

En Centre-Val de Loire, plus de huit kilomètres sur dix parcourus en voiture tous motifs de déplacements confondus

Insee Analyses Centre-Val de Loire • n° 129 • Juin 2025



En 2019 en Centre-Val de Loire, les véhicules individuels à moteur (en très grande partie des voitures) restent le mode de déplacement majoritaire des habitants tous motifs confondus, comme pour les déplacements domicile-travail. Cet usage prépondérant de la voiture est plus important pour les personnes de 65 ans ou plus. Les cadres et professions libérales empruntent davantage les transports en commun pour leurs déplacements liés au travail, le train en particulier. Le train est bien moins emprunté pour les déplacements non liés au travail. Les habitants d'Eure-et-Loir et du Loiret recourent davantage au train pour leurs déplacements tous motifs confondus. Ceux résidant au sein des aires d'attraction des villes (AAV) les plus peuplées, plus jeunes en moyenne, utilisent dans une proportion plus élevée les transports en commun (train, bus, etc.) et les mobilités actives (vélo, marche à pied).

En 2021, près d'un million d'actifs résidant en Centre-Val de Loire se déplacent pour se rendre sur leur lieu de travail. Cependant la majorité des **déplacements** des Français en semaine ne sont pas entre les lieux de domicile et de travail, ni des déplacements professionnels. Les trajets en semaine pour motifs liés au travail représentent 26 % des déplacements et 42 % de la distance parcourue en France métropolitaine en 2019 [SDES, 2021]. Estimer les distances parcourues tous motifs de déplacements confondus par les personnes résidant en Centre-Val de Loire pour différents modes de transport est utile pour mesurer le potentiel de développement des services de mobilité (train, bus, covoiturage, vélo, etc.) opérés par les **Autorités Organisatrices de la Mobilité** (AOM), notamment pour renforcer l'offre de transports en commun et développer l'intermodalité (**encadré 2**). Dans cette étude, les distances parcourues et le nombre de déplacements sont estimés à partir de caractéristiques socio-démographiques des habitants, de certains choix caractérisant leurs usages des transports et leurs lieux de résidence ou de travail (**Pour comprendre**).

La voiture, mode de transport principalement utilisé pour l'ensemble des motifs

Bien que la majorité des déplacements ne soient pas en lien avec le travail, le choix du mode de transport principal des actifs pour se rendre à leur lieu de travail et la distance au lieu de travail ont une incidence sur les pratiques de mobilité

tous motifs confondus. Comme pour se rendre sur leur lieu de travail [Ménard B. et al., 2024], les véhicules individuels à moteur (voiture, camion, fourgonnette, deux-roues motorisés) restent le mode de déplacement prépondérant des habitants du Centre-Val de Loire tous motifs confondus. En 2019, 85 % de la distance parcourue par les personnes de 6 ans ou plus résidant en Centre-Val de Loire (**champ**) tous motifs de déplacements confondus ► **figure 1** est réalisée en véhicule individuel à moteur, dans l'immense majorité en voiture (moins de 1 % en deux-roues motorisés).

L'usage du train est plus répandu dans la région, en lien avec le relativement fort recours à ce mode de transport pour réaliser des déplacements domicile-travail dépassant 50 km, vers l'Île-de-France notamment. Tous motifs confondus, les habitants de la région parcourent 9 % des distances en train. Le Centre-Val de Loire

est la deuxième région de France hexagonale derrière l'Île-de-France (**Pour comprendre**) où cette part est la plus importante. Ces répartitions selon les modes de transport en semaine sont à interpréter au regard de distances moyennes par déplacement nettement plus courtes pour les **mobilités actives** (respectivement 1 km et 3 km pour la marche à pied et le vélo en France métropolitaine) par rapport aux autres modes (entre 11 et 12 km pour la voiture, les deux roues motorisées et les transports en commun) [SDES, 2021].

