

Le poids des voyageurs « occasionnels »

Alors que certains réseaux, comme celui de la CTS, ont gagné en légitimité auprès d'usagers locaux réguliers, le « marché » des voyageurs occasionnels constitue encore un potentiel de progression.

L'IDÉE REÇUE, sur un réseau de transports en commun, est que son attractivité maximale est atteinte lorsqu'un niveau significatif d'actifs l'utilisent comme mode de déplacement pendulaire domicile-travail. A Strasbourg, on a un indice à ce sujet : à savoir les 36 % de ménages non motorisés. Dont on peut présumer, en creux, qu'ils sont adeptes des modes de déplacement doux, notamment pour aller travailler.

« Petits flux et gros volume »

Autre indice de réussite pour la CTS : 135 000 citoyens de l'Eurométropole sont abonnés à son réseau. Ils constituent 40 % des utilisateurs, 70 % du trafic (nombre de voyages) et 56 % des recettes. Ce qui montre, en creux, le poids des

autres clients, expliquait, à l'auditorium de la BNU, Eric Chareyron, directeur Prospectivité chez Keolis.

L'opérateur privé de transports publics est en partenariat depuis deux ans avec la CTS, à laquelle il apporte notamment son expertise pour travailler sur la croissance de fréquentation. Lors d'une conférence-débat, l'intervenant de Keolis croisait des données nationales avec celles, à l'échelle du Département, de l'ADEUS (*).

100 000 Bas-Rhinois rejoignent tous les jours de la semaine l'Eurométropole, indique la dernière enquête ménages-déplacements, disponible sur le territoire. Parmi ces derniers 64 % s'y rendent pour leur travail ou leurs études, 20 % y travaillent ou y étudient mais, le jour de l'enquête, sont présents pour une autre raison 16 %, des visiteurs occasionnels « purs ».

Cependant, lorsqu'ils sont rapportés sur le mois complet, les mêmes occasionnels (hors habitants de la CUS et sans motif de type étude ou travail, donc) forment 66 % de la population observée.



Pour le visiteur occasionnel, un réseau de transports en commun est forcément complexe.

PHOTO ARCHIVES DNA – MICHEL FRISON

En d'autres termes, l'occasionnel ne forme pas le gros du flux, mais prend une ampleur certaine si on l'examine sous l'angle du volume mensuel. D'où la nécessité, selon Eric Chareyron,

de « sortir d'une vision de la mobilité qui ne serait définie que par le travail et les déplacements qu'il occasionne au quotidien ».

En pratique, la réflexion pour

les opérateurs de transports publics doit porter non seulement sur la fluidité et la qualité de service durant les heures dites de pointe en semaine, mais aussi aux marges de ces gros

flux et le week-end.

Par ailleurs, l'usager « occasionnel » doit interroger les opérateurs sur les questions d'information aux voyageurs, la signalétique, la prise en compte d'une diversité de clients. Exemple donné l'autre jour : avec 55 % d'adultes n'ayant pas de smartphone en France, on ne peut pas compter sur les seules « applis » pour guider le visiteur.

Sans être exhaustifs sur les pistes développées à la BNU, on notera encore le constat que, pour un touriste ou une personne qui ne vient que de manière ponctuelle dans une ville, le réseau est forcément compliqué et son plan devient rapidement « un plat de nouilles » inintelligible.

Une des solutions peut être de proposer cinq minutes de marche pour éviter une correspondance. Encore faut-il l'avoir anticipé et l'indiquer clairement... sur des panneaux judicieusement posés. ■

MSK

» (*) Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise.