

## 5 - Une offre ferroviaire en débat

### L'offre de service

Situées sur l'étoile ferroviaire et à proximité d'Amiens, ces deux gares sont dans l'aire d'attractivité directe de l'agglomération amiénoise que ce soit pour le travail, les études ou diverses démarches. Les deux communes ne sont pas égales en ce qui concerne la desserte vers Lille et Paris. Si la liaison vers Lille est perçue comme un service efficace, il n'en va pas de même pour celle vers Paris.

Les habitants d'Ailly-sur-Noye devant se rendre à Paris privilégient la gare de Longueau offrant une fréquence et une amplitude horaire plus importantes ainsi que des trains directs plus rapides. Ces mêmes habitants rejoignent même la gare TGV Haute-Picardie pour les trajets longue distance loisirs ou affaires.

### Des gares ouvertes

« L'accueil au guichet, l'amplitude d'ouverture des gares de Corbie et d'Ailly-sur-Noye apportent indéniablement une plus-value pour la plupart des usagers du train : certaines personnes n'ont pas l'habitude des automates, ont le réflexe ancré d'acheter leur titre au guichet, on peut demander des renseignements à l'agent présent... De plus, la présence humaine en gare rassure, au-delà du bâtiment voyageur et jusqu'aux abords de la gare, et génère un sentiment de sécurité. Mais on observe que chez les usagers du train, si ces critères (présence humaine et grande amplitude d'ouverture) sont souhaités, leur défaut ne les empêcheront toutefois pas de prendre le train parce que la gare n'est finalement qu'un lieu de passage - tout du moins à Corbie et

Ailly-sur-Noye. C'est bien plutôt pour les non-usagers du train qu'il paraît nécessaire de poser ces questions : la gare leur est-elle ouverte ? toutes les conditions sont-elles réunies pour leur faire un bon accueil ? la gare est-elle en mesure de lever leurs craintes à l'utilisation du train ? C'est le rôle d'« interface » physique et mentale de la gare qui est en jeu.

### Horaires d'ouverture des gares et des guichets

#### Ailly-sur-Noye

du lundi au vendredi de 6h30 à 11h45

#### Corbie

le lundi de 5h40 à 11h40 et de 12h10 à 17h20  
du mardi au jeudi de 6h40 à 12h et de 13h15 à 16h25  
(le vendredi jusque 17h20)

le samedi de 9h15 à 12h et de 13h15 à 17h20

Il faut se poser la question de savoir si l'on peut mesurer l'utilité de l'ouverture d'une gare, d'une présence humaine au regard de l'usage qui en sont faits. Si très peu de personnes passent au guichet et que la plupart utilisent l'automate ou commandent directement par Internet leurs titres, si aucun autre usage n'est fait de la gare que celui d'attendre le train quelques heures par jour, doit-on financièrement assurer la charge d'un service en continu ? La question est posée, et récemment la SNCF, avec l'accord de la Région, a fait le choix de fermer ou de réduire les temps d'ouverture des guichets de 34 gares picardes essentiellement par souci financier. »

Approche nouvelle et complémentaire des travaux réalisés précédemment, cette enquête soulève nombre d'aspects inédits sur le comportement des habitants à l'égard de la gare et du train. L'image des gares, globalement mauvaise, a contrario de celle du train, n'influe pas sur les usagers qui n'y voient qu'un lieu de passage. En revanche, on peut se demander en quoi elle peut jouer sur les non-usagers qui restent à convaincre.

### En savoir plus:

Étude AUOR ; [http://ort-picardie.net/documents\\_etudes\\_2.html](http://ort-picardie.net/documents_etudes_2.html)

Étude Conseil Régional de Picardie et 6<sup>t</sup> Conseil individualisé pour amener à l'utilisation du train « Testez le train » (synthèse début 2015)

SRADDT Picardie : <http://www.picardie.fr/-Objectif-Picardie-2030->

SCOT du Grand Amiénois : [http://www.aduga.org/index.php?lvl=cmspage&pageid=6&id\\_rubrique=112](http://www.aduga.org/index.php?lvl=cmspage&pageid=6&id_rubrique=112)

Étude Scénarios de développement économique et social des territoires de Picardie au regard des enjeux de mobilité <http://www.picardie.developpement-durable.gouv.fr/amenagement-scenarios-de-a1581.html>

PARENT Thibaut, Transports urbains de Picardie : des initiatives multiples pour des territoires dynamiques septembre 2014, <http://www.picardie.developpement-durable.gouv.fr/initiatives-multiples-pour-des-a1949.html>

Réalisation : Thomas SCHLIECKAU (stagiaire DREAL Picardie) en partenariat avec Thomas DELAPORTE (stagiaire Conseil Régional de Picardie)  
Sous la direction de Catherine CAZIER, Référente Prospective des transports à la DREAL Picardie, Aymeric EGÉA du Conseil Régional

La lettre de l'ORT - n°44  
Décembre 2014

Directeur de la publication :  
Thierry VATIN

Réalisation - impression :  
Direction Régionale de  
l'Environnement et  
de l'Aménagement et du  
Logement de Picardie  
ISSN : 1299-9733



