



Huit Ligériens sur dix se rendent au travail en voiture

En 2015, dans les Pays de la Loire, comme en France de province, huit personnes sur dix utilisent la voiture pour se rendre au travail. Les personnes qui vont travailler le plus souvent en voiture résident dans les communes peu denses. Dans ces communes, l'offre en transports en commun est peu développée et le nombre de personnes en emploi qui y résident est supérieur au nombre d'emplois disponibles, ce qui les conduit à s'éloigner de leur lieu de résidence. Les couples avec enfants utilisent plus souvent la voiture pour aller travailler. À l'inverse, les personnes seules sans enfant ont un usage moins fréquent. Les ouvriers et les professions intermédiaires ont le plus souvent recours à la voiture pour se rendre au travail, à l'inverse des employés et des agriculteurs.

Pierre Chaillot, Louisa Hamzaoui, Insee

En 2015, 1,5 million de personnes ayant un emploi résident dans les Pays de la Loire. La majorité d'entre elles effectue moins de 50 km, soit 94 % des personnes en emploi de la région. Elles parcourent en moyenne 12 kilomètres (km) pour se rendre au travail, soit 1 km de plus qu'en 2010. Les personnes qui travaillent à plus de 50 km de leur lieu de résidence ont un profil très distinct des autres (encadré 1). La déconnexion croissante entre lieux d'emploi et lieux de résidence témoigne du phénomène de périurbanisation et d'un renforcement de l'effet de métropolisation. Elle engendre un fort recours individuel à la voiture qui va à l'encontre des objectifs de réduction de l'impact des transports sur l'environnement. Étudier les disparités d'utilisation de la voiture pour aller au travail selon le territoire de résidence, la situation familiale et la profession est un enjeu essentiel pour que les pouvoirs publics puissent adapter leur politique en matière de mobilités aux réels besoins des Ligériens.

La voiture, utilisée par huit ligériens sur dix pour aller au travail

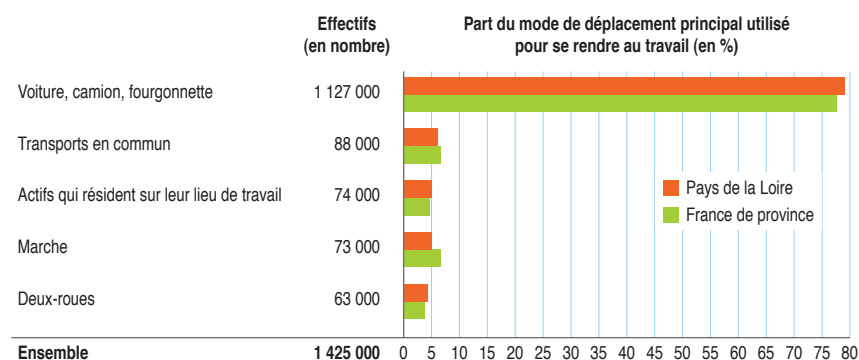
En 2015, dans les Pays de la Loire, la voiture demeure le mode de déplacement très majoritairement utilisé par les personnes

effectuant des trajets relativement courts (moins de 50 km aller) pour se rendre au travail. Dans la région, 1,1 million de personnes l'utilisent chaque jour, soit 79 % des Ligériens en emploi (figure 1). Cette part est comparable à celle de France de province. Elle varie de 73 % en Provence-Alpes-Côte d'Azur à 81 % en Corse. De 2010 à 2015, elle progresse d'un point dans la région comme en France de province. Les modes de déplacement alternatifs à la voiture sont minoritaires. En effet, 6 % des Ligériens utilisent les transports

en commun pour aller au travail, 5 % pratiquent la marche, 4 % empruntent les deux-roues et 5 % n'ont pas besoin de se déplacer car ils résident sur leur lieu de travail. Ces parts sont comparables à celles de France de province, à l'exception de la pratique de la marche un peu moins fréquente dans les Pays de la Loire. Le mode de déplacement utilisé pour se rendre au travail diffère fortement selon la densité de population des communes de résidence et l'offre en transports en commun.

