

# Observatoire déplacement - transport



Mars 2010

N° 4

## les déplacements domicile-travail

- Un éloignement résidentiel en dehors du Grand Besançon
- Quels modes de transport utilisés ?

### Un éloignement résidentiel en dehors du Grand Besançon...

... qui entraîne une augmentation des migrations alternantes\*

En 1999, 48 % des actifs de 25 à 49 ans de l'aire urbaine travaillaient dans leur commune de résidence. En 2006, ils ne sont plus que 45 %.

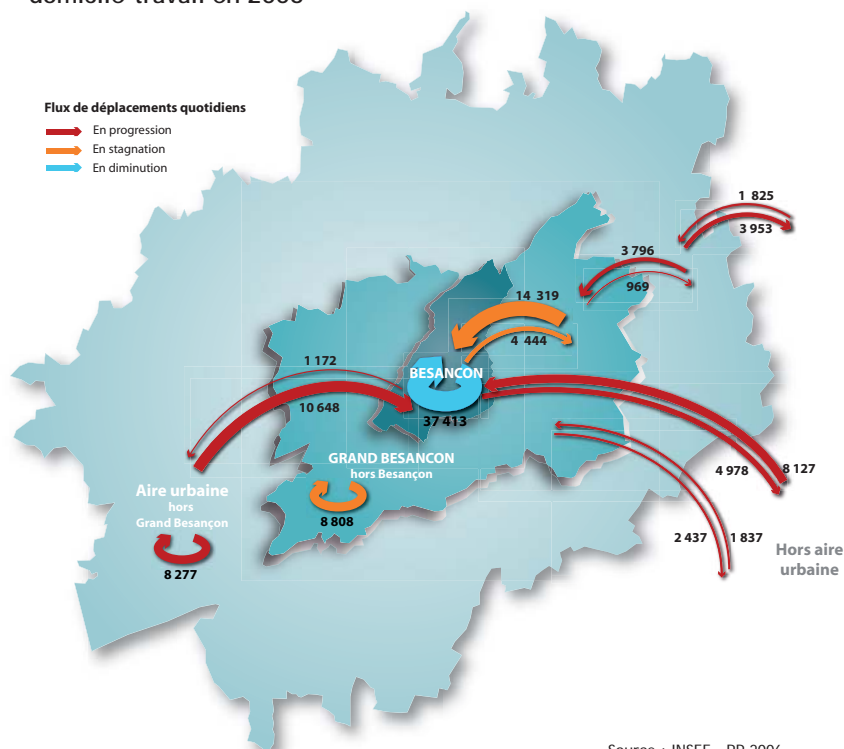
Le nombre de déplacements domicile-travail diminue sensiblement dans la ville centre (- 10 %) et se stabilise entre Besançon et les communes du Grand Besançon. Mais il progresse fortement entre les communes éloignées de Besançon et la ville centre qui concentre les emplois :

- reste de l'aire urbaine hors Grand Besançon : + 9 % en direction de Besançon,
- au-delà des limites de l'aire urbaine : + 25 %.

Les trajets centrifuges sont également en progression : entre le Grand Besançon et l'extérieur de l'aire urbaine, l'augmentation de trajets domicile-travail atteint +12 %.

\* migrant alternant : actif qui travaille dans une autre commune que sa commune de résidence

Nombre de déplacements quotidiens domicile-travail en 2006



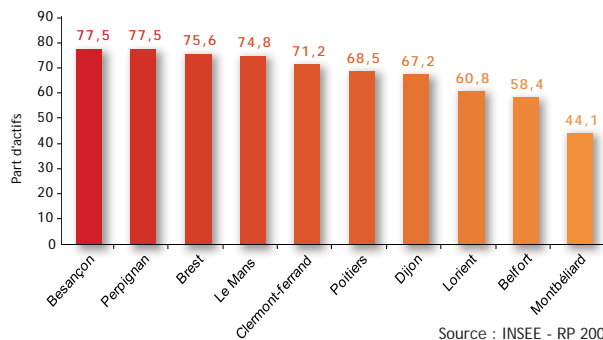
## Besançon compte encore une forte proportion d'actifs travaillant dans leur commune de résidence

Parmi 48 007 actifs que compte Besançon en 2006, 37 413 y travaillent. Ainsi, sur ce point de comparaison, Besançon se classe très bien dans la hiérarchie des villes moyennes. Ce résultat illustre le rôle capital de la ville centre en termes d'emplois dans l'agglomération, surtout au regard

d'autres agglomérations possédant, à leur périphérie, des pôles secondaires importants. Ceci étant, la part d'actifs bisontins travaillant à Besançon est à la baisse. Elle est passée de 80 % en 1999 à 77 % en 2006.

