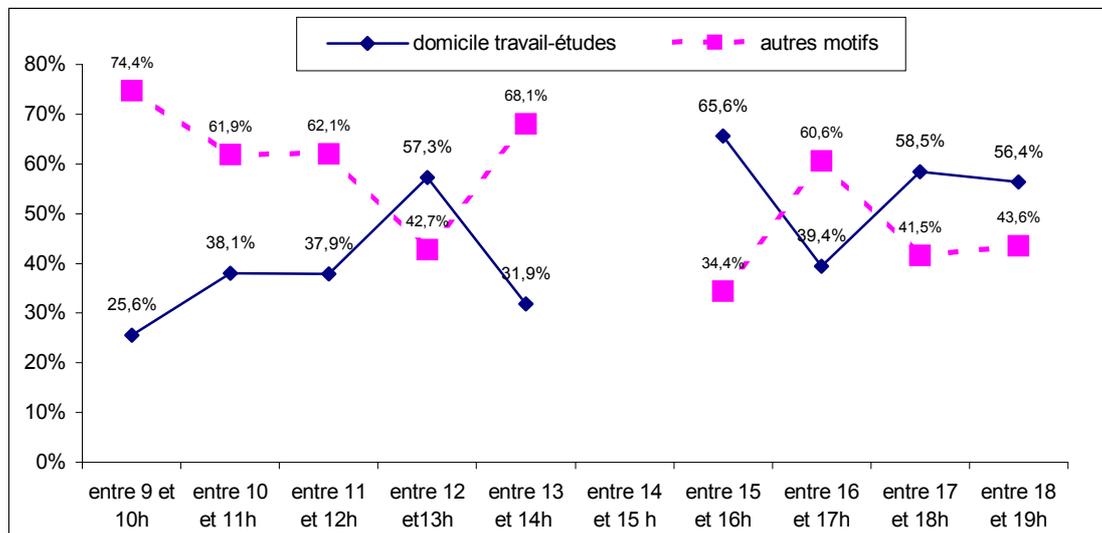
La première réalisée à partir de la base totale reprend tous les trains auxquels est appliqué un format correspondant à leur heure de départ, sans tenir compte des jours ou de la période d'enquête. Ensuite, trois sous-bases, correspondant chacune à la répartition des trains en fonction de leur horaire de départ selon les trois jours d'enquête : le mardi (donc réunissant tous les trains enquêtés un mardi de la première vague et de la seconde vague), les samedi et dimanche (selon le même principe).

La limite de cet indicateur réside dans le fait que nous ne bénéficions que des heures de départ et d'arrivée des trains. Ceci implique, par exemple, qu'une personne empruntant un train vers 10H30, alors que celui-ci démarre de son point d'origine à 9H50, est catégorisée entre 9 et 10 heures et non entre 10 et 11 heures. Un travail de ré-affectation de l'horaire exact de montée de chaque usager dans le TER ne pouvait être envisagé dans le temps et le

⁶⁹ La liste est consultable en annexe.

budget imparti à la recherche. Ajoutons également que la présence de vides rompant la continuité de la courbe indique qu'aucun TER n'a été enquêté à ces horaires-là.

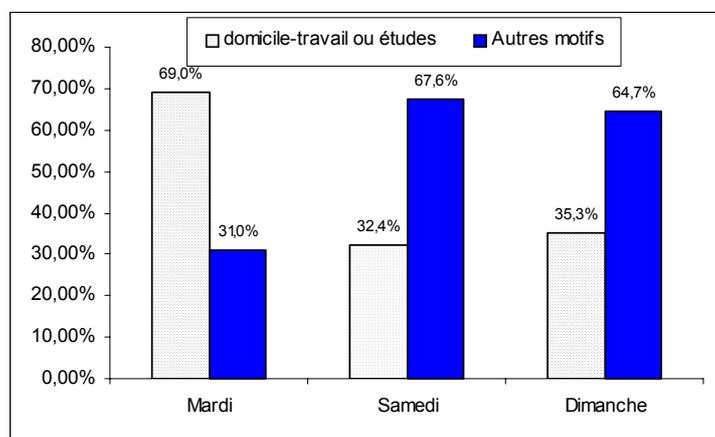
Graphique 10 : Répartition des usagers selon le type de déplacement en fonction des heures de départ des trains (base totale, effectifs 6759)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Lire ainsi : Considérant tous les trains de l'enquête dont le départ était compris entre 9H et 9H59, 74,4% des usagers interrogés dans ces TER se déplaçaient pour des motifs autres que le travail ou les études

Graphique 11 : Répartition des usagers selon le jour enquêté, champ transport (base totale, effectifs 6759)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

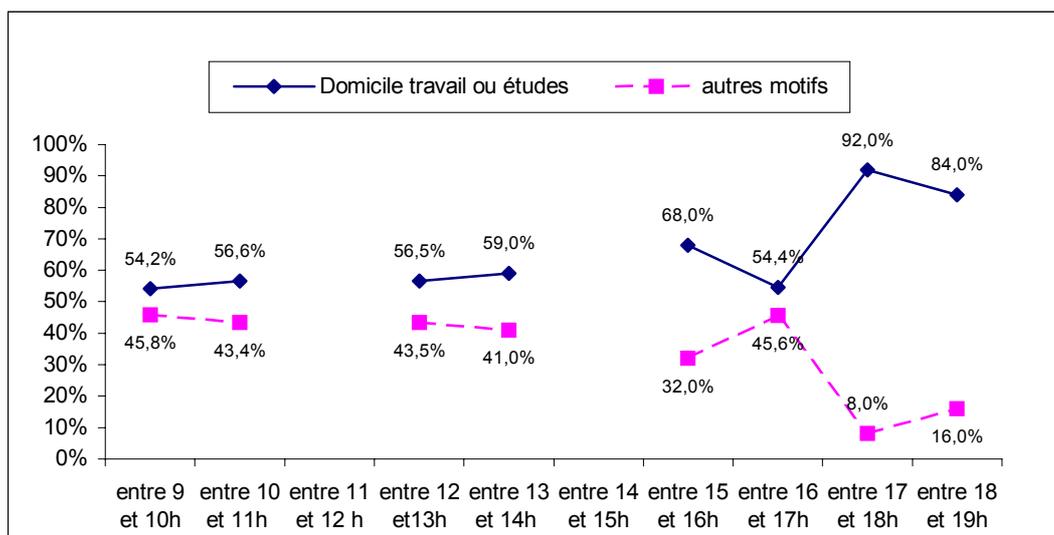
Le mardi étant un jour type de travail ou d'études, les usagers en déplacement de type domicile-travail ou études représentent plus des deux-tiers (69%) des usagers enquêtés dans les TER, entre 9 heures et 19 heures. Le week-end, ce sont les voyageurs se déplaçant pour

des motifs liés au tourisme-loisirs qui sont largement majoritaires, corroborant ainsi la thèse de MMW. Ressouches, F. Potier et A. Barbier⁷⁰ sur le tourisme-loisirs de fin de semaine.

La répartition selon le champ transport des usagers en trajets type domicile-travail ou études par rapport aux autres motifs connaît des variations horaires importantes. L'affluence des usagers en mobilité pour motif de travail ou études semble être terminée entre 9 et 10 heures puisqu'ils ne représentent alors pas plus de 25,6% des usagers. Cependant, à partir de 10 heures et de midi à 13 heures, la proportion des usagers pour motif travail-études ne cesse de croître jusqu'à ce qu'elle représente la majorité des usagers avant 13 heures (57,3%). Ces usagers reviennent certainement prendre leur repas chez eux le midi. A partir de 13 heures, et jusque 15 heures, les autres motifs redeviennent la catégorie la plus importante dans le TER, et après 17 heures, ce sont surtout des usagers en déplacements domicile/travail ou études qui rentrent chez eux.

Cependant, ces proportions s'inversent selon que nous considérons un jour ouvrable type, soit le mardi, quelle que soit la période enquêtée, ou un jour de week-end, soit le samedi ou le dimanche.

Graphique 12 : Répartition des usagers selon le motif de déplacement en fonction de l'horaire pour un jour type : le mardi (base totale, effectifs 6759)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Lire ainsi : Le mardi, la proportion d'individus se déplaçant pour des motifs de travail ou d'études est de l'ordre 54,2% pour un départ en TER entre 9H et 9H59.

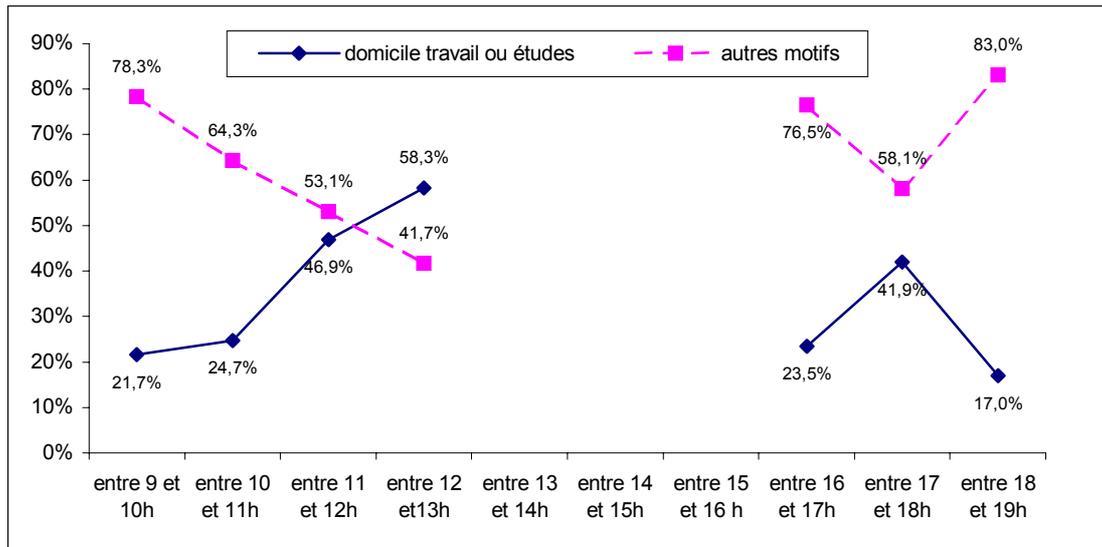
Le mardi uniquement, quel que soit l'horaire, nous retrouvons logiquement les usagers en trajets domicile/travail ou études qui sont majoritaires, la différence étant encore plus forte après 17 heures, pointe du soir des retours d'écoles ou des bureaux. Nous constatons

⁷⁰ MMW. Ressouches, F. Potier, A. Barbier, Tourisme et transports, analyse bibliographique, synthèse INRETS, N° 16, octobre 1991, P5

néanmoins une grande part de cette mobilité d'un jour ouvrable type consacrée à d'autres motifs que le travail ou les études.

En effet, à partir de la variable de codage des trains, il était aussi possible de regrouper ces derniers selon la période ou le jour d'enquête. Nous avons donc pu étudier les variations journalières et saisonnières de la répartition des usagers selon qu'ils aient une motivation de déplacement liée au travail ou aux études ou un autre motif de mobilité.

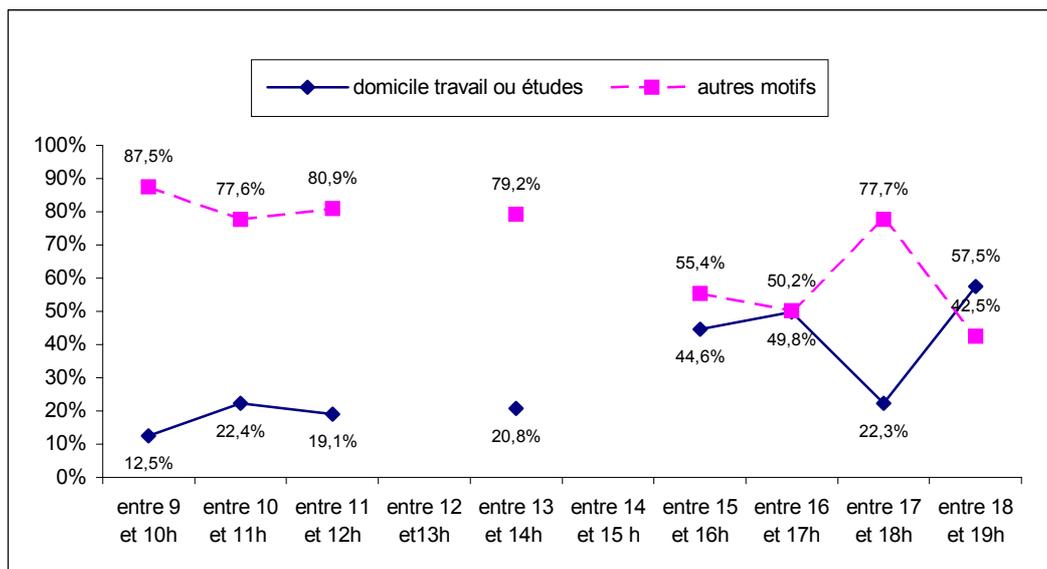
Graphique 13 : Répartition des usagers selon le motif de déplacement en fonction des horaires enquêtés, le samedi (base totale, effectifs 6759)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Le samedi, ce sont les usagers qui se déplacent pour d'autres motifs que le travail ou les études qui occupent majoritairement les trains. Seule l'heure du midi voit une part plus importante de domicile/travail ou études. Même après 17 heures, les autres motifs représentent au moins 60% de l'échantillon.. La présence importante de déplacements domicile-travail ou études le midi trouve sa source certainement chez les scolaires et les étudiants pour lesquels le samedi matin est la dernière demi-journée de cours de la semaine.

Graphique 14 : Répartition des usagers selon le motif de déplacement en fonction des horaires enquêtés, le dimanche (base totale, effectifs 6759)

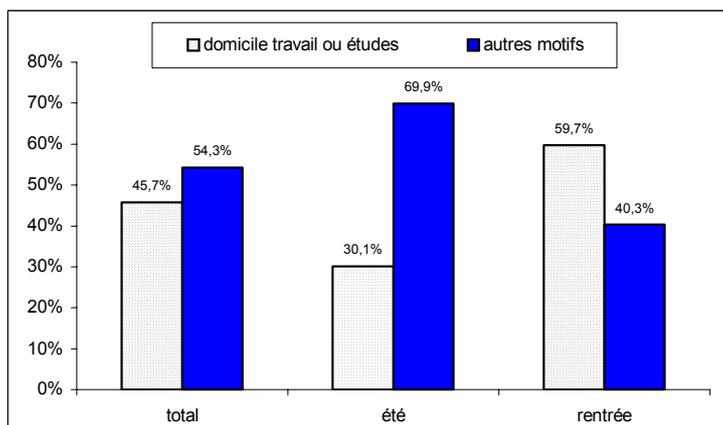


Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Le dimanche possède également ses particularités quant à la répartition selon le motif de déplacement en TER. Avant 14 heures, près des quatre-cinquièmes des usagers présents dans les TER enquêtés se déplacent pour des motifs autres que le travail ou les études. A partir de 15 heures, les deux courbes ont tendance à s'équilibrer avant une importante reprise des autres motifs vers 17 heures, ce qui correspond au retour des touristes et excursionnistes à leur domicile. A partir de 18 heures, les étudiants semblent rejoindre leur lieu d'études.

Nous avons testé l'influence de la période d'enquête sur la composition de notre échantillon d'usagers.

Graphique 15 : Répartition des usagers selon la période d'enquête (base totale, effectifs 6759)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

La répartition des usagers selon la vague d'enquête, fait apparaître d'importantes variations saisonnières. Les différences sont effectivement très significatives : Si l'été, entre 9 et 19 heures, et sur les axes choisis, 7 usagers sur 10 sont classés dans les autres motifs de

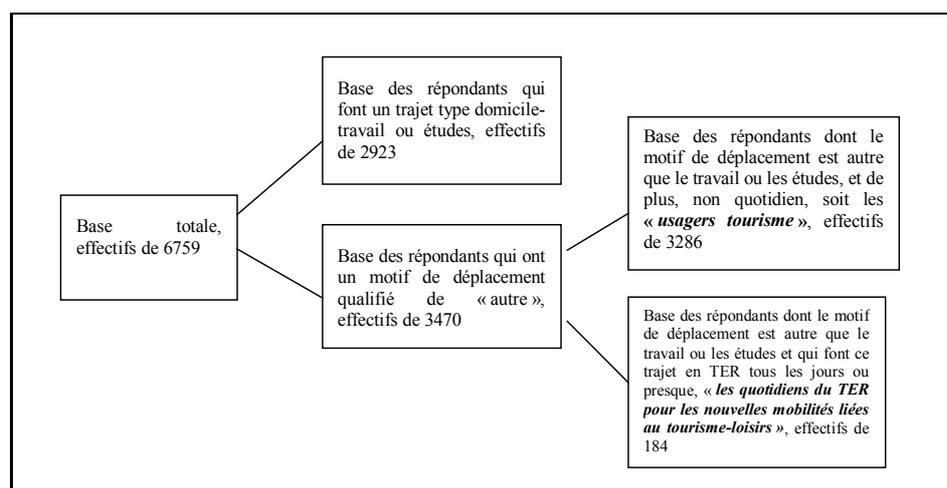
déplacement, entre septembre et octobre, leur proportion devient minoritaire (40,3%). Des causes structurelles viennent expliquer ce phénomène. D'une part, la première période d'enquête de juillet correspond aux congés et aux vacances scolaires, les usagers du TER en profitant pour effectuer des déplacements de loisirs ou pour se rendre en vacances, d'autre part, la deuxième période d'enquête de septembre et octobre correspond à une période de reprise de travail ou de scolarité (surtout à l'université). Ceci vient confirmer le fait que le TER pourrait satisfaire des besoins différenciés en fonction des périodes de l'année pour une adaptation spécifique de l'offre.

1.3) Une catégorie au croisement des deux champs : les « usagers tourisme »

Pour rappel, l'Organisation Mondiale du Tourisme définit comme visiteur « toute personne en déplacement dans un autre lieu que celui de son environnement habituel et dont le motif principal de la visite est autre que celui d'exercer une activité rémunérée dans le pays ou le lieu visité ». Elle distingue parmi les visiteurs, les touristes dont la durée d'absence hors du domicile est supérieure à une nuit, et inférieure à douze mois, et les excursionnistes dont la durée d'absence n'excède pas la journée.

A partir de cette définition, nous avons créé une base de données, appelée « base motifs tourisme loisirs au sens OMT », regroupant les personnes répondant à ces critères, que nous nommerons les « usagers tourisme », qui désignent les usagers du TER nous ayant déclaré effectuer une activité de tourisme et/ou de loisirs, au sens OMT du terme. Ce terme est créé par commodité pour les besoins de cette recherche. Cependant, cette catégorie regroupant les touristes et les excursionnistes, et ne tenant donc pas compte du temps d'absence hors du domicile, ne peut en aucun cas être assimilée à la catégorie « touriste » de l'OMT. Le schéma suivant nous montre la place de cette catégorie dans le fichier.

Figure 7 : Les « usagers tourisme » dans notre enquête



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Nous avons en outre, écarté parmi les usagers ayant un motif de déplacement autre que le travail ou les études, ceux qui avaient précisé qu'ils empruntaient le TER tous les jours ou presque. En effet, le motif tourisme et loisirs exclut la notion de quotidienneté.

Les visiteurs au sens de l'OMT représentent ainsi 3 286 personnes sur les 6 759 enquêtées, ce qui correspond à une part de 48,6% de l'ensemble de notre échantillon (51,4% de ceux qui ont précisé un motif de déplacement). Les « usagers tourisme » correspondent donc à environ la moitié de la population du TER que nous avons observée, confortant la méthodologie retenue afin de bâtir notre échantillon. Les usagers quotidiens, écartés de notre base des « usagers tourisme » bien qu'ayant déclaré un motif autre que travail ou études, sont au nombre de 184, et feront l'objet d'un traitement ultérieur.

a) Les caractéristiques de cette population

Si la différence est peu importante, les femmes sont néanmoins plus nombreuses dans le train à être classées comme « usagers tourisme ». Les proportions selon le sexe sont inversées par rapport aux voyageurs effectuant des trajets « domicile-travail ou études ».

L'âge joue également un rôle majeur dans la répartition des « usagers tourisme » dans le TER. Comme pour l'ensemble des usagers, la très grande majorité des « usagers tourisme » dans le TER a moins de 25 ans (plus de la moitié). La part des tranches d'âge suivantes baisse jusqu'à celle des plus de 55 ans, qui représente près de 10% des « usagers tourisme ». La population des moins de 25 ans, dynamique et mobile, semble plus encline aux comportements de tourisme-loisirs mais surtout, leurs revenus étant probablement plus faibles, le train se révèle alors l'alternative la plus économique. Ajoutons également qu'ils sont les plus captifs du train. La reprise constatée après 55 ans est vraisemblablement liée, comme chez les jeunes, à la dépendance au train (incapacité physique ou pas de voiture) mais aussi à un accroissement du temps dédié aux loisirs de cette catégorie, (nous y reviendrons dans le tableau suivant traitant de la PCS avec la catégorie « retraités »). Toutefois, la répartition par tranche d'âge dans le Suivi de la Demande Touristique de 2001⁷¹ est nettement différente. Ainsi, les 15-24 ans ne représentent que 14,3% des séjours et les plus de 50 ans, 39,8%. Certes, les résultats de cette enquête ne sont pas directement comparables. On y parle en effet, de séjours, et le découpage des tranches d'âge n'est pas identique.

Les grandes tendances indiquent néanmoins une forte présence des 25-49 ans, cette tranche d'âge étant très peu représentée dans le TER. Les 25-54 ans rencontrent vraisemblablement des obstacles à l'utilisation du TER lors de leurs déplacements de tourisme-loisirs. Mais ces obstacles sont vraisemblablement plus d'ordre pratique qu'économique. En effet, ces tranches d'âge sont caractérisées par la présence d'enfants et la nécessité d'une plus grande organisation lors des déplacements. En outre, l'équipement en voitures des 25-54 ans est supérieur aux autres catégories d'âge, et les véhicules privés motorisés concurrencent les transports publics pour des raisons pratiques (confort par exemple). J. Viard⁷² insiste sur les motivations de vacances des deux catégories sur-représentées chez nos « usagers tourisme ». Si les moins de 25 ans ont « *le souhait de profiter du soleil* », les plus de 60 ans plébiscitent plutôt « *la convivialité familiale et amicale* », dans le désir de voir enfants et petits-enfants. Le TER semble effectivement un mode de transport possible pour rallier des destinations littorales et familiales.

⁷¹ Suivi de la Demande Touristique des Français, Direction du Tourisme, SOFRES, 2001

⁷² J. Viard, *Réinventer les vacances : La nouvelle galaxie du tourisme*, La documentation française, Paris, 1998

Les différences les plus notables entre la population des « usagers tourisme » et l'ensemble des usagers ou ceux qui se déplacent pour le travail ou les études concernent les deux classes d'âges extrêmes. La part de 15-24 ans pourtant majoritaire (pour les raisons évoquées ci-dessus) chez les « usagers tourisme » (53,5%) est inférieure à celle observée au sein des deux autres populations de référence (ensemble : 59,5%, domicile travail ou études : 67,4%) et la part très largement supérieure des plus de 55 ans, qui ne sont plus concernés par le travail ou les études et qui se déplacent pour leurs loisirs.

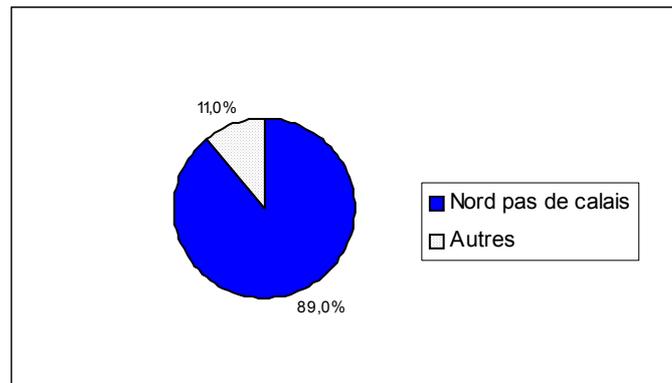
Tableau 38 : Répartition socio démographique des « usagers tourisme » (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT », effectifs 3286)

<i>Variables</i>	<i>Modalités</i>	<i>pourcentages</i>
Sexe	Hommes	47,1
	Femmes	52,9
	Total	100,0
Age	15-24 ans	53,5
	25-34 ans	15,9
	35-44 ans	9,4
	45-54 ans	8,4
	55 ans et plus	9,8
	Total	100,0
Profession et catégorie socioprofessionnelle	Etudiants ou scolaires	42,9
	Chômeurs	5,2
	Sans Profession	6,3
	Retraités	11,8
	Artisans, commerçants	0,9
	Employés	17,7
	Ouvriers	4,4
	Cadres moyens	7,6
	Cadres supérieurs	3,3
Total	100,0	

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

En ce qui concerne les catégories socioprofessionnelles, les étudiants (captifs pour beaucoup) constituent la classe la plus représentée des « usagers tourisme » de notre enquête, suivis des retraités (12%). Cumulés, les inactifs constituent 66,2% des « usagers tourisme ». Nous constatons aussi une part importante d'employés (17,7%), pour lesquels le train doit être un moyen de transport concurrentiel. Par contre, les professions telles que les cadres supérieurs, les artisans, ou les commerçants sont peu nombreux à utiliser le TER. Le choix d'autres moyens de transport (voiture notamment), les contraintes du TER et des comportements de tourisme/loisirs différents peuvent expliquer la sous-représentation de ces catégories. Rappelons toutefois, que les artisans, commerçants et professions libérales ont en général, un faible taux de départ touristique, lié à leurs contraintes professionnelles. Les inactifs, de leur côté, constituent 34,4% des séjours touristiques français dans le Nord-Pas de Calais, soit deux fois moins que les inactifs pratiquant une mobilité de tourisme et de loisirs que nous avons observée dans le TER.

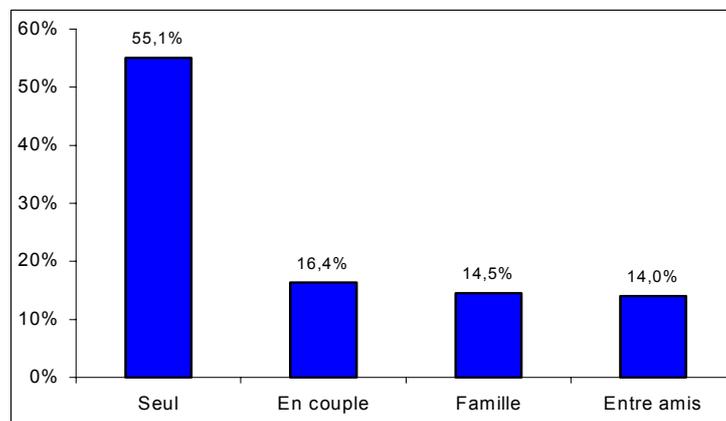
Graphique 16 : Lieu de résidence des « usagers tourisme » du TER (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT », effectifs 3286, 2878 répondants)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Concernant l'hypothèse selon laquelle les déplacements de tourisme-loisirs seraient principalement effectués par la population régionale, nous constatons que cette proportion atteint presque 90% de l'ensemble des « usagers tourisme » nous ayant effectivement précisé le lieu de leur domicile, soit 87,6% des effectifs de cette base. Parmi ceux-ci, près de neuf « usagers tourisme » sur dix habitent la région Nord-Pas de Calais, montrant ainsi une forte représentation de la population régionale chez les « usagers tourisme » du TER. Ce taux est très nettement supérieur à la part des régionaux dans les séjours du Nord-Pas de Calais (34,4%). Ceci confirme que le TER répond à une demande essentiellement régionale, mais la part restante montre que le TER permet également à des visiteurs extra-régionaux (11%) français et étrangers d'effectuer des déplacements de tourisme et de loisirs.

Graphique 17 : Mode d'accompagnement des « usagers tourisme » (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT », effectifs 3286, 3255 répondants)

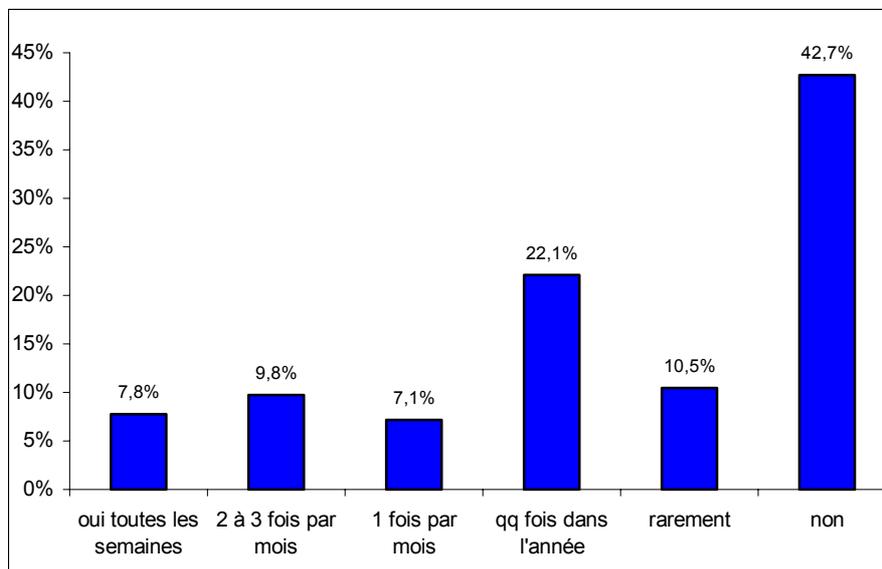


Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

La majorité des « usagers tourisme » voyage seule (55,1%). Parmi les personnes accompagnées, la répartition est à peu près égale entre les personnes en couple, en famille ou entre amis. Cependant, le fait que les « usagers tourisme » voyagent moins souvent seuls que

l'ensemble des usagers montre que le déplacement de tourisme aurait une dimension conviviale plus importante qu'un déplacement pour travail ou études⁷³.

Graphique 18 : Fréquence de sorties de tourisme et de loisir chez les « usagers tourisme » (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT », effectifs 3286, 2960 répondants)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Les « usagers tourisme » du TER interrogés dans notre enquête, ne semblent pas faire de nombreux déplacements de tourisme et de loisirs puisque 42,7% d'entre eux déclarent ne jamais faire de sortie de tourisme/loisirs dans l'année. Ajoutés à ceux qui ont répondu « rarement » et « quelques fois dans l'année », ils passent à 75,3%, soit plus des trois-quarts des « usagers tourisme » en TER. L'enquête auprès des excursionnistes de l'Eurorégion, effectuée en juin 1999 par le CRT précisait que seuls 8% des habitants de la région n'effectuaient jamais d'excursions, et que le nombre d'excursions effectuées était de 15,9 par an en moyenne. Le phénomène des excursions, très ancré dans la région, est vraisemblablement très dépendant d'une certaine souplesse du moyen de transport utilisé.

b) Une typologie de l'« usager tourisme » en TER

Le principe adopté ci-après repose sur la même méthodologie que celle adoptée pour la classification de l'ensemble des usagers lors du chapitre précédent mais appliqué aux « usagers tourisme » et après avoir ajouté la variable du temps d'absence du domicile.

⁷³ De plus, cette proportion de voyages en groupes est plus forte que pour l'ensemble des usagers (62.2% se déplacent seuls contre 71.2% des usagers effectuant un trajet domicile-travail ou études).

