

Les paramètres clés des déplacements professionnels

Les déplacements professionnels

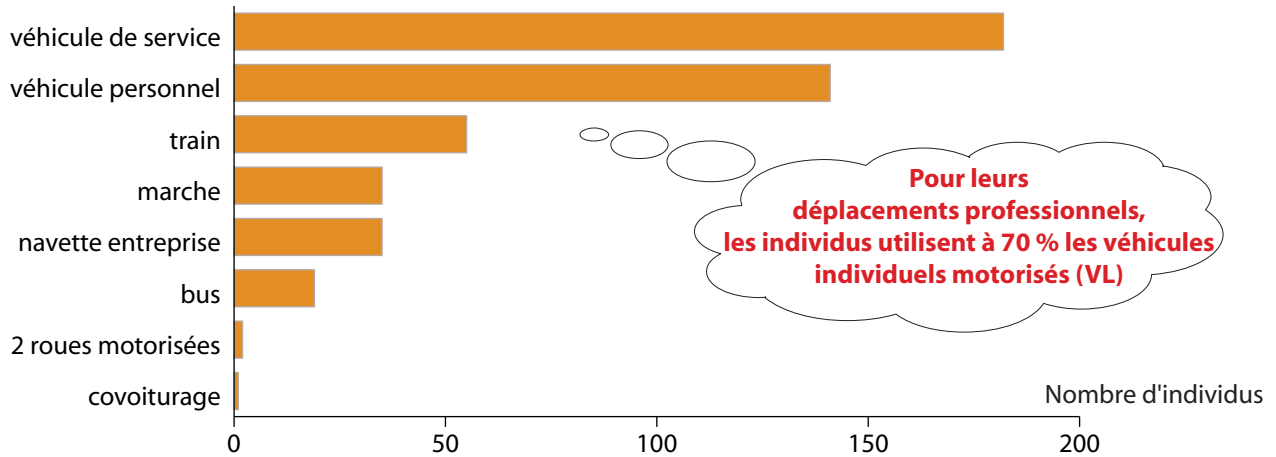
Les déplacements professionnels des répondants sont effectués à 70 % via des véhicules légers (véhicule personnel ou véhicule de service), tandis que les transports collectifs n'en représentent que 22 %. Pourtant, près de la moitié des trajets concernent la seule commune de Besançon.

Enjeux

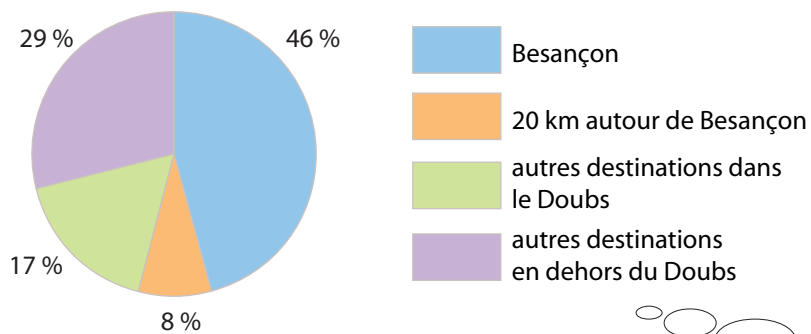
- Pour les déplacements professionnels sur la commune de Besançon, développer l'utilisation des modes de transport collectifs (bus notamment).
- En général, développer des flottes de véhicules de services « propres ».

Les déplacements professionnels

Modes de transport utilisés



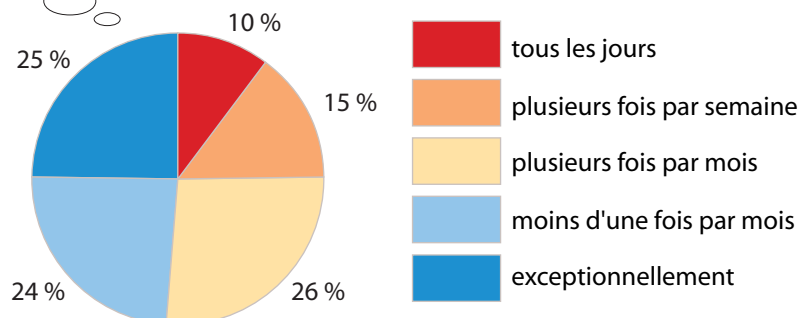
Destination des déplacements



1/4 des individus se déplace très fréquemment (tous les jours ou plusieurs fois par semaine)

La majorité des déplacements professionnels ont pour destination la commune de Besançon

Fréquence des déplacements



Source : enquête PDE Besançon, zone Chamars, 2003

© ADEME - ThéMA CNRS-UFC

Les paramètres clés des déplacements domicile-travail

Les différentes dimensions des déplacements domicile-travail des salariés de la zone Chamars sont analysées successivement, l'objectif étant de dégager quelques paramètres clés, support à la réflexion sur les perspectives de report modal menée au terme de cette étude.

Le salarié-type : une femme, appartenant à un ménage de plus de 3 personnes

Le profil du salarié-type est marqué par trois principales caractéristiques qui conditionnent profondément les enjeux de la mobilité quotidienne.

- 1) Il s'agit d'une population à plus de 60 % féminine. D'après une étude réalisée par l'ADEME en 1996, les femmes se considèrent utilisatrices des transports collectifs à 30 % contre 19 % chez les hommes. Cette tendance est ainsi très encourageante pour les politiques favorables aux développements des transports publics.
- 2) Notre salarié-type est caractérisé par une flexibilité des horaires d'embauche : 2/3 des salariés enquêtés travaillent selon des horaires variables. Cet élément constitue une marge de manœuvre à ne pas négliger pour proposer des modes de transports alternatifs à la voiture.
- 3) Dernier trait important, notre salarié-type a des responsabilités familiales car plus de 60 % des salariés déclarent appartenir à un ménage de plus de 3 personnes.

Ceci implique de fortes contraintes pour l'organisation des déplacements, de nombreuses études faisant d'ailleurs état de la complexité de la mobilité des femmes ayant des enfants.

Des déplacements complexes

54 % des salariés déclarent combiner au moins une activité au cours de leurs déplacements domicile-travail, dont 27 % de façon régulière. Le motif achat ressort principalement et concerne les femmes à 68 %. Ce type de chaînes de déplacements pose des problèmes non négligeables pour coordonner la mobilité des salariés. D'une part, les centres commerciaux se situent surtout à la périphérie de la ville, or ces secteurs ne bénéficient pas toujours d'une bonne desserte en transports collectifs. D'autre part, ce mode de déplacement n'est pas forcément adapté pour transporter des courses. L'accompagnement des enfants reste cependant le motif le plus fréquent et mobilise les femmes à 67 %.

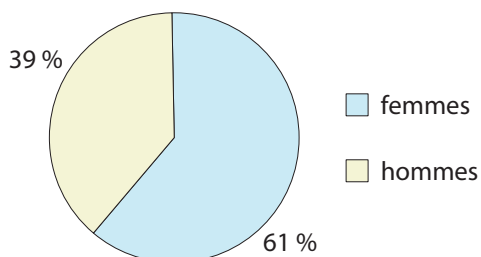
Ces chaînes de déplacements complexes représentent des arguments très favorables à l'utilisation de l'automobile.

Enjeux

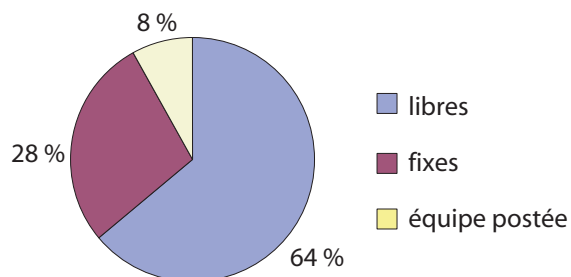
- Concevoir de nouveaux services de transport plus flexibles adaptés aux contraintes de temps et d'espace.
- Réfléchir à une nouvelle organisation des horaires d'ouverture des services, notamment pour les écoles et les crèches.
- Mettre en adéquation l'offre de services (centres commerciaux) et les possibilités de stationnement.

