

## CONCLUSION GÉNÉRALE

Ce présent rapport intitulé Rapport final Phase II est le fruit d'une recherche qui s'est révélée lourde et intense. Plusieurs étapes-clés se sont succédées à partir du lancement de la recherche en août 2000. Un état de l'art détaillé (remis à l'issue de la phase I) a permis de faire le point des recherches et méthodes déjà mises en œuvre, mettant en avant le peu de données disponibles liant les domaines du tourisme et du transport. Parallèlement, s'est amorcée une recherche méthodologique au sein d'un comité de suivi plus large qu'initialement prévu, associant notamment l'INSEE, qui nous a incité à présenter notre démarche au comité du label afin d'obtenir un avis d'opportunité régionale puis un avis du comité du label du Conseil National de l'Information Statistique.

L'avis d'opportunité régionale a été obtenu le 22 mai 2001 à l'issue de la présentation de notre recherche au Comité de pilotage régional. Les remarques et propos émis lors de cette séance ont par ailleurs contribué à améliorer l'interrogation des passagers du TER. L'avis du comité du label nous a été communiqué le 19 juin 2001 suite à notre audition du 11 juin. Le label d'intérêt général, après avoir suscité de nombreux débats au sein du Comité nous a été refusé compte-tenu du caractère exploratoire de notre recherche, mais le comité nous a transmis ses plus vifs encouragements à la réalisation de cette enquête dans les TER. Il souhaite être tenu informé des résultats obtenus. Approche exploratoire donc pour une recherche qui s'est caractérisée par les difficultés générées par l'échantillon de personnes que nous cherchions à atteindre et par la lourdeur de la logistique à mettre en œuvre. La première difficulté résidait bien entendu dans le fait qu'il existait peu de données liant explicitement les champs transport et tourisme, et donc peu d'expériences préalables, avec en particulier une interrogation des usagers au cours de leurs déplacements dans les TER, dont nous aurions pu nous inspirer. Deuxième difficulté liée à la diversité et la complexité et la spécificité de l'offre ferroviaire, d'une part, et à l'omniprésence des usagers en déplacement de type domicile-travail et/ou domicile études, d'autre part. En effet, en fonction des moyens financiers consacrés à la recherche nous avons choisi d'enquêter un échantillon représentatif des usagers susceptibles d'effectuer des déplacements de tourisme loisirs, et nous avons donc sélectionné des axes, périodes, jours et heures les plus susceptibles d'illustrer les interrelations transport et tourisme.

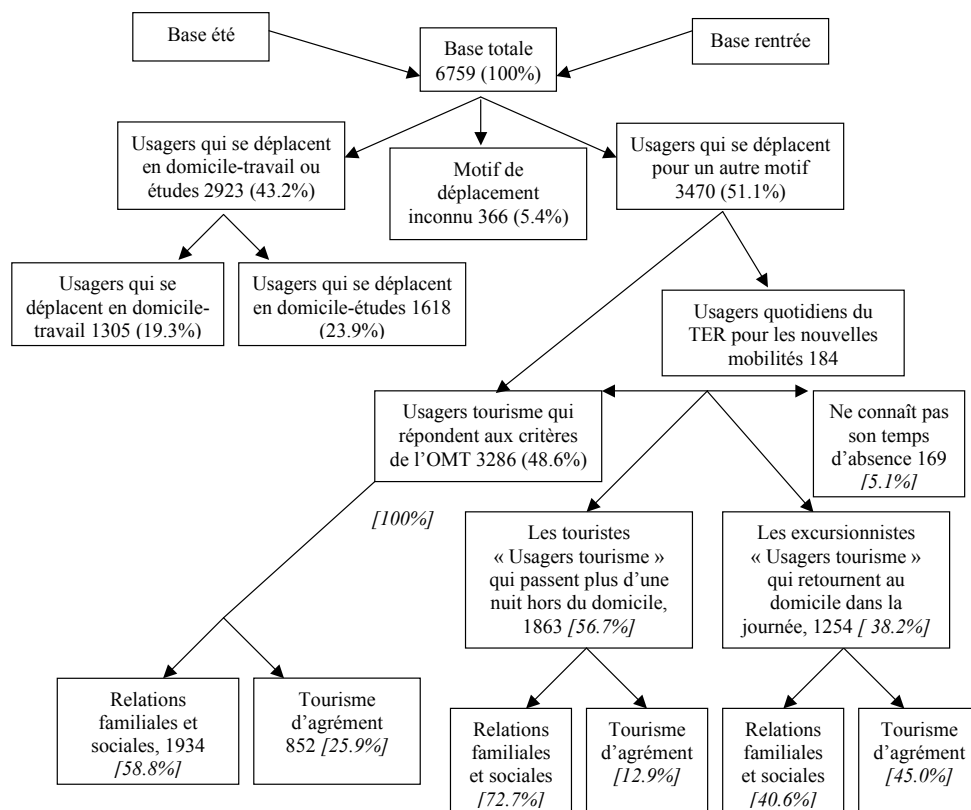
Les axes interrogés soit Lille-Dunkerque et Arras-Étaples représentent respectivement un axe à forte densité de trafic (25% du TER) et un axe à faible trafic (3%) ayant un rôle d'aménagement du territoire. Ces deux axes desservent les préfectures Lille et Arras au littoral et sont susceptibles a priori de présenter des usagers effectuant des déplacements liés au tourisme urbain ou balnéaire. Le choix d'enquêter un mardi nous permet des comparaisons avec les fréquentations d'un jour ouvrable banal des enquêtes transport et le samedi et le dimanche sont des jours plus traditionnellement affectés dans les enquêtes aux activités de tourisme loisirs. Enfin, la plage horaire, entre 9 heures et 18 heures trente, était choisie afin d'éviter le plus possible les usagers effectuant des trajets pour le travail ou les études. Deux périodes d'enquête ont été déterminées pour être représentatives des déplacements liés au tourisme et aux loisirs et les plus contrastées, soit l'été 2001 et la rentrée 2001.

