

MOBILITÉ ET ORGANISATION DU TRANSPORT

Les déplacements domicile-travail en TER

Jérôme BOLOT, Rémy MATHIEU, Direction des transports, Conseil régional de Franche-Comté

Depuis 1997, la Région Franche-Comté se préoccupe du Transport Express Régional (TER) et par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000, elle est devenue Autorité Organisatrice de Transport (AOT). À ce titre, elle a en charge l'organisation des transports ferroviaires régionaux et des services routiers de substitution sur son territoire (TER). Ceux-ci doivent répondre aux besoins des Francs-Comtois dont les pratiques de mobilité évoluent en fonction des modifications des rythmes de vie (35 heures, temps partiel, loisirs...)

Pour connaître ces nouveaux besoins et évaluer la pertinence de ses actions, la Région a créé l'Observatoire régional des transports (ORT), en partenariat avec la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) et la Direction régionale de l'équipement (DRE). Dans ce cadre, la Région a élaboré un modèle multimodal de trafic et réalise des études lui permettant d'alimenter son système d'information géographique dédié aux transports. C'est ainsi qu'a été entreprise, en octobre 2004, une enquête qui s'est déroulée dans les trains et cars TER, les lundis et jeudis (hors vacances scolaires et mouvements sociaux) et pendant deux semaines. Près de 20 000 personnes ont répondu aux 28 000 questionnaires distribués aux usagers.

L'enquête TER 2004 : quelques données générales

Près de 14 000 personnes utilisent chaque jour le TER (train ou car) en Franche-Comté. La figure 1 représente la fréquentation journalière des TER un jeudi en période normale. Avec 60 % du trafic, l'axe Saône-Doubs est le plus fréquenté de la région. Ses flux ne se répartissent pas de manière homogène. En effet, le tronçon Besançon-Dijon est plus fréquenté que celui reliant Besançon à Belfort et près

de 3 000 voyageurs empruntent le trajet Besançon-Francois quotidiennement. Les liaisons effectuées par autocar (en rouge) sont les moins utilisées. Néanmoins, le service Livéo, qui relie Besançon à Vesoul, présente un volume de trafic important. Précisons que les liaisons gérées par les autres régions ne sont pas représentées.

L'enquête a permis de faire ressortir un certain nombre d'informations concernant les usagers : ainsi, les personnes empruntant le train constituent plutôt un public jeune (60 % ont moins de 25 ans). Les usagers non motorisés sont plus nombreux à prendre le train (58 % contre 42 %). La majorité des usagers sont des habitués qui prennent le train tous les jours : ils regroupent près de 80 % des déplacements, les activités journalières liées au travail et aux études constituent, de loin, le premier motif des déplacements dans la région.

Des flux domicile-travail concentrés sur l'axe Rhin-Rhône et dans les espaces périurbains

