

Déplacements : toujours plus nombreux et toujours plus longs

Comme les transports de marchandises, les déplacements des ménages contribuent de manière significative aux émissions de gaz à effet de serre et à la consommation d'énergie. C'est également un poste de dépenses important pour les ménages qui peut être source de fragilité financière. Le développement des mobilités représente ainsi une liberté, mais aussi des contraintes pour les Ligériens. Il doit être maîtrisé et s'appuyer de plus en plus sur des modes de déplacements collectifs ou doux, comme le vélo et la marche, pour s'inscrire dans une dynamique durable. Or, la période récente montre plutôt une augmentation des déplacements quotidiens et des déplacements les plus polluants (avion, voiture) ce qui pose clairement la question de la place donnée aux enjeux de développement durable dans les politiques publiques et de leur capacité à inverser la tendance en matière de mobilité.

Les distances domicile-travail augmentent, avec un léger ralentissement

Au cours des dernières années, la déconnexion entre lieu de résidence et lieu de travail continue. D'une part, la périurbanisation se poursuit : les Ligériens recherchent un cadre de vie plus calme à l'extérieur des grandes villes. De plus, aller habiter dans les zones périurbaines leur permet d'accéder plus facilement à la propriété d'un bien immobilier puisque le coût du foncier y est moins élevé. D'autre part, la métropolisation s'amplifie, avec une concentration de l'emploi dans les grands pôles toujours plus marquée. Depuis dix ans, les distances entre domicile et lieu de travail des Ligériens augmentent, et ce, de façon comparable à la moyenne de France de province. Cette croissance ralentit cependant sur la période récente. De 2011 à 2016, dans la région, les distances progressent de 0,6 kilomètre (km), contre 0,8 km entre 2006 et 2011.

En 2016, les Ligériens réalisent en moyenne 15,1 km pour aller travailler, soit 0,1 km de plus qu'en France de province (*méthode*). Dans la région, les actifs qui résident dans les grands pôles (*définitions – fiche contexte démographique et économique*) parcourent les distances les moins élevées (12,0 km) et ceux qui vivent dans les couronnes des grands pôles ou les communes multipolarisées des grandes aires urbaines effectuent les trajets les plus longs (respectivement 18,2 km et 18,0 km). De 2011 à 2016, les distances domicile-travail augmentent dans tous les types de communes. La progression est plus marquée pour les actifs qui résident dans les couronnes des petits et moyens pôles (+ 1,0 km), dans les petits et moyens pôles (+ 0,8 km) et dans les communes isolées hors influence des pôles et les autres communes multipolarisées (+ 0,8 km). Par rapport à la période de 2006 à 2011, l'augmentation des distances ralentit dans quasiment tous les

types de communes. Ce ralentissement est nettement plus marqué pour les actifs qui résident dans les communes multipolarisées des grandes aires urbaines : + 0,5 km de 2011 à 2016, contre + 1,2 km de 2006 à 2011.

L'usage de la voiture pour aller travailler progresse, excepté dans les grands pôles

Avec l'augmentation de la distance entre domicile et lieu de travail, utiliser sa voiture pour aller travailler est plus fréquent. À cet effet, les ménages sont de plus en plus équipés en voiture, comme en témoigne la progression du nombre moyen de voitures par adulte : 0,78 dans la région et 0,75 en France de province en 2016, soit 0,05 point de plus qu'il y a dix ans. Dans la région et en province, la part des actifs qui vont travailler en voiture augmente d'un point de 2011 à 2016, alors qu'elle stagnait de 2006 à 2011. En 2016, 79 % des Ligériens se rendent au travail par ce mode de transport, soit 1 point de plus qu'en province.