A l'issue des deux phases d'enquête réalisées en juillet 2001 puis en septembre et octobre 2001, nous avons constaté des taux de réponse très élevés correspondant à 75,9% de la fréquentation réelle de notre échantillon et nous avons obtenu une base correspondant à 6 759

individus. Cependant, les premiers traitements de la première vague nous ont contraints à gérer des difficultés imprévues, liées en grande part à une certaine incompréhension de questions-clés pour la recherche. Une ré-affectation des réponses fournies dans les questionnaires s'est avérée nécessaire afin d'exploiter l'ensemble des questionnaires recueillis, et cette opération a bénéficié d'un avenant du PREDIT.

La première partie du rapport présente les éléments chiffrés disponibles ayant permis de définir le cadre méthodologique de l'enquête, et la méthodologie elle-même. La deuxième partie présente les résultats de l'enquête, en mettant en lumière les interrelations transport-tourisme, d'une part pour améliorer la connaissance des comportements, d'autre part, pour évaluer l'impact des stratégies mises en place, et notamment la création de la carte GRAND'TER. En dépit de notre soin mis à éviter les usagers effectuant des déplacements liés au travail et aux études, nous observons qu'ils représentent encore 43,2% de notre base. Ceci traduit probablement des évolutions dans les pratiques et les horaires de déplacement de ces usagers. Cependant, la justesse des observations faites dans l'étude SNCF-CERTU qui avaient fondé notre plage horaire d'enquête se constate par une présence de 48,6% d'usagers effectuant des déplacements liés au tourisme et aux loisirs au sens de l'Organisation Mondiale du Tourisme.

Figure 18 : Découpage de la base EITT en fonction des populations étudiées



Un premier chapitre distingue les principaux usagers du TER à partir des définitions officielles, en particulier, les usagers en déplacement « domicile-travail ou études », qui

constituent l'essentiel des usagers du TER, et un groupe d'usagers, correspondant aux définitions du tourisme, que nous avons appelé « les usagers tourisme ».

Nous avons étudié le premier groupe d'usagers effectuant des déplacements liés au travail et aux études afin de déceler des différences éventuelles de comportements avec les « usagers tourisme ». Ce premier groupe se distingue déjà en raison de sa présence dans les trains régionaux aux heures enquêtées soit après 9 heures et avant 18 h 30. En effet, l'étude du CERTU et de la SNCF estimait que 90% des départs pour le travail et 97% des départs pour les études sont effectués en province avant 9 heures le matin en semaine. Nous constatons la présence de cette population dans les TER enquêtés de 25,6% à 38,1% le matin et ils deviennent majoritaires avec 57,3% entre 12 et 13 heures, ce qui nous laisse supposer qu'ils rentrent déjeuner chez eux à la coupure méridienne. De plus, alors que les statistiques régionales de la SNCF annoncent une utilisation du TER plus intense pour les déplacements liés au travail (54%) que ceux liés aux études (37%), nous retrouvons dans notre échantillon plus d'étudiants et de scolaires (25,3% contre 20,4%). Cette catégorie traditionnelle d'usagers est composée en majorité d'hommes (53%), avec une sur représentation des 15-24 ans, et les PCS les plus représentées sont majoritairement les étudiants (61%), les employés (23%) et les cadres moyens (8,4%).

Enfin, et en raison probablement de cette spécificité, les usagers en trajet de type « domicile travail ou études » sont nombreux dans les trains en fin d'après midi dès 15 heures, et ceci est d'autant plus vrai pour un jour ouvrable tel que le mardi (68%) dans cette tranche horaire. Cette catégorie est composée d'usagers qui voyagent le plus souvent seuls pour aller travailler et entre amis pour les scolaires et les étudiants. Dans notre enquête, cette population semble bien avoir des pratiques de déplacement particulières traduisant un relatif aménagement des horaires pour aller travailler ou étudier afin de se trouver en dehors de l'hyper pointe du matin et étaler les retours en fin d'après midi, tout en gardant la possibilité de rentrer le midi pour le déjeuner.

L'application des définitions officielles montre que les usagers classés sous la dénomination « autres motifs que domicile-travail ou études » recouvre presque exactement la catégorie des visiteurs au sens de l'OMT, composée des touristes et des excursionnistes dont il faut toutefois enlever les usagers qui déclarent voyager pour ces autres motifs quasi quotidiennement. Cette définition s'avère toutefois assez inadaptée à une approche très pragmatique et très opérationnelle, et à une adéquation du TER aux déplacements de tourisme et de loisirs, puisqu'elle mélange des motivations très diverses. Ces motivations recouvrent en effet des déplacements professionnels et des démarches administratives, mais aussi des visites à la famille et aux amis.

Nous observons le comportement de cette population que nous avons appelée les « usagers tourisme ». Dans ce groupe, les femmes sont plus nombreuses (52%), les classes d'âge les plus représentées sont également majoritairement les moins de 25 ans (53,5%) mais nous observons une plus grande proportion des 45-54 ans (8,4% contre 6,5%) et surtout des plus de 55 ans (9,8% contre 0% en trajet travail ou études).

Cette population des « usagers tourisme » dans le TER peut se répartir en six grandes classes :

- 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.

Au sein de cette population, nous avons donc pris soin d'isoler en fonction de leur temps d'absence en dehors de leur domicile, les touristes (au moins une nuitée) et les excursionnistes (moins de 24 heures). Nous trouvons une plus forte proportion de touristes (59,8%) que d'excursionnistes (40,2%), avec des caractéristiques et des comportements différenciés. En effet, les touristes sont plus nombreux dans les tranches d'âge des moins de 35 ans, et nous trouvons plus d'excursionnistes dans les tranches d'âge les plus élevées. De plus, les cadres moyens, les cadres supérieurs et les retraités sont plus représentés chez les excursionnistes.

Cependant, il existe des différences significatives entre touristes et excursionnistes selon leurs motifs de déplacement. Les excursionnistes ont des motifs de déplacement mieux répartis entre les relations familiales et amicales (40,5%) et les autres motifs (démarches diverses, courses, balades et culture, ... 45,1%) que les touristes qui consacrent l'essentiel de leurs déplacements aux liens familiaux et amicaux (60,2% contre 14,4%). Les touristes voyagent plus souvent seuls (60,9%) que les excursionnistes (47%), qui montrent par leur pratique du déplacement en famille et entre amis le caractère convivial lié à l'excursion.

