

## **Heures d'arrivée au travail et difficultés de stationnement**

Sur les 592 individus de l'échantillon considéré, 43 % estiment ressentir beaucoup de difficultés de stationnement, contre 57 % exprimant peu ou pas de difficultés.

**Les difficultés de stationnement les plus importantes (en nombre absolu) s'observent entre 8h et 8h30.**

Cependant, 66 % des individus arrivant au travail avant 7h expriment beaucoup de difficultés de stationnement. En effet, la plupart d'entre eux travaillent en équipes postées et, bien que leur horaire d'arrivée dans le 1<sup>er</sup> poste travaillé soit avant 7h, leur horaire d'arrivée au 2<sup>ème</sup> poste travaillé se situe entre 12h et 14h, c'est-à-dire quand il n'y a plus de places de libres sur les parkings publics.

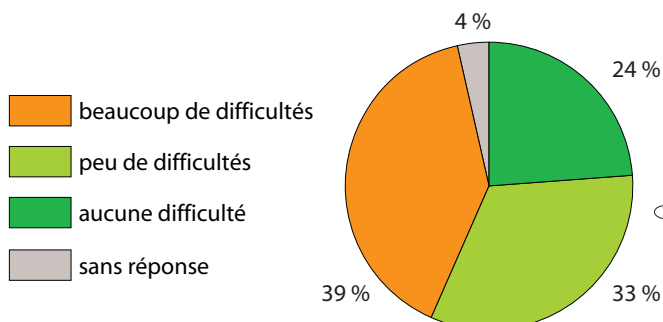
63 % des individus arrivant entre 8h30 et 9h ressentent également beaucoup de difficultés de stationnement : durant ce créneau horaire, moins d'individus cherchent à se garer, mais les parkings sont déjà remplis.

**L'heure de début des difficultés de stationnement (hors artefact dû aux équipes postées) est donc 7h30.**

## Heures d'arrivée au travail et difficultés de stationnement

→ Echantillon de 592 individus utilisant uniquement leur véhicule personnel (en tant que conducteur) pour effectuer leurs déplacements domicile-travail

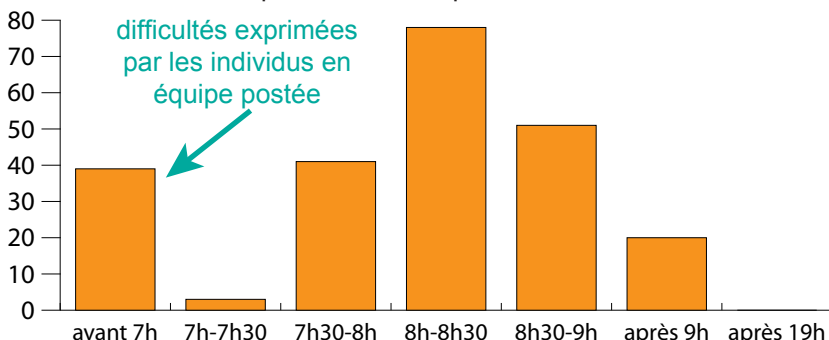
### Les difficultés de stationnement exprimées par les individus



