



## Au travail à vélo : des trajets urbains et courts

En 2015, 2 % des actifs néo-aquitains utilisent le vélo pour aller travailler. Au-delà de 3 km de trajet, son usage diminue. Dans les villes-centres de 200 000 habitants ou plus, le taux de recours au vélo est bien plus élevé. Les cadres et les jeunes sont les principaux adeptes du vélo qui attire davantage les hommes que les femmes. Après 30 ans, l'âge influence peu la pratique du vélo. Bordeaux fait figure d'exception : les femmes y utilisent plus souvent le vélo que les hommes.

Adeline Béoutis, Insee

### En Nouvelle-Aquitaine, 2 % des actifs à vélo

En Nouvelle-Aquitaine en 2015, 2 % des actifs utilisent le vélo comme mode de transport principal pour leurs déplacements domicile-travail (source). La Gironde et la Charente-Maritime ont les taux d'utilisation les plus élevés de la région (figure 1). La part du vélo reste faible, mais identique à la pratique nationale (figure 2). Le recours à la mobilité douce (vélo, marche, trottinette, rollers...) est plus faible en Nouvelle-Aquitaine qu'en France de province (6,7 % contre 8,1 %), principalement en raison du moindre recours à la marche (4,7 % contre 6,1 %). De plus, les transports en commun concernent 5,1 % des actifs néo-aquitains en 2015, soit 2,5 points de moins qu'en France de province.

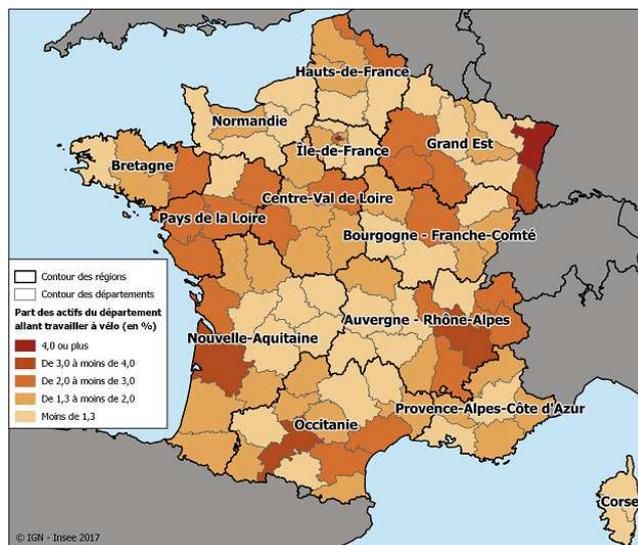
### Une pratique de centre urbain pour des trajets inférieurs à 3 km

En Nouvelle-Aquitaine en 2015, les modes de transport doux sont surtout utilisés pour des trajets domicile-travail courts. Pour une distance de 2 km ou moins, la mobilité douce concerne 19,2 % des déplacements, dont 3,6 % à vélo. Entre plus de 2 km et 3 km, elle reste importante (18,4 %) et le vélo atteint son plus haut taux d'utilisation (6,2 %), de même que les transports en commun (10,9 %). Au-delà de 3 km, la pratique de la marche et le recours au vélo diminuent nettement au profit de la voiture dont le taux dépasse 80 %.

La mobilité douce concerne surtout le cœur des grandes agglomérations. Le recours au vélo est maximal dans les villes-centres des grands pôles urbains (définitions), utilisé par 5 % des actifs y résidant. Avec l'éloignement au centre, le vélo est moins utilisé : le taux de recours est 2,6 fois moins important dans les banlieues et 7 fois moins en couronne urbaine. De plus, l'utilisation du vélo croît avec la taille de la commune : inférieure à 2,0 % dans les villes de moins de

### 1 En Gironde, 3,8 % des actifs utilisent le vélo pour aller travailler

Taux de recours au vélo des actifs par département en 2015



Champ : actifs en emploi ou apprentis

Source : Insee, enquête annuelle de recensement 2015, exploitation principale

10 000 habitants, inférieure à 3,1 % pour celles de 10 000 à moins de 50 000 habitants, 4,5 % dans celles de 50 000 à moins de 100 000 habitants et 8,5 % dans les villes de 100 000 habitants ou plus.

L'usage de la voiture reste largement privilégié, surtout en Nouvelle-Aquitaine : 81,4 % des actifs l'utilisent contre 77,9 % en France de province. Il reste le mode de transport privilégié même sur de courts trajets : 76,1 % des actifs l'utilisent pour des trajets de 2 km ou moins. Le taux de recours à la voiture atteint 86 % en périphérie des grands pôles urbains.

## 2 La voiture, un mode de transport plébiscité par les Néo-aquitains

Répartition des actifs résidents selon le mode de transport utilisé en 2015 en Nouvelle-Aquitaine et France de province

	Nouvelle-Aquitaine	France de province
Voiture, camion, fourgonnette	81,4	77,9
Transports en commun	5,1	7,6
Marche à pied	4,7	6,1
Vélo	2,0	2,0
Deux-roues motorisé	1,6	1,6
Pas de déplacement	5,1	4,8
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Champ : actifs en emploi ou apprentis

Source : Insee, enquête annuelle de recensement 2015, exploitation principale

### Les cadres à vélo

Les cadres utilisent davantage le vélo que les autres groupes sociaux (figure 3). En Nouvelle-Aquitaine, la pratique du vélo par les cadres est encore plus prononcée qu'en France de province. L'usage du vélo y est plus répandu pour les cadres de la fonction publique et les professions libérales (respectivement 5,0 % et 3,8 %). De plus, les actifs travaillant dans l'administration publique ou l'enseignement se déplacent plus souvent à vélo (3,2 %) que la moyenne.

