



En Nouvelle-Aquitaine, la voiture pour se rendre au travail, même pour de courts trajets

Pour aller travailler, la voiture reste le mode de déplacement privilégié des Néo-Aquitains, y compris pour des trajets de moins de 5 kilomètres. Les transports en commun sont plus utilisés dans les zones fortement urbanisées. Le recours au vélo y est en hausse ces dernières années.

Gwenaël Delamarre, Nicolas Kempf (Insee)

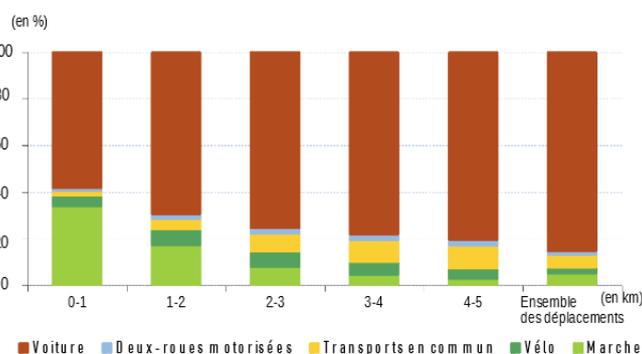
Au 1^{er} janvier 2017, les 2,1 millions d'actifs résidant en Nouvelle-Aquitaine déclarent se déplacer pour aller au travail. 700 000 d'entre eux habitent au plus à cinq kilomètres de leur lieu de travail. Pour parcourir ces « petites distances », 72 % des actifs néo-aquitains utilisent la voiture, contre 60 % en moyenne en France. Au-delà du confort individuel qu'il procure et sans savoir si le trajet comporte une halte pour déposer ou reprendre des enfants sur leur lieu de scolarisation, cet usage important de la voiture peut être mis en relation avec le maillage régional en matière d'aires d'attraction des villes (*définitions*) : en effet, la Nouvelle-Aquitaine comporte un nombre élevé d'aires de moins de 200 000 habitants, moins bien dotées en réseaux de transports en commun et en aménagements urbains favorisant les modes de déplacement doux, comme la marche et le vélo.

La voiture aussi pour les trajets courts

La voiture reste le premier mode de transport pour aller travailler, quelle que soit la distance parcourue (*figure 1*). Néanmoins, plus les trajets sont courts, plus les modes de déplacement doux sont appréciés. Si les deux tiers des actifs habitant à moins de deux kilomètres de leur lieu de travail choisissent la voiture, un sur quatre plébiscite la marche, 5,7 % préfèrent le vélo et 3,4 % les transports en commun. Au-delà de trois kilomètres, les transports en commun deviennent l'alternative préférée à la voiture. En Nouvelle-Aquitaine, 115 000 actifs déclarent utiliser ce mode de déplacement pour se rendre sur leur lieu de travail, toutes distances confondues.

1 La voiture avantagée, quelle que soit la distance parcourue

Répartition des actifs néo-aquitains en emploi selon le mode de déplacement principal et la distance domicile-travail



Lecture : pour aller travailler à au plus 1 kilomètre de chez eux, 33,7 % des actifs néo-aquitains utilisent la marche.

Champ : personnes âgées de 15 ans ou plus ayant un emploi ou en apprentissage et ayant déclaré des déplacements domicile-travail.

Source : Insee, recensement de la population 2017, exploitation complémentaire, distancier Métric-OSRM (distances par la route)

Plus de transports en commun dans l'aire de Bordeaux

Les grandes villes disposent d'un meilleur réseau de transports en commun et d'infrastructures favorisant les modes de déplacements doux, comme la marche, la trottinette ou le vélo. Ainsi, 16 % des actifs vivant dans l'aire d'attraction de Bordeaux empruntent principalement les transports en commun quand leur lieu de travail est au plus à cinq kilomètres de leur domicile (*figure 2*). Ils ne sont, en revanche, que 7 % dans les cinq autres aires de plus de 200 000 habitants de la région.

2 La marche, alternative privilégiée pour les déplacements courts domicile-travail

Répartition des actifs néo-aquitains parcourant au plus 5 kilomètres, selon la taille des aires d'attraction des villes et le mode de déplacement (en %)

	(en %)			
	Marche	Vélo	Transports en commun	Véhicules motorisés
Aire de Bordeaux	13	11	16	60
Aires de 200 000 à moins de 700 000 habitants	13	5	7	74
Aires de 50 000 à moins de 200 000 habitants	14	4	3	79
Aires de moins de 50 000 habitants	14	3	1	82
Communes hors attraction des pôles	15	3	1	81
Ensemble	14	6	7	74

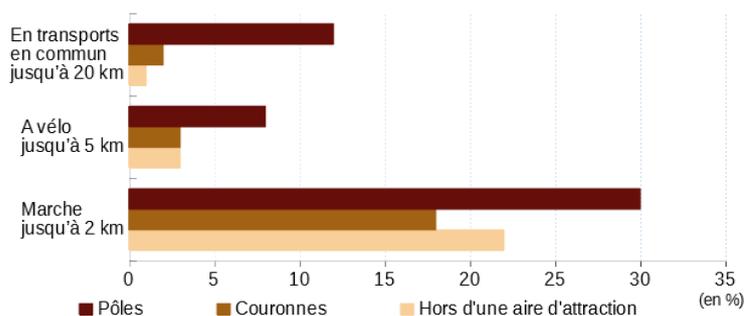
Lecture : en 2017, 16 % des actifs résidant dans l'aire de Bordeaux et parcourant au plus 5 kilomètres pour se rendre sur son lieu de travail, empruntent les transports en commun pour leur déplacement domicile-travail.
Champ : personnes âgées de 15 ans ou plus ayant un emploi ou en apprentissage et ayant déclaré des déplacements domicile-travail inférieurs ou égaux à 5 kilomètres.

