

Plus d'un tiers des actifs parcourent moins de cinq kilomètres pour aller travailler

Insee Analyses Auvergne-Rhône-Alpes • n° 116 • Mars 2021



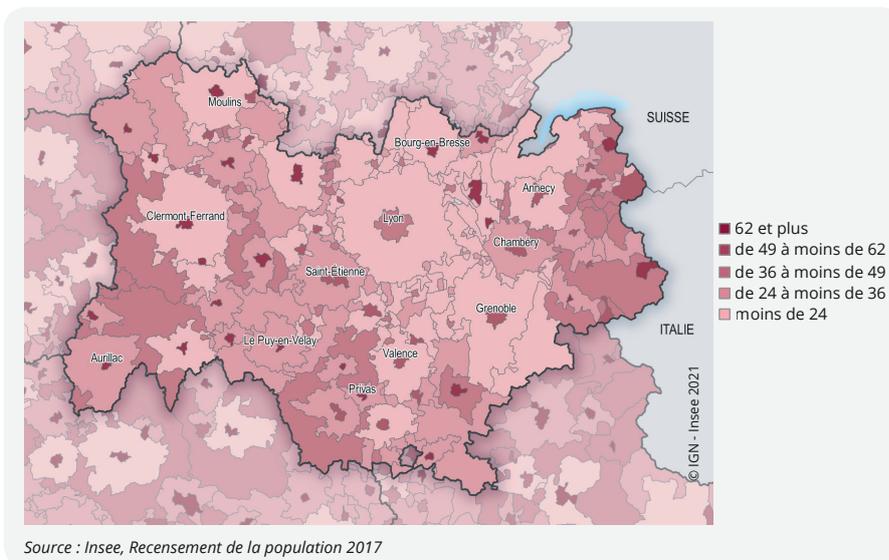
En 2017, en Auvergne-Rhône-Alpes, un million d'actifs en emploi habitent à moins de 5 km de leur lieu de travail, soit plus d'un tiers d'entre eux. Ces trajets courts sont plus fréquents au sein des pôles urbains que dans leur couronne ou en dehors de l'attraction des villes. Ils concernent aussi plus les femmes et les ménages sans enfants. Les actifs les plus éloignés de leur lieu de travail sont les ouvriers, les professions intermédiaires et les cadres. La voiture reste privilégiée, même pour les trajets courts. Les modes de déplacements doux (le vélo et la marche), représentent un quart des déplacements. Le vélo est principalement utilisé par les cadres dans les pôles urbains. 13 % des actifs ont recours aux transports en commun, qui sont d'autant plus utilisés que l'aire d'attraction des villes est grande.

Au 1^{er} janvier 2017, en Auvergne-Rhône-Alpes, trois millions d'actifs en emploi effectuent un trajet domicile-travail. La moitié d'entre eux parcourent moins de 9 km, soit une distance médiane légèrement inférieure à celle des Français (0,3 km de moins) et des provinciaux (0,4 km de moins) ► [source et méthode](#). Dans la région, 158 000 actifs en emploi ne se déplacent pas pour aller travailler. Ils représentent 5 % des actifs, soit une proportion identique à celle de la France métropolitaine. Ils sont, par la suite, exclus du champ de l'étude.

Un million d'actifs travaillent à moins de 5 km de leur domicile

Plus d'un tiers des actifs en emploi habitent à 5 km maximum de leur lieu de travail (35 %), soit un million de personnes. Cette proportion de trajets courts est proche de celle de la France de province (34 %). Plus précisément, la distance domicile-travail s'établit entre 2 et 5 km pour 19 % des actifs de la région et elle est inférieure ou égale à 2 km pour 16 % d'entre eux. La proportion d'actifs parcourant moins de 5 km pour aller travailler est plus

► 1. Part des actifs travaillant à moins de 5 km de leur domicile (en %), selon le zonage en aire d'attraction des villes



importante dans les pôles des aires d'attraction des villes (AAV) que dans leur couronne ► [figure 1](#), les emplois y étant le plus souvent concentrés. Ainsi, 51 % des actifs des pôles effectuent un trajet court pour aller travailler, contre 22 % des actifs des couronnes et 30 % de ceux

qui habitent en dehors de l'attraction des villes. Par exemple, dans l'aire de Clermont-Ferrand, 63 % des trajets domicile-travail provenant du pôle sont courts, et 19 % de ceux provenant de sa couronne. Ces chiffres s'établissent à 65 % pour le pôle de Roanne contre 20 % pour

sa couronne. Toutefois, plus les pôles sont de grande taille, plus les communes périphériques sont éloignées de celui-ci et plus la proportion de travailleurs effectuant des trajets courts diminue. En conséquence, les trajets domicile-travail courts sont moins fréquents dans le pôle de Lyon (46 %) qu'en moyenne dans les pôles de la région.

