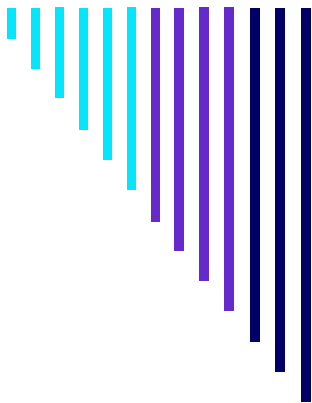




Transports, déplacements, mobilités des familles et économies d'énergie en Franche-Comté

2011

12 rue de la Famille, 03.81.47.85.06

L'Observatoire de la Famille

Selon le code de l'action sociale et des familles, l'Union Nationale et les Unions Départementales des Associations Familiales ont pour missions légales de représenter et de défendre les intérêts matériels et moraux des familles devant les pouvoirs publics. Pour organiser leur travail au niveau régional,

les UDAF de Franche-Comté ont créé en 1984, l'Union Régionale des Associations Familiales. Toutes apportent leur expertise en nommant des représentants des familles dans diverses commissions instaurées par l'Etat, la région, le département ou la commune. Pour étayer leurs positions, les UDAF et l'URAF

de Franche-Comté se sont dotée en 2005 d'un Observatoire de la famille dont l'un des objectifs est de réaliser chaque année une enquête auprès de la population.

Observer les familles permet de mesurer leurs besoins et de proposer des mesures en s'appuyant sur des données objectives et quantifiées.

Construction de l'étude

L'augmentation des niveaux de revenus, les évolutions sociétales, le coût décroissant du transport,... sont autant de facteurs qui ont contribué au développement de l'automobile. En 2006, 80% des Français possèdent au moins une voiture et un tiers, deux ou plus (INSEE). Cette démocratisation a favorisé une nouvelle organisation spatiale de la population. Depuis les années 70, elle quitte les villes. Entre 1970 et 1990 ces migrations profitent aux communes proches des villes. Les années 1990-2000 sont marquées par un plus grand éloignement. Mais les emplois et les services sont restés localisés en zones urbaines. L'augmentation des distances domicile-travail, domicile-zone de chalandise ajoutée aux évolutions des modes de vie telles que l'accroissement du temps libre, l'exter-

nalisation des tâches domestiques... ont largement contribué à la densification des déplacements. Les transports sont devenus le second poste de dépenses des ménages. Ils ont beaucoup participé à l'accroissement de la consommation d'énergie. Face aux enjeux climatiques et énergétiques, la France s'est fixée comme objectif de diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050. La réduction des consommations en carburants ne repose pas seulement sur les progrès techniques. Les familles devront aussi modifier leurs comportements. Des solutions existent, telles que la rationalisation des déplacements, l'utilisation de mode de transports alternatifs à la voiture..., mais les utilisent-elles déjà, quels sont les freins et les moteurs de ces options. Les familles ont-

elle connaissance de l'impact de leurs déplacements ? Cherchent-elles à limiter leurs dépenses ?

C'est ce que l'Institution familiale en collaboration avec l'ADEME a cherché à savoir à travers une enquête postale menée en décembre 2010. L'observatoire de la famille réalise ses études, à l'échelle régionale mais également départementale. Aussi, le questionnaire a été envoyé à 5000 ménages par département choisis de manière aléatoire dans les fichiers Média Post. 2030 ont répondu. De manière à obtenir un degré de précision proche de 4% dans notre échantillon régional, nous avons sélectionner au hasard 934 répondants selon trois variables : le département d'origine, la catégorie socio-professionnelle et l'âge.

Choix du lieu de résidence en fonction des

En 2011, les Français choisissent leur logement d'abord pour sa qualité puis pour sa proximité avec leur lieu de travail (CREDOC). La dis-

ce domicile-travail est tout aussi importante pour les actifs francs-comtois. 7 sur 10 ont choisi leur lieu de résidence en tenant compte de

ce paramètre. La notion de proximité est somme toute relative. La moitié des actifs travaillent à moins de 10 km de chez eux et les 2/3 à



Idées à retenir

- Les ménages sont de plus en plus sensibles à leur budget transports, mais il est difficile de concilier mobilité et économies.

- La voiture est le mode de transport privilégié des Francs-Comtois

- Les caractéristiques socio-démographiques de ménages n'ont pas d'incidence sur leur comportement vis-à-vis de la voiture

- Les transports en commun sont utilisés de manière très occasionnelle

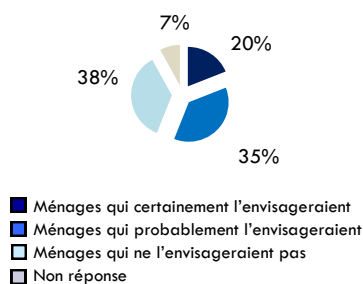
à moins de 20 km. En France en 2007, la moitié des actifs travaillaient à moins de 8 km.

