



Déplacements domicile-travail À Paris, le vélo est dépassé par le métro

En 2015, 2 % des Franciliens en emploi se rendent au travail à vélo. Si cette proportion est plus élevée à Paris (4 %), elle reste néanmoins faible comparativement à d'autres villes de plus de 100 000 habitants en province. Se rendre au travail à vélo est davantage un comportement de résident parisien ou de petite couronne, parcourant de courtes distances entre le domicile et le lieu de travail. Les adeptes de ce mode de transport sont souvent quadragénaires, diplômés du supérieur, cadres et pères de famille.

Pierre-Émile Bidoux, Yann Caenen, Lauren Triganon

En 2015, les Franciliens utilisant la bicyclette pour se rendre au travail représentent 2 % de la population en emploi. La majorité de ces adeptes du vélo habitent à proximité de leur lieu de travail dans un département urbanisé. En effet, 80 % d'entre eux habitent à Paris et en petite couronne. Toutefois, à Paris, ceux qui prennent le vélo pour se rendre au travail ne représentent que 4 % des personnes en emploi. Dans les autres villes franciliennes de plus de 100 000 habitants, les travailleurs qui utilisent le vélo sont encore plus rares : 1 % à Saint-Denis comme à Argenteuil.

C'est à Strasbourg, ville où fut implanté le premier réseau dédié au vélo en France, que ce mode de transport est le plus développé pour se rendre au travail (16 % des actifs occupés). Ainsi, Paris se classe loin derrière, en 18^e position parmi les 41 communes de plus de 100 000 habitants, juste derrière Orléans et juste devant Nancy.

Les actifs franciliens se déplacent surtout en transports en commun ou en voiture

En Île-de-France, les personnes en emploi privilégient les transports en commun (43 %), en particulier quand ils habitent la capitale (68 %) (figure 1). La densité du réseau de transports en commun de la capitale et la fréquence élevée des métros favorisent ce mode de déplacement rapide et adapté à tout type de distance.

Seuls 13 % des actifs parisiens utilisent leur voiture pour se rendre au travail contre 38 % en petite couronne et 61 % en grande couronne (78 % en province).

Plus on s'éloigne de la capitale, plus la voiture supplante les transports en commun, même sur des distances domicile-travail très courtes. En effet, en petite couronne, un quart des

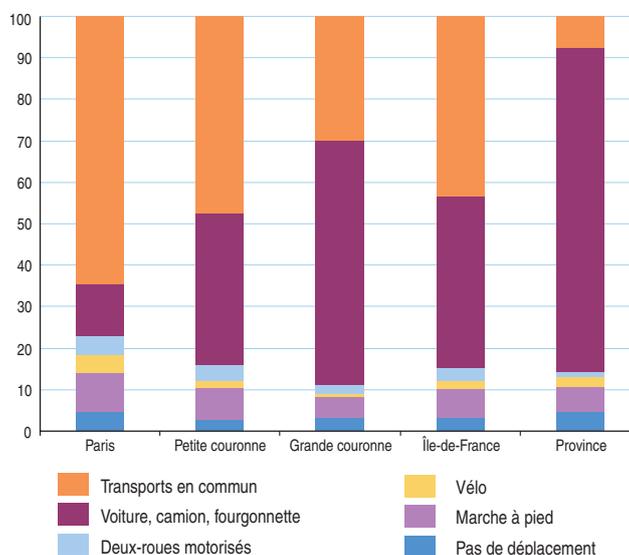
actifs parcourant moins d'un kilomètre pour se rendre au travail utilisent la voiture, contre 59 % en grande couronne.

Le vélo pour les petites distances

L'utilisation du vélo est plus fréquente lorsque l'on travaille près de chez soi. À Paris, sur des distances très courtes (moins

1 Les deux-roues motorisés ou non sont plus utilisés pour aller travailler en Île-de-France qu'en province

Part du mode de transport principal utilisé par les actifs en emploi (en %)



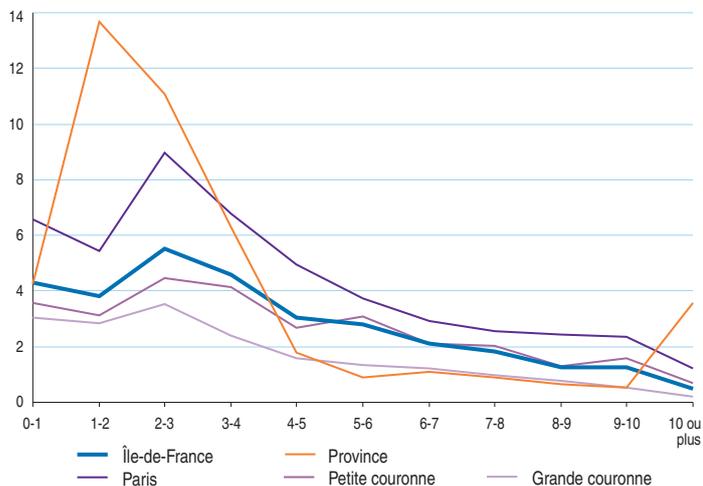
Champ : actifs en emploi ou apprentis, France hors Mayotte.
Lecture : parmi les actifs en emploi parisiens, 4,2 % utilisent le vélo comme principal moyen de transport et 4,8 % utilisent des deux-roues motorisés.