1 Huit personnes sur dix utilisent la voiture pour aller au travail

Répartition des personnes selon le mode de déplacement principal pour se rendre au travail dans les Pays de la Loire et en France de province en 2015



Champ : personnes en emploi résidant dans les Pays de la Loire et parcourant moins de 50 km pour se rendre au travail. Source : Insee, Recensement de la population (RP) 2015.

Une majorité d'hommes parmi les personnes qui travaillent à plus de 50 km de leur domicile

En 2015, 71 000 personnes résidant dans la région parcourent plus de 50 km et moins de 200 km pour se rendre au travail. Elles représentent 5 % des personnes en emploi. Leur profil diffère de celui des personnes qui travaillent à moins de 50 km de leur lieu de résidence. En effet, elles utilisent plus souvent qu'elles la voiture et les transports en commun : respectivement 85 % et 12 %, contre 79 % et 6 %. Elles travaillent en dehors de la région pour 18 % d'entre elles, principalement en Bretagne (8 %) et dans les autres régions limitrophes, contre 2 % pour les personnes parcourant moins de 50 km. Les hommes représentent les deux tiers des personnes effectuant des trajets de 50 à 200 km, alors que la parité est observée chez les personnes effectuant des trajets plus courts. La part des cadres d'entreprise (17 %) est deux fois plus élevée.

Par ailleurs, 24 000 personnes résidant dans les Pays de la Loire parcourent plus de 200 km pour aller au travail. Elles représentent 1 % des personnes en emploi. Elles sont 33 % à utiliser les transports en commun et 58 % la voiture. Parmi elles, 72 % sont des hommes et 25 % sont cadres d'entreprise. La moitié de ces personnes travaillent en Île-de-France (53 %) et 8 % en Auvergne-Rhône-Alpes.

Dans les communes peu denses, un recours à la voiture plus fort...

Les personnes qui utilisent le plus souvent la voiture pour aller travailler résident dans les communes peu denses ou très peu denses (*définitions et source*). Dans ces communes, les transports en commun sont peu développés. Ainsi, prendre la voiture pour se rendre au travail est le quotidien de 86 % des Ligériens y résidant. La voiture est aussi souvent une nécessité pour la vie quotidienne : accès aux services, achats alimentaires, études, etc. Ainsi, 99 % des personnes en emploi disposent d'un véhicule. Or, posséder un véhicule engendre des coûts fixes (entretien, assurance, etc.) pouvant freiner l'utilisation d'un autre type de transport ayant également des coûts.

Ces communes ont le plus souvent une fonction résidentielle. Le nombre de personnes en emploi qui y résident (839 000) est supérieur au nombre d'emplois proposés (553 000). Ainsi, les habitants travaillent plus souvent hors de leur commune de résidence : 7 sur 10 contre 5 sur 10 dans les communes denses et de densité intermédiaire. De plus, la distance entre leur domicile et leur lieu de travail est plus élevée que dans les autres territoires : 14 km en moyenne contre 9 km.

Le recours à la voiture est plus fréquent dans les communes situées en périphérie des agglomérations angevine, mancelle et nantaise (*figure 2*). Ces communes périphériques ont elles aussi une fonction résidentielle très marquée. Les personnes y résidant effectuent des trajets vers les pôles d'emplois proches. En Mayenne, en périphérie de la Sarthe et au sud de la Vendée, la part de personnes utilisant la voiture pour aller travailler varie fortement d'une commune à l'autre. L'implantation d'industries dans certaines communes peu denses se traduit par une forte concentration d'emplois. Les salariés peuvent résider dans la commune mais également aux alentours. L'existence du pôle d'emplois engendre de nombreux déplacements de salariés en voiture. Par exemple, à Gorrion en Mayenne, 700 personnes en emploi y résident alors que le

nombre d'emplois atteint 1 600. Ainsi, les Gorrionnais travaillent en majorité dans leur commune et se déplacent peu en voiture. *A contrario*, les résidents des communes situées aux alentours de Gorrion viennent y travailler majoritairement en voiture.