Un recours à la voiture plus élevé pour les personnes de 65 ans ou plus

L'usage des modes de transport varie selon l'âge, directement en lien avec la participation au marché du travail. Les étudiants parcourent des distances plus grandes en bus et recourent davantage aux mobilités actives. Par ailleurs, la

► 1. Parts modales (en distance) tous motifs par département

Territoire	Véhicules individuels à moteur	Transports en commun	Mobilités actives
Cher	91	7	2
Eure-et-Loir	78	20	2
Indre	91	7	2
Indre-et-Loire	84	13	3
Loir-et-Cher	90	8	2
Loiret	83	15	2
Centre-Val de Loire	85	13	2

Note : Les modalités actives incluent la marche et le vélo.

Lecture : Les habitants de l'Indre réalisent 91 % de leurs déplacements (en termes de distance) en véhicule individuel à moteur tous motifs de déplacement confondus.

Champ : Individus âgés de 6 ans ou plus résidant en Centre-Val de Loire. Déplacements réalisés hors week-end.

Sources : SDES, enquête mobilité des personnes 2018-2019 ; Insee, Recensement de la population 2019, exploitation complémentaire.

En partenariat avec :

part de la marche à pied est un peu plus élevée pour les retraités. Ces relations se traduisent par des habitudes de déplacement qui diffèrent avec l'âge en raison de contraintes différentes au quotidien. En semaine, les habitants âgés de plus de 65 ans (en général retraités) effectuent en effet moins de déplacements et des déplacements plus courts que ceux en âge de travailler ou d'étudier [SDES, 2021].

Les véhicules individuels à moteur représentent 89 % de la distance parcourue tous motifs confondus par les personnes de 65 ans ou plus, contre 80 % par celles ayant entre 15 et 29 ans ►figure 2. Pour ces derniers, l'usage des transports en commun est plus important. Ils parcourent 18 % des distances en transport en commun, contre 13 % en moyenne tous âges confondus. Les 15-29 ans empruntent en particulier plus le bus : 8 % de la distance parcourue, contre 4 % pour l'ensemble des habitants de la région.

Un usage plus important du train pour les cadres, du bus pour les chômeurs et les inactifs

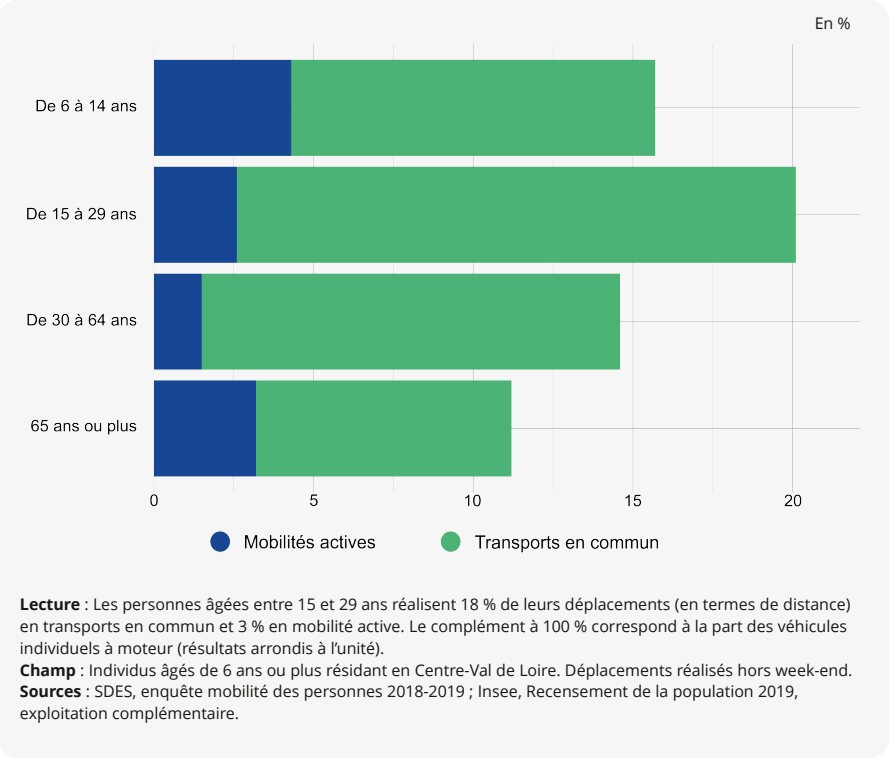
Les parts des distances parcourues selon les différents modes de transport sont très liées aux professions et catégories professionnelles. Parmi les cadres et professions libérales, 72 % de la distance est parcourue en voiture (contre 84 % pour l'ensemble des habitants) ►figure 3. L'usage du train est surreprésenté (24 % de la distance parcourue).