Fédération Nationale  
des Transports de Voyageurs



# LA LETTRE DE L'ORT - n°44

## Les gares d'Ailly-sur-Noye et de Corbie

### Une étude qualitative auprès des résidents des quartiers de gare

Depuis qu'elle est devenue AOT en 2002, la Région développe l'offre TER et cherche à favoriser le report modal vers le train, à connaître les pratiques des usagers et à comprendre les réserves des non usagers. Avec l'aide du Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement et de l'Université de Picardie Jules Verne, la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement et la Région ont « expérimenté » une enquête qualitative visant à décrypter les perceptions et représentations que des habitants se font de la gare de leur commune et du mode train. Cette lettre s'appuie sur les travaux de deux étudiants en Master 2 de géographie. Elle revient sur l'historique des études de mobilité et sur le contexte de la planification régionale, donne une synthèse de la méthodologie retenue, présente l'analyse territoriale des deux communes choisies et les enseignements de cette enquête.

### I - Un contexte picard propice aux démarches ferroviaires

La présente étude s'intègre dans les réflexions globales conduites par les acteurs locaux afin de mieux appréhender les mobilités. Plus spécifiquement, elle investit la problématique du lien entre la gare et les populations qui résident autour.

L'action publique sur le sujet se structure autour de deux piliers qui sont la planification et les études.

#### 1 - La planification régionale pour structurer l'action

Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) adopté le 27 novembre 2009 pose les enjeux relatifs à l'aménagement du territoire de demain. Le constat pour la Picardie est le suivant :

- une région de passage entre deux pôles majeurs que sont Lille et Paris,
- une région aux portes de la mégalopole européenne.

Territoire structuré autour de petites et moyennes villes, dont la démographie fléchit face au phénomène de rurbanisation, la Picardie doit faire face à des enjeux prégnants en matière de déplacements. Pour y répondre le SRADDT s'est fixé deux objectifs :

- une ouverture à 360° afin d'inscrire le territoire dans le réseau d'échange qui l'entoure,
- la construction d'une métropole en réseau s'appuyant sur la proximité et la complémentarité de 10 villes piliers (les principales agglomérations picardes).

Pour décliner ces principes, la Région s'est dotée de trois Directives Régionales d'Aménagement (DRA) dont l'une visant à développer les fonctions de centralité autour des quartiers de gare, et une

autre s'appliquant à éclairer le concept de « nouvelles campagnes » picardes.

La gare et son quartier se révèlent alors comme un des leviers de la métropole en réseau afin de :

- fluidifier la mobilité entre les villes,
- faire des gares et de leur quartier une vitrine régionale et renforcer l'attractivité des villes picardes
- favoriser les mobilités alternatives à la voiture.

En parallèle de ces démarches stratégiques, les acteurs picards ont engagé plusieurs études prospectives sur les mobilités.

#### 2 - Les études stratégiques pour appréhender le fonctionnement territorial

La Région Picardie et la DREAL Picardie mènent une démarche cherchant à favoriser un urbanisme orienté vers le rail (AUOR). 16 sites picards ont fait l'objet d'une investigation visant à identifier le potentiel foncier de ces quartiers de gare dans le but d'y privilégier un développement urbain.

Dans un deuxième temps en 2012 une étude sociologique a été initiée par le Conseil Régional de Picardie sur la base d'une expérimentation gratuite du train par des volontaires non-usagers afin de mieux appréhender leurs freins et réticences.

Dans la continuité, et pour développer une connaissance plus fine, le Conseil Régional de Picardie et la DREAL Picardie ont lancé une enquête qualitative sur la perception des quartiers de gare ainsi que sur leur rôle dans les stratégies résidentielles et les mobilités du quotidien ou occasionnelles. Deux étudiants en Master 2 Dynamique et Géographie des Territoires à l'Université de Picardie Jules Verne ont alors mené une démarche inédite sur les communes d'Ailly-sur-Noye et Corbie en proposant une approche socio-géographique auprès des personnes résidant à proximité des deux gares.



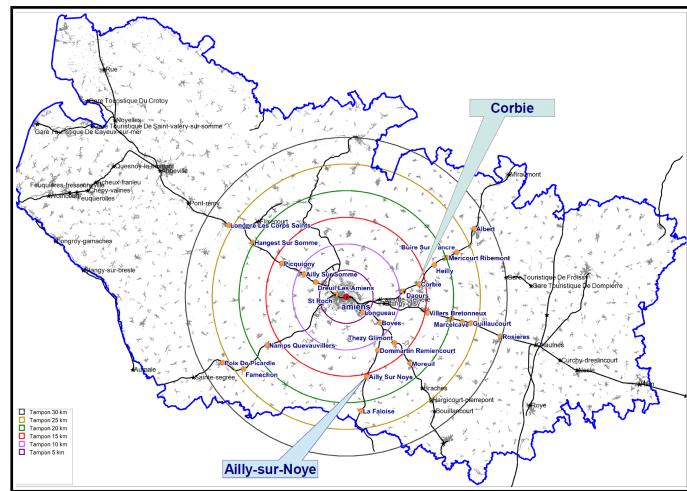
## II - La construction d'une approche méthodologique

### 1 - Le choix des gares caractéristiques des dynamiques locales

Plusieurs critères ont présidé à la sélection des gares faisant l'objet de l'étude. S'agissant de la première expérimentation de cette démarche d'enquête qualitative, la volonté était de mener ces travaux sur des communes de taille moyenne pouvant être caractéristiques du fonctionnement territorial picard. De plus, il a été convenu de travailler sur l'étoile ferroviaire d'Amiens en recherchant des gares situées dans les communes présentant les caractéristiques suivantes :

- un niveau d'offre ferroviaire significatif,
- un seuil de 2500 habitants,
- la présence d'abonnés du train,
- une gare dans la continuité du tissu urbain,
- une distance d'Amiens de l'ordre de 25 km.

