

Octant Analyse

Population Conditions de vie

Numéro 12 - Janvier 2011

Déplacements domicile-travail en Bretagne : plus nombreux, plus longs et souvent en voiture

De plus en plus de Bretons habitent et travaillent dans des communes différentes : plus de six actifs sur dix en 2007. Ceux qui résident dans les couronnes périurbaines, moins bien pourvues en emplois que les pôles urbains, sont les plus mobiles. Les navettes domicile-travail sont aussi de plus en plus longues : 20 % des actifs parcourent plus de 20 km pour arriver au travail, contre 13 % en 1990. Les situations varient aussi selon le profil des actifs : les femmes, par exemple, font des trajets plus courts. Qu'ils habitent en ville ou en campagne, la voiture reste le mode de transport dominant des Bretons pour aller au travail. C'est dans le pôle urbain de Rennes que les transports en commun sont les plus utilisés.

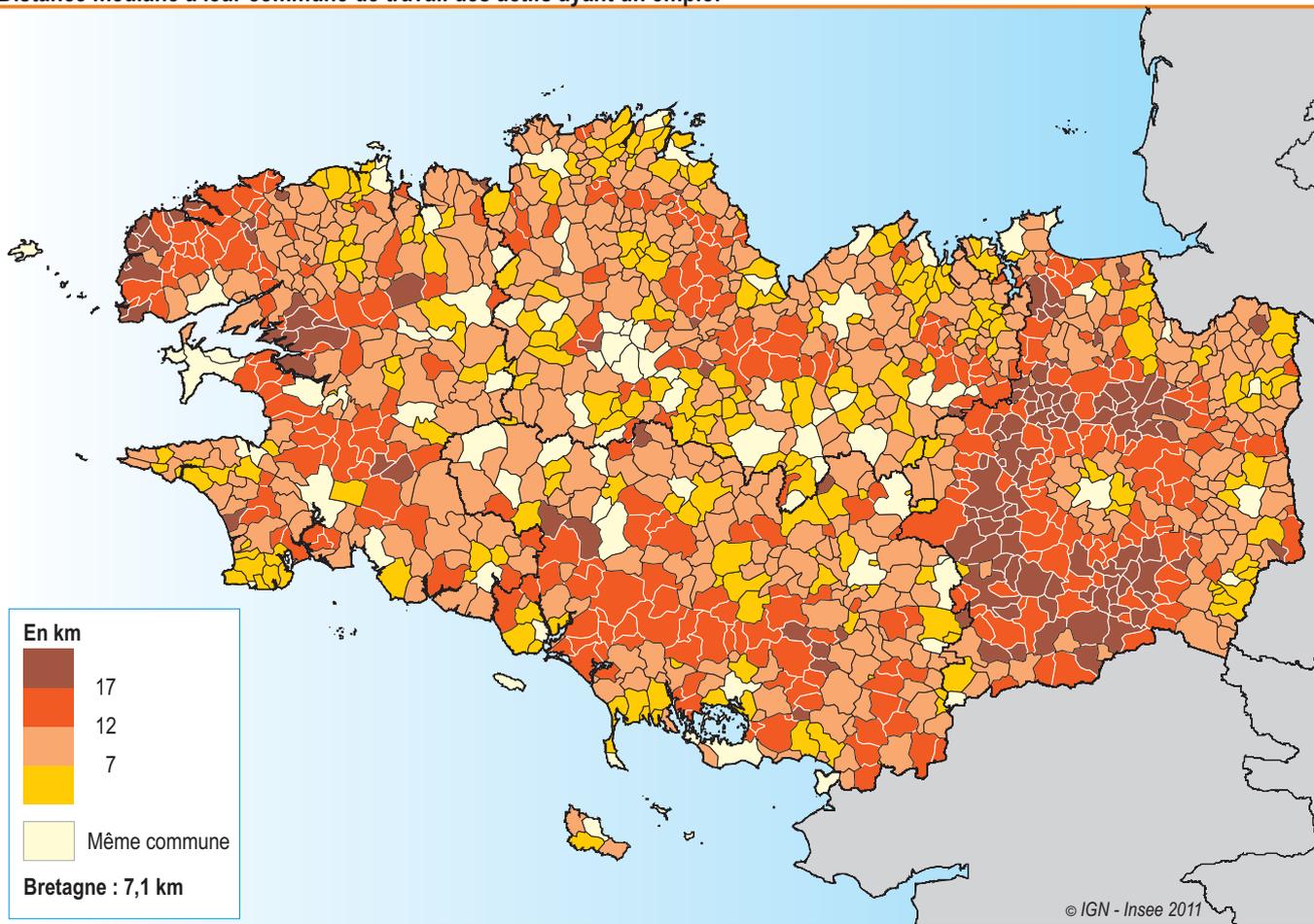
En 2007, 789 000 Bretons quittent leur commune de résidence pour se rendre au travail, soit 61 % des actifs bretons ayant un emploi ; ils n'étaient que 48 % en 1990 et seulement 29 % en 1975. Plusieurs facteurs expliquent cette dissociation croissante entre le lieu de résidence et le lieu de travail : concentration des activités économiques dans les pôles urbains, amélioration des réseaux de transports et augmentation de l'équipement des ménages en automobile(s), déclin des exploitations agricoles. Le Finistère est le département breton où les déplacements sont les plus courts : 57 % des actifs ayant un emploi ne quittent pas leur commune de résidence et 17 % vont dans une commune proche de moins de 10 km (contre 21 % en moyenne régionale). À l'inverse, en Ille-et-Vilaine, les travailleurs se déplacent plus loin : 47 % vont dans une commune située à plus de 10 km (41 % en moyenne régionale). Le rayonnement toujours plus large de l'agglomération rennaise explique en partie ce constat.

