

Enquête Ménages Déplacements réalisée sur l'Aire urbaine de Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle

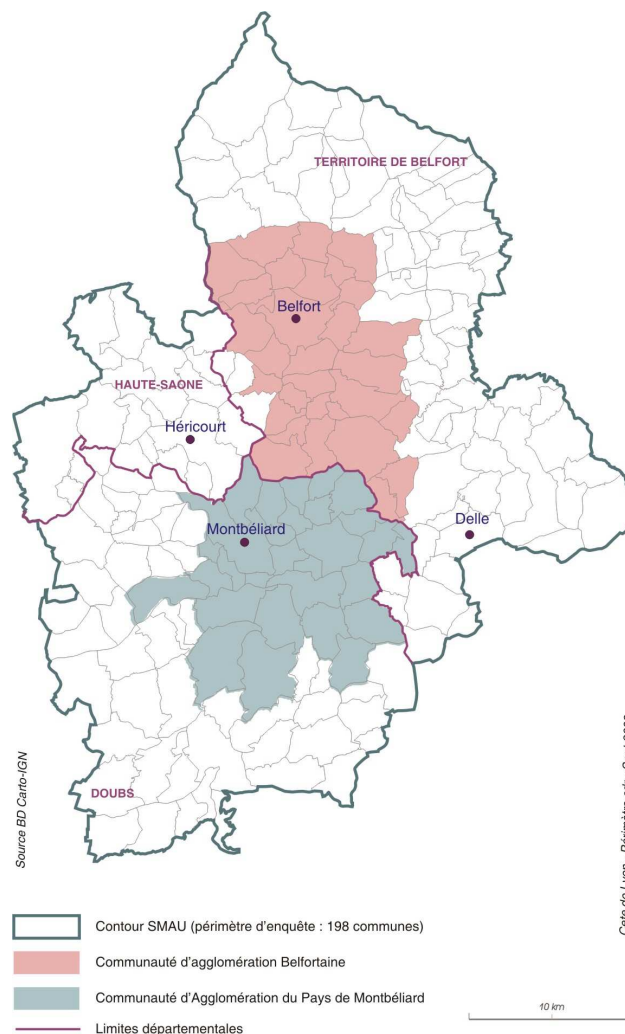
Synthèse des principaux résultats

En 2004-2005, le Syndicat Mixte de l'Aire urbaine (SMAU) Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle a mené, en tant que maître d'ouvrage et en étroite collaboration avec l'ensemble des partenaires (Direction Départementale de l'Équipement du Territoire de Belfort (DDE90), Agence d'Urbanisme du Territoire de Belfort (AUTB), Agence de Développement et d'Urbanisme du Pays de Montbéliard (ADU), Maison du Temps et de la Mobilité (MTM), et le CETE de Lyon dans le rôle d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage), la réalisation d'une Enquête Ménages Déplacements (EMD) sur l'ensemble de son territoire présenté ci-contre.

Cette enquête a été réalisée du 4 novembre 2004 au 5 février 2005, en suivant une méthodologie élaborée à l'échelle nationale. Elle s'est déroulée sur le périmètre de l'Aire urbaine, comprenant 198 communes et représentant 293 332 résidents¹ (soit 120 764 ménages).

Elle a été effectuée auprès d'un échantillon de 2 628 ménages, ce qui fait qu'au total 5758 personnes de plus de 4 ans ont été interrogées et 24 070 déplacements ont été recensés.

PÉRIMÈTRE DE L'ENQUÊTE



¹ Redressement des résultats de l'enquête ménage 2004-2005 à partir du parc des résidences principales (données INSEE).

LES CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES

Enquête	Année	Population	Taille des ménages	Taux d'actifs par ménage	Taux de motorisation
Maubeuge	2004	125 000	2,60	0,76	1,10
Brest	2003	203 000	2,12	0,81	1,11
Côte Basque	1999	223 000	2,29	0,84	1,39
Dunkerque	2003	259 000	2,64	0,93	1,15
Béthune	2004	273 000	2,58	0,87	1,21
Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle	2004	293 332	2,43	0,95	1,35
Aix	1997	290 000	2,40	0,91	1,27
Etang de Berre	1997	329 000	2,64	0,91	1,29
Valenciennes	1997	334 000	2,70	0,78	0,98
Lille	1998	1 177 000	2,60	0,92	1,06

Chaque ménage compte en moyenne 2,43 personnes. Cette taille moyenne des ménages est dans la moyenne des autres agglomérations françaises.

Les ménages composés d'une ou de deux personnes représentent 60% du total. 7% des ménages comptabilisent 5 personnes ou plus.

Sur la carte, les centres de Montbéliard et de Belfort se distinguent par une très faible taille moyenne des ménages (respectivement 1,75 et 1,91) ce qui est commun à la plupart des centres des agglomérations. Cette taille est souvent assez forte dans les secteurs plus ruraux.

Le nombre d'actifs ayant un emploi s'élève à 114 374², soit un nombre moyen de 0,95 actif par ménage.

Par rapport aux autres agglomérations, ce chiffre est plutôt supérieur à ce que l'on observe sur d'autres territoires comme dans l'arrondissement de Dunkerque et la métropole lilloise.

Sur la carte, les écarts entre les zones sont importants puisque le nombre d'actifs par ménage varie de 0,65 à 1,26 selon les secteurs. Cet intervalle est cependant plus réduit que ce qui a été observé sur l'arrondissement de Lille en 1998 (0,40 à 1,45) par exemple.

Le taux d'activité par ménage est généralement plus élevé dans les secteurs périurbains et ruraux où il est souvent supérieur à 1. Il est plus

faible dans les secteurs les plus denses, comme dans le centre de Montbéliard et de Belfort, ainsi que sur Audincourt.

Les ménages de l'aire d'enquête possèdent 163 000 voitures. Ils disposent librement également de 6 000 voitures dont ils ne sont pas propriétaires.

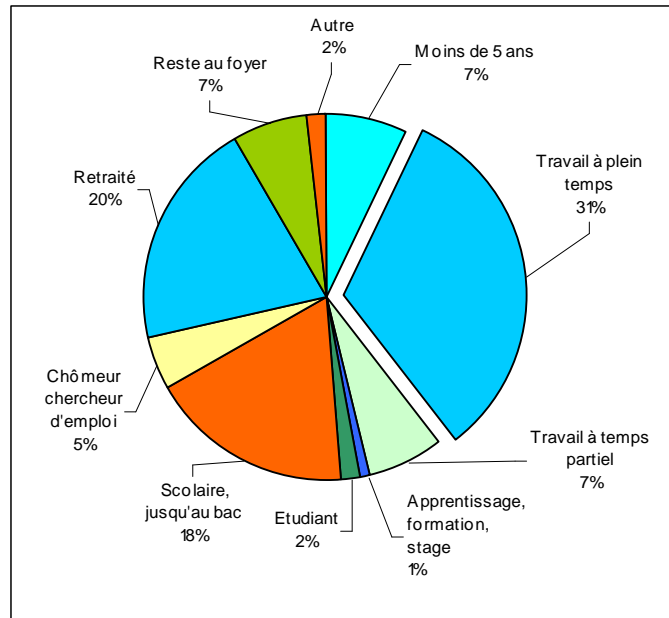
Le nombre moyen de véhicules possédés par ménage est de 1,35 ce qui est assez élevé comparé aux autres agglomérations.

Selon les secteurs, le nombre moyen de véhicules possédés par ménage varie de 0,87 à 1,78 avec un taux particulièrement élevé pour les communes périurbaines.

Il est plus faible dans les villes centres et particulièrement dans le centre de Belfort.

On compte 556 voitures pour 1 000 personnes sur l'Aire urbaine.

Répartition de la population selon l'occupation principale



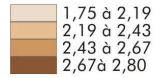
Les personnes au chômage représentent 11% du total des actifs plus chômeurs ce qui est habituel (11% à Dunkerque en 2003). De plus, la proportion de personnes restant au foyer est plutôt peu élevée (7% contre 10% souvent).

La proportion d'étudiants est faible, et la proportion de retraités est assez élevée (20% contre 15% à Dunkerque en 2003).

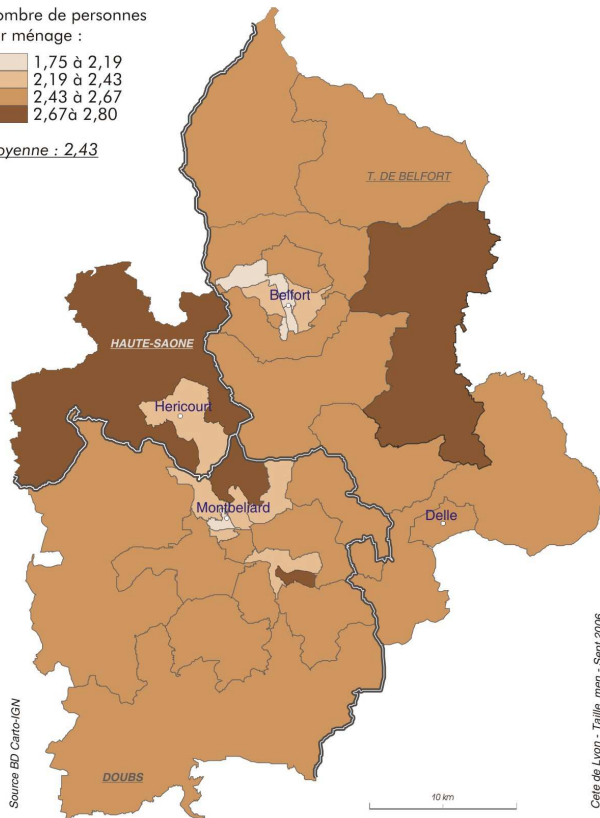
² Estimation fournie par l'enquête des personnes travaillant à temps plein ou à temps partiel en occupation principale.

TAILLE DES MENAGES

Nombre de personnes par ménage :

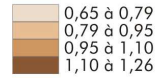


Moyenne : 2,43

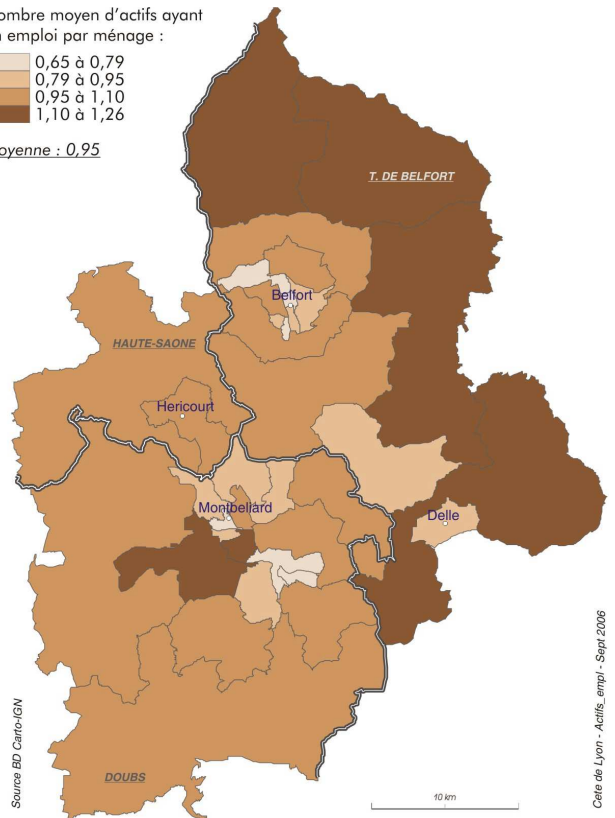


NOMBRE MOYEN D'ACTIFS AYANT UN EMPLOI PAR MENAGE

Nombre moyen d'actifs ayant un emploi par ménage :

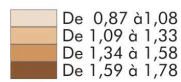


Moyenne : 0,95

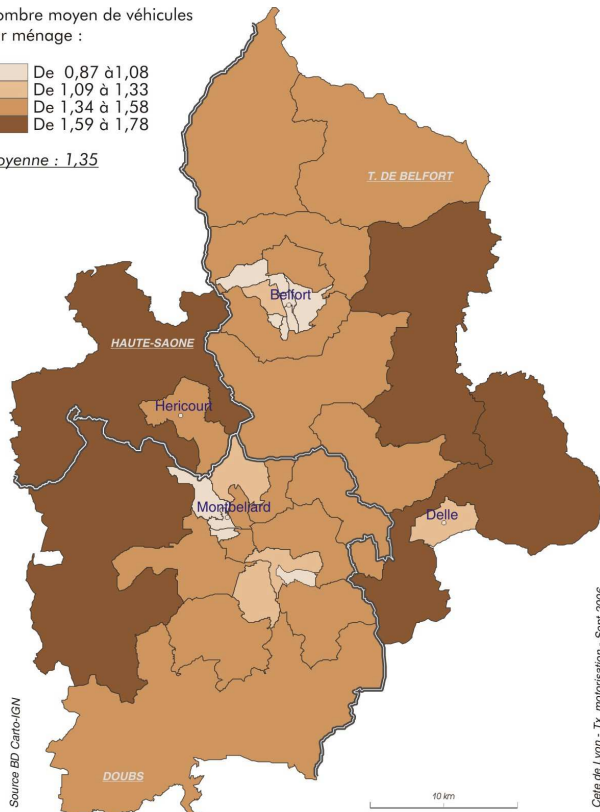


TAUX DE MOTORISATION DES MENAGES

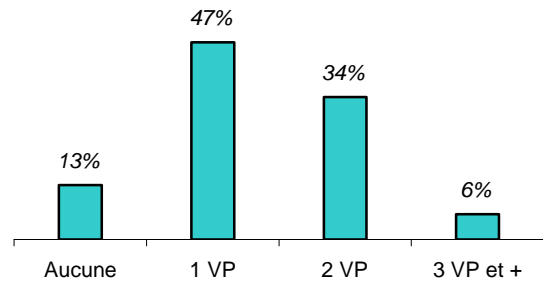
Nombre moyen de véhicules par ménage :



Moyenne : 1,35



- **Taux d'équipement (nombre de voitures possédées par le ménage)**



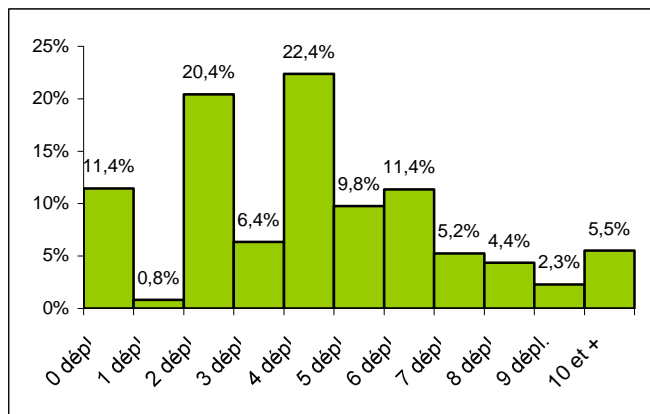
Sur l'ensemble de l'Aire urbaine, 87% des ménages possèdent au moins une voiture, 40% au moins deux voitures, 13% aucune.

Le taux d'équipement (part de ménages possédant au moins une voiture) est lié à la taille du ménage : il est de 68% pour les ménages d'une personne, de 93% pour les ménages de deux personnes et de 97% pour les ménages de trois personnes et plus

LA MOBILITÉ ET LES DÉPLACEMENTS

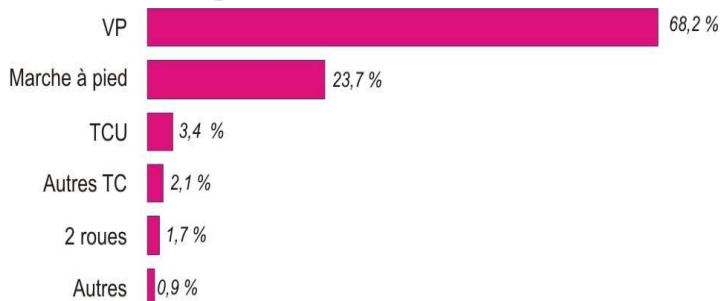
Au cours d'un jour moyen de semaine, la population âgée de 5 ans ou plus de l'aire d'étude réalise environ 1 159 230 déplacements.

Répartition de la population selon le nombre de déplacements effectués par jour par personne (de 5 ans ou plus)



La moitié des habitants de l'Aire urbaine fait trois quarts des déplacements.

Répartition des déplacements par mode de transport



La voiture, est de loin, le mode dominant. Les 791 000 déplacements quotidiens effectués par ce mode se partagent en 597 000 déplacements comme conducteur (75%) et en 194 000 déplacements comme passager (25%).

La marche est le deuxième mode le plus utilisé avec 275 000 déplacements quotidiens.

Mobilité par mode de transport

Enquête	Mobilité marche à pied	Mobilité TCU	Mobilité TC	Mobilité deux roues	Mobilité voiture	Mobilité tous modes
Maubeuge	0,87	0,12	0,19	0,07	2,50	3,65
Brest	1,03	0,28	0,31	0,07	2,62	4,09
Côte Basque	0,42	0,08	0,14	0,13	2,68	3,38
Dunkerque	0,91	0,17	0,24	0,11	2,29	3,60
Béthune	0,81	0,05	0,14	0,11	2,67	3,79
Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle	0,94	0,13	0,22	0,07	2,70	3,95
Aix	1,05	0,11	0,23	0,08	2,44	3,83
Etang de Berre	0,91	0,06	0,19	0,06	2,43	3,60
Valenciennes	0,96	0,19	0,23	0,18	2,11	3,55
Lille	1,14	0,21	0,27	0,11	2,44	3,99

- **Une mobilité tous modes élevée**

En moyenne, chaque habitant effectue 3,95 déplacements par jour (déplacements totaux rapportés à la population totale).