Puis, nous avons décomposé notre population des « usagers tourisme » en fonction des types de motivations les plus représentées, soit les usagers utilisant le train pour les relations familiales et sociales, et ceux dont la motivation s'apparente au tourisme au sens le plus commun, et que nous avons qualifié de tourisme d'agrément.

Nous avons alors constaté le poids majeur des usagers dont la motivation de déplacement est la visite à la famille ou aux amis (58,8%) contre le tourisme d'agrément (25,9%). Ceci est d'autant plus vrai pour les touristes qui effectuent plus de visites familiales ou amicales (72%) que du tourisme d'agrément (12,9%). **Ce constat nous montre le rôle essentiel joué par le TER dans le maintien de liens sociaux sur le territoire régional.** Nous pouvons ainsi affirmer que le TER, dans les tranches horaires considérées et sur les axes enquêtés est un mode utilisé par les touristes renforçant leurs liens sociaux, alors que les excursionnistes se déplacent pour des balades, des courses et faire du shopping, visiter des salons et des foires, soit des activités plus ponctuelles.

Nous avons dans un deuxième chapitre identifié les différences majeures de comportement de transport entre ces deux principales catégories d'usagers. Nous abordons en particulier les questions de l'inter modalité, de la tarification et de la captivité au TER, qui constituent des pistes de recherche majeures, tant pour les chercheurs que pour les responsables et décideurs

politiques. **Il s'avère que les « usagers tourisme » sont plutôt plus captifs du TER par un moindre équipement en voitures particulières.** Ils sont plutôt des habitués de ce mode de transport mais sont relativement moins fidèles au train pour effectuer les allers-retours que les voyageurs en trajet de type « domicile travail ou études ». Si les « usagers tourisme » marchent moins que ces derniers pour accéder aux gares ou les quitter, ils effectuent des trajets de rabattement plus longs et sont plus souvent conduits ou cherchés en voiture. **Nous avons également montré le poids important des petites gares ou haltes dans ce type de déplacement permettant une diffusion fine des visiteurs sur le territoire traversé.** Les usagers du TER ne sont pas majoritaires à effectuer des trajets entre les grandes gares d'origine et destination des axes étudiés, et ils utilisent les gares de correspondance comme pôles d'échanges. En ce qui concerne la tarification, nous avons montré que les tarifs semblent moins bien adaptés pour ces « usagers tourisme », particulièrement pour la tranche des 45-55 ans qui sont les plus nombreux à payer le plein tarif en dépit de revenus vraisemblablement modestes.

Enfin, dans un troisième chapitre, nous répondons aux hypothèses qui avaient orienté la méthodologie de l'enquête, et mis en avant l'influence majeure de certains facteurs, tels que l'âge, le prix du déplacement, la facilité intermodale, etc.. L'analyse des différentes populations a permis de répondre par l'affirmative à presque toutes les hypothèses, en particulier lorsqu'elles sont liées aux comportements des usagers. En ce qui concerne l'offre ferroviaire, il semble que l'inadaptation des fréquences et des horaires des TER pendant ces tranches horaires entre 9 heures et 18 heures 30 en semaine et surtout le samedi et le dimanche soit un frein plus important que le confort, plutôt bien perçu ou le moyen d'obtenir de l'information pour ce type de déplacement.

Les résultats d'enquêtes transport d'une part, et tourisme d'autre part, ont montré que la région Nord-Pas de Calais était atypique, avec une population plus captive, mais aussi plus encline à se déplacer même parmi les populations les plus modestes qui correspondent plus particulièrement à la population cible du TER. Notre enquête confirme ces résultats et montre que des politiques transport et tourisme, notamment en matière de tarification et de fréquence, pourraient être définies et appliquées à une population particulière afin d'en drainer une partie dans le TER.

## **AUTEURS DU RAPPORT**

Madame Odile HEDDEBAUT, Chercheur à l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité au sein de l'Unité de Recherche Traces. Depuis 1996 elle développe un nouveau thème de recherche fondé sur l'évaluation des interactions entre transport et tourisme dans les espaces frontaliers. Elle a également assuré la coordination scientifique de cette recherche Prédit.

Madame Fabienne BASLÉ, Chargée de Mission au Comité Régional de Tourisme Nord-Pas de Calais, au sein de l'observatoire économique du service économique. Elle a également assuré la coordination administrative et budgétaire de cette recherche.

Monsieur Nicolas CURELLA, Economiste au Service Economique du Comité d'Etablissement Régional SNCF Nord-Pas de Calais.

Monsieur Grégory VANNESTE, stagiaire du DESS Ingénierie de l'enquête de l'USTL a contribué au traitement des données.

## Bibliographie

Outre les références analysées dans le point 2 de l'état de l'art, nous pouvons citer les références suivantes qui nous ont permis d'étayer nos arguments.

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

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

CEMT, Table ronde 111, (2000) « Transport et loisirs », OCDE, 211 p.

CORLAY M., HEDDEBAUT O., (2000), « Interrelations transport-tourisme - Rapport provisoire », 35 p., décembre.

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

GRAHAM A., Rapport introductif du Royaume-Uni à CEMT, Table ronde 111, (2000) « Transport et loisirs », OCDE, pp.9-54.

HEDDEBAUT O., CORLAY M., (2001), « Les politiques transport de voyageurs et tourisme territorialisées dans le CPER 2000-2006 du Nord-Pas de Calais : quelles pratiques évaluatives ? », Communication aux 3èmes journées de la Société Française de l'Évaluation, 14-15 juin Issy les Moulineaux.

HEINZE G.W., « Transports et loisirs : perspectives offertes par la croissance », rapport introductif de l'Allemagne à CEMT, Table ronde 111, (2000) « Transport et loisirs », OCDE, pp.9-54.

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

KNOFLACHER H., Rapport introductif de l'Autriche à CEMT, Table ronde 111, (2000) « Transport et loisirs », OCDE, pp.9-54.

