



Strasbourg, maillot jaune de la petite reine

Dans la région Grand Est, 2,7 % des actifs se rendent au travail à vélo, pour 2,0 % en France de province, une différence expliquée par une très forte pratique dans la commune de Strasbourg (16 % de cyclistes). Les citadins, qui vivent plus proches de leur lieu de travail, utilisent davantage ce mode de transport. Il est également plus répandu chez les plus diplômés et dans certains corps de métiers, comme ceux des arts et du spectacle, ou encore dans les administrations publiques. En revanche, les cyclistes sont moins nombreux parmi les personnes vivant en couple, d'autant plus si elles ont des enfants.

Dominique Kelhetter, Flora Vuillier-Devillers, Insee

Avec ses 2,7 % de cyclistes, le Grand Est arrive en première position du classement des régions utilisatrices du vélo pour les déplacements domicile-travail. Strasbourg explique à elle seule l'écart au taux national hors Île-de-France (2,0 %).

Strasbourg, première commune cyclable de France

La commune, qui possède le premier réseau cyclable du pays, totalise 16 % de trajets effectués à vélo parmi les actifs résidents en emploi ou en apprentissage. Elle arrive première des communes de plus de 100 000 habitants, devant Grenoble (15,2 %) et Bordeaux (11,8 %), et loin devant les autres qui n'excèdent pas les 7,3 %. À Paris, seuls 4,2 % des déplacements domicile-travail se font à vélo. Les autres grandes communes de la région sont classées loin derrière ; Nancy, Mulhouse et Reims se situent dans la moyenne basse pour les communes de cette taille, et Metz est l'une des dernières.

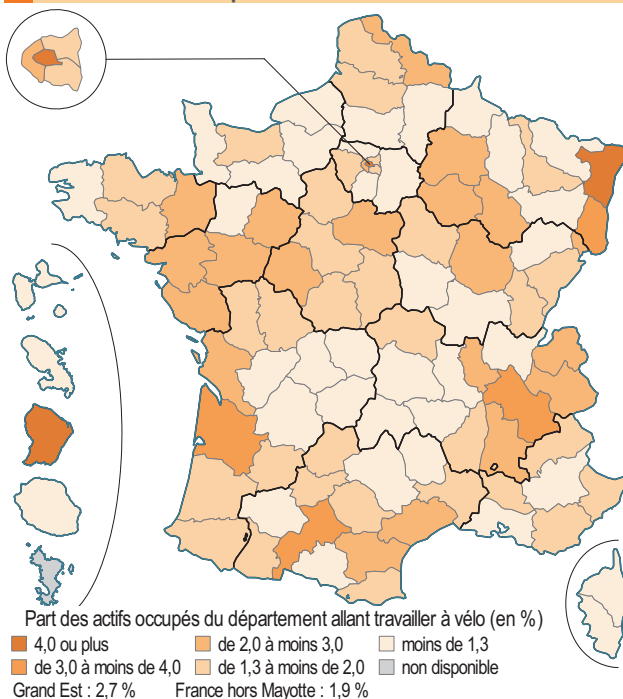
Le recours au vélo est le plus élevé dans le Bas-Rhin, premier département français avec 6,1 % des trajets (figure 1). Il est également important dans le Haut-Rhin (6^e avec 3,1 %). Dans l'Aube, la Haute-Marne et la Marne, il concerne encore plus de 2 % des habitants, mais moitié moins dans la Meuse, les Vosges, les Ardennes et la Moselle.

Dans le Grand Est comme en province, trois actifs occupés sur quatre se rendent au travail en voiture. Les autres habitants circulent en transports en commun, à pied ou encore vivent sur leur lieu de travail et n'ont donc pas à se déplacer. L'utilisation du vélo reste ainsi marginale, comme les trajets en deux-roues motorisé.