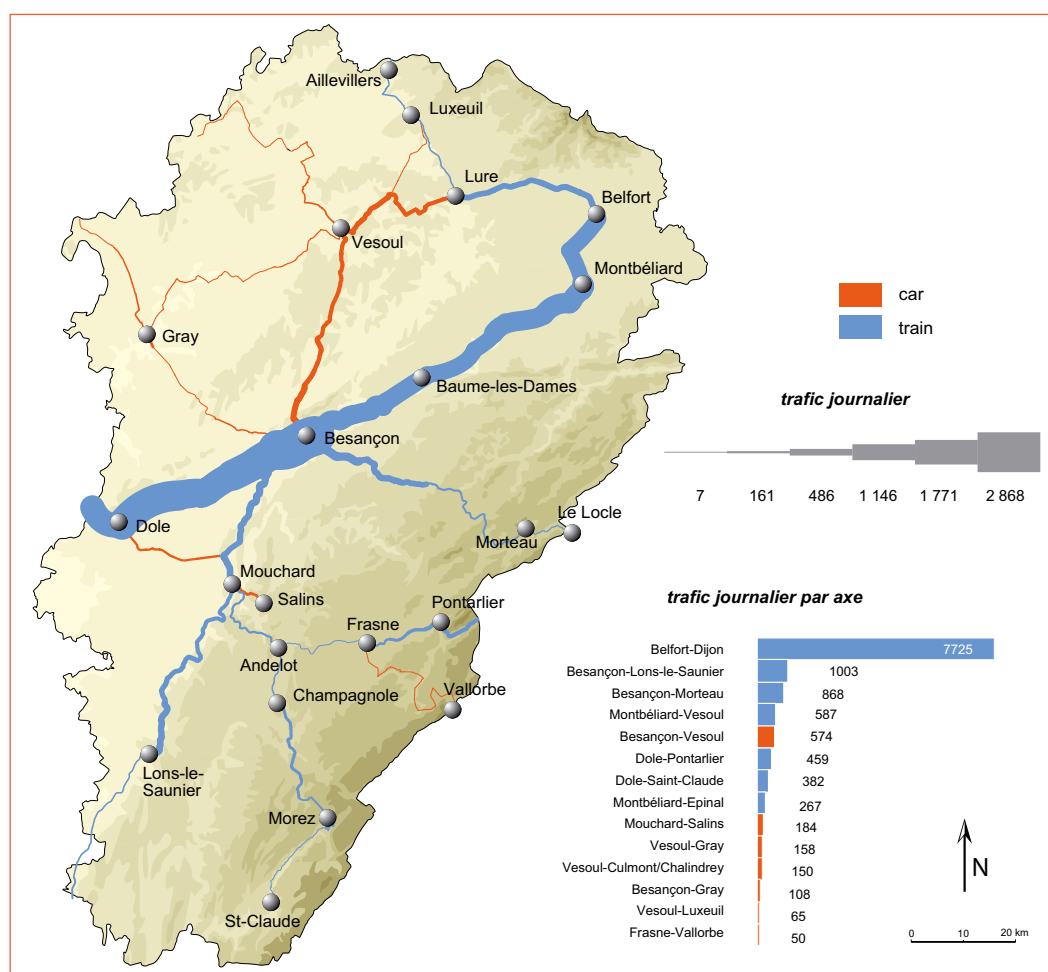
D'après le recensement 1999 de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE),

les quelque 450 000 actifs, scolaires exclus, en Franche-Comté résident à une distance moyenne de 11,5 kilomètres de leur lieu de travail. Les déplacements entre le domicile et le lieu de travail sont effectués en majorité en automobile (80 %). Le recours exclusif à la marche à pied ne concerne que 10 % de ces déplacements et l'utilisation des seuls transports en commun ne concernant que 5 % des déplacements. Enfin, 5 % des actifs pratiquent l'intermodalité, en combinant plusieurs modes de déplacements pour effectuer leur trajet quotidien.

Les déplacements pendulaires se réalisent pour l'essentiel en zone urbaine et périurbaine. Ce sont donc les transports d'agglomération qui sont le plus directement concernés. Pour autant, le TER assure des déplacements pendulaires de plus grandes distances qui représentent le principal motif d'utilisation du TER (45%). La moitié des usagers du TER effectuent des déplacements inférieurs à 40 km (figure 2) et seulement 10 % d'entre eux réalisent des trajets supérieurs à 100 km. Il est à noter que certains dépassent les 200 km (Belfort-Dijon, par exemple). Tous les trajets regroupant au moins 10 voyages (matin et soir dans les 2 sens) sont représentés sur la carte (figure 3).

La cartographie des informations selon deux niveaux géographiques offre une meilleure lisibilité. Tout d'abord, le premier niveau identifie les flux inter-cités régionaux qui se réalisent entre les principales villes desservies par le TER, c'est-à-dire Belfort, Montbéliard, Besançon, Dole, Dijon, Vesoul et Lons-le-Saunier dans une moindre mesure. Cette analyse fait naturellement ressortir l'axe du Doubs qui se trouve être le principal couloir des déplacements en Franche-Comté.

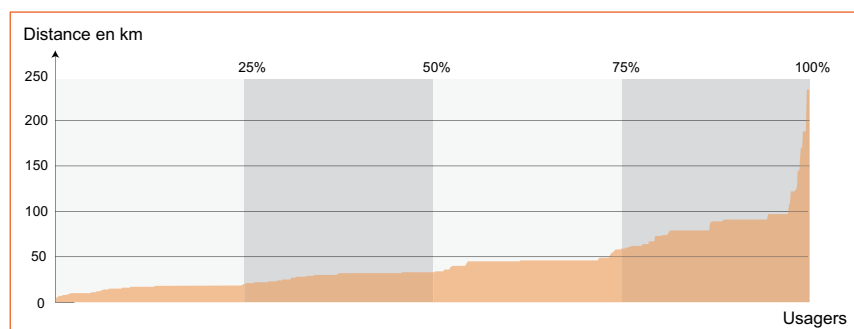
Le second niveau concerne les dessertes de trois principales agglomérations : Besançon, Belfort-Montbéliard et Dijon. L'analyse des flux autour de Besançon renforce le poids de l'axe