57 % des individus expriment peu ou aucune difficultés de stationnement

### Des difficultés de stationnement variables selon l'heure d'arrivée au travail

Nombre d'individus exprimant beaucoup de difficultés de stationnement

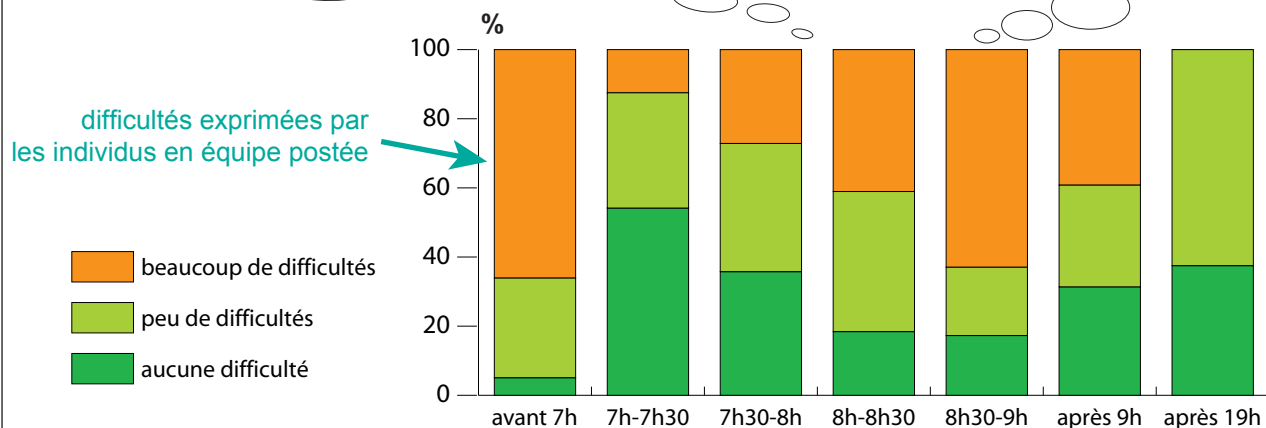


des difficultés essentiellement entre 7h30 et 9h

difficultés exprimées par les individus en équipe postée

entre 7h30 et 8h30, pour la grande majorité des individus, aucune ou peu de difficultés de stationnement

entre 8h30 et 9h, moins d'individus cherchent à se garer mais les parkings sont déjà remplis



difficultés exprimées par les individus en équipe postée

Source : enquête PDE Besançon, zone Chamars, 2003

© ADEME - Théma CNRS-UFC

## Temps de recherche d'une place et distance au lieu de travail

29 % des individus trouvent immédiatement une place de parking (temps de recherche d'une place égal à 0 minute) pour seulement 18 % d'individus stationnant à proximité immédiate leur lieu de travail (distance-temps entre le lieu de stationnement et le lieu de travail égale à 0 minute)<sup>1</sup>.

### Temps de recherche d'une place de stationnement

- 29% des estiment mettre plus de 5 minutes à trouver une place de stationnement
- Quand le temps de recherche d'une place de stationnement atteint 5 minutes, les individus commencent nettement à exprimer des difficultés de stationnement. En effet, 43% des individus mettant 5 minutes à trouver une place de parking disent éprouver beaucoup de difficultés de stationnement et ce chiffre dépasse les 90 % pour les individus mettant plus de 5 minutes à trouver une place de stationnement.

### Distance entre le lieu de travail et le lieu de stationnement

- La grande majorité des individus (53%) mettent 5 minutes pour se rendre de leur lieu de stationnement à leur lieu de travail.
- 45% des individus stationnant à 5 minutes à pied de leur lieu de travail éprouvent beaucoup de difficultés de stationnement. Parmi ces individus, 70 % mettent au moins 5 minutes à trouver une place de stationnement, ce qui peut expliquer les difficultés ressenties.
- Environ 50% des individus se garant à plus de 5 minutes de marche de leur lieu de travail expriment peu ou aucune difficulté de stationnement. Il existe donc un seuil à 5 minutes, au-delà duquel la part des individus éprouvant des difficultés de stationnement augmente. Cependant, ce seuil est moins net que dans le cas du temps de recherche d'une place de parking. Entre 10 et 35 minutes de distance entre le lieu de stationnement et le lieu de travail, la proportion des individus éprouvant des difficultés de stationnement décroît (68% - 52% - 48%) : **l'éloignement entre le lieu de stationnement et le lieu de travail peut être choisi, et de ce fait, bien accepté.**

#### Levier

La difficulté de stationnement ressentie est davantage fonction du temps passé à rechercher une place que de la distance entre le lieu de stationnement et le lieu de travail.

---

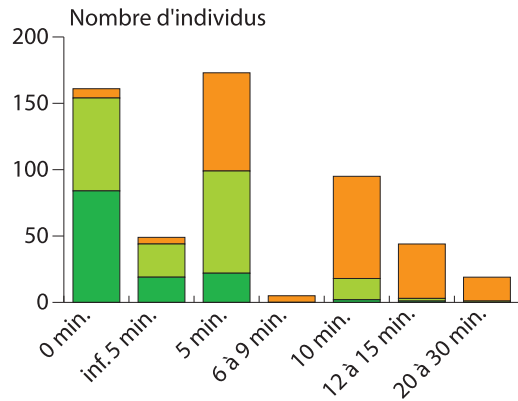
<sup>1</sup> ATTENTION : à la différence des données spatio-temporelles considérées dans les autres rubriques du rapport, les temps et distances-temps mentionnés ici sont purement subjectifs. Il s'agit en effet de durées ressenties (exprimées par les individus), une même durée objective pouvant être ressentie très différemment selon les individus.