Les femmes et les ménages sans enfants résident souvent plus près de leur lieu de travail

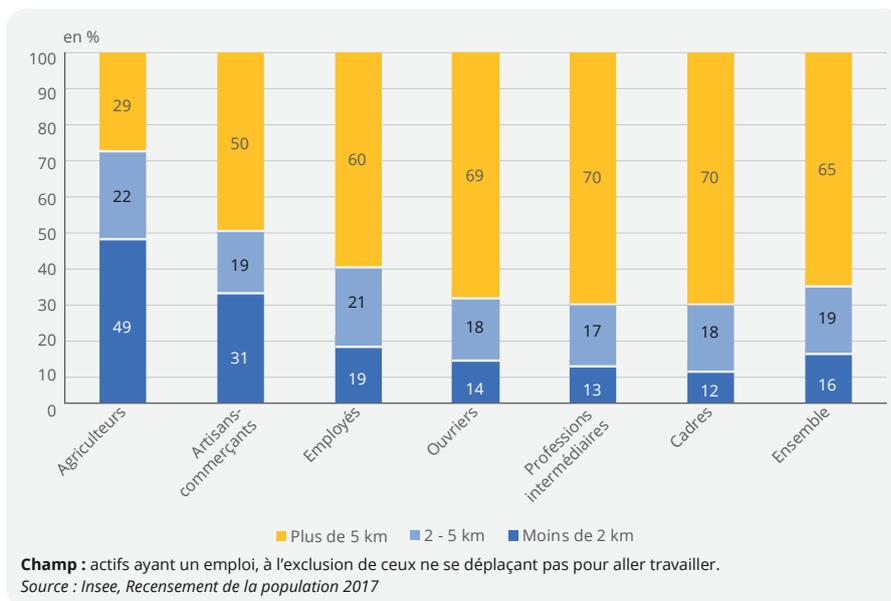
Les femmes résident généralement plus près de leur lieu de travail que les hommes. 37 % d'entre elles effectuent des trajets courts, contre 32 % d'entre eux. Elles sont 17 % à avoir des trajets très courts (inférieurs à 2 km), contre 15 % des hommes.

Les hommes et les femmes sans enfants sont plus nombreux à effectuer des trajets courts, notamment parce qu'ils vivent plus fréquemment dans les pôles. C'est le cas de 41 % des femmes sans enfants âgées de 40 à 44 ans et de 37 % des hommes de cet âge. Au contraire, comme les ménages avec enfants habitent plus couramment en périphérie des pôles, leurs trajets domicile-travail sont souvent supérieurs à 5 km. Ainsi, l'arrivée d'enfants se combine avec un éloignement du lieu de travail, pour les hommes comme pour les femmes. Ceci peut être lié au fait que les logements sont souvent plus grands et moins coûteux en périphérie des pôles. Ce sont les parents de jeunes enfants qui résident le moins souvent à proximité de leur lieu de travail. En effet, 30 % des femmes âgées de 30 à 34 ans avec enfants effectuent des trajets courts et 26 % des hommes. Le constat est le même chez les 35-39 ans. Du fait de l'augmentation continue du prix de l'immobilier, les jeunes parents d'aujourd'hui ont peut-être besoin de s'éloigner davantage des pôles pour acquérir un logement de plus grande taille que ne le faisaient leurs prédécesseurs il y a vingt ans.

Des trajets plus longs pour les ouvriers, les professions intermédiaires et les cadres

Les ouvriers, les professions intermédiaires et les cadres ne sont que 3 sur 10 à effectuer un trajet court pour rejoindre leur lieu de travail ► **figure 2**. Cette proportion concerne 4 employés sur 10, 5 artisans-commerçants sur 10 et 7 agriculteurs sur 10 dont 5 effectuent des trajets très courts de moins de 2 km (ceux n'ayant pas de trajets ont été exclus). Ces trajets très courts ne concernent qu'un actif sur 10 chez les ouvriers, les professions intermédiaires et les cadres.