Les transports doux et les transports en commun privilégiés en ville et pour des courtes distances

Comme dans le reste du pays, pour des trajets courts (jusqu'à cinq kilomètres), un actif occupé sur trois privilégie

1 Au travail à vélo : plus souvent dans le Bas-Rhin



© IGN - Insee 2017

Lecture : plus de 4 % des actifs occupés du Bas-Rhin (6,1 %) vont travailler à vélo.

Champ : actifs en emploi ou en apprentissage résidant en France, hors Mayotte.

Source : Insee, enquête annuelle de recensement 2015.

l'écocomobilité (marche, rollers, vélo, transports en commun...) pour aller travailler. Si la marche ou l'utilisation des transports en commun sont majoritaires dans l'écocomobilité, le vélo y a une place plus importante dans la région qu'en France de province (6 % pour 4 %). La proportion de cyclistes atteint même 12 % pour les trajets de quatre kilomètres.

Avec l'augmentation de la distance, l'usage de la voiture devient largement dominant, et celui du vélo concerne moins d'un déplacement sur cent, comme au niveau national.

Les citoyens, aux trajets plus courts et facilités par des aménagements adaptés, utilisent plus souvent des modes de transport peu énergivores. Les habitants de centres de grands pôles urbains se rendent au travail en transport en commun, à pied ou en vélo deux fois plus qu'en moyenne régionale (respectivement 16 %, 13 % et 6 %). Dans les communes plus petites, ces types de déplacements sont d'autant plus rares que le nombre d'habitants est faible. Dans les couronnes, où les habitants résident plus loin des emplois, l'usage de la voiture est quasi-exclusif.

Davantage de cyclistes parmi les diplômés du supérieur

L'utilisation du vélo pour aller travailler varie peu en fonction du diplôme lorsqu'il est de niveau inférieur au baccalauréat (2 à 3 % d'utilisateurs). Par contre, pour les diplômés du supérieur, son usage est d'autant plus intense que le diplôme est élevé : 3 % des titulaires d'un *bac* +3 ou d'un *bac* +4, 5 % des titulaires d'un *bac* +5 et 8 % des diplômés d'un doctorat. Les cadres et professions intellectuelles supérieures représentent ainsi la catégorie sociale comptant le plus de cyclistes (figure 2). Les cadres de la fonction publique se démarquent particulièrement, avec 6 % des trajets. Les artisans, commerçants et chefs d'entreprises sont les utilisateurs du vélo les moins nombreux, étant plus souvent amenés à transporter leur outil de travail ou à se déplacer en clientèle. L'activité économique de l'employeur est également un facteur important de variation du mode de transport, révélant des intérêts ou des contraintes liés au travail. Les actifs qui travaillent dans les arts, le spectacle et les activités récréatives sont particulièrement nombreux à se déplacer à vélo (5 %), ainsi que ceux travaillant dans les administrations publiques et l'enseignement (4 %). Le recours au vélo est plus rare dans les secteurs de la construction (1 %) ou dans celui des activités financières et d'assurance (2 %).

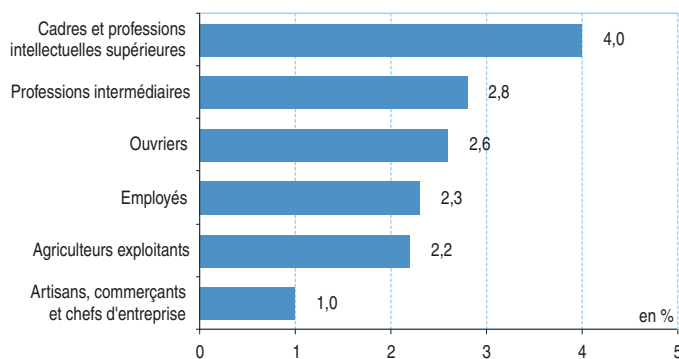
Les adeptes du vélo aussi nombreux à 60 ans qu'à 20 ans

Le vélo est davantage un mode de transport masculin : 3,1 % des hommes l'utilisent pour aller travailler, contre 2,3 % des femmes. Les hommes circulent aussi plus souvent en deux-roues motorisé, et surtout en voiture. De leur côté, les femmes se déplacent davantage à pied ou en transports en commun. Elles travaillent aussi plus fréquemment sur place que les hommes.