Source : Insee, enquête annuelle de recensement 2015.

de 2 km), les actifs privilégient la marche. Sur des distances comprises entre 2 et 4 km, l'utilisation du vélo atteint son maximum (6 % des Parisiens en emploi). Au-delà de 4 km, l'utilisation du vélo décroît mais devient privilégiée face à la marche, même si les trois quarts des actifs parisiens adeptes du vélo parcourent moins de 4 km pour se rendre sur leur lieu de travail.

2 Au-delà de 4 km, c'est à Paris que le vélo est le plus utilisé

Part des actifs en emploi utilisant le vélo comme mode de transport principal (en %) selon la distance domicile-travail effectuée (en km)



Champ : actifs en emploi ou apprentis ayant déclaré des déplacements domicile-travail, France hors Mayotte.

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 km ou moins, 6,6 % des actifs parisiens en emploi utilisent le vélo comme principal moyen de transport.

Source : Insee, enquête annuelle de recensement 2015, distancier Metric.

Sur des distances domicile-travail plus longues, la part d'actifs utilisant le vélo s'amointrit mais reste plus élevée à Paris qu'en province (figure 2). Avec plus de 1 500 stations et plus de 17 000 vélos disponibles, la présence du Vélib' favorise sans doute la pratique de la bicyclette. Les actifs de la petite couronne qui choisissent le vélo sont amenés à parcourir, en moyenne, 2 km de plus que leurs homologues parisiens. À l'inverse, les habitants des départements de grande couronne n'empruntent la bicyclette que si leur lieu de travail est très proche de leur domicile. En effet, plus de la moitié d'entre eux parcourent moins de 2 km pour se rendre au travail.

Le profil des adeptes du vélo : plutôt des hommes, urbains et diplômés du supérieur

L'utilisation du vélo pour se rendre au travail n'est pas réservée aux jeunes. À Paris comme en petite couronne, les travailleurs âgés de plus de 40 ans utilisent le vélo dans les mêmes proportions que leurs cadets (4,5 %). C'est d'ailleurs entre 40 et 44 ans que cette proportion est maximale. Ces actifs urbains préférant le vélo pour se rendre sur leur lieu de travail sont plus souvent des adultes en couple avec des enfants et 59 % d'entre eux sont des hommes.

En outre, à Paris, les trois quarts des actifs utilisant la bicyclette sont diplômés du supérieur, contre la moitié en petite couronne et un peu moins du tiers en grande couronne. Ainsi, huit cyclistes sur dix résidant à Paris occupent un emploi de cadre ou une profession intermédiaire (six sur dix en petite couronne et cinq sur dix en grande couronne).

En grande couronne, les jeunes utilisent davantage le vélo pour se rendre au travail. Ainsi, 10 % des navetteurs cyclistes ont moins de 25 ans (contre 6 % à Paris et en petite couronne). Ils vivent en général chez un de leurs parents. Toutefois, ce sont les jeunes actifs vivant en colocation et hors ménage qui utilisent le plus le vélo comme mode de déplacement pour aller au travail. ■

Source

Les résultats sont issus de l'enquête annuelle de recensement de la population de 2015. Dans le questionnaire du recensement, il est demandé aux personnes d'indiquer leur principal mode de transport pour aller travailler. À compter de 2015, la modalité de réponse « deux-roues » a été scindée en deux modalités « vélo (y compris à assistance électrique) » et « deux-roues motorisé ». Les autres modalités de réponse sont restées 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 les premières analyses sur l'utilisation du vélo dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. 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.

Des mesures pour favoriser l'usage du vélo

Le développement de l'usage du vélo en Île-de-France représente un enjeu pour les Franciliens en termes de mobilité au quotidien, de qualité de l'air, de réduction des nuisances sonores, de développement économique, de tourisme, de sport et de loisirs. Le Plan de déplacement urbain (PDU) constate que, malgré les atouts incontestables du vélo, son développement est limité. Trois axes d'intervention ont été retenus : l'aménagement de la voirie, la création d'une offre de stationnement, l'accompagnement au changement des comportements modaux. À travers ces différentes interventions, la Région a permis la subvention de 1 500 km d'aménagements et plus de 3 600 places de stationnement pour les vélos.

L'élaboration d'un plan vélo va faire l'objet dans un premier temps d'une phase de concertation. Parmi les objectifs de ce nouveau dispositif :

- redéfinir le réseau cyclable régional afin d'améliorer en particulier la desserte des gares et des grands équipements comme les îles de loisirs ;
- résorber les grandes coupures sur les liaisons cyclables ;
- développer l'offre de stationnement ;
- créer un calculateur d'itinéraires vélo ;
- créer des points vélo qui rassembleront différents services (atelier de réparation, bureau d'information, locations, etc.) ;
- lutter contre le vol.

Insee Île-de-France
1 rue Stephenson
78188 Saint-Quentin-en-Yvelines cedex

Directrice de la publication :

Marie-Christine Parent

Rédactrice en chef :

Dalila de Oliveira

Crédits photos :

Phovoir

ISSN 2426-1262

© Insee 2017

Pour en savoir plus

- Tallet F., Vallès V., « Partir de bon matin, à bicyclette... », *Insee Première* n° 1629, janvier 2017.
- Calvier C., Jacquesson F., « En Île-de-France, l'usage de la voiture pour aller travailler diminue », *Insee Analyses Île-de-France* n° 11, janvier 2015.
- Caenen Y., Praznocy C., « Marcher ou pédaler davantage : des effets bénéfiques sur la santé et sur l'environnement des Franciliens », *Insee Île-de-France à la page* n° 406, avril 2013.
- Praznocy C., « Les bénéfices et les risques de la pratique du vélo - Évaluation en Île-de-France », ORS Île-de-France, septembre 2012.

