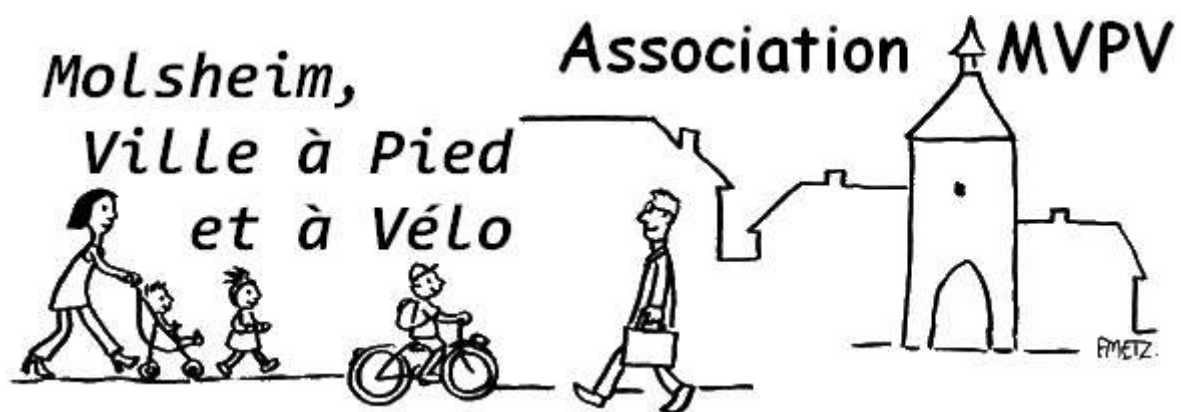


Analyse du stationnement à la gare de Molsheim et du mode de rabattement des usagers du train



Etude réalisée par l'association MVPV



contact@mvpv.fr
<http://mvpv.fr/>

1. La desserte et la fréquentation de la gare

Nombre de trains à la gare de Molsheim : 134 trains en semaine
(du 14.7. au 14.12.2019) 54 trains le samedi
28 trains le dimanche
Trains de marchandises en faible nombre

Nombre de voyageurs : 2017 : 1 605 701¹
2016 : 1 564 791

Cela correspond à une moyenne de 4399 voyageurs / jour en 2017 et de 4287 voyageurs / jour en 2016. Logiquement le nombre est plus élevé en semaine qu'en week-end et plus élevé en période scolaire qu'en période de vacances.

Ceci correspond à environ 2200 voyageurs qui montent à Molsheim et 2200 personnes qui y descendent. En semaine ce seront majoritairement les mêmes personnes, puisqu'ils effectuent l'aller-retour dans la journée pour se rendre au lieu de travail ou sur le lieu d'études (pendulaires).

Il serait intéressant de pouvoir distinguer la proportion de voyageurs pour lesquels la gare de Molsheim est la gare de départ (« voyageurs sortants ») et ceux pour lesquels elle est la gare d'arrivée (« voyageurs entrants »).

D'après nos observations, on peut avancer l'hypothèse que la proportion des « sortants » et des « entrants » est à peu près équilibrée : d'un côté un grand nombre de collégiens et de lycéens se rendent à Molsheim, de l'autre côté un grand nombre d'actifs et d'étudiants se rendent quotidiennement de Molsheim à Strasbourg.

2. La provenance des voyageurs montant et descendant à la gare de Molsheim

Selon les informations diffusées par la ville de Molsheim, environ 50% des usagers de la gare habitent à Molsheim même. L'autre moitié vient donc des communes alentours, mais souvent aussi de plus loin, par exemple de Grendelbruch ou encore plus loin, pour se rabattre à la gare de Molsheim qui est la mieux desservie dans le secteur. Nous n'avons pas connaissance d'une étude plus précise à ce sujet.

¹ Source : SNCF

3. Le rabatement à vélo vers la gare de Molsheim

Le nombre de voyageurs qui effectuent le rabatement vers la gare à vélo peut être estimé en additionnant les vélos qui stationnent à la gare et le nombre de vélos qui voyagent en train au départ et à l'arrivée de Molsheim.

3.1. Comptage de vélos stationnés à la gare en pleine journée (entre 10h et 11h)

Méthodologie : le comptage a été effectué entre 10h et 11h. Cet horaire « en pleine journée » capte à priori la majorité des usagers, puisque le gros des usagers part le matin et ne revient pas avant midi. Les comptages ont été effectués à différents jours de la semaine.