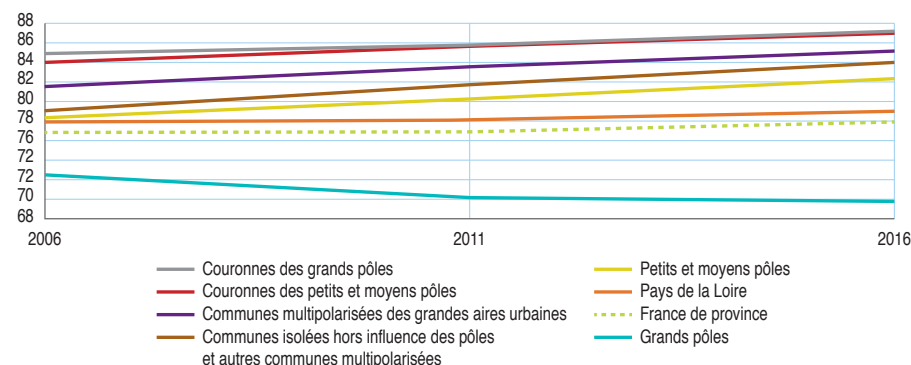
Depuis dix ans, dans la région, l'usage de la voiture pour aller travailler progresse

dans tous les types de communes, excepté dans les grands pôles (*figure 1*). Dans ces communes, la part des actifs qui l'utilisent stagne de 2011 à 2016, après une baisse de 3 points de 2006 à 2011. En 2016, 70 % des Ligériens qui résident dans les grands pôles vont travailler en voiture. Le recul de l'usage de la voiture dans les grands pôles est facilité par l'augmentation de l'offre en transports en commun et par les distances domicile-travail, moins élevées qu'ailleurs, qui permettent de réaliser des trajets à pied ou à vélo. *A contrario*, loin des grands pôles, où les transports en commun sont moins développés et les distances domicile-travail plus élevées et en plus forte progression, l'usage de la voiture augmente. Il progresse plus fortement pour les actifs qui résident dans les communes isolées hors influence des pôles et les autres communes multipolarisées : 84 % d'entre eux utilisent la voiture pour aller travailler en 2016, soit 5 points de plus qu'en 2006.

Dans ce contexte, pour limiter l'impact négatif de l'usage de la voiture, il semble essentiel de développer les alternatives et d'augmenter le taux d'occupation des véhicules. À l'heure

1 L'usage de la voiture pour aller travailler recule uniquement dans les grands pôles

Part des actifs qui utilisent la voiture pour aller travailler par type de commune selon le zonage en aires urbaines, entre 2006 et 2016 (en %)



Champ : ensemble des actifs en emploi.

Source : Insee, Recensements de la population (RP) 2006, 2011 et 2016.

actuelle, ce taux d'occupation est de 1,1 pour les déplacements domicile-travail et de 1,4 pour les autres déplacements. 90 % des actifs ayant un emploi sont seuls dans leur voiture.

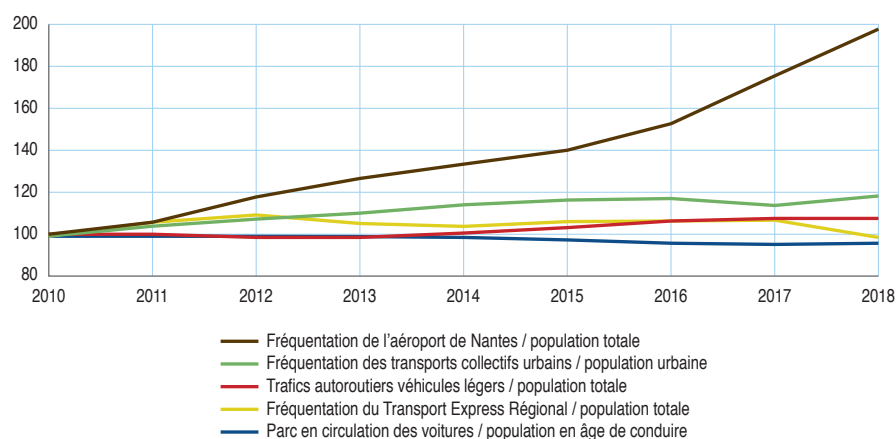
Dans la région et en France de province, la part des actifs qui ont recours aux transports en commun pour aller travailler est stable de 2011 à 2016, après une hausse d'un point de 2006 à 2011. En 2016, 7 % des Ligériens les utilisent, soit 1 point de moins qu'en province. La hausse de l'usage des transports en commun est essentiellement portée par les grands pôles. De 2006 à 2011, la part des actifs qui y résident et qui les utilisent passe de 11 % à 14 %, puis elle stagne de 2011 à 2016. Cette augmentation est notamment en lien avec la mise en place du tramway au Mans en 2007 et du Busway dans l'agglomération nantaise en 2006.