Des navettes vers les pôles urbains

L'augmentation des déplacements est une conséquence de l'étalement urbain. Une partie de la population habite de plus en plus loin des centres urbains, bien que l'emploi y reste concentré. 58 % des emplois bretons se situent dans les pôles urbains qui regroupent 40 % de la population. A contrario, l'espace périurbain regroupe seulement un emploi sur cinq, alors qu'un actif sur trois y réside. Le déséquilibre entre la localisation des emplois et celle du domicile des actifs s'accroît.

Ainsi, en 1990, 65 % des actifs en emploi habitant dans l'espace périurbain ne travaillaient pas dans leur commune de résidence, contre 78 % aujourd'hui. Quotidiennement, plus de 200 000 habitants de ces espaces se rendent dans un pôle urbain pour travailler ; ils sont moins de 50 000 à faire un trajet inverse. L'espace à dominante rurale présente un équilibre relatif : 23 % des emplois et 27 % des actifs.

Des distances longues en Ile-et-Vilaine autour de l'agglomération rennaise
Distance médiane à leur commune de travail des actifs ayant un emploi



Source : Insee, recensement de la population 2007 (exploitation complémentaire) - distancier ODOMATRIX - Inra, UMR1041 CESAER

Lecture : dans les zones rouges, la moitié des actifs font un trajet entre 12 et 16 km pour aller travailler.

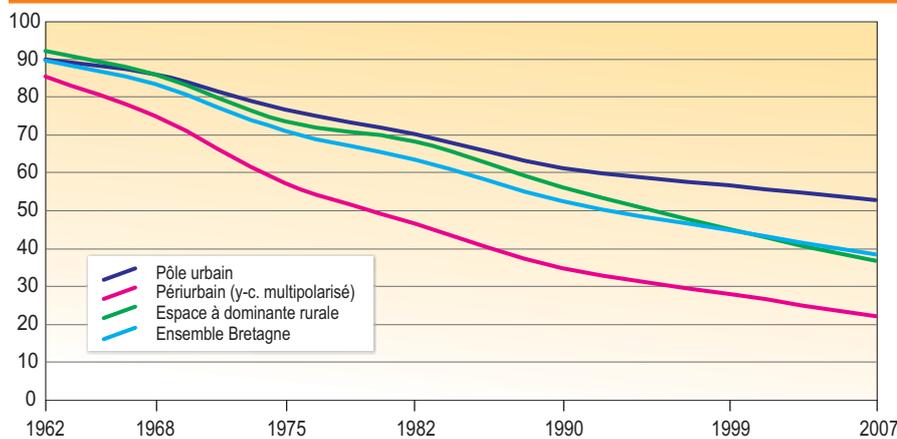
Des déplacements plus longs et plus nombreux

L'augmentation du nombre d'actifs travaillant hors de leur commune s'accompagne d'un allongement des distances parcourues entre domicile et lieu de travail. La proportion

d'actifs travaillant dans une autre commune située à moins de 10 km reste stable : 20 %. Les trajets plus longs sont plus nombreux. C'est la part des déplacements compris entre 20 et 99 km qui augmente le plus pour atteindre 18 % en 2007, contre 10 % en 1990.