Jour	Comptage du nombre de vélos stationnés à la gare					
	Parking fermé côté ville	„Sauvage“ côté ville	Parking fermé côté Z.I.	Arceaux côté Z.I.	„Sauvage“ Côté Z.I.	Total vélos en stationnement à la gare
15.05.19 mercr.	63	20	20	4	0	107
29.05.19 mercr.	52	23	18	4	0	97
03.06.19 lundi	55	22	13	2	0	92
05.06.19 mercr.	55	20	16	4	0	95
18.06.19 mardi	67	16	16	9	0	108
21.06.19 vend.	51	21	19	3	1	95
05.09.19 jeudi	67	33	13	8	0	121
21.11.19 jeudi	69	28	19	7	2	125
Moyenne	59	22	16	5	0	105

Résultat : Les comptages de juin et de septembre ont montré une moyenne de plus de 100 vélos stationnés à la gare. Ce chiffre peut varier en fonction de la saison, mais pas dans des proportions énormes : le personnel de la gare a indiqué qu'en hiver il y aurait même davantage de vélos dans les parkings.

Ces chiffres sont corroborés par des comptages antérieurs : 120 vélos stationnés à la gare le 6.10.2017.

Même si nos comptages entre 10h et 11h captent une grande partie des cyclistes se rendant à la gare, il n'est pas complet, car le comptage est un instantané et il convient d'y ajouter les personnes cyclistes qui prennent le train dans l'après-midi ou le soir.

Dans une évaluation prudente nous estimons que ce chiffre s'élève à 20 vélos à ajouter.

On remarque également qu'il y a des vélos stationnés dans le parking fermé pendant la nuit. Ces vélos appartiennent en partie à des personnes (par exemple des collégiens) qui arrivent en train à Molsheim et qui poursuivent leur trajet à vélo jusqu'à leur destination (collège, lycée, entreprise,...).

Dans une estimation prudente nous estimons ce chiffre à 15 vélos.

3.2. Le nombre de vélos transportés dans le train

En semaine, à la gare de Molsheim, il y a 67 trains à l'arrivée et 67 trains au départ. Dans pratiquement chaque train on observe des voyageurs qui montent et qui descendent avec leur vélo. Afin de disposer de chiffres fiables, des comptages de vélos montant et descendant dans les trains à la gare de Molsheim ont été effectués par les membres de l'association MVPV.

La méthodologie employée : compter les voyageurs qui montent dans le train et en descendent avec leur vélo à la gare de Molsheim. Un comptage systématique sur une plusieurs journées seraient l'idéal. Or, cela mobiliserait des compteurs pendant plusieurs journées entières. Nous n'en avons pas les moyens. Par conséquent les membres de MVPV ont compté les vélos présents dans les trains qu'ils utilisent.

La période de comptage s'étend du 26.06.2019 au 20.09.2019 et comprend donc des vacances et des périodes scolaires.

L'échantillon se compose de 81 comptages répartis sur 39 trains différents en semaine, d'un train le samedi et de deux trains le dimanche. Pour les horaires de trains qui ont été comptés plusieurs fois à des jours différents, c'est la moyenne des comptages qui est prise en compte. L'objectif est de ne pas biaiser le résultat, car il faut connaître la moyenne pour chaque horaire afin de calculer le nombre total de cyclistes avec vélo (partant du constat qu'il y a plus de vélos aux heures de pointe qu'aux heures creuses).

Résultat : en moyenne, à la gare de Molsheim 4,76 voyageurs montent ou descendent avec leur vélo dans le train.

La validité de ce chiffre (dans son ordre de grandeur) est confirmée par le fait que tout au long des comptages, la moyenne n'a pratiquement pas changé : dès le début des comptages elle oscillait entre 4,5 et 5,5 de vélos par train.

Les écarts : parmi les 81 trains comptés, il n'y a que 2 trains dans lesquels aucun voyageur ne montait ou descendait avec un vélo ! Le maximum de mouvements a été compté le 13/09 dans le train 831750 qui partait à 17h55 en direction de Sélestat (19 vélos dont 11 descendus et 8 montés). Dans le train 830860 du 15/07 18 vélos sont descendus à Molsheim.