► 2. Répartition de la distance domicile-travail parcourue selon la catégorie socioprofessionnelle, en Auvergne-Rhône-Alpes (en %)

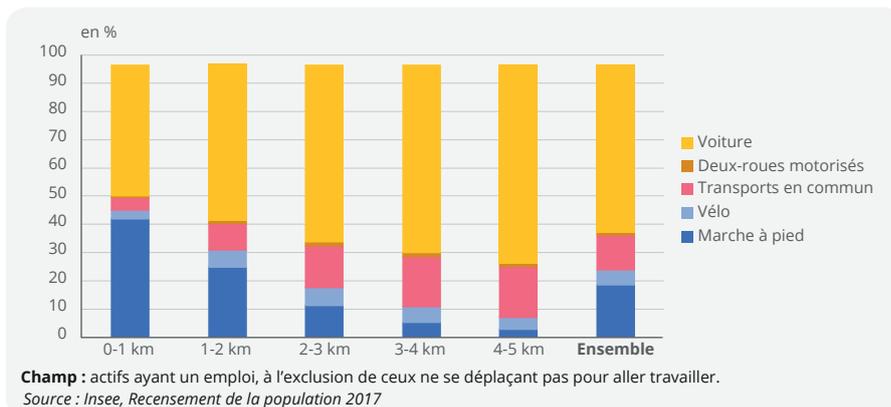


Si, la plupart du temps, les actifs se déplacent pour se rendre sur leur lieu de travail, ils peuvent également travailler depuis chez eux. En 2017, 3 % seulement des salariés pratiquent le télétravail au moins un jour par semaine. 11 % des cadres y ont recours, tandis que cette pratique est marginale chez les employés (1 %) et quasiment inexistante chez les ouvriers (0,2 %) ► **pour en savoir plus**. Le télétravail s'est significativement développé avec la crise sanitaire de 2020, mais les disparités des catégories socioprofessionnelles face au télétravail sont toujours très fortes. En effet, 80 % des cadres en activité en mai 2020 y ont eu recours au moins partiellement, contre 35 % des employés et seulement 6 % des ouvriers ► **pour en savoir plus**.

La voiture reste privilégiée, même pour les trajets courts

En 2017, la voiture est le premier **mode de transport** des trajets domicile-travail, même pour les petites distances. 62 % des actifs résidant à moins de 5 km de leur lieu de travail l'utilisent quotidiennement ► **figure 3**. Toutefois, la part de recours à la voiture est nettement moins élevée que pour les trajets de plus de 5 km (87 %). Auvergne-Rhône-Alpes est la deuxième région dont les actifs en emploi utilisent le moins la voiture pour les trajets courts (comme pour les trajets longs). Elle se situe après l'Île-de-France, où seul un tiers des actifs ayant un trajet court y ont recours, les transports en commun y étant particulièrement développés. La voiture est encore moins utilisée pour les trajets très courts, inférieurs à 2 km (53 %), au profit de la marche. Toutefois, près d'un actif en emploi sur deux (49 %) vivant à moins d'un kilomètre

► 3. Répartition des actifs en emploi selon le mode de transport principal et la distance domicile-travail de leur trajet court, en Auvergne-Rhône-Alpes (en %)



de son lieu de travail prend sa voiture pour s'y rendre, soit 4 points de moins qu'en France de province. Ces trajets peuvent correspondre à une succession d'activités différentes sur un même parcours, dans le cadre professionnel, avec des lieux de travail multiples par exemple, ou pour répondre à des contraintes personnelles, en profitant de son déplacement pour accompagner ses enfants à l'école ou faire ses courses. La voiture peut être choisie par confort, par habitude ou parce que d'autres alternatives ne sont pas possibles (nécessité de transporter du matériel, incapacité de marcher, absence de trottoir pour les piétons, etc.). Elle peut également être plus pratique pour certaines activités du quotidien ou parce qu'on peut s'y sentir plus en sécurité qu'avec un mode de transport doux.

