



Partir de bon matin, à bicyclette...

En 2015, 2 % des actifs ayant un emploi vont travailler à vélo. Ce mode de transport est bien moins utilisé que l'automobile, largement prédominante, les transports en commun ou la marche, mais il fait jeu égal avec les deux-roues motorisés. Ses adeptes parcourent quelques kilomètres entre leur domicile et leur lieu de travail. Ils résident plutôt dans les villes-centres des grands pôles urbains. Les départements les plus urbanisés sont ainsi ceux où le recours à ce mode de transport est le plus important. L'utilisation du vélo pour aller travailler varie peu en fonction de l'âge, contrairement aux autres modes de déplacement. Les femmes vont moins souvent travailler à bicyclette que les hommes, tandis qu'elles empruntent plus fréquemment les transports en commun. Les cadres et les diplômés du supérieur recourent plus à ce mode de déplacement que les autres actifs. Les étrangers européens résidant en France conservent des habitudes très proches de leur pays d'origine.

Frédéric Tallet, division Méthodes et traitements des recensements,
Vincent Vallès, pôle Recensement de la population, Insee

En 2015, 500 000 personnes, soit 1,9 % des actifs ayant un emploi, vont travailler à vélo (*sources*) ; celles qui utilisent un deux-roues motorisé sont tout aussi nombreuses. Ces deux modes de déplacement sont beaucoup moins utilisés que les transports en commun (14,8 %) et surtout que les véhicules automobiles, largement prépondérants (70,6 %). Enfin, 6,3 % des personnes rejoignent leur lieu de travail à pied et 4,5 % n'ont pas à se déplacer pour travailler. Le recours aux deux-roues, motorisés ou non, demeure stable (proche de 4 %) sur les dix dernières années. Il en est de même pour la voiture et les autres véhicules automobiles. En revanche, l'utilisation des transports en commun a progressé de près de deux points (13,0 % en 2005) alors que celle de la marche a diminué d'autant.

La voiture, premier mode de transport des travailleurs

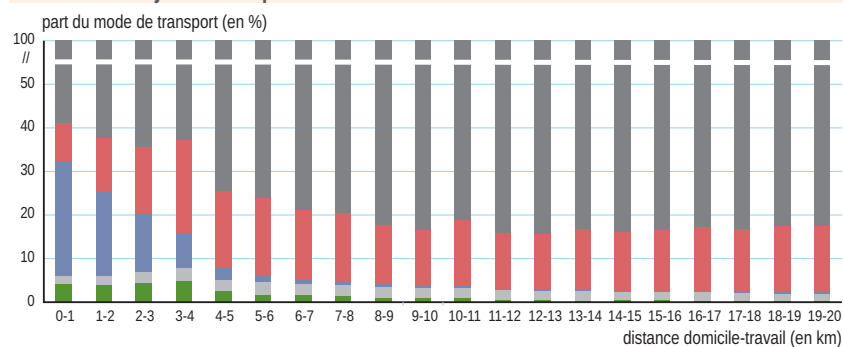
La voiture est donc le moyen de transport le plus utilisé pour aller travailler. Même pour des trajets très courts, inférieurs à un kilomètre, 58 % des actifs y ont recours (*figure 1*). Ils sont 60 à 75 % pour des distances de quelques kilomètres et 80 % au-delà de dix kilomètres. Les transports

en commun, principale alternative à l'automobile, sont le plus souvent utilisés pour des trajets quotidiens de trois à huit kilomètres ; ils sont alors empruntés par 16 à 21 % des travailleurs effectuant un déplacement. Pour moins de trois kilomètres, 9 à 15 % des travailleurs les utilisent ; au-delà de huit kilomètres, ils sont moins de 15 %.

Le vélo est surtout utilisé lorsque le lieu de travail se trouve jusqu'à quatre kilomètres du domicile

Les modes de transports doux (vélo, marche, patinette, rollers) sont surtout utilisés pour des trajets domicile-travail très courts. Ainsi, le recours au vélo croît jusqu'à une distance de quatre kilomètres, puis décroît au-delà.

