

Opinion des salariés sur les modes de transport alternatifs à l'automobile pour les déplacements domicile-travail

Les transports en commun

Les salariés résidant hors du périmètre de la CAGB (25 % des répondants à l'enquête) bénéficient d'une offre de transport en commun très réduite, qui se limite pour l'essentiel à quelques axes ferroviaires en grande partie utilisés en combinaison avec l'automobile. Par conséquent, l'absence d'offre est logiquement incriminée par cette catégorie de salariés comme principal frein à leur utilisation : « éloignement des arrêts de bus » et « absence d'une offre de transport combinée » sont les freins les plus cités.

Les salariés disposant d'une offre de transport en commun, c'est-à-dire ceux de la CAGB, sont environ $\frac{3}{4}$ à en être très faibles utilisateurs¹, et la moitié déclare même ne jamais avoir recours à cette offre. Pour les bisontins comme pour les périurbains, 3 freins se démarquent plus particulièrement :

- la durée souvent trop longue des trajets,
- l'inadaptation des horaires de travail aux horaires de transport en commun,
- la faible fréquence des bus.

Pour les bisontins, la durée des trajets est plus particulièrement incriminée puisque ce frein est cité par 50 % des faibles utilisateurs et qu'il est le plus souvent classé comme frein le plus important (par 30 % des répondants). Rappelons que cette durée est de 24 minutes en moyenne, contre 17 minutes pour les déplacements en véhicule personnel.

Pour les périurbains résidant dans le périmètre de la CAGB, les 3 critères évoqués ont la même fréquence de citation (60 %), de même que chaque critère est classé comme frein le plus important par une part identique des répondants (25 %).

Pistes d'action

- Agir sur la vitesse commerciale des bus à Besançon
- Mieux adapter les horaires et la fréquence des bus dans la zone périurbaine de la CAGB

¹ Leur fréquence d'utilisation des transports collectifs est de « moins d'une fois par mois », « rarement » ou « jamais ».

Les transports en commun, un mode alternatif à la voiture ?

75 % des salariés de la CAGB sont de très faibles utilisateurs des TC



durée des trajets



fréquence du service



inadaptation des horaires

Durée des trajets, fréquence du service et inadapation des horaires sont les 3 principaux freins à l'utilisation des TC dans la CAGB

...avec des fréquences de citation différentes selon les communes

Besançon



30 %

30 %

50 %

Communes périurbaines de la CAGB



60 %

60 %

60 %

Au-delà du périmètre de la CAGB, l'absence d'offre est incriminée

Source : enquête PDE Besançon, zone Chamars, 2003

© ADEME - Théma CNRS-UFC

Le covoiturage

Le principe du covoiturage est bien connu (70 % des enquêtés affirment le connaître) mais seulement 3 % le pratiquent en mode de déplacement principal.

Les freins à la pratique du covoiturage sont principalement d'ordre organisationnel puisque l'absence de garantie de retour en cas de défaillance du conducteur et l'absence d'une gestion centralisée de l'offre et de la demande des covoitureurs sont les paramètres les plus cités. S'ajoutent à cela, les réponses librement exprimées par les enquêtés et comptabilisées dans la catégorie « autre », en troisième position, parmi lesquelles reviennent surtout les problèmes d'incompatibilité d'horaires et, dans une moindre mesure, l'absence de collègue à proximité du domicile, le risque d'accident et le problème d'assurance qui lui est lié, la combinaison d'activités, et enfin, le besoin de liberté.

Les aménagements spécifiques tels que des places de parking réservées aux covoitureurs sont pour leur part peu évoqués, alors même que le problème du stationnement se pose pour un certain nombre de salariés. Aux yeux des enquêtés, cette donnée n'est donc pas essentielle mais elle peut néanmoins être utilisée comme mesure incitative, en complément de la mise en place d'une centrale de covoiturage ou de toute autre mesure à même de régler les problèmes organisationnels soulevés par les salariés.

Précisons qu'aucune question ne porte sur le recours éventuel à ce mode de déplacement : les réponses exprimées lors de l'enquête ne sont que des opinions, qui offrent un meilleur éclairage de la perception de ce mode de transport alternatif.

Piste d'action

L'aménagement de places de parking réservées aux covoitureurs peut être utilisée comme mesure incitative, en complément de mesures d'ordre organisationnel (garantie de retour en cas de défaillance du conducteur, gestion centralisée de l'offre et de la demande).

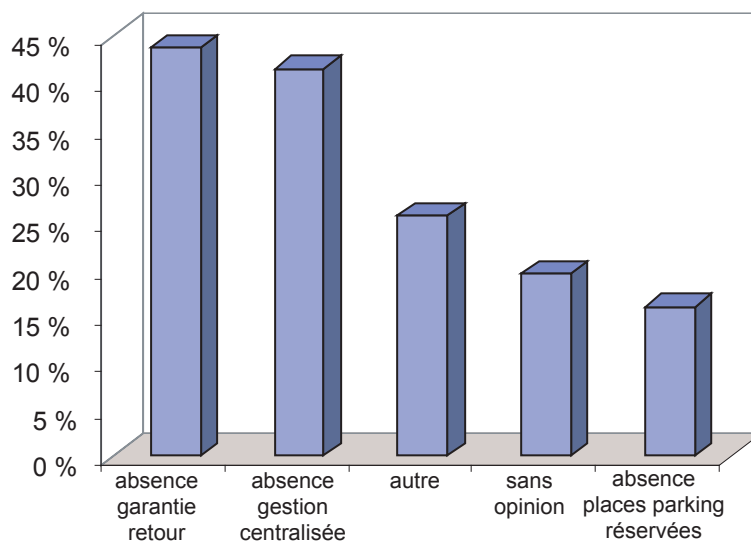
Le covoiturage, un autre mode alternatif motorisé ?



70 % des salariés déclarent connaître le principe

Un principe bien connu, dont les freins sont essentiellement d'ordre organisationnel

Absence de garantie de retour et d'une gestion centralisée sont les freins les plus cités



Source : enquête PDE Besançon, zone Chamars, 2003

© ADEME - ThéMA CNRS-UFC