LANNEAUX M.A., (1996) « Grandes infrastructures de transport et territoire : valorisation et dynamique du territoire traversé par l'autoroute A 39 », IRADES, 369 p. + annexes

Loi Solidarité et Renouveau 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.

Loi N°95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, publiée au Journal Officiel du 5 février 1995, NOR: INTX9400057L

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

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

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

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, (2000), Schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de transport de marchandises, DATAR, automne, 177 p.

N. COCKERELL, Y.ISRAELI, M.J.W.A. VANDERSCHUREN, G.R.M JANSEN, M. MANENTE, F.POTIER, G. RÖSCHEL, (2000), « ARTIST : Agenda for Research on Tourism by integration of Statistics/Strategies »,

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

ONT (2000), « Typologie de la Demande Touristique des Français 1994-1998 », Analyses et Perspectives du Tourisme N°63, Février, 94 p.

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

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

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

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

RESSOUCHES M. M. W., POTIER F., BIEBER A., (1991), « Tourisme et transport : analyse bibliographique », Synthèse INRETS n°16, 97 p.

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

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

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

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.

VIARD J., Directeur du groupe de prospective, (1998), « Réinventer les vacances – La nouvelle galaxie du tourisme », Commissariat général du plan, La documentation française, 335 p.

.



## **ANNEXES**

### **1) Le questionnaire définitif**

QUESTIONNAIRE AUPRES DES USAGERS DU TER	Numéro du questionnaire	□□□□□□□□
	Date de l'enquête	□□□□□□□□ 2001
	Numéro de code du train	_____
	Nom de l'enquêteur	_____

**« CONNAISSANCE DE LA FRÉQUENTATION ET DE LA DEMANDE DES USAGERS DU TER EN MATIÈRE DE TOURISME ET DE LOISIRS »**

Madame, Mademoiselle, Monsieur,  
 Le Comité régional de Tourisme du Nord-Pas de Calais, l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité et le service économique du Comité d'Entreprise SNCF, réalisent une recherche sur l'utilisation des Trains Express Régionaux pour les déplacements touristiques et de loisirs dans le Nord-Pas de Calais.  
 Nous vous remercions de bien vouloir nous consacrer quelques instants à remplir ce questionnaire.  
 Nous vous remercions de votre aimable coopération.

**Merci de remplir ce questionnaire même si vous l'avez déjà rempli précédemment et remettez-le à l'enquêteur**

Pour l'ensemble des questions suivantes, veuillez cocher la (les) case(s) correspondant à votre réponse ou inscrire votre réponse selon le cas.

**1. A quelle gare êtes-vous monté(e) dans ce train ?** -----

**2. Comment vous êtes-vous rendu(e) de votre point d'origine à cette gare ? (plusieurs réponses possibles)**

- |                                       |                            |                                  |                             |
|---------------------------------------|----------------------------|----------------------------------|-----------------------------|
| En voiture stationnée dans un parking | <input type="checkbox"/> 1 | Un autre train en correspondance | <input type="checkbox"/> 6  |
| Déposé(e) en voiture par quelqu'un    | <input type="checkbox"/> 2 | A vélo                           | <input type="checkbox"/> 7  |
| En bus, autocar                       | <input type="checkbox"/> 3 | A pied                           | <input type="checkbox"/> 8  |
| A moto / vélomoteur                   | <input type="checkbox"/> 4 | En taxi                          | <input type="checkbox"/> 9  |
| En tram / métro                       | <input type="checkbox"/> 5 | Autre (précisez) : .....         | <input type="checkbox"/> 10 |

**3. Depuis votre point d'origine jusqu'à la gare de départ, combien de temps avez-vous mis ?**

- Moins de 10 minutes    01            Entre 10 et 30 minutes    02            Plus de 30 minutes    03

**4. Avez-vous rencontré des difficultés particulières pour arriver en gare ?** Oui 01    Non 02 *Si Non, passez en question 5*

**4-1 Si Oui, lesquelles ? (cochez les cases qui correspondent à votre situation)**

- |                                |                            |                                       |                            |
|--------------------------------|----------------------------|---------------------------------------|----------------------------|
| Parking saturé                 | <input type="checkbox"/> 1 | Insuffisance des transports en commun | <input type="checkbox"/> 3 |
| Encombrement de la circulation | <input type="checkbox"/> 2 | Autres : (précisez) .....             | <input type="checkbox"/> 4 |

**5. A quelle gare descendrez-vous de ce train ?** -----

**6. A votre descente de ce train, comment vous rendrez-vous à votre destination finale ?**  
 (plusieurs réponses possibles)

- |                                       |                            |                                  |                             |
|---------------------------------------|----------------------------|----------------------------------|-----------------------------|
| En voiture stationnée dans un parking | <input type="checkbox"/> 1 | Un autre train en correspondance | <input type="checkbox"/> 6  |
| Attendu(e) en voiture par quelqu'un   | <input type="checkbox"/> 2 | A vélo                           | <input type="checkbox"/> 7  |
| En bus, autocar                       | <input type="checkbox"/> 3 | A pied                           | <input type="checkbox"/> 8  |
| A moto / vélomoteur                   | <input type="checkbox"/> 4 | En taxi                          | <input type="checkbox"/> 9  |
| En tram / métro                       | <input type="checkbox"/> 5 | Autre (précisez) : .....         | <input type="checkbox"/> 10 |

**7. Depuis la gare d'arrivée jusqu'à votre destination finale, combien de temps mettrez-vous ?**

- Moins de 10 minutes    01            Entre 10 et 30 minutes    02            Plus de 30 minutes    03    NSP    04

**8. Dans quelle localité précise se trouve votre destination finale ? (précisez la commune ou le nom de l'attraction touristique)**



Localité : ..... (réservé à l'enquêteur)  
 Département ou Pays : .....Attraction touristique visitée : .....