L'usage du vélo varie peu en fonction de l'âge, à l'exception des plus jeunes. Entre 15 et 19 ans, à l'âge où le permis de conduire et la voiture

2 Quatre fois plus de cyclistes chez les cadres que chez les artisans

Part des actifs occupés se rendant au travail à vélo



Champ : actifs occupés en emploi ou en apprentissage.

Lecture : parmi les cadres et professions intellectuelles supérieures résidant dans le Grand Est, 4 % se rendent au travail à vélo.

Source : Insee, enquête annuelle de recensement 2015.

sont encore rares, ils sont 4,2 % à choisir la bicyclette pour leurs trajets quotidiens. Le nombre d'automobilistes progresse après la majorité pour atteindre son maximum entre 25 et 59 ans avec huit trajets domicile-travail sur dix, et se stabiliser autour de 65 % à partir de 60 ans. À partir de cet âge, les travailleurs indépendants sont trois fois plus nombreux parmi les actifs occupés. Ceux qui exercent encore une profession ont ainsi souvent beaucoup moins à se déplacer pour leur emploi que les plus jeunes. Ils sont également plus nombreux à aller travailler à pied.

La vie de famille influe sur le choix du mode de transport. Les personnes vivant seules sont les plus nombreuses à circuler à vélo, ainsi que celles vivant avec plusieurs personnes hors famille. La présence d'un enfant peut rendre les déplacements à bicyclette plus difficiles, en particulier lorsqu'il faut le déposer à la crèche ou à l'école. Ainsi, 2,2 % des actifs en couple avec enfant(s) vont travailler à vélo et 2,0 % des adultes de famille monoparentale, pour 2,9 % des actifs en couple sans enfant. ■

Définitions

Un **grand pôle urbain** est une unité urbaine de plus de 10 000 emplois qui anime une grande aire urbaine suivant le zonage en aire urbaine de 2010.

La **couronne** recouvre l'ensemble des communes de l'aire urbaine à l'exclusion de son pôle urbain. Ce sont des communes ou unités urbaines, dont au moins 40 % des actifs résidents travaillent dans le pôle ou dans les communes attirées par celui-ci.

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 » a été scindée en deux modalités « vélo (y compris à assistance électrique) » et « deux-roues motorisé ». Les autres modalités de réponse sont restées inchangées : « pas de déplacement », « marche à pied (ou rollers, patinette) », « voiture, camion ou fourgonnette », « transports en commun ». Les données de l'enquête de 2015 permettent de réaliser des 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 et résidant en France hors Mayotte. Le distancier Météo 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 intracommunaux lorsque les personnes se déplacent pour aller travailler dans leur commune de résidence.

Insee Grand Est

Cité Administrative Gaujot
14 rue du Maréchal Juin
CS 50016
67084 Strasbourg Cedex

Directeur de la publication

Joël Creusot

Rédaction en chef

Jacques Marty

ISSN 2492-4628

© Insee 2017

Pour en savoir plus

- Tallet F. et Vallès V., « Partir de bon matin, à bicyclette... », *Insee Première* n° 1629, janvier 2017.
- Lu Ahn-V. et Vuillier-Devillers F., « Toujours plus de temps pour se rendre au travail », *Insee Analyses Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine* n° 13, juin 2016.
- Strauss J.-P. et Callewaert D., « Un bilan carbone mitigé pour les déplacements en Alsace », *Chiffres pour l'Alsace* n° 41, avril 2013.
- Génin G. et Loiseau H., « Les émissions de CO₂ liées aux déplacements en Champagne-Ardenne : les longs trajets, en voiture, pénalisent la région », *Insee flash* n° 160, septembre 2012.
- Bischoff J., « Transports et émissions de CO₂ : enjeu de la mobilité durable en Lorraine », *Économie Lorraine* n° 271, novembre 2011.