Ces critères ont conduit à retenir deux gares de la catégorie « Gare de rabattement sur les pôles régionaux et sur Paris » selon la terminologie AUOR (voir plus haut) : Ailly-sur-Noye et Corbie.



Localisation des gares (source : CEREMA)

### 2 - Les spécificités d'une enquête qualitative

Le but n'est pas de capitaliser une donnée statistique mais d'aller à la recherche des perceptions et des représentations des habitants sur le quartier de la gare et de comprendre les raisons qui ont motivé leur choix d'y résider. L'objet est d'aller interroger, en face à face, des habitants des environs de la gare. Il est dès lors clair qu'une enquête de ce type ne peut se limiter à une succession de questions mais au contraire doit amener l'enquêté à s'exprimer le plus librement possible et à donner son opinion, dans le cas présent sur la gare et le train.

Pour y parvenir, un cadre d'entretien a été élaboré sur la base d'une question d'ouverture et de relances appropriées. Le principal point de vigilance était de ne pas orienter les propos et les réponses pour laisser cheminer la réflexion des personnes rencontrées.

Quatre thèmes ont structuré la trame d'entretien :

- la stratégie résidentielle : quel est le parcours résidentiel des enquêtés ? Pourquoi venir habiter à proximité d'une gare ? Quelle a été la place de la gare dans les critères d'installation ?
- les déplacements (individu, conjoint, enfants) : quelles sont les pratiques de mobilité qu'elles soient occasionnelles ou quotidiennes ?
- la représentation du quartier de gare : quelle image les individus ont-ils du quartier et quels en sont les usages ?
- l'image du train et de la gare : quel est le ressenti sur ce mode de déplacement et sur la gare ? Quelles sont les attentes et freins à leur utilisation ?

### 3 - La diversité des méthodes de recrutement

Plusieurs voies ont été explorées pour recruter des volontaires acceptant de se prêter à un entretien d'environ une heure, en face à face et enregistré. Les premiers entretiens ont été réalisés auprès d'agents de la DREAL et du Conseil Régional. Le « bouche à oreille » a ensuite fonctionné en réseau. D'autres méthodes ont été suivies :

- contacts directs sur le territoire enquêté
- distribution de flyers (en porte à porte, dans les boîtes à lettres, chez les commerçants, en sortie de gare, d'école et sur les voitures stationnées devant la gare)
- utilisation de la base de données de l'Enquête sur la Mobilité des Picards (enquête de type EDGT menée entre 2013 et 2014 en Picardie), certains enquêtés ayant accepté le principe d'être ré-interrogés dans le cadre d'une prochaine étude.

Il s'est avéré particulièrement difficile de mobiliser les habitants. Il n'y a par conséquent pas une méthode unique qui doit être privilégiée. Au contraire c'est la démultiplication des sollicitations qui a permis de construire un échantillon représentatif conduisant à des profils diversifiés, avec la réalisation d'une trentaine d'entretiens.

### 4 - Délimiter un périmètre d'enquête

La notion même de « quartier » est plurielle. Elle relève à la fois autant des limites géographiques, d'une histoire, que des usages et pratiques des habitants - c'est un espace vécu qui peut tout autant déborder des limites communales. Néanmoins on a pu constater en rencontrant les habitants que cette existence n'avait pas de réalité dans ces communes. Afin d'obtenir un terrain d'enquête le plus opportun possible, deux choix ont été établis pour définir les périmètres.

A Ailly-sur-Noye il est apparu pertinent de retenir les périmètres de proximité et d'attractivité par rapport à la gare. Le premier se définit à l'intérieur d'un rayon de 1 km pour une accessibilité théorique de 15 min à pied. Le second se caractérise par un rayon de 3 km et une accessibilité théorique de 15 min en vélo. A Corbie a également été considéré le taux d'attractivité de la gare, avec les abonnés du train, sur les communes environnantes.

Dans le cas présent, le but est d'appréhender le territoire vécu dans sa réalité du quotidien, sa fragmentation et ses discontinuités.

Pour ces deux communes la place du parking est différente. A Ailly-sur-Noye le parking comprend une vingtaine de places avec un marquage au sol et de l'autre côté de la passerelle une dizaine de places ; les voyageurs sauf cas exceptionnel ne se plaignent pas de sa taille. On peut émettre l'hypothèse que, la gare étant proche du centre-ville, un certain nombre de personnes s'y rendent à pied.



