Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DIRECTION RÉGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT ET DU LOGEMENT
CENTRE-VAL DE LOIRE

Mobilité dans les espaces périurbains et vulnérabilité énergétique des ménages en région Centre-Val de Loire

Éléments de contexte et objectifs de l'étude

La région Centre-Val de Loire connaît ces dernières décennies une augmentation de population, de l'ordre de +0,42 % par an sur la période 1982-2011, en ralentissement à +0,29 % par an entre 2006 et 2011. Cette augmentation est encore plus notable en périphérie des pôles urbains (+0,9 % par an sur la période 1982-2011, et même +0,97 % sur les seules années 2006 à 2011).

Si cette tendance générale à l'augmentation de la population traduit l'influence francilienne de la région et le développement de l'axe ligérien, le développement du périurbain s'explique en particulier par l'offre et le prix attractifs de l'immobilier dans les communes qui le composent (cf INSEE Centre Flash n°73 de janvier 2014).

Les communes périurbaines concentrent des ménages aux revenus souvent peu élevés, des distances à l'emploi et aux services importantes et une offre de transports collectifs moindre. Le recours à la voiture est alors important et les dépenses liées à la mobilité pèsent sur le budget des ménages.

La DREAL Centre-Val de Loire se saisit de cette problématique et souhaite faire un focus sur les déplacements contraints (domicile-travail) et non-contraints (non liés au travail), ainsi que sur la vulnérabilité énergétique des ménages.

Cette étude permet à la DREAL et aux six DDT de la région de disposer d'une meilleure connaissance des flux de déplacements de 7 territoires périurbains (voir carte ci-contre) et l'éventuelle vulnérabilité énergétique des ménages au sein de ceux-ci.

La construction d'un seuil de vulnérabilité donne lieu à l'identification et à une cartographie des communes dont les ménages sont particulièrement touchés.

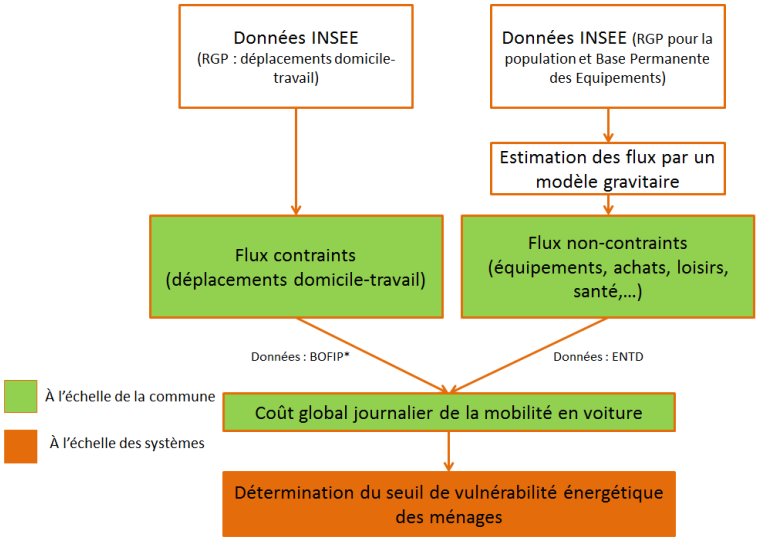
Cela permet ainsi d'apporter des éléments nouveaux aux diagnostics et aux notes d'enjeux réalisés dans le cadre des projets de territoire (SCoT, PLU(I), PDU…).

Périmètre d'étude en rouge

Méthodologie

Il s'agit d'estimer, à l'échelle de la commune, le poids que représentent, en moyenne dans le revenu des ménages, les dépenses liées à la mobilité. Cette estimation prend en compte uniquement les flux contraints ou non effectués en voiture.

On pose également l'hypothèse d'un coût moyen de la voiture de 0,34€/km (valeur 2012). Cela comprend le coût des carburants et lubrifiants, la décote du véhicule, les pièces et accessoires, l'entretien et les réparations du véhicule, l'assurance et enfin les frais de péage et de stationnement.