Les déplacements liés à l'emploi ou études ne constituent plus qu'un 1/3 de la mobilité au plan national. Circulant davantage pour leurs achats, leur vie familiale, leurs loisirs... les Francs-Comtois cherchent aussi à diminuer les distances domicile-services. Pour 7 sur 10 il était nécessaire de trouver un logement

à proximité des services et structures pour enfant. A l'avenir ce phénomène tendra à s'accroître. En cas de déménagement les Francs-Comtois déclarent, quelle que soit leurs caractéristiques sociales ou géographiques, qu'ils chercheront d'abord à se rapprocher des services et des transports en commun. La question de l'autonomie n'est pas seule cause, le coût des transports est une problématique à laquelle les ménages

deviennent sensibles. Un quart des Francs-Comtois ont pris en compte ce poste budgétaire pour choisir leur logement actuel. En cas de déménagement, la moitié envisageront de payer plus cher leur loyer ou prêt si en contre partie leurs dépenses transports sont moindres. Cette disposition est relativement récente, dans les années 90-2000 ils n'hésitaient pas à s'éloigner des villes pour accéder à la propriété.

Part des ménages qui en cas de déménagement envisageraient ou pas de payer plus cher leur prêt ou loyer si leurs dépenses de transports étaient moindres (en%)



Budget et stratégies pour limiter les dépenses de transport

Si les transports constituent le second le poste de dépenses des ménages, les Francs-Comtois n'ont qu'une vague idée des sommes consacrées. Un quart ne sait pas déterminer approximativement au moins une de ses dépenses annuelles que ce soit pour les transports en commun, le carburant, l'assurance et l'entretien de leur voiture et le stationnement. Ainsi, 5 ménages sur 10 estiment le coût des transports raisonnable. Si l'enquête s'était intéressée au seul prix des carburants, les résultats auraient sans doute été différents dans ce contexte de hausse régulière des prix.

Néanmoins, ils cherchent à réduire leurs dépenses. La moitié des automobilistes

déclarent limiter leurs consommations de carburant et un tiers évite les autoroutes et les stationnements payants pour des raisons financières. Ce sont les ménages les plus mobiles, soient les ménages avec enfant et les actifs, qui y sont le plus attentifs.

Pour apprécier la manière dont ils limitent leurs dépenses nous nous sommes intéressés à la fréquence à laquelle ils adoptaient des stratégies économes en énergies. Ainsi, ils agissent d'abord sur leur conduite. Ils déclarent fréquemment conduire de façon économique, limiter leur vitesse et l'usage de la climatisation. Ils diminuent ensuite, le nombre de déplacements en voiture que se soit en pri-

vilégiant les modes de transports doux ou en organisant leur quotidien. Néanmoins la fréquence de ces comportements reste moindre.

Enfin, l'usage des transports en commun est très occasionnel.

Si les ménages adoptent des comportements favorables à la réduction des consommations de carburant, ce ne sont pas pour autant des automatismes. Conjuguer mobilité et économies n'est pas chose aisée. D'ailleurs, bien qu'attentifs à leurs dépenses ce sont les ménages qui se déplacent le plus qui ont le plus de difficultés à adopter des comportements limitant l'usage de carburant. Soient les actifs et ménages avec enfant.

Part des ménages qui déclarent toujours effectuer les gestes suivants (en%)

Conduire de façon économique	44
Limiter la vitesse en voiture	41
Limiter l'usage de la climatisation en voiture	34
Limiter les déplacements en voiture	21
Privilégier la marche à pied, le vélo à la voiture	19
Eviter de circuler pendant les heures de pointes	18
Eviter d'utiliser la voiture pour les déplacements de moins de 2 km	18
Utiliser les transports en commun	4

Les Moyens de transports utilisés par les Francs-Comtois

Sans conteste, les Francs-Comtois préfèrent, l'automobile. 8 ménages sur 10 privilégient son utilisation pour aller faire leurs courses, travailler, partir en vacances, sortir... La moitié la prend quotidiennement et 9 sur 10 au moins une fois par semaine. Le second mode de transport qu'ils utilisent le plus est la marche à pied. Néanmoins, si 7 ménages sur 10 déclarent se déplacer à pied au moins une fois par semai-

ne et 4 sur 10 quotidiennement, seuls un à deux ménages sur 10 déclarent privilégier la marche à pied pour aller faire leurs courses, pratiquer un loisir ou accompagner les enfants à l'école. Ils semblent davantage se déplacer à pied pour des activités de proximité.