Photo de la place de la gare d'Ailly-sur-Noye (source : Thomas Schlieckau).

A Corbie, la gare dispose d'un premier parking avec marquage au sol de faible capacité ainsi que d'une deuxième aire de stationnement, non aménagée, et plutôt « anarchique » mais beaucoup plus grande. A priori, les usagers ne semblent pas éprouver de gêne particulière pour se rendre à la gare en voiture.

« [La gare] est pas mal, il y a un grand parking - bon, à trous, il y a des trous partout, quand il pleut c'est galère, mais euh... en plus, non, facile d'accès, toujours de la place pour se garer » Jean-François, 28 ans, Corbie

Toutefois, dans quelle mesure pourrait-on faciliter d'autres modes d'accès ? En particulier, la place accordée au vélo apparaît extrêmement réduite par rapport à celle de la voiture et mériterait d'être réfléchi sur les deux communes. Seule Corbie dispose d'un stationnement vélo relativement sommaire. Il n'est pas mis en valeur et la peur de ne pas retrouver son vélo agit comme un repoussoir. Dans l'opinion de personnes c'est un manque qui les incite à utiliser la voiture.

« J'ai essayé une fois, on retrouve le vélo dépouillé (...), ça arrive régulièrement des vélos saccagés » Bertrand, 39 ans, Corbie

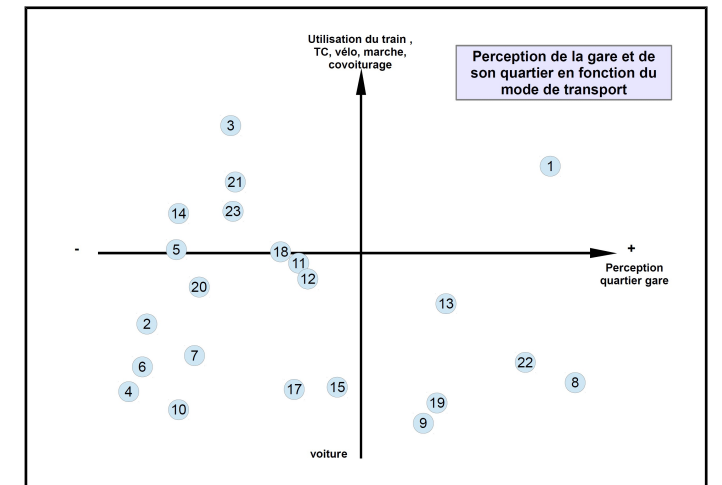
La question de la passerelle est aussi un élément important pour ces deux gares. La passerelle autorise une liaison rapide pour les piétons afin de se rendre d'un quai à l'autre ou d'un côté à l'autre de la ville. Elles sont plutôt vues d'une manière négative de la part des personnes, du fait de leur état vétuste.

« Après la passerelle [...] mais alors la passerelle il faut la refaire, c'est super dangereux ! L'hiver et tout ... pour les gamins, les gens, les personnes âgées qui ont leurs courses et tout ... on est obligé de passer par là ! Et elle est pas ... elle est vieille, il faut la refaire ... », Camille, 39 ans, Ailly-sur-Noye.

### 4 - L'image de la gare et son quartier, les enjeux d'une reconquête

Comme vu précédemment, à Ailly-sur-Noye, bien que située à proximité du centre-ville, la gare semble isolée. Le bâtiment de la gare tourne le dos à la commune et au centre. Un regroupement scolaire et un centre périscolaire ont été aménagés de l'autre côté de la voie ferrée, ce qui ouvre le quartier de la gare et lui donne davantage de vie. Côté parvis, l'environnement est moins attrayant du fait de l'inclusion du parking dans un îlot plutôt confidentiel et de l'emprise des silos et de leur raccordement ferroviaire.

Le graphique suivant montre la faible considération des personnes interrogées pour le quartier de la gare notamment pour celles qui utilisent le train.



source : Thomas Schlieckau

A Corbie, l'accès à la gare se finit en impasse donnant sur la déchetterie. Le bâtiment de la gare se situe du côté du centre-ville, mais il en est éloigné ce qui accentue le sentiment d'invisibilité de la gare. La passerelle est le seul moyen de rallier la gare à pied depuis le quartier de La Neuville, sinon il faut emprunter la déviation pour contourner la gare rallongeant considérablement le temps de trajet. Pour la majeure partie des personnes, la gare est « dans l'ombre » de la déchetterie, équipement largement utilisé et populaire ; toutefois, sans la déchetterie, l'emplacement exact de la gare serait certainement méconnu d'une partie de la population corbéenne.

Que faut-il faire pour redynamiser ces gares et leur ôter cette impression d'abandon ?

Au-delà de la présence de la déchetterie d'un côté et d'un supermarché de l'autre, donnant aux habitants une relative visibilité sur la gare, ce sont des usages complémentaires au train qui pourraient redonner une image positive de la gare et inciter les personnes à venir dans cette partie de la ville.

La question se pose s'il n'y avait pas ce centre commercial et cette déchetterie, les personnes connaîtraient-elles cette gare et viendraient-elles dans ce quartier ?