... que dans les communes densément peuplées

Dans les communes denses ou de densité intermédiaire (*définitions et source*), utiliser sa voiture pour se rendre au travail est une pratique moins répandue que dans les autres territoires (*figure 2*). Ainsi, 71 % des personnes y résidant l'utilisent quotidiennement pour aller travailler.

La plus faible utilisation de la voiture dans ces communes est en lien avec leur forte concentration en emplois : 967 000 emplois pour 681 000 personnes en emploi. Ainsi,

9 résidents sur 10 y travaillent. Par conséquent, le trajet domicile-travail est plus court que celui parcouru par les personnes résidant dans les communes à faible densité de population : 9 km en moyenne contre 14 km.

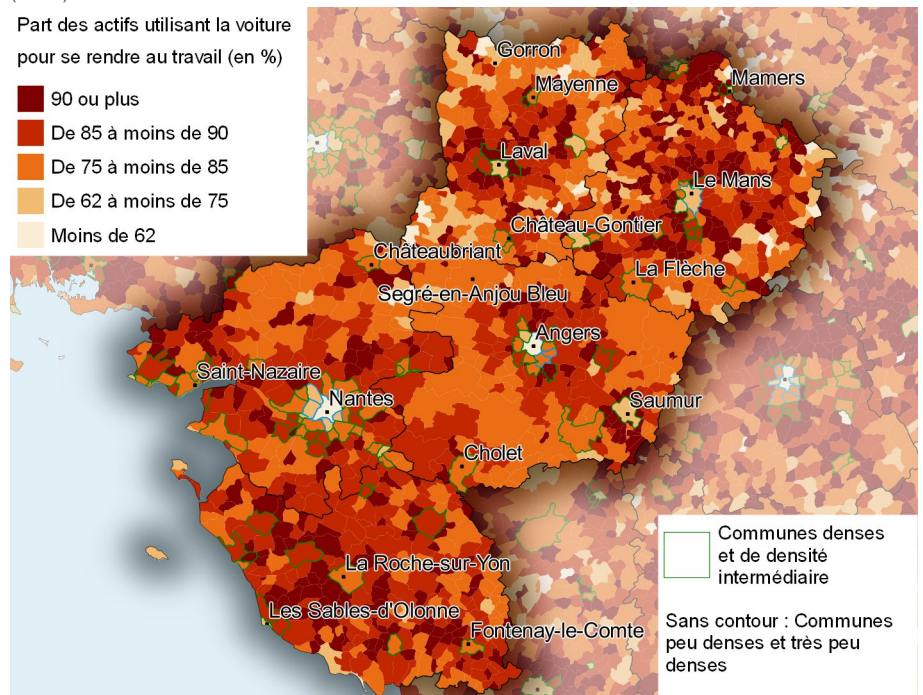
De plus, le moindre recours à la voiture dans les communes denses s'explique par l'offre plus développée en modes de déplacement alternatifs. Ainsi, dans les communes denses de la région, les parts de personnes utilisant les transports en commun et les deux-roues pour aller travailler sont plus élevées : respectivement 21 % et 9 %. Dans ces communes, 10 % des résidents en emploi ne possèdent pas de voiture, contre 1 % de ceux vivant dans les communes peu denses et très peu denses. Enfin, réduire l'utilisation de la voiture dans les communes densément peuplées est aussi un moyen pour les actifs d'éviter les différentes contraintes qu'elle implique : coût des parkings, dépendance à la densité du trafic routier, fatigue liée à la conduite, pollution, etc.

Nantes, Angers et Le Mans disposent d'un réseau de transport urbain comprenant des bus et des tramways mais aussi des systèmes de vélopartage.