## Stationnement

### Temps de recherche d'une place et distance au lieu de travail

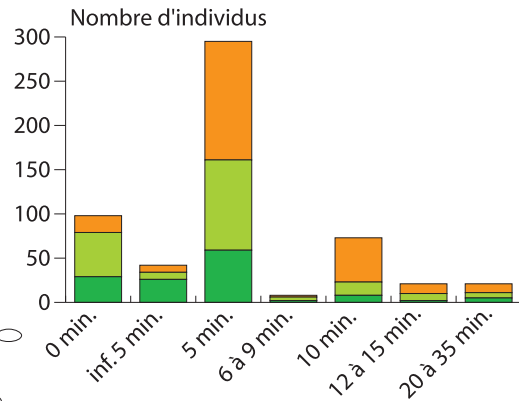
→ Echantillon de 592 individus utilisant uniquement leur véhicule personnel (en tant que conducteur) pour effectuer leurs déplacements domicile-travail

#### Temps passé à rechercher une place de stationnement

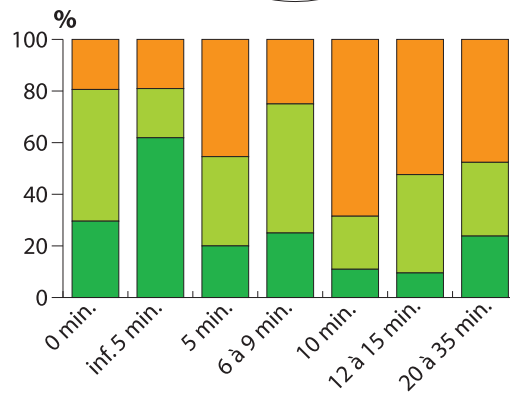
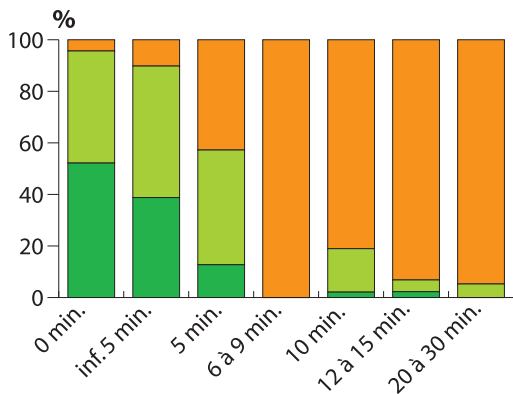


Mettre au moins 5 minutes à chercher une place est moins bien accepté que marcher au moins 5 minutes pour rejoindre son lieu de travail.

#### Distance entre le lieu de stationnement et le lieu de travail (en minutes)



La majorité des individus (53 %) mettent 5 minutes pour se rendre de leur lieu de stationnement à leur lieu de travail



Parcourir une distance de 10 minutes ou plus peut être un choix

■ beaucoup de difficultés  
■ peu de difficultés  
■ aucune difficulté

Une plus grande diversité des temps de recherche d'une place que des distances au lieu de travail. En effet, les horaires de travail varient selon les individus, mais les lieux de stationnement sont peu diversifiés.

## Types de stationnement pratiqués

Les individus choisissent le plus souvent de se garer sur le parking de leur établissement ou sur un parking public gratuit et se rabattent vers d'autres possibilités quand la place manque. En deuxième fréquence d'utilisation<sup>1</sup> (solution de rabattement), la part du stationnement gratuit en voirie et du parking payant dépasse celle du parking de l'établissement, tandis que la part du stationnement en parking public gratuit ne varie pas.

287 individus, soit 50 % de l'échantillon, n'utilisent qu'un seul type de stationnement : 25% des individus se garent uniquement sur le parking de leur établissement, 17% des individus se garent uniquement en parking public gratuit et 6% en parking payant.