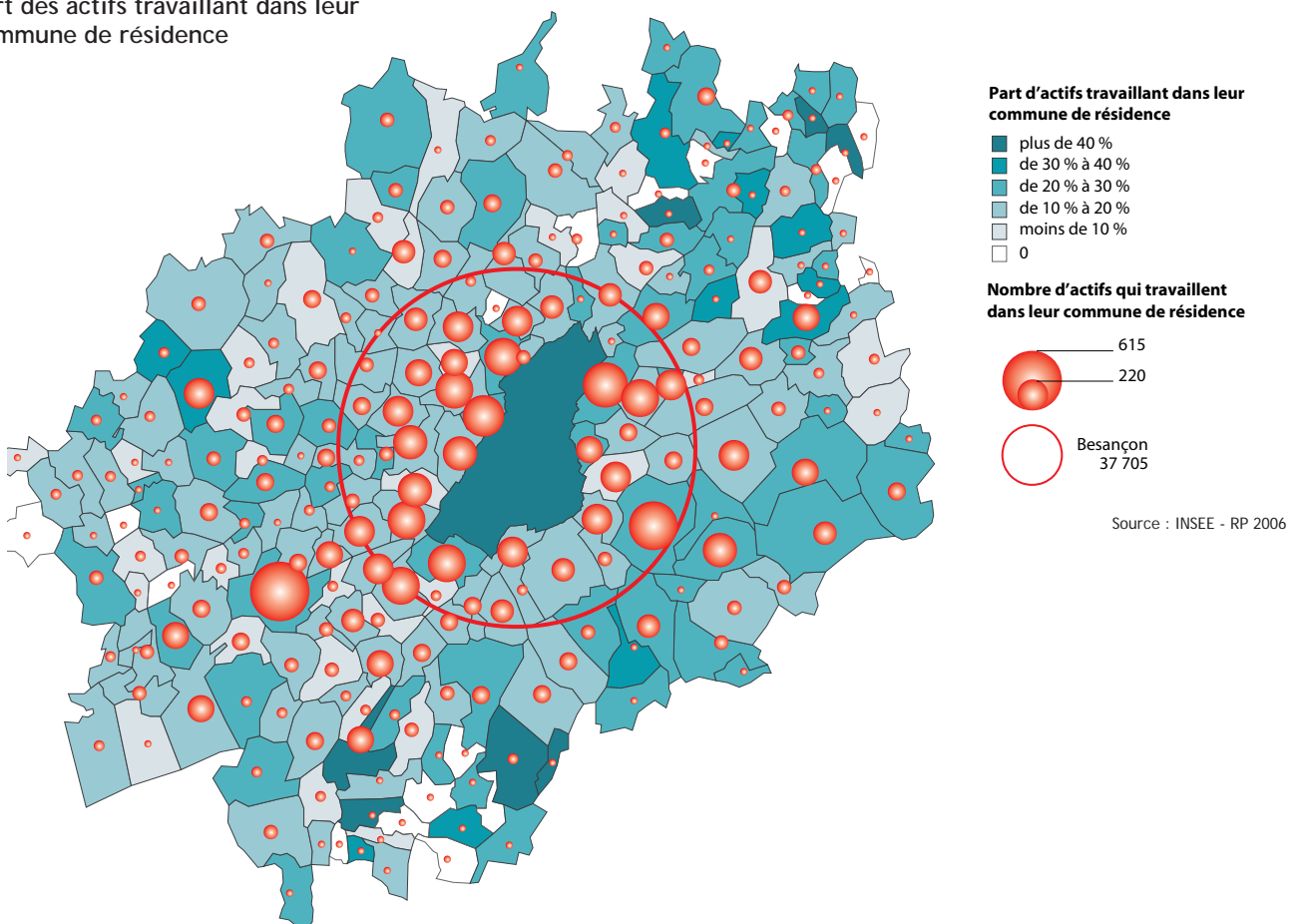
A Besançon, le nombre d'emplois a fortement augmenté (+ 6 % d'emplois salariés privés) et le nombre d'actifs a diminué (- 7 %). Ainsi, en 2006, 1,5 poste est offert pour un salarié résident. Les emplois situés à Besançon mais non occupés par les Bisontins attirent ainsi quotidiennement 33 094 actifs, dont 25 % proviennent de l'extérieur de l'aire urbaine. Inversement, 10 594 Bisontins travaillent dans une autre commune.