(*) Bulletin Officiel des Finances Publiques

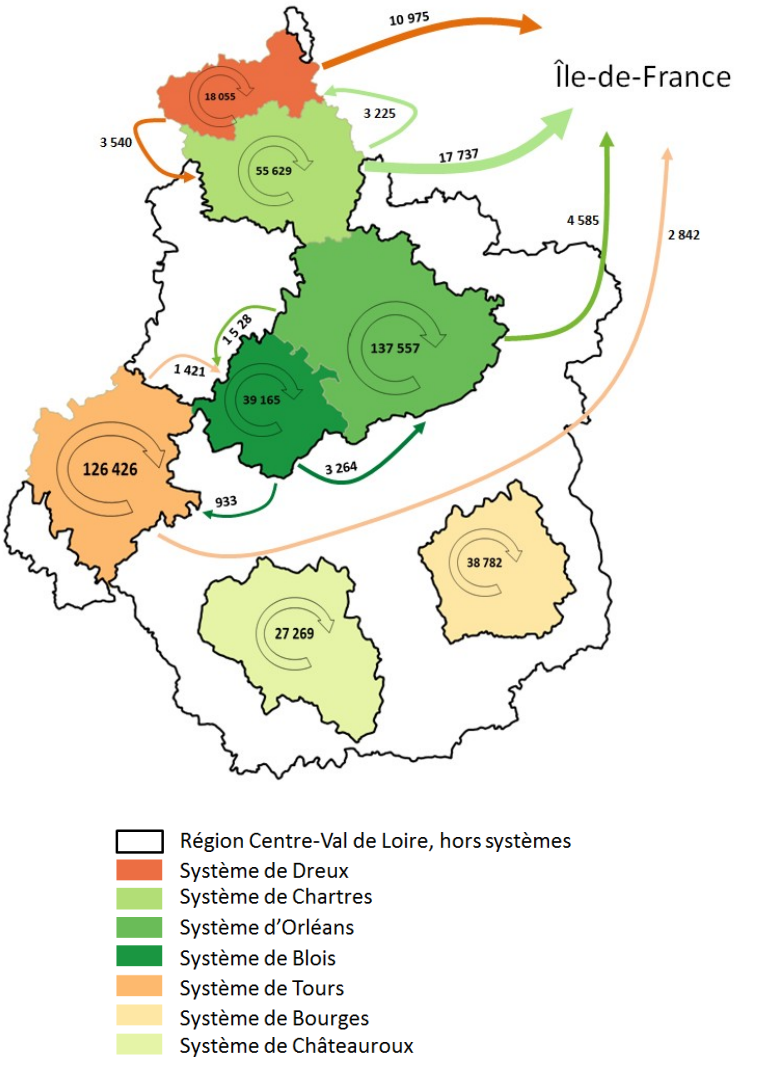
Chiffres-clés des déplacements domicile-travail

Dans le périmètre d'étude (les sept systèmes retenus), on estime que la mobilité domicile-travail représente 532 715 déplacements quotidiens.

L'analyse des flux de déplacements domicile-travail montre que les systèmes périurbains de Châteauroux et Bourges sont autonomes (peu d'échanges avec d'autres systèmes) alors que ceux d'Orléans, Blois et Tours sont liés entre eux par des flux d'échanges quotidiens (axe ligérien), de même que les systèmes périurbains de Dreux et Chartres.

Le bassin d'emploi de l'Île-de-France attire les ménages du nord-est de la région. Les déplacements internes à chaque système sont toutefois majoritaires, de peu pour le système de Dreux (51%), fortement attiré par l'Île-de-France, le système de Chartres et la Normandie.

Principaux flux de déplacements « domicile-travail » par jour



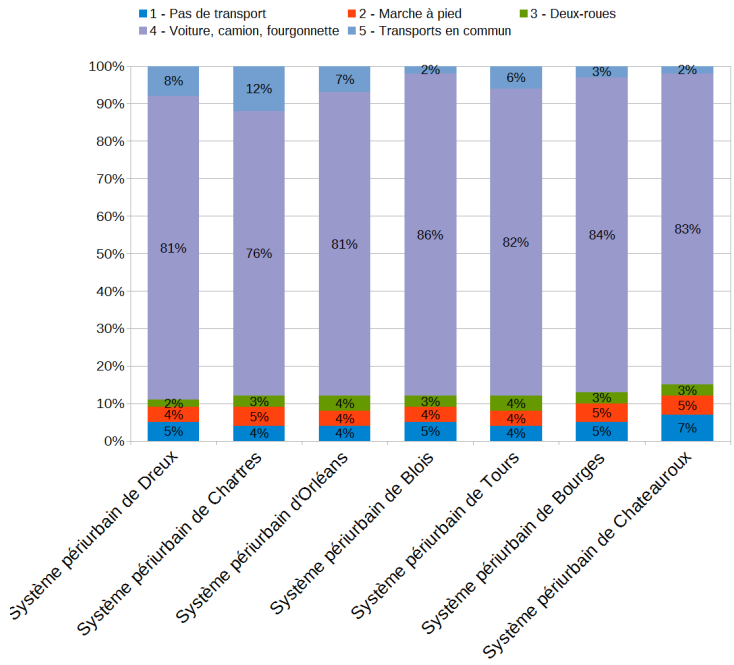
Les modes de transport par système

Le recours à la voiture est prédominant dans les déplacements domicile-travail. Selon le système étudié, la part modale de la voiture particulière varie de 76 % à 86 %.