### Stationnement sur le parking de l'établissement

270 individus (47%) se garent le plus souvent sur le parking de leur établissement (fréquence 1). Parmi eux, assez peu d'individus, seulement 27%, expriment beaucoup de difficultés de stationnement.

42 individus (18%) se garent sur le parking de leur établissement en fréquence 2. Ces individus stationnent le plus souvent sur les parkings gratuits en fréquence 1 et 74% d'entre eux expriment beaucoup de difficultés de stationnement.

### Stationnement gratuit en parking public

Sur le total des individus stationnant le plus fréquemment en parking public gratuit, 58% expriment beaucoup de difficultés de stationnement. Parmi ces 58 %, 52 individus (41%) n'utilisent aucun autre mode de stationnement. Les 59 % restants, se garent le plus souvent en fréquence 2 soit, en parking payant (15%), soit, sur le parking de leur établissement (18%) ou encore, pratiquent le stationnement gratuit en voirie (24%).

### Stationnement gratuit en voirie

Davantage d'individus choisissent ce type de stationnement en fréquence 2 qu'en fréquence 1 : il s'agit essentiellement d'une solution de rabattement.

### Stationnement en parking payant

L'effectifs d'individus utilisant le stationnement payant est identique quelle que soit la fréquence d'utilisation (1, 2, 3 ou 4). 70% des individus stationnent rarement en parking payant.

Se garer en stationnement payant est loin d'être une option bien acceptée, ni en premier choix, puisque sur les 45 individus se garant en parking payant en fréquence 1, 40% expriment beaucoup de difficultés de stationnement... Encore moins en solution de rabattement, puisque sur les 45 individus se garant en parking payant en fréquence 2, 60% expriment beaucoup de difficultés de stationnement.

En fréquence 2, le parking payant constitue le plus souvent une solution de rabattement quand la place manque en parking gratuit ou sur le parking de l'établissement.

### Enjeu

Repenser le stationnement sur les parkings publics.

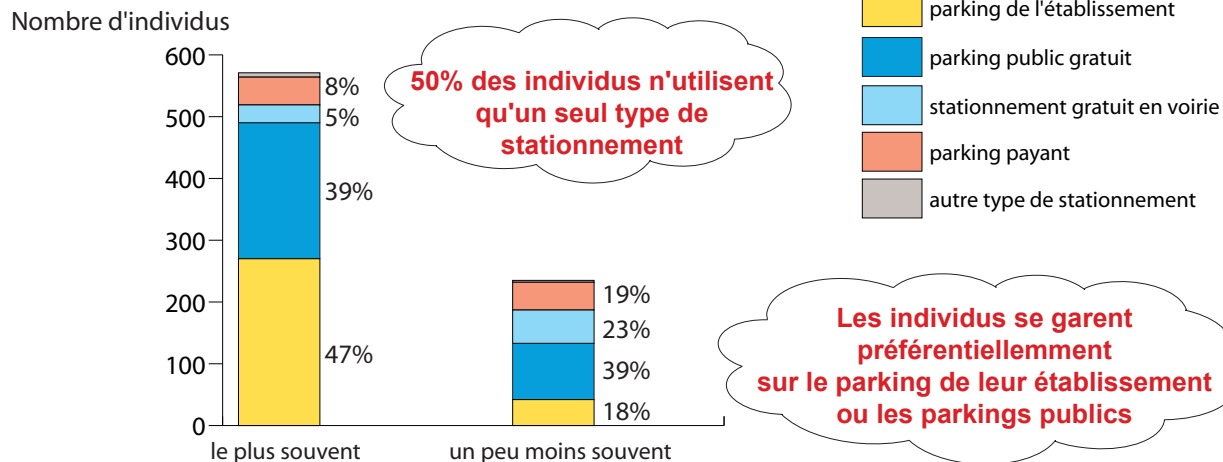
<sup>1</sup> Signification des réponses au questionnaire :

- fréquence 1 : mode de stationnement le plus souvent pratiqué
- fréquence 2 : mode de stationnement pratiqué un peu moins souvent
- fréquence 3 : mode de stationnement pratiqué encore moins souvent
- fréquence 4 : mode de stationnement rarement pratiqué