3.3. Total du rabattement vélo vers la gare de Molsheim

En additionnant les comptages sur le stationnement et le transport du vélo en train, on obtient les chiffres suivants pour le rabattement de cyclistes à la gare :

Calcul du nombre de voyageurs SNCF se rendant à la gare à vélo			
Type de comptage	Nombre de vélos comptés	Estimation du nombre de voyageurs qui stationnent leur vélo et qui effectuent l'aller-retour dans la journée	Calcul de la quote-part des cyclistes dans la globalité des voyageurs quotidiens (un voyageur qui fait l'aller-retour dans la journée est deux fois voyageur)
Moyenne comptage stationnement à la gare	105	+ 90,00%	105 94
Estimation vélos stationnés hors des heures de comptage en journée	20	+ 90,00%	20 18
Estimation de vélos en stationnement nocturne	15	+ 90,00%	15 14
Moyenne comptages voyageurs avec vélo 67 trains en provenance de Strasbourg x 4,76 vélos	319		319
Moyenne comptages voyageurs avec vélo 67 trains en direction de Strasbourg et de la Vallée x 4,76 vélos	319		319
Total moyenne	778 vélos		904 voyageurs SNCF à Molsheim à vélo

L'objectif de notre enquête est d'évaluer les besoins pour permettre une meilleure prise en charge pour le stationnement, le transport des vélos et le trajet domicile – gare. Pour cette raison nous avons appliqué la méthodologie la plus complète possible qui permet d'obtenir des chiffres réalistes, y compris pour les cas où nous avons utilisé des estimations (pour le stationnement nocturne par exemple, nous avons toujours choisi une estimation „prudente“). En réalité il est possible que le nombre réel de cyclistes venant à vélo à la gare soit supérieur au chiffre calculé.

Résultat : à la gare de Molsheim en moyenne 904 voyageurs effectuent le rabattement à vélo chaque jour, chiffre qui comprend donc les trajets en direction de la gare et ceux de la gare vers la destination (domicile, lycée, lieu de travail,...).

Pour calculer le pourcentage des voyageurs dont le moyen d'accès est le vélo, nous nous basons sur les chiffres connus de 2017² : 4399 voyageurs. Avec 904 rabattements cyclistes par jour, **la part modale du vélo dans le rabattement à la gare constitue 20,5 % de l'ensemble des voyageurs.**

² Dans l'hypothèse où ce chiffre n'aurait pas beaucoup évolué pour 2019

4. Le rabattement vers la gare en voiture

En parallèle des comptages de vélos, des comptages de voitures en stationnement à la gare ont été effectués aux mêmes horaires (10h -11h)

Comptage du nombre de voitures stationnées à la gare					
	Parking côté zone industrielle	Stationnement „sauvage“ dans les rues autour de la gare côté z.i.	Stationnement parking côté ville	Stationnement dans les rues autour de la gare côté ville	Total voitures stationnés autour de la gare
3 juin	399	0	0 (parking condamné)	20 (estimés, pas de gêne observée)	419
5 juin	406	0	0 (parking condamné)	20 (estimés, pas de gêne observée)	426
18 juin	410	0	0 (parking condamné)	20 (estimés, pas de gêne observée)	430
21 juin	395	0	0 (parking condamné)	20 (estimés, pas de gêne observée)	415
5 septembre	318 (parking en partie en chantier)	13	100	10	441
Moyenne globale					426 voitures

Dans la période des vacances scolaires, aucun comptage systématique n'a été effectué par nos soins : des simples examens visuels montraient que les parkings étaient beaucoup moins fréquentés. Le même constat est valable pour les week-ends et le stationnement nocturne.

Au vue de la faible fréquentation nocturne, on peut estimer, comme pour les trajets à vélo, que 90% des allers-retours vers la gare en voiture se font dans la journée.

Pour obtenir le chiffre global de la quote-part de la voiture pour la fréquentation de la gare, il convient donc de faire les calculs suivants :

1. La moyenne de 426 voitures en stationnement + 383 voitures (90%), estimant que 90% des voyageurs viennent le matin et partent le soir en voiture = 809 rabattements en voiture à la gare, dont environ la moitié pour se rendre à la gare et l'autre moitié pour le trajet de la gare de Molsheim vers la destination (domicile, lycée, travail)

2. Nos comptages entre 10h et 11h captent une grande partie automobilistes se rendant à la gare, mais ils ne sont pas complets car il convient d'y ajouter les automobilistes qui se rendent à la gare dans l'après-midi ou le soir.