Les artisans, commerçants et chefs d'entreprises et dans une moindre mesure les ouvriers ont un usage plus marqué de la voiture pour l'ensemble des motifs (respectivement 91 % et 88 % de la distance parcourue). Ils sont aussi ceux qui ont le moins recours au train (respectivement 6 % et 7 %). En outre, les ouvriers sont également ceux qui parcourent une proportion plus grande de distance en deux-roues motorisés. Les employés utilisent les véhicules individuels à moteur pour leurs déplacements tous motifs confondus dans une proportion similaire à celle de l'ensemble des habitants de la région.

L'Eure-et-Loir, deuxième département hors Île-de-France où la part de la distance parcourue en train est la plus grande

Au sein de la région, les habitants d'Eure-et-Loir et du Loiret recourent davantage au train pour leurs déplacements tous motifs confondus ►figure 4. La proximité avec l'Île-de-France et les dessertes ferroviaires vers cette région pourraient favoriser l'usage du train pour les habitants de ces deux départements. Avec l'Indre-et-Loire, ce sont également les départements de la région qui ont les proportions de cadres et professions libérales les plus importantes, de 12 % de la population active d'Eure-et-Loir à 15 % en Indre-et-Loire. En Eure-et-Loir, 17 % de la distance parcourue tous motifs de déplacement confondus est effectuée en train. L'Oise est le seul département de France

2. Parts modales (en distance) tous motifs selon la tranche d'âge



3. Parts modales (en distance) tous motifs selon la catégorie socioprofessionnelle

Catégories socioprofessionnelles	Véhicules individuels à moteur	Transports en commun	Mobilités actives
Agriculteurs	95	4	1
Artisans - Commerçants - Chefs d'entreprise	92	7	1
Professions libérales - Cadres	73	26	1
Professions intermédiaires - Techniciens	85	14	1
Employés	84	15	1
Ouvriers	89	9	2
Retraités	89	8	3
Chômeurs - Inactifs de plus de 14 ans autres que retraités	82	14	4
Ensemble	85	13	2

Note : La catégorie socioprofessionnelle d'un chômeur est celle de son dernier emploi exercé le cas échéant.

Lecture : Les agriculteurs réalisent 95 % de leurs déplacements (en termes de distance) en véhicules individuels à moteur, 4 % en transports en commun et 1 % en mobilités actives.

Champ : Individus âgés de 14 ans ou plus résidant en Centre-Val de Loire. Déplacements réalisés hors week-end.

Sources : SDES, enquête mobilité des personnes 2018-2019 ; Insee, Recensement de la population 2019, exploitation complémentaire.

métropolitaine hors Île-de-France avec une part plus élevée (21 %). Le Loiret fait également partie du quart des départements de France métropolitaine hors Île-de-France où cette proportion est la plus élevée (11 %).

Les départements aux populations les plus jeunes, également les plus urbains, sont associés à un plus grand usage des transports routiers de voyageurs (bus, cars interurbains). La part de la distance parcourue en bus ou en cars interurbains est plus importante en Indre-et-Loire (5 %) et dans le Loiret (4 %) que dans l'ensemble de la région. À l'inverse les populations des départements de l'Indre, du Cher et du Loir-et-Cher sont en moyenne plus âgées et exercent moins souvent des métiers de cadres et professions libérales. La part de la distance parcourue en véhicule individuel à moteur y atteint respectivement 91 %, 90 % et 89 %.