## Des difficultés variables en fonction du type de stationnement

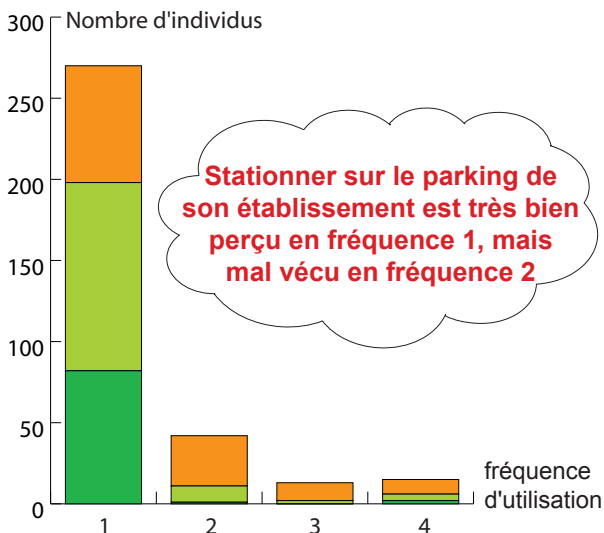
→ Echantillon de 592 individus utilisant uniquement leur véhicule personnel (en tant que conducteur) pour effectuer leurs déplacements domicile-travail

### Types de stationnement pratiqués

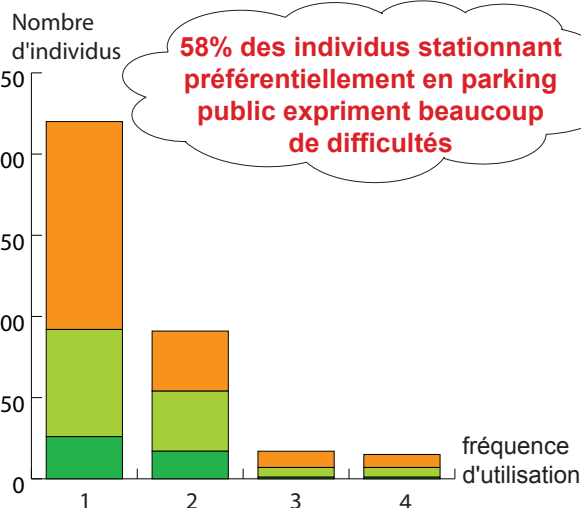


### Des difficultés variables en fonction du type de stationnement

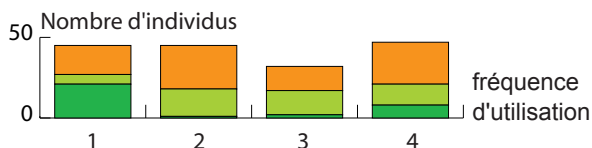
#### Parking de l'établissement



#### Parking public gratuit



#### Parking payant



#### Stationnement gratuit en voirie...



beaucoup de difficultés  
peu de difficultés  
aucune difficulté

## Types d'horaires de travail et difficultés de stationnement

La répartition des individus concernés par les questions de stationnement est légèrement différente de celle de l'ensemble de la population étudiée : elle comporte une moins grande proportion d'individus en horaires libres et une plus grande proportion d'individus en horaires fixes et surtout en équipe postée. Autrement dit, les individus dont les horaires sont contraignants et, souvent inconciliables avec les horaires de TC, utilisent plus que les autres leur véhicule personnel pour se rendre au travail.

Ce sont également les individus travaillant soit, en horaires fixes soit, en équipe postée qui éprouvent proportionnellement plus de difficultés de stationnement. Ces individus sont nettement moins nombreux que ceux travaillant en horaires libres (166 et 78 contre 324) donc, les individus qui expriment le moins de difficultés de stationnement (horaires libres) sont les plus nombreux.

### Pourquoi les individus aux horaires de travail contraignants expriment-ils davantage de difficultés de stationnement ?