**9. Quel est le motif principal de votre déplacement ?**

- Travail 1 *◇ Passer en question 11*
- Etudes 2 *◇ Passer en question 11*
- Démarche administrative 3 *◇ Passer en question 11*
- Visite à la famille 4 *◇ Passer en question 11*
- Visite à des amis 5 *◇ Passer en question 11*
- Déplacement professionnel 6 *◇ Passer en question 11*
- Achats /Shopping 7 *◇ Passer en question 11*
- Loisirs (excursion, balade de quelques heures) 8 *◇ Passer en question 10*
- Tourisme culturel (musées, expos) 9 *◇ Passer en question 10*
- Salon, foire, événement sportif 10 *◇ Passer en question 10*
- Autre 11 *◇ Passer en question 10*

Précisez : \_\_\_\_\_

**10. Qu'est-ce qui vous a encouragé(e) à choisir votre destination finale ?**

- J'y étais déjà allé(e) et voulais y retourner 1
- Des amis/famille me l'ont recommandée 2
- Les enfants voulaient y aller 3
- J'en ai entendu parler à la radio 4
- J'ai vu une affiche 5
- J'ai lu un article dans un magazine 6 Lequel : .....
- J'ai vu une émission à la TV 7 Lequel : .....
- J'ai vu une brochure touristique 8
- L'office de tourisme me l'a conseillée 10 Lequel : .....
- je pouvais y aller en train 11
- Autre 12 Précisez : .....

**11. Aviez-vous déjà fait ce trajet en TER pour ce même motif ?**

- Non, c'est la première fois** 2
- Oui, tous les jours ou presque** 1
- 3 à 4 fois par semaine 3
- 1 à 2 fois par semaine 4
- 1 à 3 fois par mois 5
- moins d'une fois par mois 6

**12. Combien de temps resterez-vous (ou êtes-vous resté(e)) absent(e) de votre domicile ?**

- La journée 1
- Le week-end 2
- 2, 3 jours en semaine 3
- De 4 jours à 1semaine 4
- De 1 à 2 semaines 5
- De 2 à 4 semaines 6
- 1 mois et + 7
- Ne sait pas 8

**13. Pour ce déplacement, vous êtes :**

- Seul(e) 1
- En couple 2
- En famille 3
- Entre amis 4

**14. Si vous n'êtes pas seul(e), pouvez-vous détailler le nombre de personnes vous accompagnant :**

Nombre total de personnes (y compris la personne interrogée) :   
 dont adultes (y compris la personne interrogée) :

dont enfants (moins de 12 ans) :   
 dont adolescents (de 12 à 18 ans) :

**15. Quel titre de transport utilisez-vous pour CE déplacement ?**

- Billet plein tarif  1  
 Billet tarif réduit  2 Précisez : .....  
 Abonnement de travail / études  3  
 Carte grand TER  4  
 Découverte (12-25, A deux, Séjour, Sénior)  5  
 Carte (12-25, Sénior, Enfant +)  6  
 Autre  7 Précisez : .....

**16. Aujourd'hui, vous effectuez ce déplacement en train. Vous utilisez le TER. Est-ce un choix ?**

- Non  2  Je n'ai pas de voiture  1  
 Ma voiture n'est pas disponible  2  
 Autre  3  
 Précisez : .....
- Oui  1  Si Oui, pourquoi avez-vous choisi le train ? Par habitude  1  
 Plus économique  2  
 Plus facile  3  
 Plus rapide  4  
 Pas de souci de stationnement  5  
 Autre, précisez : .....  6

**17. Si vous êtes interrogé(e) à l'aller, utiliserez-vous le TER pour rentrer chez vous ?**

- Oui  1  Si Oui, précisez date : / / 2001 et heure \_\_\_h \_\_\_mn et passez en question 19  
 Non  2  
 NSP  3

**18. Si vous êtes interrogé(e) au retour, avez-vous utilisé le TER pour l'aller ?**

- Oui  1  Précisez date : / / 2001 et heure \_\_\_h \_\_\_mn  
 Non  2

**19. Concernant ce train, pensez-vous que :**

- |  | Oui                      | Non                      |
|--|--------------------------|--------------------------|
| Ce train est confortable et bien aménagé                 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Ce train est propre                                      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Ce train est rapide                                      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Vous avez trouvé facilement une (des) place(s) assise(s) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

**20. Avez-vous des bagages encombrants ou poussette, vélo, fauteuil roulant... ?**

- Oui  1  Si Oui, lesquels ? .....  
 Non  2  Si Non, passez à la question 21

**20-1 Si Oui, avez-vous éprouvé des difficultés à les placer ?** Oui  1 Non  2

**21. Concernant l'organisation de votre déplacement, pensez-vous que :**

- |  | Oui                      | Non                      |
|--|--------------------------|--------------------------|
| C'est facile d'avoir de l'information pour préparer ce déplacement | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Les horaires des trains sont adaptés à votre déplacement           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Les trains sont assez fréquents                                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Le prix de ce déplacement est raisonnable                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

**22. Vous arrive t-il d'utiliser le TER du Nord-Pas de Calais en dehors de ce déplacement ?**

- Non  2  
 Oui, régulièrement sur cette ligne  1  
 Oui de temps en temps sur cette ligne  3  
 Oui, régulièrement sur une autre ligne  4  
 Oui de temps en temps sur une autre ligne  5 → Laquelle ? .....

23. Connaissez-vous la carte « Grand TER » ? Oui 1 Non 2 Si Non, passez à la question 27

24. Si Oui, l'avez-vous achetée ?

Oui 1 2 Date d'achat :      Mois 20     Année  
Non 1 2 Si Non, passez à la question 26

25. Si Oui, Combien de déplacements\* avez-vous réalisés avec cette carte ?       
\* Un déplacement = un aller et un retour

26. Comment en avez-vous eu connaissance ?

Conseil donné par un agent de la SNCF 1  
Publicité 2  
Article de presse 3  
Office de tourisme 4  
Autre, précisez : ..... 5

27. D'une manière générale, effectuez-vous des sorties de loisirs ou de tourisme dans la région ?

Non 1 2 Oui, toutes les semaines 1  
2 à 3 fois par mois 3  
1 fois par mois 4  
Quelques fois dans l'année 5  
Rarement 6

28. A votre avis, le TER est-il (ou peut-il être) un mode de transport satisfaisant pour du tourisme et des loisirs ?

	Oui	Non		Oui	Non		Oui	Non
Horaires adaptés	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Pratique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ponctualité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Prix intéressants	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Confort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Sécurité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Rapidité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

Si vous avez d'autres commentaires, vous pouvez préciser :

.....  
.....