Cette mobilité tous modes se situe dans la fourchette haute de ce que l'on observe dans des agglomérations comparables.

- **Une très forte mobilité en voiture**

En moyenne, chaque habitant de l'aire d'enquête effectue chaque jour 2,70 déplacements en voiture particulière. Ce chiffre est très élevé en comparaison d'autres EMD sur des agglomérations de taille similaire.

- **Une mobilité en TC plutôt faible**

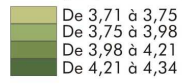
En moyenne, chaque habitant effectue chaque jour 0,22 déplacement en transport collectif, ce qui est plutôt faible, inférieur aux chiffres de Dunkerque en 2003.

- **Une mobilité en TCU faible**

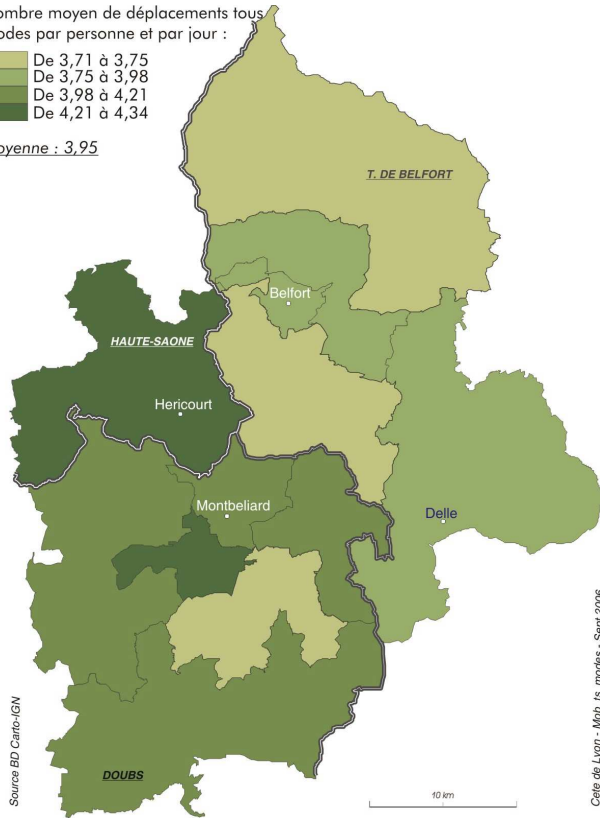
La mobilité en transports en commun urbain est assez faible, du niveau de celle observée à Maubeuge en 2004 ou Aix en 1997, et nettement inférieure à celle de Valenciennes en 1997 ou Dunkerque en 2003.

MOBILITÉ TOUS MODES

Nombre moyen de déplacements tous modes par personne et par jour :

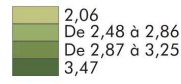


Moyenne : 3,95

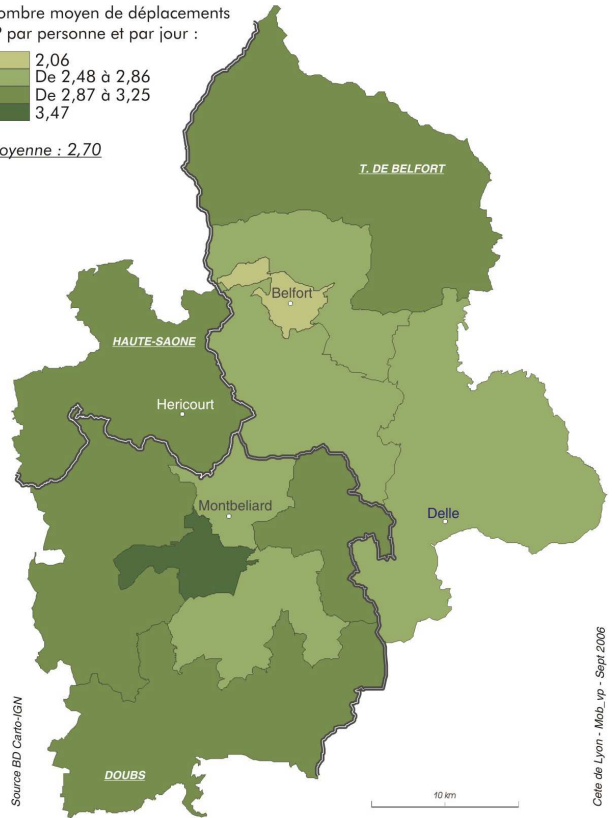


MOBILITÉ EN VOITURE

Nombre moyen de déplacements VP par personne et par jour :

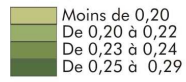


Moyenne : 2,70

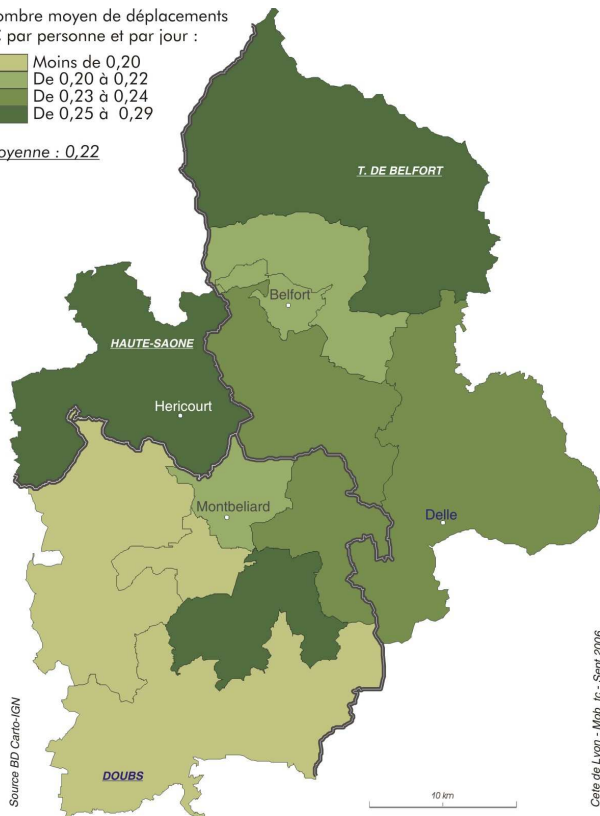


MOBILITÉ EN TC

Nombre moyen de déplacements TC par personne et par jour :