- **Première hypothèse validée** : quand un individu a le choix (ici choix de l'heure d'arrivée au travail), les contraintes (ici de stationnement) sont globalement mieux acceptées.  
*Effectivement, les individus arrivant au travail entre 8h et 8h30 expriment plus de difficultés (en proportion) quand ils travaillent en horaires fixes, a fortiori en équipe postée, que quand ils travaillent en horaires libres.*
- **Deuxième hypothèse validée** : les individus utilisent des types de stationnement différents en fonction de leurs types d'horaires de travail.  
*Effectivement, pour les individus travaillant en horaires fixes et surtout, en équipes postées, on observe une sur-utilisation de 2 modes de stationnement liés à « beaucoup de difficultés de stationnement » : stationnement en parking public gratuit en fréquence 1 et stationnement en parking de l'établissement en fréquence 2.  
A l'inverse, pour les individus travaillant en horaires libres, on observe une sur-utilisation de 2 modes de stationnement liés à « aucune ou peu de difficulté de stationnement » : parking de l'établissement en fréquence 1 et parking payant en fréquence 1.*
- **Troisième hypothèse validée** : les individus en horaires libres adaptent leurs horaires d'arrivée sur leur lieu de travail en fonction des contraintes de stationnement.  
*Effectivement, les individus en horaires libres adaptent leurs horaires de travail d'abord, en fonction des contraintes de stationnement ou de l'accompagnement des enfants, ensuite, en fonction de l'encombrement de la circulation ou, là encore, des contraintes de stationnement.*

#### Enjeu

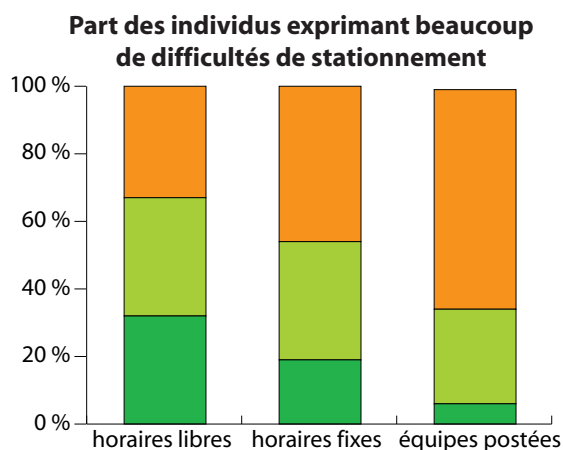
Intégrer les contraintes des individus travaillant en horaires fixes ou en équipes postées.

## Types d'horaires de travail et difficultés de stationnement

→ Echantillon de 592 individus utilisant uniquement leur véhicule personnel (en tant que conducteur) pour effectuer leurs déplacements domicile-travail

	échantillon stationnement	ensemble de la population
horaires libres	57 %	34 %
horaires fixes	29 %	28 %
équipes postées	13 %	8 %

Davantage d'individus en horaires contraints que dans l'ensemble de la population

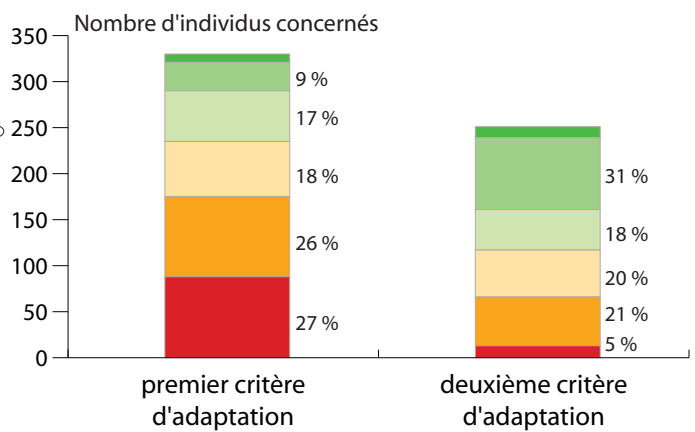


Plus de difficultés de stationnement ressenties par les individus en horaires contraints

Les individus qui le peuvent adaptent leurs horaires de travail en fonction des contraintes de stationnement

- Accompagnement d'enfant(s)
- Contraintes de stationnement
- Contraintes professionnelles
- Préférence personnelle
- Encombrement de la circulation
- Autre critère

### Critères d'adaptation des horaires de travail (pour les individus travaillant en horaires libres)



Source : enquête PDE Besançon, zone Chamars, 2003

© ADEME - ThéMA CNRS-UFC