1 Part du mode de transport selon la distance domicile-travail effectuée par les actifs ayant un emploi



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, 9 % des actifs ayant un emploi utilisent les transports en commun comme principal moyen de transport. Pour les distances de plus d'un kilomètre jusqu'à deux compris, 20 % pratiquent la marche.

Champ : personnes âgées de 15 ans à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage et ayant déclaré des déplacements domicile-travail, France hors Mayotte.

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

Pour des trajets de deux kilomètres ou moins, 4 % des travailleurs effectuant un déplacement se rendent à leur travail à vélo ; autour de quatre kilomètres, ils sont 5 %. Entre cinq et dix kilomètres, 1 à 3 % des personnes utilisent un vélo. Pour les distances de plus de quinze kilomètres, ils sont moins de 0,5 %.

Sur des distances très courtes, la marche est préférée à la bicyclette. Un quart des travailleurs se rendent à pied à leur travail quand il est à un kilomètre ou moins, un cinquième lorsqu'il est compris entre un et deux kilomètres. Par contre, la bicyclette supplante la marche pour les trajets supérieurs à cinq kilomètres.

Aller travailler à vélo, une pratique surtout urbaine

Les actifs résidant dans les villes-centres (*définitions*) des grands pôles (*définitions*) utilisent plus le vélo pour aller travailler que dans les autres zones géographiques. Dans ces communes, qui cumulent grand nombre d'emplois et taux d'urbanisation élevé, 4 % des travailleurs rejoignent leur lieu de travail à bicyclette, soit deux fois plus que la moyenne nationale (*figure 2*). C'est également deux fois plus que dans les communes centres des moyens et petits pôles d'emploi.

Dans les grands pôles, le recours au vélo est d'autant plus important que la ville-centre est peuplée : moins de 4 % des travailleurs des communes de 50 000 à moins de 100 000 habitants, 4 % de celles de 100 000 à moins de 200 000 habitants et 6 % de celles de 200 000 habitants ou plus. Dans cette dernière classe, Paris fait exception, car seuls 4 % des actifs vont travailler à vélo. Dès qu'on franchit les limites communales des villes-centres des grands pôles, l'utilisation du vélo devient plus rare. Elle baisse de plus de la moitié dans les communes de banlieue et tombe à moins de 1 % dans celles des couronnes des grands pôles (*définitions*). Aller travailler à vélo reste très peu fréquent dans les zones les moins denses,

malgré des distances quotidiennes domicile-travail plutôt moins longues que dans les autres zones. Ainsi, dans les communes isolées hors de l'influence des pôles (*définitions*), seulement 1,2 % des actifs prennent un vélo pour aller travailler. Lorsque ces communes sont très peu denses, cette part est réduite de plus de moitié (0,5 %).

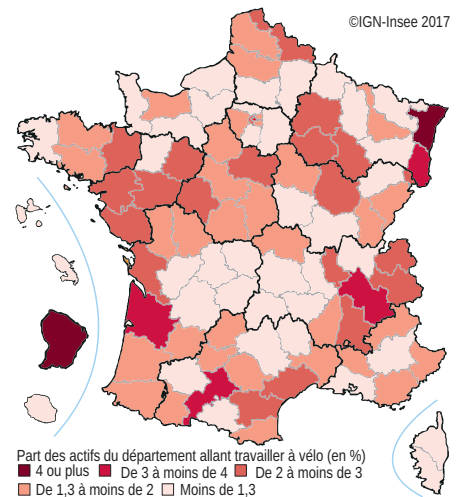
Dans les villes-centres des grands pôles urbains, la marche, les deux-roues motorisés et les transports en commun sont, comme le vélo, plus fréquemment utilisés qu'en moyenne nationale. Dans les villes de banlieue, seuls les motos et les transports en commun sont davantage utilisés qu'en moyenne. Au-delà, dans les couronnes péri-urbaines, seule la voiture est plus utilisée qu'ailleurs. Quel que soit le type d'espace, le recours à la voiture est d'autant plus faible que la taille de la commune de résidence est grande. Ainsi, pour les communes de 50 000 à 200 000 habitants, les actifs utilisent majoritairement la voiture (56 %). Dans les villes de plus de 200 000 habitants hors Paris, ils sont 48 % et à Paris, seulement 12 %.