Ce chiffre est difficile à évaluer, toutefois de simples observations montrent que ce chiffre est bien inférieur à l'affluence matinale. On observe également qu'il y a peu de stationnement nocturne sur le parking de la gare. Ainsi, dans une estimation prudente nous estimons le nombre d'automobilistes arrivant après l'heure de comptage se situe dans une fourchette entre 100 et 200 voitures..

Calcul du nombre de voyageurs SNCF se rendant à la gare en voiture				
Type de comptage	Nombre de voitures comptés ou estimés	Estimation du nombre des automobilistes qui effectuent l'aller-retour dans la journée	Calcul de la quote-part des automobilistes dans la globalité des voyageurs quotidiens (un voyageur qui fait l'aller-retour dans la journée est deux fois voyageur)	
Moyenne comptage stationnement à la gare	426 voitures	+ 90,00%	426 383	
Estimation des voitures stationnées hors des heures de comptage	Entre 100 et 200 voitures	+ 90,00%	Estimation basse	Estimation haute
			100 90	200 180
Nombre total de voitures en rabattement			Estimation basse	Estimation haute
			999	1189

3. Il convient de tenir compte du taux d'occupation moyen d'une voiture. Les différentes études à ce sujet sont assez convergentes ; à défaut d'un comptage systématique sur place nous prenons le chiffre national d'un taux d'occupation de 1,22 personnes par voiture³

Le nombre moyen de personnes se rendant à la gare en voiture peut donc être estimé à une fourchette entre 1218 et 1450 personnes. Le pourcentage des voyageurs de la gare Molsheim dont le moyen d'accès à la gare est la voiture se situe donc entre 27,7 % et 33%.

5. Le rabattement vers la gare à pied

Aucun comptage systématique n'a été effectué par nos soins. Par contre des observations répétées sur place à différents moments de la journée et à travers les saisons ont été effectuées. Ces observations montrent, que le rabattement piétonnier vers la gare est très important, notamment celui des nombreux lycéens et collégiens des différents établissements scolaires molsheimiens qui viennent et partent chaque jour de semaine en train.

En additionnant les comptages du rabattement automobile et cycliste, on obtient un taux global entre 47 et 53 %. Il s'avère par conséquent que les piétons sont très nombreux.

Notons qu'un certain nombre de personnes voyagent aussi en train avec leur trottinette et effectuent par conséquent le rabattement avec celle-ci. En 2019 leur nombre n'est pas négligeable, mais inférieur à celui du vélo.

Dans le cadre de ce diagnostic nous les assimilons aux piétons.

6. Le rabattement vers la gare en transports publics

L'offre est très réduite et ne concerne visiblement que très peu de personnes. Au vu de la proportion élevée de personnes effectuant le rabattement à la gare de Molsheim à partir d'autres communes (estimée par la ville à 50%), il semble exister un potentiel certain.

Une étude détaillée sur la quote-part et le potentiel de ce mode de rabattement serait utile.

³ Source : „la Mobilité des Français“, enquête nationale transports et déplacements de 2008 (Ministère de l'écologie)

7. Analyse des données

Se basant majoritairement sur des comptages répétés, et tenant compte des variations (jours de semaine, saisons, périodes de vacances), nous considérons que les chiffres obtenus sont fiables. Ils ne sont certes pas exacts, puisqu'il y a des variations tous les jours, mais ils reflètent bien les ordres de grandeur.

Il faut néanmoins prendre en compte certains changements et évolutions : les comptages de voitures ont été effectués alors qu'une partie des parkings était inaccessible pour cause de travaux. Il y aurait donc probablement plus de voitures s'il y avait plus de places.

Il faut également prendre en compte que les conditions de transport de vélo à bord des rames TER se sont objectivement dégradées ces dernières années. Il y aurait donc probablement plus de vélos à bord des TER si les emplacements vélos dans les trains n'avaient pas été réduits.

De nombreuses études sur la mobilité ont démontré que l'offre influence la demande en matière de choix du mode de déplacement.

8. Conclusion et demandes

8.1. Conclusion concernant le stationnement et le rabattement de vélos

Le résultat le plus important de notre démarche est sans doute d'avoir démontré l'importance du vélo dans les déplacements en direction de la gare.