Sur les 118 000 Nantais en emploi, 50 % utilisent la voiture pour aller travailler, 27 % les transports en commun et 10 % les deux-roues. Par rapport aux métropoles comparables, Rennes et Toulouse, cette répartition est similaire. En revanche, à Bordeaux et Strasbourg, la part de personnes utilisant la voiture est plus faible qu'à Nantes, et ce, en lien avec le plus fort recours aux deux-roues.

2 Une plus forte utilisation de la voiture dans les territoires à faible densité de population

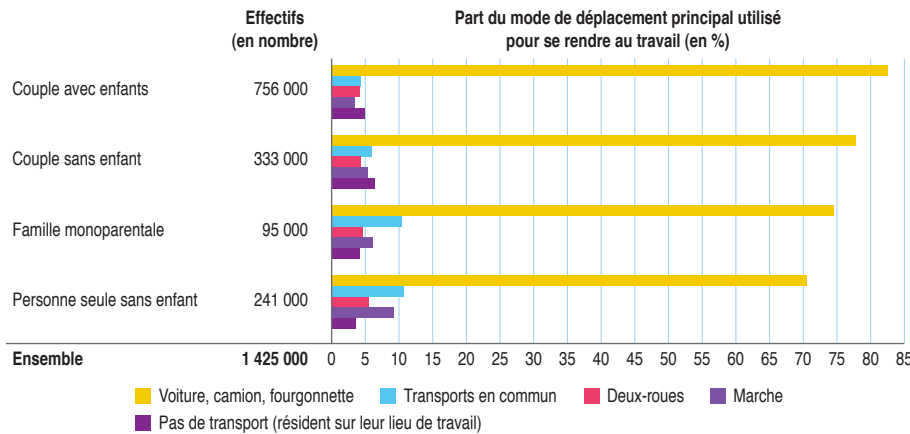
Part des personnes utilisant la voiture pour aller au travail dans l'ensemble des personnes en emploi (en %)



Champ : personnes en emploi au lieu de résidence parcourant moins de 50 km pour se rendre au travail.
Source : Insee, RP 2015.

3 La voiture, plus souvent utilisée par les couples avec enfants

Répartition des personnes selon le mode de transport principal utilisé pour se rendre au travail et le type de famille dans les Pays de la Loire en 2015



Champ : personnes en emploi résidant dans les Pays de la Loire et parcourant moins de 50 km pour se rendre au travail.
Source : Insee, RP 2015.

À Angers, parmi les 49 000 résidents en emploi, 60 % ont recours à la voiture pour aller travailler, 15 % aux transports en commun et 9 % aux deux-roues. Ces parts sont comparables à celles de Clermont-Ferrand, Orléans et Saint-Étienne. En revanche, à Tours, la part de résidents utilisant la voiture est plus faible (55 %) et celle empruntant les transports en commun est plus élevée (18 %). Enfin, au Mans, 62 % des 48 000 résidents en emploi utilisent la voiture pour se rendre au travail, 18 % les transports en commun et 7 % les deux-roues. À Caen et Reims, les parts de résidents utilisant la voiture ou les transports en commun pour aller travailler sont comparables. *A contrario*, à Perpignan, le recours à la voiture est nettement plus fréquent (73 %) et les transports en commun sont moins souvent utilisés (7 %).

Les couples avec enfants utilisent plus souvent la voiture...

En 2015, dans les Pays de la Loire, les couples avec enfants utilisent plus souvent la voiture pour aller au travail (83 %) (figure 3). En effet, la distance entre leur lieu de résidence et leur lieu de travail est plus élevée : 13 km en moyenne, contre 11 km pour les couples sans enfant et 10 km pour les personnes seules sans enfant ou les familles monoparentales. La déconnexion emploi-habitat, plus marquée chez les couples avec enfants, est notamment en lien avec leur plus forte propension à s'installer dans les communes peu denses et très peu denses où les logements de type T4-T5 sont plus nombreux. Ainsi, 63 % d'entre eux résident dans ces communes, contre 55 % pour l'ensemble des personnes en emploi. Leur plus forte utilisation de la voiture s'explique aussi par l'aspect pratique que revêt ce mode de transport pour emmener leurs enfants à l'école, au total 99 % d'entre eux sont dotés d'un véhicule.