Le corollaire en est la faible part modale des transports en commun. Ce taux atteint au maximum 12 % dans le système périurbain de Chartres, en lien avec la forte influence francilienne qui le caractérise.

Pour rappel, la part modale régionale en transports collectif (centres urbains inclus) est d'environ 7 %, au niveau de celle observée en France, hors Île-de-France.

Les communes rurales ou éloignées des pôles centres sont les plus impactées par la raréfaction des transports en commun. Dans ces communes, la dépendance à la voiture est forte.



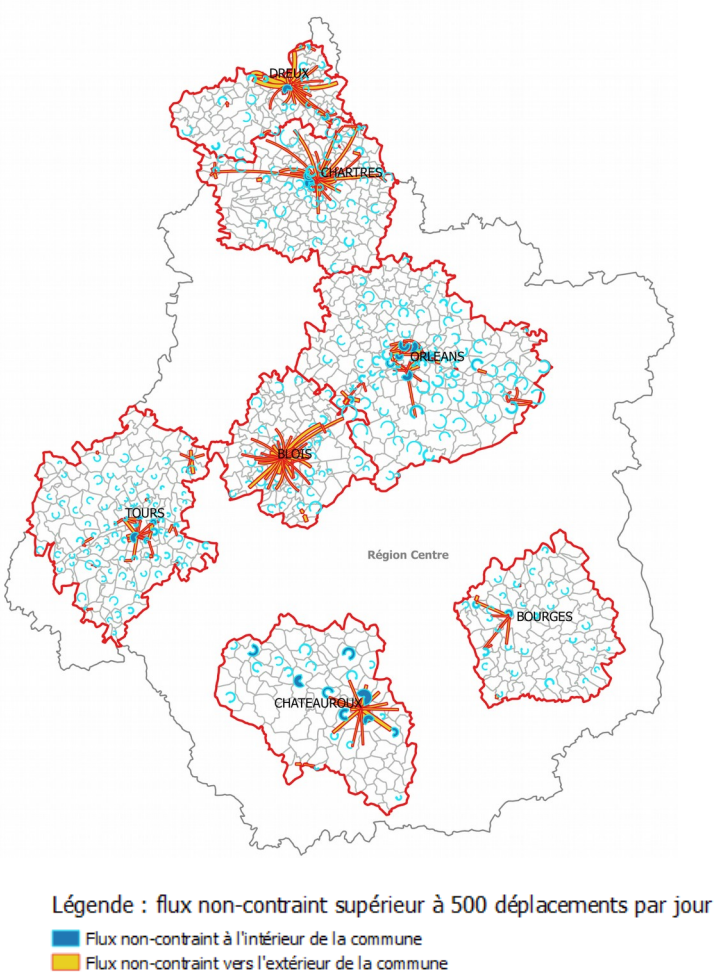
Chiffres-clés des déplacements non-contraints

Un modèle de calcul des flux non-contraints est utilisé pour estimer les déplacements individuels vers les équipements disponibles sur le territoire (commerces, santé, services administratifs, lieux sportifs et culturels).

Système périurbain	Flux non contraints intérieurs /jour	Flux non-contraints extérieurs /jour	Flux vers le pôle centre/jour
Dreux	146 400	100 200	38 500
Chartres	174 600	201 200	62 400
Orléans	443 000	309 000	100 700
Blois	116 000	110 400	40 000
Tours	432 000	270 300	96 800
Bourges	107 700	107 900	46 800
Châteauroux	96 700	76 200	33 700

Généralement, les communes les plus peuplées proposent toutes les gammes d'équipements tels que la boulangerie, le médecin, l'hypermarché...

Moins une commune propose d'équipements, plus ses ménages sont contraints de se déplacer vers le pôle secondaire le plus proche ou le pôle centre du système.