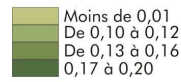


Moyenne : 0,22

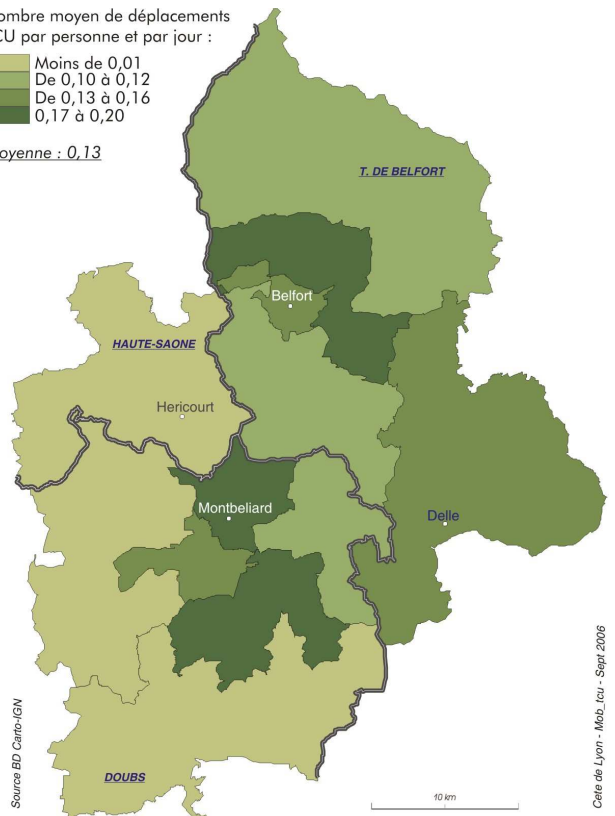


MOBILITÉ EN TCU

Nombre moyen de déplacements TCU par personne et par jour :



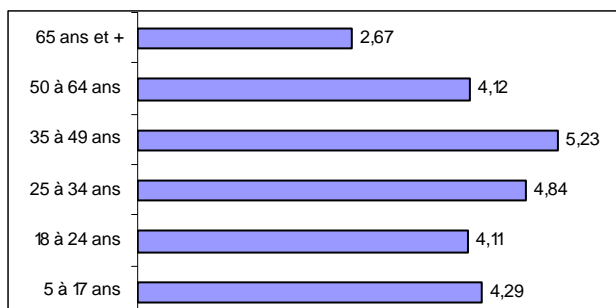
Moyenne : 0,13



Mobilité selon les caractéristiques des personnes

Les chiffres présentés ici sont rapportés à la population de 5 ans et plus, dont la mobilité moyenne est de 4,26 déplacements par habitant et par jour dont 2,91 en voiture, 0,23 en transport collectif, 0,07 en deux-roues, 1,01 à pied et 0,04 à l'aide d'un autre mode.

- **La mobilité varie selon l'âge et le mode**



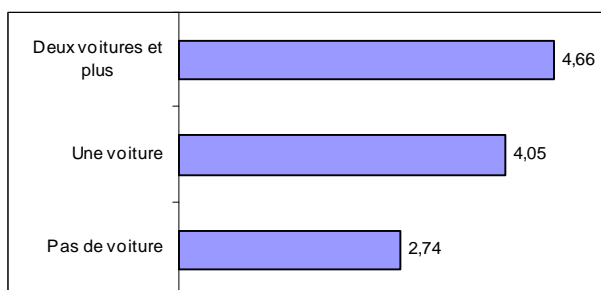
Comme partout, la mobilité est particulièrement forte pour les personnes d'âge moyen (25 à 49 ans). Elle faiblit à partir de 50 ans pour chuter fortement au-delà de 64 ans. Les jeunes de moins de 24 ans se déplacent un peu moins que la moyenne et nettement moins que la tranche 25-49 ans. A tout âge, la voiture est le mode de déplacement prédominant.

- **La mobilité est très liée à l'occupation principale des personnes**



Ce sont les actifs et particulièrement ceux travaillant à temps partiel qui ont la plus forte mobilité (avec les personnes en formation) devant les chômeurs et les scolaires.

- **La mobilité est croissante avec la motorisation du ménage**



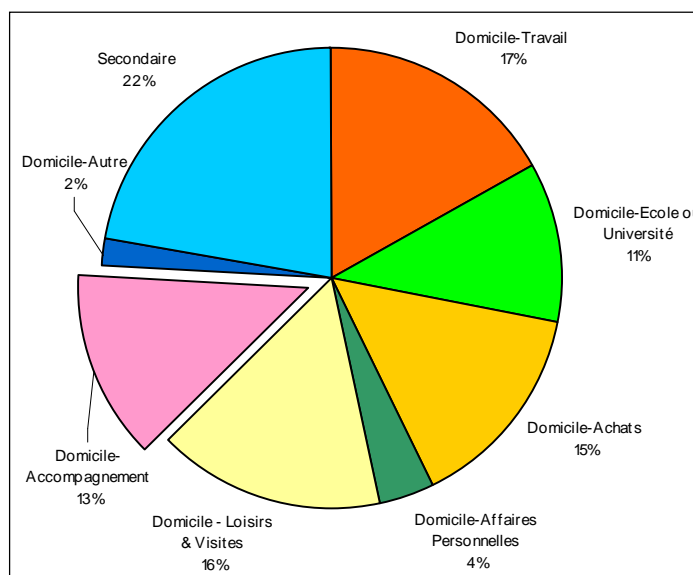
Les personnes appartenant à des ménages disposant d'une ou de plusieurs voitures se déplacent sensiblement plus que les autres, le maximum étant observé chez les ménages possédant deux voitures.