L'enchaînement des activités complexifie l'organisation de la mobilité

Sexe des répondants

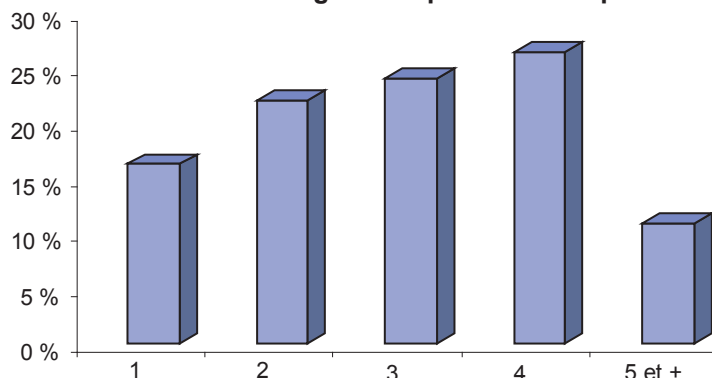


Types d'horaires de travail



Le salarié-type :
une femme, appartenant à un ménage de 3 personnes et plus, avec des horaires à la carte

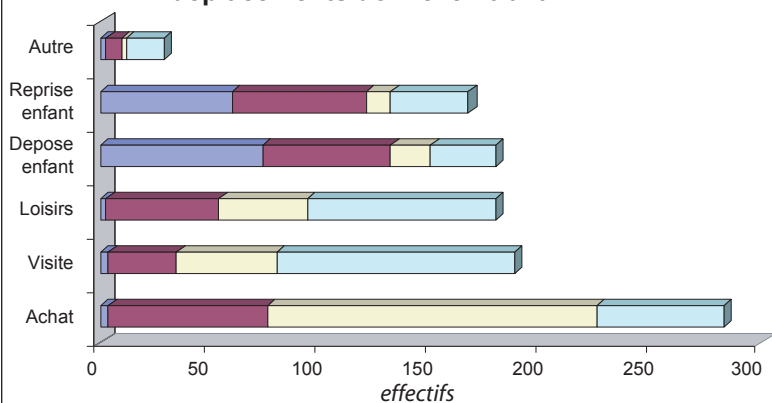
60 % de ménages de 3 personnes et plus



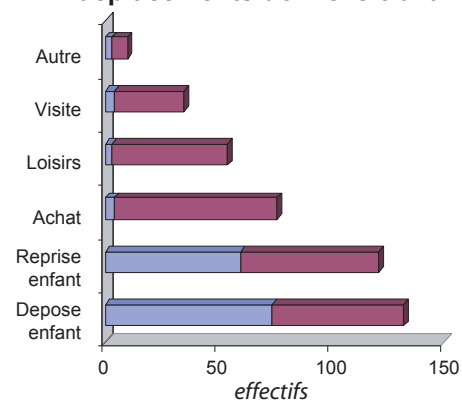
54 % des salariés combinent plusieurs activités au cours de leur déplacement domicile - travail...

... 27 % enchaînent les activités plus de deux fois par semaine

Activités effectuées au cours des déplacements domicile - travail



Activités le plus souvent effectuées au cours des déplacements domicile-travail



L'achat est le motif le plus représenté

L'accompagnement des enfants reste le motif le plus fréquent

Les déplacements des bisontins

Des déplacements courts, mais une répartition modale équilibrée

Avant d'étudier les déplacements, il faut préciser la sous-représentation des résidents Bisontins dans l'enquête. Les salariés enquêtés au cours de cette étude représentent en effet 50 % de l'échantillon, alors que la commune de Besançon rassemble 70 % des habitants de l'agglomération. Une comparaison de ces résultats avec une exploitation de l'enquête nationale transport de 1994 révèle en premier lieu que les Bisontins effectuent des trajets très courts. La distance moyenne s'élève à 2,8 km contre 7,2 km à l'échelon national. A l'inverse, la durée moyenne de 18 minutes pour un déplacement se rapproche des 17,3 minutes de la tendance nationale. Enfin, l'utilisation des modes de transport est assez équilibrée, puisque le recours à l'automobile est de 36 % contre 33 % pour les modes doux (marche + vélo) et 25 % pour les transports publics. Ces parts modales varient sensiblement en fonction de la distribution des flux dans les quartiers de la ville.