L'usage des autres modes de transports est moindre. La moitié de la population ne circule jamais à vélo et les transports en commun (bus,

car, train, avion) sont réservés à une utilisation très occasionnelle.

La fréquence d'usage de tel ou tel mode de transport ne dépend pas des caractéristiques sociales, démographiques ni de la localisation géographique du domicile des Francs-Comtois. Les ménages habitant en ville ou hors des villes, les actifs et les inactifs adoptent les mêmes comportements.

Fréquence à laquelle les ménages utilisent les modes de transport suivants (en%)

	S	A	J
Voiture	88	5	7
Marche	72	6	7
Vélo	16	31	43
Train	0	2	57
Bus	6	17	77
Avion	0	28	72
Car	0	13	87
2 roues motorisé	4	5	91
Co-voiturage	7	17	76

S : Une à plusieurs fois par semaine
A : Une à plusieurs fois par an
J : Jamais

Les Francs-Comtois et la voiture

La plupart des ménages possèdent au moins une voiture. Les 3/4 des couples en ont deux voire trois. Ce multi-équipement concerne davan-

tage les ménages avec enfant, les actifs et ceux qui résident hors des villes. Comptabilisant plus de déplacements contraints que ce

soit pour le travail, la gestion des déplacements des enfants, ce sont ces mêmes ménages qui parcourent le plus de kilomètres par an.

Les Francs-Comtois roulent en moyenne plus que les Français. Selon l'enquête un véhicule effectue 14 565 km/an soit 14% de plus qu'un véhicule particulier en France en 2009 (12791km/an). La configuration spatiale de la région et la répartition géographique de la population peuvent expliquer cette différence, mais les habitudes aussi.

On observe à travers l'enquête deux types d'automobilistes : ceux qui déclarent

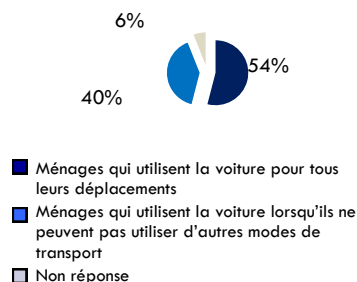
utiliser leur voiture pour tous leurs déplacements et ceux qui s'en servent que s'ils n'ont pas d'autres choix. Ces manières de concevoir l'usage de la voiture concerne respectivement la moitié de la population.

Si le nombre de kilomètres annuels est corrélé aux caractéristiques sociales, professionnelles et géographiques des ménages ces comportements ne le sont pas. Les actifs et les ruraux ne sont pas plus des incondition-

nels de la voiture que les personnes seules et les citadins.

Indépendamment de cette conception, 6 à 7 ménages sur 10 déclarent organiser leur quotidien de manière à limiter leurs déplacements en voiture. Les raisons qui les conduisent à agir ainsi sont d'abord d'ordre financières et environnementale. L'habitude ou l'inattention sont souvent soulignées pour justifier le comportement inverse.

Comportement des ménages vis-à-vis de la voiture (en%)



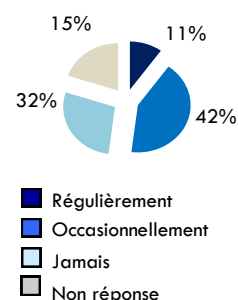
Raisons pour lesquelles les automobilistes organisent leur quotidien pour limiter leurs déplacements en voiture (en%)

Pour réaliser des économies financières	63
Par souci pour l'environnement	42
Pour gagner du temps	28
Par habitude	20
Autre	6

Raisons qui inciteraient les ménages à utiliser davantage les transports en commun (en%)

Installation d'un arrêt à proximité du domicile ou lieu de travail	32
Des horaires adaptés à leurs besoins	34
Préfère utiliser la voiture	23
Une desserte plus fréquente	22
Des tarifs attractifs	14
Aucune de ces modalités	14
Une meilleure information sur l'offre	4

Fréquence à laquelle les ménages pourraient utiliser les transports en commun à la demande s'ils en avaient à disposition (en%)



Les Francs-Comtois et les transports en commun

L'offre de transports collectifs est plus ou moins bien connue des Francs-Comtois. 65% ménages ayant répondu à l'enquête ont indiqué habiter dans une zone desservie par ces services, qu'ils soient routiers ou ferroviaires. Pour 78% d'entre eux une ligne s'arrête effectivement dans leur commune de résidence. A l'inverse parmi ceux qui déclaraient ne pas bénéficier d'une desserte à proximité de leur domicile (34%), 41% habitent une commune où ces services effectuent un arrêt.