Les motifs de déplacements

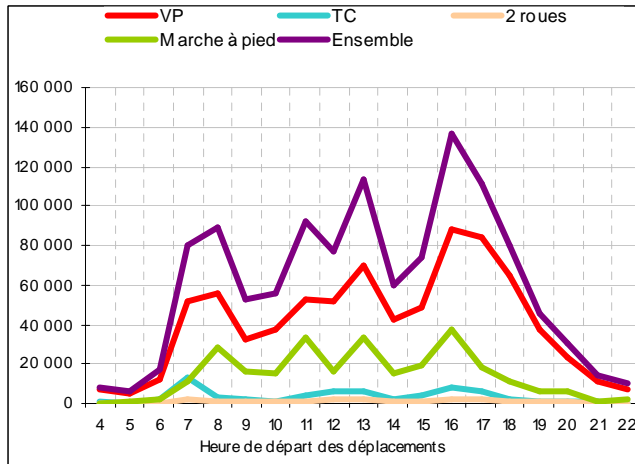
Les déplacements secondaires (sans extrémité au domicile) représentent 22% du total ce qui est un peu plus que le chiffre habituellement observé (20%).

Les déplacements domicile-travail représentent 17% du total.

Hors déplacements secondaires et domicile-travail, les loisirs et visites sont les motifs de déplacement les plus importants, devant le motif achats.



Répartition horaire des déplacements

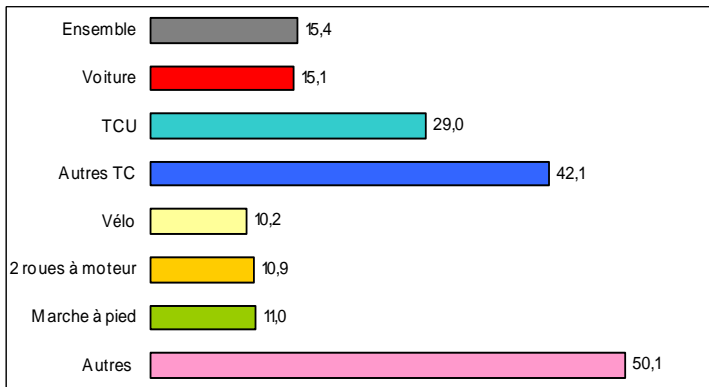


Comme généralement, la pointe du trafic est observée de 16 heures à 17 heures (12% ce qui est élevé, 136 500 déplacements). Elle est surtout liée aux déplacements à pied (sortie des écoles) qui sont particulièrement nombreux durant cette période et des déplacements réalisés en voiture.

La pointe du matin se situe entre 8 heures et 9 heures (8%, 89 000 déplacements), du fait des déplacements à pied et en voiture.

La pointe 13 heures – 14 heures est supérieure à celle du matin (10%, 113 000 déplacements).

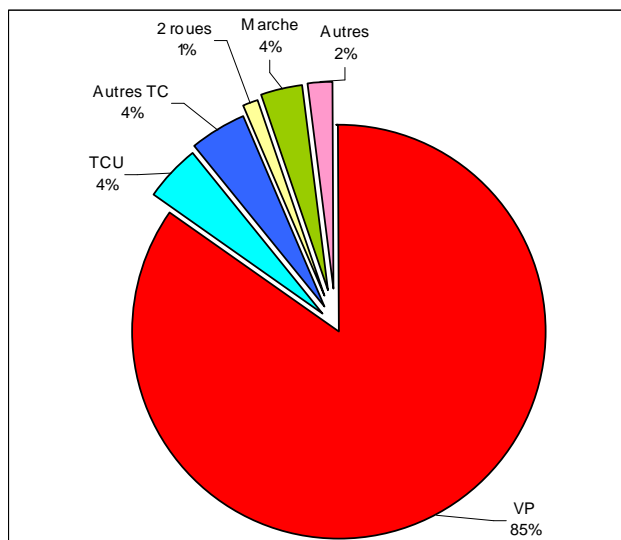
Durée moyenne des déplacements



Le temps moyen de déplacement s'élève à 15,4 minutes. Ce chiffre est proche de ce que l'on observe en général.

La durée moyenne des déplacements en transport collectif urbain est élevée (29 minutes), près de deux fois supérieure à la durée des déplacements en voiture (15,1 minutes). Celle des déplacements en transport collectif non urbain est très élevée (42,1 minutes).

Répartition des kilomètres parcourus selon le mode



Seuls les déplacements internes à l'aire d'enquête sont pris en compte.

85 % des kilomètres sont réalisés en voiture (comme conducteur ou comme passager). La domination de la voiture est donc encore plus écrasante qu'en nombre de déplacements.

Les autres modes se partagent les 15 % restants avec 4% pour le transport urbain.

LES BUDGETS TEMPS ET DISTANCES

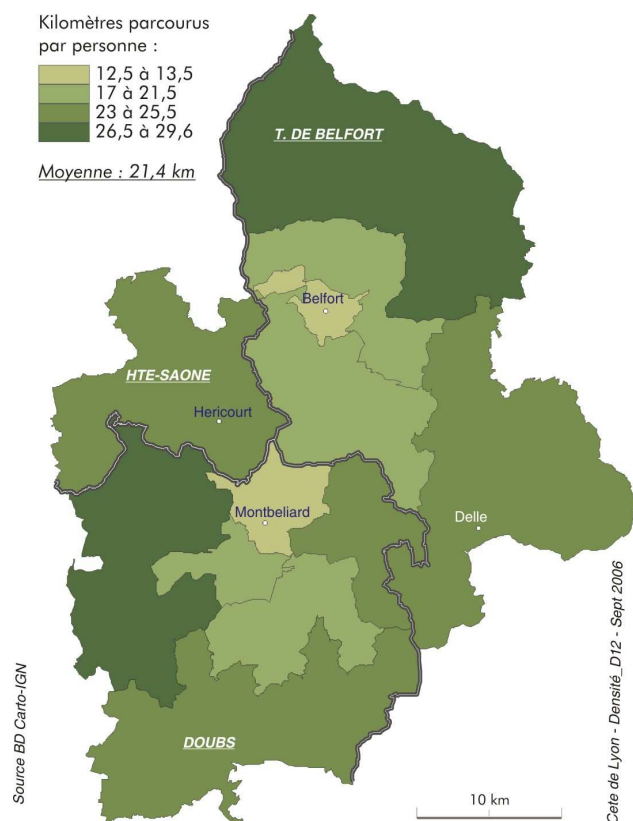
Les budgets temps de déplacement par personne en minutes

Sur l'ensemble du périmètre d'enquête, le budget temps de déplacement par personne s'élève à 61 minutes. Ce budget se situe dans les normes habituelles.