Les couples sans enfant ont, eux aussi, souvent recours à la voiture pour se rendre au travail (78 %). Comme les couples avec enfants, ils résident plus souvent dans les communes peu denses et très peu denses : 56 % d'entre eux, contre 37 % des personnes seules sans enfant et 43 % des familles monoparentales.

... que les personnes seules sans enfant

Les personnes seules sans enfant utilisent moins fréquemment la voiture pour aller au travail (71 %). Elles résident plus souvent dans les communes denses ou de densité intermédiaire : 63 % contre 45 % pour l'ensemble des personnes en emploi. L'environnement urbain leur permet au quotidien d'avoir accès aux divers modes de transport alternatifs à la voiture. Ainsi, 11 % des personnes seules sans enfant utilisent les

transports en commun pour aller travailler, 9 % pratiquent la marche et 5 % choisissent les deux-roues.

Les familles monoparentales font aussi partie de ceux qui utilisent le moins souvent la voiture pour aller travailler (75 %). Là aussi, elles vivent plus souvent dans des communes denses ou de densité intermédiaire : 57 % d'entre elles. Leur lieu de résidence plus souvent urbain n'est pas le seul élément qui explique leur plus faible utilisation de la voiture pour aller travailler. Leur plus faible niveau de ressources est un critère déterminant dans le choix de leur mode de déplacement. Ainsi, chaque jour, 10 % des familles monoparentales utilisent les transports en commun pour se rendre au travail, 6 % la marche et 5 % les deux-roues.

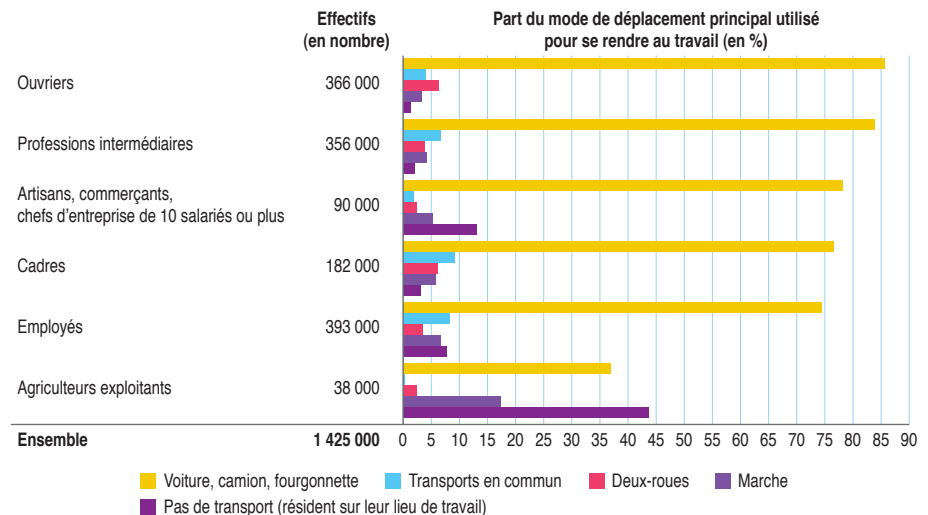
Les ouvriers et les professions intermédiaires sont les plus dépendants de la voiture

En 2015, dans les Pays de la Loire, les ouvriers et les professions intermédiaires ont le plus souvent recours à la voiture pour se rendre au travail : 86 % des ouvriers et 84 % des professions intermédiaires (figure 4). En effet, la distance entre leur domicile et leur lieu de travail est plus élevée : 13 km en moyenne.