Source : Insee, recensement de la population 2017, exploitation complémentaire, distancier Métric-OSRM

C'est dans les pôles des aires d'attraction que les résidents actifs recourent le plus aux modes de déplacements alternatifs à la voiture (figure 3). La Rochelle confirme son attrait historique pour le vélo : 11 % d'actifs résidant au sein de son pôle l'utilisent pour se rendre sur leur lieu de travail. Dans les pôles des aires de Poitiers, Angoulême, Limoges ou encore Pau, le relief accidenté de la commune-centre ne favorise pas la pratique du vélo, et peut expliquer le plus fort recours à la voiture.

3 Les transports en commun plus empruntés dans les pôles

Part des actifs néo-aquitains se déplaçant en transport en commun, à vélo ou à pied pour des distances appropriées à chaque mode de transport, selon le type d'espace de résidence



Lecture : 22 % des actifs travaillant au maximum à 2 kilomètres de leur domicile se déplacent à pied lorsqu'ils résident hors de l'aire d'attraction d'une ville. En couronne, ils sont 18 %.

Champ : personnes de 15 ans ou plus, en emploi ou en apprentissage, se déplaçant pour aller travailler.

Source : Insee, recensement de la population 2017, exploitation complémentaire, distancier Métric-OSRM (distance par la route)

Les cadres plus adeptes des modes de déplacement doux

Parmi les actifs parcourant de courtes distances pour leurs déplacements domicile-travail, les cadres empruntent le plus des modes de déplacement doux et les transports collectifs. Ils exercent souvent en milieu urbain, ce qui leur permet de profiter d'infrastructures adaptées. Les employés figurent aussi parmi les catégories sociales qui empruntent le moins la voiture, en raison d'une plus grande proximité entre leur domicile et leur lieu de travail.

A contrario, les artisans commerçants utilisent davantage des véhicules motorisés, mais pas seulement pour se rendre sur le lieu d'exercice de leur profession : en journée, ils peuvent être amenés à se rendre chez des clients, assurer des livraisons ou transporter des charges importantes. Les ouvriers, qui vivent plutôt éloignés des pôles, sont aussi des adeptes de la voiture et des motos pour leurs déplacements professionnels.

Un recours au vélo plus fréquent en ville

Entre 2015 et 2019, les modes de déplacements domicile-travail sont, dans l'ensemble, plutôt stables. Toutefois, dans les pôles des aires d'attraction des villes, de plus en plus d'actifs choisissent le vélo pour se rendre sur leur lieu de travail, passant de 4 à 6 % des actifs entre 2015 et 2019. Les transports en commun et, dans une moindre mesure, la marche, sont aussi en hausse, au détriment de la voiture. De façon à limiter les émissions de gaz à effet de serre, les aménagements urbains ainsi que les restrictions en matière de parking ont pour but de favoriser l'usage du vélo ou les transports en commun et dissuader le recours à la voiture. Bordeaux figure sur le podium des grandes villes françaises en matière de mobilités douces, derrière Grenoble et Strasbourg : un quart des actifs résidents se rendent en vélo ou à pied au travail. ■

Définitions

L'aire d'attraction d'une ville définit l'étendue de son influence sur les communes environnantes, mesurée par les déplacements domicile-travail. Une aire est composée d'un pôle, défini à partir de critères de population et d'emploi, et d'une couronne constituée des communes dont au moins 15 % des actifs travaillent dans le pôle. Au sein du pôle, la commune la plus peuplée est appelée la commune-centre. Cette approche fonctionnelle de la ville permet d'étudier les disparités territoriales selon deux dimensions : la taille de l'aire et la distinction entre centre et périphérie. Les communes n'appartenant ni à un pôle ni à une couronne sont appelées des communes hors attraction des pôles.

Sources

Les résultats sont issus du recensement de population de 2017 (France hors Mayotte). Le champ est constitué des actifs en emploi ou en apprentissage âgés de 15 ans ou plus résidant en Nouvelle-Aquitaine. Les personnes ne se déplaçant pas ou ayant déclaré un lieu de travail à plus de 150 km de leur logement ne sont pas prises en compte dans cette étude.

Le distancier Métric-OSRM de l'Insee fournit pour la première fois, pour cette étude, les distances routières entre lieu de résidence et lieu de travail suite à la géolocalisation des adresses d'habitation et d'emploi. Ainsi, les distances domicile-travail sont connues avec plus de précision que précédemment, notamment à l'intérieur des grandes communes. La distance a été calculée aux adresses précises dans 75 % des cas. Les 25 % restants sont moins précis, la plupart du temps en raison des difficultés à géolocaliser le lieu de travail (lieu de travail variable, adresse imprécise, non-réponse, commune étrangère).

Insee Nouvelle-Aquitaine

5, rue Sainte-Catherine
BP 557
86 020 Poitiers Cedex

Directeur de la publication :
Daniel Brondel

Rédactrice en chef :
Anne Maurellet

ISSN : 2492-6957
© Insee 2021

Pour en savoir plus

- Brutel C., Pages J., « Pour aller travailler à au plus 5 kilomètres de chez eux, 60 % des actifs utilisent leur voiture », *Insee Première* n° 1835, janvier 2021.
- Baltz V., Joubert S., « Les flux domicile-travail s'intensifient autour de Bordeaux, Bayonne et La Rochelle », *Insee Flash Nouvelle-Aquitaine* n° 49, septembre 2019.
- Béoutis A., « Au travail à vélo : des trajets urbains et courts », *Insee Flash Nouvelle-Aquitaine* n° 20, janvier 2017.