Saône-Doubs avec l'arrivée de migrants par l'ouest. Les déplacements vers Valdahon sont également importants : la situation géographique de la gare de la Mouillère (plus proche du centre ville) et la circulation automobile difficile de la côte de Morre peuvent, entre autres, expliquer ce phénomène. Les flux autour de Dijon soulignent le poids du pôle d'emplois. Enfin, les flux dans l'aire urbaine reflètent des échanges importants entre les villes de Belfort et de Montbéliard.

Figure 1 : le trafic TER journalier en Franche-Comté

Figure 2 : les distances parcourues par les usagers



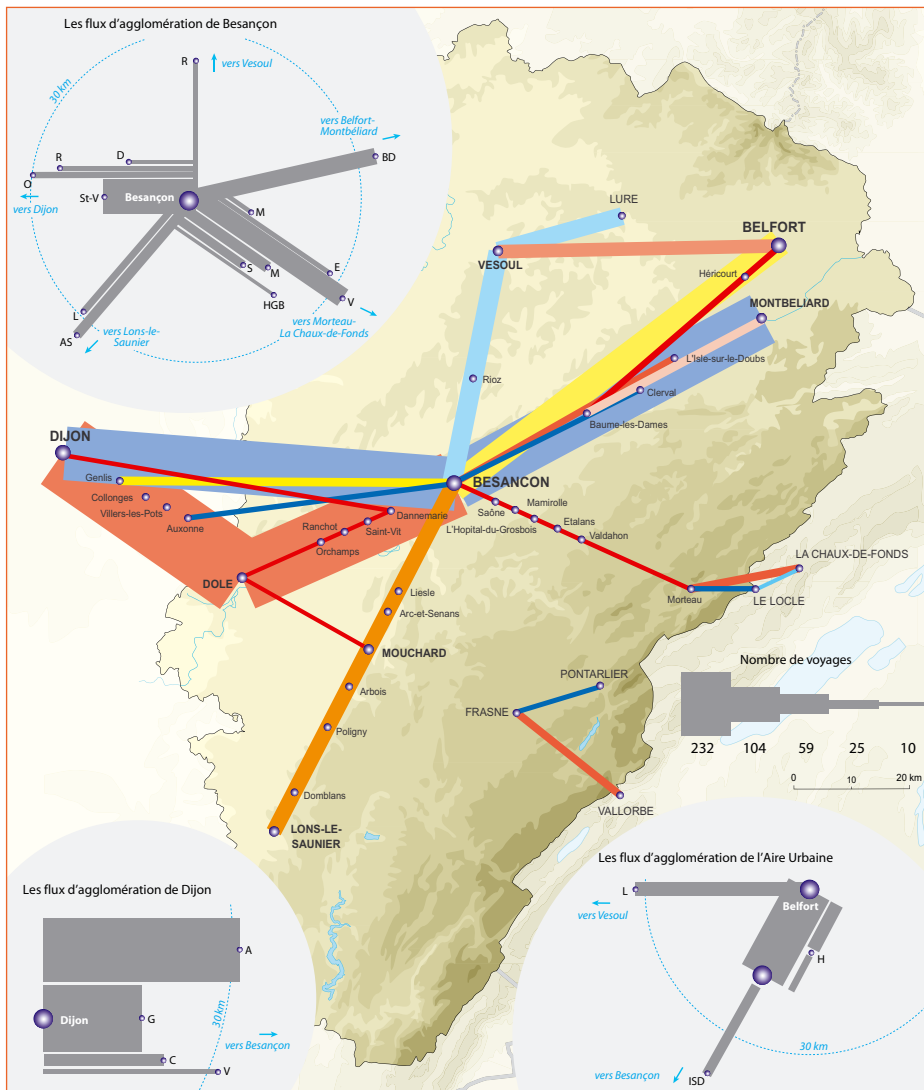


Figure 3 : les déplacements domicile-travail

Les lieux de descentes des actifs fluctuent dans la journée

Il est intéressant de représenter les fréquentations des gares à différents moments de la journée. Les cartes de la figure 4 montrent les descentes en gare,