Les ouvriers utilisent massivement la voiture, notamment parce qu'ils résident plus souvent dans les communes peu denses et très peu denses : 66 % d'entre eux, contre 55 % pour l'ensemble des personnes en emploi. De plus, leurs lieux d'emploi et leurs lieux de résidence sont répartis dans la région de manière plus diffuse que les autres catégories socioprofessionnelles. En effet, la moitié des emplois d'ouvriers sont répartis dans 53 communes et la moitié des ouvriers

4 Ouvriers et professions intermédiaires, au premier plan de l'utilisation de la voiture

Répartition des personnes selon le mode de transport principal utilisé pour se rendre au travail et la catégorie socioprofessionnelle dans les Pays de la Loire en 2015



Champ : personnes en emploi résidant dans les Pays de la Loire et parcourant moins de 50 km pour se rendre au travail.
Source : Insee, RP 2015.

résident dans 137 communes. Pour comparaison, la moitié des emplois de cadres sont répartis dans 7 communes et la moitié des cadres résident dans 23 communes. Ainsi, les cadres empruntent des trajets très fréquentés pour aller au travail et sur lesquels peuvent être mis en place des offres de transports alternatifs. *A contrario*, les trajets réalisés par les ouvriers sont très différents et répartis sur tout le territoire. Enfin, le transport de charges encombrantes (tenues et matériel de travail), les horaires décalés, leur lieu d'emploi pas toujours fixe sont autant de facteurs qui peuvent expliquer leur plus fréquent usage de la voiture.

Les cadres de la fonction publique utilisent plus fréquemment les transports urbains

Dans la région, 77 % des cadres utilisent la voiture pour aller travailler. Leur distance domicile-travail est de 12 km en moyenne. Le recours à la voiture est très contrasté selon la profession de cadres. Les cadres de la fonction publique (69 %) et les professions libérales (74 %) utilisent moins souvent la voiture que les cadres d'entreprise (83 %). Les cadres de la fonction publique se distinguent par leur plus fréquente utilisation des transports en commun et des deux-roues : respectivement 12 % et 8 %. Les professions libérales, quant à elles, habitent plus souvent (9 %) sur leur lieu de travail (cabinet médical, d'avocat, pharmacies, etc.). Ces deux professions de cadres résident plus souvent à proximité de leur lieu de travail et dans les territoires urbanisés où les modes de déplacement alternatifs à la voiture sont plus développés. Dans la région, 68 % de ces cadres résident dans les communes denses et de densité intermédiaire, contre 45 % pour l'ensemble des personnes en emploi. *A contrario*, les cadres d'entreprise habitent plus souvent dans les territoires peu denses et très peu denses (38 %) que les autres cadres (32 %). Les industries se trouvant le plus souvent sur ces territoires, les cadres d'entreprise de ce secteur y résident pour 47 % d'entre eux.

Parmi les indépendants, 78 % utilisent la voiture. Ils parcourent 12 km en moyenne. Ils utilisent peu les transports en commun (2 %). Ils sont nombreux à ne pas avoir besoin de

se déplacer pour aller travailler. En effet, 11 % des artisans et 18 % des commerçants vivent sur leur lieu de travail. *A contrario*, seuls 3 % des chefs d'entreprise de plus de 10 salariés vivent sur leur lieu de travail. Ainsi, le recours à la voiture est moins fréquent chez les artisans et les commerçants que chez les chefs d'entreprise : 82 % des artisans et 70 % des commerçants contre 89 % des chefs d'entreprise de 10 salariés ou plus. Par contre, les artisans sont 98 % à posséder une voiture. Elle constitue pour eux à la fois un moyen de déplacement pour aller au travail mais aussi un outil pour mener à bien les différentes tâches qui incombent à leur fonction au cours de leur journée de travail.