Les mobilités actives et les transports en commun plus utilisées dans les aires d'attraction des villes les plus peuplées

Les aires d'attraction des villes (AAV) de Tours et Orléans, les plus peuplées, abritent une plus grande part d'habitants âgés entre 15 et 29 ans. Dans ces territoires où l'offre de transports en commun est importante et où la population est plus jeune, la part de la distance parcourue en transport en commun est plus importante. Les jeunes, qui n'ont pas forcément accès à une voiture, à un scooter ou à une moto en l'absence de permis de conduire ou de véhicule personnel à disposition, sont surreprésentés dans les plus grandes aires d'attractions des villes (19 % de 15-29 ans dans celles de Tours et d'Orléans, contre 12 % dans les communes situées en dehors des aires d'attraction). Dans les AAV de Tours et Orléans, 15 % de la distance est parcourue en transports en commun : bus, train, tramway, etc. Au sein de ces territoires, la part de

la distance parcourue en marchant est 1,6 fois plus élevée que dans les communes situées en dehors des aires d'attraction des villes.

Tous motifs de déplacement confondus, la voiture reste incontournable dans les territoires les moins peuplés. Les résidents des communes situées en dehors des AAV parcourent 90 % des distances en voiture. Cette proportion est plus faible pour les habitants des AAV, en particulier parmi celles de Tours et Orléans (82 %). Les différences de dotation en équipements et services des territoires selon la densité de population pourraient expliquer en partie les écarts en termes d'usage de la voiture. Par exemple, les habitants de **bassin de vie ruraux non périurbains** de la région mettent en moyenne 21 minutes en voiture pour se rendre à un hypermarché soit 10 minutes de plus qu'un habitant d'un bassin de vie localisé en milieu urbain dense [Fégar T. et al., 2023].

Davantage de déplacements à pied et en vélo pour les habitants des pôles des aires d'attraction des villes

Les résidents des pôles des plus grandes aires d'attraction des villes recourent deux fois plus aux mobilités actives (vélo, marche à pied) pour l'ensemble des motifs que ceux des couronnes et des communes situées en dehors des aires d'attraction des villes. Par exemple, la part des mobilités actives représente 4 % de la distance parcourue par les habitants des **pôles** des AAV de Tours et Orléans, soit 2,2 fois plus que par les habitants des **couronnes** de ces mêmes AAV. Les habitants des pôles des AAV les plus peuplées effectuent davantage de déplacements à pied que ceux des couronnes.