Dans la majorité des cas, la gare est associée à ces deux lieux, ce sont des points de repères pour les habitants qui n'ont pas forcément un usage de la gare et du train.



### Le train : l'autonomie des enfants, le repoussoir des adultes ?

Pour les adultes de ces communes périphériques de la métropole, le train peut être vécu comme un lieu d'autonomie pour les jeunes. Pour les parents, c'est même parfois un choix réfléchi plusieurs années à l'avance : quand leurs enfants seront en âge d'aller au lycée, puis à l'université, de se déplacer seuls pour profiter de la sociabilité qu'offre la grande ville, ils pourront utiliser le train. On perçoit dans les discours de ces parents, l'enjeu de rendre l'enfant indépendant, « débrouillard ». Le « pass étude » permet cette autonomie sans solliciter constamment les parents pour le transport.

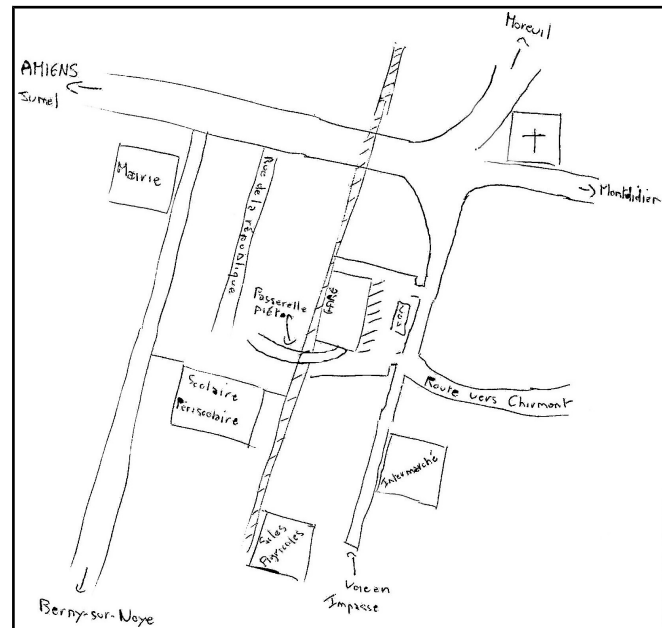
Un certain profil de personnes, n'utilisant pas le train, s'en est construit une image au travers des yeux de leurs enfants. Elles qualifient le train selon les dires de leurs enfants et admettent même que c'est leur espace : « le train c'est pour ma fille ».

Elles voient alors le train comme un mode réservé à des populations captives n'ayant pas un accès immédiat à l'automobile. En creux, on devine alors dans ces discours un effet repoussoir du train sur les adultes, qui considèrent le train uniquement comme un moyen de transport scolaire,

### 3 - L'accessibilité de la gare : l'enjeu de l'insertion dans le tissu bâti

Situées sur l'étoile ferroviaire d'Amiens et disposant d'une bonne desserte en train, les gares d'Ailly-sur-Noye et de Corbie présentent des accessibilités différentes.

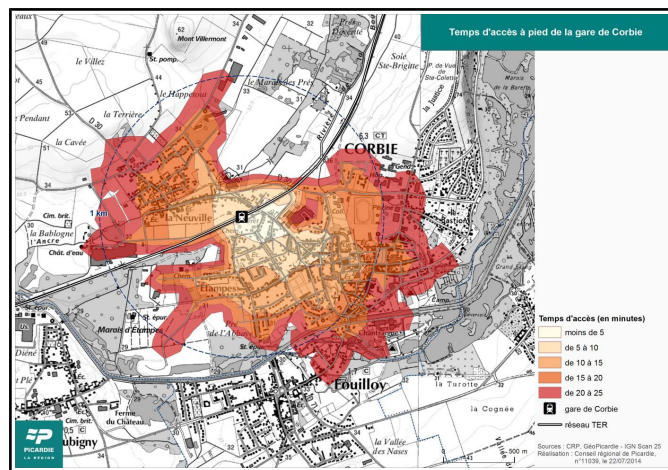
A Ailly-sur-Noye, la gare, proche du centre-ville, apparaît cependant éloignée pour ses habitants. C'est à la fois un centre de par sa position géographique, et une périphérie. Une des raisons réside dans son accessibilité restreinte : une seule route pour les voitures et la passerelle pour les piétons. La route en impasse est perçue comme dangereuse par les habitants, vu la diversité des usages. En effet la présence d'un garage automobile dans la « rue de la gare » fait qu'un nombre important de voitures est stationné sur la chaussée ce qui entraîne une circulation difficile sur la voie en double sens. De plus, la desserte d'un nouveau lotissement en sortie de ville, l'activité du centre commercial et les flux engendrés par les silos contribuent à l'encombrement de ce secteur.