Les jeunes sont des utilisateurs privilégiés du vélo. En Nouvelle-Aquitaine, 2,4 % des moins de 30 ans choisissent le vélo pour aller travailler ; ils sont 3,1 % entre 15 et 19 ans. Il s'agit plus souvent de jeunes ayant quitté le domicile de leurs parents. À partir de 30 ans, l'usage du vélo varie peu avec l'âge mais plutôt en fonction de la situation familiale. Ainsi, les personnes vivant en couple avec enfants choisissent peu le vélo (1,7 %). Les hommes utilisent davantage le vélo que les femmes (2,2 % contre 1,7 %), les femmes privilégiant un peu plus la marche et les transports en commun.

### Une Bordelaise sur huit à vélo

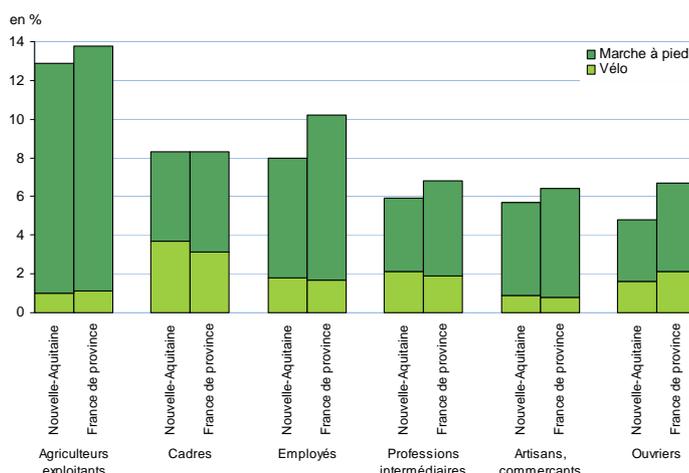
Bordeaux est la seule ville de 200 000 habitants ou plus où les femmes utilisent plus souvent le vélo que les hommes : 12,6 % contre 11,1 %. Strasbourg a quant à elle des parts équivalentes. La spécificité bordelaise est à relier à une présence plus importante de femmes cadres (11,0 %) qu'en moyenne dans les villes de 200 000 habitants ou plus (8,7 %).

En ville, l'usage du vélo permet de maîtriser la durée du trajet, voire de la réduire sur de courtes distances (pas d'embouteillage, pas de temps perdu en recherche de stationnement). Dans les villes françaises de 200 000 habitants ou plus, le taux d'utilisation moyen du vélo s'établit à 6 %. Parmi elles, Bordeaux se distingue avec 11,8 % des actifs qui utilisent le vélo pour leurs trajets domicile-travail, ce qui la place au 2<sup>e</sup> rang des villes françaises derrière

Strasbourg (16,0 %) et devant Rennes (7,3 %). Les Bordelais sont donc nombreux à utiliser le vélo et représentent un quart des utilisateurs de la Nouvelle-Aquitaine. ■

## 3 Les employés plus souvent à pied, les cadres plus souvent à vélo

Taux de recours à la mobilité douce selon le groupe social des actifs en 2015



Lecture : parmi les cadres néo-aquitains, 8,3 % utilisent un mode de transport doux, dont le vélo pour 3,7 % d'entre eux.

Champ : actifs en emploi ou apprentis

Source : Insee, enquête annuelle de recensement 2015, exploitation complémentaire

## Source

Les résultats sont issus de l'enquête annuelle de recensement de la population de 2015. Les personnes recensées indiquent le mode de transport qu'elles utilisent principalement pour aller travailler. Les résultats minorent donc certains modes de transport dans le cas d'une utilisation combinée de plusieurs d'entre eux (voiture + transport en commun ou train + vélo par exemple). À compter de 2015, la modalité de réponse « deux-roues » est scindée en deux modalités « vélo » (y compris à assistance électrique) et « deux-roues motorisé ». Les autres modalités de réponse sont inchangées. Les données de l'enquête de 2015 permettent de réaliser de premières analyses sur l'utilisation du vélo dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Seules les analyses sur les villes de plus de 100 000 habitants sont réalisées. Les études pourront être approfondies à partir de 2020 lorsque les résultats complets de cinq enquêtes de recensement seront disponibles.

Le champ est constitué des personnes âgées de 15 à 74 ans, en âge révolu, ayant un emploi ou en apprentissage, en France hors Mayotte.

## Définitions

Un **grand pôle urbain** est une agglomération offrant au moins 10 000 emplois. Les communes qui le composent sont soit **ville-centre**, soit **banlieue**. Si une commune représente plus de 50 % de la population du pôle, elle est seule ville-centre. Sinon, toutes les communes qui ont une population supérieure à 50 % de celle de la commune la plus peuplée, ainsi que cette dernière, sont villes-centres. Les communes des pôles urbains qui ne sont pas villes-centres constituent la banlieue du pôle.

### Insee Nouvelle-Aquitaine

5, rue Sainte-Catherine  
BP 557  
86020 Poitiers Cedex

**Directrice de la publication :**  
Fabienne Le Hellay

**Rédacteur en chef :**  
Jean Sebban

ISSN : 2492-6957  
© Insee 2017

## Pour en savoir plus

- Tallet F., Vallès V., « Partir de bon matin, à bicyclette... », *Insee Première* n° 1629, janvier 2017
- Galera B., « Le vélo change de braquet », Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Aquitaine - Limousin - Poitou-Charentes, *Observation et statistique* n° 1, avril 2016