La proportion des trajets domicile-travail de longue distance reste faible : 2,5 %, 6 % chez les cadres. Pour les actifs quittant leur commune et effectuant moins de 100 km pour aller travailler, la distance moyenne est de 17,8 km, contre 15,7 km en 1990. Un actif mobile sur quatre parcourt plus de 22,2 km pour rejoindre son lieu de travail. Les actifs des communes rurales parcourent de plus longues distances que ceux des communes périurbaines : 20,5 km, contre 17 km en moyenne. Pourtant, en raison d'une vitesse de circulation plus réduite à proximité et surtout dans les zones urbaines, le constat s'inverse pour les temps de trajet. Ainsi, en heure de pointe, la durée des trajets est inférieure pour les résidents mobiles de l'espace rural (22 minutes, contre 24 minutes).

Les actifs travaillant dans leur commune de résidence sont devenus minoritaires
Évolution de la part des actifs bretons travaillant et résidant dans la même commune par type d'espace (en %)



Source : Insee, recensements de la population

Lecture : en 1962, 90 % des actifs bretons travaillaient dans la même commune que celle de leur résidence. En 2007, 39 % des actifs bretons travaillent dans la même commune que celle de leur résidence.

Les femmes se déplacent moins et moins loin

Au-delà des logiques d'accessibilité, les distances parcourues pour se rendre au travail se déclinent différemment selon le sexe, la catégorie socioprofessionnelle et l'âge. En Bretagne comme au niveau national, les

La voiture, mode de transport dominant pour se rendre au travail

Part des actifs en emploi selon le mode de déplacement utilisé pour aller travailler (en %)

Type d'espace de résidence	Pas de transport	Marche à pied	Deux roues	Voiture, camion, fourgonnette	Transports en commun	Bretagne
Pôle urbain - Ville-centre	3,4	10,8	5,1	69,7	11,0	100,0
Pôle urbain - Banlieue	3,7	3,6	3,7	84,3	4,7	100,0
Périurbain - Monopolarisé	5,0	3,2	2,6	85,6	3,6	100,0
Périurbain - Multipolarisé	6,0	4,5	2,6	85,1	1,8	100,0
Espace rural - Pôle d'emploi	6,9	7,8	3,4	79,8	2,1	100,0
Espace rural - Couronne d'un pôle d'emploi	6,2	3,6	1,4	88,1	0,7	100,0
Espace rural - Autres communes	8,8	6,5	2,9	80,1	1,7	100,0
Ensemble Bretagne	5,4	6,4	3,6	79,4	5,2	100,0

Source : Insee, recensement de la population 2007 (exploitation complémentaire)

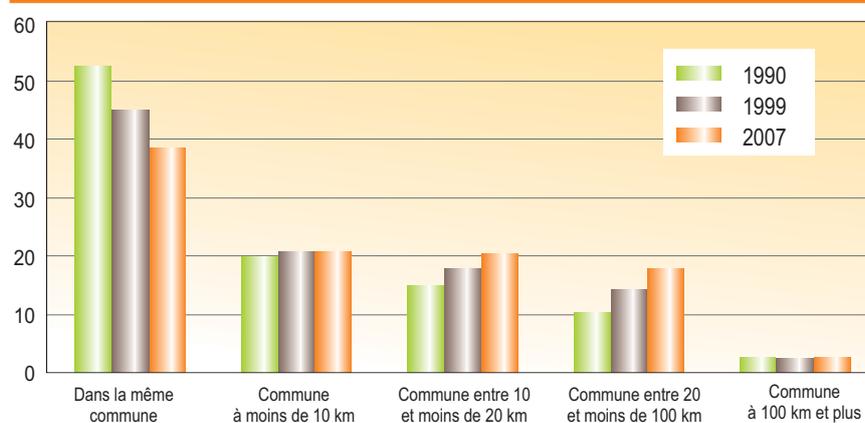
femmes occupent plus fréquemment que les hommes un emploi sur la commune où elles résident : 41 %, contre 36 %. Les trajets sont aussi plus courts : 17 % des femmes actives effectuent au moins 20 km pour aller travailler, contre 24 % chez les hommes. Ces dernières concilient plus souvent les tâches familiales avec l'activité professionnelle, d'où la nécessité de se rapprocher du lieu de travail. Ce sont les indépendants (agriculteurs ou artisans) qui parcourent les distances les plus courtes. Les employés, catégorie socioprofessionnelle fortement féminisée, résident aussi souvent près de leur emploi, 44 % travaillent dans leur commune. À l'opposé, les cadres et professions intermédiaires sont plus mobiles : les deux tiers travaillent hors de leur commune de résidence. Non seulement ils sont plus enclins à quitter leur commune pour aller travailler, mais ce sont surtout ceux qui résident le plus loin de leur emploi.