Croquis d'accessibilité gare d'Ailly-sur-Noye (source : Thomas Schlieckau)

A Corbie, la gare est plus éloignée du centre-ville. Située sur le nord de la commune elle constitue une véritable coupure pour le quartier de La Neuville au nord. Ce dernier étant pourtant plus proche de la gare que le centre-ville, a un temps d'accès à la gare presque équivalent en raison de la coupure engendrée par la voie ferrée. Cependant, mis à part le quartier de La Neuville, la gare de Corbie, comparée à celle d'Ailly-sur-Noye, est plus aérée, dispose de plus d'espace. Néanmoins, la voie d'accès qui y mène est en impasse, ce qui n'est pas sans provoquer une perte de fluidité, d'organisation des circulations. Pour les piétons les trottoirs aux abords de la gare sont détériorés et utilisés par les voitures pour se stationner.

Se pose également la question du parking pour ces gares et de leur place en général pour le rabattement en gare. Faut-il limiter le nombre de places de parking, pour inciter les personnes à prendre un autre moyen de transport de rabattement en gare, ou faut-il plus de places pour éviter la saturation du parking ?



accessibilité gare de Corbie (source : CRP).

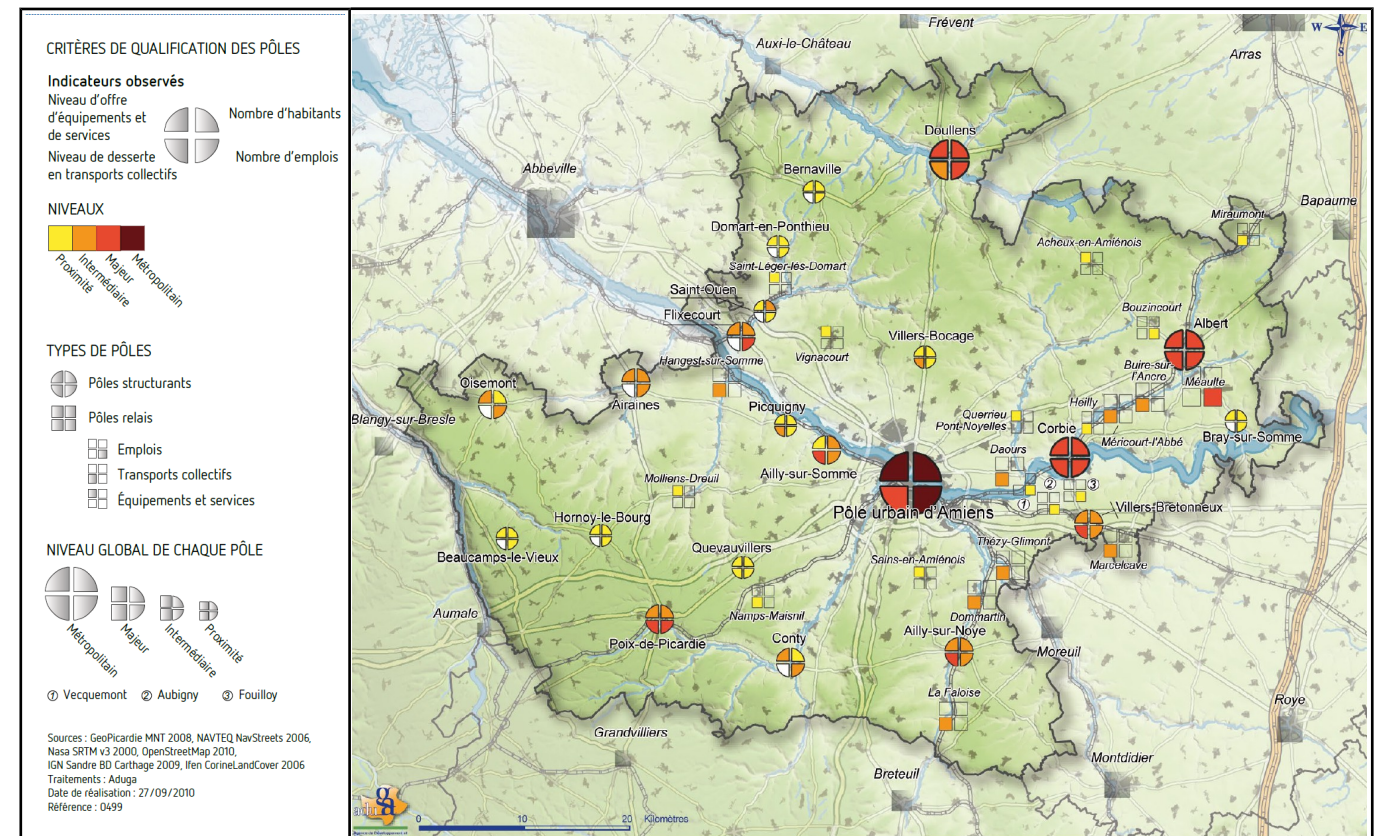
### III - Analyse territoriale : les repères et éléments clés



#### Le grand amiénois et son étoile ferroviaire

Le grand amiénois dispose d'un réseau ferré dense, point de jonction entre Lille et Paris. Ayant pour objet de redynamiser le territoire, le SCOT du grand amiénois met en avant des communes piliers du territoire, par des critères de niveau d'offre d'équipements et de services, de population, de nombre d'emplois et de desserte en transports collectifs. L'étoile ferroviaire a permis de retenir les communes d'Ailly-sur-Noye et de Corbie comme des pôles secondaires majeurs en termes de desserte en transports collectifs, par le train.