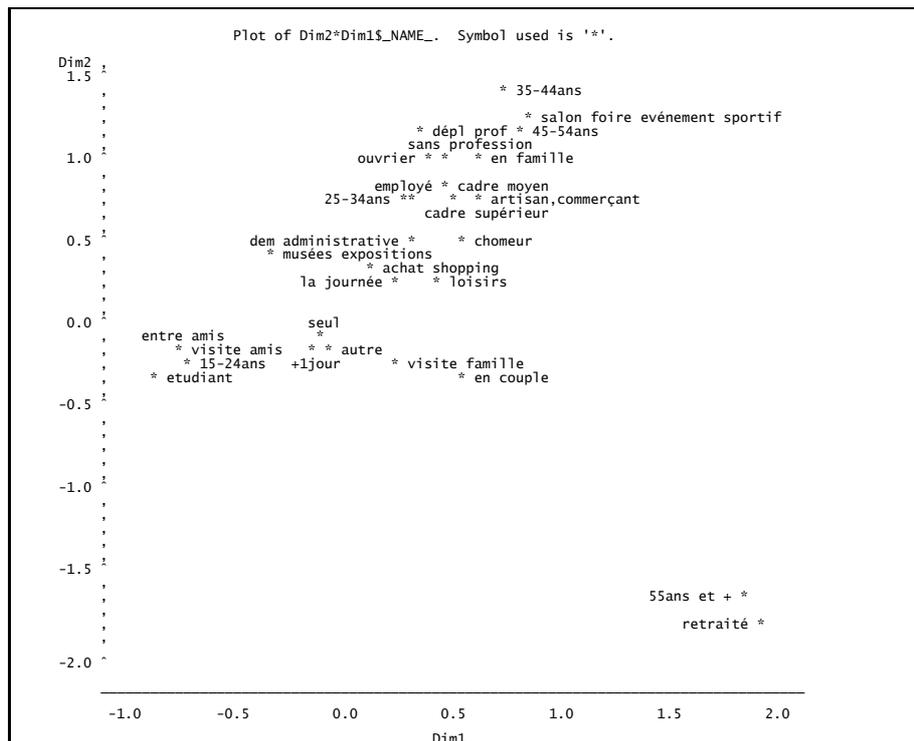
Figure 8 : Histogramme des valeurs propres de l'analyse des correspondance multiples réalisée sur les « usagers tourisme », sexe, PCS, accompagnement et motif de déplacement (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT » effectifs 3286)

Singular Value	Principal Inertia	Inertia and Chi-Square Decomposition			Cumulative				
		Chi-Square	Percent	Percent	2	4	6	8	10
0.64144	0.41145	6764.6	8.57	8.57	*****				
0.60828	0.37001	6083.2	7.71	16.28	*****				
0.58074	0.33726	5544.7	7.03	23.31	*****				
0.48871	0.23884	3926.7	4.98	28.28	*****				
0.48521	0.23542	3870.6	4.90	33.19	*****				
0.47562	0.22621	3719.1	4.71	37.90	*****				
0.46963	0.22055	3626.0	4.59	42.49	*****				
0.46263	0.21403	3518.8	4.46	46.95	*****				
0.45856	0.21028	3457.1	4.38	51.33	*****				
0.45207	0.20436	3359.9	4.26	55.59	*****				
0.44822	0.20090	3302.9	4.19	59.78	*****				
0.44723	0.20002	3288.4	4.17	63.94	*****				
0.44374	0.19690	3237.2	4.10	68.05	*****				
0.43826	0.19207	3157.9	4.00	72.05	*****				
0.43105	0.18580	3054.7	3.87	75.92	*****				
0.42674	0.18210	2993.9	3.79	79.71	*****				
0.42027	0.17663	2903.9	3.68	83.39	*****				
0.41026	0.16832	2767.2	3.51	86.90	*****				
0.40002	0.16002	2630.8	3.33	90.23	*****				
0.38290	0.14662	2410.5	3.05	93.29	*****				
0.36057	0.13001	2137.5	2.71	96.00	*****				
0.31872	0.10158	1670.1	2.12	98.11	****				
0.25754	0.06633	1090.5	1.38	99.49	***				
0.15589	0.02430	399.5	0.51	100.00	*				
Total	4.80000	78915.7	100.00						
Degrees of Freedom = 784									

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Dans le cas ci-dessus, la décroissance est nette à partir du troisième facteur.

Figure 9 : Axe factoriel des deux premiers facteurs de la typologies des « usagers tourisme » (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT » , effectifs 3286)

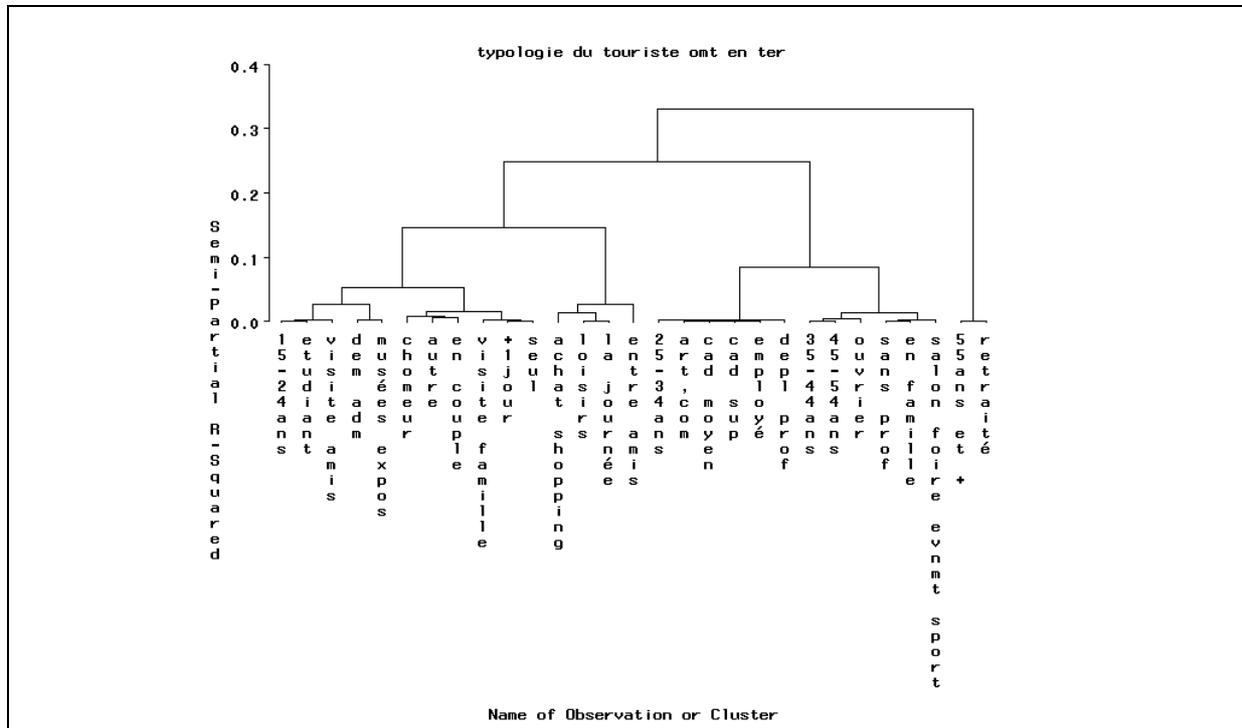


Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

L'espace factoriel étant peu suggestif (de même pour les repères entre les dimensions 2 et 3 et les dimensions 1 et 3), il est préférable de recourir à la méthode de classification ascendante

hiérarchique à partir de la position des modalités sur ces trois facteurs comme l'indique la dendrographie suivante.

Figure 10 : Dendrographie de la typologie des usagers ayant des comportements liés au tourisme et aux loisirs en TER (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT », effectifs 3286)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Six classes se dégagent pour rendre compte des “usagers tourisme” dans le TER :

- Les 15-24 ans étudiants, qui se déplacent pour rendre visite à leurs amis ou pour visiter des musées ou des expositions.
- Les usagers, le plus souvent chômeurs, voyageant seuls ou en couple, qui rendent visite à leur famille, touristes pour la plupart dans le sens où ils restent plus d’un jour sur place.
- Les excursionnistes (retour dans la journée) qui voyagent entre amis pour des loisirs ou faire du shopping ou des achats.
- Des actifs de moins de 35 ans en déplacement professionnel.
- Des 35-54 ans d’origine modeste (ouvriers, sans profession) qui empruntent le TER, le plus souvent en famille, pour se rendre à des salons, foires ou événements sportifs.
- Des retraités et plus de 55 ans ayant des comportements très diffus et qui ne peuvent être regroupés avec les autres catégories.

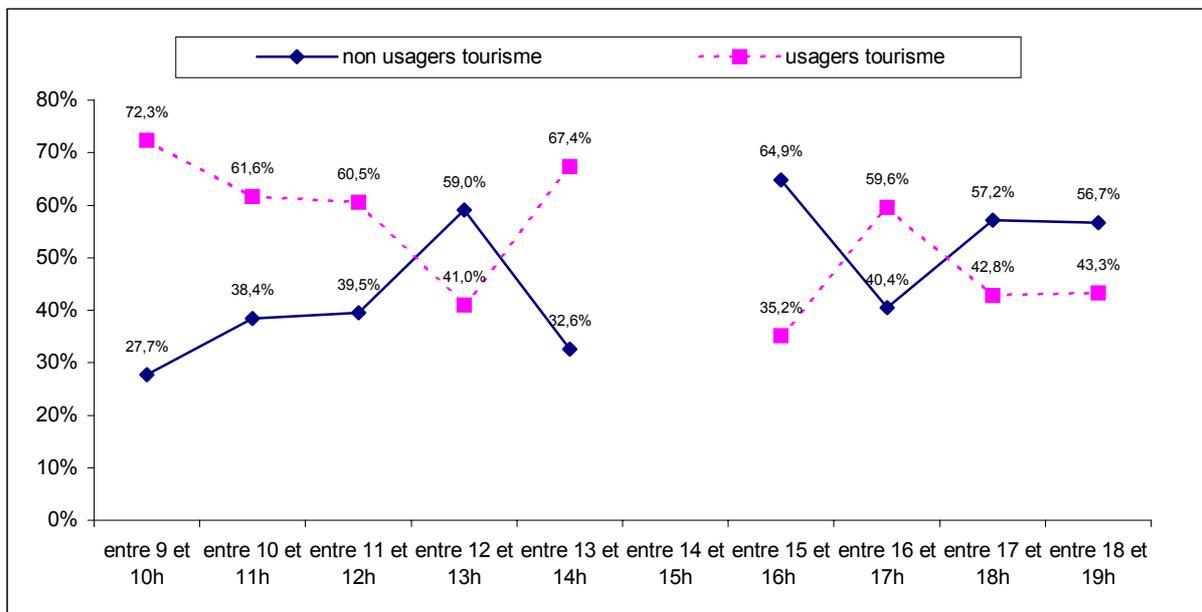
c) Les variations périodiques de la fréquentation des « usagers tourisme »

Le graphique suivant indique la part des « usagers tourisme » dans les trains selon la tranche horaire de départ des TER et ceci quels que soient les jours d’enquête. Les non usagers

tourisme comprennent ainsi l'ensemble des voyageurs en déplacements domicile-travail auxquels sont rajoutés ceux qui utilisent quotidiennement le TER pour des motifs de tourisme et de loisirs.

Nous obtenons ainsi une opposition entre une mobilité non habituelle et celle plus dépendante, a priori de l'habitude.

Graphique 19 : Répartition des « usagers tourisme », en fonction des horaires de départ des trains (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT », effectifs 3286)

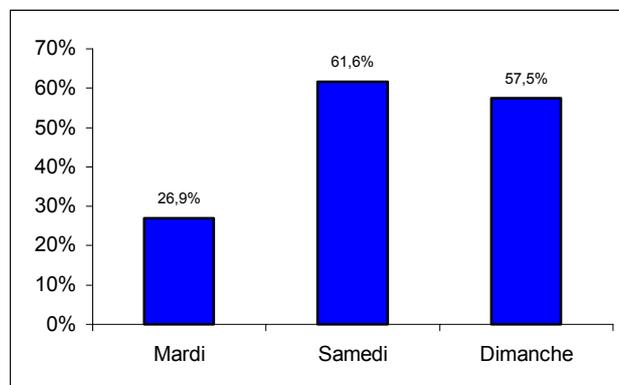


Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Par exemple, pour les départs de trains entre 9H et 9H59, 27,7% des usagers peuvent être classés dans la catégorie des « usagers tourisme ». 72,3% des usagers durant la même tranche horaire n'entrent donc pas dans cette catégorisation.

L'étude des variations horaires et journalières de la part des « usagers tourisme » en fonction du jour d'enquête, montre des différences importantes.

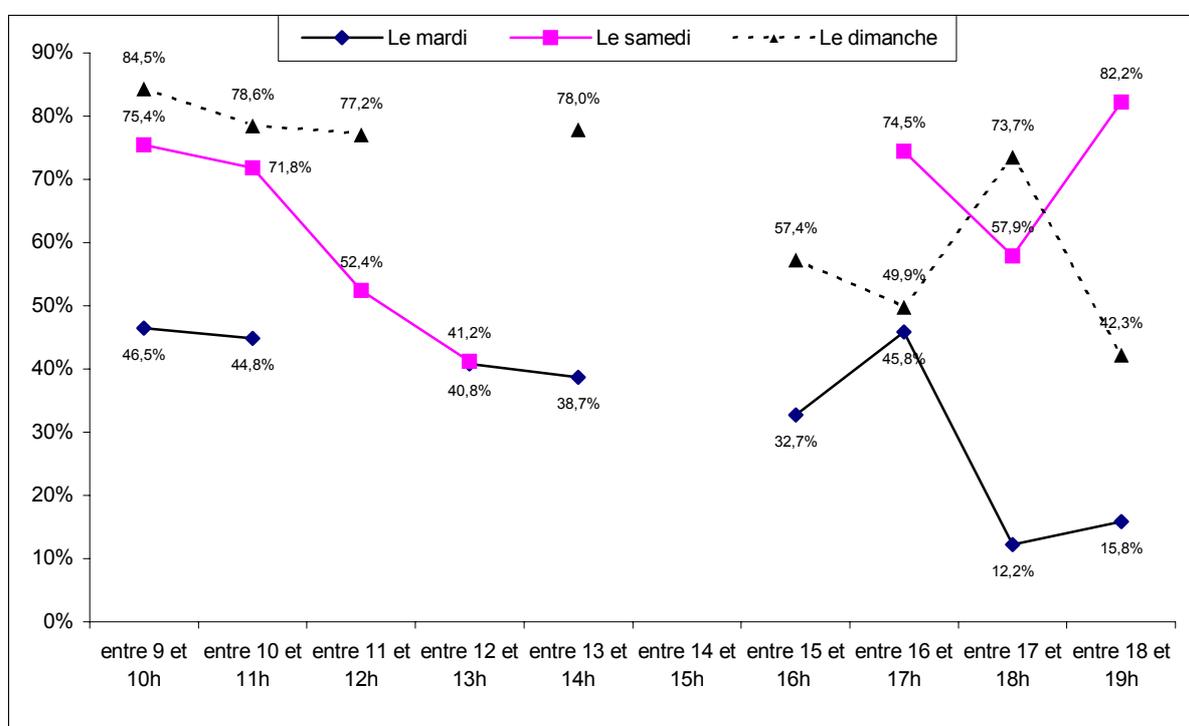
Graphique 20 : Part « d'usagers tourisme » dans le train en fonction du jour enquêtés (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT », effectifs 3286)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

La part « d'usagers tourisme » varie fortement selon le jour enquêté, le week-end étant plus propice à ce type de déplacement, et particulièrement le samedi, dont 61,6% des usagers ont une motivation de tourisme dans les tranches horaires étudiées. Les autres usagers sont essentiellement des usagers se rendant au travail ou sur leur lieu d'études, tel que cela avait été indiqué dans le point descriptif sur l'ensemble des usagers (les voyageurs en trajets « domicile travail/études »). A cet égard, nous pouvons rappeler que les déplacements de type domicile travail études représentent 69% de l'ensemble des déplacements le mardi, 67,6% le samedi, et 64,7% le dimanche. Précisons toutefois qu'une partie d'usagers n'apparaît ni dans les domicile travail études, ni dans les « usagers tourisme » parce qu'elle effectue son déplacement de tourisme et de loisirs quotidiennement. Nous pouvons donc bien parler d'un tourisme-loisirs de fin de semaine comme le soulignent MMW. Ressouches, F. Potier et A. Bieber⁷⁴.

Graphique 21 : Part des « usagers tourisme » dans le TER, selon les jours et horaires de départ des trains (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT », effectifs 3286)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Concernant les départs de trains entre 9H et 9H59, par exemple, le mardi, les « usagers tourisme » ne représentent que 46,5% de l'ensemble des usagers, alors que dans cette même tranche horaire, le samedi, ils représentent 75,4% de l'ensemble des usagers, et jusqu'à 84,5% le dimanche. Ce graphique nous confirme d'une part, qu'il existe bien une utilisation du TER en semaine pour ces motivations qui peuvent représenter jusqu'à 45,8% de la fréquentation

⁷⁴ MMW. Ressouches, F. Potier et A. Bieber, tourisme et transport : analyse bibliographique, synthèse INRETS, N°16, Octobre 1991, P 5.

des trains en dehors des horaires de pointe, et d'autre part que cette population est prépondérante dans le TER les deux journées de week-end, sauf le samedi à l'heure du midi, moment probable des retours des étudiants et travailleurs à leur domicile.

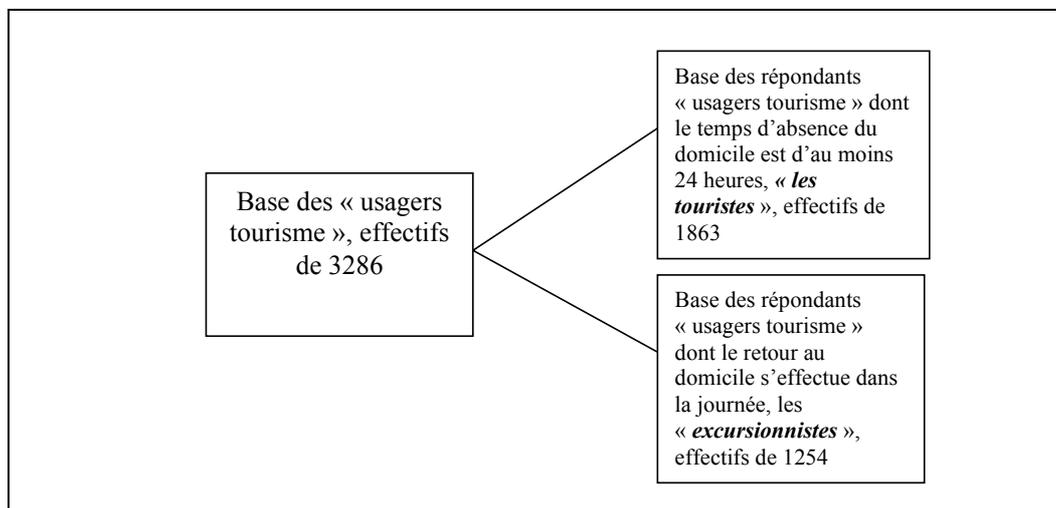
2. La représentation des « usagers tourisme » dans l'EITT

L'OMT distingue deux catégories de visiteurs parmi les « usagers tourisme » en fonction du temps d'absence hors du domicile : les touristes qui passent au moins une nuit en dehors du domicile, et les excursionnistes qui retournent à leur domicile dans la journée.

Cette distinction de l'« usager tourisme » en deux sous-catégories constitue un des points-clés de la terminologie tourisme. Identifier le portrait social et les comportements de déplacement de ces deux classes d'usagers représente donc un des objectifs prioritaires de l'enquête. Cette distinction est d'autant plus essentielle qu'aucune enquête n'associe les deux populations pour les comparer, et toutes les données disponibles sont issues d'enquêtes différentes, qui ne permettent pas une comparaison exacte. Nous pouvons donc au sein de l'EITT constater leurs similitudes et différences à partir des variables créées.

La figure ci-dessous illustre la distinction entre ces deux catégories à partir de la classe des « usagers tourisme ». Ajoutons que, parmi les « usagers tourisme », 58 répondants (soit un peu moins de 1,8% de cette catégorie) n'ont pas donné de réponse à la question du temps d'absence du domicile : ils n'ont donc pu être affectés à aucune des deux sous-catégories. De même, 111 « usagers tourisme » ont répondu « Ne sait pas » à cette question, et ont également été retirés du fichier décrivant les touristes et les excursionnistes.

Figure 11 : Répartition du fichier des « usagers tourisme » selon le temps d'absence à partir de la terminologie tourisme



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Afin de voir si les deux populations étudiées ont un portrait et des comportements significativement proches ou différents, nous avons distingué ces deux sous-catégories d'usagers dans la base de données.

2.1) Comparaison entre les touristes et les excursionnistes

Afin de distinguer les touristes et les excursionnistes parmi nos « usagers tourisme », nous rappelons que nous avons utilisé la variable précisant les temps d'absence hors du domicile. Pour respecter les définitions de l'OMT, nous avons écarté les usagers qui ignorent cette durée (celle-ci pourrait en effet excéder un an). Les données reprises dans ce point s'entendent donc sans cette petite catégorie d'indécis.

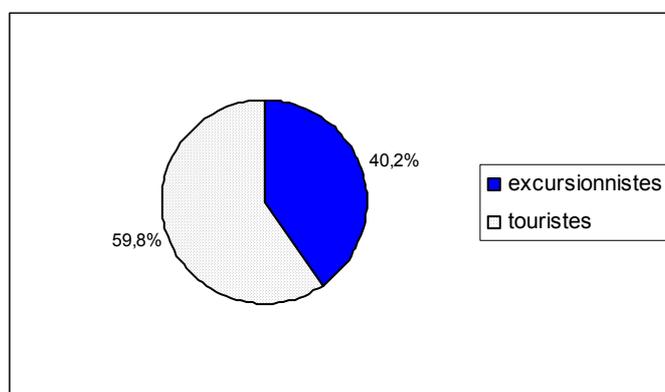
Tableau 39 : Répartition selon le temps d'absence du domicile pour les « usagers tourisme », (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT », effectifs 3286, 3228 répondants)

<i>Temps d'absence</i>	<i>Pourcentages</i>
La journée	38,9
Le week-end	32,3
2 à 3 jours en semaine	6,7
De 4 jours à 1 semaine	7,4
De 1 à 2 semaines	6,0
De 2 à 4 semaines	3,1
1 mois et plus	2,2
Ne sait pas	3,4
Total	100,0

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Cette opération porte la part des excursionnistes de 38,9% à 40,2% par rapport aux touristes. Nous constatons que le nombre d'« usagers tourisme » décroît selon la durée de séjour.

Graphique 22 : Répartition des « usagers tourisme » selon qu'ils soient touristes ou excursionnistes (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT », effectifs 3286, dont 3117 usagers identifiés dans les deux catégories)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

40,2% des « usagers tourisme » ayant déclaré un temps d'absence hors du domicile a estimé ce dernier à moins de 24 heures, en déclarant être partie pour « la journée ». Ce sont donc des excursionnistes, selon les définitions que nous avons retenues. Tous les autres (59,8%), soit la majorité, sont des touristes nous ayant déclaré passer au moins une nuitée hors du domicile.

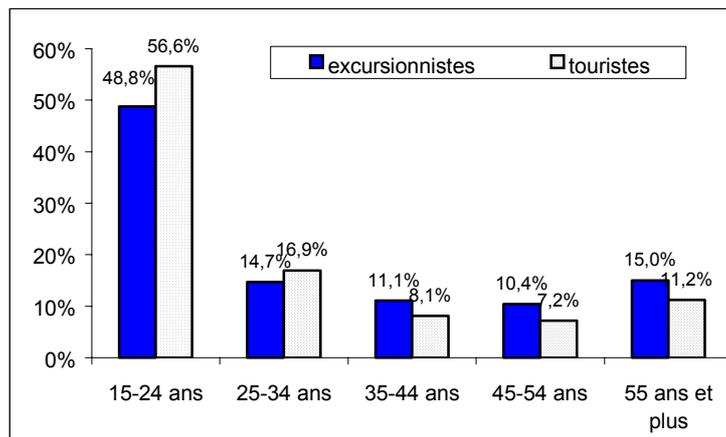
Il apparaît que le TER est un mode de transport plutôt utilisé par les touristes. Précédemment, nous avons souligné le lien entre la durée de séjour hors du domicile et la motivation du déplacement. La part importante des motifs tels que les visites à la famille ou aux amis dans

cette catégorie explique en partie ce phénomène puisqu'ils suscitent d'une manière générale les séjours les plus longs.

a) Un portrait social différent entre touristes et excursionnistes

S'il n'apparaît pas de différences significatives concernant le sexe entre touristes et excursionnistes (légère majorité de femmes), leur dispersion par âge et PCS sont différentes comme l'indiquent les deux graphiques suivants :

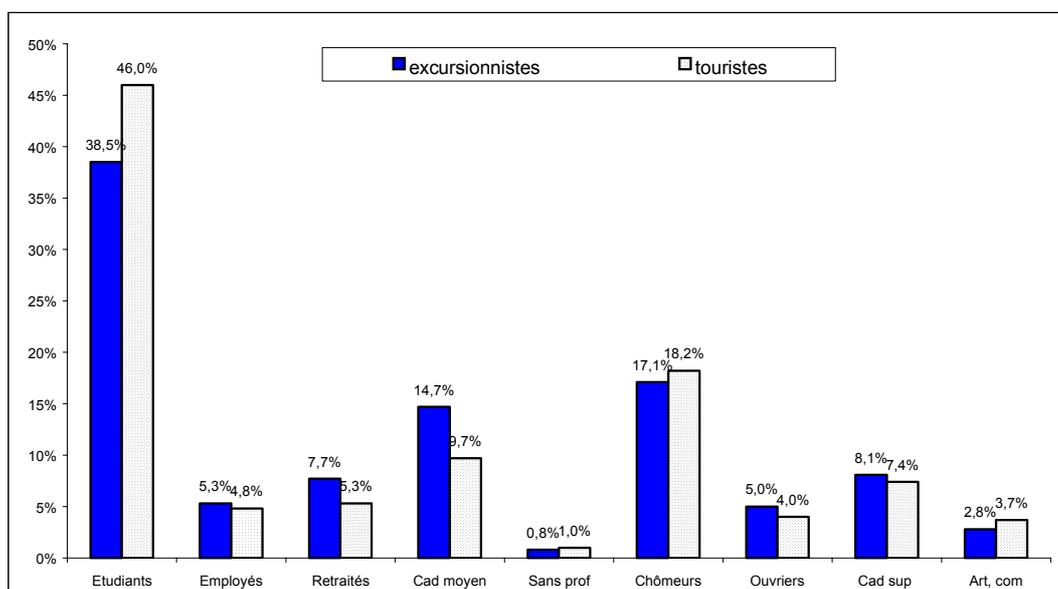
Graphique 23 : Répartition des « usagers tourisme » selon l'âge (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT », effectifs 3117, 2967 répondants)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Les variables distinguant les touristes des excursionnistes et l'âge sont corrélées (test du chi²). Les touristes sont plus présents que les excursionnistes dans les tranches d'âges des 15-24 ans et 25-34 ans. En revanche, à partir de 35 ans, ce sont les excursionnistes qui sont les plus représentés. Cependant, on ne peut nier que les structures par âges des deux populations sont proches : majorité de jeunes, baisse de la part de population avec l'âge sauf à partir de 55 ans où il y a une reprise et donc peu de dispersion par rapport à la catégorie des « usagers tourisme ».

Graphique 24 : PCS des « usagers tourisme » selon la terminologie tourisme (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT », effectifs 3117, 2921 répondants)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Le fait d'être touriste ou excursionniste est une variable corrélée à la PCS. Pourtant, comme pour l'âge, les structures des deux populations ne sont pas fondamentalement différentes. Les plus fortes contributions au chi2 concernent les étudiants et les retraités qu'ils soient touristes ou excursionnistes. En effet, nous notons près de 8 points d'écart entre la part d'étudiants parmi les touristes et celle des étudiants parmi les excursionnistes. Au contraire, les cadres moyens, les cadres supérieurs et les retraités sont plus nombreux chez les excursionnistes que chez les touristes. Une explication peut être vraisemblablement trouvée dans leurs motivations de déplacement.

b) Et des motivations de déplacement contrastées

Tableau 40 : Répartition des « usagers tourisme » selon qu'ils soient touristes ou excursionnistes en fonction du motif de déplacement (Base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT », effectifs 3117, 3117 répondants)

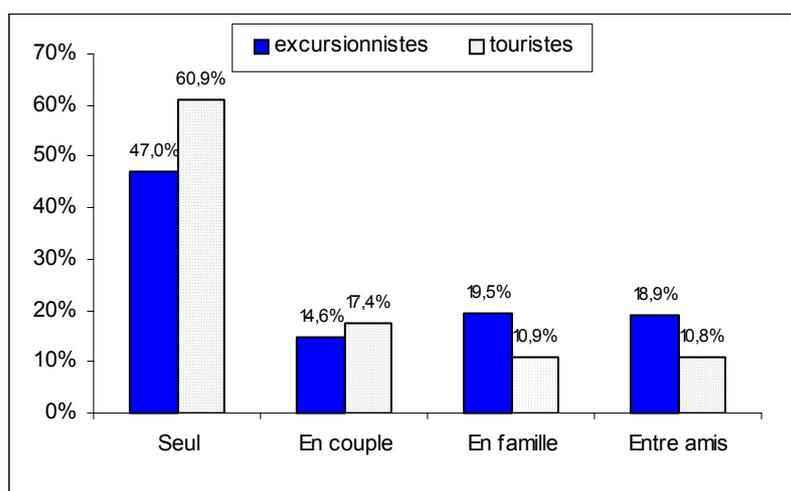
<i>Motif de déplacement</i>	<i>Excursionnistes</i>	<i>Touristes</i>
Démarche administrative	5,2	1,6
Visite à la famille	23,1	50,3
Visite à des amis	17,5	22,4
Déplacement professionnel	2,2	2,2
Achat / shopping	17,5	1,4
Loisirs (excursion, balade)	19,0	7,2
Tourisme culturel (musées, expos)	2,1	2,9
Salon, foire	6,4	1,4
Autre	7,0	10,7
Total	100,0	100,0

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

En premier lieu, il existe des différences significatives entre touristes et excursionnistes selon leurs motifs de déplacement⁷⁵. Les excursionnistes ont des motifs de déplacement mieux répartis entre les relations familiales et amicales (40,6%) et les loisirs plus traditionnels (courses, balades et culture, ... 45%) que les touristes qui consacrent l'essentiel de leurs déplacements aux liens familiaux et amicaux (72,7% contre 12,9%).

Ainsi, le TER est un mode utilisé en majorité par des touristes (59,8%) dont les motifs de mobilité sont surtout des visites à la famille ou aux amis alors que les excursionnistes se déplacent en plus grande proportion, pour des excursions, des balades, faire du shopping, visiter des salons ou foires c'est-à-dire des activités plus ponctuelles, comme nous le détaillons plus loin dans le point consacré à la comparaison de ces deux catégories d'usagers. Rappelons que les visites à la famille et aux amis sont particulièrement représentées dans les motifs de déplacements des touristes du Nord-Pas de Calais en général⁷⁶. En effet, 71,3% des séjours effectués dans la région sont motivés par la famille et les amis, contre 52,8% pour l'ensemble de la France. Les motivations de nos « usagers tourisme » rejoignent donc bien celles des touristes identifiés dans les enquêtes nationales.

Graphique 25 : Accompagnement de la personne selon qu'elle soit touriste ou excursionniste (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT », effectifs 3286, 3255 répondants)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

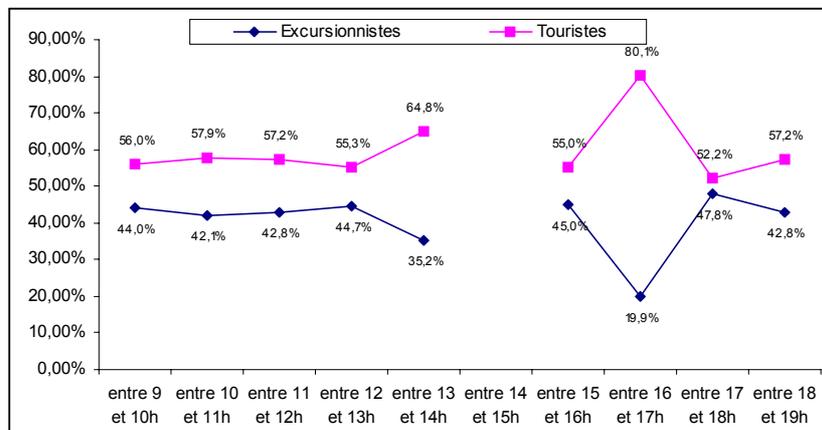
Les différences sont très significatives également pour l'accompagnement de l'utilisateur. Les proportions passent presque du simple au double pour les déplacements entre amis ou en famille. Les excursionnistes sont près de 40% à se déplacer en famille ou entre amis, alors que les touristes sont à peine plus de 20%. Par contre, les touristes voyagent plus fréquemment en TER (60,9%) seuls que les excursionnistes (47%), ce qui peut être rapproché des motivations de visites exprimées auparavant.