Une utilisation de la voiture plus faible chez les employés et les agriculteurs

Les agriculteurs exploitants utilisent le moins souvent la voiture pour aller travailler : 37 % d'entre eux. Leur distance moyenne domicile-travail est la moins élevée : 4 km. En effet, une forte proportion d'entre eux vivent dans leur exploitation agricole située dans les territoires à faible densité de population. En 2015, 9 agriculteurs sur 10 résident dans les communes peu denses et très peu denses, contre 55 % pour l'ensemble des personnes en emploi. De ce fait, ils se distinguent par les plus fortes parts de personnes résidant

Encadré 2

Femmes et hommes : des disparités d'utilisation de la voiture en lien avec leur profession

En 2015, dans les Pays de la Loire, parmi les personnes parcourant moins de 50 km pour aller au travail, 702 100 sont des femmes et 722 600 sont des hommes. Les femmes utilisent moins souvent que les hommes la voiture pour aller travailler : 77 % contre 81 %. Cette pratique différente est liée à la nature de leur métier. Les femmes sont plus souvent employées que les hommes : 45 % contre 10 %, les employés utilisant moins souvent la voiture que les autres catégories socioprofessionnelles. Les hommes, quant à eux, sont plus souvent ouvriers que les femmes : 39 % contre 12 %. Les ouvriers se caractérisent par le plus fort recours à la voiture pour aller au travail.

sur leur lieu de travail (44 %) et pratiquant la marche (17 %).

Les employés sont 74 % à utiliser la voiture pour aller au travail. Leur distance moyenne domicile-travail est de 11 km. Les employés administratifs d'entreprise, de commerce et de la fonction publique font un usage très fréquent de la voiture : 8 sur 10. *A contrario*, les personnels des services directs aux particuliers y ont moins fréquemment recours (55 %). Un quart d'entre eux n'ont pas besoin de moyen de transport. Cette catégorie d'employés regroupe notamment les assistantes maternelles qui travaillent le plus souvent sur leur lieu de résidence. ■

Définitions et source

Ces résultats sont issus de l'exploitation complémentaire du recensement de la population de 2015.

Le champ est constitué de toutes les personnes en emploi au sens du recensement de la population et sont comptabilisées au lieu de résidence.

Les **distances entre le domicile et le lieu de travail** sont calculées à partir des distances routières fournies par le **distancier Métrix de l'Insee**, pour les personnes motorisées. Elles correspondent aux distances entre les chefs lieux des communes de résidence et des communes de travail. Lorsque les individus travaillent et résident dans la même commune, une distance moyenne de leur lieu de résidence (localisé au carreau de 200 mètres à partir de la source Fidéli) au chef-lieu de la commune est calculée.

La **typologie des communes selon leur degré de « densité »** prend en compte à la fois la population communale et sa répartition dans l'espace. Quatre catégories de communes sont distinguées : les communes denses, les communes de densité intermédiaire, les communes peu denses, les communes très peu denses. La construction de cette grille s'appuie sur la distribution de la population à l'intérieur de la commune en découpant le territoire en carreaux de 1 kilomètre de côté. Elle repère ainsi des zones agglomérées. L'importance de ces zones agglomérées au sein des communes permet de les caractériser (et non la densité communale habituelle). La population carroyée permet de mieux rendre compte de la dispersion spatiale de la population sur le territoire. Cette classification reprend les travaux d'Eurostat.

Insee Pays de la Loire
105, rue des Français Libres
BP 67401 - 44274 NANTES Cedex 2

Directeur de la publication
Pascal Seguin

Rédactrice en chef
Myriam Boursier

Bureau de presse
02 40 41 75 89

ISSN 2275-9689
© INSEE Pays de la Loire
Mai 2019

Pour en savoir plus

- Barré M. et Besnard S., *Aller au travail à vélo : une pratique assez bien ancrée dans les grandes villes de la région*, Insee Flash Pays de la Loire, n° 63, janvier 2017.
- Besnard S. et Hamzaoui L., *Se rendre au travail en transports en commun : une pratique qui se développe dans les grandes villes de la région*, Insee Flash Pays de la Loire, n° 44, juin 2016.
- Besnard S. et Legendre D., *Dans les Pays de la Loire, un actif sur dix traverse la Loire pour se rendre au travail*, Insee Flash Pays de la Loire, n° 41, mars 2016.