Les distances parcourues quotidiennement par personne en km

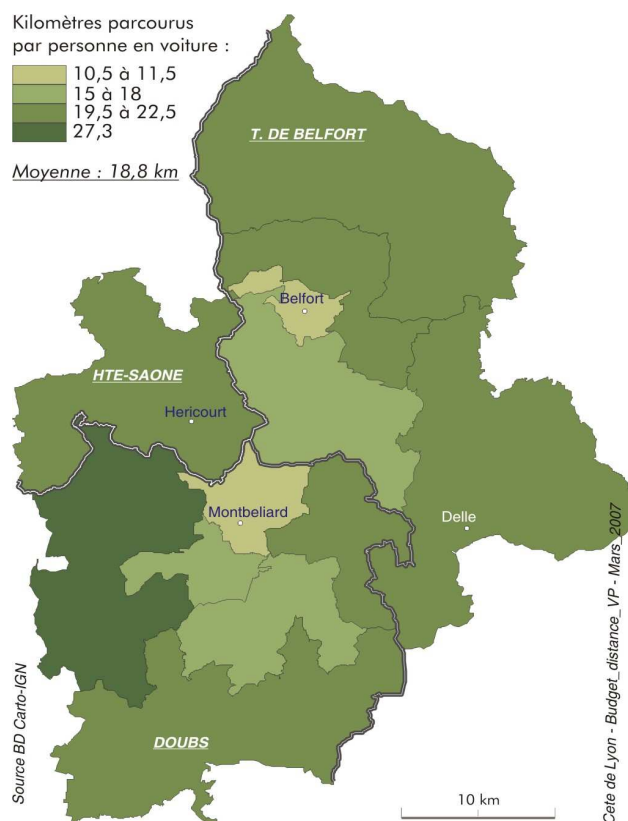
Seules les personnes qui ne sont pas sorties de l'aire d'enquête sont prises en compte. Chaque jour ouvrable, ces personnes (mobiles et non mobiles) parcourent 19,2 km en moyenne. Pour les personnes mobiles, la distance moyenne parcourue est de 21,4 km tous modes confondus, et de 18,8 km pour la voiture.

BUDGET DISTANCES TOUS MODES DES PERSONNES MOBILES



Les distances parcourues par les personnes sont très liées à leur lieu de résidence. Elles sont généralement plus faibles dans les secteurs urbains, comme c'est le cas pour le secteur de Belfort et le secteur Nord CAPM.

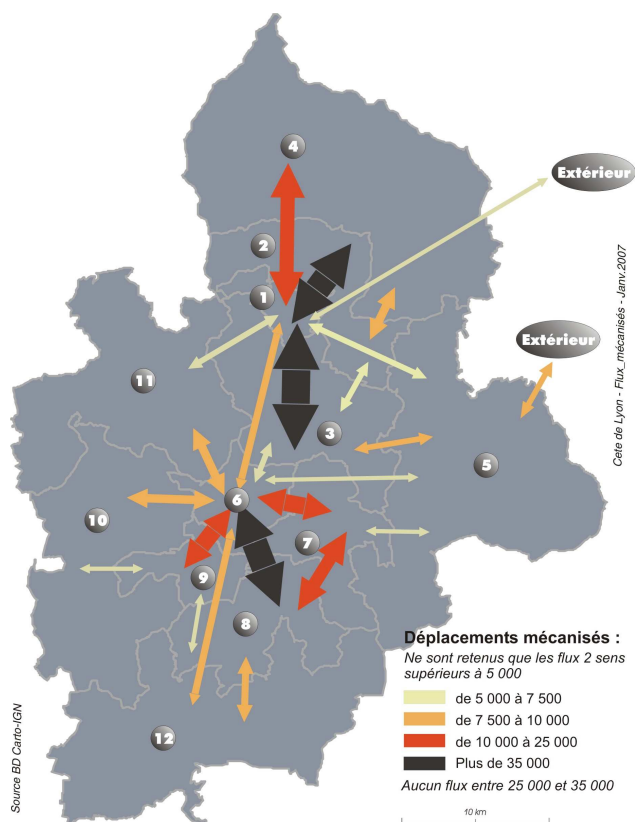
BUDGET DISTANCES EN VOITURE DES PERSONNES MOBILES



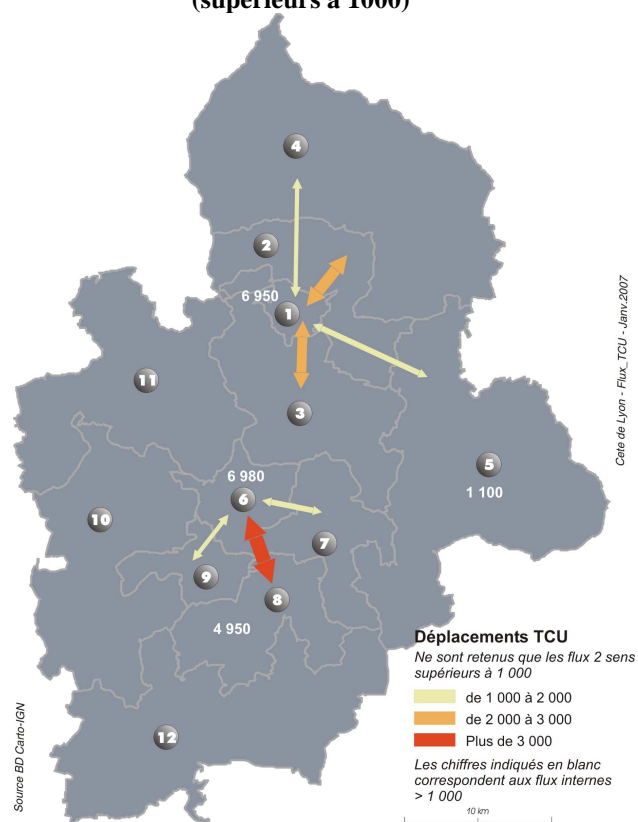
Les écarts sont encore plus marqués pour les distances parcourues en voiture : moins de 12 kilomètres pour les habitants du secteur de Belfort et du secteur Nord CAPM, et moins de 18 kilomètres pour les secteurs Sud CAB, Sud CAPM et Ouest CAPM.