29. Sexe Homme 1 Femme 2

30. Age

15-24 ans 1 25-34 ans 2 35-44 ans 3 45-54 ans 4 55 ans et + 5

31. Quel est votre statut ?

Etudiant ou scolaire 1 Chômeur 2 Sans profession 3 Retraité 4 Artisan, Commerçant 5  
Employé 6 Ouvrier 7 Cadre moyen 8 Cadre supérieur 9

32. Quels sont votre commune de résidence ? .....  (réservé à l'enquêteur)  
et votre code postal ?.....

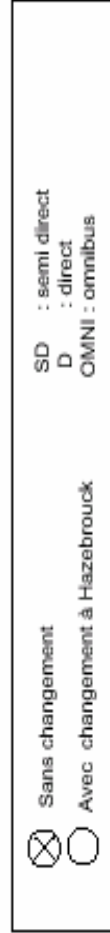
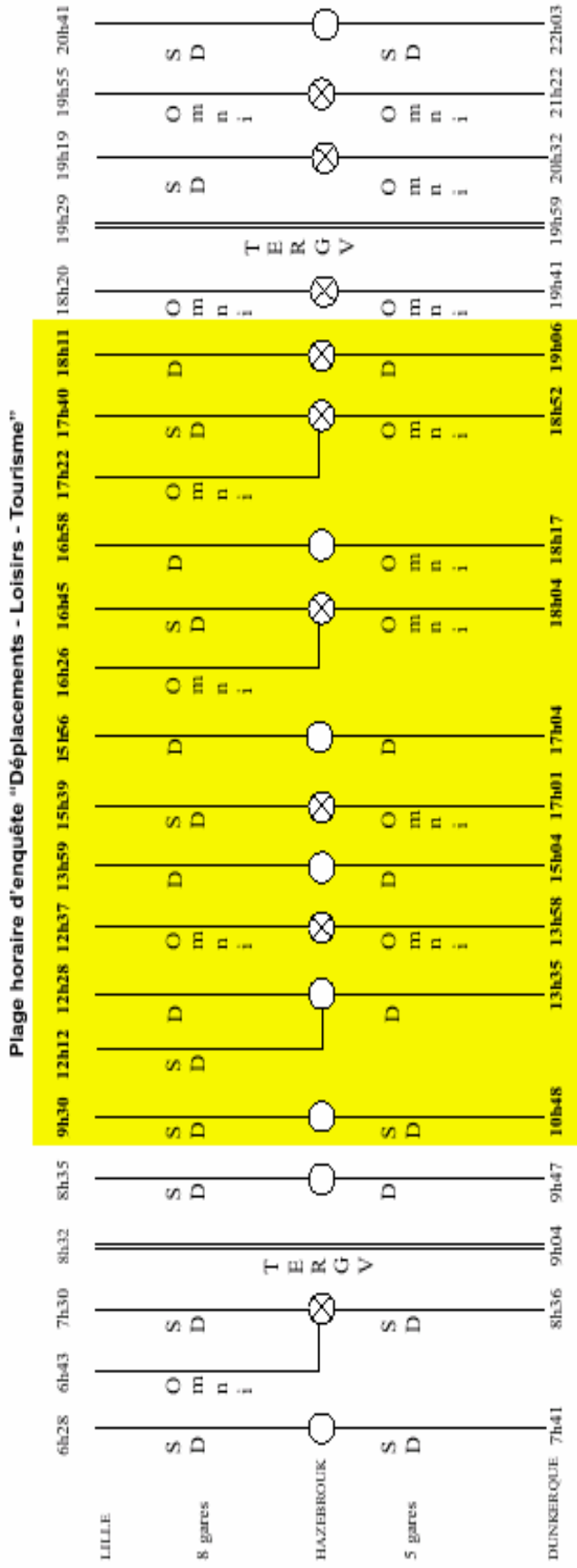
33. Quel est votre pays de résidence ?

France 1 Autre 2 Si autre pays, précisez : .....

Merci d'avoir contribué par vos réponses à notre recherche et bon voyage.

**2) Représentation de l'offre de trains du TER sur les axes Lille-Dunkerque et Arras-Etaples et de la plage horaire d'enquête**

## LIGNE LILLE-DUNKERQUE. HORAIRE DU 03/12/2000 AU 09/06/2001 - SEMAINE



## LIGNE LILLE-DUNKERQUE. HORAIRES DU 03/12/2000 AU 09/06/2001 - SAMEDI

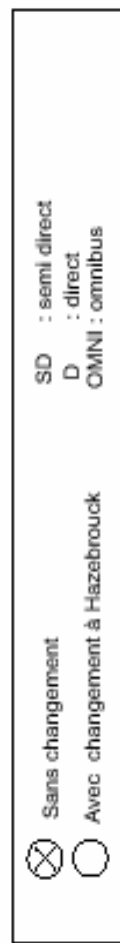
LILLE	6h28	8h19	9h19	10h14	11h14	12h28	12h37	13h36	16h04	17h20	19h22	20h29	21h18
S gares	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
HAZEBROUK													
S gares	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
DUNKERQUE													
	7h41	9h28	10h40	11h19	12h27	13h35	13h58	15h05	17h30	18h32	20h23	21h40	22h28





## LIGNE LILLE-DUNKERQUE. HORAIRE DU 03/12/2000 AU 09/06/2001 - DIMANCHE

LILLE	9h19	10h14	11h14	13h36	16h04	17h20	19h22	20h04	20h29	21h18	DUNKERQUE
8 gares	S D	S D	S D	S D	S D	S D	S D	S D	S D	S D	S D
HAZEBROUK	○	⊗	○	○	○	⊗	○	○	○	○	○
5 gares	O m n i	S D	S D	S D	S D	O m n i	S D	S D	S D	S D	S D
	10h40	11h19	12h27	15h05	17h30	18h32	20h23	20h35	21h40	22h28	



