



Pédaler pour aller travailler

En Centre-Val de Loire, 2,1 % des actifs utilisent le vélo pour se rendre sur leur lieu de travail. Si la voiture reste largement prédominante, l'usage de la bicyclette est un peu plus fréquent qu'en moyenne nationale. Le vélo est privilégié sur de courtes distances et en milieu urbain. Le profil de ses utilisateurs est varié.

Caroline Métois

Dans la région, la Loire à vélo, qui fait partie des grands itinéraires de tourisme à vélo, permet d'attirer près d'un million de cyclistes tous les ans. Le développement du réseau cyclable et la mise en place en libre accès de vélos dans les grandes agglomérations (vélo+ à Orléans ou vélocity à Tours) concourent à son utilisation pour les déplacements urbains.

En 2015, l'utilisation du vélo pour se rendre sur le lieu de travail, par les actifs ayant un emploi, est légèrement supérieure en Centre-Val de Loire qu'en moyenne nationale : 2,1 % pour 1,9 % en France.

Derrière la voiture, le vélo peine à trouver sa place

En Centre-Val de Loire, comme dans toutes les régions françaises, la voiture est le mode de transport le plus fréquemment utilisé. Près de huit actifs ayant un emploi sur dix se servent de leur automobile pour se rendre sur leur lieu de travail (figure 1). Son usage est plus important dans la région qu'en moyenne nationale (+ 8 points) et légèrement plus élevé qu'en moyenne des régions de province. Ce constat s'explique par une plus forte proportion dans la région d'actifs qui quittent quotidiennement leur commune de résidence pour aller travailler (les deux tiers de la population régionale en emploi) et par un meilleur équipement des ménages en matière automobile (seuls 14 % des ménages de la région n'ont pas de voiture, soit 5 points de moins que nationalement).

Le vélo, avec les deux-roues motorisés, est le moyen de transport le moins utilisé. Seuls 2,1 % des actifs ayant un emploi utilisent la bicyclette. L'utilisation des deux-roues motorisés est encore moins fréquente (1,4 %).

Bien que la moitié de la population régionale réside dans une commune équipée en transports urbains, l'utilisation des transports en commun est moins répandue dans la région, ces derniers n'étant très fortement utilisés qu'en Île-de-France.

1 Mode de transport utilisé par les actifs ayant un emploi

	Part du mode de transport (en %)		
	Centre-Val de Loire	France entière	France de province
Pas de déplacement	5,0	4,5	4,8
Marche à pied	5,7	6,3	6,1
Vélo	2,1	1,9	2,0
Deux-roues motorisés	1,4	1,9	1,6
Voiture, camion, fourgonnette	78,6	70,6	77,9
Transports en commun	7,2	14,8	7,6
Total	100,0	100,0	100,0

Champ : actifs en emploi âgés de 15 à 74 ans résidant en Centre-Val de Loire
Source : Insee, enquête annuelle de recensement 2015

Les courtes distances privilégiées

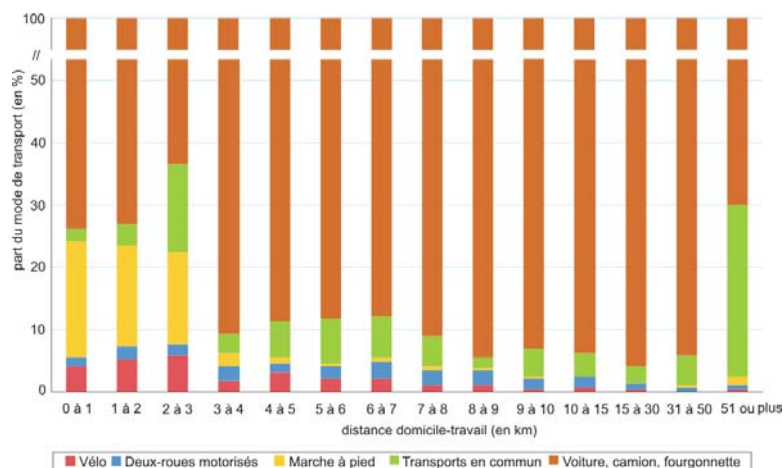
Le vélo, comme la marche, est plus souvent utilisé pour des trajets de courte distance pour se rendre au travail. En deçà de 3 kilomètres, la part d'actifs l'utilisant est deux à trois fois plus importante qu'en moyenne, soit un actif sur dix-huit (figure 2). Toutefois, sur cette distance trois fois plus d'actifs optent pour la marche à pied (un sur six).

Pour des parcours de plus de 9 kilomètres, l'usage du vélo devient rare, avec moins de 1 % des déplacements.

L'utilisation du vélo, une pratique principalement urbaine

L'usage du vélo pour se rendre au travail est principalement urbain. Dans les villes-centres des grands pôles urbains (définitions) de la région, 4,3 % des actifs vont travailler à vélo. Les pistes cyclables y sont généralement plus nombreuses. La proportion de cyclistes se réduit en s'éloignant de ces villes-centres. En effet, elle fléchit à 2,3 % dans les villes de banlieue (définitions) et tombe en dessous de 1 % pour les actifs résidant dans des communes de la couronne (définitions).

2 Usage des différents modes de transport en fonction de la distance à parcourir pour se rendre sur le lieu de travail



Note : la distance domicile-travail est la distance routière entre les chefs-lieux des communes de résidence et de travail arrondie au kilomètre entier supérieur

Lecture : pour les distances domicile-travail de 1 kilomètre ou moins, 4,0 % des actifs en emploi utilisent un vélo comme principal moyen de transport. Pour les distances de plus d'un kilomètre jusqu'à deux compris, 16,4 % pratiquent la marche.