Les actifs alsaciens pédalent plus que ceux des autres départements

Les disparités d'utilisation du vélo entre les départements ou les régions résultent alors en grande partie de la présence de grandes agglomérations très peuplées : les départements où le vélo est le plus courant sont souvent ceux où se situent les métropoles régionales (*figure 3*), à l'exception notable des Bouches-du-Rhône. À l'inverse, dans les départements les moins peuplés, aller travailler à vélo est le moins fréquent.

Ce mode de transport doux a tendance à être plus utilisé dans les départements alsaciens, et ceux de la façade atlantique, du Centre-Val de Loire, de l'est de la région Auvergne-Rhône-Alpes, ainsi que dans ceux à la frontière des régions Bourgogne-Franche-Comté et Grand Est. À l'opposé, les actifs des départements de la grande couronne parisienne, du Massif central, de la région

3 Taux de recours au vélo par département



Lecture : entre 3 et 4 % des actifs résidant dans le département de l'Isère utilisent le vélo comme principal moyen de transport. Champ : personnes âgées de 15 ans à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage, France hors Mayotte. Source : Insee, enquête annuelle de recensement 2015.

Provence-Alpes-Côte d'Azur et de la Corse ont moins recours au vélo. Ces disparités géographiques sont en partie seulement expliquées par les caractéristiques des actifs qui vont travailler en vélo (obtenues par le recensement de la population). Les aménagements de la voirie et la maîtrise du trafic motorisé favorisent notamment la pratique du vélo. Dans certaines grandes communes comme Strasbourg, Grenoble ou Bordeaux, l'importance du réseau de pistes cyclables favorise une forte utilisation du vélo (par 12 à 16 % des travailleurs dans ces trois communes).

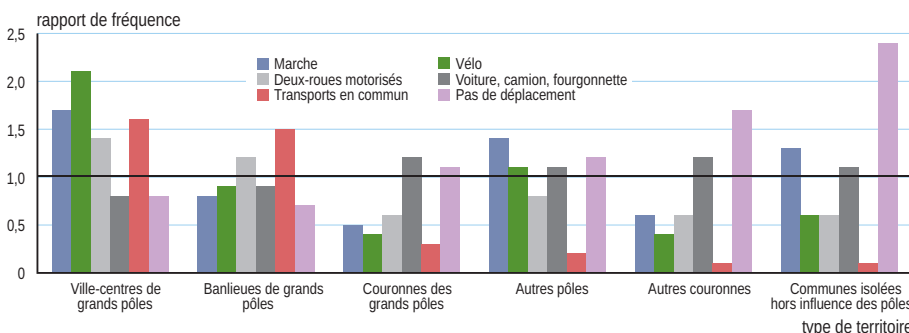
L'utilisation du vélo ne faiblit pas avec le nombre des années

À la différence des autres modes de transport, la part d'actifs se rendant à leur travail à bicyclette est pratiquement constante selon l'âge (*figure 4*). Quel que soit l'âge, environ 2 % des actifs ayant un emploi utilisent la bicyclette et parcourent en moyenne quatre kilomètres.