⁷⁵ Ces variables sont corrélées avec un chi2 égal à 540.79 avec 8 degrés de liberté

⁷⁶ Suivi de la Demande Touristique des Français, Direction du Tourisme, SOFRES, 2001

c) Les variations périodiques de la répartition des « usagers tourisme » selon la terminologie tourisme

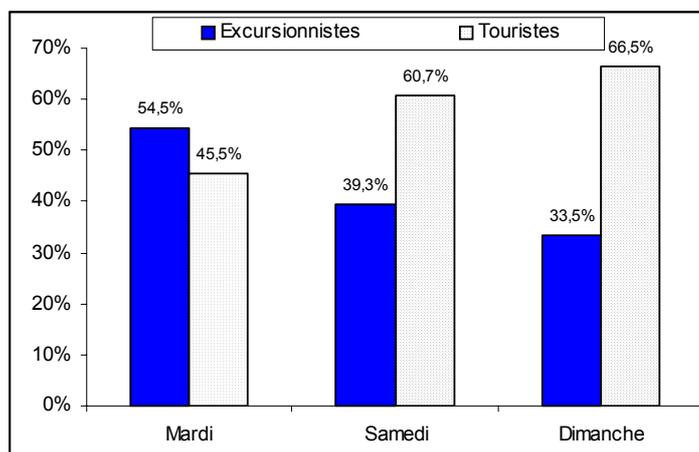
Graphique 26 : Répartition des « usagers tourisme » selon qu'ils sont touristes ou excursionnistes, en fonction des horaires de départ des trains (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT », effectifs 3117)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Il ne semble pas y avoir de différence notable dans la répartition des touristes et excursionnistes selon les horaires de départ des trains. Leur proportion respective dans les trains reste presque constante le matin avec un léger décrochement de la part des excursionnistes en mi journée. En revanche, nous observons une chute des déplacements excursionnistes entre 16 et 17 heures. Ce créneau horaire semble relativement tôt pour un retour d'excursion et tardif pour un départ.

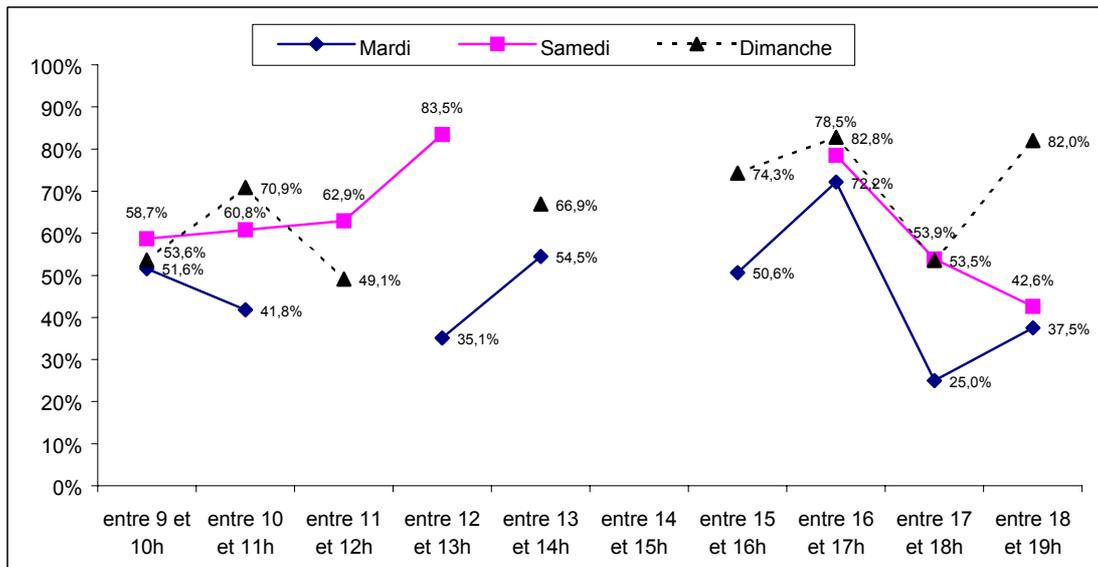
Graphique 27 : Répartition des « usagers tourisme » selon qu'ils sont touristes ou excursionnistes en fonction du jour d'enquête (Base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT », effectifs 3117)



source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

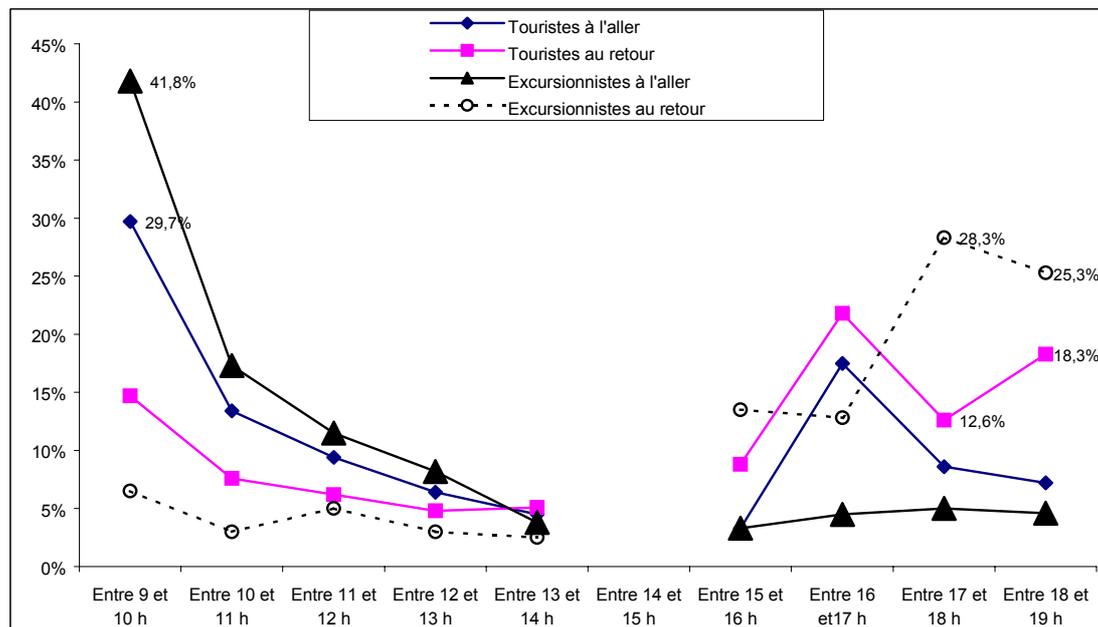
Le graphique ci-avant montre la part des touristes parmi les « usagers tourisme » aux différentes heures de départ des trains en fonction des jours enquêtés. La proportion d'excursionnistes s'obtient par déduction de ces valeurs de 100%.

Graphique 28 : Part des touristes dans le TER, selon les jours et horaires de départ des trains (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT », effectifs 3117)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Graphique 29 : Part des touristes et des excursionnistes dans le TER, selon qu'ils sont à l'aller ou au retour et selon les horaires de départ des trains (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT », effectifs 3117)

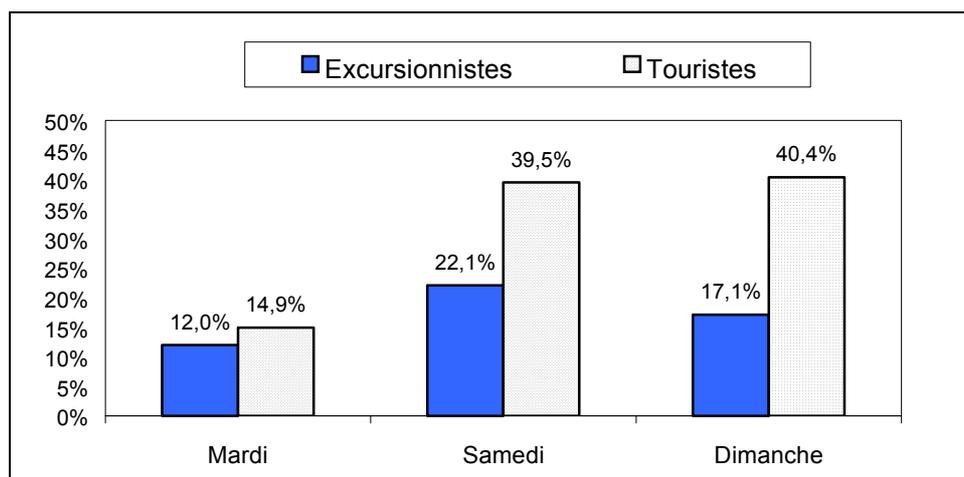


Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

La répartition des touristes et des excursionnistes à l'aller, au retour et par tranche horaire nous montre que les touristes et les excursionnistes ont un comportement similaire le matin, privilégiant plutôt les départs plutôt matinaux. Ces départs se poursuivent régulièrement dans l'après-midi avec un pic des touristes entre 16 et 17 heures. Nous constatons le même pic pour le retour des touristes, entre 16 et 17 heures. Par contre, les retours des excursionnistes

se concentrent dans les tranches horaires post 17 heures. Les touristes, dont la durée de séjour excède la journée, sont vraisemblablement moins contraints dans leurs horaires de déplacements. Nous constatons toutefois une part d'excursionnistes se déplaçant à des horaires peu conformes à la nature de leur déplacement. En effet, un peu plus de 5% d'entre eux se trouvent au retour dans un train dont le départ s'effectue entre 9 et 10 heures. Inversement, environ 5% d'entre eux se trouvent à l'aller dans un train dont le départ s'effectue entre 18 et 19 heures.

Graphique 30 : Part des « usagers tourisme » touristes ou excursionnistes par rapport à l'ensemble des usagers en fonction du jour d'enquête (base totale effectifs 6759, 2316 répondants le mardi, 2622 répondants le samedi, 1818 répondants le dimanche)



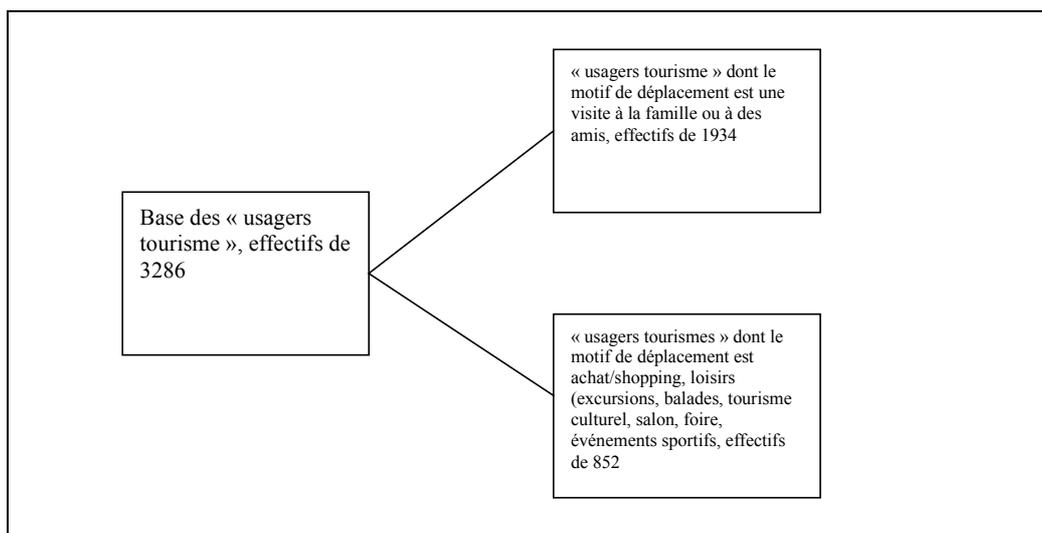
Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Si nous comparons les excursionnistes et les touristes à l'ensemble des usagers, nous constatons qu'il n'y a pas de variations journalières importantes pour les excursionnistes. Leur part reste en effet assez constante selon les jours d'enquête. En revanche, la part des touristes dans l'ensemble des usagers varie très nettement d'un jour à l'autre, passant de 14,9% le mardi à 39,5% le samedi et 40,4% le dimanche. Ces deux derniers jours, les « usagers tourisme », et en particulier les touristes. Cette prédominance des touristes constitue un fait marquant de l'enquête, puisque les excursionnistes sont traditionnellement plus nombreux dans les enquêtes sur le tourisme.

2.2) Les visites familiales et amicales différenciées des motifs d'agrément

Nous distinguons ci-après, les « usagers tourisme » selon la nature de leur motivation de déplacement, quel que soit le temps d'absence hors du domicile, et nous retenons en particulier deux sous-catégories : d'une part, les « usagers tourisme » qui se déplacent pour motif de visite à la famille ou aux amis, qui représentent 58,8% des « usagers tourisme », et d'autre part, ceux qui se déplacent pour des motifs d'agrément, c'est-à-dire : les achats/shopping, les excursions ou balades de quelques heures, le tourisme culturel ou encore les salons, foires et événements sportifs et qui représentent 25,9% des « usagers tourisme ».

Figure 12 : Décomposition de la base des « usagers tourisme » en deux sous catégories : ceux qui se déplacent pour des visites familiales et sociales et ceux qui se déplacent pour du tourisme d'agrément



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

La figure élaborée ci-dessus est réalisée à partir du tableau des motivations, détaillées ci-dessous.

Tableau 41: Principaux motifs de déplacement des « usagers tourisme » (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT », effectifs 3286, 3286 répondants)

<i>Motifs de déplacement</i>	<i>Effectifs</i>	<i>Pourcentages</i>
Démarche administrative	108	3,3
Visite à la famille	1269	38,6
Visite à des amis	665	20,2
Déplacement professionnel	70	2,1
Achat / shopping	265	8,1
Loisirs (excursion, balade)	389	11,8
Tourisme culturel (musées, expos)	87	2,7
Salon, foire, événement sportif	111	3,4
Autre	322	9,8
Total	3286	100,0

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

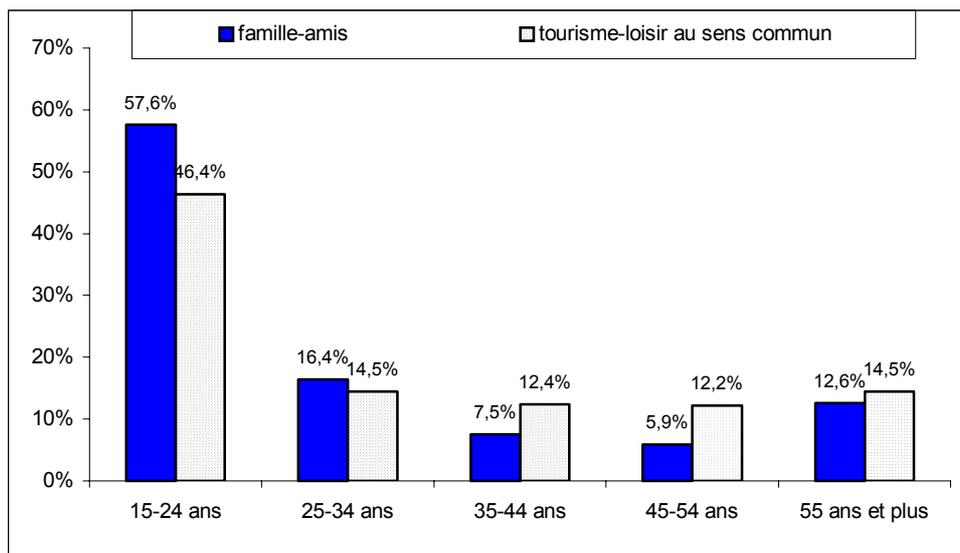
Comme pour les populations précédemment identifiées, nous réalisons un portrait social et comparons les principaux comportements de déplacements de deux sous-catégories. Nous précisons que les « usagers tourisme » ayant déclaré un autre motif de déplacement (démarches administratives, déplacements professionnels et autres) sont exclus des traitements, représentant un effectif de 500 enquêtés.

Pour près de six « usagers tourisme » sur dix, prendre le train est le moyen de se rendre en famille ou de rencontrer des amis. Le tourisme d'agrément, reprenant les activités de shopping, de loisirs, de tourisme culturel et de tourisme événementiel est pratiqué par un « usager tourisme » sur trois.

a) Portrait social des deux catégories

Il apparaît difficile d'affirmer que les « usagers tourisme » qui se déplacent pour des visites familiales ou amicales et ceux qui se déplacent pour des motifs de tourisme d'agrément ont une répartition différente selon le sexe⁷⁷. Cependant, même si chaque population est majoritairement composée de femmes, la proportion est plus importante pour ceux qui se déplacent pour une visite à la famille ou aux amis (55,2% contre 51,8% pour les « usagers tourisme » d'agrément).

Graphique 31 : Répartition entre les visites et le tourisme d'agrément selon l'âge (effectifs de la base de 2786, 2630 répondants)

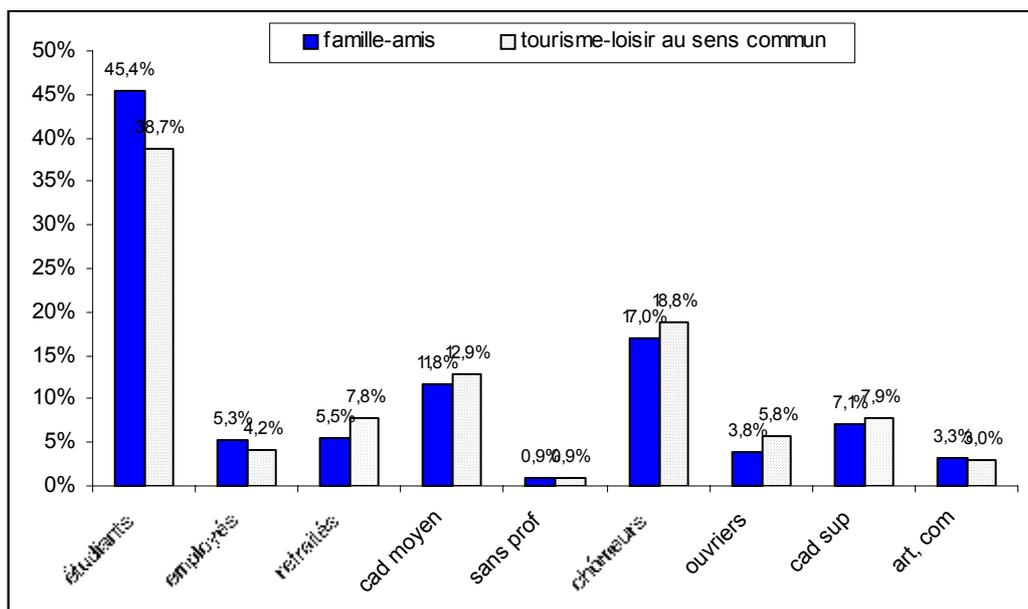


Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

La proportion d'usagers qui se déplacent pour des motifs de tourisme-loisirs d'agrément est plus importante après 35 ans.

⁷⁷ En effet, selon le test du χ^2 , la probabilité d'erreur est de l'ordre de 10% d'affirmer que les variables sexe et tourisme (au sens de la nouvelle variable créée) sont corrélées.

Graphique 32 : Répartition des « usagers tourisme » selon leur motif de déplacement et selon la PCS (effectifs de la base de 2786, 2602 répondants)



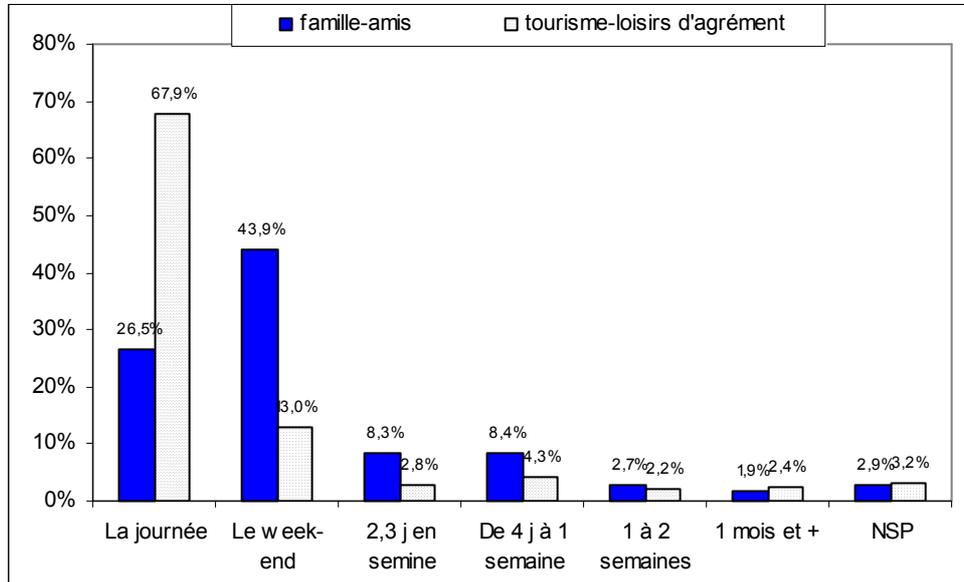
Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Le test du chi2 indique que la probabilité d'erreur quasi nulle de conserver l'hypothèse de corrélation des deux variables de la PCS et de ces deux motivations de tourisme.

Pour chacune des deux catégories d'« usagers tourisme », les étudiants sont majoritaires. Cependant, il existe des différences significatives entre les deux répartitions : 10 points d'écart séparent la proportion d'étudiants dans les deux classes d'usagers (57,6% contre 46,4%). La proportion d'étudiants est plus importante chez les « usagers tourisme » effectuant une visite familiale ou amicale, que chez les autres. C'est également le cas dans une moindre mesure, pour les employés. En revanche, le tourisme d'agrément est plus important pour toutes les autres PCS.

b) Principaux comportements de déplacements des deux catégories

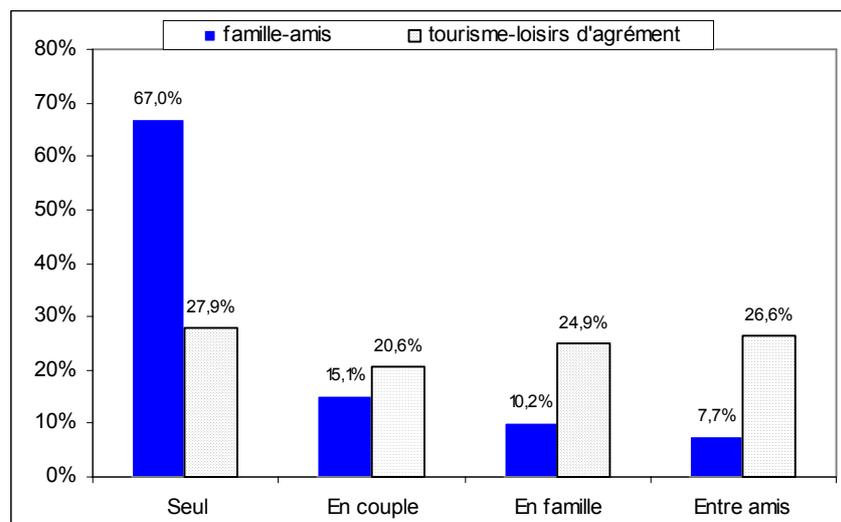
Graphique 33 : Répartition des « usagers tourisme » selon leur motif de déplacement et selon le temps d'absence du domicile (effectifs de la base de 2786, 2750 répondants)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Plus des deux-tiers des « usagers tourisme » motivés par l'agrément sont des excursionnistes et reviennent donc à leur domicile dans la journée ainsi que nous l'avons déjà précisé dans le point précédent. En revanche, ils ne sont plus qu'un quart (26,5%) parmi les « usagers tourisme » en visite familiale ou amicale. La plupart des visites à la famille implique une nuit à l'extérieur (73,5%), essentiellement le temps d'un week-end (43,9%).

Graphique 34 : Répartition des « usagers tourisme » selon leur motif de déplacement et selon l'accompagnement (effectifs de la base de 2786, 2672 répondants)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Selon le test du χ^2 , le risque d'erreur est inférieur à un sur mille que les deux variables soient dépendantes. Il apparaît donc que le motif de déplacement des « usagers tourisme » joue un rôle quant à l'accompagnement des voyageurs.

Les deux-tiers des « usagers tourisme » qui se déplacent pour rendre visite à la famille ou aux amis voyagent seuls, mais la proportion est quasiment inversée pour ceux qui se déplacent pour du tourisme d'agrément.

3. La représentation de ces différentes catégories selon leurs comportements de transport

Dans ce point 3, les traitements sont effectués sur l'ensemble de la base afin de connaître les pratiques des usagers du TER. Nous comparons les deux principales catégories, soit celle effectuant des déplacements pour le travail ou les études, et celle que nous avons appelée les « usagers tourisme » afin d'en déterminer les éventuelles particularités de comportement respectives.

3.1) Les trajets des usagers

L'utilisation du réseau de TER par les usagers est une des préoccupations importantes des politiques de transports. Bien que les champs de notre enquête se limitent à deux axes reliant Lille à Dunkerque d'une part, Arras à Etaples d'autre part, l'enquête reflète l'ensemble de l'offre sur ces axes en dehors des pointes du matin et du soir, et il est alors tout à fait possible d'évaluer l'occupation de ces axes selon les critères de l'étude. Avoir une meilleure connaissance des trajets effectués par les usagers pourrait orienter les politiques à mener en matière d'ajustement du TER à ces nouvelles mobilités.

A partir de deux variables, la gare de montée et la gare de descente des usagers, nous avons la possibilité de réaliser des traitements afin de connaître les trajets les plus fréquents, les

différents types de trajets effectués par les usagers et leurs caractéristiques en fonction du motif de déplacement.

a) Les trajets les plus fréquents

Afin de connaître l'ensemble des trajets effectués par les usagers sur les deux axes, nous avons créé une variable relatant le trajet des usagers en TER à partir des gares de montée et de descente. Nous avons donc créé une variable combinée associant les deux gares. Les possibilités de trajets par les usagers étant multiples, nous avons décidé dans un premier temps de ne conserver que les trajets les plus significatifs. Nous avons donc repris les grandes gares ou les gares de correspondance desservies par les deux axes. Celles-ci représentent en effet, 40.9% des trajets décrits par l'ensemble des personnes interrogées.

Tableau 42 : Trajets les plus significatifs en TER dans le champ de l'enquête (base totale, effectifs 6759, 6589 répondants)

<i>Trajets sur l'axe 1</i>	<i>Effectifs</i>	<i>Pourcentages sur la base totale</i>	<i>Pourcentages sur l'axe 1</i>
Dunkerque – Lille-Flandres	580	8,8%	11,5%
Lille - Hazebrouck	529	8,0%	10,5%
Hazebrouck – Lille-Flandres	314	4,8%	6,2%
Dunkerque – Hazebrouck	239	3,6%	4,7%
Lille-Flandres - Calais	216	3,3%	4,3%
Hazebrouck – Dunkerque	187	2,8%	3,7%
Lille-Flandres – Dunkerque	152	2,3%	3,0%
Lille-Flandres – St-Omer	112	1,7%	2,2%
<i>Trajets sur l'axe 2</i>	<i>Effectifs</i>	<i>Pourcentages sur la base totale</i>	<i>Pourcentages sur l'axe 2</i>
Arras – St-pol-sur-Ternoise	192	2,9%	11,2%
St-Pol-sur-Ternoise – Arras	106	1,6%	6,2%
Arras – Dunkerque	72	1,1%	Inter-axes

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Il apparaît clairement dans le tableau ci-dessus que les trajets les plus fréquemment effectués semblent relier des grandes gares entre elles ou à des gares de correspondances. Cependant, les trajets reliant des petites gares sont très également nombreux et diversifiés. La partie suivante va donc nous permettre de mettre en évidence les types de déplacements effectués par les répondants à l'enquête.

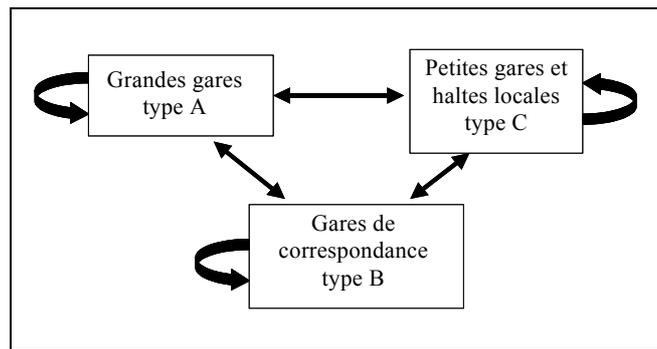
Les gares de type A correspondent aux grandes gares et aux grandes gares touristiques comme Lille, Dunkerque et Arras.

Les gares de type B représentent les gares de correspondance des axes étudiés telles que Hazebrouck et Saint-Pol-sur-Ternoise et les autres gares de correspondance régionale comme Calais, Boulogne-sur-Mer, Béthune, Lens, Valenciennes, Cambrai, ou Don-Sainghin.

Enfin, les gares de type C forment l'ensemble des gares locales de diffusion et les haltes qualifiées de petites gares.

Les différents trajets peuvent dès lors être définis de la façon suivante :

Figure 13 : Les différents types de trajets possibles



b) Les types de trajets

Nous nous sommes fondés sur les travaux de A.Cannet⁷⁸ sur la typologie des gares exposée en annexe du rapport sur la régionalisation des transports ferroviaires afin de qualifier les types de trajets que nous avons déterminés :

- les trajets entre grandes gares (Lille, Dunkerque, Arras) soit 'A-A'
- les trajets entre grandes gares et gares de correspondances soit 'A-B' et 'B-A'
- les trajets entre gares de correspondances soit 'B-B'
- les trajets entre petites gares soit 'C-C'
- les trajets entre grandes gares et petites gares soit 'A-C' et 'C-A'
- les trajets entre gares de correspondances et petites gares soit 'B-C' et 'C-B'

Nous ajoutons toutes les gares de correspondance situées en dehors de notre axe, mais qui ont été citées par les usagers, soit : Calais, Boulogne-sur-Mer, Béthune, Lens, Douai, Valenciennes, Cambrai, Don-Sainghin et donc codées 'B'.

Tableau 43 : Poids des types de gares dans les trajets (base totale, effectifs 6759)

Type de gare	Poids de ces types de gares en %
grandes gares	69,0
gares de correspondances	29,0
petites gares	68,4

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Lire ainsi : Dans 69% des trajets, on retrouve une grande gare soit au départ de l'itinéraire sur l'axe, soit à l'arrivée, soit aux deux.

Les grandes gares et les petites gares interviennent chacune dans près de sept trajets sur dix. Nous insisterons sur le poids qu'occupent les petites gares dans l'ensemble des trajets, équivalant même celui des grandes gares. Même s'il est vrai qu'elles sont beaucoup plus

⁷⁸ A.Cannet « Gares et régionalisation » dans B.Thomé (Coordinateur) (2001) « La régionalisation des transports ferroviaires » rapport Université Lumière Lyon II, ENTPE, CERTU, avril, 123 p.

nombreuses, le fait qu'autant des répondants les désignent, tant en gare d'origine que d'arrivée, montre que leur importance sur le réseau est loin d'être négligeable. Afin de d'affiner cette recherche sur les types de trajet, il nous est apparu utile de croiser cette nouvelle variable relative aux types de trajets effectués par les usagers en fonction de leur motif de déplacement. Le tableau obtenu est présenté ci-après :

Tableau 44 : Types de trajets selon le motif de déplacement (base totale, effectifs 6759, 6393 répondants)

	<i>type AA</i>	<i>type AB</i>	<i>type AC</i>	<i>type BA</i>	<i>type BB</i>	<i>type BC</i>	<i>type CA</i>	<i>type CB</i>	<i>type CC</i>	<i>Total</i>
Travail	10,1	13,0	15,7	11,0	0,0	3,8	19,3	6,9	20,2	100,0
Etudes	12,9	9,2	16,9	8,7	0,0	4,4	19,2	7,7	21,0	100,0
Démarche administrative	16,1	14,3	11,6	9,8	0,0	6,3	16,1	10,6	15,2	100,0
Visite famille	12,8	9,9	19,5	8,4	0,0	2,3	18,3	6,5	22,3	100,0
Visite amis	11,9	8,3	20,4	8,3	0,0	3,0	22,1	5,7	20,3	100,0
Déplacement professionnel	10,3	6,4	25,6	6,4	0,0	6,4	28,2	2,6	14,1	100,0
Achat/shopping	8,5	15,3	15,7	19,4	0,3	3,4	25,2	4,4	7,8	100,0
Loisirs	18,3	8,1	21,7	6,8	0,0	2,4	21,4	6,1	15,2	100,0
Tourisme culturel	10,0	5,6	31,1	7,8	0,0	3,3	26,7	5,5	10,0	100,0
Salon, foire, évènement sportif	22,6	15,7	18,3	10,4	0,0	1,7	19,1	3,5	8,7	100,0
Autre	20,1	10,6	23,6	5,8	0,0	2,9	17,5	7,8	11,8	100,0
Travail-études	11,7	10,8	16,4	9,7	0,0	4,1	19,3	7,4	20,6	100,0
« Usagers tourisme »	14,2	9,9	20,2	8,9	0,0	2,9	20,0	6,2	17,7	100,0

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Lire ainsi : (première case du tableau) : Parmi les usagers dont le déplacement est de type domicile-travail, 10,1% font un trajet reliant une grande gare (gare de départ) à une autre grande gare (gare d'arrivée)

Les deux variables Motivation et type de trajet sont corrélées. Les plus fortes contributions au chi2 concernent :

- la propension plus importante que la moyenne, des usagers en déplacement « domicile-travail » à se déplacer vers des grandes villes ; ceci peut s'expliquer par les bassins d'emplois que représentent les grandes villes et la proportion importante d'employés dans cette catégorie d'usagers.
- les usagers se déplaçant en TER pour motifs d'achats/shopping font plus fréquemment des trajets ayant une gare de correspondance ou une grande gare pour origine ou destination (56,5%). Inversement, ils ont tendance à ne pas faire de trajets entre petites gares, les pôles commerciaux étant centralisés pour la plupart dans les centres urbains les plus importants.
- la tendance des usagers qui se déplacent pour motifs de loisirs et salons, foires, évènements sportifs à faire des trajets entre grandes villes. La concentration des pôles d'attractions dans les grandes villes peut expliquer cette tendance.
- pour les voyageurs qui se déplacent pour un motif lié à la famille ou aux amis, il est important de noter le poids des petites gares qui interviennent respectivement dans 68,9% et 71,5% des trajets (soit en origine, soit en destination, soit les deux). Pour les

usagers qui se déplacent pour motivation travail-études, les petites gares sont citées par 65,9% pour le travail et 69,2% pour les études.