La répartition des flux est liée aux densités de population

Trois quarts des déplacements proviennent des secteurs les plus peuplés de la commune. Le centre-ville (14 000 habitants) concentre 38 % des flux. Les mêmes proportions peuvent être observées avec les échanges issus de la 2^{ème} couronne, qui rassemble les citées d'habitat social les plus importantes, notamment le quartier Planoise (plus de 20 000 habitants). Les quartiers de la 1^{ère} couronne ne doivent cependant pas être négligés : ils représentent 24 % des flux.

Les déplacements piétonniers diminuent aux profits des autres modes lorsque la distance augmente

Cette hypothèse peut être vérifiée à travers l'observation des parts modales par secteur géographique.

Le secteur central (Boucle, bas des quartiers Butte et Chaprais)

(38 % des répondants, soit 372 individus)

Les déplacements sont principalement effectués à pied. L'automobile occupe tout de même la seconde place, suivie de très près par les transports collectifs et le vélo. Les distances ne sont cependant pas assez importantes pour combiner les moyens de transport ou pratiquer le covoiturage.

Couronne 1 (Bregille, Chaprais, Fontaine-Ecu, bas de Montrapon, Butte)

(39 % des répondants, soit 376 individus)

A partir de 2 km l'automobile devient le mode de déplacement principal, tandis que l'utilisation des transports collectifs prend le pas sur la marche à pied.

Couronne 2 (Clairs-soleils, Palente, Montrapon, Tilleroye, Planoise)

(23 % des répondants, soit 224 individus)

La fréquentation des transports collectifs poursuit sa progression, tout comme l'automobile qui devient le mode majoritaire avec 53 % d'utilisateurs. La pratique de la marche à pied devient inexistante, en revanche les modes alternatifs (covoiturage, déplacements multimodaux, vélo) prennent une part plus significative (9 %).

Enjeu

Le seuil de 2 km apparaît comme une limite pour pratiquer la marche à pied : l'utilisation du vélo pour la première et la deuxième couronne doit être encouragée.

Les déplacements des bisontins

Pratique de mobilité des salariés



50 % habitent sur la commune de Besançon



... et parcourent un trajet moyen de 2,8 km

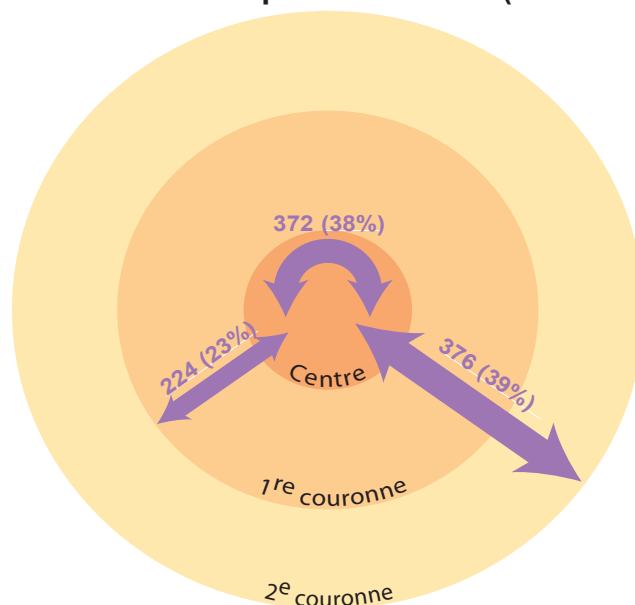


18 minutes sont nécessaires en moyenne pour effectuer le trajet domicile-travail en voiture