En revanche, le recours aux autres modes de transport évolue notablement avec l'âge. Ainsi, l'utilisation d'un quatre-roues augmente pour les travailleurs ayant jusqu'à 40-50 ans ; elle concerne alors trois quarts d'entre eux. L'attrait pour ce mode de transport diminue ensuite pour les travailleurs approchant l'âge de la retraite. À l'inverse, la fréquence d'utilisation des transports en commun ou de la marche suit un profil opposé. Notamment, l'utilisation des transports en commun pour se rendre à son travail décroît jusque vers 50 ans. En revanche, les personnes ayant encore un emploi au-delà de 60 ans y recourent plus fréquemment.

Parmi les jeunes de 15 à 20 ans ayant un emploi, 60 % rejoignent leur lieu de travail en véhicule motorisé (*figure 5*). Avant 18 ans, le recours à une mobylette, un scooter ou une moto est maximal (27 %). La part des jeunes utilisant un deux-roues motorisé reste toutefois inférieure à celle des mineurs qui sont accompagnés

2 Part du mode de transport selon le type de territoire rapportée à la part du mode de transport en France



Note : le rapport de fréquence représente la part du mode de transport selon le type de territoire rapportée à la part du mode de transport en France. Une valeur supérieure à 1 indique que le mode de transport est plus utilisé sur le type de territoire que la moyenne nationale. Une valeur inférieure à 1 signifie que le mode de transport est moins utilisé.

Lecture : dans les ville-centres de grands pôles, la part des actifs ayant un emploi qui utilisent le vélo comme principal moyen de transport est deux fois plus importante qu'au niveau national.

Champ : personnes âgées de 15 ans à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage, France hors Mayotte.

Source : Insee, enquête annuelle de recensement 2015.

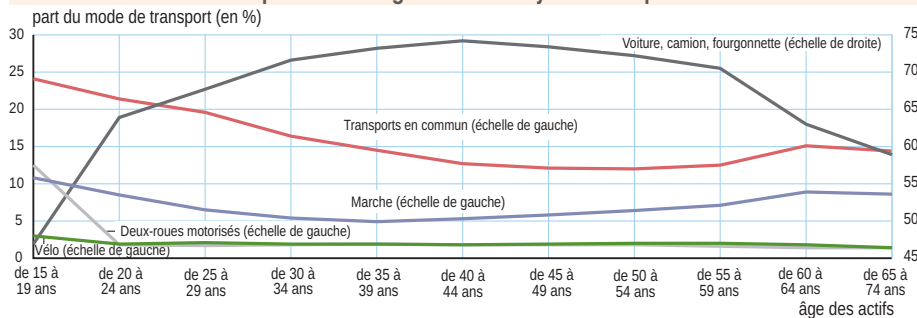
en voiture sur leur lieu de travail (31 %). À 18 ans, 49 % des actifs ont recours à la voiture ; à 19 ans, ils sont 58 %. Dans le même temps, l'utilisation du deux-roues motorisé chute, devenant inférieure à 2 % au-delà de 20 ans. L'âge minimal d'obtention du permis de conduire voiture apparaît ainsi jouer un rôle dans l'utilisation du deux-roues motorisé plutôt que de l'automobile.

Les hommes plus souvent sur un deux-roues, les femmes plus souvent à pied ou en transport en commun

Les hommes utilisent plus fréquemment que les femmes les transports individuels, dont le vélo (figure 6). Ainsi, 2,4 % des hommes se rendent au travail à bicyclette contre 1,5 % des femmes. La différence est encore plus

