

# Déplacements domicile-travail : la voiture tient toujours la route

Publié le 20 janvier 2021, par Anne Lenormand / Localtis Transport mobilité durable, COVID-19

En 2017, près des trois quarts des actifs continuaient à se rendre à leur travail en voiture, selon une nouvelle publication de l'Insee publiée ce 19 janvier. Sur les distances de moins de 5 km, l'automobile représente encore 60% des déplacements domicile-travail, même si elle concède du terrain aux modes doux.

Entre 2015 et 2020, le recours au vélo pour se rendre au travail a ainsi gagné deux points dans les communes-centres, pour atteindre 6% au début de l'an dernier tandis que l'utilisation des transports en commun a légèrement progressé dans les grands pôles urbains. Mais depuis, la crise sanitaire est venue rebattre les cartes. Publiés le même jour que les chiffres de l'Insee, les résultats 2020 de l'Observatoire des mobilités émergentes, créé par Chronos et l'Obsoco avec le soutien de l'Ademe et de la SNCF, font ainsi apparaître de nouvelles habitudes de déplacement entre les deux confinements, avec une "démobilité" qui s'installe et une redistribution des usages.



La voiture reste de loin le mode principal de déplacement des actifs pour rejoindre leur lieu de travail, selon la dernière [étude de l'Insee sur les déplacements domicile-travail](#) publiée ce 19 janvier. En 2017, quelle que soit la distance parcourue, 74% des actifs en faisaient toujours leur mode de transport privilégié pour aller travailler. Ils étaient 16% à lui préférer les transports en commun et 8% les modes doux, principalement la marche (6%) devant le vélo (2%).

Si le recours à la voiture augmente avec la distance domicile-travail - hors des aires d'attraction des villes, 90% des actifs utilisent leur voiture pour rejoindre leur travail -, 60% des actifs se déplacent aussi en voiture pour des déplacements de moins de 5 km, note l'Insee. Certains y sont contraints par leur activité professionnelle (artisans, services aux particuliers, professionnels de santé...), d'autres pour des raisons très diverses comme la succession d'activités différentes lors d'un même trajet (par exemple, accompagner des enfants à l'école avant de se rendre à son lieu de travail), des raisons de santé ou tout simplement par choix ou habitude.

## **Transports en commun : l'apanage des grandes agglomérations**

Le recours massif aux transports en commun est très spécifique à la région parisienne puisque 44% des actifs qui y résident utilisent métro, bus, tramway, RER ou train pour aller travailler. À Paris intra-muros, sept actifs sur dix ont recours aux transports en commun.

Dans les aires d'attraction des autres villes, le recours aux transports en commun est bien plus faible et ne concerne que 8% des actifs. "Ce mode de transport est caractéristique des zones les plus urbanisées : 14% des actifs des pôles (hors Paris) se déplacent en transports en commun, contre 4% des actifs résidant dans les couronnes et 2% dans les communes hors attraction des villes", relève l'Insee. Les actifs se déplacent moins souvent en transports en commun lorsqu'ils résident dans les aires les plus faiblement peuplées. Dans les aires d'attraction des villes de plus de 700.000 habitants (hors région parisienne), 15% d'entre eux les utilisent contre moins de 3% dans celles de moins de 50.000 habitants.

Le recours aux transports en commun dépend également de la distance domicile-travail à parcourir. Ainsi, pour parcourir des distances de moins de deux kilomètres, 10% des actifs utilisent bus, tramway ou métro. Lorsque le lieu de travail est distant de 2 à 5 kilomètres du domicile, ils sont presque deux fois plus nombreux à les emprunter. Pour parcourir des distances supérieures à 5 kilomètres, le recours aux transports en commun diminue au profit de la voiture, à l'exception toutefois des distances supérieures à 50 kilomètres, le train restant un mode de transport utilisé pour les longues distances.

## **Transports doux sur les petites distances**

Le recours aux modes de transport doux (marche et vélo) est spécifique aux petites et très petites distances. "Marcher pour se rendre à son travail est cependant quatre fois plus fréquent pour parcourir des distances inférieures à 2 kilomètres que des distances comprises entre 2 et 5 kilomètres, observe l'Insee. Lorsque la distance est supérieure à 2 kilomètres, la marche est remplacée en partie par la voiture et en partie par les transports en commun." Ainsi, 31% des actifs ayant au maximum 2 kilomètres pour se rendre à leur travail y vont à pied, 53% utilisent leur voiture et 10% prennent les transports en commun, contre respectivement 7%, 67% et 19% pour des distances comprises entre 2 et 5 kilomètres. La part des actifs allant travailler en vélo est de 5%, que ce soit pour parcourir une distance inférieure à 2 kilomètres ou une distance comprise entre 2 et 5 kilomètres. Elle n'est plus que de 1% au-delà de 5 kilomètres.

## **Grenoble et Strasbourg en tête pour l'usage du vélo**

Mais l'utilisation des transports doux diffère aussi beaucoup selon les collectivités. Dans les 19 villes françaises de plus de 150.000 habitants, 12% à 31% des déplacements domicile-travail se font à pied ou en vélo.