Part d'actifs travaillant dans leur commune de résidence en 2006



Les lieux de vie et lieux de travail des actifs se différencient de plus en plus, ce qui conduit à une augmentation globale du nombre de trajets intercommunaux.

Part des actifs travaillant dans leur commune de résidence

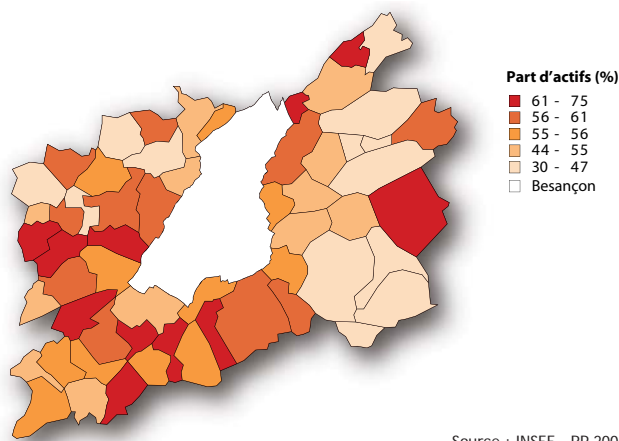


## La périphérie de Besançon en lien direct avec sa ville centre

Dans les communes du Grand Besançon hors ville centre, 18 % des actifs seulement travaillent dans leur commune de résidence. Les migrants alternants représentent ainsi 21 856 actifs, parmi lesquels les deux tiers travaillent à Besançon. Les lignes de bus qui desservent la périphérie convergent donc essentiellement vers Besançon. Le caractère faible et diffus des échanges locaux et transversaux (de périphérie à périphérie) rend difficile la mise en place de moyens de transports efficaces.

Les migrants alternants du Grand Besançon, qui travaillent dans l'agglomération, parcourent en moyenne 11,3 km pour se rendre à leur travail. La part de migrants alternants est parfois faible dans certaines communes du fait d'une certaine indépendance en termes d'emplois (Saône, Mamirolle, Miserey-Salines...).

Part d'actifs se rendant à Besançon pour travailler



Source : INSEE - RP 2006

## Quels modes de transport utilisés ?

### L'automobile, mode de déplacement privilégié pour les déplacements domicile-travail

Pour les déplacements domicile-travail, 17 % des actifs résidant à Besançon utilisent les transports collectifs (contre 62 % la voiture). Si l'usage des TC reste relativement faible, il est toutefois plus élevé que dans les villes de comparaison (cf graphe page 2) à l'exception de Dijon (19 %).

Bien que bénéficiant tous d'une desserte de transports collectifs, les actifs des communes du Grand Besançon (hors ville centre) n'utilisent les transports en commun que pour 4 % d'entre eux alors que la voiture constitue le choix de 87 %. L'effet est plus important encore dans le reste de l'aire urbaine où 2 % des actifs utilisent les transports collectifs.

Trop peu compétitifs pas rapport à la voiture en périphérie de ville, les transports en commun sont ainsi davantage utilisés par les captifs\*. Ce constat est toutefois nuancé dans les communes disposant d'une desserte ferroviaire où la part modale des transports collectifs est sensiblement supérieure (de l'ordre de 5 %).

La part modale réservée aux transports en commun est insignifiante pour les actifs des communes éloignées de la ville centre. Toutefois, le TER ferré est davantage utilisé par les actifs des communes desservies et celles de proximité (effet de rabattement) que par ceux des communes qui ne disposent que d'offre routière (lignes Ginko périurbaines, départementales et régionales).