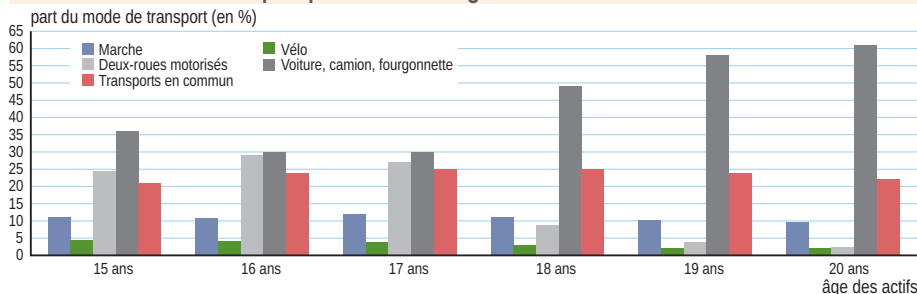
marquée pour l'emploi d'un deux-roues motorisé : les hommes y recourent cinq fois plus que les femmes (3,2 % contre 0,6 %). Les femmes recourent davantage aux transports en commun (17,1 % contre 12,5 % pour les hommes) ou à la marche (7,5 % contre 5,1 %). Par ailleurs, le vélo est un peu plus utilisé par les personnes qui vivent seules (2,6 %), en cohabitation sans lien familial (2,8 %) ou en communauté (2,4 %). En revanche, il l'est un peu moins par les parents ayant leurs enfants à charge, notamment s'ils sont à la tête d'une famille monoparentale (respectivement, 1,7 % et 1,5 % contre 2,1 % des adultes d'un couple sans enfant à charge). Les jeunes adultes qui vivent chez leurs parents sont aussi peu adeptes du vélo : mis à part la voiture, ils privilégient les deux-roues motorisés ou les transports en commun.

4 Part du mode de transport selon l'âge des actifs ayant un emploi



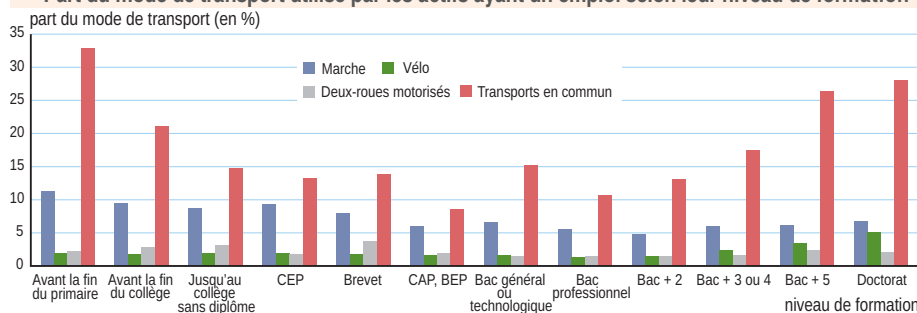
Lecture : parmi les actifs ayant un emploi de 15 à 19 ans, 13 % utilisent le deux-roues motorisé comme principal moyen de transport. Champ : personnes âgées de 15 ans à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage, France hors Mayotte. Source : Insee, enquête annuelle de recensement 2015.

5 Part du mode de transport pour les actifs âgés de 15 à 20 ans



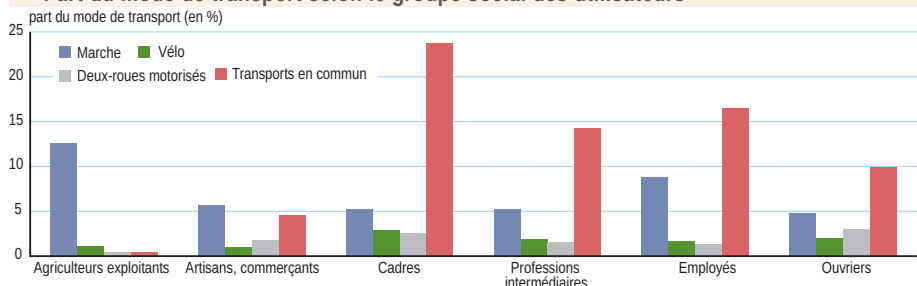
Lecture : pour 100 actifs ayant un emploi ou apprentis âgés de 18 ans, 9 vont au travail en deux-roues motorisés. Champ : personnes âgées de 15 ans à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage, France hors Mayotte. Source : Insee, enquête annuelle de recensement 2015.