Situées respectivement sur la ligne Amiens-Creil-Paris et Amiens-Albert-Lille, Ailly-sur-Noye et Corbie se trouvent dans un rayon de 20 km de la métropole d'Amiens.

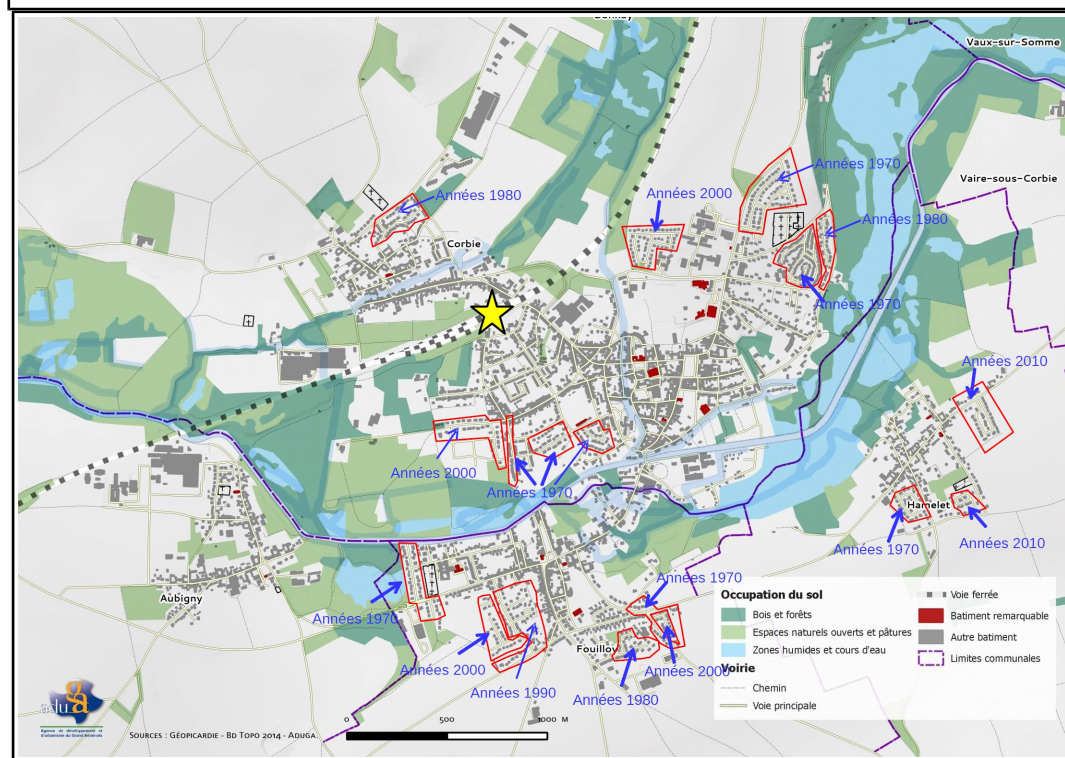


**Ailly-sur-Noye**  
 Communauté de Communes du Val de Noye  
 2 847 habitants  
 112 hab/km<sup>2</sup>  
 superficie de 25 km<sup>2</sup>  
 éloignement d'Amiens : 18 km  
 nombre d'emplois : 967  
 territoire à dominante rurale, faiblement urbanisé

**Corbie**  
 Communauté de Communes du Val de Somme  
 6 370 habitants  
 392 hab/km<sup>2</sup>  
 superficie de 16,25 km<sup>2</sup>  
 éloignement d'Amiens : 17,5 km  
 nombre d'emplois : 2 368  
 territoire avec un tissu urbain relativement important



Cartes d'évolution de la tache urbaine d'Ailly-sur-Noye (en haut) et Corbie (en bas) (source: Aduga).



★ gare

Pour développer leur tissu urbain, ces deux communes ont dû prendre en compte les contraintes géographiques :

- Pour Ailly-sur-Noye le tissu urbain s'est étendu au nord-est et se développe d'une façon concentrique depuis la gare. Du fait des contraintes spatiales (village de Jumel, vallée de la Noye) son tissu urbain ne peut pas se développer à l'ouest.
- Pour Corbie, le tissu urbain s'est relativement peu densifié, les zones pavillonnaires plus récentes poursuivant le processus d'étalement urbain commencé dans les années 70.

#### IV - Les enseignements de l'étude.

##### 1 - La place de la gare dans les logiques résidentielles

Pour le thème de la stratégie résidentielle abordé durant les entretiens, le but était de connaître les motifs d'installation des personnes dans la commune et de savoir si la gare avait joué un rôle dans ce choix.

Le lieu et les conditions d'emploi déterminent prioritairement la stratégie résidentielle d'un ménage.

Si les habitants originaires de la commune ne se posent pas la question du choix de leur lieu de résidence « puisqu'ils y ont toujours habité », qu'ils y travaillent et que les liens familiaux constituent un autre facteur d'« attractivité » ou de « commodité », les ménages en phase d'installation ou à la recherche d'une implantation examinent de nombreux critères.