Le tableau suivant montre une organisation différente des trajets comptabilisé ci-dessus, en ignorant toutefois le sens du trajet.

Tableau 45 : Types de trajets des usagers, sans considération de sens, en pourcentages, selon les bases retenues

Type de trajet	Base totale	Domicile – travail ou études	« usagers tourisme »
Entre grandes gares	12,5	11,7	13,4
Grande gare-gare de correspondance et inverse	19,0	20,5	17,8
Grande gare à petite et inverse	37,5	35,7	38,5
Gare de correspondance à gare de correspondance	0,0	0,0	0,0
Gare de correspondance à petite gare et inverse	10,0	11,5	8,9
Petite gare à petite gare	20,9	20,7	21,4
Total	100,0	100,0	100,0

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Lire ainsi : 19,0% des usagers font des trajets reliant une grande et une gare de correspondance ou l'inverse

Les trajets les plus fréquents chez les usagers sont ceux qui relient des grandes gares à des petites et inversement pour 37,5% d'entre eux. En seconde position, et avec un taux de réponses quasi-équivalent, arrivent les trajets entre petites gares, et les trajets entre grandes gares et gares de correspondance (et inverse) qui ont été cités par environ un cinquième des usagers interrogés.

c) Le parcours moyen des usagers

L'objectif développé dans ce point est de connaître le parcours moyen des usagers selon le nombre de gares traversées sur l'axe que nous observons. Afin de connaître le trajet exact des usagers sur l'axe étudié, nous leur demandions de préciser le nom de la gare où ils étaient montés et le nom de la gare où ils étaient descendus du train interrogé.

Cela provoque une perte d'information de l'ordre de 50%, puisque la moitié des trains étant en correspondance, la moitié des voyageurs est montée ou descendue dans une autre gare que celles étudiées. Les analyses suivantes ne concernent que les usagers ayant fait leur trajet intégralement sur l'un des axes étudiés. Cela élimine ainsi tous ceux qui voyagent dans des trains empruntant une partie de l'axe ou ceux effectuant des correspondances, en provenance ou à destination d'autres lignes, soit environ la moitié des répondants.

Tableau 46 : Nombre moyen de gares parcourues selon l'axe et en fonction des bases retenues (axes 1, effectifs de 5048 dont 2646 répondants ; axe2, effectifs de 1711 dont 805 répondants)

	<i>Axe 1 (Lille-Dunkerque)</i>		<i>Axe2 (Arras-Etaples)</i>	
	<i>Moyenne</i>	<i>Ecart type</i>	<i>Moyenne</i>	<i>Ecart type</i>
Base totale, (effectifs 6759)	9,0	4,4	14,5	7,5
Domicile – travail ou études, (effectifs 2923)	8,3	4,1	12,8	7,3
Autres motifs, (effectifs 3470)	9,5	4,5	15,6	7,5
« usagers tourisme » (effectifs 3286)	9,7	4,5	15,7	7,5
Nombre total de gares calculées sur l'axe	16		20	

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

L'axe Lille-Dunkerque représente un trajet maximum de 16 gares. Pour les usagers qui ont déclaré effectuer un trajet sur la ligne, la moyenne de gares traversées est de 9. Cela représente un taux de passage de l'axe de 52,2%. Cependant l'écart type est important (4,4) et représente un indice de dispersion relative de l'ordre de 48,9%. La population n'est donc pas homogène et s'il semble que le motif de déplacement montre une légère dispersion à la moyenne, il n'apparaît pas clairement que cela soit une variable discriminante.

Pour l'axe 2, la moyenne du nombre de gares traversées par les usagers est de 14,5 sur un maximum de 20 gares, soit un taux de passage par usager sur l'axe de 69%. Ce taux est supérieur à celui de l'axe Dunkerque-Lille. La dispersion à la moyenne est forte (51,5%) et tout comme pour le premier axe, la catégorisation des usagers selon leur motif de déplacement ne paraît pas avoir une influence prépondérante sur ce phénomène.

3.2) La pratique de l'inter modalité

Une définition de l'inter modalité nous est donnée par Y.Buissière, comme « l'utilisation de plusieurs modes de transports entre l'origine et la destination du déplacement »⁷⁹.

Le questionnaire a été conçu afin de pouvoir déterminer ou éclairer la question de l'inter modalité du TER. Il proposait aux usagers de préciser leur(s) mode(s) d'accès et de diffusion aux gares de montée et de descente du train enquêté. Ils avaient la possibilité de donner plusieurs réponses pour chacune de ces deux interrogations, expliquant que le total des tableaux suivants excède 100%.

⁷⁹ Y. Buissière, J-L Madre, J. Armoogum, A. Bernard, « Motorisation et intermodalité : Une comparaison Montréal-Paris », transport 381, PP30-40

a) Les modes d'accès et de diffusion en gares

Tableau 47 : Répartition des modes d'accès et de diffusion des usagers, en pourcentages

	<i>Base totale (effectifs : 6759, 6570 répondants)</i>	<i>Domicile travail ou études (effectifs : 2923, 2915 répondants)</i>	<i>« usagers tourisme » (effectifs : 3286, 3267 répondants)</i>
ACCES			
Voiture stationnée sur un parking	8,1	8,3	7,9
Bus	8,6	7,6	9,2
Déposé en voiture par quelqu'un	25,1	26,2	24,5
En métro	12,6	12,7	12,8
En moto	0,4	0,4	0,4
A pied	32,0	37,4	27,4
En taxi	1,2	0,8	1,6
Un autre train en correspondance	13,1	11,4	14,7
A vélo	1,7	1,7	1,6
Autre mode	1,1	1,1	1,1
DIFFUSION			
	<i>Base totale Effectifs : 6759 6546 répondants)</i>	<i>Domicile travail ou études (effectifs : 2923, 2908 répondants)</i>	<i>« usagers tourisme » (effectifs : 3286, 3265 répondants)</i>
Voiture stationnée sur un parking	9,3	14,1	5,5
Bus	8,7	7,2	9,6
Attendu en voiture par quelqu'un	25,1	21,7	28,3
En métro	10,3	14,6	6,7
En moto	0,4	0,5	0,3
A pied	30,3	32,3	28,0
En taxi	1,4	1,0	1,8
Un autre train en correspondance	14,7	13,5	15,9
A vélo	1,7	1,8	1,5
Autre mode	1,6	1,3	1,8

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Lire ainsi : 8,1% des usagers ont accédé à leur gare de départ grâce à une voiture qu'ils ont garée sur un parking. 9,3% repartiront de leur gare d'arrivée en qu'ils avaient garée.

Les modes les plus utilisés, en accès ou en diffusion, sont : les déplacements à pied (32% et 30,3%) et le fait d'être déposé ou attendu en voiture par quelqu'un (25,1% en accès et en diffusion). Ce constat est valable quelle que soit la catégorisation d'usagers retenue. L'utilisation de véhicules personnels (moto, vélo, voiture) concerne à peine plus de 10% des usagers. L'usage des transports collectifs (taxi, bus, métro), forcément dépendant de l'offre, a été cité par 20 à 25 % des usagers, le taux approchant les 35-40% si les trains en correspondance sont ajoutés à ce calcul.

En mode d'accès, les écarts les plus importants entre les « usagers tourisme » et les « domicile-travail/études » concernent leur recours à un train en correspondance (respectivement 14,7 et 11,4%). Ces derniers accèdent plus fréquemment en gare à pied (37,4% contre 27,4%). Nous pouvons émettre l'hypothèse que l'offre TER est plus adaptée aux usagers se déplaçant pour les études ou le travail. De même, la diffusion s'effectue plus souvent à pied pour les usagers en domicile-travail ou études (32,3% contre 28%), mais aussi

le métro (14,6% contre 6,7%). L'usage du métro pour les domicile travail traduit également le poids de la métropole et son rôle en tant que bassin d'emploi. En mode de diffusion, les écarts les plus importants entre les « usagers tourisme » et les « domicile-travail/études » concernent « la voiture stationnée » et le recours au métro (respectivement 5,5% contre 14,1% et 6,7% contre 14,6%).

Le tableau suivant a été créé en réunissant le mode d'accès en gare des usagers à l'aller et le mode de diffusion des usagers au retour : ce qui nous donne la répartition des modes de transport utilisés par les usagers entre leur domicile et la gare, et entre la gare et leur point de destination.

Tableau 48 : Mode de transport utilisés par les usagers de leur domicile à la gare et de leur gare à leur point de destination (base totale, effectifs 6759)

	<i>Mode de transport utilisé par les usagers entre leur domicile et la gare</i>		<i>Mode de transport utilisé par les usagers entre la gare et leur point de destination</i>	
	Mode d'accès des usagers à l'aller	Mode de diffusion des usagers au retour	Mode de diffusion des usagers à l'aller	Mode d'accès des usagers au retour
Voiture stationnée sur un parking	10,7	17,8	3,1	5,4
Bus	9,2	7,5	9,5	7,5
Déposé ou attendu en voiture par quelqu'un	30,4	28,9	23,9	20,7
En métro	12,6	7,4	13,5	13,8
En moto	0,4	0,5	0,3	0,5
A pied	25,7	28,5	32,6	41,2
En taxi	1,3	0,8	1,6	0,8
Un autre train en correspondance	12,9	12,5	17,6	14,1
A vélo	1,8	1,8	1,5	1,6
Autre mode	1,1	0,7	2,1	0,9

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Lire ainsi : 10,7% des usagers (à l'aller) se sont rendus de leur domicile à leur gare de départ en voiture stationnée sur un parking. 17,8% des usagers au retour ont fait de même de leur gare d'arrivée à leur domicile. 3,1% envisageaient d'utiliser une voiture stationnée sur un parking de leur gare d'arrivée à leur point de destination et 5,4% avaient utilisé ce même mode de transport pour leur retour afin d'accéder à la gare les ramenant vers leur domicile.

Le recours à un tiers et le mode « à pied » restent majoritaires. Se rendre à la gare à pied est plus fréquemment le mode des usagers qui sortent ou se dirigent vers la gare de destination. La seule différence des usagers en gare-points de destinations et inversement avec ceux en modes domicile-gare est la progression du mode « à pied » qui correspond à la baisse de celui « déposé ou attendu en voiture par quelqu'un » moins cité en destination puisque la plupart de ces modalités sont effectuées par la famille, voire les amis à l'aller. Nous remarquons un écart important avec les résultats de l'enquête SNCF-CERTU de 1994 dans la répartition des modes majoritaires : A pied (entre 48%) puis en voiture en tant que conducteur ou passager (14% chacun). L'enquête SNCF-CERTU étant basée sur la totalité de l'amplitude horaire, la part d'usagers en trajets type domicile travail ou études explique la sur-représentation des modes « à pied » et en « voiture conducteur ». Nous constatons ainsi une grande conformité

de comportement de notre échantillon d'usagers qui effectuent des déplacements domicile travail ou études avec ceux observés sur l'ensemble de l'amplitude horaire.

La pratique de rabattement en voiture à la gare comme passager ou conducteur, est plus manifeste chez les usagers effectuant un déplacement domicile travail ou études, témoignant d'une pratique conforme aux déplacements quotidiens observés par J.P.Orfeuill.

La proportion importante d'« usagers tourisme » entraîne des comportements différents, nous incitant à penser que l'offre ferroviaire ne leur est pas adaptée. Ainsi, nous constatons une part plus faible d'« usagers tourisme » qui accèdent ou quittent la gare à pied (bagages encombrants pour certains, éloignement de la gare par rapport au domicile ou du lieu de destination par rapport à la gare d'arrivée), et une propension moindre des « usagers tourisme » à laisser leur voiture sur un parking, les durées de déplacements étant plus longs pour les touristes.

Le type de gares, tel que défini dans le point précédent (grande, de correspondance ou petite) est une variable qui semble importante dans les modes d'accès et de diffusion utilisés par les usagers. Nous avons regroupé les différentes réponses en trois grandes modalités correspondant soit à l'usage d'un véhicule privé motorisé, soit à l'utilisation des transports publics y compris le train en correspondance, soit aux modes non motorisés, tels que « à pied » ou « à vélo ».

Tableau 49 : Répartition des modes d'accès et de diffusion des gares selon les types de gares (base totale, effectifs 6759)

	<i>Modes d'accès (6570 répondants)</i>			
	Véhicule privé motorisé	A pied ou à vélo	Transports publics	Autres modes
Accès en grande gare	28,4	32,6	41,6	1,4
Accès en gare de correspondance	37,3	29,8	33,9	1,4
Accès en petite gare	36,6	35,3	28,0	0,7
	<i>Modes de diffusion (6566 répondants)</i>			
	Véhicule privé motorisé	A pied ou à vélo	Transports publics	Autres modes
Diffusion en grande gare	19,0	30,3	54,8	1,0
Diffusion en gare de correspondance	38,2	24,1	39,0	1,4
Diffusion en petite gare	47,5	36,5	11,5	2,3

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

L'utilisation des transports publics augmente lorsque les usagers se trouvent dans une grande gare, ce qui confirme le rôle du TER dans les pratiques de l'inter modalité au sein de l'offre de transports publics urbains (41,6% en accès et 54,8% en diffusion). Les possibilités d'accès ou de stationnement aux grandes gares et les politiques incitatives à l'utilisation des transports collectifs regroupés au sein de pôles d'échange, jouent probablement un rôle dans le plus faible taux d'utilisation des véhicules privés motorisés. En revanche, le rôle des petites gares est partagé entre d'une part, une facilité d'accès (35,3%) et de diffusion (36,5%) pour les modes non motorisés, et d'autre part, un enjeu de desserte fine du territoire, combinée avec les rabattements des voitures aux petites gares (36,6%) dans des parkings-relais aux petites gares (47,5%). Dans le tableau suivant nous avons repris le nombre de mode d'accès ou de diffusion au TER et additionné tous les modes d'accès, puis les modes de diffusion pour chaque individu.

Tableau 50 : Nombre de modes de transport utilisés par les usagers en accès et diffusion des gares selon les bases retenues

	<i>Base totale (effectifs : 6759, 6570 répondants)</i>	<i>Domicile travail ou études (effectifs : 2923, 2915 répondants)</i>	<i>« usagers tourisme » (effectifs : 3286, 3267 répondants)</i>
ACCES			
Un seul mode d'accès au TER	93,7%	93,1%	94,1%
Plusieurs modes d'accès	6,3%	6,9%	5,9%
DIFFUSION			
	<i>Base totale (effectifs : 6759, 6546 répondants)</i>	<i>Domicile travail ou études (effectifs : 2923, 2908 répondants)</i>	<i>« usagers tourisme » (effectifs : 3286, 3265 répondants)</i>
Un seul mode de diffusion	94,2%	92,5%	95,6%
Plusieurs modes de diffusion	5,8%	7,5%	4,4%

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

La plupart des usagers (en moyenne 95%) n'utilise qu'un seul mode d'accès ou de diffusion au TER, avec une pratique légèrement moins élevée pour les « usagers tourisme ». La catégorisation des usagers selon les terminologies transport et tourisme en fonction du motif de déplacement influe peu sur le nombre de modes de transport utilisés pour rejoindre les gares. Le tableau suivant nous montre que les modes les plus souvent associés chez ceux qui déclarent utiliser plusieurs modes pour accéder à la gare ou en repartir.

Tableau 51 : Multi-modalités les plus fréquemment associées (au moins 5 %) chez ceux qui utilisent plus d'un mode d'accès en gare (base totale, effectifs 6759)

<i>Multi-modalités associées</i>	<i>Chez les usagers multi-modaux</i>
ACCES (493 répondants)	
Métro – A pied	22,3%
Déposé en voiture par quelqu'un – A pied	10,7%
Bus – Métro ou tram	8,5%
Autre train en correspondance – A pied	5,1%
DIFFUSION (578 répondants)	
Métro ou tram – A pied	18,0%
Attendu en voiture par quelqu'un – A pied	15,9%
Bus – Métro ou tram	8,9%
Bus – A pied	7,1%

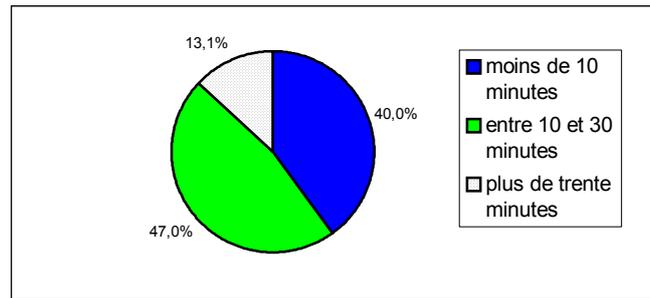
Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Ce tableau vient par ailleurs renforcer le rôle des transports collectifs mais surtout de la marche à pied, perçue comme un mode de rabattement à part entière chez ces usagers.

b) Les temps d'accès et de diffusion

Nous pouvons également étudier les usagers selon le temps mis pour accéder à la gare ou la quitter. Les modalités proposées étaient : « moins de 10 minutes », « de 10 à 30 minutes », « plus de trente minutes ».

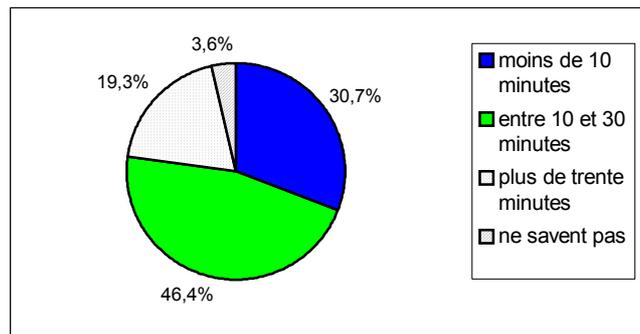
Graphique 35 : Répartition du temps mis par les usagers entre leur point d'origine et l'arrivée en gare (base totale, effectifs 6759, 6531 répondants)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Il est assez rare que des usagers mettent plus de trente minutes pour accéder à la gare (13,1%), mais la plupart (46,9%) a un temps d'accès compris entre 10 minutes et une demi-heure. Toutefois, une proportion importante d'usagers a un temps de trajet court pour se rendre en gare, c'est-à-dire inférieur à 10 minutes. En effet, un trajet de dix minutes représente une distance d'un peu moins d'un kilomètre pour un marcheur. Nos résultats diffèrent de ceux de l'enquête SNCF-CERTU qui estime que le rabattement à pied pour rejoindre une gare TER ne concerne que 11% de la population régionale. « Si l'on considère qu'une distance d'un kilomètre est un maximum pour rejoindre la gare à pied, sans difficulté, seuls 11% de la population étudiée sont dans cette situation [...] Ainsi, pour la très grande majorité des provinciaux, l'usage du train suppose un rabattement motorisé vers les points d'arrêt donnant accès au réseau. ⁸⁰» Nous avons en effet montré que les « usagers tourisme » se rendaient à pied aux gares (27,4% accès et 28% diffusion), les usagers en déplacement pour le travail ou les études représentant même une plus forte proportion (37,4% accès et 32,3% diffusion). Dans notre échantillon, la forte proportion des faibles temps d'accès peut également s'expliquer par la densité du tissu urbain régional.

Graphique 36 : Répartition du temps mis de la gare d'arrivée à la destination finale (base totale, effectifs 6759, 6578 répondants)



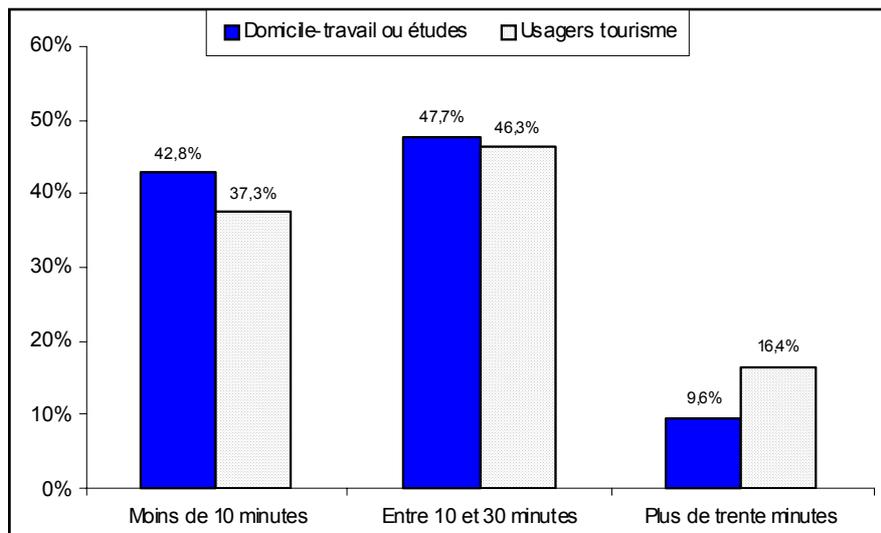
Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

⁸⁰ SNCF, CERTU, (1998), « La mobilité régionale : le train et les autres modes de transport », juillet, p47.

A destination, la part d'utilisateurs mettant entre 10 et 30 minutes est analogue. En revanche, la part de ceux qui mettent plus d'une demi-heure est plus importante, alors que ceux qui mettent moins de 10 minutes ne représentent même plus un tiers de l'échantillon.

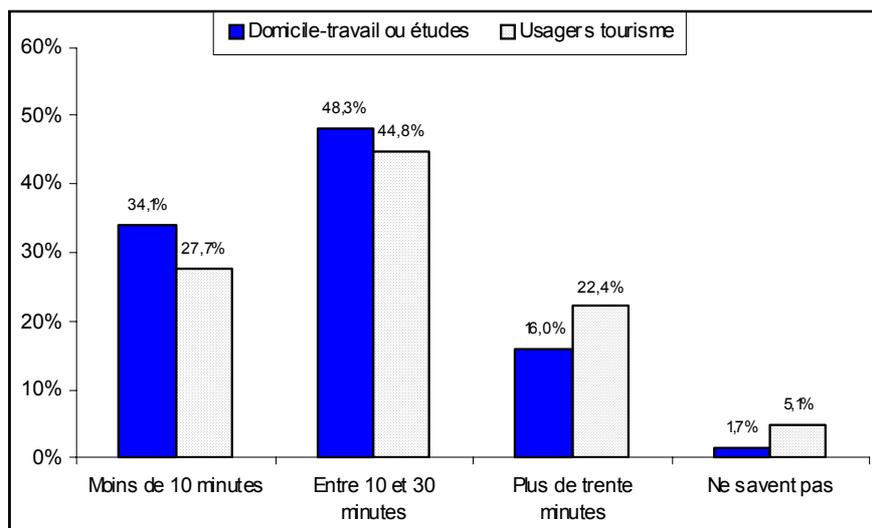
Les utilisateurs ayant un motif de déplacement lié au travail ou aux études sont moins nombreux à mettre un temps supérieur à trente minutes pour accéder (de même pour le temps de diffusion) en gare que les « utilisateurs tourisme ». La quotidienneté du trajet vers le travail ou les études expliquant en partie une stratégie d'adéquation de ce groupe tant pour se rendre au travail que pour retourner au domicile.

Graphique 37 : Temps d'accès en gare d'origine (base totale, effectifs 6759, 6531 répondants)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Graphique 38 : Temps de diffusion de la gare d'arrivée à la destination finale (base totale, effectifs 6759, 6478 répondants)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

D'autre part, une moins bonne connaissance de l'univers du train explique peut-être la sur-représentation de la catégorie des « usagers tourisme » ayant des temps d'accès et de diffusion de plus de trente minutes.

Le croisement de la variable de temps d'accès avec celle du temps de diffusion aboutit aux résultats suivants qui témoignent notamment d'une forte dispersion de la population. La classe la plus importante regroupant ceux qui mettent entre 10 et 30 minutes tant en temps d'accès que de diffusion représentant 52,6% de l'ensemble des usagers.

Quel que soit le temps d'accès, le temps de diffusion est le plus souvent compris entre 10 et 30 minutes. Les deux populations qui participent le plus au chi2 sont celles qui mettent moins de 10 minutes en temps d'accès qui ont tendance à mettre plus fréquemment que les autres moins de 10 minutes en temps de diffusion, et celles qui mettent plus de trente minutes en temps d'accès et qui ont plus souvent que les autres, un temps de diffusion également supérieur à la demi-heure.

Tableau 52 : Temps d'accès par temps de diffusion (base totale, effectifs 6759, 6427 répondants)

	<i>Moins de 10 minutes</i>	<i>10 à 30 minutes</i>	<i>Plus de 30 minutes</i>	<i>Ne sait pas</i>	<i>Total</i>
Moins de 10 minutes	37,9	42,7	16,6	2,8	100,0
10 à 30 minutes	25,9	52,6	18,2	3,3	100,0
Plus de 30 minutes	25,6	35,5	32,0	6,9	100,0

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Lire ainsi : Parmi les usagers qui ont mis moins de 10 minutes pour accéder à leur gare de départ, 37,9% devraient mettre moins de 10 minutes à rejoindre leur point de destination à partir de leur gare d'arrivée.

Ceux qui mettent le plus de temps sont majoritairement des femmes, le plus souvent inactives ayant un motif de déplacement autre que le travail ou les études et qui prennent pour la première fois le TER pour ce motif. Cette catégorie est majoritairement captive du train. Ceux qui ont un temps cumulé d'accès et de destination inférieur à 20 minutes sont un peu plus souvent des hommes actifs ou étudiants dont le déplacement est orienté vers le travail ou les études. Pour la plupart, ce trajet est effectué tous les jours ou presque et le TER est le plus souvent un choix. Il apparaît que les deux variables les plus discriminantes sont la fréquence d'utilisation du TER (plus l'utilisateur utilise le TER, moins il a tendance à mettre de temps pour arriver à la gare de départ ou quitter la gare de destination) et le degré de captivité au train.

3.3) Le degré de captivité au TER

a) Le choix ou l'obligation du TER

1. pour l'ensemble des usagers

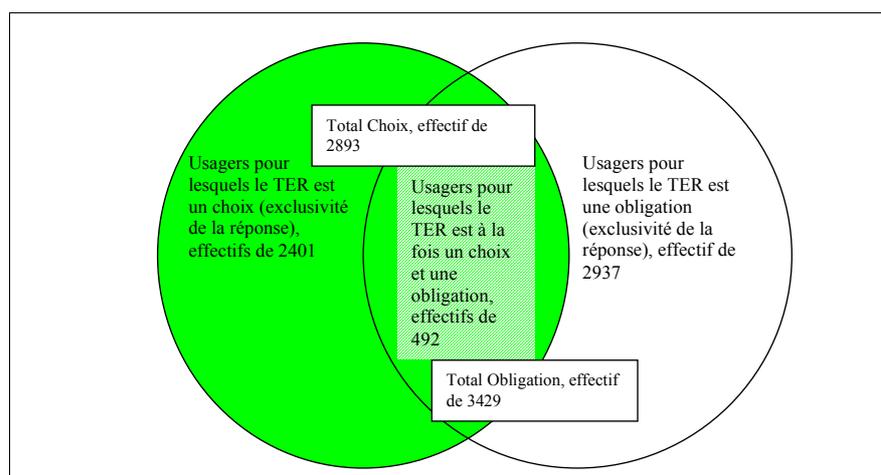
L'un des objectifs des décideurs politiques des transports est d'augmenter la part d'usagers dans les transports collectifs et cela pour des raisons liées au développement durable (pollution et consommation d'énergie), économiques ou encore sociales (droit au transport pour tous), notamment pour les déplacements intra-régionaux en TER. Afin de mieux connaître la demande sociale en termes de transports publics, il est intéressant d'étudier la population qui exprime son choix d'utiliser le TER, mais aussi celle pour laquelle le fait d'être dans le TER est une obligation. Afin de distinguer ces deux populations, l'enquête posait les questions suivantes :

16. Aujourd'hui, vous effectuez ce déplacement en train. Vous utilisez le TER. Est-ce un choix ?		
Non <input type="checkbox"/> 2	◇	
		Je n'ai pas de voiture <input type="checkbox"/> 1
		Ma voiture n'est pas disponible <input type="checkbox"/> 2
		Autre <input type="checkbox"/> 3
		Précisez :
Oui <input type="checkbox"/> 1	◇	Si Oui, pourquoi avez-vous choisi le train ?
		Par habitude <input type="checkbox"/> 1
		Plus économique <input type="checkbox"/> 2
		Plus facile <input type="checkbox"/> 3
		Plus rapide <input type="checkbox"/> 4
		Pas de souci de stationnement <input type="checkbox"/> 5
		Autre, précisez : <input type="checkbox"/> 6

Nous devons souligner que des personnes enquêtées ont répondu « oui » et « non » à cette question. Nous avons distingué les « captifs » qui ont répondu « non » à la question. Cette réponse n'étant pas exclusive, ils peuvent également avoir répondu « oui ». Puis nous avons distingué tous les usagers qui ont déclaré que le TER était un choix, que leur réponse soit exclusive ou non (c'est-à-dire, même s'ils ont aussi répondu « non »). Enfin, la troisième catégorie est composée uniquement des usagers ayant répondu à la fois « oui » et « non ». Nous précisons que ces usagers font également partie des deux autres catégories puisque leur réponse correspond au critère de différenciation. Les non-réponses à la question ont été écartées des catégories réalisées⁸¹. Nous constatons par ailleurs, qu'il existe une partie de notre échantillon qui, bien que n'ayant pas renseigné la question concernant le choix, nous a précisé cependant les raisons pour lesquelles elle se trouve dans le TER, comme nous le développons plus loin.

⁸¹ le taux de non-réponse à la question N°16 s'élève à 13,6% de l'ensemble des usagers

Figure 14 : Différenciation des usagers selon leur degré de captivité au TER



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

49,6% des répondants au questionnaire ont déclaré que l'utilisation du TER était un choix, 58,8% ont déclaré que l'utilisation du TER était une obligation, et 8,4% qu'ils l'utilisaient par choix et par obligation. En effet, la réponse n'a pas été perçue comme exclusivement « Oui » ou « Non », et 492 enquêtés ont coché les deux modalités, représentant ainsi une catégorie d'usagers assez particulière. Dans le tableau suivant, ils apparaissent pour chacune des motivations identifiées, dans des proportions assez importantes. Dans un premier temps, nous étudions les différences et similitudes entre les usagers pour lesquels l'utilisation du TER est un choix, et que nous appelons les non captifs, et ceux pour lesquels l'utilisation du TER constitue une obligation, et que nous appelons les captifs.

Tableau 53 : Répartition des catégories d'usagers selon le choix et/ou l'obligation de prendre le TER, en pourcentages

	<i>Ont déclaré avoir choisi de prendre le train</i>	<i>Ont déclaré que le train était pour eux une obligation</i>	<i>Ont déclaré que le TER était à la fois un choix et une obligation</i>
Ensemble des usagers 5830 répondants	49,6	58,8	8,4
Domicile travail-études, 2925 répondants	53,1	53,8	6,9
« Usagers tourisme », 3079 répondants	45,7	63,2	8,9

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Le motif de déplacement des usagers est une variable importante pour la détermination du degré de captivité. En effet, les usagers dont la motivation de mobilité est liée au travail ou aux études (entre 9 heures et 18 heures 30) se répartissent à peu près également entre captifs et non captifs (respectivement 53,8 et 53,1%). La proportion de captifs du TER est cependant plus importante pour les autres motifs et en particulier pour les « usagers tourisme » (63,2%). Cela nous confirme que les « usagers tourisme » constituent probablement une population à faibles revenus et vraisemblablement sans voiture. Concernant les usagers qui se déplacent pour un trajet du type « domicile-travail ou études », le sous-équipement en voiture conditionne vraisemblablement l'obligation de prendre le train, mais le choix peut également être contraint du fait que les grands centres urbains sont peu adaptés au stationnement des

véhicules privés. Nous soulignons enfin, les proportions des « usagers tourisme » qui ont déclaré que le TER était à la fois un choix et une obligation (8,9%).