## LIGNE DUNKERQUE- LILLE. HORAIRE DU 03/12/2000 AU 09/06/2001 - SEMAINE

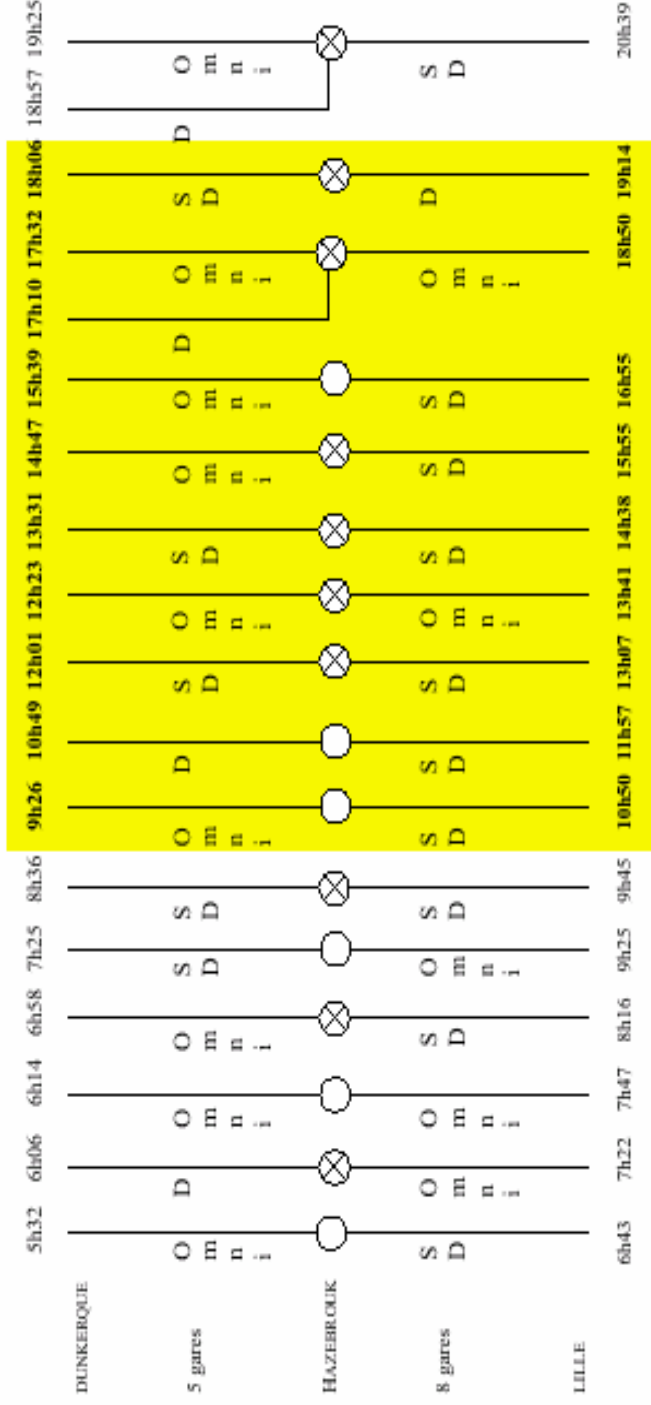
DUNKERQUE		5h32	5h49	6h06	6h14	6h32	6h54	6h58	7h25	7h37	7h55	18h27					18h43
5 gares	Omni																
	Direct																
HAZEBROUCK																	
8 gares	Omni																
	Direct																
LILLE																	

Sans changement  
 Avec changement à Hazebrouck

SD : semi direct  
 D : direct  
 OMNI : omnibus

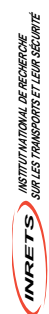


## LIGNE DUNKERQUE-LILLE. HORAIRE DU 03/12/2000 AU 09/06/2001 - SAMEDI



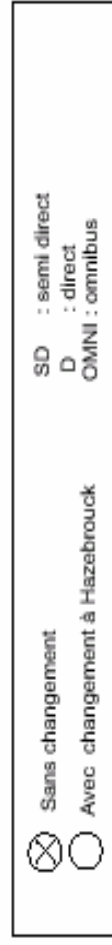
Sans changement  
 Avec changement à Hazebrouck

SD : semi direct  
 D : direct  
 OMNI : omnibus

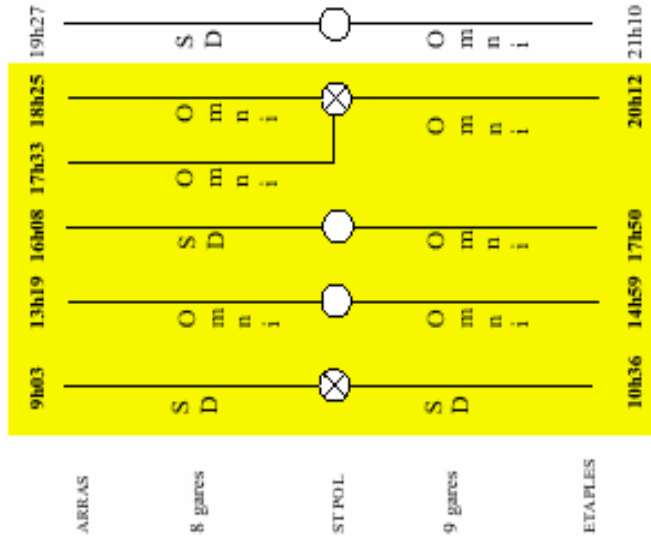


## LIGNE DUNKERQUE- LILLE . HORAIRE DU 03/12/2000 AU 09/06/2001 - DIMANCHE

DUNKERQUE		TERGV										TERGV		LILLE				
8h36	9h26	10h41	13h31	15h39	16h34	17h32	18h06	18h27	18h57	19h25	20h40	21h27 (jusqu'au 27 mai)	18h59	20h13	20h39	21h42	21h59	
5 gares	Omni	SD	SD	Omni	SD	Omni	SD	Omni	SD	Omni	SD	SD	SD	SD	SD	SD	SD	SD
HAZEBROEK	⊗	○	⊗	○	⊗	○	⊗	○	⊗	○	⊗	○	⊗	○	⊗	○	⊗	○
8 gares	SD	SD	SD	SD	SD	SD	SD	SD	SD	SD	SD	SD	SD	SD	SD	SD	SD	SD
LILLE	9h45	10h50	11h45	14h38	16h55	17h40	18h50	19h14	18h59	20h13	20h39	21h42	21h59					



