Conditions de vie
Déplacements et vulnérabilité énergétique

Les trajets domicile-travail et domicile-études représentent un quart des déplacements habituels des Français et sont à l'origine d'un tiers des émissions de CO_2 dans le pays. Contraints et répétitifs, ces trajets constituent un enjeu pour les politiques publiques en matière de mobilité. En Bourgogne-Franche-Comté, 65 % des actifs occupés quittent leur commune de résidence pour se rendre à leur travail. Deux actifs sur dix résident à plus de 30 minutes de leur lieu de travail. Cette part a progressé de cinq points par rapport à 1999 (+ 3 points en moyenne en France métropolitaine), en lien avec la poursuite de la périurbanisation et le développement du travail frontalier qui augmentent les distances domicile-travail pour les actifs concernés.

Prépondérance de l'automobile dans les déplacements quotidiens

La voiture est le mode de transport privilégié pour les déplacements quotidiens des actifs et des étudiants. Elle est utilisée dans 80 % des déplacements des habitants de la région. Ce mode de déplacement est même quasi exclusif dès lors que les actifs travaillent à plus de 3 km de chez eux. L'usage des transports en commun concerne surtout les déplacements de courte distance en agglomération, où les réseaux de bus et tramway sont denses, ainsi que de centre-ville à centre-ville sur longue distance, où le train est compétitif. Entre 2007 et 2012, l'usage de la voiture et celui des transports en commun progressent légèrement (respectivement + 1 point et + 0,4 point) en lien avec l'allongement des distances entre le lieu de domicile et le lieu de travail. En conséquence, la part des actifs ne se déplaçant pas ou se déplaçant à pied ou en deux roues recule (respectivement – 0,3 point, – 0,8 point et – 0,4 point).

Vulnérabilité énergétique liée au carburant : forte en dehors des pôles urbains

En Bourgogne-Franche-Comté, 15 % des ménages sont exposés au risque de vulnérabilité énergétique liée aux dépenses de carburant. Ils consacrent en effet plus de 4,5 % de leur revenu à l'achat du carburant nécessaire aux trajets contraints, soit pour se rendre au travail ou sur le lieu d'études, soit pour accéder aux services de santé et de la vie quotidienne. C'est cinq points de plus qu'en moyenne en France. Cette exposition au risque de vulnérabilité énergétique liée aux déplacements concerne davantage les zones peu denses, là où les ménages habitent loin des lieux d'emploi, d'équipements ou de services. Pour les ménages qui utilisent leur voiture pour se déplacer, la facture énergétique atteint en moyenne 870 euros par an. Elle est en moyenne de 1 400 euros par an pour un ménage résidant dans une commune très peu dense. Les déplacements hors domicile-travail représentent presque les deux tiers de cette dépense. À l'inverse, résider dans une commune densément peuplée permet de limiter les dépenses en carburant, la facture énergétique s'élevant dans ce cas à 420 euros en moyenne par an. En effet, les trajets effectués sont en moyenne plus courts et l'offre de transports alternatifs à la voiture y est davantage développée.■

