

# Transports, déplacements, mobilités des familles et économies d'énergie dans le Doubs

2011

12 rue de la Famille, 03.81.80.21.74

### 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. Elles apportent leur expertise en nommant des représentants des familles dans diverses instances instituées par l'Etat, le département ou la commune. Pour étayer ses positions, l'UDAF du Doubs s'est 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 mieux connaître leurs besoins et de proposer des mesures en s'appuyant sur des données objectives et quantifiées.



ADEME



Délégation Régionale  
Franche-Comté

### 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'accroisse-

ment du temps libre, l'externalisation 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-elles connaissance de l'impact de leurs déplacements? Cherchent-elles à limiter leurs dépenses?

C'est ce que l'UDAF en collaboration avec l'ADEME a cherché à savoir à travers une enquête postale menée en décembre 2010 auprès de 5000 Doubiens choisis de manière aléatoire dans les fichiers Média Poste. 516 ménages ont répondu. Si la répartition spatiale de notre échantillon correspond à celle des ménages du Doubs, les moins de 40 ans sont sous représentés au profit des plus de 60 ans. Malgré cette spécificité, les résultats obtenus avec ou sans redressement sont sensiblement les mêmes.

### 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 Doubiens

- 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

### Choix du lieu de résidence en fonction des déplacements des ménages

En 2011, les Français choisissent leur logement d'abord pour sa qualité puis pour sa proximité avec leur lieu de travail (CREDOC). La distance domicile-travail est tout aussi importante pour les actifs du Doubs. 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 moins de 15 km. En France en

2007, la moitié des actifs travaillaient à moins de 8 km.

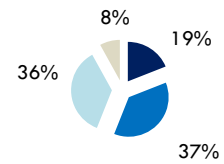
Les déplacements liés à l'emploi ou études ne constituent plus qu'un 1/3 de la mobilité au plan national. Circulant davantage pour leurs achats,

leur vie familiale, leurs loisirs... les Doubiens 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 Doubiens déclarent, quelles que soient leurs caractéristiques sociales ou

géographiques, qu'ils cherchent d'abord à se rapprocher des services et des transports en commun. La question de l'autonomie n'est pas seule en cause, le coût des transports est une problématique à laquelle les ménages deviennent sensibles. Un quart des Doubiens 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 de transports sont moindres. Cette disposition est relativement récente, dans les années 1990-2000 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%)**



- Ménages qui certainement l'envisageraient
- Ménages qui probablement l'envisageraient
- Ménages qui ne l'envisageraient pas
- Non réponse

## Budget et stratégies pour limiter les dépenses de transport

Si les transports constituent le second le poste de dépenses des ménages, les Doubiens n'ont qu'une vague idée des sommes consacrées. Un tiers ne sait pas déterminer approximativement au moins une de leurs dépenses annuelles que ce soit pour les transports en commun, le carburant, l'assurance, l'entretien de leur voiture et le stationnement. Ainsi, 4 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, soit 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, notamment les actifs et les ménages avec enfant.

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

|   |    |
|---|----|
| Conduire de façon économique  | 45 |
| Limiter la vitesse en voiture                                       | 40 |
| Limiter l'usage de la climatisation en voiture                      | 31 |
| Eviter de circuler pendant les heures de pointes                    | 21 |
| Privilégier la marche à pied, le vélo à la voiture                  | 22 |
| Limiter les déplacements en voiture                                 | 20 |
| Eviter d'utiliser la voiture pour les déplacements de moins de 2 km | 18 |
| Utiliser les transports en commun                                   | 6  |

## Les Moyens de transports utilisés par les habitants du Doubs

Sans conteste, les Doubiens préfèrent, l'automobile. 8 ménages sur 10 privilégient son utilisation pour aller faire leurs courses, travailler, partir en vacances, sortir... Près de la moitié prennent leur voiture quotidiennement et 8 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 8 ménages sur 10 déclarent se déplacer à pied au moins une fois par

semaine 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 de leurs caractéristiques socio démographiques ni de la localisation géographique de leur domicile. 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           | 82 | 5  | 13 |
| Marche            | 77 | 11 | 12 |
| Vélo              | 16 | 34 | 50 |
| Train             | 2  | 41 | 57 |
| Bus               | 11 | 19 | 70 |
| Avion             | 0  | 28 | 72 |
| Car               | 1  | 14 | 85 |
| 2 roues motorisés | 5  | 5  | 90 |
| Co-voiturage      | 5  | 0  | 95 |

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

## Les Doubiens et la voiture

La plupart des ménages possèdent au moins une voiture. Les 2/3 des couples en ont deux, voire trois. Ce multi-équipement concerne davantage 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.

En totalisant le kilométrage annuel des voitures de chaque ménage, la moitié font moins de 20 000 km par an, un quart entre 20 000 et 35 000 km et 1 à 2 sur 10

plus de 35 000 km.