Concernant la marche, dans la région et en France de province, la part des actifs qui y ont recours diminue d'un point de 2011 à 2016 et de 0,5 point de 2006 à 2011. En 2016, 5 % des Ligériens vont au travail à pied, soit 1 point de moins qu'en province.

Enfin, au cours des 10 dernières années, dans la région et en province, les deux-roues ne sont pas davantage plébiscités pour les trajets domicile-travail. De 2011 à 2016, la part des actifs qui résident dans la région et qui les utilisent est stable, après une légère diminution de 2006 à 2011 (-0,5 point). En 2016, dans la région et en province, 4 % des actifs vont travailler en deux-roues, dont pour la moitié d'entre eux, à vélo.

2 Les transports aériens sont de plus en plus utilisés

Évolution de la fréquentation des diverses voies de mobilité et du parc automobile dans les Pays de la Loire de 2010 à 2018 (valeurs absolues rapportées à la population (base 100 en 2010))



Note : la fréquentation et le nombre de voitures ont été rapportés à la population concernée.

Sources : Insee, Estimations de population ; SDES, Semitan, STRAN, Keolis, TPC, Saumur Agglobus, SETRAM, CTY, ASF, Cofiroute, Région des Pays de la Loire, Vinci Airport.

Une croissance générale de l'ensemble des mobilités, particulièrement pour les modes les plus polluants

Depuis 2010, dans les Pays de la Loire la mobilité croît globalement. Les différents modes de transport sont de plus en plus utilisés, notamment les moins durables. Ainsi, la progression de la fréquentation des transports aériens, fortement émetteurs de gaz à effet de serre, continue de s'accélérer. Entre 2010 et 2018, la fréquentation de l'aéroport de Nantes par habitant double quasiment, et la croissance de la fréquentation s'accélère entre 2015 et 2018 (figure 2). Le trafic autoroutier de véhicules légers, qui ne concerne pas que les

habitants de la région, augmente de 8 % entre 2010 et 2018, tandis que le parc de véhicules par habitant en âge de conduire baisse de 4 %.

Les modes de transport plus durables continuent cependant de se développer. La fréquentation des trains express régionaux (TER) par habitant augmente régulièrement entre 2010 et 2017. La diminution observée en 2018 est liée aux grèves des transports. La fréquentation par habitant des transports en commun urbains (TCU) augmente de 18 %. Si l'utilisation des transports en commun pour aller travailler stagne, elle continue d'augmenter pour les autres motifs de déplacement (loisirs, achats, etc.). ■

Méthode

Les distances entre domicile et lieu de travail sont calculées à partir du champ constitué des actifs qui travaillent dans leur commune de résidence et de ceux qui travaillent hors de leur commune de résidence et à moins de 200 km. Elles sont mesurées à partir des

distances routières fournies par le distancier Métrix de l'Insee, pour les personnes motorisées. Elles correspondent aux distances entre les chefs-lieux des communes de résidence et des communes de travail. Lorsque les individus travaillent et résident dans la

même commune, une distance moyenne de leur lieu de résidence (localisé au carreau de 200 mètres à partir de la source Fidéli) au chef-lieu de la commune de travail est calculée.

Pour en savoir plus

- Chesnel H. et Hamzaoui L., *De plus en plus de Ligériens travaillent hors de leur intercommunalité de résidence*, Insee Flash Pays de la Loire, n° 93, septembre 2019.
- Chaillot P. et Hamzaoui L., *Huit Ligériens sur dix se rendent au travail en voiture*, Insee Analyses Pays de la Loire, n° 74, mai 2019.
- Barré M. et Besnard S., *Aller au travail à vélo : une pratique assez bien ancrée dans les grandes villes de la région*, Insee Flash Pays de la Loire, n° 63, janvier 2017.
- Besnard S. et Hamzaoui L., *Se rendre au travail en transports en commun : une pratique qui se développe dans les grandes villes de la région*, Insee Flash Pays de la Loire, n° 44, juin 2016.
- Douillard D., *La fréquentation des transports collectifs urbains en 2018*, Dreal Pays de la Loire, août 2019.
- Inventaire Énergétique et des Émissions Polluantes 2016*, Dreal Pays de la Loire, décembre 2018.
- Douillard D., *Les flux aériens de voyageurs et de marchandises en 2015*, Dreal Pays de la Loire, septembre 2016.