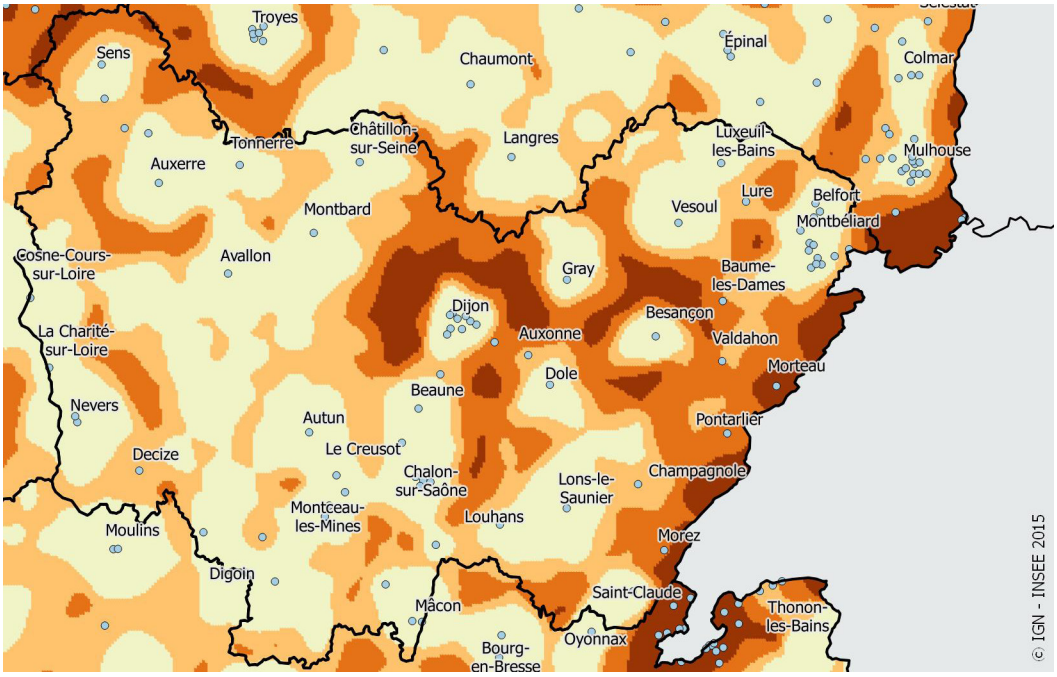
Chiffres Clés

	Part des actifs occupés résidant à 30 minutes ou moins de leur lieu de travail en 2012 (en %)	Mode de transport principal pour les déplacements domicile-travail ou domicile-études en 2012 (en %)			Part du diesel dans le parc de voitures de moins de 15 ans en 2009 (en %)	Taux de vulnérabilité énergétique liée aux dépenses de carburant en 2008 (en %)	Émissions de CO_2 des trajets domicile-travail ou domicile-études par personne en 2011 (en kg/an)
		Voiture, moto	Transports en commun	Autres (pas de transport, marche à pied, vélo)			
Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine	77,3	78,1	10,3	11,5	59,6	12,4	739
Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes	84,3	82,6	7,0	10,3	63,0	13,8	679
Auvergne-Rhône-Alpes	77,6	75,7	12,9	11,4	59,4	10,7	643
Bourgogne-Franche-Comté	**80,1**	**80,4**	**7,2**	**12,3**	**62,1**	**14,8**	**733**
Bretagne	82,7	81,8	8,0	10,2	63,5	12,0	696
Centre-Val de Loire	78,8	80,7	9,0	10,3	62,1	13,8	818
Corse	82,0	83,0	3,6	13,3	52,4	28,0	575
Île-de-France	53,0	43,0	47,6	9,4	51,9	3,0	455
Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées	78,5	79,1	9,1	11,9	63,0	12,4	648
Nord-Pas-de-Calais-Picardie	75,7	78,7	11,2	10,1	66,1	10,2	778
Normandie	81,9	81,0	8,7	10,3	64,3	11,8	769
Pays de la Loire	82,9	80,8	9,1	10,1	62,2	12,4	699
Provence-Alpes-Côte d'Azur	77,1	74,4	12,2	13,4	54,2	7,7	597
France métropolitaine	73,9	71,3	18,0	10,8	60,0	10,2	646
Rang de la région Bourgogne-Franche-Comté (du plus grand au plus petit)	**6**	**7**	**11**	**3**	**7**	**2**	**5**

Sources : Insee, Recensements de la population ; CEREMA ; Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, SoeS, fichier central des automobiles