Les ouvriers quittent plus souvent leur commune de résidence pour aller travailler

Seulement 28 % des ouvriers travaillent et habitent dans la même commune : c'est la part la plus faible parmi les différentes catégories socioprofessionnelles. En effet, les zones industrielles excentrées justifient moins la commodité d'habiter sa commune de travail. Mais s'ils résident rarement dans la même commune que leur lieu de travail, ils ne sont pas pour autant soumis à des déplacements plus importants. La distance moyenne des ouvriers allant travailler dans une commune à moins de 100 km est 17,3 km, soit une moyenne inférieure de 0,5 km à celle de l'ensemble des catégories socioprofessionnelles. Par ailleurs, 49 % des emplois ouvriers se situent dans un pôle urbain ; c'est très en dessous des autres catégories (de 62 % pour les employés à 73 % pour les cadres). Seulement, un ouvrier sur trois habite dans un pôle urbain.

Distances domicile-travail en Bretagne : des trajets de plus en plus longs

Part des actifs en emploi selon la distance de leur commune de résidence à leur commune de travail (en %)



Source : Insee, recensements de la population - Distancier ODOMATRIX - INRA, UMR1041 CESAER

Les actifs les plus âgés plus près de chez eux

Les situations sont également contrastées selon l'âge. Une part importante des plus jeunes actifs, plus souvent urbains, travaillent dans la même commune. Mais, ce sont les actifs les plus âgés qui sont les plus nombreux à travailler dans leur commune de résidence : 46 % des 50 ans ou plus. Ils sont aussi moins nombreux à effectuer des distances supérieures à 20 km pour se rendre sur leur lieu de travail. D'autres facteurs sociaux ont une incidence sur les déplacements domicile-travail. Pour les couples où les deux conjoints travaillent, les contraintes pour arriver à minimiser les distances entre domicile et lieu de travail sont plus fortes. Ainsi, 36 % des actifs vivant en couple travaillent dans leur commune de résidence, contre 44 % des autres actifs en couple. L'accès à la propriété va de pair avec plus de déplacements : 35 % des propriétaires de leur logement travaillent dans leur commune, contre 44 % des locataires.

Prépondérance de l'automobile

Près de huit actifs bretons sur dix privilégient la voiture pour se rendre au travail. Dans les communes périurbaines, ce sont 85 % des actifs qui utilisent principalement la voiture. Qu'ils résident en ville ou à la campagne, les Bretons, comme les autres habitants de province, privilégient ce mode de transport pour rallier leur lieu d'emploi. 70 % des actifs bretons habitant une ville-centre d'un pôle urbain se déplacent en automobile ; ceux déclarant utiliser les transports en commun ou se déplaçant principalement à pied sont à proportion identique : 11 %. L'automobile est également le mode de transport dominant pour les actifs travaillant et habitant la même commune. Ainsi, 6 actifs sur 10 utilisent leur voiture sans changer de commune.

Les transports en commun : une pratique rennaise

La part des transports en commun varie selon l'offre disponible à proximité du domicile, et donc selon la zone de résidence. Elle culmine dans les villes où existent des réseaux de bus (et de métro à Rennes depuis 2002).

Le recours aux transports collectifs s'avère très marqué dans le pôle urbain de Rennes. Ce sont 19 % des actifs en emploi qui les utilisent principalement, contre 10 % dans l'unité urbaine de Brest. Parmi les pôles urbains de France métropolitaine, Strasbourg est comparable à Rennes. Seuls Paris et Lyon ont un

taux d'utilisation plus élevé : respectivement 44 % et 22 %. La moyenne d'utilisation dans les pôles urbains de province de plus de 150 000 habitants est de 14 %.