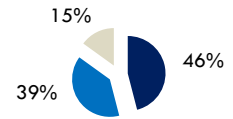
Les Doubiens roulent en moyenne plus que les Français. Selon l'enquête un véhicule effectue 13990 km/an soit 10% de plus qu'un véhicule particulier en France en 2009 (12791 km/an). La configuration spatiale du département et la répartition géographique de la population peuvent expliquer cette différence, 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 4 ménages sur 10. 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 inconditionnels 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 financière 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%)



- Ménages qui utilisent la voiture pour tous leurs déplacements
- Ménages qui utilisent la voiture lorsqu'ils ne peuvent pas utiliser d'autres modes de transport
- Non réponse

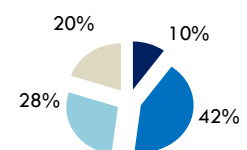
### Raisons pour lesquelles les automobilistes organisent leur quotidien pour limiter leurs déplacements en voiture (en%)

|   |    |
|---|----|
| Pour réaliser des économies financières | 65 |
| Par souci pour l'environnement          | 46 |
| Pour gagner du temps                    | 29 |
| Par habitude                            | 21 |
| Autre                                   | 3  |

### 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 | 31 |
| Des horaires adaptés à leurs besoins                               | 28 |
| Préfère utiliser la voiture  | 20 |
| Une desserte plus fréquente  | 17 |
| Des tarifs attractifs  | 16 |
| Aucune de ces modalités  | 16 |
| Une meilleure information sur l'offre                              | 6  |

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



- Régulièrement
- Occasionnellement
- Jamais
- Non réponse

## Les Doubiens et les transports en commun

Les Doubiens savent globalement si leur commune est desservie par des transports en commun. Mais, ils les utilisent peu, 11% prennent le bus au moins une fois par semaine et 2% le train.

Lorsque les ménages empruntent les transports en commun ce n'est que de manière occasionnelle. Ils semblent privilégier le rail ou les airs. 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 habitants du Doubs 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 Doubiens 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 20% 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. 69% 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. 73% 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 Doubiens privilégieraient les transports en commun pour leurs déplacements domicile-travail.

### Profil des usagers réguliers des transports en commun

Les usagers réguliers sont avant tout des citadins ou des individus domiciliés dans des communes desservies. Cause ou conséquence, ces ménages ne possèdent pour la plupart qu'une seule voiture. Néanmoins, bien que l'offre soit un élément indispensable à une fréquentation régulière la démarche de l'utilisateur l'est tout autant. Ces usagers sont quatre fois plus nombreux que l'ensemble des Doubiens à avoir souligné que la proximité d'une desserte de transports collectifs était un élément déterminant dans le choix de leur lieu d'habitation.

### 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 quatre les utiliserait régulièrement et 4 sur 10 de manière occasionnelle. Les collectivités qui les organisent cherchent surtout à répondre aux besoins des personnes âgées. Mais cette offre intéresserait aussi les actifs. 60% d'entre eux y feraient appel.

### 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 leur 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 (faire les courses, aller travailler...) 43% des répondants 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.

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 deux ménages sur dix 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 Doubiens 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.

## 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 Doubiens sur cet usage. Deux sur 10 ont déclaré combiner plusieurs modes de transports pour répondre à leurs besoins en terme de déplacement. Si 38% d'entre eux le font par obligation, un quart adopte cette stratégie pour gagner du temps et/ou réaliser des

économies financières. La question environnementale motive également cette pratique. A l'inverse 8 ménages sur 10 ne 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'intermodalité. Ne la réduisent-ils pas à la combinaison de la voiture et des transports en commun.

### 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. 47% des habitants du Doubs connaissent ces dispositifs, un tiers 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.

## 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. 5% 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 et un sur cinq le manque d'autonomie que ce système induit et 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 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.

## 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 à deux ménages sur dix seulement ont su donner la bonne ré-

ponse à plus de 5 questions. Les mieux avertis sont les plus diplômées. 29% 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 14% de ceux

dont le niveau est inférieur au bac. Les Doubiens 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                                      | 36 |
| Aucune des modalités proposées                                   | 31 |
| Création de piste cyclable                                       | 25 |
| Possibilité de garer les vélos dans un endroit sécurisé          | 11 |
| Une aide financière pour l'achat de vélo à assistance électrique | 9  |
| 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                          | 38 |
| Pour gagner du temps                    | 27 |
| Pour réaliser des économies financières | 24 |
| Par choix                               | 21 |
| Par souci pour l'environnement          | 17 |
| Par habitude                            | 6  |

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

|   |    |
|---|----|
| Des tarifs inférieurs au coût de stationnement en ville (parking + ticket de bus) | 56 |
| Une desserte fréquente  | 51 |
| Une durée de trajet plus courte qu'en voiture                                     | 28 |
| Des transports collectifs confortables  | 6  |

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

|  |    |
|--|----|
| Aucune des modalités proposées                         | 34 |
| Préfère utiliser la voiture                            | 26 |
| Connaître des personnes avec qui co-voiturer           | 21 |
| Adaptation de leurs horaires de travail                | 20 |
| Mise en place d'un site internet dédié au co-voiturage | 8  |
| Que leur entreprise les soutienne dans la démarche     | 7  |