1 Frontaliers et périurbains, les plus éloignés de leur lieu de travail

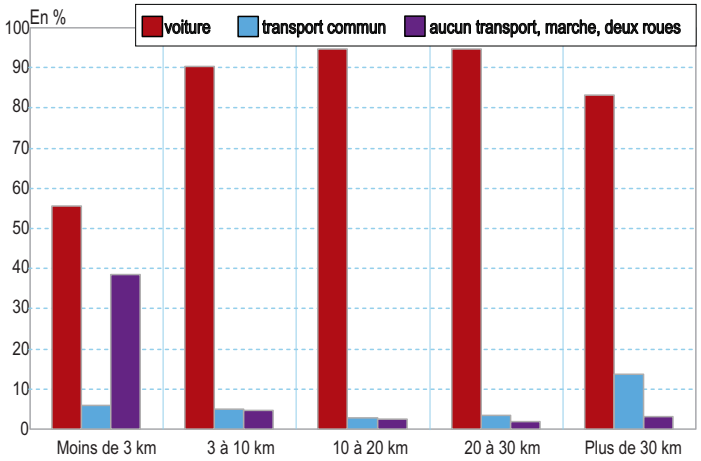
Part des actifs occupés à plus de 30 minutes de leur travail



Source : Insee, Recensement de la population 2012

2 La voiture, mode de transport privilégié quelle que soit la distance à parcourir

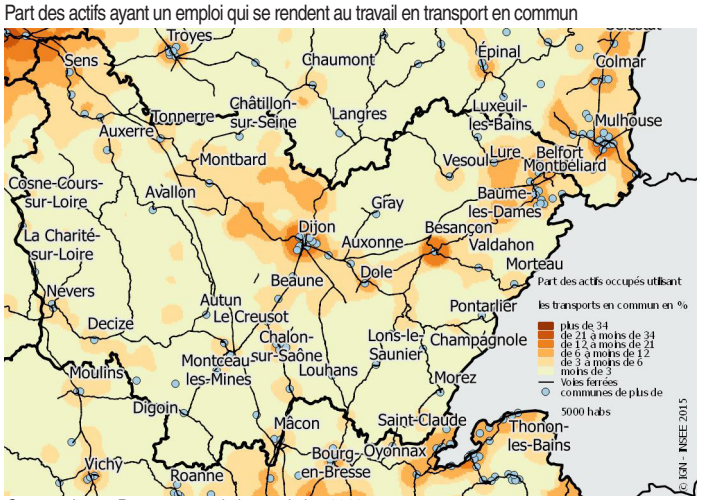
Modes de transports en Bourgogne-Franche-Comté selon la distance



Sources : Insee, Recensement de la population 2012 ; Distancier Metric

3 Le recours aux transports en communs, surtout autour des plus grands pôles d'emploi

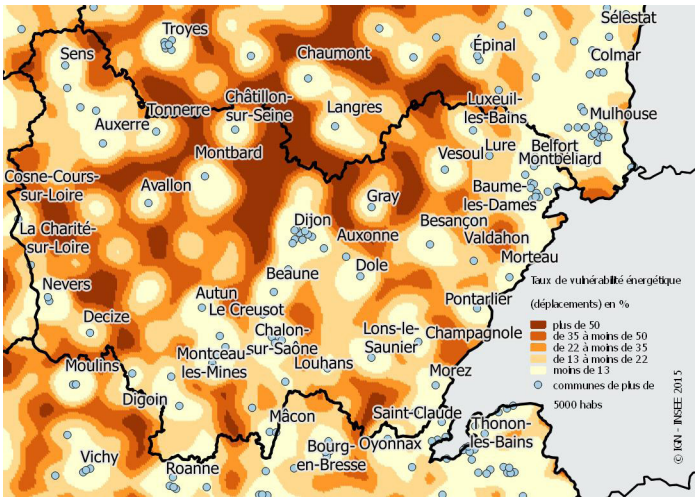
Part des actifs ayant un emploi qui se rendent au travail en transport en commun



Source : Insee, Recensement de la population 2012

4 Un poste carburant plus lourd dans le budget des ménages vivant en zone rurale

Vulnérabilité énergétique liée aux déplacements en Bourgogne-Franche-Comté



Sources : Insee, Recensement de la population 2008, Enquêtes revenus fiscaux et sociaux, RDL ; SoeS Anah