Ainsi le vélo joue un rôle important malgré

- une capacité insuffisante de transport de vélos dans les rames TER,
- un manque d'arceaux de stationnement à la gare en accès libre (hors garage à vélo)
- des conditions de rabattement insatisfaisantes et même dangereuses (notamment dans l'avenue de la gare au moment des comptages).

De ce fait, le potentiel d'usage du vélo est bien plus important que l'usage du vélo constaté lors des comptages.

Nos demandes :

- **création d'arceaux de stationnement à la gare en accès libre**
- **augmentation de la capacité de transport de vélos dans les rames TER**
- **poursuite de l'aménagement de voies de rabattement à la gare sécurisées pour les cyclistes et les piétons,**

ceci en concertation avec les usagers et les associations qui les représentent (cyclistes MVPV, usagers du train FNAUT,...).



Illustration 1: Un jour de semaine en 2019 : besoin d'arceaux non clôturés en plus du garage à vélos

8.2. Conclusion concernant le stationnement automobile

Notre diagnostic montre aussi que le parking en ouvrage qui est en train de se construire près de la gare ne répond à aucun besoin réel :

- Nos comptages ont démontré que les parkings à la gare sont beaucoup moins saturés que les documents de la ville de Molsheim et de la Région veulent faire croire : malgré une diminution des places due aux travaux il y avait souvent des places libres lors de nos comptages (effectués en période scolaire!).
- Le diagnostic pour faire ce parking est insuffisant et erroné : ainsi la ville de Molsheim communique le chiffre de 300 places de stationnement actuels⁴ ; or les parkings autour de la gare cumulaient déjà plus de 500 places avant les chantiers, comme le prouvent nos comptages manuels ainsi qu'une photo aérienne prise récemment⁵.
- Il existe un potentiel important de report de trafic de la voiture vers des modes de rabattement moins polluants. L'impératif de la transition écologique, par ailleurs stipulé par la Région Grand Est, aurait voulu qu'on mette d'abord en place des mesures qui facilitent et sécurisent le rabattement à pied, à vélo et en transports publics.
Or, à la gare de Molsheim une démarche contraire a été mise en œuvre : en construisant le parking en ouvrage, une augmentation énorme des places de stationnement est effectuée. Ceci incitera les usagers à utiliser davantage la voiture pour se rendre à la gare. Les comptages effectués et les alternatives esquissées montrent bien qu'en l'absence d'une réelle évaluation des besoins en amont, le « besoin » de places de stationnement pour voitures a été surévalué.

⁴ Source : Lettre d'information de Molsheim Nr. 5/2019

⁵ Source : Google Maps

Les conséquences certaines de la construction de ce parking sont les suivantes :

1. Augmentation des flux automobiles vers la gare ; or la pollution y est déjà très forte : la concentration annuelle en NO₂ est de 40 µg / m³, ce qui correspond à la valeur limite européenne actuelle. Une augmentation significative de la circulation automobile est susceptible de faire dépasser les valeurs limites autorisées.
Pour cette raison, les stipulations annoncées au point 6.4. de la *Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale* du 22 Janvier 2018 sont fausses, car le projet a une incidence négative sur l'environnement et la santé humaine.
2. Les sommes énormes injectées dans ce chantier de parking sont notamment supportées par les contribuables molshémiens. Cet argent manque pour une réelle politique de transition écologique dans les transports dont la nécessité est pourtant affichée dans les documents des différentes instances politiques, tels que le PCAET Bruche – Mossig : ainsi, dans la région de Molsheim, 38 % des émissions de CO₂ sont dues au trafic routier. L'objectif affiché est de réduire ce taux ; en créant massivement des parkings et des routes c'est le contraire qui va arriver.



Illustration 2: Un jour de semaine en 2019 : besoin de parkings supplémentaires ?

Par conséquent nous demandons la mise en place d'une politique à la hauteur des enjeux environnementaux qui favorise réellement les modes de déplacements moins polluants.

Personnes ayant contribué à la réalisation de l'étude

Pilotage :

- Jan Konold (CA de MVPV)

Comité de rédaction :

- Jan Konold (CA de MVPV)
- Muriel Kopp (CA de MVPV)
- Anne Poidevin (Secrétaire de MVPV)
- Dominique Stoll (Président de MVPV)

Relevé des données (comptages, observations,...) :

- De nombreux membres de MVPV en concertation avec le pilote et le comité de rédaction

Crédit photos :

- Jan Konold