■ Luc Goutard

Méthodes

Les **distances routières** et **temps de trajet** entre communes ont été calculées à l'aide d'un distancier fourni par l'Institut National de la Recherche Agronomique (INRA) dans le cadre d'une convention avec l'Insee. Ce distancier utilise la base de données routières « Route 500 » de l'IGN. La distance est mesurée entre le centre de la commune de résidence et le centre de la commune de travail. Par conséquent, pour ceux qui résident et travaillent dans la même commune, la distance est nulle. Les distances sont d'autant plus sous-estimées que les communes sont grandes et l'habitat distant des zones d'activité. À l'inverse, la méthode conduit sans doute à surestimer les trajets effectués par les actifs travaillant dans une commune contiguë à leur commune de résidence, la distance réelle parcourue pouvant être quasiment nulle.

Définitions des espaces territoriaux

Dans le cadre de cette étude le territoire est décomposé selon trois grands types d'espaces, tels qu'ils ont été définis en 1999 :

Un **pôle urbain** est une unité urbaine offrant au moins 5 000 emplois. Si une commune représente plus de 50 % de la population du pôle urbain, elle est seule ville-centre. Dans le cas contraire, toutes les communes qui ont une population supérieure à la moitié de celle de la commune la plus importante, ainsi que cette dernière, sont villes-centres. Les communes d'un pôle urbain qui ne sont pas villes-centres constituent la banlieue du pôle urbain.

Le **périurbain** a trait aux déplacements domicile-travail, les emplois restant largement concentrés dans les pôles urbains, tandis que les lieux de résidence s'en éloignent ; 40 % de la population résidente a un emploi dans un pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. Le périurbain est composé des communes sous influence urbaine du fait de ces déplacements domicile-travail : communes périurbaines et communes multipolarisées dont les salariés vont travailler dans plusieurs pôles d'emploi.

L'**espace à dominante rurale**, ou **espace rural**, regroupe l'ensemble des petites unités urbaines et des communes rurales n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine (pôles urbains et communes périurbaines ou multipolarisées).

Les pôles d'emploi de l'espace rural sont les communes (ou unités urbaines) n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine et comptant 1 500 emplois ou plus.

Les couronnes d'un pôle d'emploi de l'espace rural sont les communes (ou unités urbaines) n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine et dont 40 % ou plus des actifs résidents travaillent dans le reste de l'aire d'emploi de l'espace rural.

Enfin, les autres communes de l'espace à dominante rurale sont les communes (ou unités urbaines) n'appartenant ni à l'espace à dominante urbaine ni à une aire d'emploi de l'espace rural.

Pour en savoir plus

- [Les salariés bretons résident de plus en plus loin de leur lieu de travail](#) / David Levy, Mickaël Ramonet ; Insee Bretagne. - Dans : Octant. - n° 112 (2008, avr.). - P. 11-15.
- [Près d'une heure quotidienne de transport : les disparités se réduisent mais demeurent](#) / Thomas Le Jeannic, Tiaray Razafindranovona ; Insee. - Dans : France, portrait social. - (2009, nov.). - P. 107-123.
- [Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue, et elle augmente ailleurs](#) / Jean-Paul Hubert. - Dans : Insee première ; n° 1252 (2009, juil.). - 4 p.
- [Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation](#) / Brigitte Baccaïni, François Sémécurbe, Gwenaëlle Thomas. - Dans : Insee première ; n° 1129 (2007, mars). - 4 p.
- [La mobilité des Français : panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008](#) / Commissariat général au développement durable. - Paris : ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, 2010. - (La revue du CGDD, n°4). - 190 p.
- Insee (www.insee.fr)

Directeur de la Publication : Michel Guillemet

Rédactrice en chef : Sylvie Lesaint

Composition : Brigitte Cariou

ISSN 2105-1151 - © Insee 2011 - Dépôt légal : 1^{er} trimestre 2011

INSEE Bretagne

36, place du Colombier
CS 94439
35044 RENNES Cedex

Pour tout renseignement statistique :
09 72 72 40 00 (tarification appel local)