Le tableau suivant présente les raisons avancées par les usagers, obligés de prendre le TER pour leur déplacement.

Tableau 54 : Raison de l'obligation de prendre le TER pour les usagers captifs, en pourcentages (base totale, effectifs 3429, 3242 répondants)

<i>Raison de l'obligation</i>	<i>Pourcentages</i>
Pas de voiture	74,8
Voiture pas disponible	12,4
Autre	12,8
Total	100,0

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Parmi ceux qui ont déclaré que le TER était une obligation⁸², les trois-quarts fournissent comme explication le fait qu'ils n'ont pas de voiture. Toutefois, le rapport à la voiture est plus général puisqu'il faut ajouter les 12,4% qui ont répondu que leur voiture n'était pas disponible pour ce voyage et pour des raisons diverses : problèmes mécaniques, voiture laissée au conjoint ou à un enfant,... Chez ceux qui ont déclaré que prendre le TER était un choix, les réponses se répartissent parmi les modalités suivantes :

Tableau 55 : Raison de prendre le TER pour les usagers non-captifs, en pourcentages (base totale, effectifs 2893, 2848 répondants) Réponses multiples possibles

<i>Raison du choix</i>	<i>Pourcentages</i>
Par habitude	22,2
Plus économique	45,3
Plus facile	36,6
Plus rapide	23,0
Pas de souci de stationnement	25,1
Autre	7,9
Total	160,1

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

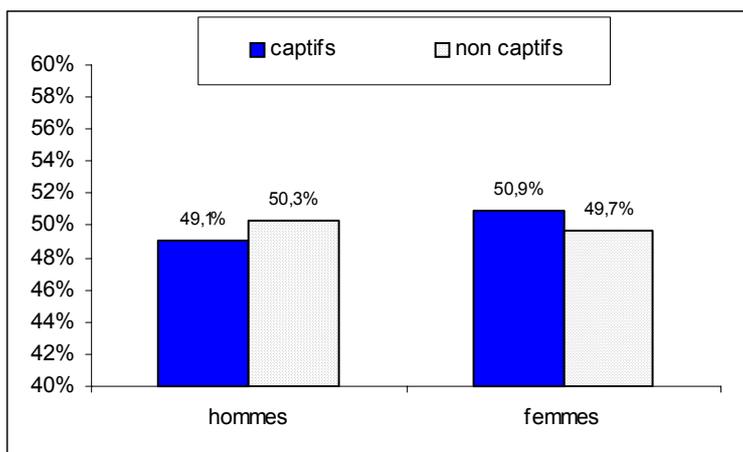
La dimension économique du TER représente le principal intérêt du TER pour près de la moitié de l'échantillon des usagers non captifs⁸³. Les réponses « plus facile », « plus rapide », et « par habitude » sont autant d'autres atouts du TER, ces modalités ayant été respectivement désignées par plus d'un répondant sur cinq. Nous retrouvons également des raisons liées à l'usage de la voiture chez les passagers qui ont choisi d'utiliser le TER afin d'éviter le stationnement en ville (25,1%). La voiture est bien considérée dans ce cas comme un outil inadapté à la circulation dans les centre-villes.

Nous pouvons au sein de l'ensemble des usagers comparer les caractéristiques principales des populations captives et non captives.

82 Que l'obligation soit exclusive ou non.

83 Que le choix soit exclusif ou non.

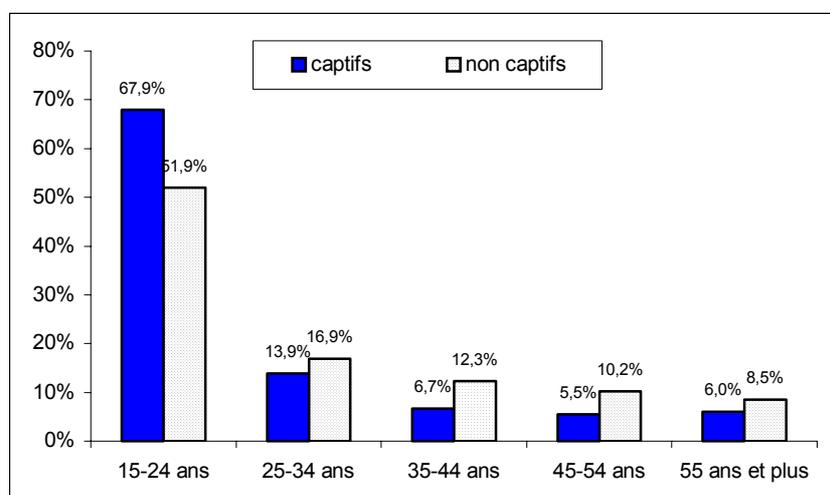
Graphique 39 : Répartition des usagers par sexe selon le degré de captivité au TER des usagers (base totale, effectifs 6759, 5687 répondants)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Bien qu'il y ait indépendance entre le sexe et la captivité en TER selon les tests statistiques pratiqués, les captifs du TER sont plus souvent des femmes et les non-captifs des hommes. Nous savons que les femmes sont plus souvent sur-représentées dans les transports collectifs et que ces dernières sont moins équipées en voiture que les hommes, ce qui peut expliquer une déclaration de captivité plus grande.

Graphique 40 : Répartition des usagers par âge selon le degré de captivité au TER des usagers (base totale, effectifs 6759, 5686 répondants)

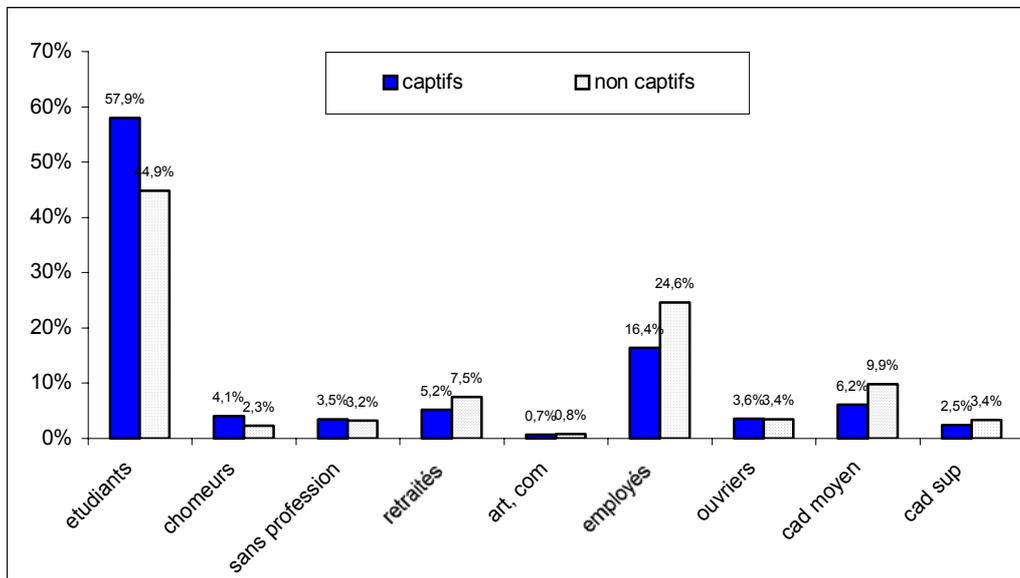


Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Les captifs sont plus nombreux à avoir moins de 25 ans que ceux qui ont choisi de prendre le train (67,9% contre 51,9%). Parmi les autres classes d'âge, le TER est plus souvent un choix qu'une obligation. C'est donc la jeunesse qui explique le plus la captivité, et ce pour des raisons soit institutionnelles et réglementaires (mineurs qui ne peuvent pas conduire de voiture), soit économiques (pas de voiture). Il est toutefois intéressant de souligner que la proportion d'usagers estimant avoir « choisi d'utiliser le TER » rapportée à ceux qui se disent contraints présente les écarts les plus élevés pour les 35-55 ans. Cette population qui

correspond aux tranches d'âge susceptibles d'être actives pourrait constituer une cible particulière au sein de la région Nord-Pas de Calais. En effet, elle pourrait plus volontiers abandonner une voiture pour ses déplacements.

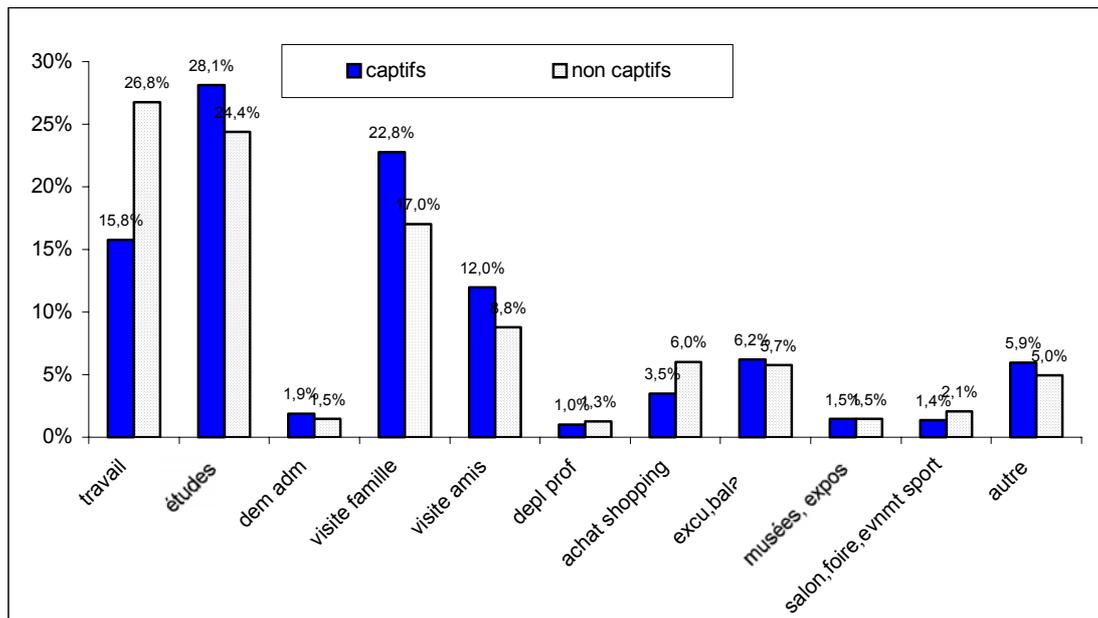
Graphique 41 : Répartition des usagers par PCS selon le degré de captivité au TER des usagers (base totale, effectifs 6759, 5595 répondants)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

57,9% des captifs sont des étudiants pour les mêmes raisons que les moins de 25 ans (en raison de leur forte représentativité dans cette tranche d'âge). La deuxième catégorie la plus captive est celle des employés. Toutefois, ces derniers représentent également 24,6% des non-captifs, et ils semblent apprécier le côté économique du TER (revenus moyens) et la facilité d'accès au bureau qu'il permet (pas de problèmes de stationnement). De même, les cadres moyens affirmant leur choix du TER comme mode de transport sont plus nombreux que ceux qui s'estiment contraints.

Graphique 42 : Répartition des usagers par le motif de déplacement selon le degré de captivité au TER des usagers (base totale, effectifs 6759, 5720 répondants)

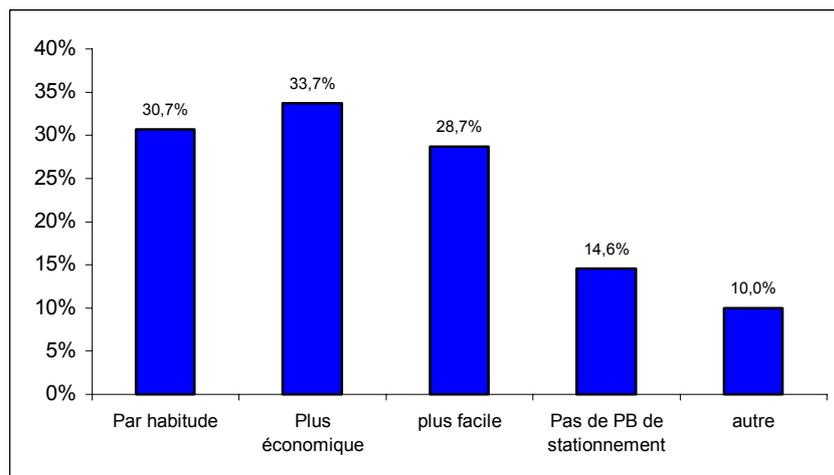


Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

28,1% des captifs se déplacent pour les études. La « visite à la famille », le premier motif des « usagers tourisme » représente 22,8% des captifs de notre échantillon retenu.

Nous avons montré plus haut que 492 personnes, soit 8,4% des interrogés ont répondu que prendre le TER était à la fois un choix et une obligation. Il semblerait donc que nous ayons affaire à une catégorie d'individus captifs des transports en commun (la plupart n'ayant pas de voiture) mais pour lesquels le TER semble choisi par rapport à d'autres modes de transport. Connaître la raison du choix du TER de ces usagers, permet d'appréhender les avantages du TER par rapport à d'autres modes de transports collectifs.

Graphique 43 : Raison de prendre le TER pour les usagers captifs qui ont déclaré que le TER était un choix (effectifs de la catégorie de 492, 483 répondants)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

La raison la plus fréquemment invoquée par ces usagers est que le TER se révèle un mode plus économique que les autres, indiqué par un tiers des répondants. L'habitude et la facilité du TER sont également des atouts pour cette catégorie d'usagers. La comparaison avec la voiture comme source de gêne pour le stationnement est moins importante (14,6%) que pour les captifs (27%).

Cette catégorie est composée d'une légère majorité d'hommes. Elle est donc assez atypique puisque les transports collectifs sont habituellement composés d'une population surtout féminine. La majorité est constituée de jeunes de moins de 25 ans, mais leur proportion est moindre que pour les captifs ou ceux qui choisissent de prendre le TER. Nous notons surtout la présence de 14,4% de personnes ayant au moins 55 ans, dont la part est ici quasi-doublée par rapport aux deux autres catégories précédemment citées. Les PCS les plus représentées sont toujours les étudiants à 36,4% et les employés à 22,2%. Toutes les autres classes sont sous-représentées, hormis celle des retraités, qui représentent 13,4%, soit plus du double que pour les deux autres typologies d'usagers précédemment citées.

Les motivations de déplacement les plus souvent citées sont de type « domicile-travail ou études » (39,9%), ou visite à la famille ou aux amis (34,2%).

2. pour les « usagers tourisme »

Parmi les 3 079 « usagers tourisme » répondant à la question du choix, 45,7% ont déclaré que prendre le train était un choix, 63,2% ont déclaré qu'ils y étaient obligés, et 8,9% se sentaient à la fois obligés et non. Ils sont donc plus captifs que les usagers en déplacement « domicile-travail ou études », qui avaient choisi de le prendre à 53,1%. Si nous examinons le degré de captivité des « usagers tourisme », nous constatons qu'ils se déclarent plus contraints dans leur choix d'utiliser le TER. En effet, 45,7% d'entre eux ont choisi d'utiliser le train contre 53,1% pour ceux effectuant des trajets de type « domicile-travail ou études ».

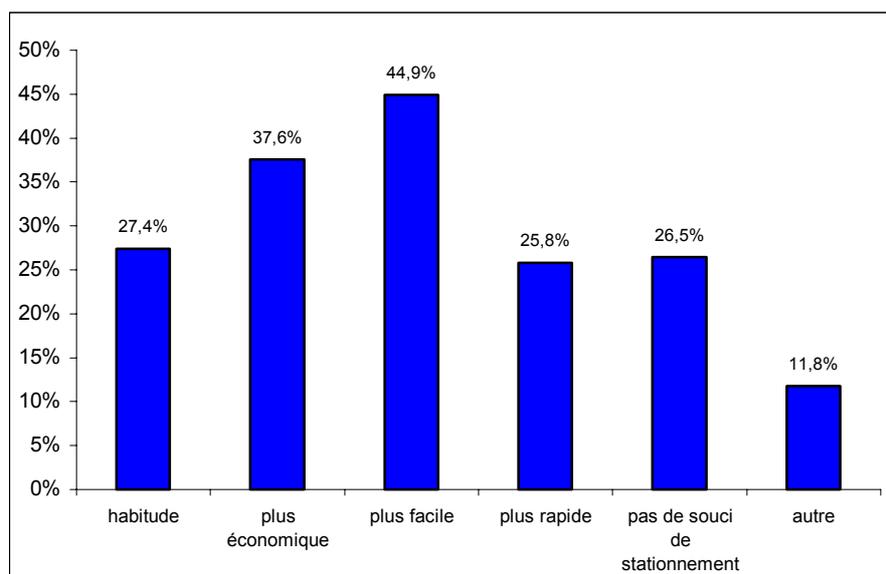
Tableau 56 : Raison de prendre le TER pour les « usagers tourisme » captifs, en pourcentages (base « motifs loisirs-tourisme au sens OMT », effectifs 3286, 2033 répondants)

<i>Raison de l'obligation</i>	<i>Pourcentages</i>
Pas de voiture	75,5
Voiture pas disponible	12,4
Autre	12,1
Total	100,0

source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

L'absence de voiture est incontestablement le premier motif, justifiant le recours au TER pour les « usagers tourisme » obligés de prendre le train⁸⁴. Elle concerne 75,5% des « usagers tourisme » enquêtés, confirmant ainsi l'hypothèse que l'utilisation du TER est étroitement dépendante du taux d'équipement en voiture, y compris pour les « usagers tourisme ». Ceci est également renforcé par l'indisponibilité de la voiture (12,4%).

Graphique 44 : Raison de prendre le TER pour les « usagers tourisme » ayant choisi de prendre le train (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT », effectifs 3286, 1507 répondants)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Parmi les « usagers tourisme » ayant déclaré qu'ils avaient eu le choix de prendre le TER, 44,9% ont expliqué que le TER est un mode de transport « plus facile ». La raison économique a également son importance puisque 37,6% des interrogés l'ont citée. Un quart des sondés a répondu l'habitude, le fait que le TER soit plus rapide ou encore qu'il leur évite tout souci de stationnement.

84 Que l'obligation soit exclusive ou non

b) La fidélité au TER

1. pour l'ensemble des usagers

Plusieurs indicateurs nous permettent de vérifier si la clientèle du TER que nous avons interrogée aux horaires choisis a l'habitude de prendre le train. D'une part, la question concernant l'utilisation du TER en dehors du déplacement enquêté sur la même ligne ou sur une autre ligne, ainsi que la fréquence d'utilisation, et d'autre part, la question sur le mode de transport utilisé pour le retour, s'ils sont interrogés à l'aller, ou qu'ils ont emprunté à l'aller, s'ils sont interrogés au retour.

Une première question était posée afin d'apprécier la fréquence d'utilisation du TER en utilisant la formulation suivante : « Vous arrive-t-il d'utiliser le TER du Nord-Pas de Calais en dehors de ce déplacement ? ». Plusieurs réponses étaient possibles. Nous avons effectué une variable d'association avec les cinq modalités proposées : « non », « oui, régulièrement sur cette ligne », « oui de temps en temps sur cette ligne », « oui, régulièrement sur une autre ligne », « oui de temps en temps sur une autre ligne », obtenant ainsi un total supérieur à 100%. Nous avons éliminé toutes les réponses associant « non » et une autre réponse. En revanche, aucun changement n'a été effectué concernant toutes les autres réponses multiples, puisque l'utilisation occasionnelle et/ou régulière d'une autre ligne impliquait plusieurs précisions d'axes ferroviaires. Le résultat de ce tri nous donne les réponses reprises dans le tableau suivant.

Tableau 57: Utilisation du TER en dehors de ce déplacement (base totale, effectifs 6759, 6219 répondants)

Utilisation du TER	%
Non	53,9
Oui, régulièrement sur cette ligne	16,8
Oui de temps en temps sur cette ligne	14,3
Oui, régulièrement sur une autre ligne	8,1
Oui de temps en temps sur une autre ligne	15,5
Total	108,6

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Nous pouvons diviser notre population d'étude en deux grandes catégories distinctes, soit les exceptionnels et les habitués.

- Ceux qui n'utilisent pas le TER en dehors de ce déplacement, 53,9% de la population, que nous avons qualifié d' « *exceptionnels* », sachant qu'ils sont interrogés à bord des trains, qui sont majoritaires,
- Les autres usagers, soit *les habitués* (46,1%)⁸⁵.

Les habitués peuvent être eux-mêmes être décomposés en deux classes :

} Celle concernant la fréquence d'utilisation du TER, soit les *quotidiens* du TER (les réguliers sur cette ligne ou une autre), 22,9%, et les *occasionnels* (de temps en temps sur cette ligne ou une autre) qui représentent 23,2% de la population.

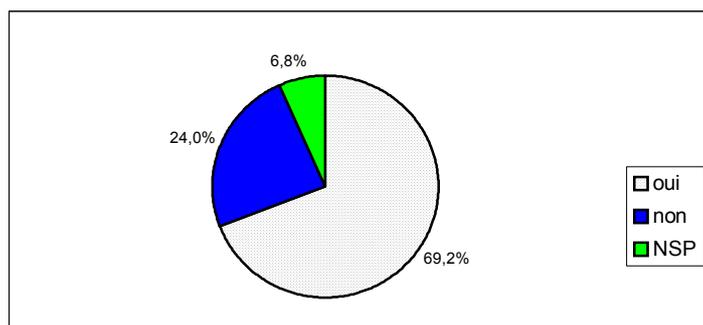
⁸⁵ Les habitués ne correspondent pas à la somme de toutes les modalités autres que « non » (puisque plusieurs réponses étaient possibles), mais à la différence entre l'ensemble des répondants et ceux qui n'utilisent jamais le TER en dehors de ce déplacement.

} Celle distinguant les axes étudiés des autres, soit **les habitués de la ligne** (quotidiens ou occasionnels), 31,1% et **les habitués d'autres lignes** (23,6%). Un usager pouvant faire partie de ces deux dernières catégories (cas relativement marginal).

Parmi les habitués, nous pouvons donc affirmer que nous observons des usagers qui connaissent la ligne étudiée, mais qui l'utilisent plutôt occasionnellement.

Deux autres questions précisaient les choix du mode de transport pour effectuer les trajets aller ou retour.

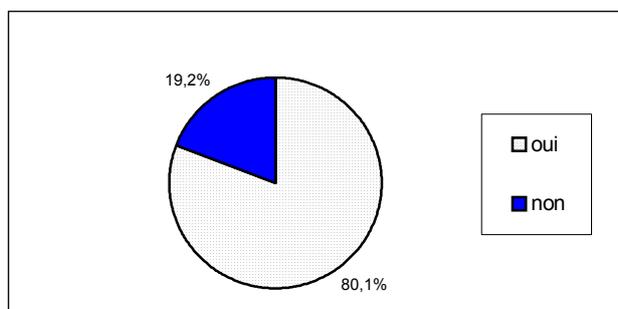
Graphique 45 : Répartition des réponses à la question « si vous êtes à l'aller, utiliserez-vous le TER pour le retour ? » (base totale, effectifs 6759, 3418 répondants, 50,6%)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Pour près de 7 répondants sur 10, le retour se fera en TER, ce qui veut dire que la plupart des utilisateurs sera « fidèle » à ce mode de transport. Toutefois un quart ne reviendra pas, a priori, avec le TER. Cette population est, par ailleurs, pour moitié obligée de prendre le train.

Graphique 46 : Répartition des réponses à la question « si vous êtes au retour, avez-vous utilisé le TER à l'aller ? » (base totale, effectifs 6759, 2940 répondants, 43,5%)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Parmi les usagers interrogés au retour, environ les quatre-cinquièmes ont pris le TER à l'aller. Cette clientèle est donc fidèle au train, mais la moitié est captive tandis que l'autre moitié déclare avoir choisi le train. Le TER semble correspondre à des pratiques de déplacement comprenant l'aller et le retour. Cette fidélité pourrait être stimulée par des formules incitatives sur les allers et retours effectués en train.

2. pour les « usagers tourisme »

Comme pour l'ensemble des usagers, nous avons tenté de mesurer la connaissance de l'univers du train et la fidélité au train par la question : « Vous arrive-t-il d'utiliser le TER du Nord-Pas de Calais en dehors de ce déplacement ? ». Nous avons ensuite effectué une variable d'association avec les cinq modalités proposées : « non », « oui, régulièrement sur cette ligne », « oui de temps en temps sur cette ligne », « oui, régulièrement sur une autre ligne », « oui de temps en temps sur une autre ligne » selon le même principe que celui adopté pour l'ensemble des usagers.

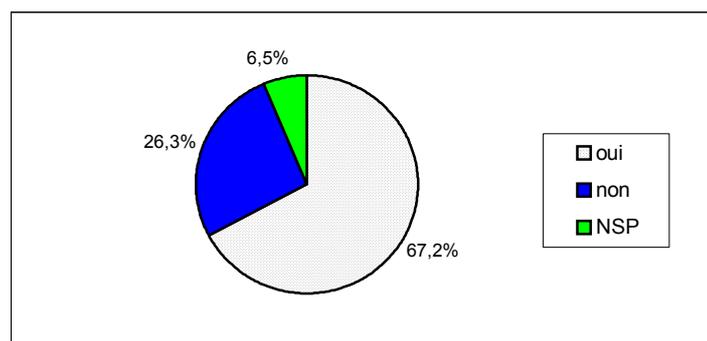
Tableau 58: Utilisation du TER par les « usagers tourisme » en dehors de ce déplacement (base « motifs loisirs-tourisme au sens OMT », effectif 3286, 3119 répondants)

Utilisation du TER	%
Non	51,5
Oui, régulièrement sur cette ligne	17,1
Oui de temps en temps sur cette ligne	14,3
Oui, régulièrement sur une autre ligne	10,4
Oui, de temps en temps sur une autre ligne	13,5

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Nous obtenons la même typologie de répartition entre les « usagers tourisme » qui utilisent **exceptionnellement** LE TER, soit 51,5% (53,9% pour l'ensemble des usagers), et les **habituels**, soit 48,5%. Les « usagers tourisme » sont ainsi plutôt plus habitués de ce mode de transport que les autres usagers (46,1%). Si nous les observons en fonction de la fréquence d'utilisation du TER, nous constatons une plus grande proportion qui l'utilise régulièrement, 27,5% contre 22,9% pour les autres usagers. En revanche, leur usage de la ligne par rapport à d'autres lignes du TER est comparable à celui des autres usagers, avec 31,4% habitués de la ligne (contre 31,1%) et 23,9% d'habitueés d'une autre ligne (contre 23,2%).

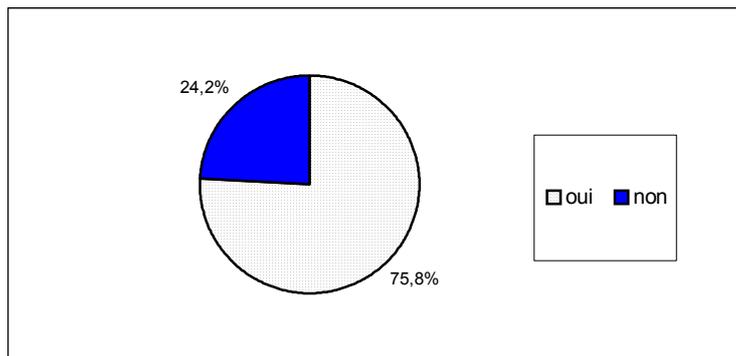
Graphique 47 : Prendront-ils le train au retour s'ils sont à l'aller, « usagers tourisme » (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT », effectifs 3286, 1978 répondants, 60.2%)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Si les « usagers tourisme » sont interrogés à l'aller, ils sont un peu moins nombreux à prévoir de rentrer en train (67,2% contre 69,2% pour l'ensemble de l'échantillon et 72,4% pour les usagers en déplacement pour le travail ou les études).

Graphique 48 : Ont-ils pris le train à l'aller s'ils sont au retour, « usagers tourisme » (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT », effectifs 3286, 1066 répondants, 32.4%)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Même si la plupart des « usagers tourisme » utilise le TER à l'aller (67,2%) et au retour (75,8%), leur proportion est moins importante que pour l'ensemble des usagers (84,9% pour les usagers en déplacement pour le travail ou les études). Ils sont donc relativement moins fidèles au train pour effectuer un déplacement de tourisme. Ils prévoient un autre moyen de transport (la voiture par exemple) notamment pour le retour. Là encore, des formules incitatives liant les allers et les retours des déplacements de tourisme pourraient peut-être susciter une plus grande pratique du TER.

4. Les liens et interrelations entre transport et tourisme-loisirs

4.1) Éléments de réponses aux quinze hypothèses préalables sur les liens et interrelations entre transport et tourisme-loisirs

Dans le premier chapitre de cette seconde partie liée aux résultats, nous avons exposé et décrit une série de quinze hypothèses afin de trouver des liens et des interrelations entre les champs transport et tourisme. Nous pouvons y répondre à partir de l'enquête réalisée. Le traitement du portrait social et des principaux comportements en termes de déplacements des « usagers tourisme » a déjà permis de répondre à quelques hypothèses que nous rappellerons brièvement. Celles-ci concernent essentiellement des questionnement sur les personnes. Les autres hypothèses sont relatives à l'offre et nous tenterons d'y répondre dans la seconde partie de ce point.

a) Les hypothèses relatives aux usagers

1. Rappel des réponses aux hypothèses déjà traitées

Nous rappelons ci-après les réponses que nous avons apportées à certaines hypothèses qui ont déjà pu être vérifiées à l'aide des traitements précédents. Le tableau suivant montre que les hypothèses émises par le comité de suivi étaient fondées.

Tableau 59 : Rappel des réponses aux hypothèses déjà traitées.

<i>Hypothèse formulée</i>	<i>Réponse apportée</i>
Hypothèses relatives aux caractéristiques socio-démographiques	
Les déplacements de tourisme en TER sont effectués par la population régionale	Oui
Le choix de l'utilisation du TER pour les déplacements de tourisme dépend de l'âge des usagers	Oui
Le choix de l'utilisation du TER pour les déplacements de tourisme dépend de la CSP. Le TER peut faciliter l'accès aux sites touristiques pour une population à faibles revenus.	Oui
Hypothèses relatives aux comportements de déplacements	
Les déplacements de tourisme en TER sont spécifiques et ils ne couvrent qu'une partie des motivations de tourisme et de loisirs (tourisme urbain, achats, visite famille et amis, tourisme vert,...).	Oui
Le choix de l'utilisation du TER pour les déplacements de tourisme dépend de la durée de la sortie.	Oui
Le choix de l'utilisation du TER pour les déplacements de tourisme dépend de la taille du groupe qui se déplace.	Oui
Le choix de l'utilisation du TER pour les déplacements de tourisme dépend du degré de captivité par rapport à la voiture.	Oui

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

En effet, parmi les hypothèses relatives aux caractéristiques socio-démographiques des « usagers tourisme », nous observons que la population d'« usagers tourisme » est composée à 90% de régionaux, ce qui correspond à une pratique constatée par le Suivi de la Demande Touristique des Français dans la région.

L'âge est également une variable explicative du choix de prendre le TER pour des déplacements de tourisme. Les moins de 25 ans représentent la majorité des « usagers tourisme » en TER, pour des raisons financières (pas de voiture) ou réglementaires (pas le permis de conduire pour les moins de 18 ans). En outre, les plus de 55 ans sont sur-représentés dans cette catégorie d'usagers.

Le TER est un moyen de locomotion qui facilite les déplacements de tourisme-loisirs pour les populations à faibles revenus (employés, ouvriers, étudiants, inactifs) qui représentent plus des trois-quarts des « usagers tourisme ». Les destinations littorales desservies par les axes ferroviaires étudiés semblent constituer un but important de mobilité des milieux modestes. Ceci reste toutefois à nuancer en raison de l'importance des visites effectuées auprès de la famille et des amis, ceux-ci se répartissant sur l'ensemble des axes étudiés.

Concernant les hypothèses relatives aux comportements de déplacement des « usagers tourisme », nous avons pu répondre positivement à chacune des hypothèses.

En effet, les déplacements liés aux motifs de tourisme et de loisirs sont spécifiques, et couvrent essentiellement des motivations liées à la convivialité, c'est-à-dire, visite à la famille et aux amis (près de 60%), au tourisme urbain et culturel (environ 20%). Le TER est utilisé en majorité (59.8%) par des touristes (au moins une nuit hors du domicile) dont les motifs de mobilité sont essentiellement des visites à la famille ou aux amis.