7 Part du mode de transport utilisé par les actifs ayant un emploi selon leur niveau de formation



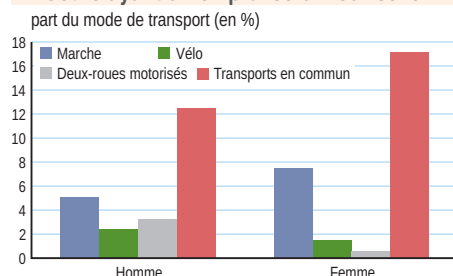
Lecture : parmi les actifs ayant un emploi titulaires d'un doctorat, 5,1 % utilisent le vélo comme principal moyen de transport. Champ : personnes âgées de 15 ans à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage, France hors Mayotte. Source : Insee, enquête annuelle de recensement 2015.

8 Part du mode de transport selon le groupe social des utilisateurs



Lecture : parmi les cadres ayant un emploi, 5,2 % pratiquent la marche comme principal moyen de transport. Champ : personnes âgées de 15 ans à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage, France hors Mayotte. Source : Insee, enquête annuelle de recensement 2015, exploitation complémentaire.

6 Part du mode de transport utilisé par les actifs ayant un emploi selon leur sexe



Lecture : parmi les hommes actifs ayant un emploi, 2,3 % utilisent le vélo comme principal moyen de transport. Champ : personnes âgées de 15 ans à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage, France hors Mayotte. Source : Insee, enquête annuelle de recensement 2015.

Diplômés et cadres supérieurs sont plus adeptes de la bicyclette

Les diplômés de l'enseignement supérieur sont les plus adeptes du vélo. Ils le sont d'autant plus que leur niveau d'étude est plus élevé (figure 7). Alors que 1,5 % des bacheliers ou équivalents vont travailler à vélo, ils sont 2 % (respectivement 3 %) parmi les titulaires d'un diplôme de niveau bac + 3 ou 4 (respectivement bac + 5) ; cette proportion dépasse 5 % pour les titulaires d'un doctorat. Pour les personnes sans diplôme ou n'ayant qu'au plus le brevet des collèges, la part est proche de la moyenne nationale. Parmi les différents groupes sociaux, les cadres sont les plus nombreux à pédaler pour se rendre au travail (3 % ; figure 8), en particulier les cadres de la fonction publique (4 %). À l'inverse, les agriculteurs, artisans et commerçants vont peu travailler à vélo (1 %). Au sein des secteurs d'activité, les actifs travaillant dans les arts, spectacles et activités récréatives, l'administration publique, l'enseignement, l'information et la communication sont ceux qui recourent le plus au vélo (3 %).

Nordiques à vélo, Italiens à moto

Les résidents européens conservent souvent les habitudes de déplacement domicile-travail typiques de leur nationalité (bibliographie).

Ce résultat demeure, même en tenant compte des autres facteurs observables qui pourraient expliquer l'utilisation d'un mode de transport particulier. Ainsi, parmi les citoyens de l'Union européenne (UE) habitant et travaillant en France, les Allemands, Danois, Suédois et Hollandais sont de loin les plus fervents utilisateurs du vélo (avec des proportions de l'ordre de 4 à 8 % de cyclistes parmi les travailleurs de ces nationalités). Les Italiens privilégient davantage que les autres nationalités les deux-roues motorisés (3,3 % contre 2,0 % des Français et 1,4 % des autres citoyens de l'UE).

Ces différences d'utilisation du vélo selon le sexe, le diplôme, la nationalité ou le groupe social pourraient résulter uniquement d'effets de structure. Mais l'analyse (*encadré*) montre au contraire qu'une fois neutralisés ces effets, ces différentes variables conservent un effet propre dans le recours à la bicyclette pour se rendre à son travail. ■