Les artisans (79 %), les agriculteurs (73 %) et les ouvriers (69 %) sont ceux qui ont le plus recours à la voiture, au camion ou à la fourgonnette sur leur trajet court. Les ouvriers utilisent davantage la voiture dans la région qu'au niveau national (+ 3 points), comme les artisans (+ 2 points), alors qu'elle est, en moyenne, moins empruntée en Auvergne-Rhône-Alpes qu'en France. Les agriculteurs, les artisans et les ouvriers travaillent plus souvent hors des zones urbaines, où les transports en commun ne sont pas présents et les modes de transport doux peu adaptés. L'exercice de leur activité peut également les amener à se déplacer sur de plus longues distances dans la journée, sur différents lieux de travail. De plus, leurs conditions de travail sont globalement plus difficiles que pour les autres catégories socioprofessionnelles ► **pour en savoir plus**. En effet,

les contraintes matérielles de leur travail (telles que le transport d'objets volumineux ou lourds) peuvent les inciter à utiliser leur véhicule. Ce recours pourrait aussi s'expliquer par des horaires de travail spécifiques (travail de nuit, travail posté, journées morcelées, etc.), couplées avec un volume d'heures travaillées hebdomadaires important pour les indépendants (55h pour les agriculteurs en moyenne et 46h pour les artisans, les commerçants et les chefs d'entreprises - source : *enquête emploi 2019*).

Le niveau de vie peut aussi avoir un impact sur le taux de recours de la voiture. Certains ménages peuvent, en effet, ne pas être motorisés du fait des coûts induits par la voiture.

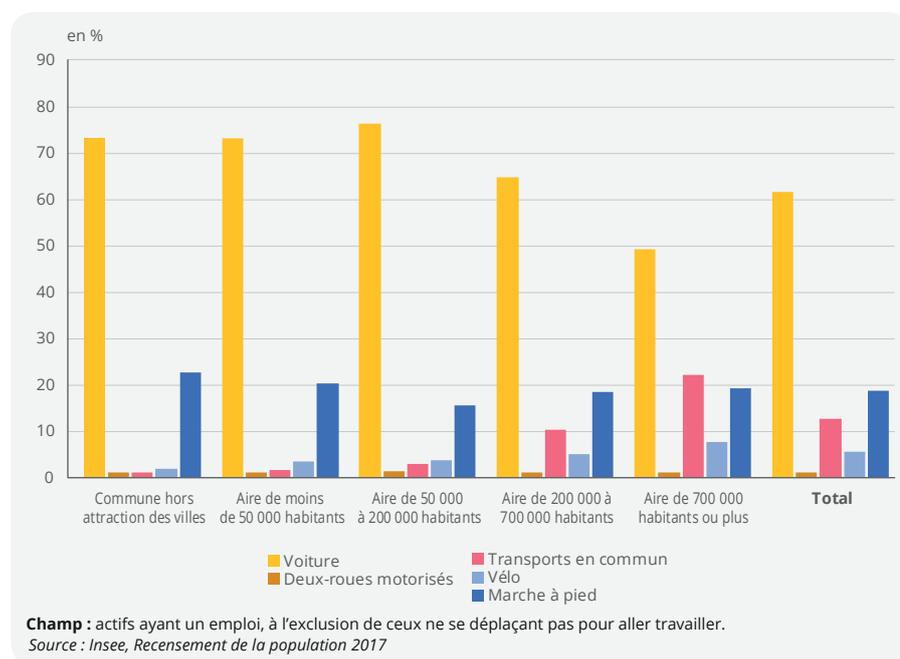
Le vélo, un mode de déplacement encore marginal, utilisé par les cadres dans les pôles

Les modes de déplacement doux sont les plus utilisés, après la voiture, pour les déplacements domicile-travail courts. Ils représentent 25 % de ces trajets, soit 2 points de plus qu'en France de province (alors qu'ils ne représentent que 2 % des trajets supérieurs à 5 km). Auvergne-Rhône-Alpes est la troisième région où les actifs en emploi utilisent le plus les transports doux, après l'Île-de-France (26 %) et le Grand Est (26 %). Plus précisément, elle se place en deuxième position des régions où le vélo est le plus utilisé, après le Grand Est. Ainsi, 6 % de ceux qui ont des trajets courts les font à vélo (soit 60 000 usagers). Ces résultats, portant sur l'année 2017, ne prennent pas

en compte les effets de la crise sanitaire sur les modes de transport, probablement en faveur des modes de transport individuels.