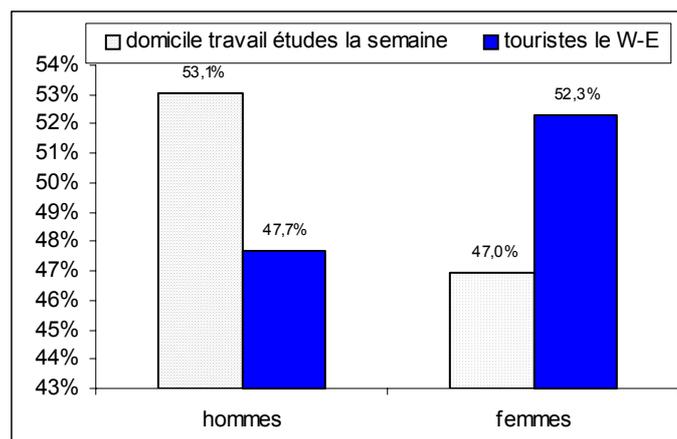
Si la majorité des « usagers tourisme » se déplace seule (55%), le voyage est toutefois plus souvent effectué en groupe que pour ceux qui se déplacent pour le travail ou les études

(44.9% contre 28,8%), témoignant d'une influence du motif tourisme-loisirs sur la taille du groupe qui se déplace. De plus, les déplacements de tourisme à la journée s'effectuent plus souvent en groupe ou accompagnés. Le choix du TER pour un déplacement de tourisme ou de loisirs est à rapprocher de la dépendance au transport collectif d'une manière générale (pour 54.4%), mais parfois aussi à ce mode de transport particulier. En effet, la dépendance au TER est essentiellement due au non-équipement en voiture mais peut en outre s'expliquer par le fait que le TER soit parfois le seul mode de transport collectif ralliant la destination choisie.

2. Les personnes effectuant des déplacements de tourisme le week-end sont différentes de celles effectuant des déplacements « domicile-travail ou études » en semaine.

Cette hypothèse impliquait un traitement particulier pour créer deux modalités d'usagers selon les critères voulus. Le principe fut donc le même que celui adopté dans les parties traitant les variations temporelles de déplacement des usagers (semaine, week-end), et s'est appuyé sur la variable de codage des trains. Nous avons décidé de comparer les deux sous-populations à partir notamment des variables socio-démographiques afin de valider cette hypothèse.

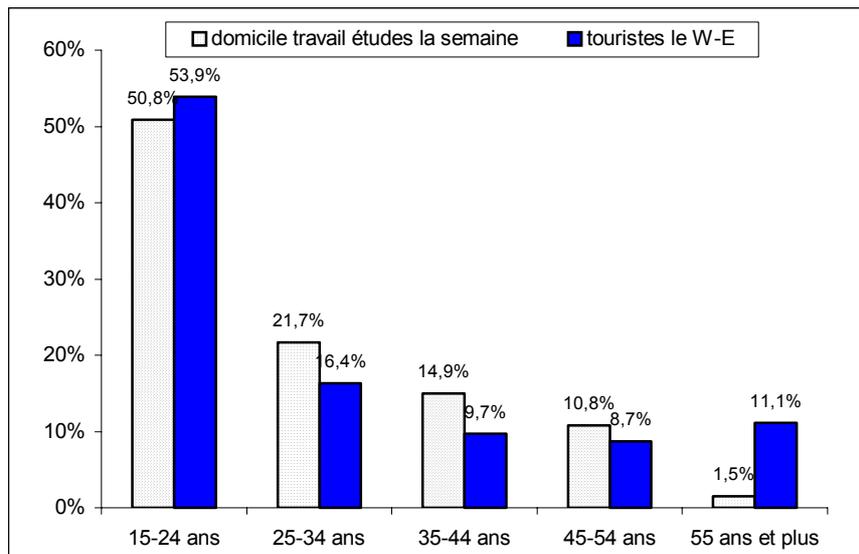
Graphique 49 : Répartition des usagers selon le sexe qu'ils sont en déplacement domicile travail ou études la semaine ou « usagers tourisme » le week-end



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Alors que les usagers en déplacement de type domicile-travail ou domicile-études en semaine sont en majorité des hommes, les « usagers tourisme » le week-end sont à 52,3% des femmes. La structure par sexe de l'emploi défavorable aux femmes peut expliquer leur sous-représentation dans la catégorie des déplacements pour travail ou études, la semaine. Le faible taux d'équipement en voiture de la population féminine donne sens, par ailleurs, à leur proportion majoritaire chez les « usagers tourisme » le week-end.

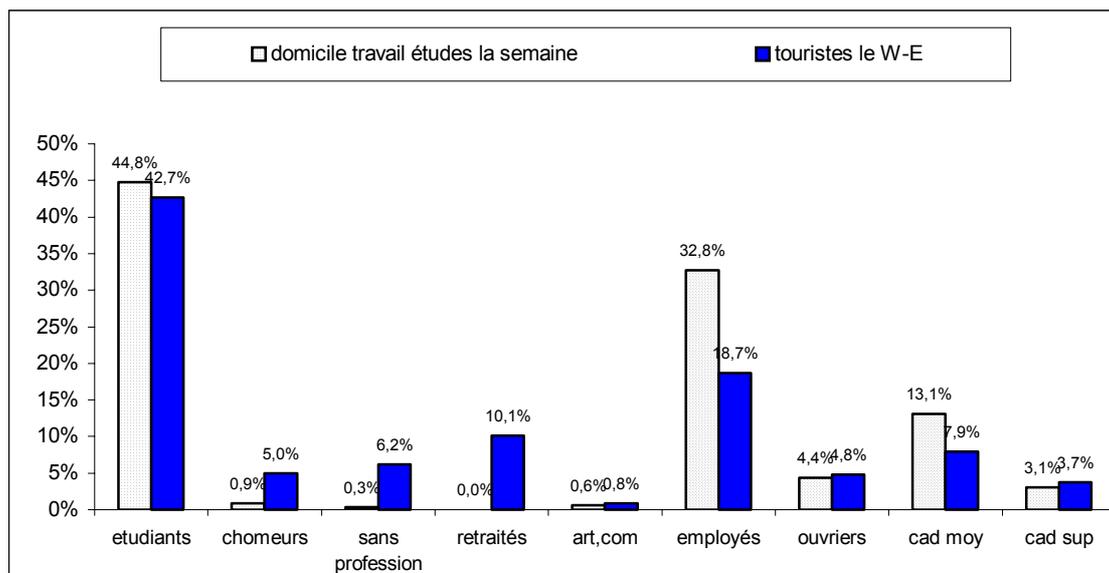
Graphique 50 : Répartition des usagers selon l'âge selon qu'ils sont en déplacement domicile travail ou études la semaine ou « usagers tourisme » le week-end (base totale, effectifs 6759)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Sauf pour les plus âgés, la structure de la répartition par âge est la même pour ces deux catégories d'usagers. Elle montre que les 25-54 ans sont proportionnellement plus importants chez les usagers effectuant des trajets pour travail ou études la semaine, cette tranche d'âge correspondant à la période d'activité professionnelle. La part des plus de 55 ans est plus importante chez les « usagers tourisme » le week-end, que chez les autres, puisqu'ils ne sont plus concernés par les déplacements de travail, d'une part, et d'autre part, puisqu'il s'agit d'une population disposant de temps pour le tourisme et les loisirs.

Graphique 51 : Répartition des usagers en fonction de la PCS selon qu'ils soient en déplacement « domicile- travail ou études » la semaine ou « usagers tourisme » le week-end (base totale, effectifs 6759)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

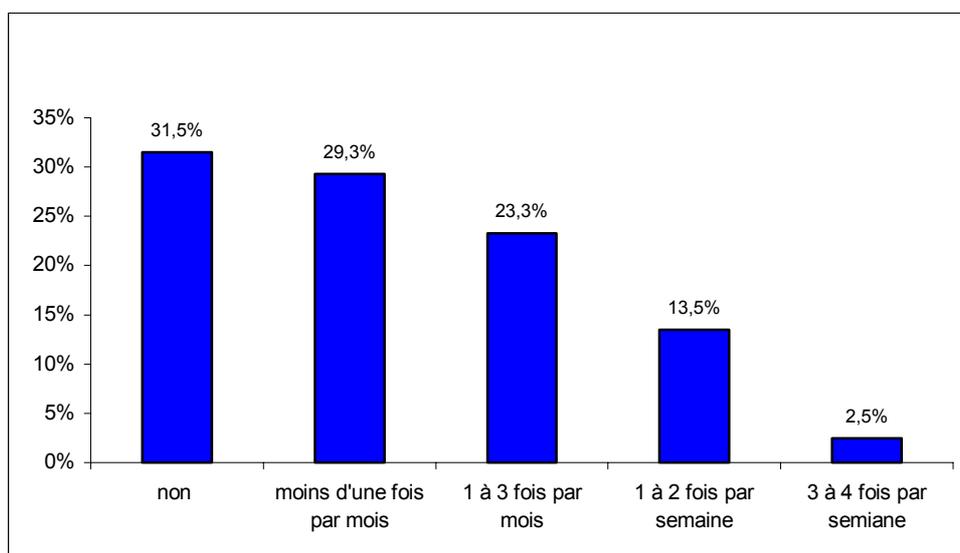
Nous pouvons distinguer nos usagers en fonction des actifs déclarant une activité professionnelle, les étudiants la semaine et les inactifs le week-end. Par contre, les catégories des « employés » (32,8%) et « cadres moyens » (13,1%) sont sur-représentées la semaine. Le TER est un moyen pratique et économique pour se rendre au bureau en semaine. Les horaires décalés des employés peuvent s'expliquer par un taux élevé de femmes qui pourraient pratiquer des horaires à temps partiel. Nous retrouvons toutefois ces catégories dans une moindre proportion le week-end, respectivement 18,7% et 7,9%. Il semble que ce soit le facteur « travail-études » qui explique le plus significativement les différences (selon le test du χ^2). Les proportions des catégories d'actifs ne représentent qu'un tiers des « usagers tourisme » le week-end.

3. La connaissance de « l'univers du train »

Notre hypothèse émet la supposition que si un usager a l'habitude de se déplacer en train, il aura plus fréquemment ou plus facilement recours à ce mode pour effectuer des déplacements de tourisme et de loisirs le week-end. Par connaissance de « l'univers du train », nous entendons donc un usage du train, TER ou Grandes Lignes, toutes lignes confondues. Deux variables ont été exploitées afin de valider cette hypothèse : la fréquence d'utilisation du TER pour le même motif d'une part, et la fréquence d'utilisation du train sur cette ligne ou une autre, d'autre part.

Près d'un tiers des « usagers tourisme » interrogés n'utilise jamais le train pour le même motif en dehors de ce déplacement (les exceptionnels). 53,6%, soit plus de la moitié en ont une utilisation très modérée (les mensuels) et à peine plus de 15% en ont une utilisation régulière (les hebdomadaires).

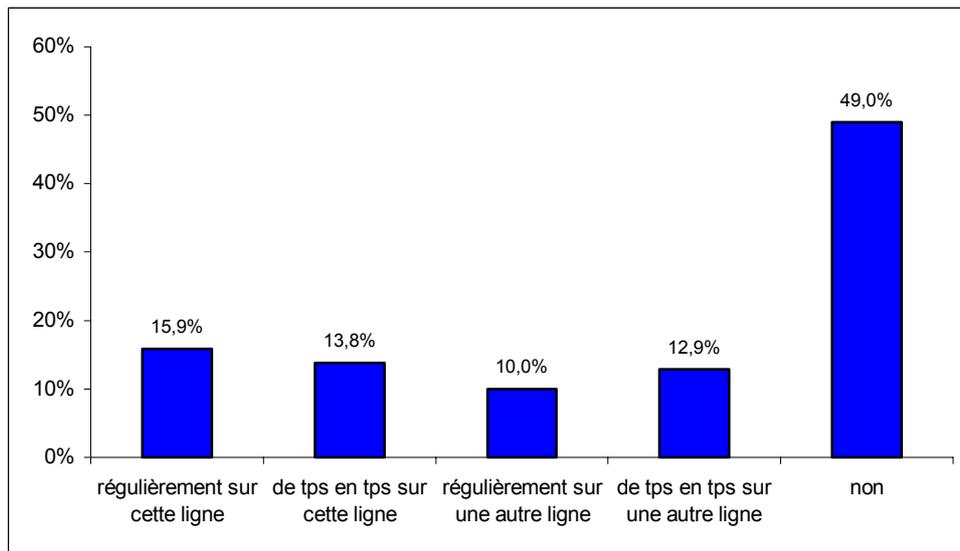
Graphique 52 : Répartition des réponses à la question « aviez vous déjà fait ce trajet en TER pour ce même motif ? » chez les « usagers tourisme » (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT », effectifs 3286)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Près de quatre « usagers tourisme » sur dix utilisent le TER régulièrement et ont donc une certaine connaissance de l'univers du train. Par contre, près de 60% ne l'empruntent qu'assez rarement (« non » et « moins d'une fois par mois »). Par rapport aux usagers utilisant le TER pour leur travail ou leurs études, le plus souvent quotidiens du TER (39,5% d'entre eux), les « usagers tourisme » semblent avoir une moindre connaissance de l'univers du train.

Graphique 53 : Répartition des « usagers tourisme » en fonction de leur fréquence de déplacement en TER (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT » , effectifs 3286)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

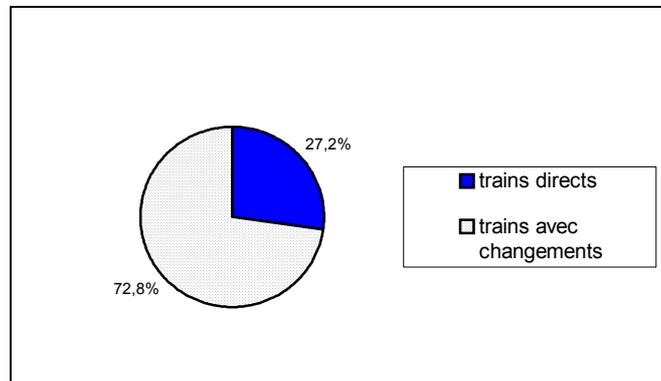
49% des « usagers tourisme » déclarent ne jamais utiliser le train. Cette population se divise en deux classes à peu près égales : une moitié qui ne connaît pas l'univers du train et pour laquelle ce trajet est exceptionnel, et une autre moitié qui regroupe des usagers qui connaissent plus ou moins bien l'univers du train.

Il semblerait donc que le choix de prendre le TER chez les « usagers tourisme », ne dépende pas réellement de la connaissance de l'univers du train puisque la moitié ne l'emprunte jamais en dehors de ce déplacement, et que 6 sur 10 ne prennent le train que rarement voire jamais, pour le même motif de déplacement que celui qu'ils ont déclaré le jour de l'enquête. De plus, d'une manière générale, 49% de ces usagers déclarent ne jamais prendre le TER.

b) Les hypothèses relatives à l'offre

1. La rapidité des trains

Graphique 54 : Répartition des « usagers tourisme » empruntant les trains directs ou avec changements, 80 trains (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT » , effectifs 3286)

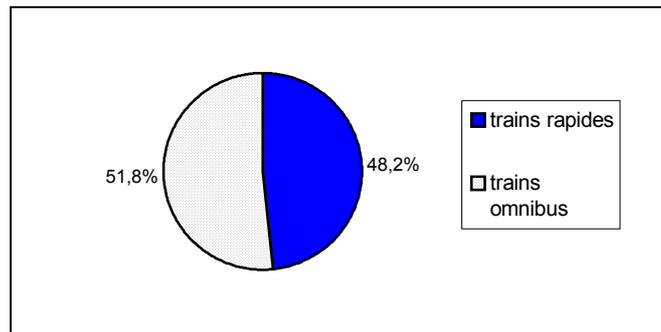


Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Nous distinguons les trains selon leur rapidité par la codification décrite dans le premier chapitre soit : train direct ou avec changement en gare de correspondance, rapide ou omnibus. Nous avons détaillé la méthodologie de regroupement des différents trains dans la partie méthodologique de l'enquête, et notamment dans le champ géographique.

Nous constatons que les « usagers tourisme » utilisent proportionnellement plus fréquemment des trains avec changement que des trains directs. Selon les critères de l'échantillon des trains de l'enquête, les questionnaires ont en effet été distribués dans des trains directs (40%) et des trains avec changement (60%). Nous enregistrons néanmoins une part plus importante (72,8%) d'« usagers tourisme » utilisant des trains non directs par rapport aux usagers en déplacement pour travail ou études (55,5%). S'il y a dépendance, l'explication peut venir des trajets effectués par les « usagers tourisme », car nous avons montré que ceux-ci effectuent de nombreuses visites à la famille et aux amis, favorisant probablement les dessertes des plus petites gares, où des provenances et destinations nécessitent de changer d'axe du TER. Cependant, cette hypothèse peut être infirmée car si les « usagers tourisme » ont tendance à utiliser des trains avec changement, c'est probablement parce que l'utilisation du TER est essentiellement dépendante de l'offre de trains, et ils utilisent les gares de correspondance comme pôles d'échanges.

Graphique 55 : Répartition des « usagers tourisme » empruntant les trains rapides ou omnibus, base OMT, 80 trains (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT » , effectifs 3286)



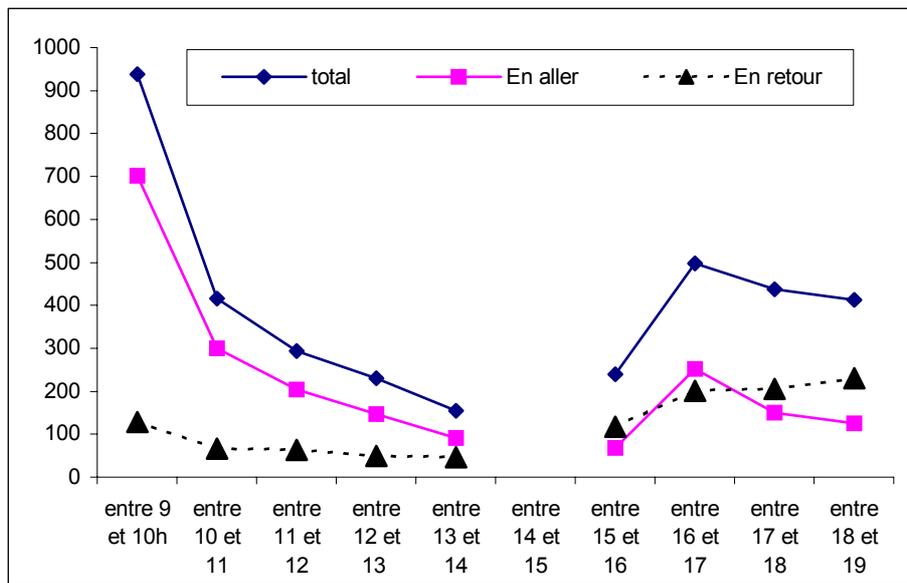
Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

En revanche, la distinction entre train rapide et omnibus montre une indépendance par rapport à la rapidité du train puisque la répartition est à peu près égalitaire entre trains rapides et omnibus. Ce constat est moins vrai pour les usagers se déplaçant pour le travail ou les études, puisqu'ils sont 43,6% dans les trains rapides. Rappelons, que nous avons enquêté autant de trains rapides que de trains omnibus. Ainsi, il semble que l'hypothèse, selon laquelle la rapidité des trains n'est pas un facteur prépondérant de l'utilisation du TER pour les déplacements de tourisme-loisirs, puisse être confirmée. De plus, le grand nombre d'« usagers tourisme » dans les trains omnibus semble confirmer le rôle de desserte fine des territoires pour les petites gare pour ce type de déplacement.

2. Les horaires et la fréquence des trains

L'observation des flux « d'usagers tourisme » selon les horaires de départ des trains permet de donner une première réponse à l'hypothèse supposant que les déplacements en TER pour des motivations de tourisme et de loisirs dépendent de l'horaire des trains et de leur fréquence.

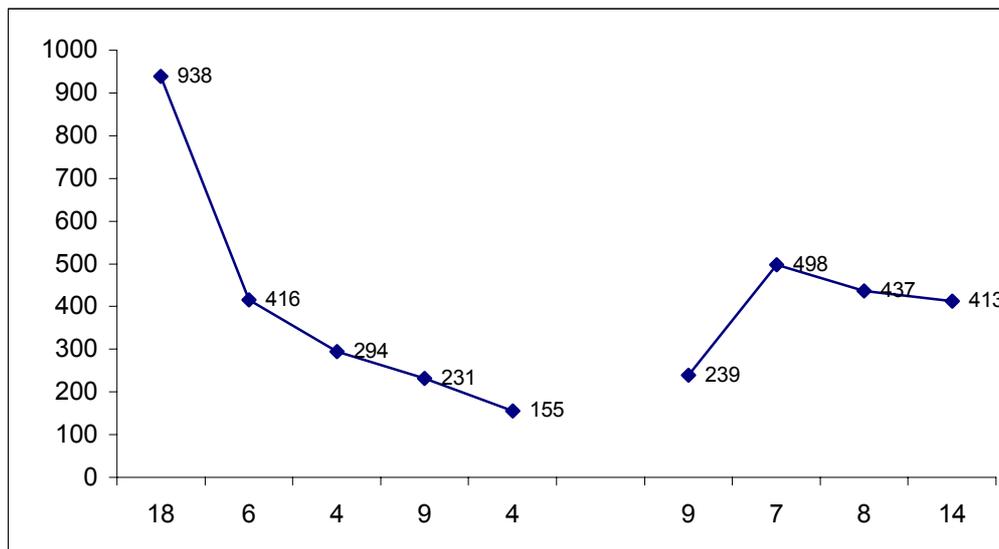
Graphique 56 : Répartition des effectifs « des usagers tourisme » en TER selon les horaires de départ des trains (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT », effectifs 3286)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Il existe de grandes variations d'effectifs chez les « usagers tourisme » selon qu'ils empruntent le TER pour un trajet aller ou retour, ce qui nous permet de confirmer l'hypothèse que l'utilisation du TER pour des déplacements de tourisme-loisirs dépend des horaires des trains.

Graphique 57 : Répartition des « usagers tourisme » selon le nombre de trains (abscisse) entre 9 et 19 heures (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT », effectifs 3286)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

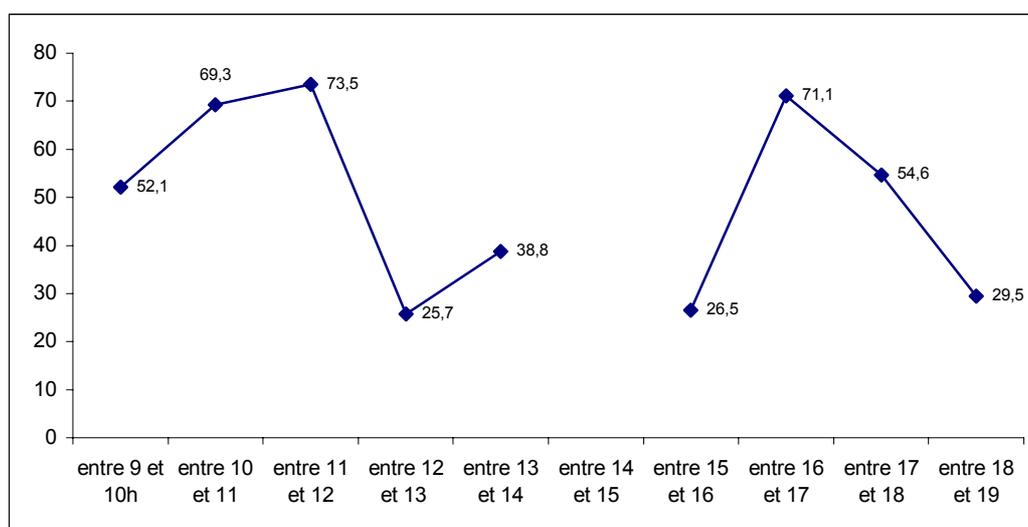
Lire ainsi : Sur les 18 trains au départ entre 9H et 9H59 (l'abscisse indiquant le nombre de trains par tranche horaire, de 9 à 19 heures) 938 « usagers tourisme » ont été recensés dans l'enquête.

Nous pouvons distinguer quatre temps forts dans la courbe ci-dessus :

- Avant 10 heures, un temps fort, où le flux d'« usagers tourisme » est très important,
- Entre 10 et 14 heures, une nette baisse du nombre d'« usagers tourisme »,
- Une reprise après 14 heures,
- Enfin, à partir de 16 heures, une diminution des effectifs.

Comme nous le confirme la courbe, la répartition des usagers est dépendante de la fréquence des trains. Plus il y a de trains enquêtés, plus le nombre d'« usagers tourisme » recensés est important, sauf l'après-midi où cela semble moins vrai.

Graphique 58 : Nombre moyen d'« usagers tourisme » par train selon les horaires de départ des trains (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT », effectifs 3286)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

En isolant la variable fréquence des trains, nous mettons en évidence l'influence des horaires de départ des trains dans l'utilisation des TER par les « usagers tourisme », puisque la droite n'est pas linéaire. Avant 11 heures, leur proportion va croissante, jusqu'à une baisse entre 12 et 15 heures. La reprise constatée après 16 heures n'est que temporaire, le nombre chutant jusque 19 heures.

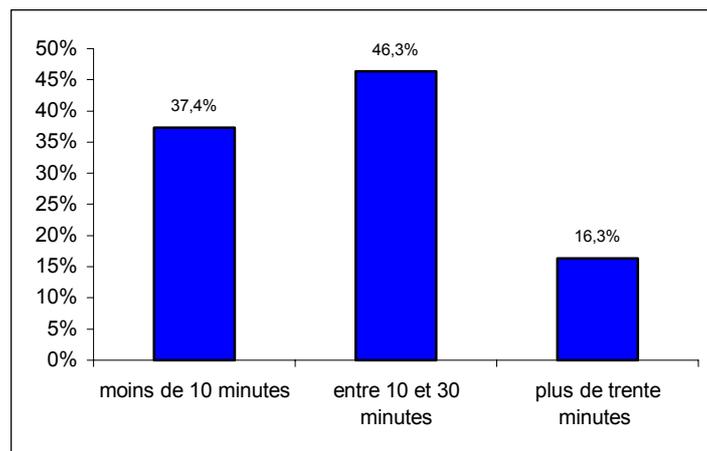
Nous pouvons donc confirmer l'hypothèse du comité de suivi selon laquelle le choix de l'utilisation du TER pour les déplacements de tourisme dépend de la place de la tranche horaire et de la fréquence des trains. Cependant, s'il semble que les deux variables influent sur l'utilisation du TER pour des motivations de tourisme-loisirs, il apparaît que les horaires sont une variable plus discriminante que la fréquence.

3. La facilité de déplacement de l'origine au point de destination

Nous souhaitons appréhender l'ensemble de la chaîne de déplacement entre le point d'origine du déplacement et celui du lieu de destination à travers notre enquête. En effet, un temps d'accès trop long pour arriver en gare peut, a priori, se révéler un handicap pour l'utilisation du TER, particulièrement pour des motifs autres que domicile travail ou études.

Il est rare qu'un « usager tourisme » ait mis plus d'une demi-heure pour accéder en gare (16,3%), la majorité ayant mis entre 10 et 30 minutes (46,3%). La proportion des usagers ayant un temps d'accès très court, c'est-à-dire inférieur à 10 minutes est importante, et représente plus du tiers des « usagers tourisme » (37,4%).

Graphique 59 : Temps mis par les « usagers tourisme » de leur point d'origine à la gare de départ (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT », effectifs 3286)



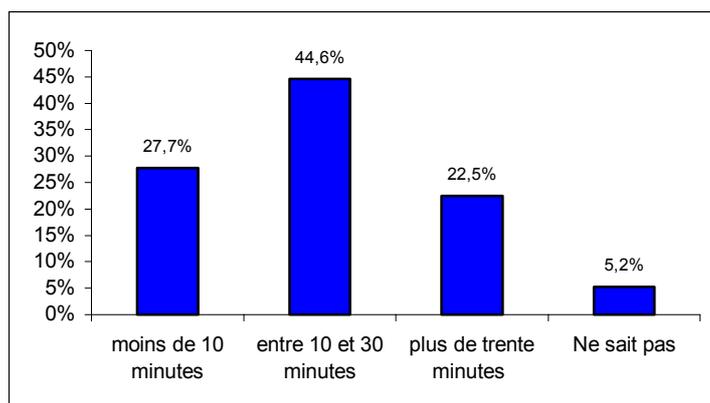
Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

La répartition des temps d'accès des « usagers tourisme » est conforme à celle de l'ensemble de la base totale. Toutefois, comparés aux temps d'accès des usagers qui effectuent un déplacement pour travail ou études⁸⁶, les temps d'accès des « usagers tourisme » sont généralement plus longs. Le caractère ponctuel des déplacements de tourisme, entraînant probablement une moins bonne connaissance de l'offre de transport, peut expliquer cette situation. En outre, l'offre de transport est particulièrement bien adaptée aux déplacements vers le lieu de travail, les écoles et les universités, mais pas forcément à la desserte des lieux touristiques. L'enquête SNCF-CERTU de 1994 sur l'ensemble de la plage horaire de fonctionnement du TER montrait que 85% des usagers en déplacements ferroviaires régionaux avaient un temps d'accès à la gare inférieur à 15 minutes et seulement 3% un temps d'accès supérieur à une demi-heure, traduisant également la forte proportion d'usagers effectuant une mobilité quotidienne pour motifs de travail et études.

D'une manière générale, les « usagers tourisme » semblent plus obligés ou plus à même de consacrer du temps pour effectuer leurs déplacements. Ceci est d'autant plus constaté pour les trajets effectués entre la gare d'arrivée et le point de destination.

⁸⁶ 42.8% mettent moins de 10 minutes d'accès, 47.7% entre 10 et 30 minutes et seulement 9.5 plus de trente minutes.

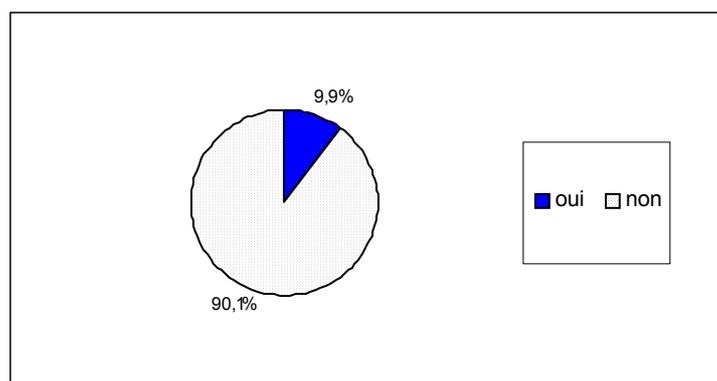
Graphique 60 : Temps mis par les « usagers tourisme » de leur point d'arrivée au point de destination (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT » , effectifs 3286)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Les temps de diffusion sont généralement un peu plus longs que les temps d'accès pour les « usagers tourisme », mais ce constat est toutefois valable en moindre proportion pour les autres catégories d'usagers. Entre un-cinquième et un quart « des usagers tourisme » mettra plus de trente minutes pour se rendre à son point de destination, soit 10 points de plus, que ceux qui se déplacent pour motifs de travail ou d'études. Les explications sont identiques à celles exprimées pour l'accès aux gares, soit une moindre connaissance de l'offre de transport et/ou une moins bonne adaptation de l'offre de TER aux déplacements de tourisme et de loisirs. En comparaison avec l'ensemble des usagers, les « usagers tourisme » évoquent moins souvent des difficultés pour arriver à la gare (9,9% contre 11%).

Graphique 61 : Répartition des réponses à la question : « avez-vous connu des difficultés pour vous rendre en gare » chez les « usagers tourisme » (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT » , effectifs 3286)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Malgré des temps d'accès plus longs, la plupart des « usagers tourisme » reconnaît ne pas avoir connu de difficultés pour se rendre à la gare de départ. La majorité des « usagers tourisme » n'éprouve pas de difficultés particulières pour se déplacer de son point d'origine à son point de destination en utilisant le TER.