Combinaison des modes	Part de la combinaison
Voiture particulière - Mode doux	35 %
Mode doux - Mode doux	34 %
Mode doux - Transport collectif	9 %
Voiture particulière - Transport collectif	8 %
Voiture particulière - Voiture particulière	8 %
Voiture particulière - Non renseigné	3 %
Transport collectif - Transport collectif	1 %
Mode doux - Non renseigné	1 %

Tableau 1 : part des combinaisons de modes utilisés pour l'acheminement aux gares

C'est-à-dire le lieu de destination des usagers à différents moments de la journée. C'est de 6h à 9h que la fréquentation est la plus élevée avec une pointe importante de 7h à 9h. Elle se concentre dans les grands pôles d'emploi (Besançon, Montbéliard-Belfort, Vesoul, Dole, Dijon...). En pleine journée, de 9h à 17h, les gares sont moins fréquentées avec cependant un léger sursaut entre 12h et 14h. Le soir, de 17h à 20h, une seconde pointe de fréquentation apparaît, plus étalée dans le temps que celle de la matinée. Ces descentes correspondent au lieu de domicile des voyageurs, en périphérie des centres d'emploi. Durant la nuit, de 21h à 6h, la fréquentation est logiquement très faible.

Les pratiques intermodales des actifs

Les informations issues du recensement de 1999 ne nous renseignent pas sur les combinaisons des modes de transport utilisés (pratiques intermodales). Seules les enquêtes ménages ou les enquêtes de fréquentation réalisées dans les transports permettent de nous éclairer sur ces chaînes de déplacements. A ce titre, l'enquête réalisée dans les TER s'avère particulièrement intéressante. On remarque que les modes doux (marche à pied, vélo...) sont largement utilisés pour effectuer les trajets du domicile ou du lieu de travail à la

gare. En effet, ils interviennent à chaque fois dans le trio de tête des combinaisons les plus fréquentes. La voiture est également importante dans les chaînes intermodales des actifs. En revanche, l'utilisation des transports collectifs est relativement faible. Ces pratiques intermodales des usagers du TER s'expliquent par la proximité de leur domicile à la gare et aussi, sans doute, par leur souhait d'utiliser la voiture le moins souvent possible. Lorsque les trajets entre la gare et les destinations finales sont trop contraignants, le TER n'est pas utilisé.

Perspectives et développement durable

Les transports génèrent des nuisances pour la collectivité et il convient de favoriser les modes de

transport les plus respectueux du développement durable. Le coût, l'accessibilité, la fréquence, les temps de parcours et le confort sont des éléments déterminants pour rendre les transports collectifs concurrentiels. Concernant le coût à l'utilisateur, un récent sondage du Groupement des autorités responsables de transport (GART) montre que le coût perçu de l'automobile est bien inférieur à la réalité et que 58 % des automobilistes n'ont aucune idée du coût réel de leur voiture, défini par l'INSEE à 400 euros en moyenne par mois. Ceci contraint les transports collectifs à proposer des tarifs bas pour être en adéquation avec ces coûts perçus. Déjà, l'intermodalité tarifaire se développe dans la région : les abonnements TER + bus urbains en sont de bons exemples. Ainsi, voyager dans l'aire urbaine en TER, en bus, ou en TER + Bus, revient à 1,5 et 1 euro par jour dans la Communauté d'agglomération du grand Besançon (CAGB). Autre exemple, le trajet Besançon-Belfort revient à 125 euros par mois en TER (abonnement de travail), alors que la seule dépense de carburant est estimée à 400 euros par mois pour effectuer ce même trajet quotidien, en voiture particulière. Les transports régionaux constituent des alternatives efficaces à l'automobile pour répondre aux exigences d'une mobilité durable. Ils sont pourtant insuffisamment utilisés. Il est nécessaire de les améliorer et de les promouvoir pour voir leur part modale augmenter ■