Champ : actifs en emploi âgés de 15 à 74 ans ayant déclaré des déplacements domicile-travail, Centre-Val de Loire.

Source : Insee, enquête annuelle de recensement 2015, distancier Métrix

Dans la région, Tours se distingue particulièrement avec 7 % d'actifs qui utilisent le vélo, soit près de 3 points de plus qu'à Orléans. Pourtant l'agglomération tourangelle compte 280 kilomètres de pistes cyclables répertoriées, contre 428 pour celle d'Orléans. Tours est ainsi au 5^e rang des villes de plus de 100 000 habitants, au même niveau que Toulouse, concernant l'usage du vélo pour se rendre au travail.

Parmi les actifs « à vélo » habitant à Tours et Orléans, une très large majorité travaillent aussi dans la commune (respectivement 84 % et 75 %). Orléans est l'une des communes de plus de 100 000 habitants où les actifs utilisent le plus fréquemment le vélo pour aller travailler en dehors de leur commune de résidence.

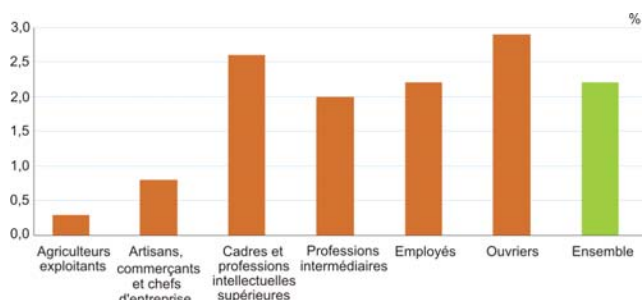
Dans les moyens ou petits pôles urbains, le constat est le même : les actifs se trouvant dans les communes de ces pôles utilisent plus le vélo qu'en moyenne régionale.

Le vélo séduit les jeunes et les seniors

L'utilisation du vélo est maximale chez les 15-24 ans et les 60-74 ans. La bicyclette est plus utilisée par les hommes actifs que par les femmes actives (+ 0,8 point).

La pratique du vélo pour se rendre au travail est plus fréquente pour les personnes seules que pour celles vivant en couple (respectivement 3,3 % et 2,6 %). Avoir des enfants, surtout en famille monoparentale, diminue encore l'usage du vélo pour aller travailler.

3 Utilisation du vélo selon la catégorie sociale professionnelle



Champ : actifs en emploi âgés de 15 à 74 ans ayant déclaré des déplacements domicile-travail, Centre-Val de Loire.

Source : Insee, enquête annuelle de recensement 2015

L'usage du vélo est plus répandue parmi les actifs sans diplôme et les diplômés de l'enseignement supérieur. De ce fait, les ouvriers et les cadres et professions supérieures font plus fréquemment leur trajet jusqu'au travail à vélo que les autres catégories sociales (figure 3). À l'inverse, il n'est quasiment pas utilisé par les indépendants, agriculteurs, artisans et commerçants.

Sources

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. 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 : « pas de déplacement », « marche à pied (ou rollers, patinette) », « voiture, camion ou fourgonnette », « transports en commun ». 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. Mais, fondées sur une seule année d'enquête et non sur cinq comme habituellement pour l'ensemble des résultats du recensement, ces nouvelles informations ne peuvent être exploitées qu'à des niveaux relativement agrégés. 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 ayant un emploi ou en apprentissage, en France hors Mayotte. Le distancier Métrix de l'Insee fournit pour cette étude les distances routières entre chefs-lieux de communes de résidence et de travail et une distance moyenne représentative des déplacements intracommunaux, lorsque les personnes se déplacent pour aller travailler dans leur commune de résidence (arrondissements pour Paris, Lyon et Marseille).

Définitions

Un **grand pôle** est une unité urbaine de plus de 10 000 emplois qui anime une grande aire urbaine suivant le zonage en aire urbaine de 2010. Les communes qui le composent sont soit ville-centre, soit banlieue. On distingue également des moyens pôles et les petits pôles.

Une **ville-centre** d'unité urbaine multicommunale est définie comme suit. Si une commune abrite plus de 50 % de la population de l'unité urbaine, elle est seule ville-centre. Sinon, toutes les communes qui ont une population supérieure à 50 % de la commune la plus peuplée, ainsi que cette dernière, sont villes-centres. Les communes urbaines qui ne sont pas villes-centres constituent la **banlieue** de l'agglomération multicommunale.

Les **couronnes** des grands pôles correspondent aux communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans une ou dans plusieurs grandes aires urbaines.

Pour en savoir plus

- Partir de bon matin, à bicyclette, *Insee Première* n° 1629, janvier 2017
- Des distances de plus en plus longues pour aller travailler, *Insee Flash Centre-Val de Loire* n° 23, juin 2016
- L'utilisation des transports en Centre-Val de Loire, *Insee Flash Centre-Val de Loire* n° 21, juin 2016



Insee Centre-Val de Loire
131, rue du faubourg Bannier
45034 Orléans Cedex 1
Tél : 02 38 69 52 52

Directrice de la publication :
Yvonne Pérot

Chef de projets :
Stéphanie Héran

Rédacteur en chef :
Olivier Ducrocq

Relations médias : medias-centre@insee.fr

ISSN : 2262-5828
©Insee 2015