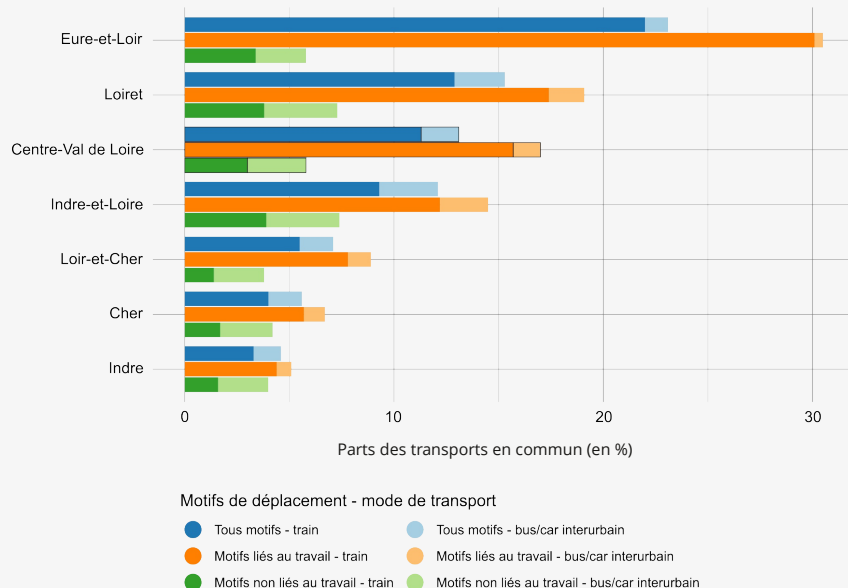
Parmi les 19 AAV de France métropolitaine comprenant entre 350 000 et 650 000 habitants (**Pour comprendre**), la distance parcourue en transport en commun est relativement plus importante parmi les populations des aires d'attraction des villes d'Orléans et Tours. Cette proportion vaut respectivement 16 % et 14 %. L'AAV d'Orléans fait partie du tiers de ces AAV où la proportion de la distance parcourue en transport en commun est la plus élevée, l'AAV de Tours se situe dans la première moitié. Cependant, la part de distance parcourue en transport en commun est moins élevée pour les déplacements non motivés par le travail. Cette tendance est similaire avec les déplacements non liés au travail de l'ensemble des habitants de la région (► **encadré 1**). ●

David Lemarchand, Maxime Simonovici (Insee), Julien Olivier (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement), Erik Leconte (Région Centre-Val de Loire)



Retrouvez davantage de données associées à cette publication sur insee.fr

► 4. Parts modales (en distance) des transports en commun par département parmi les individus âgés entre 30 et 64 ans



Note : Restreindre le champ aux seules personnes âgées de 30 à 64 ans permet d'exclure celles pour lesquelles la part de déplacements pour des motifs liés au travail est très faible.

Lecture : Les habitants de l'Eure-et-Loir réalisent 22 % de leurs déplacements (en termes de distance) en train et 1 % en bus ou car interurbain tous motifs de déplacement confondus (résultats arrondis à l'unité).

Champ : Individus âgés entre 30 et 64 ans résidant en Centre-Val de Loire. Déplacements réalisés hors week-end.

Sources : SDES, enquête mobilité des personnes 2018-2019 ; Insee, Recensement de la population 2019, exploitation complémentaire.

► Encadré 1 - Un plus grand recours à la marche et un moindre usage du train pour les déplacements non liés au travail

Lorsque les déplacements sont restreints aux **motifs non liés au travail**, la voiture reste le mode de transport le plus utilisé. Les trajets en véhicule individuel à moteur représentent 87 % de la distance parcourue par les habitants de la région. Le recours à la marche à pied est aussi plus important pour les déplacements non liés au travail : 3 % de la distance parcourue, soit 1,5 fois plus que pour les déplacements tous motifs confondus. L'usage du train est moindre concernant les motifs non liés au travail. La part du train selon la distance parcourue pour les motifs non liés au travail est 2,5 fois moindre que pour tous les motifs confondus. Alors que le recours au train est relativement important pour les cadres et professions libérales pour l'ensemble de leurs déplacements, leur usage des véhicules individuels à moteur est proche de celui de la population régionale pour les déplacements non liés au travail (86 % de la distance parcourue).

Par ailleurs, les habitants de l'Eure-et-Loir, du Loiret et de l'Indre-et-Loire ont un usage plus élevé de la voiture pour les trajets non liés au travail par rapport aux déplacements tous motifs confondus. Dans les aires d'attractions des villes de Tours et Orléans, le recours aux transports en commun est moindre pour les trajets non liés au travail (12 % contre 15 % pour tous motifs de déplacement).

► Encadré 2 - Le mot de la Région Centre-Val de Loire

La Région, AOM Régionale, assure les transports interurbains routiers et ferroviaires régionaux. Elle est également en charge des mobilités locales de 57 territoires ruraux représentant 1 million de personnes. Parallèlement, 22 territoires AOM locales pilotent en autonomie leurs politiques de mobilités : bus, tram, transports à la demande, services vélos... principalement des agglomérations et des métropoles, mais aussi quelques communautés de communes représentant au total 1,5 million de personnes.