Si nombreux sont les répondants qui habitent une commune desservie par les transports en commun, ils les utilisent peu. Leur usage est surtout occasionnel. D'ailleurs les ménages préfèrent les transports collectifs via les airs ou le rail aux réseaux routiers. Ils sont moins nombreux à déclarer ne jamais prendre le train et l'avion que le bus et le car.

Pour justifier cette faible utilisation les Francs-Comtois mettent en avant deux éléments : l'absence de station à proximité de leur lieu de résidence ou de travail et l'inadaptation des horaires à leurs besoins. Ceux qui habitent des zones non desservies évoquent davantage le premier, ceux dans la situation inverse, le deuxième. L'inadéquation de l'offre semble être le principal frein à leur usage.

Les Francs-Comtois ne paraissent pas hermétiques à

l'idée de se déplacer via les transports collectifs. Si l'on s'intéresse aux points d'améliorations qui les inciteraient à les utiliser davantage, seul 23% ont souligné qu'ils continueraient à prendre leur voiture même si l'offre de service changeait. La desserte et les horaires actuels sont les principaux freins à l'usage de ces modes de transports, ce sont aussi les deux points que les ménages souhaiteraient voir améliorer. On observe à travers les réponses que l'amélioration de l'offre est plutôt plébiscitée par les actifs. 74% des ménages qui utiliseraient davantage les transports en commun si un arrêt se trouvait à côté de leur domicile ou de leur travail sont des actifs. 80% des répondants qui ont évoqués la question des horaires le sont également. A l'inverse ceux qui ont répondu préférer leur voiture quelle que soit l'offre, sont retraités. Au regard de ces résultats, les Francs-Comtois privilégieraient les transports en commun pour leur déplacements domicile-travail.

Les transports spécifiques : Les transports à la demande

Lorsque les communes ne sont pas desservies par des lignes régulières, des transports à la demande peuvent être organisés par les collectivités. La moitié de la population serait intéressée par cette

offre de service. Un ménage sur dix les utiliseraient régulièrement et quatre sur dix de manière occasionnelle. Aucune catégorie de population ne semble être plus sensible à cette proposition malgré la demande des actifs pour une offre de transports en commun traditionnel plus proche de leurs besoins.

Les transports scolaires

Dans 6 ménages sur 10 ayant des enfants scolarisés au collège ou au lycée, ces derniers empruntent les transports scolaires. Un tiers des ménages dont les enfants sont en maternelle ou en primaire font de même. La non utilisation de ces services a pour principal origine la proximité de l'établissement avec le domicile ou le lieu de travail des parents.

Ce sont donc essentiellement pour des raisons pratiques pour les parents que les transports collectifs ne sont pas utilisés. Les horaires et la confiance que les parents leurs portent sont peu mis en cause.

D'ailleurs, lorsque nous les interrogeons sur la mise en place d'un service de transport scolaire basé sur la marche à pied ou le vélo, les trois quart des parents seraient favorables à cette mesure. Les principaux utilisateurs seraient les enfants de maternelle et primaire.

Les modes de transports « doux » : la marche à pied et le vélo

Si la marche à pied n'est pas le mode de transport que les ménages privilégient pour leurs activités, 41% des Francs-Comtois indiquent se déplacer quotidiennement à pied et 34% une à plusieurs fois par semaine. Deux catégories de population semblent moins utiliser ce mode de déplacement : les ménages avec enfant et les partisans du « tout voiture ». Il semble moins aisé de se déplacer ainsi lorsqu'il faut tenir compte du transport des enfants.

L'intermodalité

L'intermodalité consiste à combiner plusieurs modes de transports pour se rendre d'un point A vers un point B. Exemple : train + voiture, bus + vélo etc. Face à l'engorgement des villes, les collectivités s'intéressent de plus en plus à cette manière de se déplacer. Aussi, nous avons interrogé les Francs-Comtois sur cet usage. Un quart a déclaré combiner plusieurs modes de transports pour répondre à leurs besoins en terme de déplacement. Si 52% d'entre eux le font par obligation, un cinquième adopte cette stratégie pour gagner du temps et/ou réali-

ser des économies financières. La question environnementale motive peu cette pratique. A l'inverse 7 à 8 ménages sur 10 n'en sont pas adeptes. Le manque de possibilité est la principale raison évoquée pour justifier ce comportement. On peut s'interroger sur la manière dont les ménages envisagent l'inter-modalité. Ne la réduisent-elle pas à la combinaison de la voiture et des transports en commun ?