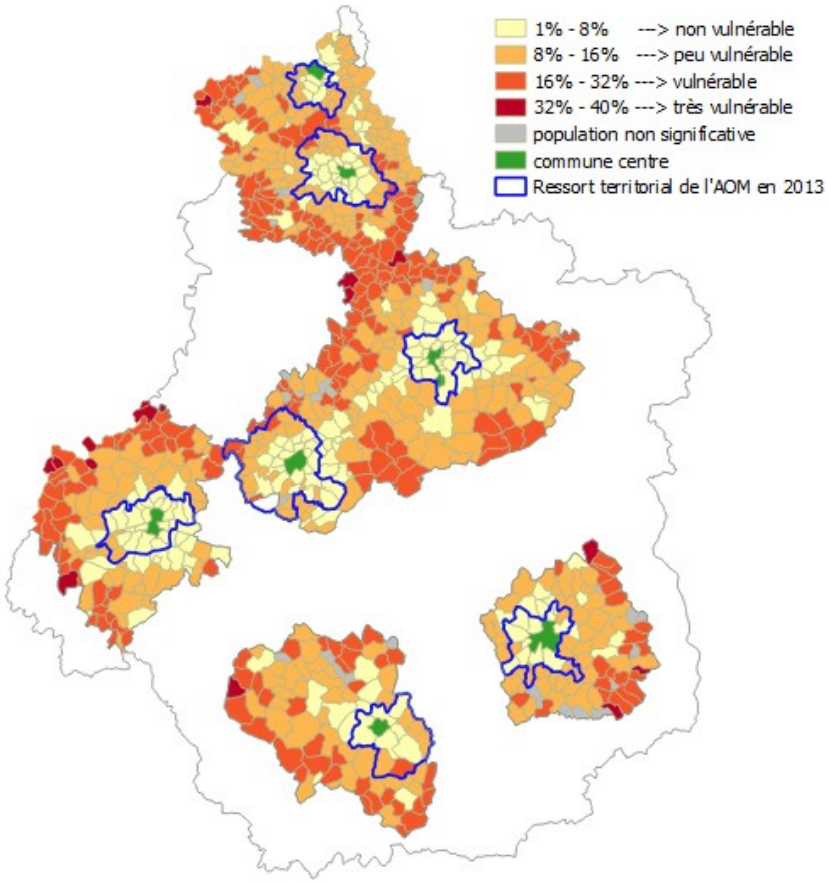
Vulnérabilité énergétique des ménages liée à la mobilité

Le seuil de vulnérabilité retenu est fixé à 8 % des dépenses liées aux déplacements des ménages. Ce seuil correspond au double de la médiane des taux d'effort observés en France Métropolitaine en 2013.

36 % de l'ensemble des ménages (518 989 ménages) de l'aire d'étude consacrent plus de **8 %** de leur revenu dans leurs déplacements en voiture.

Ils sont potentiellement en situation de vulnérabilité énergétique.

Les communes les plus impactées sont les plus rurales, situées le plus loin des pôles-centres et bénéficiant peu de desserte en transports en commun.



Poids des dépenses liées à la mobilité en voiture dans le revenu des ménages et vulnérabilité associée

Dans les communes ne proposant pas une offre suffisante en emplois et en services, les habitants doivent se rendre dans les pôles secondaires, la commune centre de leur pôle, dans un autre pôle voire dans un autre département pour travailler, consommer ou avoir accès aux soins, loisirs et aux services administratifs. Lorsque cette situation est combinée à des revenus faibles, les ménages résidant dans les communes périurbaines ou rurales sont ainsi plus impactés par la vulnérabilité énergétique liée à la mobilité que les ménages vivant à proximité des pôles urbains, et notamment au sein des ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

Conclusion

L'étude permet d'estimer les dépenses liées à la mobilité des ménages périurbains grâce au calcul des flux de déplacements (vers son lieu de travail, les commerces, les services, les loisirs…). Elle met en avant le taux de vulnérabilité énergétique par commune par rapport aux revenus moyens des ménages.

Les déplacements – plus longs – des habitants des communes périurbaines ou rurales induisent des coûts plus élevés pour les ménages et augmentent la disparité sociale avec le milieu urbain.

Réduire la vulnérabilité énergétique, c'est d'une part proposer de nouvelles offres de mobilité moins coûteuses que la voiture individuelle (transports en commun, covoiturage, autopartage, vélo, marche...) et d'autre part porter une réflexion sur l'organisation spatiale des territoires de façon plus globale, en s'appuyant notamment sur les outils de planification tels que les SCoT, PLU, PLUi, Plans de Déplacements Urbains ou Plans de Mobilité Rurale…