Les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) constituent des offres multimodales de services de transports collectifs, alternatives à la voiture individuelle. Deux projets sont en cours d'élaboration en Centre-Val de Loire, sur l'Orléanais et en Touraine. Ils ont pour objectif d'améliorer la qualité des transports du quotidien, notamment par des dessertes plus fréquentes des zones péri-urbaines mais aussi en donnant toute sa place aux solutions innovantes comme le covoiturage, ou en articulant mieux le réseau cyclable avec les gares routières ou ferroviaires. Plus de la moitié des habitants de la Région sont dans le périmètre des SERM. Ils bénéficieront progressivement de cette opportunité historique visant à réduire la pollution urbaine, désengorger les axes routiers et à améliorer leur qualité de vie.

Suite à l'annonce du Président de la République sur le lancement de la démarche SERM en 2022, la Région, qui mène une politique volontariste en matière d'offres et d'amélioration du service de mobilité, a initié ces projets en lien avec l'État et aux côtés des deux Métropoles et des collectivités locales concernées. Le contrat de plan État-Région Centre-Val de Loire 2023-2027 a fléché 44 M€, à parité État/Région, sur cette thématique (étude et travaux) et a notamment déjà permis la réalisation d'études prospectives des mobilités pour constituer ces deux SERM et la mise en place d'un accompagnement technique par SNCF sur la partie ferroviaire.

► Encadré 3 - Le mot de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL)

L'appel à projets « territoires cyclables » instruit par la DREAL Centre-Val de Loire vise à accompagner pendant six ans quelques territoires exemplaires (communautés de communes ou d'agglomération) situés en dehors des grands centres urbains. Son objectif est d'accélérer la réalisation d'itinéraires structurants prévus par leur schéma directeur cyclable.

L'effort sensible d'investissement de ces collectivités en faveur du vélo sur leurs territoires sera alors accéléré. Elles pourront ainsi rayonner en tant que références locales auprès des collectivités voisines pour promouvoir les politiques cyclables locales.

En Centre-Val de Loire, deux collectivités bénéficient de ce soutien financier de l'État : la communauté de communes Touraine-Est Vallées et la communauté d'agglomération Montargoise et Rives du Loing. Ainsi, l'État apporte plus de 10 M d'euros, soit la moitié des montants prévus par ces deux collectivités pour finaliser leur schéma directeur cyclable. Dans six ans, ce sont donc plus de 85 km de nouveaux aménagements cyclables qui devraient être proposés sur ces deux territoires. Ces nouvelles infrastructures permettront de lever l'un des principaux freins à la pratique du vélo et favoriser le report modal vers le vélo pour les déplacements du quotidien.

► Pour comprendre

Cette étude s'appuie sur des estimations des distances parcourues et des nombres de déplacements selon différents modes de transport, quel que soit le motif de déplacement. Ces estimations sont obtenues en appliquant les résultats individuels du recensement de la population à un modèle statistique construit à partir de l'enquête nationale « mobilité des personnes » réalisée par le service des données et études statistiques (SDES). Ce modèle traduit la relation entre les variables d'intérêt et celles caractérisant l'individu, le ménage, le logement, les communes de résidence et de travail. Le modèle est ajusté sur le champ des déplacements accomplis en semaine en France métropolitaine (hors ceux des habitants des régions Île-de-France et Corse). Les estimations sont présentées de manière agrégée au niveau territorial et selon des caractéristiques socio-démographiques.