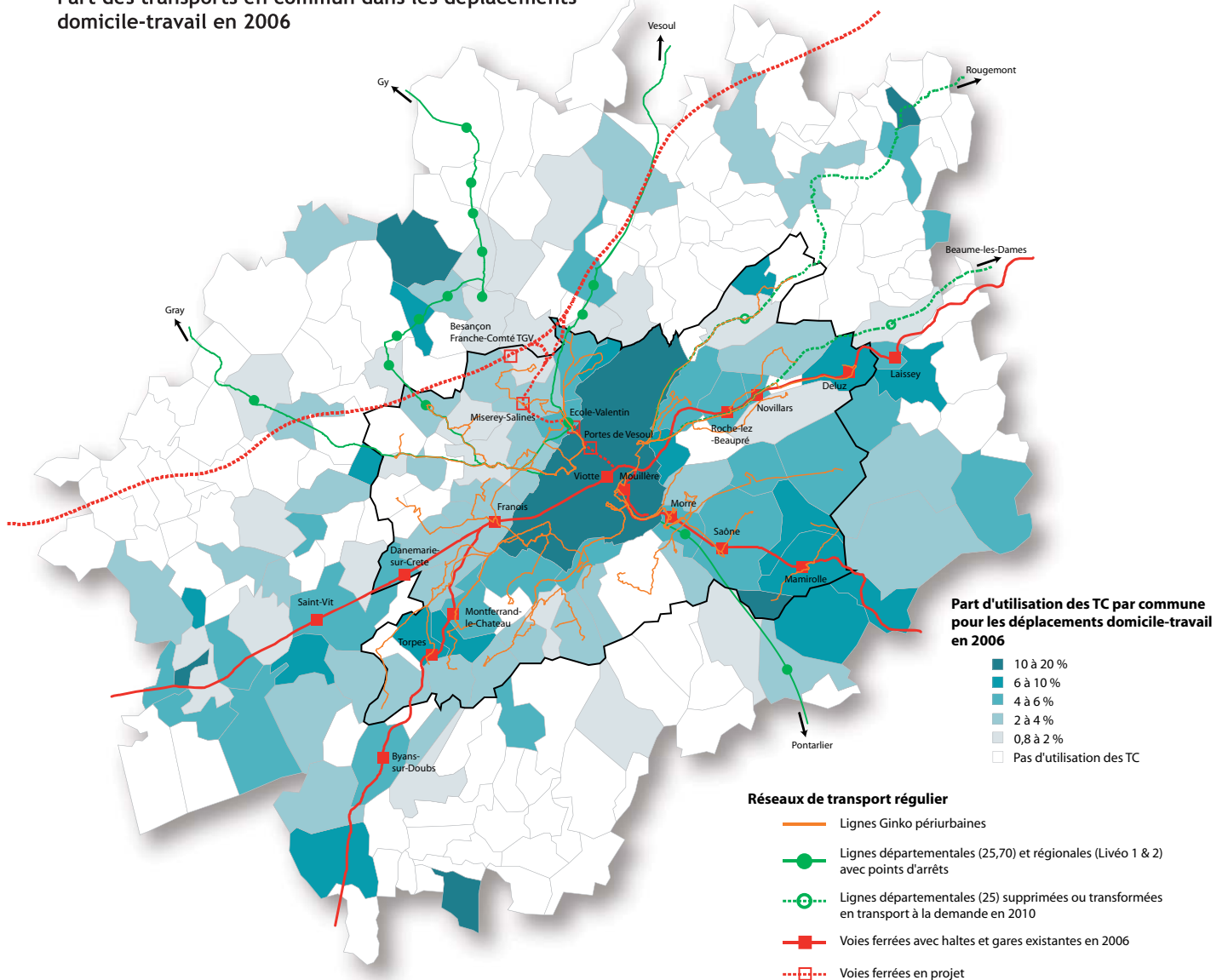
\* captif : personne n'ayant pas d'autre moyen de locomotion que les transports collectifs



### Conseil d'utilisation des résultats du recensement 2006

La nouvelle méthode de recensement compte désormais les étudiants et les retraités qui ont un emploi parmi les actifs. Cela peut avoir une incidence sur les évolutions constatées par rapport au recensement de 1999. Afin de limiter ces effets, les évolutions entre 1999 et 2006 ont été calculées pour les actifs âgés de 25 à 49 ans.

## Part des transports en commun dans les déplacements domicile-travail en 2006



Source : INSEE - RP 2006

Le phénomène d'étalement urbain se traduit par une généralisation des migrations alternantes avec une proportion d'échanges de plus en plus importante entre Besançon et la périphérie. Dans ces flux quotidiens, l'usage des transports collectifs reste faible. Il témoigne d'une bonne accessibilité automobile à la ville centre et, probablement, d'un manque de compétitivité des lignes de transport collectif.

Dans ce contexte, seules les haltes ferroviaires semblent susceptibles de capter des usagers, ce qui tend à démontrer que l'intermodalité dans les migrations pendulaires est acceptable. Une politique en faveur du renforcement des cadencements ferroviaires ou de la mise en place de parkings relais semble donc répondre à une attente grandissante de la part des migrants alternants.

Hôtel Jouffroy  
1 rue du Grand Charmont  
25000 Besançon  
Tél. 03 81 21 33 00 - Fax 03 81 21 32 99  
Email : contact@audab.org  
www.audab.org



Directeur de la publication  
Responsable des publications  
Rédacteurs

Conception graphique  
ISSN 1959-5255

Michel Rouget  
Isabelle Maquin  
David Berthet  
François Pezzoli  
Sébastien Legrand  
Dépôt légal : Mars 2010