LES FLUX DE DÉPLACEMENTS

FLUX DES DÉPLACEMENTS MÉCANISÉS PAR JOUR (supérieurs à 5000)



FLUX DES DÉPLACEMENTS EN TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS PAR JOUR (supérieurs à 1000)



secteurs		flux journaliers internes mécanisés
1	Belfort	78000
2	Nord CAB	17000
3	Sud CAB	23000
4	Nord Territoire de Belfort	27000
5	Sud Territoire de Belfort	40000
6	Nord CAPM	103000
7	Est CAPM	21000
8	Sud CAPM	78000
9	Ouest CAPM	20000
10	Vallée du Rupt et Trois Cantons	9000
11	Héricourt	32000
12	Balçon du Lormont et Pont de Roide	21000

Les flux réalisés en transport collectif urbain sont faibles.

On compte près de 7000 déplacements en TCU par jour sur les secteurs de Belfort et Nord CAPM, et près de 5000 déplacements sur le secteur Sud CAPM.

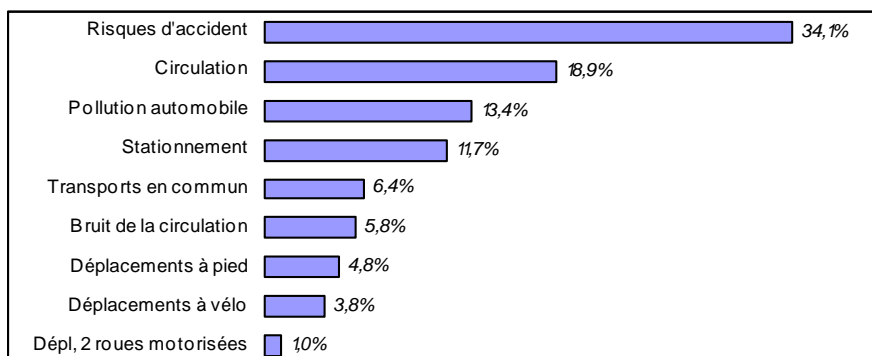
Le flux entre les secteurs Nord CAPM et Sud CAPM dépasse les 3 000 déplacements (3 600 déplacements). Ensuite, on trouve 2 flux de 2 700 déplacements entre le secteur de Belfort et les secteurs Nord CAB et Sud CAB.

On observe bien les 2 pôles de déplacements que sont les agglomérations de Belfort et de Montbéliard qui échangent de nombreux déplacements avec les secteurs qui les entourent, et dans une moindre mesure le pôle du secteur Sud CAPM.

LES OPINIONS

Les résultats présentés ici ne concernent que la population de 16 ans ou plus.

Points de la vie locale à traiter en priorité



Les risques d'accident arrivent largement en tête des points dont les habitants estiment qu'on devrait s'occuper en priorité, devant la circulation routière, la pollution automobile, le stationnement et les transports en commun.

Opinions sur différentes affirmations concernant l'utilisation de la voiture et des TC

Bien qu'ils utilisent peu les transports collectifs, les habitants de 16 ans et plus de l'Aire urbaine sont assez favorables à leur développement même si pour cela, il faut « brimer » la voiture :

- 70% estiment qu'« il faut continuer à développer les transports collectifs même en gênant les automobilistes »,
- 75% estiment que « pour améliorer la circulation en ville, il faut limiter l'usage de la voiture »,
- 45% seulement pensent que limiter la voiture en ville gêne fortement l'activité économique,
- 39% seulement estiment qu'aujourd'hui, en ville, on est obligé d'utiliser la voiture.

Communes les plus fréquentées et opinion sur leurs problèmes de circulation

Les 2 communes les plus fréquentées parmi Montbéliard, Belfort, Héricourt, Delle et Audincourt sont celles de Belfort et Montbéliard.

Concernant le fait qu'il n'y ait pas de problèmes de circulation dans la commune de Montbéliard (respectivement Belfort), 73% (resp. 80%) des personnes interrogées ne sont pas d'accord.

En vue d'améliorer ces problèmes de circulation dans Montbéliard et Belfort, les principales solutions proposées, pour lesquelles plus des deux tiers des personnes de plus de 16 ans sont d'accord, sont les suivantes :

Propositions	% de personnes d'accord	
	Montbéliard	Belfort
faciliter l'usage du vélo en construisant plus de pistes cyclables	84%	75%
sécuriser les voies piétonnes dans le centre pour inciter à la marche	82%	75%
améliorer l'attractivité des tarifs des bus	73%	68%
limiter fortement la circulation automobile dans le centre	69%	67%
développer l'information sur les différents modes de transport en commun	69%	70%
développer le covoiturage	67%	61%

Opinion sur les problématiques locales de transport

Les personnes de plus de 16 ans sont d'accord à plus de 70% avec les idées suivantes :

- la mise à 2x3 voies de l'A36 va faciliter la circulation (79%) ;
- il faut créer davantage de liaisons de transport en commun entre les agglomérations de l'Aire urbaine (78%) ;
- il faut créer des parkings aux entrées de ville, pour inciter les gens à utiliser les transports en communs (navettes) (77%) ;
- développer un billet unique train/bus dans toute l'Aire urbaine va inciter à l'utilisation des transports en commun (73%) ;
- il faut développer des parkings aux gares pour développer l'usage du train (72%).