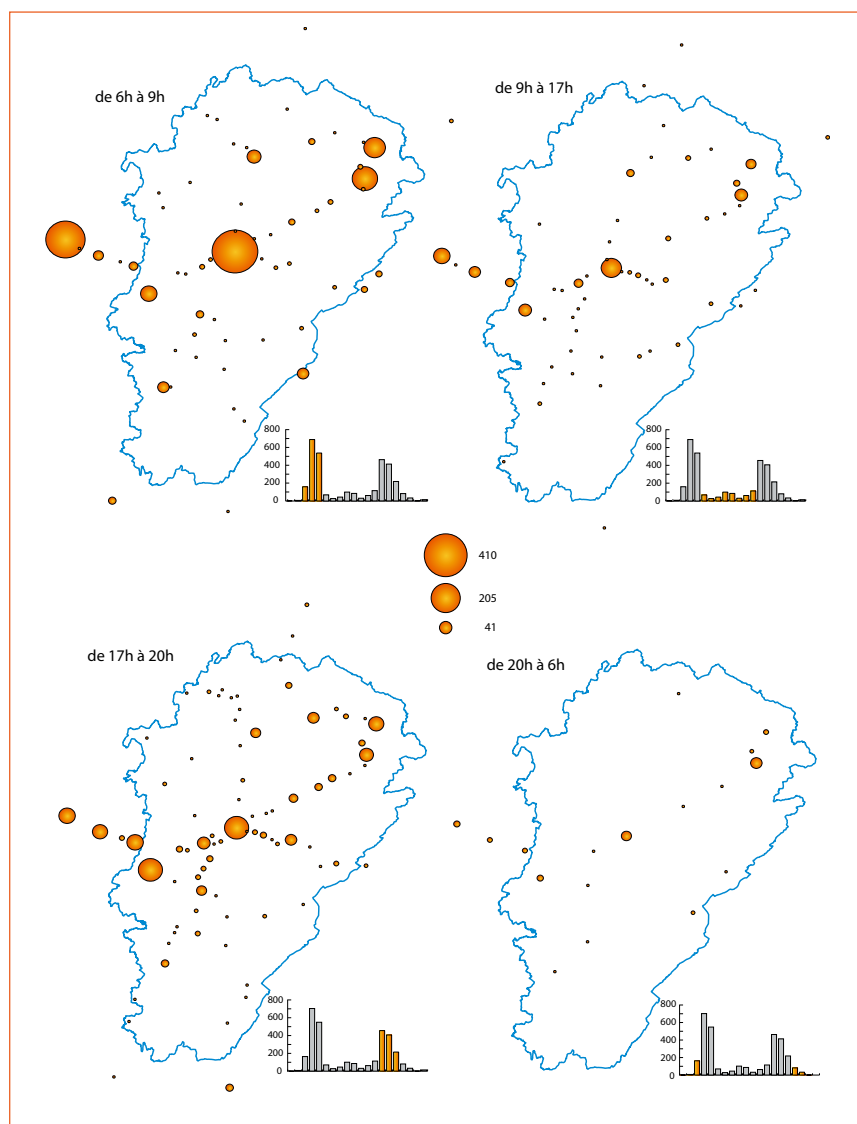


Figure 4 : les destinations aux différents moments de la journée

L'activité de l'ORT

– Le dépliant « Le transport en Franche-Comté chiffres clés 2003 » publié en juillet 2005 à 2 000 exemplaires présente l'offre de transport ainsi que le transport de voyageurs et celui de marchandises dans toutes ses composantes.

– L'atlas régional 2005 des transports en Franche-Comté vient de paraître. Sur une cinquantaine de pages richement illustrées, il traite cette fois dans le détail des mêmes thématiques que le dépliant et aborde les thèmes des nuisances et des grands projets d'infrastructures de la région.

– En lien avec l'ORT, la Direction régionale de l'équipement et la Région Franche-Comté poursuivent leurs travaux sur le modèle régional de transport de voyageurs. La démarche de modélisation de ces trafics a pour objectif d'évaluer les effets sur la fréquentation des transports que pourraient provoquer des mesures décidées en matière de politique de transport. Le modèle fournit en sortie une représentation exhaustive de l'offre et de la demande de transport ainsi qu'une vision globale des réseaux de transport dans leur contexte territorial, économique et social. Cet outil d'aide à la décision est utilisé dans le cadre des réflexions du Schéma régional d'infrastructures et des transports (SRIT) et des services de la Direction des Transports.