- La proximité d'une grande ville ou métropole, Amiens en l'occurrence, est un des critères déterminants du choix d'installation, si tant est qu'elle soit bien accessible et que la gamme d'équipements présents dans la commune permette de ne pas en être trop dépendant. « On a pris un trait de compas, on a fait 25 km et puis on a cherché », Clément, 40 ans, Ailly-sur-Noye.

A noter que la gare est bien souvent perçue comme un équipement, un service favorisant l'attractivité de la commune (médecin, collège, piscine, supermarché, etc.) , y compris pour des personnes qui n'utilisent pas le train.

Ce verbatim recueilli lors des entretiens montre que la proximité d'Amiens est essentielle pour nombre de personnes.

Viennent ensuite d'autres paramètres qui influencent le choix des ménages.

- Le niveau d'équipements et de services, « Il y a quasiment tous les services qu'on peut attendre d'une ville ... sans la pression foncière de la ville », Clément, 40 ans, Ailly-sur-Noye.
- la qualité du cadre de vie, la proximité de la nature, « On est parti à la campagne plus pour les enfants, pour le confort de vie. On a un terrain maintenant alors qu'avant on ne l'avait pas », Aymeric, 41 ans, Corbie.
- le prix avantageux du foncier, « [on a regardé sur Amiens], mais les prix c'était épouvantable. Et puis alors quand on a parlé de construction, ce n'était même pas la peine » ... « Quand on a vu que les financements étaient trop élevés, on a fait construire sur Corbie », Nathalie, 45 ans, Corbie.

La présence d'une gare Considérée parfois comme un atout supplémentaire a posteriori, la gare offre une solution de mobilité alternative en cas de besoin, une relative autonomie lorsque les enfants grandissent, ou encore un élément de valorisation du bien.

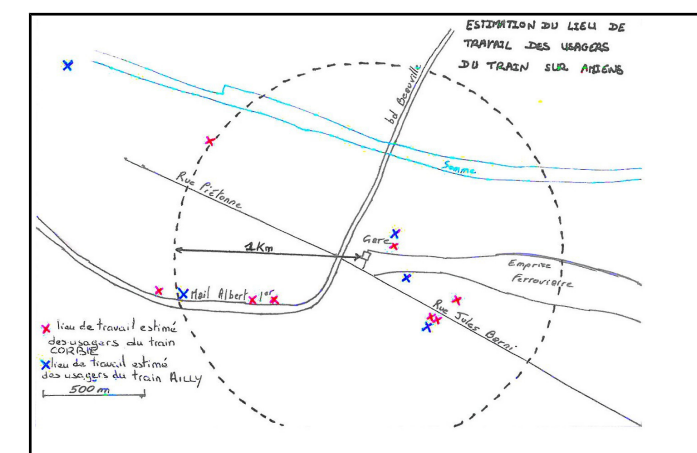
Un autre groupe de personnes a délibérément porté son

choix vers la gare pour un usage quotidien du train pour les déplacements domicile-travail.

« Tout de suite, on a regardé l'aspect des transports, on s'est dit, être bien installé c'est aussi ne pas passer 2h dans les transports (...) Moi je regardais principalement le train pour que, au quotidien, on puisse faire des allers-retours sans être dans la circulation constamment », Léo, 33 ans, Corbie.

La stratégie résidentielle induit des choix et des compromis. La question de la présence d'une gare peut être un critère premier ou s'avérer un plus avec le temps. Mais il ne faut pas écarter le rôle du rapprochement familial .

##### 2 - La proximité entre gare et lieu de travail, un élément décisif



Croquis d'estimation du lieu de travail des usagers du train sur Amiens (source : Thomas Delaporte et Thomas Schlieckau).

Que le domicile soit éloigné de la gare ne paraît pas être une véritable contrainte. Au contraire ce qui rebute ces personnes à utiliser le train est bien souvent l'éloignement entre gare d'arrivée et destination finale.

Il apparaît que parmi l'échantillon aléatoire de personnes enquêtées, les utilisateurs du train interrogés travaillent tous à proximité du lieu d'arrivée en gare et peuvent donc se rendre rapidement à leur travail sans avoir à gérer une intermodalité compliquée et/ou des temps de trajet rallongés. Les personnes travaillant dans des pôles amiénois plus périphériques (l'Espace Industriel Nord, la Vallée des Vignes, l'Hôpital Sud par exemple) évitent donc la rupture de charge en prenant leur véhicule personnel.

Ces réflexions soulèvent la question de l'efficacité de l'accessibilité à ces pôles d'emplois depuis la gare sur l'agglomération amiénoise. Alors qu'avec le train il faut ensuite prendre un mode de transport doux ou un bus pour rejoindre son travail, avec la voiture le trajet se fait de porte à porte sans temps d'attente.

« et parce que ici les bureaux sont loin de la gare, donc 20 min à pied pour aller jusqu'à la gare d'Ailly, le train, plus après euh ... les 20 min à pied ou les 10 min en vélo (pour aller sur le lieu de travail) ça fait beaucoup d'intermodalité, que la voiture de la maison à ici c'est direct ... », Céline, 43 ans, Ailly-sur-Noye.