La modélisation conforte les résultats descriptifs

Cette étude présente les caractéristiques des actifs selon le mode de transport utilisé pour se rendre sur leur lieu de travail. Afin d'interpréter correctement ces résultats, il est d'usage de recourir à un modèle « toutes choses égales par ailleurs », qui permet d'isoler l'influence propre de chaque caractéristique. Ainsi, des régressions logistiques de recours au vélo ont été réalisées à partir de facteurs explicatifs comme l'âge, le sexe, le niveau de diplôme, la catégorie socioprofessionnelle, le secteur d'activité, le type de ménage, la localisation géographique, la nationalité et la distance du trajet domicile-travail. Les résultats confortent les commentaires et les analyses menées ici sur le recours au vélo comme moyen de transport pour aller travailler. Par exemple, à caractéristiques sociodémographiques (âge, sexe, lieu de résidence, etc.) comparables, les cadres sont nettement plus adeptes du vélo pour aller travailler que les autres groupes sociaux. Par souci de concision, seules les statistiques descriptives sont présentées dans cette publication.

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 (*définitions*) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans une ou dans plusieurs grandes aires urbaines. Les **autres couronnes** regroupent les communes ne faisant pas partie des couronnes des grands pôles dont au moins 40 % des actifs ayant un emploi travaillent dans une ou dans plusieurs aires.

Les **communes isolées hors influence des pôles** sont les communes n'appartenant pas à un pôle ou à une couronne.

La notion d'**unité urbaine** repose sur la continuité du bâti et le nombre d'habitants. On appelle unité urbaine une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants.

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 (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. Les personnes déclarant ne pas se déplacer pour aller travailler font partie du champ sauf pour l'analyse des distances

parcourues entre domicile et lieu de travail (*figure 1*).

Le **distancier Méric** 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 intracommunales, 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 (*définitions*) de 10 000 emplois ou plus qui anime une grande aire urbaine suivant le zonage en aire urbaine de 2010. Les communes qui le composent sont soit ville-centre (*définitions*), soit banlieue. On distingue également des **moyens pôles** (unités urbaines de 5 000 à moins de 10 000 emplois) et les **petits pôles** (unités urbaines de 1 500 à moins de 5 000 emplois).

Une **ville-centre** d'unité urbaine (*définitions*) multicommunale (ou d'agglomération 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 dont la population dépasse de 50 % celle de la commune la

Bibliographie

- Pautard E., « Les Français et la mobilité durable : quelle place pour les déplacements alternatifs à la voiture individuelle en 2016 ? », *Datalab essentiel*, CGDD - SOEs, septembre 2016.
- Rouchaud D., Wagner N., « Évaluation de la politique de développement de l'usage du vélo pour les transports du quotidien », in *Les actes des transports en 2013*, CGDD-SOEs, novembre 2015.
- « Future of transport – Analytical report », *Flash Eurobarometer* n° 312, The Gallup Organization, Commission européenne, mars 2011.
- François D., « Se rendre au travail : distances et temps de transport s'allongent », in *La mobilité des Français – Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*, *La revue du CGDD*, SOEs, décembre 2010.
- Baccaïni B., Sémecurbe F., Thomas G., « Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation », *Insee Première* n° 1129, mars 2007.

Des figures complémentaires sont disponibles dans le classeur de données en ligne.

Direction Générale :
18, bd Adolphe-Pinard
75675 PARIS CEDEX 14
Directeur de la publication :
Jean-Luc Tavemier
Rédacteur en chef :
E. Nauze-Fichet
Rédacteurs :
J.-B. Champion, C. Collin, C. Lesdos-
Cauhapé, V. Quénechdu, H. Valdelièvre
Maquette : P. Thibaudeau
Impression : Jouve
Code Sage IP171629
ISSN 0997 - 3192
© Insee 2017

• **Insee Première** figure dès sa parution sur le site internet de l'Insee :
www.insee.fr/collections-nationales

• Pour recevoir par courriel les avis de parution (50 numéros par an) :
<http://www.insee.fr/abonnements>

Pour vous abonner à **Insee Première** et le recevoir par courrier :
<http://www.webcommerce.insee.fr/liste.php?idFamille=16>