Mode de transport doux, le vélo est peu utilisé. La moitié des ménages déclarent ne pas en posséder. Les déplacements sont plutôt occasionnels, ils s'apparentent plus aux loisirs. Les éléments que les ménages mettent en avant pour justifier cette faible utilisation sont surtout liés aux aléas météorologiques et au relief. Mais pour 15% des ménages circuler à vélo leur paraît dangereux. Aussi, la mesure principale que les pouvoirs publics pourraient mettre en

place pour développer l'usage du vélo est la création de pistes cyclables. 25% des non utilisateurs pourraient devenir des adeptes. Les Francs-Comtois justifient leur volonté de limiter leur usage de la voiture pour des raisons économiques et environnementales. Mais c'est pour des raisons plus personnelles qu'ils marchent ou se déplacent à vélo. La volonté de préserver leur santé et l'envie sont les principaux moteurs de cet usage.

Dispositifs des parkings relais

Pour limiter l'usage de la voiture en ville, des municipalités mettent en place des

parking-relais qui offrent la possibilité de stationner à proximité immédiate d'une station de transport en commun. 40% des Francs-Comtois connaissent ces dispositifs, 17% d'entre eux les ont déjà utilisés. Pour que ces services soient attractifs au regard de la population, deux éléments doivent être développés : une politique tarifaire qui rend ce service moins cher que le coût du stationnement en ville (prix du ticket de bus + du parking) ainsi qu'une desserte fréquente de manière à ne pas attendre à la station et éviter les ruptures de charge.

leurs horaires étaient compatibles. Néanmoins, cette pratique ne fait pas l'unanimité. Quelles que soient les conditions un quart des ménages préfèrent être seul dans leur voiture. Enfin, ce sont plutôt pour les trajets domicile-travail que les ménages en ont ou auraient l'usage.

Les Francs-Comtois manquent donc d'information. Néanmoins, ils semblent mieux maîtriser les sujets concernant l'automobile que ceux sur les transports en commun et les transports en général.

Raisons qui inciteraient les ménages à utiliser davantage le vélo : (en%)

Préfère utiliser la voiture	34
Aucune des modalités proposées	31
Création de piste cyclable	25
Possibilité de garer les vélos dans un endroit sécurisé	13
Une aide financière pour l'achat de vélo à assistance électrique	11
Mise en place d'un service de location de vélo	3

Raisons pour lesquelles les ménages combinent plusieurs modes de transport pour un même trajet (en%)

Par obligation	52
Pour gagner du temps	19
Pour réaliser des économies financières	22
Par choix	24
Par souci pour l'environnement	13
Par habitude	3

Éléments qui rendraient attractifs les parking relais selon les ménages (en%)

Des tarifs inférieurs au coût de stationnement en ville (parking + ticket de bus)	58
Une desserte fréquente	52
Une durée de trajet plus courte qu'en voiture	27
Des transports collectifs confortables	5

Raisons qui inciteraient les ménages à utiliser davantage le co-voiturage (en%)

Aucune des modalités proposées	27
Préfère utiliser la voiture	26
Connaître des personnes avec qui co-voiturer	24
Adaptation de leurs horaires de travail	23
Mise en place d'un site internet dédié au co-voiturage	9
Que leur entreprise les soutiennent dans la démarche	11

Le co-voiturage

Le co-voiturage dont le principe est de partager un véhicule avec d'autres usagers pour effectuer un trajet commun est peu utilisé. 7% de la population déclare co-voiturer au moins une fois par semaine. Les principaux freins à cette pratique sont liés à la mobilité. Un tiers des ménages évoquent des diffi-

cultés à conjuguer leurs horaires de travail à ceux d'un tiers, un quart le manque d'autonomie que ce système induit et un cinquième la méconnaissance des personnes avec qui partager un véhicule. De fait, les ménages utiliseraient davantage ce système s'ils connaissaient des compagnons de route et si

Connaissance de l'impact environnemental des transports

Afin de mesurer la connaissance que les ménages avaient de l'impact des transports sur l'environnement nous les avons soumis à un petit quizz composé de huit questions. Un quart des ménages seulement ont su donner la bonne réponse à plus

de cinq questions. Les mieux avertis sont les plus diplômés. 33% des ménages dont la personne de référence a un niveau de diplôme supérieur ou égal au bac ont donné 6 à 8 bonnes réponses contre 19% de ceux dont le niveau est inférieur au bac.