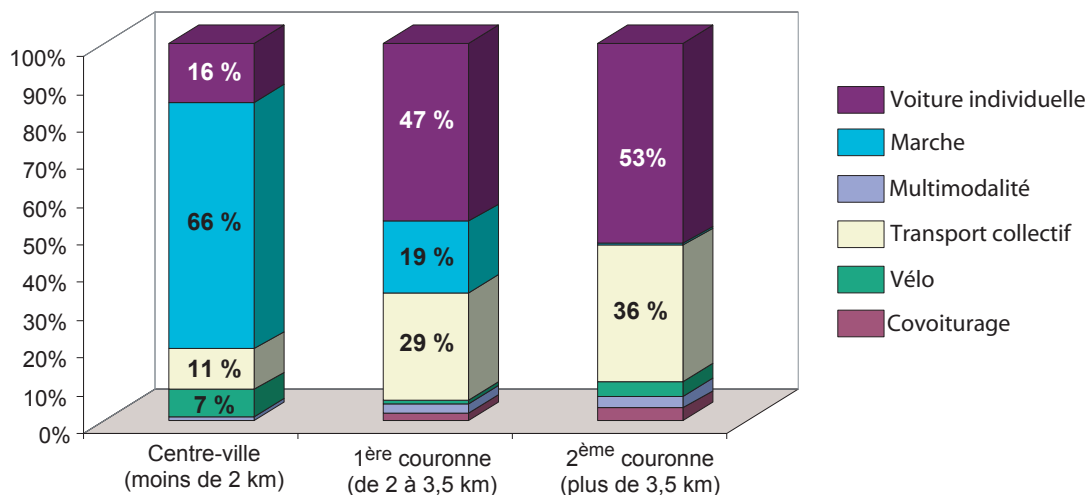


37 % des salariés sont automobilistes et
34 % utilisent un mode doux (vélo ou marche à pied)

Flux domicile - travail effectués par les salariés (deux sens confondus)



Distribution des déplacements selon les parts modales



Source : enquête PDE Besançon, zone Chamars, 2003

© ADEME - ThéMA CNRS-UFC

Les déplacements des habitants des communes périphériques

Les déplacements se répartissent sur des distances plus lointaines

La moitié des salariés enquêtés provient des communes extérieures à Besançon. 25% d'entre eux résident dans la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon (CAGB) et 25 % franchissent cette limite. Certains salariés parcourent quotidiennement jusqu'à 120 km (aller et retour) pour travailler. Le trajet moyen s'élève à 17 km pour une durée moyenne de 32 minutes. Principal responsable de cet allongement des distances : les infrastructures routières, qui permettent une vitesse moyenne beaucoup plus importante pour un habitant de la périphérie (31 km/h) que pour un Bisontin (10 km/h). Les salariés de la périphérie plébiscitent ainsi l'automobile à plus de 80 %.

Les flux diminuent en fonction de l'éloignement au centre-ville

L'observation des trois premières couronnes montre en premier lieu une diminution relative des flux à mesure que l'on s'éloigne de la ville-centre. En effet, bien que le secteur le plus éloigné (plus de 20 km) rassemble 31 % des déplacements, les flux sont décomptés sur une zone de 20 à 40 km autour de Besançon contre un intervalle de mesure de 5 km pour les autres secteurs.

Des pratiques favorisant l'automobile

L'analyse des parts modales souligne une utilisation intensive de la voiture, quelle que soit l'offre en transports collectifs. Bien que les communes situées à moins de 15 km du centre-ville soient toutes desservies par le réseau Ginko, seuls 7 % des salariés utilisent les transports en commun périurbains. Ce chiffre s'élève à 10 % si l'on considère les modes de déplacement multimodaux. Au-delà de 15 km, les salariés recourent davantage aux modes alternatifs : covoiturage et combinaisons modales. Ces pratiques représentent respectivement 8 % et 12 % pour les déplacements de plus de 15 km et 20 km. Il faut noter pour cette dernière couronne une utilisation plus soutenue des transports collectifs, plus particulièrement, du train.

Enjeux

- Favoriser l'utilisation du réseau Ginko.
- Inciter les salariés domiciliés à plus de 15 km du centre de Besançon à recourir aux modes alternatifs à « l'autoseulisme ».