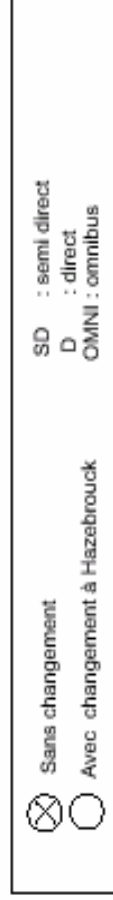
## LIGNE ARRAS - ÉTAPLES . HORAIRE DU 03/12/2000 AU 09/06/2001 - SEMAINE



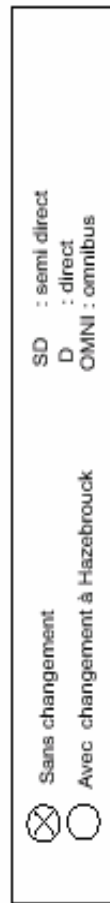
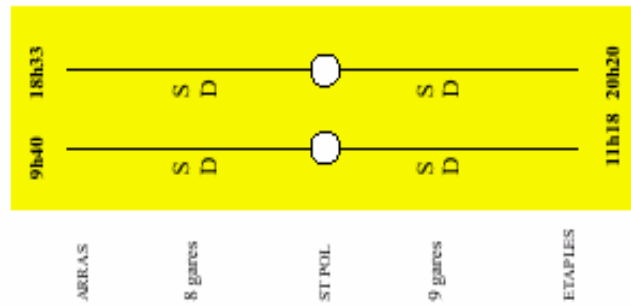
⊗	Sans changement	SD	: semi direct
○	Avec changement à Hazebrouck	D	: direct
		OMNI	: omnibus

## LIGNE ARRAS -ÉTAPLES. HORAIRE DU 03/12/2000 AU 09/06/2001 - SAMEDI

	9h03	9h40	12h28	18h33
ARRAS				
8 gares	S D	S D	S D	S D
STPOL	⊗	○	⊗	○
9 gares	S D	S D	O m n i	S D
ÉTAPLES	10h36	11h18	14h00	20h19

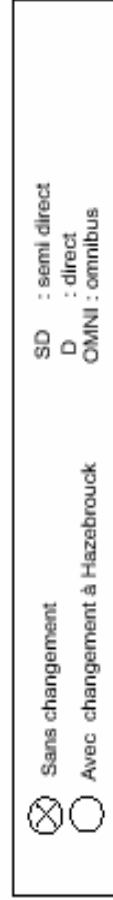


## LIGNE ARRAS -ÉTAPLES. HORAIRE DU 03/12/2000 AU 09/06/2001 - DIMANCHE



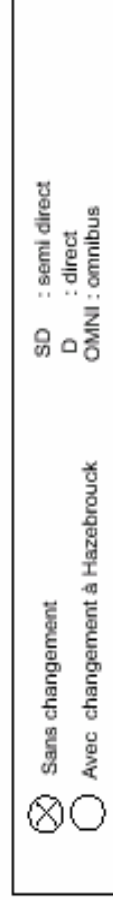
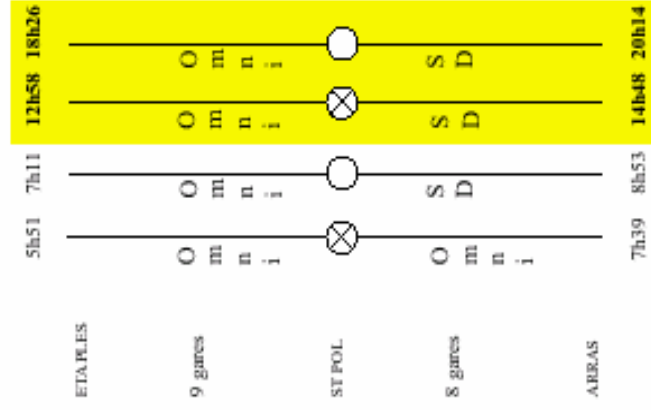
## LIGNE ÉTAPLES - ARRAS. HORAIRE DU 03/12/2000 AU 09/06/2001 - SEMAINE

ETAPLES	4h59	5h51	7h11	9h31	12h58	15h47
9 gares	S D	O m n i	O m n i	S D	O m n i	O m n i
ST POL	⊗	⊗	○	⊗	⊗	⊗
8 gares	O m n i	O m n i	S D	S D C A F	S D	S D
ARRAS	6h35	7h39	8h53	11h45	14h48	17h25

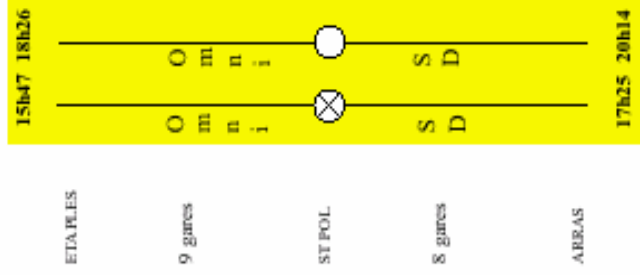




## LIGNE ÉTAPLES - ARRAS. HORAIRE DU 03/12/2000 AU 09/06/2001 - SAMEDI



## LIGNE ÉTAPLES - ARRAS. HORAIRE DU 03/12/2000 AU 09/06/2001 - DIMANCHE



⊗	Sans changement	SD	: semi direct
⊙	Avec changement à Hazebrouck	D	: direct
		OMNI	: omnibus



### **3) L'avis d'opportunité régionale**

















#### 4) L'avis du Conseil National d'Information Statistique