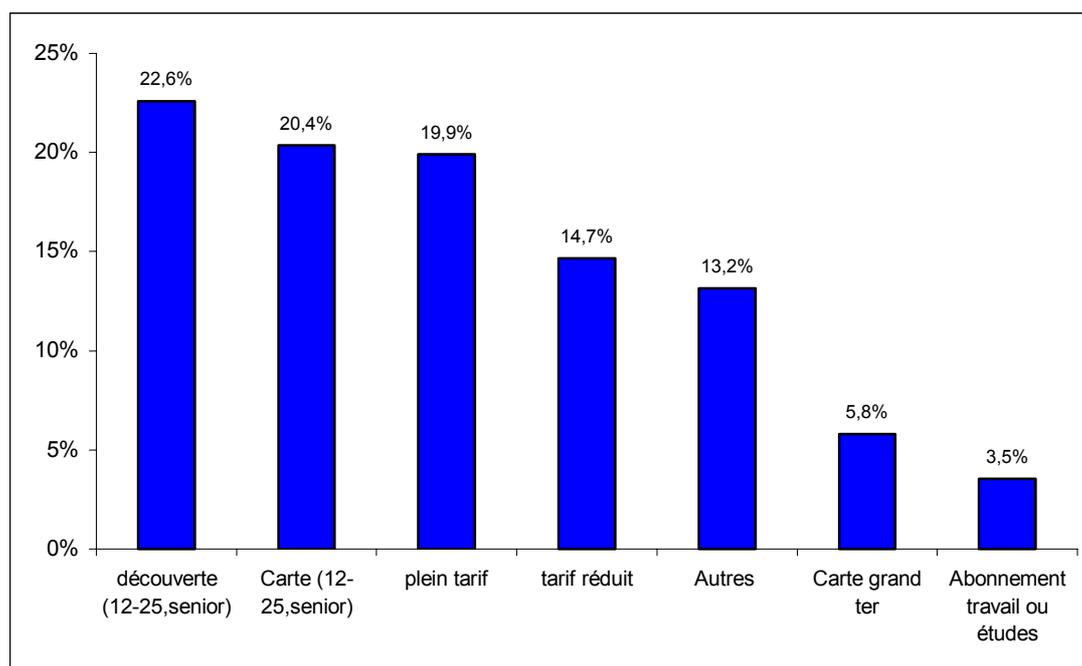
Les « usagers tourisme » semblent bien effectuer des trajets avec des temps de déplacements plus élevés entre le point d'origine et la destination finale que ceux des usagers se déplaçant

pour motif de travail ou études. Ceci peut traduire soit un éloignement plus important de cette population des points d'accès aux gares, soit une adaptation de leurs propres trajets de tourisme aux horaires, fréquences prévues pour le travail et les études. A nouveau, la forte proportion des visites effectuées à la famille et aux amis peut expliquer la longueur des déplacements, les destinations ne se situant pas a priori près des centres urbains desservis par les gares.

4. La tarification

Nous avons émis l'hypothèse que la tarification peut avoir un rôle incitatif pour les usagers du TER effectuant des déplacements de tourisme et de loisirs.

Graphique 62 : Répartition des « usagers tourisme » en fonction du titre de transport utilisé (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT », effectifs 3286, 3170 répondants)

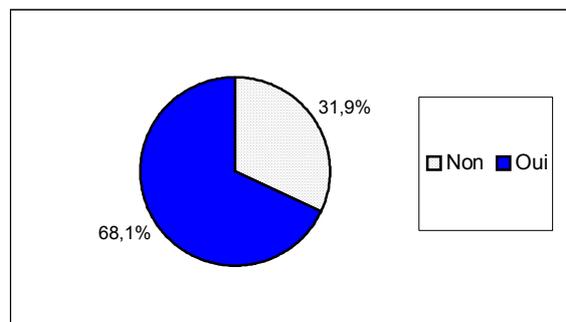


Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Tous les titres proposés par la SNCF ont été cités par les « usagers tourisme ». Les titres les plus utilisés par les « usagers tourisme » en TER sont les billets « découverte » et les « cartes 12-25, seniors », offrant des réductions particulières aux plus jeunes et aux plus âgés. Ceci s'explique par le fait que les moins de 25 ans et les plus de 55 ans sont les deux catégories les plus représentées dans l'échantillon. Le tarif réduit « Familles nombreuses » est cité par 14,7% d'entre eux. Les tarifs « autres » ont été précisés par 13,2% des « usagers tourisme », ces derniers étant surtout des tarifs spéciaux (cheminot, agent SNCF, enfants d'agents SNCF, bénéficiant de la gratuité pour des trajets ferroviaires...). La carte GRAND'TER, en raison de ses restrictions d'utilisation le week-end, avec une obligation de retour dans la journée, n'est utilisée que par 5,8% des « usagers tourisme ». Toutefois, peu d'« usagers tourisme » profitent de leur abonnement travail ou études pour des déplacements à autre motif (3,5%). Le plein tarif a été utilisé par un cinquième des « usagers tourisme ».

En conclusion, la plupart des « usagers tourisme » (environ 80%) bénéficie de réductions liées à leur statut (43%), voire de la gratuité pour faire des déplacements de tourisme (personnel de la SNCF, conjoint ou enfant, abonnement de travail ou d'études). La tarification influe sur le choix du TER pour des déplacements de tourisme, ceux-ci s'effectuant avec des possibilités de réduction. Nous soulignons toutefois que c'est bien également dans cette catégorie d'usagers que le plus de personnes utilisent des cartes susceptibles d'inciter un plus grand nombre de voyages afin d'en abaisser le coût d'achat. Rappelons également que tant sur l'axe Arras-Etaples que sur l'axe Lille-Dunkerque les recettes émanant des achats de billets (réduits ou plein tarif) et les fréquentation des personnes achetant des billets sont en progression (entre +5% et +8%). Toutefois, nous pouvons compléter notre première approche par les appréciations des « usagers tourisme » sur des aspects particuliers, le prix de leur déplacement et l'adaptation du TER aux déplacements de tourisme et de loisirs. Le graphique suivant nous donne une photographie de la satisfaction concernant le tarif.

Graphique 63 : Répartition des réponses à la question « le prix de ce déplacement est raisonnable ? » pour les « usagers tourisme » (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT », effectifs 3286, 2728 répondants)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Parmi ceux qui ont répondu, plus des deux-tiers des « usagers tourisme » trouvent le prix de leur déplacement raisonnable. Ce nouveau résultat va dans le sens de l'hypothèse formulée par le comité de suivi.

La question relative à l'adaptation du TER aux déplacements de tourisme est plus précise. En effet, elle nous permet d'estimer si le prix du TER paraît intéressant pour des déplacements liés au tourisme et aux loisirs et si les « usagers tourisme » se répartissent de la même façon que précédemment. Les deux-tiers (66,6%) des « usagers tourisme » estiment les tarifs du TER raisonnables pour ce type de déplacement. Le tableau suivant montre les taux de satisfaction des « usagers tourisme » en fonction des tarifs utilisés pour leur déplacement.

Tableau 60 : Répartition des réponses à la question : « Trouvez-vous le prix de ce déplacement raisonnable ? » selon le titre de transport utilisé par les « usagers tourisme » (Base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT » , effectifs 3286, 2679 répondants)

<i>Titre de transport</i>	<i>Oui</i>	<i>Non</i>
Plein tarif	54,0	46,0
Tarif réduit	76,3	23,7
Abonnement travail ou études	64,2	35,8
Carte GRAND'TER	83,8	16,2
Découverte (12-25, A 2, séjour, seniors)	62,4	37,6
Carte (12-25, Seniors, enfant+)	69,9	30,1
Autre	82,9	17,1
Total	67,9	32,1

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Parmi les personnes ayant renseigné les deux variables précisant le titre de transport et l'opinion sur le prix, nous retrouvons plus de satisfaits. Le test du chi2 indique que le risque d'erreur est très faible de se tromper si l'hypothèse de la corrélation de ces deux variables est conservée. Les moins satisfaits sont les « usagers tourisme » qui paient le plus cher, c'est-à-dire le « plein tarif » avec seulement 54% de réponses positives à la question. Les plus satisfaits, en revanche, sont ceux qui bénéficient de la carte GRAND'TER, suivis des « autres », bénéficiant pour une grande part de la gratuité d'utilisation du train. Toutes ces données semblent confirmer l'hypothèse des partenaires de l'enquête liée à la nécessité d'adapter les tarifs pour les déplacements de tourisme et de loisirs.

5. La qualité de service et le confort dans les trains

Nous avons émis l'hypothèse que le choix d'utiliser le TER pour les déplacements de tourisme et de loisirs dépend du confort dans les trains et de la qualité de service offerte (accessibilité, possibilité d'emporter des objets encombrants, etc...). Les questions de satisfaction étaient posées une fois la personne dans le train. Nous pouvons observer ces réponses pour connaître la satisfaction des « usagers tourisme » au cours de leur déplacement. Si la majorité des « usagers tourisme » trouve facilement des places assises (80,8%) et considère que le train est propre (70,9%), ils ne sont plus que 53,6% à le trouver confortable et bien aménagé. En revanche, plus de la moitié d'entre eux (50,8%) pense que le train n'est pas rapide, traduisant en cela l'offre qui leur est proposée, composée à moitié de trains rapides contre des omnibus.

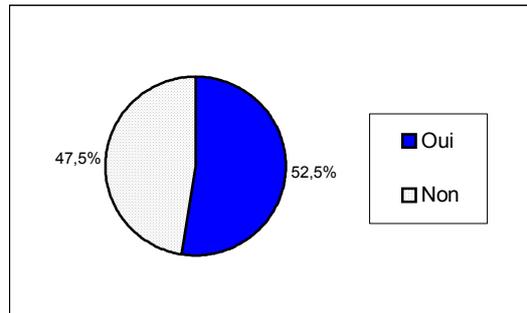
Tableau 61 : Répartition des réponses des « usagers tourisme » à des affirmations sur la qualité de service et du confort du train (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT » , effectifs 3286)

	<i>Oui</i>	<i>Non</i>
« Ce train est confortable et bien aménagé »	53,6	46,4
« Ce train est propre »	70,9	29,1
« Ce train est rapide »	49,2	50,8
« Vous avez facilement trouvé des places assises »	80,8	19,2

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Les « usagers tourisme » en TER sont plus nombreux que la moyenne à avoir des bagages encombrants (20.8%), mais chez ceux qui ont ces bagages, plus de la moitié a connu des difficultés à les placer dans le train. Rappelons qu'il peut s'agir de poussettes, de gros bagages, voire de vélos.

Graphique 64 : Répartition entre les « usagers tourisme » qui ont des bagages encombrants selon qu'ils ont éprouvé ou non des difficultés à les placer (base « motifs tourisme-loisirs au sens OMT », effectifs 3286, 564 répondants)



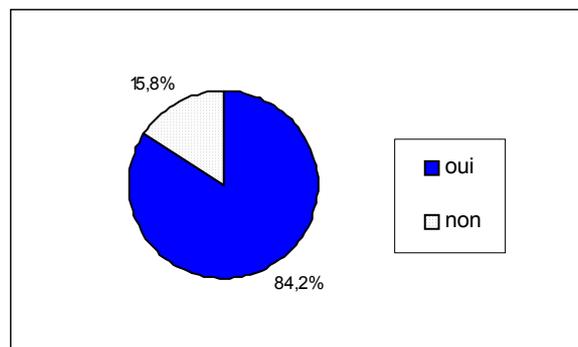
Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Malgré une majorité de satisfaits, notamment sur les questions liées à la propreté et au confort, certains « usagers tourisme » du TER sont mécontents et le TER a encore des progrès à réaliser afin de s'adapter à ce type de déplacement, réalisé par des personnes s'absentant plus longtemps et voyageant plus souvent en groupe et en famille que ceux en déplacement lié au travail et aux études.

6. L'information sur le TER et le tourisme régional

Nous avons également supposé que les voyageurs dans le TER ont accès facilement à l'information nécessaire à leur déplacement et également à celle concernant le tourisme et le loisir régional.

Graphique 65 : « C'est facile d'avoir de l'information pour préparer ce déplacement » (base totale, effectifs 6759, 5535 répondants)

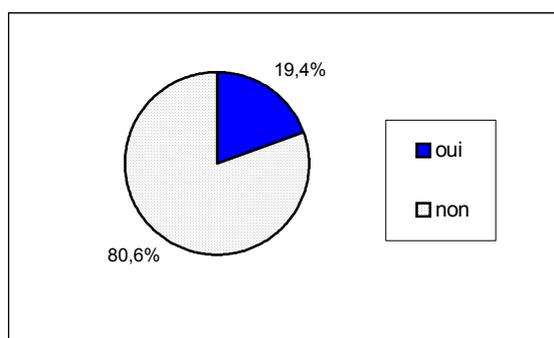


Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

84,2% des enquêtés estiment qu'il a été facile d'avoir de l'information pour préparer ce déplacement. La connaissance de la carte GRAND'TER peut également être un indicateur du degré de connaissance des usagers sur les possibilités offertes par le TER pour effectuer des déplacements de tourisme et de loisirs. Cependant, nous constatons qu'un cinquième seulement des usagers interrogés en connaît l'existence. Il n'est en revanche pas possible de connaître avec notre enquête, l'opinion des usagers sur l'ensemble de la chaîne de déplacement, cette question ayant pu être comprise par rapport au voyage effectué en train.

Graphique 66 : Répartition des usagers selon qu'ils connaissent ou non la carte GRAND'TER, base totale

(effectifs 6759, 5996 répondants)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

4.2) Une tarification liant les deux champs

a) Les titres de transport utilisés dans l'EITT

Nous souhaitons évaluer l'utilisation des titres de transport réduits ou intermédiaires liés notamment à l'âge et au motif de déplacement. En effet, le système de tarification occupe un rôle central dans l'optimisation des réseaux, leur rentabilité ou encore l'incitation des usagers à utiliser les transports collectifs pour atteindre les objectifs liés au développement durable.

Ce chapitre montre l'usage des divers titres mis à la disposition des usagers pour voyager en TER. Il convient toutefois, de garder à l'esprit que cette étude se limite aux champs de l'enquête. Dans un premier temps, nous observons les parts de marché des différents billets utilisés, et dans un second temps, nous regardons les types de déplacements pour lesquels ils sont utilisés.

Tableau 62 : Répartition des usagers selon le titre de transport utilisé (base totale, effectifs 6759, 6349 répondants)

<i>Titres de transport</i>	<i>Pourcentages</i>
Billet plein tarif	13,6
Tarif réduit	11,4
Abonnement travail ou études	23,1
Carte GRAND'TER	4,0
Découverte (12-25, A deux, senior)	16,4
Carte (12-25, senior)	17,9
Autre	13,6
Total	100,0

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Selon les champs retenus pour l'enquête, les titres de transport les plus utilisés par les usagers sont les abonnements de travail ou études, cités par près d'un quart des sondés (23,1%). La plupart des titres a une part de marché comprise entre 11,4% et 17,9%, sauf la carte

GRAND'TER qui ne représente que 4% des titres utilisés. Cette faible utilisation peut toutefois s'expliquer par les conditions particulières de son utilisation le week-end uniquement, avec un retour dans la journée.

Le motif de déplacement et l'âge jouent un rôle déterminant dans l'utilisation des différents titres, comme le confirme le tableau suivant :

Tableau 63 : Titres de transport utilisés selon le motif de déplacement des usagers (base totale, effectifs 6759, 6207 répondants)

	<i>Plein tarif</i>	<i>tarif réduit</i>	<i>Abonne- ment</i>	<i>carte GD TER</i>	<i>Décou- verte</i>	<i>carte</i>	<i>autre</i>	<i>Total</i>
Travail	10,9	9,9	47,0	0,5	6,9	7,9	16,9	100,0
Etudes	2,1	5,6	45,2	2,7	10,6	21,8	12,0	100,0
Travail-études	6,0	7,5	46,0	1,8	9,0	15,5	14,2	100,0
Démarche administrative	30,8	14,0	13,1	1,9	15,0	15,9	9,3	100,0
Visite famille	20,1	15,4	3,7	3,7	22,3	23,6	11,2	100,0
Visite amis	16,5	14,7	3,5	1,0	30,5	25,3	8,5	100,0
Déplacement professionnel	49,3	4,0	13,3	0,0	10,7	6,7	16,0	100,0
Achats, shopping	18,3	13,7	6,3	13,7	21,8	9,6	16,6	100,0
Loisirs	19,6	13,7	2,8	16,5	14,7	16,0	16,7	100,0
Musée, exposition	20,7	15,9	0,0	11,0	17,1	14,6	20,7	100,0
Salon, foire, événement sportif	19,8	9,0	0,9	20,7	17,2	9,9	22,5	100,0
Autre	17,9	15,2	2,7	1,5	24,1	17,3	21,3	100,0
« usagers tourisme »	19,9	14,7	3,5	5,8	22,6	20,3	13,2	100,0

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Le croisement des variables relatives aux motifs de déplacement et aux titres de transport utilisés révèle des différences significatives, qui semblent logiques puisque ces titres sont généralement adaptés aux motifs de déplacement. Si les usagers qui se déplacent pour le travail ou les études utilisent pour la plupart des abonnements, les usagers qui rendent visite à la famille ou aux amis utilisent en majorité, soit un billet plein tarif, tarif réduit, découverte ou une carte de train.

Les plus fortes contributions au chi², concernent les usagers en déplacement professionnel, qui sont près de la moitié à utiliser un plein tarif, certainement acquitté par l'entreprise dont ils dépendent. Les usagers qui ont pour motif de déplacement l'achat/shopping, les loisirs, les salons, foires, et événements sportifs ont une propension plus importante que la moyenne à utiliser la carte GRAND'TER, montrant ainsi l'usage de la carte GRAND'TER pour des activités à la journée.

Tableau 64 : Titres de transport utilisés selon l'âge des usagers en pourcentages (base totale, effectifs 6759, 6100 répondants)

	<i>Plein tarif</i>	<i>tarif réduit</i>	<i>Abonne ment</i>	<i>carte GD TER</i>	<i>Décou verte</i>	<i>carte</i>	<i>autre</i>
15-24 ans	4,4	9,3	25,5	3,2	21,1	24,7	11,9
25-34 ans	27,3	11,2	23,6	4,6	10,6	10,2	12,5
35-44 ans	30,6	12,9	25,1	6,1	3,7	1,9	19,2
45-54 ans	32,2	12,5	23,8	6,1	5,0	0,9	16,7
55 ans et plus	13,8	22,4	3,3	2,9	8,4	20,6	18,4

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

La répartition des titres de transports par âge montre un lien entre l'âge et le titre utilisé. Le test statistique effectué montre que les variables d'âges et de titres de transport sont corrélées⁸⁷. A priori, l'interprétation de ce tableau montre une certaine logique dans les résultats obtenus lors du croisement des deux variables. En effet, la propension des moins de 25 ans est plus importante à utiliser d'abord les abonnements étudiants (25,5%) puis les « cartes 12-25 ans » (24,7%) ou le titres « découverte 12-25 ans » (21,1%) qui leur sont réservés, plutôt que les titres à plein tarif. Nous remarquons également que les 25-34 ans, les 35-44 ans et 45-54 ans ont tendance à plus utiliser des billets à plein tarif puisqu'il existe moins de tarif réduit pour ces tranches d'âges. Enfin, nous notons la tendance des 55 ans et plus à utiliser des tarifs réduits, mais nous ne pouvons aboutir à une conclusion chiffrée puisque les tarifs seniors, par exemple, ne sont réservés qu'aux 60 ans et plus. Nous pouvons malgré tout penser que certains utilisent des billets plein tarif (13,8%), montrant ainsi une méconnaissance des avantages tarifaires dont ils pourraient bénéficier. Nous montrons aussi qu'il semble exister une certaine concurrence entre les titres de transport proposés aux moins de 25 ans par la région (abonnements étudiants) et ceux établis par la SNCF (carte ou découverte). Le succès des cartes SNCF ou titres Découverte (45,8%) peut également se rencontrer dans une population de jeunes qui ne sont pas ou plus étudiants.

b) Une tarification ferroviaire pensée pour le tourisme et les loisirs : la carte GRAND'TER

Dans le cadre de la régionalisation du TER, de nouveaux titres de transport ont été spécialement conçus, en particulier pour la catégorie que nous avons appelée les « usagers tourisme ». La carte GRAND'TER concerne les déplacements de tourisme ou loisirs de proximité, le week-end, dans le Nord-Pas de Calais. La citation suivante reflète la volonté de la région d'améliorer les conditions de trajets des usagers en dehors des déplacements domicile-travail ou études, le week-end : « Pour que les habitants du Nord-Pas de Calais consacrent plus de temps au tourisme, aux loisirs, le conseil régional et la SNCF se sont associés afin d'améliorer les conditions d'utilisation du TER et d'offrir un meilleur service aux voyageurs. Un des objectifs de la carte GRAND'TER est de compléter les tarifs domicile-étude et domicile-travail, largement utilisés et implantés.[...] A ce titre, la nouvelle desserte

⁸⁷ Probabilité d'erreur inférieure à une sur mille.

des week-end a été entièrement repensée afin de proposer davantage de souplesse pour répondre aux trajets touristiques, culturels, sportifs et associatifs. »

Figure 15 : Présentation de la carte GRAND'TER⁸⁸

UN TARIF ATTRACTIF	
Pour 50 francs, vous pourrez obtenir la carte Grand'TER . Elle donne droit à :	:
■ 50% de réduction sur le prix du billet pour le titulaire de la carte	;
■ 50% de réduction pour le premier accompagnant	;
■ 1 franc par personne pour les trois suivants (3 maximum).	;
CONDITIONS D'UTILISATION	
■ la carte et les billets sont accessibles à tous	;
■ la carte est strictement personnelle et a une validité d'un an	;
■ les bénéficiaires doivent voyager ensemble à l'aller et au retour	;
■ l'offre est valable les samedis, dimanches et fêtes	;
■ les voyageurs doivent effectuer l'aller-retour dans la journée	;
■ les 50% ne sont applicables que sur le plein tarif adulte	;
■ ce tarif n'est valable qu'en seconde classe.	;

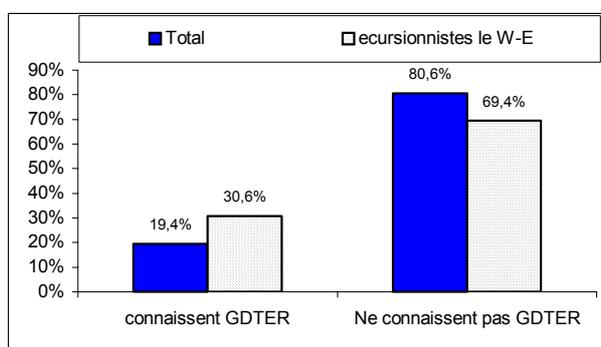
Source : <http://www.cr-npdc.fr/ter/grandTER.htm>, décembre 2000

Nous traitons ci-après les questions relatives à la carte GRAND'TER, afin de mesurer son impact auprès des usagers de notre enquête. Dans un premier temps, nous mesurons le degré de connaissance de ce nouveau titre de transport, dans un deuxième temps, son achat, sa part de marché et son taux de pénétration, et dans un troisième temps, l'utilisation de la carte parmi les autres titres (pour le déplacement enquêté). Afin de mesurer l'impact de la carte GRAND-TER auprès de la population cible, nous identifions une catégorie d'usagers appelée « les excursionnistes le week-end » à partir du croisement de la motivation « tourisme-loisirs », de la durée du déplacement, soit un jour avec retour dans la journée, et du jour d'enquête, soit le samedi ou le dimanche). Nous souhaitons en effet isoler la population à laquelle la carte GRAND'TER est destinée.

⁸⁸ Site internet du Conseil Régional : <http://www.cr-npdc.fr/ter/grandTER.htm>

1. La connaissance de la carte GRAND'TER

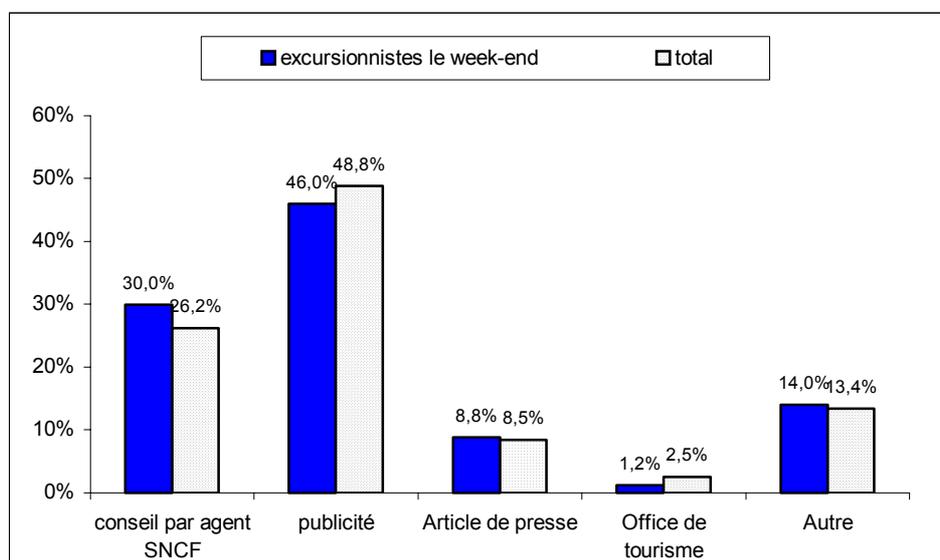
Graphique 67 : Connaissance de la carte GRAND'TER, en pourcentages (base totale, effectifs 6759, 5996 répondants, base des excursionnistes le week-end, effectifs de 940, 840 répondants)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Près d'un usager sur cinq connaît la carte GRAND'TER. Il semble donc qu'il y ait un certain déficit d'information à propos de cette carte. Toutefois, les excursionnistes en TER le week-end sont plus nombreux à la connaître que la moyenne (10 points d'écart), montrant ainsi que la population cible a été plus sensibilisée à l'existence de ce titre de transport. Les tarifs adaptés à certaines conditions d'utilisation sont ainsi mieux étudiés par les personnes susceptibles de répondre à ces exigences. Ceci donne à penser qu'un élargissement de ces conditions d'utilisation augmenterait la population des usagers intéressés et ne trouvant peut-être pas actuellement les tarifs adaptés à leurs situations parmi ceux déjà proposés.

Graphique 68 : Mode de connaissance de la carte GRAND'TER (base totale, effectifs 6759, 1133 répondants, base excursionnistes le week-end, effectifs de 888, 250 répondants)



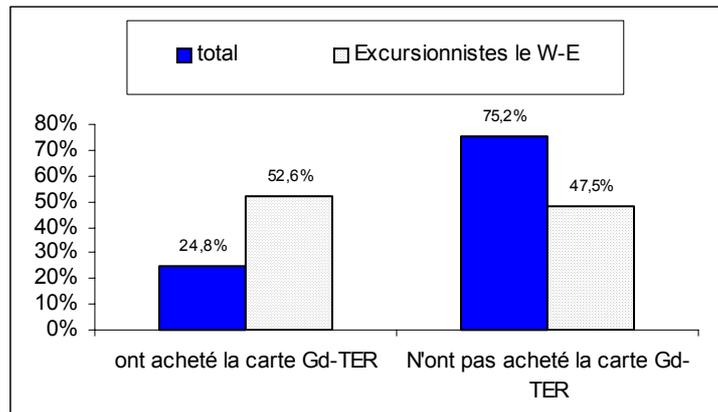
Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

La publicité constitue le mode d'information le plus cité par les usagers, suivie du conseil donné par un agent SNCF. Les autres modes d'information sont relativement marginaux. Il n'y a pas de différence significative entre l'ensemble des usagers et la population cible sur le

mode d'information. La catégorie « autre » est citée par 14% des connaisseurs de la carte GRAND'TER comme le ou un des modes d'information (13,4% des excursionnistes le week-end). C'est le bouche à oreille qui est identifié dans la catégorie autre (des amis dans près de la moitié des cas et de la famille pour environ 10%).

2. L'achat et la part de marché de la carte GRAND'TER

Graphique 69 : Achat de la carte GRAND'TER chez ceux qui en connaissent l'existence (base totale, effectifs 6759, 1133 répondants, effectifs de 940, 251 répondants)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Parmi ceux qui connaissent la carte GRAND'TER, c'est-à-dire 19,4% des usagers, mais 30,6% des excursionnistes du week-end, la proportion d'acheteurs est beaucoup plus importante chez les excursionnistes le week-end, que chez l'ensemble des usagers (52,2% contre 24,8%).

Si nous considérons les populations concernées, nous constatons donc que 13,7% des excursionnistes en TER le week-end ont acheté la carte GRAND'TER, contre 4,2% de l'ensemble des usagers interrogés.

Tableau 65 : Part de marché et taux de pénétration de la carte GRAND'TER selon les caractéristiques socio-démographiques des usagers (base totale, effectifs 6759)

Variables	Modalité	Part de marché	Effectifs	Effectifs totaux	Taux de pénétration ⁸⁹
Sexe	Hommes	48,6%	135	3119	4,3%
	Femmes	51,4%	143	3156	4,5%
Age	15-24 ans	48,9%	133	3722	3,6%
	25-34 ans	18,0%	49	973	5,0%
	35-44 ans	18,0%	49	601	8,1%
	45-54 ans	10,3%	28	476	5,9%
	55 ans et plus	4,8%	13	485	2,7%
PCS ⁹⁰	Etudiants	43,5%	118	3134	3,8%
	Chômeurs	8,9%	24	200	12,0%
	Sans profession	6,2%	17	228	7,4%
	Employés	20,7%	56	1247	4,5%
	Ouvriers	8,1%	22	244	9,0%
	Cadres moyens	8,5%	23	479	4,8%
	Cadres supérieurs	2,1%	6	173	3,5%

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Lire ainsi : Les hommes représentent 48.56% des acheteurs de la carte GRAND'TER (part de marché). 4,3% des usagers hommes interrogés l'ont achetée (taux de pénétration).

Le sexe n'entraîne pas de différences notables dans les parts de marché et les taux de pénétration. Par contre, des différences apparaissent en fonction de l'âge. Effectivement, les 15-24 ans représentent près de la moitié des parts de marché de la carte GRAND'TER, mais ils ne sont pas les plus réceptifs au produit. Cela s'explique vraisemblablement par leur importante utilisation des abonnements, même en dehors des conditions d'utilisation prévues.

Plus les usagers sont âgés, plus la part de marché effective de ce titre est faible, mais ce constat est à rapprocher de la proportion de ces catégories dans l'échantillon. Malgré une part de marché d'à peine plus de 10%, les 45-54 ans sont les plus réceptifs à la carte GRAND'TER (taux de pénétration de 8,1%). Nous remarquons que le titre se prête particulièrement bien aux déplacements en famille (pour mémoire, 50% du tarif pour les deux premiers usagers, 1 franc par accompagnant). De plus, cette tranche d'âge semble disposer de moins de tarifs avantageux, ces derniers étant tournés vers les plus jeunes et les plus âgés.

Le tri selon la PCS montre aussi des différences significatives : les étudiants (43,5%) puis les employés (20,7%) sont les plus nombreux à posséder la carte GRAND'TER. Mais ce sont aussi les PCS les plus représentées dans le train. Ce sont les ouvriers (9%) et encore plus les chômeurs (12%) qui sont les plus réceptifs. Ces populations à faibles revenus peuvent alors bénéficier pleinement des avantages liés à la carte GRAND'TER.

⁸⁹ Le taux de pénétration est calculé à partir de la population achetant la carte sur la population totale de la catégorie prise en compte. Il nous permet de trouver les populations les plus réceptives au produit.

⁹⁰ Les catégories « retraités » et « artisans, commerçants » ont été exclues car non significatives.

3. L'utilisation de la carte GRAND'TER

Selon les critères d'échantillonnage de l'enquête (dates, périodes, jours, horaires et axes choisis), l'utilisation de la carte GRAND'TER parmi l'ensemble des titres de transport s'élève à 4%. En affinant la réflexion aux excursionnistes du week-end, la part de marché effective s'élève à 16,6% (461 usagers sur 940) des titres de transport. Nous constatons donc un déficit d'utilisation de la carte GRAND'TER de la part des usagers concernés. Le tableau suivant distingue l'utilisation des titres de transport en fonction de l'utilisation du TER.

Tableau 66⁹¹ : Titres de transport utilisés selon le rapport habituel des usagers avec le TER, parmi les excursionnistes le week-end, effectifs de 940 usagers dont 856 répondants.

	Plein tarif	Tarif réduit	Abonnement	carte GD-TER	Découverte	carte	autre
Non utilisateurs	22,9	13,7	1,0	16,8	18,3	12,7	14,6
Occasionnels	15,2	11,9	1,0	22,9	15,2	13,3	20,5
Habituels	11,4	12,7	7,2	11,5	18,6	18,3	20,3

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Chez les excursionnistes le week-end, ce sont les habitués qui utilisent le moins la carte GRAND'TER (11,5%). 7,2% de ces habitués se déplacent avec leur abonnement de travail ou études (donc plus que les autres où la proportion est égale à 1%). Cependant, il sert aux scolaires et étudiants et aux déplacements liés au travail le samedi. La carte GRAND'TER arrive pour les habitués en avant-dernière position loin derrière les titres « autres », tarifs Découverte ou Carte (12-25, seniors...). Par contre, les réguliers sont ceux qui utilisent le moins souvent le « Plein tarif », les plus nombreux à l'utiliser étant les non-utilisateurs du TER pour lesquels il est moins justifié de s'intéresser aux formules rentabilisées par la fréquence d'utilisation.