► Définitions

Un **déplacement** est le mouvement d'une personne d'un lieu de départ vers un lieu d'arrivée. Il se caractérise par un unique motif, mais peut recouvrir l'usage d'un ou plusieurs modes de transports. Dans le cas où plusieurs modes sont utilisés, c'est le mode de transport principal qui est analysé ici. Le mode de transport principal est le mode de transport utilisé s'il est unique. Il est déterminé par l'application d'une hiérarchie des modes allant du mode le plus lourd au mode le plus léger. La marche à pied est prise en compte en tant que mode de transport principal lorsqu'elle est l'unique mode utilisé. Tous les types de déplacements sont couverts par l'enquête, hormis ceux des professionnels des transports réalisés dans le cadre de leur activité et dont tout le temps de travail est effectué à l'intérieur d'un moyen de transport (chauffeurs routier, de taxi, steward, etc.)

Les motifs de déplacements sans lien avec le travail correspondent à ceux de l'Enquête mobilité des personnes suivants : retour au point de départ/études/garderie, achats, soins, démarches administratives, visites chez des parents ou des amis, accompagner ou aller chercher quelqu'un, loisirs, vacances/changer de résidence, autres motifs sans lien avec le travail.

Les motifs de déplacements liés au travail correspondent à ceux de l'EMP suivants : travailler dans son lieu fixe et habituel, travailler en dehors d'un lieu fixe et habituel sauf tournée, autres motifs professionnels (stages, formation, tournées professionnelles, etc.). Ils n'incluent pas les déplacements pour des motifs liés à la scolarité ou aux études.

Les déplacements tous motifs incluent les déplacements liés au travail et déplacements sans lien avec le travail.

D'après le Code des transports, les **mobilités actives**, notamment la marche et le vélo, sont l'ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée.

Une **autorité organisatrice de la mobilité (AOM)** est l'acteur public compétent pour l'organisation de la mobilité sur son territoire. En un lieu donné, il n'existe toujours qu'une seule AOM au niveau local (soit l'intercommunalité soit la Région par substitution). Il s'agit donc d'une compétence exclusive.

► Sources

L'enquête mobilité des personnes (EMP) décrit les pratiques de mobilité des personnes. Elle permet d'apprécier comment et pourquoi les Français se déplacent au quotidien et pour leurs voyages à plus longue distance. Elle permet aussi de connaître le parc de véhicules à disposition des ménages et l'utilisation qui en est faite, ainsi que les nouvelles pratiques de la mobilité : covoiturage, utilisation des vélos en libre-service, équipement en recharge de véhicules électriques, etc.

Le recensement de la population fournit des informations sur la population et leurs caractéristiques : répartition par sexe et âge, professions exercées, conditions de logement, modes de transport, déplacements domicile-travail. Les personnes en emploi au sens du recensement de la population sont celles ayant déclaré avoir un emploi dans le formulaire du recensement.

► Champ

L'étude porte sur les individus âgés de 6 ans ou plus résidant en Centre-Val de Loire, ne déclarant pas travailler dans un lieu fixe et habituel situé à l'étranger. Les résultats portent sur les déplacements en semaine (hors week-end). Tous les types de déplacements sont couverts par l'enquête, hormis ceux des professionnels des transports réalisés dans le cadre de leur activité et dont tout le temps de travail est effectué à l'intérieur d'un moyen de transport (chauffeurs routiers, de taxi, steward, etc.).

► Pour en savoir plus

- **SDES**, "Résultats détaillés de l'enquête mobilité des personnes de 2019" - décembre 2021.
- **Ménard B. et al.** "En Centre-Val de Loire, près de 70 % des trajets courts pour aller au travail sont effectués en voiture" - Insee Analyses Centre-Val de Loire n°116 - novembre 2024.
- **Fégar T., Ménard B.**, "Santé : une offre moins diversifiée et des médecins généralistes moins accessibles dans les bassins de vie du Centre-Val de Loire" - Insee Analyses Centre-Val de Loire n°94 - avril 2023.
- **Morin T., Prusse S., Trevien C.**, "Déplacements domicile-travail : des émissions de gaz à effet de serre très variables selon les territoires" - Insee Première n°1975 - décembre 2023.