Le fait d'aller au travail à vélo est un phénomène beaucoup plus fréquent dans les pôles (8 % des trajets courts) que dans les couronnes (3 %) et qu'hors des AAV (2 %). Ces chiffres sont proches de ceux de la France métropolitaine. D'une part, les pôles comportent plus d'aménagements tels que les pistes ou les doubles sens cyclables, qui permettent de sécuriser la pratique. D'autre part, la présence de vélos en libre service ou de services de location de vélo longue durée permet de pérenniser son utilisation. Le vélo est prisé par les cadres et professions intellectuelles supérieures qui sont 12 % à y avoir recours, soit 3 points de plus qu'en France de province. Ces catégories socioprofessionnelles habitent plus souvent dans les pôles urbains – deux tiers d'entre eux y vivent, soit 10 points de plus que la moyenne régionale – où les infrastructures sont plus présentes. En outre, les cadres et les professions intermédiaires signalent davantage subir de fortes exigences dans leur travail, tel que « travailler sous pression », ou « avoir une quantité de travail excessive » ► **pour en savoir plus**. Le trajet en vélo pourrait être un moyen de « décompresser » d'une part, et de faire de l'exercice, d'autre part, pour des actifs souvent sédentaires. La place du vélo augmente ces dernières années, notamment dans les centres-villes des pôles et d'autant plus dans la région. La hausse s'établit à 2 points entre 2015 et 2019 en Auvergne-Rhône-Alpes sur l'ensemble des trajets, soit une évolution plus rapide qu'en France de province (+ 1 point). Parmi les communes de plus de 150 000 habitants de France métropolitaine, Grenoble et Strasbourg sont celles où les actifs se déplacent le plus à vélo pour aller travailler, avec près de 17 % d'utilisateurs parmi ceux effectuant des trajets domicile-travail de moins de 5 km, loin devant Bordeaux et Rennes. Si Grenoble présente une géographie favorable aux cyclistes, puisque plate et peu étendue, elle est désavantagée par son climat semi-continentale, avec des hivers froids, des étés assez chauds et des précipitations plutôt fréquentes. La politique cyclable et les aménagements mis en œuvre dans la commune peuvent également jouer un rôle non négligeable. Auvergne-Rhône-Alpes est aussi la deuxième région où la marche est la plus pratiquée après l'Île-de-France. Ainsi, 19 % des actifs effectuant un trajet court (près de 200 000 personnes) marchent pour rejoindre leur lieu de travail, soit 2 points de plus qu'en province. Ce mode de déplacement est choisi par 33 % de ceux dont les trajets font jusqu'à 2 km. La marche est plus pratiquée par les femmes (21 % des trajets courts), par les employés

► 4. Répartition des actifs parcourant au maximum 5 kilomètres selon la taille des aires d'attraction des villes et le mode de déplacement, en Auvergne-Rhône-Alpes (en %)



(23 %) et dans une moindre mesure par les cadres (19 %), principalement sur des trajets allant jusqu'à 2 km. Sur ces trajets très courts, elle est plus utilisée dans les pôles (37 %), puis hors des AAV (32 %) et enfin dans les couronnes (27 %). Par exemple, 63 % des actifs rejoignent leur travail à pied depuis le pôle de Clermont-Ferrand, contre 14 % depuis sa couronne et 50 % dans celui de Saint-Étienne, contre 12 % depuis sa couronne.

Les transports en commun sont d'autant plus utilisés pour des trajets courts que l'aire d'attraction des villes est grande

Les transports en commun arrivent en troisième position pour les trajets courts, derrière la voiture et les modes doux. 13 % des actifs les utilisent pour se rendre au travail, soit 4 points de plus qu'en France de province ► **figure 4**. Auvergne-Rhône-Alpes est la deuxième région, après l'Île-de-France, où les transports en commun sont les plus empruntés, à égalité avec Provence-Alpes-Côte d'Azur. Les employés (17 %) et les cadres (14 %) sont ceux qui y ont le plus recours. Plus l'AAV est grande, plus les transports en commun sont utilisés, et la voiture l'est d'autant moins. C'est dans les deux AAV de plus de 700 000 habitants, celles de Lyon et de Grenoble, qu'ils sont le plus utilisés pour les trajets courts, avec 22 % de taux d'utilisation (contre 19 % dans celles de province de même taille). Dans les aires comprenant entre 200 000

► Définitions

Les personnes recensées indiquent le **mode de transport** qu'elles utilisent le plus souvent pour aller travailler. Ainsi, l'intermodalité n'est pas prise en compte. Sont considérés comme modes de déplacements « **doux** » ceux qui correspondent aux modalités de réponse « marche, roller, patinette... » et « vélo (y compris à assistance électrique) ». À compter du Recensement 2017, établi à partir des collectes annuelles de 2015 à 2019, cette dernière modalité est désormais distinguée des « deux-roues motorisés » avec laquelle elle était regroupée précédemment.