Pourtant, si nous nous intéressons aux « autres motifs » ces jours-là, nous constatons des différences significatives au niveau de la part de marché de ce titre de transport, comme l'atteste le tableau suivant. Les parts de marché sont représentées par les pourcentages en colonnes.

⁹¹ Les différences sont significatives au seuil de 5% admis en sciences sociales

Tableau 67 : Titres de transport utilisés par les excursionnistes le week-end selon leur motif de déplacement, effectifs de la base de 940, 905 répondants.

	Plein tarif	Tarif réduit	Abonnement	Carte GD-TER	Décou verte	Carte	Autre
Démarche administrative	0,6	4,1	0,0	0,0	3,8	3,1	3,2
Visite famille	29,7	26,8	26,1	18,0	22,9	32,6	20,3
Visite amis	17,0	22,0	21,7	3,3	29,9	24,8	13,3
Déplacement professionnel	2,4	2,4	8,7	0,0	1,3	0,8	0,0
Achat, shopping	15,2	18,7	34,8	23,3	21,0	6,2	8,2
Loisirs	23,0	16,3	4,4	34,0	9,6	20,2	22,8
Musée, exposition...	3,6	0,8	0,0	4,0	1,9	3,1	2,5
Salon, foire, événement sportif	6,7	5,7	0,0	14,7	6,4	4,6	12,0
autre	1,8	3,2	4,3	2,7	3,2	4,6	17,7
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Lire ainsi : Sur 100 billets «Plein tarif» utilisés par les excursionnistes le week-end, 0,6 le sont par des usagers qui font un déplacement ayant pour motif une démarche administrative.

Si cet abonnement était utilisé le dimanche ou pour d'autres motifs, nous pouvons considérer qu'il est gratuit pour le déplacement en cours, mais détourné de son usage premier, puisqu'il ne peut être utilisé que pour un déplacement domicile-travail/études⁹² en semaine. Nous constatons que la carte GRAND'TER est essentiellement utilisée par la population pressentie lors de sa création, soit les usagers de sortie pour la journée et pour les loisirs, les achats visiter la famille et les événements ponctuels comme les foires et salons. Nous avons constitué une variable « uticarte » à partir du nombre moyen de déplacements effectués par mois avec la carte GRAND'TER. Il fallait au préalable soustraire à la date d'enquête, la date d'achat pour avoir le nombre de mois de possession de la carte puis diviser ce nombre de mois par le nombre de déplacements effectués au moment de l'enquête. La moyenne du nombre de déplacements mensuels effectués en TER avec cette carte est de 2. Le tableau suivant dresse selon certaines variables socio-démographiques, les différences dans le nombre moyen de déplacements avec la carte GRAND'TER.

92 Cette case contribue le plus au chi2

Tableau 68 : Nombre de déplacements mensuels moyens selon les caractéristiques socio-démographiques, des usagers possesseurs de la carte GRAND'TER⁹³ (base totale, effectifs 6759, 141 répondants)

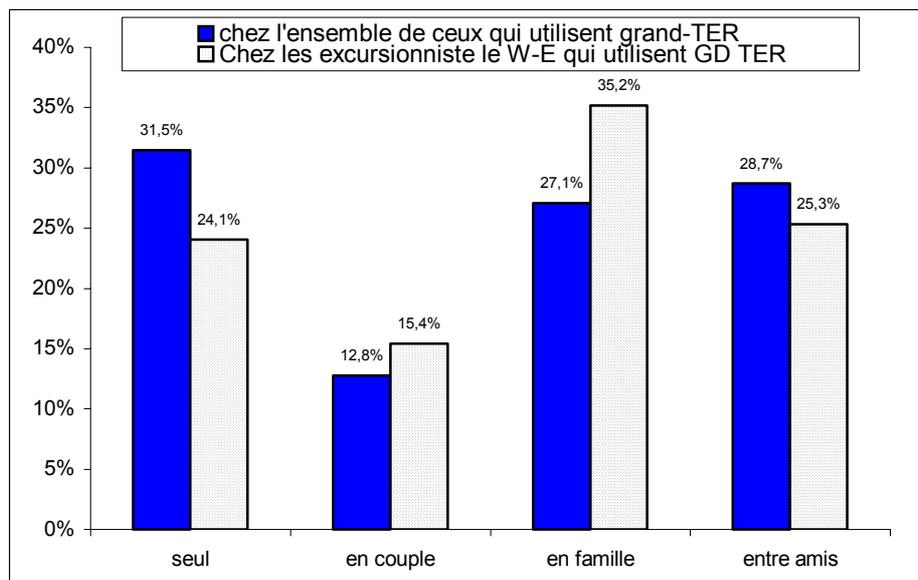
Variables	Modalités	Nombre de déplacements mensuels	Effectifs
Sexe	Hommes	2,66	57
	Femmes	1,48	57
Age	15-24 ans	2,12	50
	25-34 ans	2,08	25
	35-44 ans	2,07	22
	45-54 ans	1,56	16
	55 ans et plus	1,69	7
PCS	Etudiants	1,98	45
	Chômeurs	1,03	7
	Sans profession	1,91	8
	Employés	2,01	36
	Ouvriers	2,83	11
	Cadres moyens	2,21	11

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Les hommes possesseurs de la carte GRAND'TER font généralement plus de voyages que les femmes. Par ailleurs, le nombre de voyages effectués avec cette carte baisse avec l'âge. Nous remarquons toutefois, comme pour les « usagers tourisme » en général, une légère reprise après 55 ans. Les différences sont également significatives selon la PCS. Nous pouvons distinguer trois catégories : premièrement, les ouvriers qui font près de 3 déplacements mensuels avec la carte GRAND'TER. Deuxièmement, les étudiants, employés, cadres moyens et personnes sans profession, qui font en moyenne 2 déplacements mensuels. Enfin, les chômeurs qui sont les moins mobiles avec leur carte (à peine plus d'un déplacement en moyenne), la précarité de leur situation économique ne leur permettant peut-être pas de se déplacer aussi souvent que les autres catégories.

⁹³ Les catégories des retraités et cadres supérieurs ont été exclues car leurs résultats étaient non significatifs.

Graphique 70 : Accompagnement de l'utilisateur qui utilise la carte GRAND'TER (base totale, effectifs 6759)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Chez les excursionnistes le week-end, l'utilisation de la carte se fait dans plus d'un tiers des cas, en famille, puis entre amis (un quart) mais aussi seul (24,1%). Cette catégorie se déplace peu en couple (15,4%), de même que l'ensemble des utilisateurs de la carte GRAND'TER.

4.3 Le TER un mode de transport adaptable au tourisme ?

a) Satisfaction, attentes, difficultés éventuelles liées au TER Nord-Pas de Calais

L'enquête sur les interrelations entre transports et tourisme permettait aux répondants de donner leur appréciation sur leur déplacement. Nous avons donc traité ces questions et donné l'opinion des usagers sur les atouts et limites du TER. Nous avons abordé des points tels que la sécurité, la ponctualité, l'accessibilité au service, la rapidité, la propreté, l'accueil ou encore le confort. Nous traiterons dans un premier temps l'appréciation des usagers sur l'organisation du déplacement en TER, puis leur satisfaction sur leur trajet. Enfin, nous tenterons de créer un indice global de la satisfaction.

1. Appréciation sur l'organisation du déplacement

Tableau 69 : Appréciation de l'ensemble des usagers concernant l'organisation de leur déplacement, en pourcentages

	<i>Oui</i>	<i>Non</i>	<i>Total</i>
« C'est facile d'avoir de l'information pour préparer ce déplacement »	84,2	15,8	100,0
« Les horaires des trains sont adaptés à ce déplacement »	55,4	44,7	100,0
« Les trains sont assez fréquents »	44,9	55,1	100,0
« Le prix de ce déplacement est raisonnable »	67,7	32,3	100,0

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

L'information semble être véritablement le point fort du TER avec 84,2% des usagers considérant qu'il est facile d'avoir de l'information pour ce déplacement. L'autre atout majeur du TER pour l'organisation du déplacement est le critère économique de ce mode de transport. Les deux-tiers des usagers trouvent effectivement le prix du déplacement en TER raisonnable. Par contre, le premier point faible concerne la fréquence des trains. Une majorité des répondants est en effet insatisfaite, et 55,1% des clients regrettent qu'il n'y ait pas plus de trains. Le second point faible du TER concerne les horaires. En effet, si 55,4% des usagers sont satisfaits pour le déplacement qu'ils sont en train d'effectuer (qui peut être lié notamment au travail ou aux études), 44,7% des usagers sont insatisfaits et estiment donc que les horaires des trains ne sont pas adaptés à ce déplacement. En résumé, si l'information sur les trains est jugée très bonne et que le TER peut se targuer d'être un moyen de locomotion économique pour ses usagers, il n'en est pas de même pour la fréquence des trains qui obtient un score médiocre, et les horaires des trains jugés moyens pour la plupart des répondants.

L'enquête SNCF-CERTU de 1994 montrait que la fréquence des trains et l'information (61% de satisfaits) constituaient les points forts des trains régionaux (même proportion de satisfaits soit 63%). Dans le cas de l'EITT, des progrès semblent avoir été faits au niveau de l'information (84,2% de satisfaits), mais il semble que la fréquence des trains soit une faiblesse selon les critères de notre population, dont la majorité se déplace pour un motif autre que le travail ou les études et pour laquelle il semble y avoir une relative inadaptation du réseau entre 9 heures et 18 heures 30.

Notre indice de satisfaction correspond à une note sur 20 : 5 points étaient attribués en cas de réponse « oui » et 0 point lorsque la réponse était « non » aux quatre questions sur l'organisation du déplacement. La moyenne n'a été calculée que pour les individus ayant répondu aux quatre questions. 5001 personnes ont répondu à toutes les questions relatives à la construction de l'indice. Le taux de non-réponse s'élève à 26%.

La moyenne s'élève à 12.4 sur 20, ce qui est globalement bon. Nous insistons également sur la dispersion à la moyenne puisque l'écart type est important (5,8) et donc, le coefficient de dispersion relative de 46,9% indique que la population est hétérogène quant à la satisfaction sur l'organisation du déplacement

2. Appréciation concernant le trajet

Tableau 70 : Appréciations de l'ensemble des usagers concernant le trajet

	Oui	Non	Total
« Ce train est confortable et bien aménagé »	53,6	46,4	100,0
« Ce train est propre »	70,9	29,1	100,0
« Ce train est rapide »	49,2	50,8	100,0
« vous avez trouvé facilement des places assises »	80,8	19,2	100,0

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

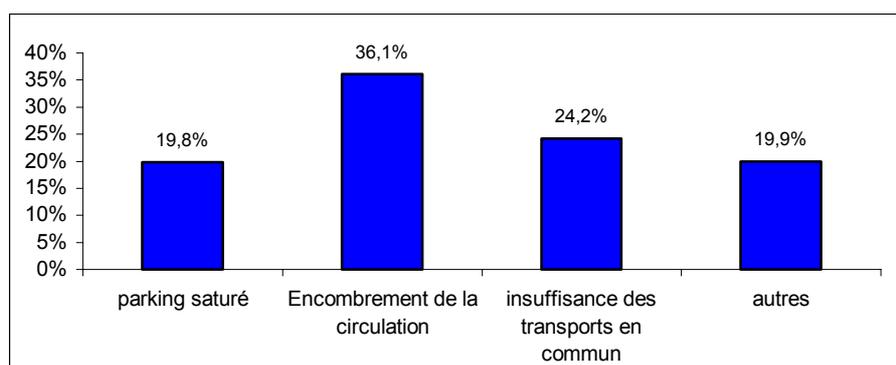
53,6% des répondants estiment que leur train est confortable et bien aménagé. Le confort était l'un des points faibles dans l'enquête SNCF-CERTU de 1994, et il semble qu'il en soit un pour notre population (55% de satisfaits contre 53,6% dans l'EITT). Le train est propre pour une large majorité (70,9%) des usagers. Plus de la moitié des usagers a répondu négativement à l'affirmation « ce train est rapide ». Par contre, rares sont les usagers qui ont éprouvé des difficultés à s'asseoir dans le train puisqu'ils ne sont même pas un-cinquième à l'avoir déclaré.

De même que pour l'organisation du déplacement, nous avons créé un indice de satisfaction sur le trajet. 5194 individus ont répondu à l'ensemble des questions relatives à la construction de l'indice, soit un taux de non-réponse de 23,4%.

La moyenne se situe à 12,4 sur 20. L'écart type est important (de l'ordre de 6,1) et la dispersion relative de 49,2%. Les appréciations peuvent donc être très différentes d'un individu à l'autre.

Enfin, il est possible de fournir un autre indicateur relatif aux difficultés éprouvées pour placer les éventuels bagages. Pour ceux qui en avaient, les proportions sont analogues aux réponses fournies pour les places assises. A peine un cinquième des répondants a connu des difficultés pour les placer.

Graphique 71 : Raison de la difficulté éventuelle à se rendre en gare (base totale, effectifs 6759)

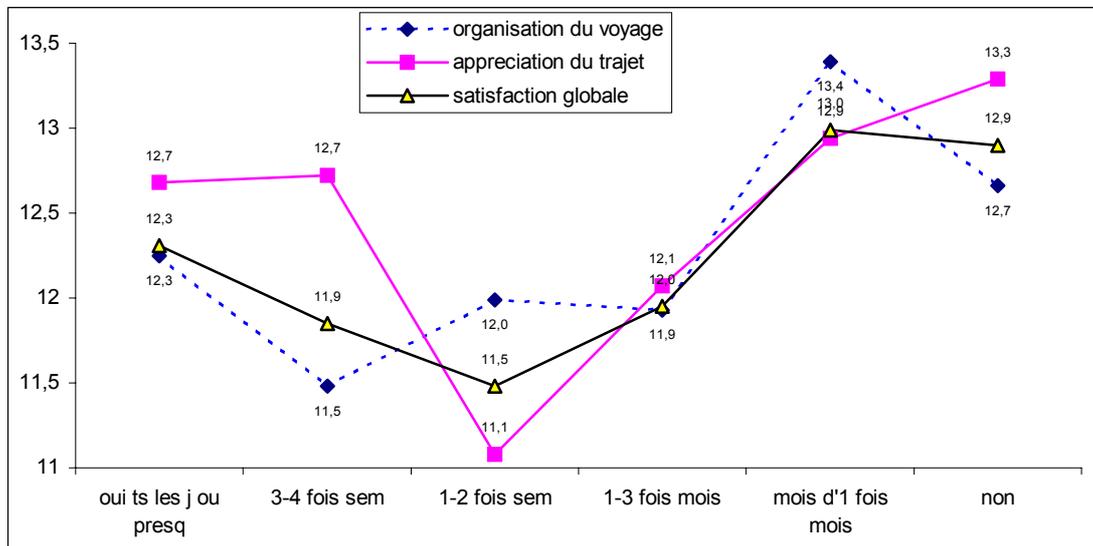


Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

11% des usagers ont déclaré avoir rencontré des difficultés pour arriver en gare. La raison la plus souvent invoquée est l'encombrement de la circulation pour plus d'un tiers (36,1%). L'insuffisance de transports (24,2%) a été énoncée par près d'un quart des sondés. A moindre échelle, le parking saturé a été évoqué par un-cinquième des enquêtés. Ces résultats plaident en faveur d'une meilleure offre et coordination des autres transports collectifs pour arriver à la gare et d'une politique d'aménagement des parkings autour des gares TER. Il est à noter

que parmi les réponses « autres » les conditions météorologiques (pluie) ont été évoquées comme une gêne importante. La courbe présentée ci-après montre les différences d'appréciation des usagers du TER selon leur degré d'utilisation du TER :

Graphique 72 : Appréciation des usagers selon leur pratique du TER, note sur 20 (base totale, effectifs 6759)

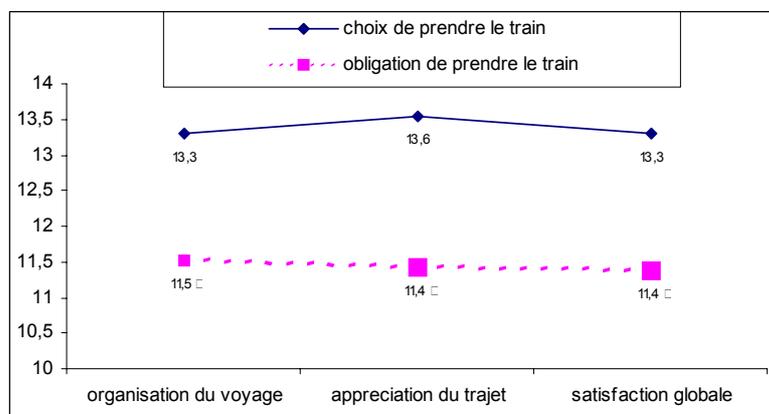


Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Lire ainsi (CF. le premier chiffre en haut à gauche) : Sur 20, la note globale que les usagers attribueraient concernant leur appréciation du trajet en TER serait de 12,7.

Chez les usagers qui ont un usage hebdomadaire du TER, nous constatons une satisfaction croissante selon la fréquence d'utilisation des usagers. Ainsi, la notation moyenne de satisfaction des utilisateurs « tous les jours ou presque » est de 12,3 sur 20, contre 11,9 pour les utilisateurs « 3-4 fois par semaine » et 11,5 pour les utilisateurs « 1 à 2 fois par semaine ». Inversement, pour ceux qui utilisent occasionnellement le TER, mensuellement ou moins, la satisfaction croît de façon inversement proportionnelle à l'usage du TER.

Graphique 73 : Satisfaction des usagers selon le degré de captivité au TER, note sur 20 (base totale, effectifs 6759)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

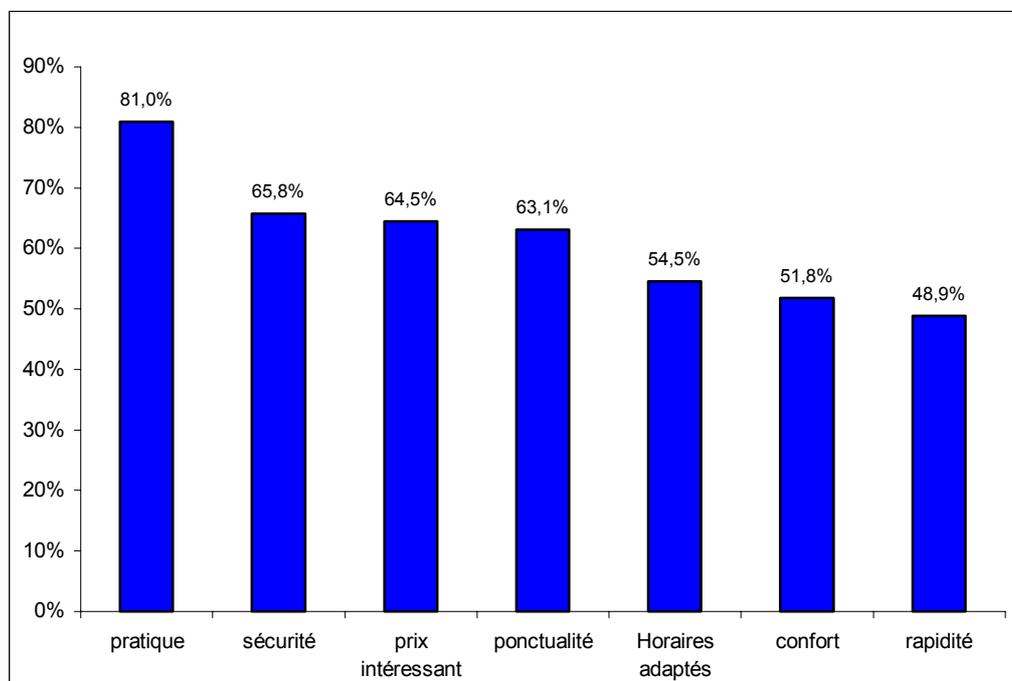
Lire ainsi : Chez ceux qui déclarent que le TER est une obligation, la note qu'ils attribuerait au TER concernant l'organisation du voyage serait de 11,5 sur 20.

En séparant la population en deux groupes selon le degré de captivité au train, des différences apparaissent quel que soit le taux de satisfaction considéré. L'écart se situe toujours aux alentours de 2 points sur 20. Si le taux de satisfaction de ceux qui ont le choix est très bon (entre 13 et 14) celui des captifs du TER est moins bon, et même s'il reste au-dessus de 10, nous pouvons conclure qu'il est moyen.

b) Perception des usagers de l'adaptation du TER aux déplacements de tourisme et de loisirs

Le graphique suivant classe par ordre décroissant les niveaux de perception de l'adaptation du TER selon les modalités, et met en évidence les atouts et les faiblesses du TER.

Graphique 74 : Niveau de perception sur l'adaptation du TER aux trajets de tourisme et de loisirs (base totale, effectifs 6759)



Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Lire ainsi : 81% des usagers estiment que le TER est un mode de transport pratique pour les déplacements de tourisme et de loisirs. 65,8% estiment que c'est un mode de transport sécurisé (pour ces types de déplacement), et 64,5% déclarent que les prix sont intéressants.

Le niveau de confort n'est apprécié pour ce type de déplacement que par 51,8% des usagers. Dans le chapitre relatif à la satisfaction de l'ensemble des usagers, le confort était apprécié par 53,6% d'usagers. Pour ce critère, il y a donc un écart d'environ deux points, qui indique que le niveau de confort est insuffisant pour un déplacement touristique. Il est vrai que les usagers se déplaçant pour des motifs de tourisme et de loisirs ont plus souvent de bagages encombrants à placer. Le confort représente avec les horaires et la rapidité, l'un des points faibles du TER et témoigne une relative inadaptation de ce mode de transport pour des

déplacements de tourisme et de loisirs, qui, rappelons le, représentent environ la moitié des motifs de mobilité des usagers entre 9 heures et 18 heures 30 les jours d'enquête. La ponctualité est un atout (63,1% de satisfaits). Cependant, dans l'enquête SNCF-CERTU de 1994, la régularité horaire des trains régionaux avait recueilli 79% d'opinions favorables. Ce résultat semble ainsi nous montrer une moins bonne adaptation du TER aux déplacements de tourisme et de loisirs entre 9 et 18 heures 30. Cependant, les résultats encourageants des critères relatifs au côté pratique du train, à la sécurité, aux tarifs pratiqués ou encore à la ponctualité nous incitent à penser que le TER pourrait se révéler un mode de transport adaptable à ces motivations de déplacements.

Tableau 71 : Perception de l'adaptation du TER aux déplacements de tourisme et de loisirs, selon les populations d'usagers retenues, en pourcentages des répondants

	Base Totale (effectif 6759)		Base motifs tourisme-loisirs au sens OMT (effectifs 3286)		Base domicile travail ou études (effectifs 2923)	
	<i>Oui</i>	<i>Non</i>	<i>Oui</i>	<i>Non</i>	<i>Oui</i>	<i>Non</i>
Horaires adaptés	54,5	45,5	59,8	40,2	48,0	52,0
Prix intéressant	64,5	35,5	66,6	33,4	61,7	38,3
Sécurité	65,7	34,3	69,7	30,3	61,9	38,1
Pratique	80,9	19,1	84,4	15,6	76,9	23,1
Confort	51,8	48,2	55,3	44,7	47,9	52,1
Rapidité	48,9	51,1	50,5	49,5	46,3	53,7
Ponctualité	63,1	36,9	71,2	18,8	54,4	45,6

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

La satisfaction est très variable selon les éléments à apprécier. Les quatre-cinquièmes des répondants trouvent que le TER peut être un moyen pratique d'effectuer un déplacement à des fins de tourisme-loisirs. Le prix, la sécurité et la ponctualité semblent être des atouts du TER pour ce type de trajet puisque les deux-tiers soulignent leur adaptation à ce type de motif. En revanche, des efforts sont à fournir concernant les horaires, le confort et la rapidité : environ la moitié des usagers a répondu que le TER n'était pas un mode de transport satisfaisant pour le tourisme et les loisirs sur ces aspects.

Par ailleurs, si nous distinguons les « usagers tourisme » et les usagers en trajet de type domicile-travail ou études, nous constatons que la perception du TER est généralement moins bonne comme mode de transport pour des déplacements de tourisme et de loisirs pour les usagers qui sont en train de se déplacer pour le travail ou les études que pour les « usagers tourisme ». L'importante utilisation du TER toutes motivations confondues génère vraisemblablement un niveau d'exigence accru. Les habitués du TER qui sont interrogés pendant leur trajet pour motif travail ou études sont les plus critiques (52% contre 40,2% pour les « usagers tourisme ») quant à l'adaptation des horaires, essentiellement fondés sur des pratiques régulières pour effectuer des déplacements de tourisme.

3.2) Une catégorie qui n'entre dans aucun des deux champs : les quotidiens du TER pour les nouvelles mobilités liées au tourisme-loisirs

Nous présentons dans cette partie une catégorie nouvelle, à la croisée des deux champs. Elle voyage pour d'autres motifs que le travail et les études, et entre a priori dans la catégorie des visiteurs motivés par le tourisme et les loisirs. Toutefois, une caractéristique l'exclut également de la définition du touriste au sens OMT : cette catégorie fait le même trajet tous les jours ou presque pour le même motif déclaré. Elle représente 184 personnes dans l'échantillon, soit 2,7% de l'ensemble des enquêtés et 5,3% des usagers classés dans la catégorie « autres motifs » de déplacement⁹⁴. Dans le chapitre précédent, nous décrivions une base regroupant « les usagers tourisme », c'est-à-dire les usagers qui se déplacent pour un motif autre que le travail ou les études, et ceci de façon non quotidienne. Nous avons identifié ceux qui font le même type de trajet tous les jours ou presque, à partir de la question : « avez-vous déjà fait ce trajet en TER ? »

a) Principales caractéristiques de cette population

Tableau 72 : Caractéristiques socio-démographiques des quotidiens du TER pour les nouvelles mobilités liées au tourisme-loisirs (base « quotidiens du TER pour mobilité de tourisme-loisirs », effectifs 184)

<i>Variables</i>	<i>Modalités</i>	<i>pourcentages</i>
Sexe	Hommes	46,4
	Femmes	53,6
	Total	100,0
Age	15-24 ans	47,9
	25-34 ans	15,8
	35-44 ans	10,3
	45-54 ans	11,5
	55 ans et plus	14,5
	Total	100,0
Profession et catégorie socioprofessionnelle	Etudiants ou scolaires	33,7
	Chômeurs	7,2
	Sans Profession	9,0
	Retraités	13,3
	Artisans, commerçants	1,2
	Employés	23,5
	Ouvriers	4,8
	Cadres moyens	4,8
	Cadres supérieurs	2,5
	Total	100,0
Accompagnement du voyageur	Seul	54,9
	En couple	16,8
	En famille	13,6
	Entre amis	14,7
	Total	100,0

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

94 Cf. figure N° 6

Lire ainsi : 46.4% des usagers qui se déplacent tous les jours ou presque en TER pour un motif autre que le travail ou les études sont des hommes.

Les usagers des autres mobilités quotidiennes sont majoritairement des femmes et des jeunes. La proportion baisse avec l'âge mais nous constatons la même reprise que pour les autres structures par âge et les 55 ans et plus représentent 14,5% de cette catégorie. Les étudiants constituent une part majoritaire, mais dans une proportion moindre que la moyenne (un tiers environ). 63% de ces usagers sont inactifs, ce qui semble légitime puisqu'ils ne travaillent pas. Nous nous interrogeons néanmoins sur réponses des étudiants qui déclarent un motif de déplacement différent des études en se déplaçant tous les jours ou presque. La majorité voyage seul et on dénombre autant de captifs que de non-captifs.

Tableau 73 : Répartition des quotidiens du TER pour les nouvelles mobilités liées au tourisme-loisirs (base « quotidiens du TER pour mobilité de tourisme-loisirs », effectifs 184, 184 répondants)

<i>Motif de déplacement</i>	<i>Pourcentages</i>
Démarche administrative	2,8
Visite à la famille	30,9
Visite à des amis	17,4
Déplacement professionnel	4,3
Achat / shopping	15,8
Loisirs (excursion, balade)	11,4
Tourisme culturel (musées, expos)	1,6
Salon, foire	2,2
Autre	14,1
Total	100,0

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Les visites à la famille et aux amis représentent la majorité des motifs de déplacement, mais leur proportion est moindre que pour les « usagers tourisme ». Par contre la part de ces usagers voyageant pour la motivation « achats/shopping » est de 15%, soit près du double des « usagers tourisme ». Les 4,3% d'usagers déclarant effectuer un déplacement professionnel tous les jours ou presque pourraient être réintégrés dans l'ensemble des usagers voyageant pour le travail et les études.

Tableau 74 : Répartition des usagers se déplaçant en TER tous les jours ou presque pour des motifs autres que le travail ou les études selon les titres de transports utilisés (base « quotidiens du TER pour mobilité de tourisme-loisirs », effectifs 184, 176 répondants).

<i>Titre de transport pour ce trajet</i>	<i>Pourcentages</i>
Billet plein tarif	19,9
Billet tarif réduit	9,7
Abonnement de travail ou études	13,1
Carte GRAND'TER	6,8
Découverte (12-25, A deux, Séjour, Seniors)	19,9
Carte (12-25, Seniors, enfant+)	12,5
Autre	18,2
Total	100,0

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Lire ainsi : 19,9% des usagers qui se déplacent tous les jours ou presque en TER pour un motif autre que le travail ou les études utilisent un billet plein tarif en guise de titre de transport.

Il existe une forte hétérogénéité au niveau des titres de transport utilisés par ce type d'usagers. Les billets « plein tarif » suivis des tarifs « Découverte » sont les plus utilisés (un-cinquième chacun environ). Cette catégorie étant marginale, il n'existe pas réellement de titres de transports adaptés à ce type d'usagers.

b) Typologie des quotidiens du TER pour les mobilités nouvelles

Nous utilisons la même démarche pour établir une typologie de ces usagers que celle utilisée précédemment.

Figure 16 : Histogramme des valeurs propres de la factorisation des quotidiens du TER pour les nouvelles mobilités liées au tourisme et aux loisirs (base « quotidiens du TER pour mobilité de tourisme-loisirs », effectifs 184)

Singular Value	Principal Inertia	The CORRESP Procedure							
		Inertia Chi-Square	Percent	Cumulative Percent	2	4	6	8	10
0.67571	0.45658	443.48	9.51	9.51	-----+-----+-----+-----+-----				
0.65696	0.43160	419.21	8.99	18.50	*****				
0.60749	0.36904	358.45	7.69	26.19	*****				
0.56012	0.31374	304.73	6.54	32.73	*****				
0.55334	0.30619	297.40	6.38	39.11	*****				
0.51931	0.26968	261.94	5.62	44.73	*****				
0.51416	0.26436	256.77	5.51	50.23	*****				
0.50274	0.25274	245.49	5.27	55.50	*****				
0.47927	0.22970	223.10	4.79	60.28	*****				
0.46807	0.21909	212.80	4.56	64.85	*****				
0.45131	0.20368	197.84	4.24	69.09	*****				
0.42969	0.18463	179.33	3.85	72.94	*****				
0.41320	0.17074	165.84	3.56	76.50	*****				
0.39510	0.15610	151.62	3.25	79.75	*****				
0.38346	0.14704	142.82	3.06	82.81	*****				
0.37713	0.14223	138.14	2.96	85.77	*****				
0.36007	0.12965	125.93	2.70	88.47	*****				
0.34558	0.11943	116.00	2.49	90.96	*****				
0.31741	0.10075	97.86	2.10	93.06	*****				
0.31008	0.09615	93.39	2.00	95.06	*****				
0.29588	0.08755	85.03	1.82	96.89	*****				
0.27637	0.07638	74.19	1.59	98.48	*****				
0.23474	0.05510	53.52	1.15	99.63	***				
0.13364	0.01786	17.35	0.37	100.00	*				
Total	4.80000	4662.22	100.00						

Degrees of Freedom = 784

effectifs 184)

Source : Enquête interrelations transports-tourisme, 2001, INRETS, CRT Nord-Pas de Calais, CE-SNCF Nord-Pas de Calais

Les axes factoriels liant les trois premiers facteurs étant peu lisibles, nous avons décidé de ne pas les indiquer. Comme précédemment, nous avons réalisé une classification ascendante hiérarchique à partir de la position des modalités sur les trois premiers axes. Le résultat est présenté ci-après.