Alors que l'usage du vélo ne concerne que 2% des actifs habitant à Saint-Étienne, Marseille et Nice, 17% des actifs l'utilisent à Grenoble et à Strasbourg. "Si à Grenoble les distances de moins de 5 kilomètres sont fréquentes (67% des actifs en emploi) et peuvent expliquer ce recours fréquent au vélo, c'est moins le cas à Strasbourg (53%, soit une part équivalente à Saint-Étienne et inférieure à Marseille, 60%)", précise l'Insee.

La part des actifs marchant pour rejoindre leur travail est quant à elle moins différenciée selon les grandes villes puisqu'elle est comprise entre 10% à Nantes, Marseille, Strasbourg, Le Havre, Paris et 15% à Lyon. Toulouse fait exception : c'est la seule grande ville où moins de 8% des actifs marchent pour rejoindre leur lieu de travail mais les distances domicile-travail y sont en moyenne plus longues (60% des actifs habitant à Toulouse parcourent plus de 5 kilomètres pour aller travailler, soit près de deux fois plus qu'à Grenoble).

## **Changements à l'oeuvre entre 2015 et 2020**

Entre les enquêtes annuelles de recensement de 2015 et de 2020, l'Insee a aussi noté une légère progression (0,9 point) du recours au vélo au détriment de la voiture. Cette progression de la petite reine concerne particulièrement les communes-centres (+ 1,9 point) et les distances comprises entre 2 et 5 kilomètres. L'augmentation des aménagements pour les cyclistes dans les grandes villes et le souci croissant de limiter la pollution expliquent sans doute cette hausse.

Début 2020, 6% des actifs des communes-centres utilisaient la bicyclette pour rejoindre leur lieu de travail, soit deux fois plus que sur l'ensemble du territoire. Dans les pôles urbains, la diminution du recours à la voiture (- 2,2 points) a été compensée par la hausse de l'utilisation du vélo (+ 1,6 point) et des transports en commun (+ 0,8 point). Mais l'utilisation de l'automobile pour se rendre à son travail a connu une légère hausse dans les couronnes des pôles urbains (+ 0,4 point) et dans les communes hors attraction des villes (+ 0,8 point).

## **Quand la crise sanitaire provoque la "démobilité"**

Complémentaires des chiffres de l'Insee, les résultats 2020 de de l'Observatoire des mobilités émergentes, créé par Chronos et l'Obsoco avec le soutien de l'Ademe et de la SNCF livrent une analyse intéressante sur les habitudes de déplacement des Français depuis le début de la crise sanitaire. La dernière enquête de cet observatoire s'est déroulée du 21 au 29 octobre 2020, soit juste avant la mise en place du deuxième confinement (\*). L'un des principaux enseignements de cette étude est une limitation "très forte" des déplacements, alors qu'il n'y avait plus d'interdiction en la matière au cours de la période entre deux confinements. 55% des répondants ont déclaré, au moment de l'enquête, limiter encore leurs déplacements, plus de 19% ne sortaient que pour des activités indispensables (courses alimentaires, travail, rendez-vous médicaux...) et 25% seulement affirmaient avoir repris le cours de leur vie "pré-Covid".

Cette "démobilité" s'explique notamment par la poursuite du recours au télétravail, à temps complet ou partiel, pour près de 70% des actifs ayant la possibilité d'exercer leur profession à distance (soit 42% de la population active). De plus, entre "maintien des habitudes issues de la première période de confinement et stratégies visant à limiter les contacts et la fréquentation des magasins", l'enquête réalisée en octobre confirme la "forte progression" du drive et du e-commerce, qui contribuent également à ces changements dans les habitudes de mobilité du quotidien, qui apparaissent aussi mieux vécus par les urbains et les actifs en télétravail.

## **Progression des modes individuels... pas toujours doux**

L'Observatoire montre aussi une redistribution des usages des modes de transport, au profit des modes individuels.

Au sein des modes doux, la marche apparaît comme la grande gagnante, avec un usage en hausse pour 27% des Français contre une baisse chez seulement 5% d'entre eux, et un taux d'usage de 78%, mais aussi le vélo (solde d'évolution de +6 et taux d'usage de 38%). Mais en parallèle, le recours à la voiture personnelle progresse toujours (+3) et son taux d'usage atteint 81%.

Les autres modes de transport connaissent une diminution légère (covoiturage, taxis, VTC), à l'exception des transports collectifs (TGV et surtout transports collectifs urbains - bus et métro surtout) qui ont subi la plus forte dégradation (soldes d'évolution respectifs de -8 et -10).

Quant aux aménagements réalisés pour favoriser la marche ou le vélo, ils ont été "majoritairement appréciés" par les Français. C'est notamment le cas pour les pistes cyclables, avec 79% de la population se disant favorable et la piétonnisation d'une partie des villes qui recueille 76% d'avis positifs contre 15% d'avis négatifs. En revanche, les avis sont plus partagés sur la limitation à 30 km/h de certaines zones des villes, même si elle reste aussi "majoritairement appréciée" (58% d'avis positifs contre 31% d'avis négatifs).

(\*) Enquête en ligne menée auprès d'un échantillon de 4.500 personnes, représentatif de la population française âgée de 18 à 75 ans.