Le zonage en **aires d'attraction des villes** 2020 définit l'aire d'influence d'un pôle de population et d'emploi sur les communes environnantes. Cette influence est mesurée par l'intensité des déplacements domicile-travail. L'**aire d'attraction d'une ville** est l'ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué d'un pôle de population et d'emploi et d'une couronne qui rassemble les communes dont au moins 15 % des actifs travaillent dans le pôle.

Le pôle de l'aire d'attraction d'une ville est l'ensemble de communes contiguës déterminé principalement à partir de critères de densité, de population totale et d'emploi.

La couronne de l'aire d'attraction d'une ville est l'ensemble des communes de l'aire d'attraction d'une ville à l'exclusion de son pôle. Ce sont des communes dont au moins 15 % des actifs résidents travaillent dans le pôle de l'aire et qui ne sont pas déjà attirées par un pôle de niveau plus élevé d'une autre aire.

Une commune hors attraction des villes est une commune située hors des pôles et hors des couronnes des aires d'attraction des villes.

et 700 000 habitants (Clermont-Ferrand, Annecy, Chambéry, Valence, Saint-Étienne), 10 % des actifs prennent les transports en commun sur un trajet court pour se rendre au travail. Cette proportion est nettement plus faible dans les aires plus petites. Ces résultats montrent les très fortes disparités d'offre et d'accès aux transports en commun. Enfin, l'utilisation quotidienne des deux-roues motorisés pour aller au travail est confidentielle. Elle représente 1,3 % des trajets (qu'ils soient courts ou longs). Ces modes de transports sont moins utilisés dans la région qu'en France de province (2,0 % des trajets courts). Les actifs de la partie française de l'aire d'attraction des villes de Genève-Annemasse sont les

plus nombreux à recourir aux deux-roues (6 %), probablement pour faire face aux nombreux embouteillages à la frontière. Pour toutes les autres aires de la région, ce mode de transport n'excède pas 3 % d'utilisateurs.

Les moyens de transports individuels (doux et motorisés) comme collectifs (bus, tramway, métro, train ou navette lacustre) sont encore amenés à se diversifier. C'est le cas notamment avec les projets de téléphériques urbains qui devraient voir le jour entre Fontaine La Poya et Saint-Martin-le-Vinoux en 2024 et entre Lyon-Gerland et Francheville en 2026. ●

Johanne Aude, Emma Bianco (Insee)

► Sources et méthode

Les résultats sont issus de l'exploitation complémentaire du Recensement de la population de 2017. Le champ de l'étude est constitué des actifs en emploi ou en apprentissage, âgés de 15 ans ou plus, résidant en France hors Mayotte, hors personnes ayant déclaré ne pas se déplacer à la question sur les modes de transport ou ayant une distance domicile-travail nulle.

Le distancier Métrix de l'Insee fournit, pour la première fois et pour cette étude, les distances routières entre lieu de résidence et lieu de travail avec plus de précision, notamment à l'intérieur des grandes communes. En effet, les adresses des lieux de résidence et de travail ont été géolocalisées.

► Pour en savoir plus :

- « Déplacements domicile-travail : une fois sur dix « en mode doux » », *Insee Flash Auvergne-Rhône-Alpes* n° 84, janvier 2021
- « La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances », *Insee Première* n° 1835, janvier 2021
- « Quels sont les salariés concernés par le télétravail ? », *Dares analyses* n° 51, novembre 2019
- « Confinement : des conséquences économiques inégales selon les ménages », *Insee Première* n° 1822, octobre 2020
- « Emploi, conditions de travail et santé des 30-50 ans : des trajectoires contrastées entre 2006 et 2010 », *France portrait social*, novembre 2013