Les déplacements des habitants des communes périphériques

Pratique de mobilité des salariés



50 % habitent en dehors de la commune de Besançon (dont 1/4 appartiennent à la CAGB)



... et parcourent un trajet moyen de 17 km

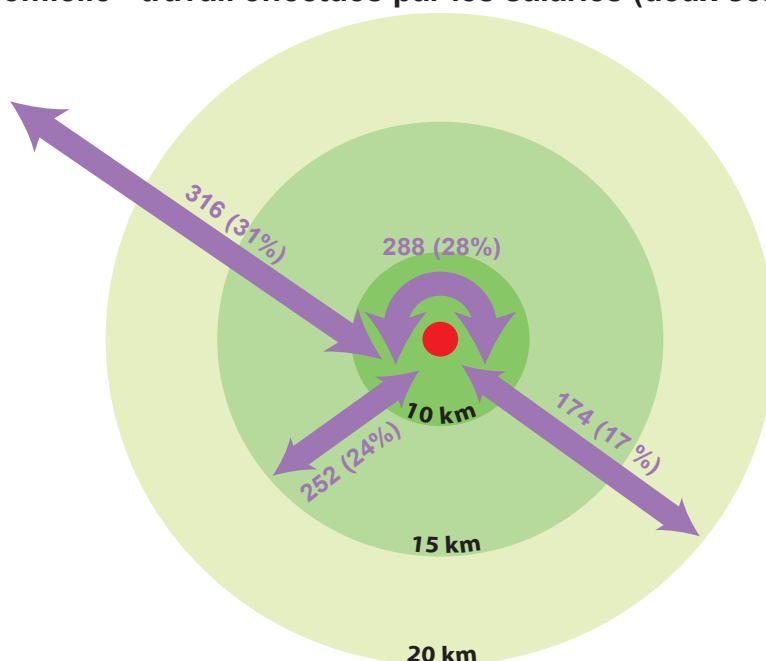


32 minutes sont nécessaires en moyenne pour effectuer un trajet domicile-travail

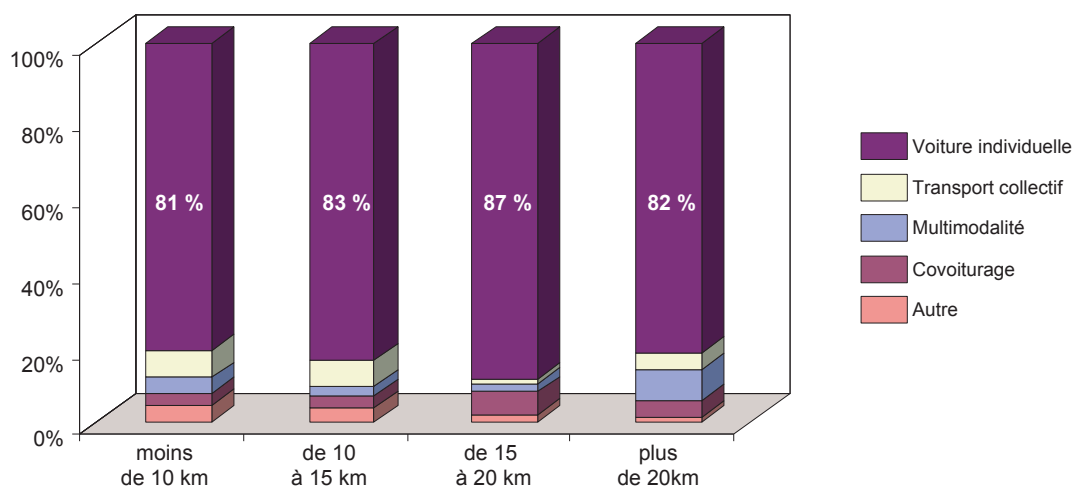


plus de 80 % des salariés sont utilisateurs de l'automobile

Flux domicile - travail effectués par les salariés (deux sens confondus)



Distribution des déplacements selon les parts modales



Source : enquête PDE Besançon, zone Chamars, 2003

© ADEME - ThéMA CNRS-UFC