Insee Flash
Normandie

N°28
Janvier 2017

Aller travailler à vélo, une pratique encore peu fréquente

En Normandie, en 2015, 1,2 % des actifs vont travailler à vélo, contre 1,9 % à l'échelle nationale. La voiture reste, de loin, le mode de transport privilégié. De plus, quand la distance domicile-travail permet d'utiliser un mode de transport doux, la marche est souvent préférée au vélo. Celui-ci est surtout utilisé par les actifs résidant dans les zones urbaines. Comme au niveau national, l'usage de la bicyclette est plus masculin, et dépend peu de l'âge. En Normandie, cette pratique dépend moins du niveau de diplôme et du groupe social qu'au niveau national.

Étienne Silvestre

En 2015, 16 000 Normands utilisent un vélo pour se rendre au travail, soit 1,2 % des personnes en emploi. Cette pratique est moins développée qu'au niveau national (1,9 %). La Normandie est, après la Corse, la région de France métropolitaine où cette proportion est la plus faible, loin derrière la région Grand Est en tête (2,7 %). Le Calvados se détache : le vélo y est utilisé par 1,6 % des actifs, soit 0,5 point de plus que dans les autres départements normands.

Autant de cyclistes que de motards

En Normandie, un peu plus qu'en France de province, la voiture reste le mode de transport le plus utilisé pour se rendre au travail *(figure 1)*. Elle est choisie par huit actifs normands sur dix. Ils ne sont en revanche que 6,6 % à employer les transports en commun, six fois moins que les Franciliens. C'est à peine plus important que la pratique de la marche (6,1 %). Loin derrière, l'utilisation des deux-roues motorisés est comparable à celle du vélo (1,4 %). Le recours aux deux roues, motorisés ou non, diminue de 0,8 point de 2008 à 2015. Dans le même temps, l'usage de la voiture progresse (+ 1,9 point).

1 Utiliser les modes doux pour aller travailler : un cycliste pour cinq marcheurs

Modes de transport utilisés par les actifs en emploi en 2015

Mode de transport	Normandie	France de province
Vélo	1,2	2,0
Deux-roues motorisés	1,4	1,6
Pas de déplacement	5,1	4,8
Marche à pied	6,1	6,1
Transports en commun	6,6	7,6
Voiture, camion, fourgonnette	79,6	77,9
Ensemble	**100,0**	**100,0**

Champ : actifs en emploi âgés de 15 à 74 ans résidant en Normandie.
Source : Insee, enquête annuelle de recensement 2015.

Le vélo, une pratique essentiellement citadine

Les transports doux (marche et vélo) sont d'autant plus utilisés que les trajets domicile-travail sont courts, mais ne supplantent jamais la voiture. La marche concerne un actif normand sur cinq pour des trajets de quatre kilomètres ou moins, et chute au-delà. Le vélo est nettement moins utilisé, mais son usage décline moins vite avec la distance que celui de la marche *(figure 2)*.

Essentiellement utilisée pour les trajets domicile-travail courts, la bicyclette constitue plutôt un mode de transport urbain. En Normandie, les actifs résidant hors des pôles urbains *(définitions)* optent rarement pour ce moyen de locomotion (1,0 %). L'emploi du vélo s'avère plus fréquent dans les grands pôles urbains (1,9 %) que dans les petits et moyens pôles (1,4 %). Toutefois, dans les grands pôles, les résidents des villes-centres pratiquent deux fois plus souvent le vélo que ceux des banlieues (respectivement 2,6 % et 1,3 %). Des disparités existent par ailleurs entre les trois plus grandes villes-centres de la région. Caen compte 4,4 % de résidents allant travailler à bicyclette, contre moins de 3,0 % à Rouen ou au Havre.

Insee
Mesurer pour comprendre
Normandie

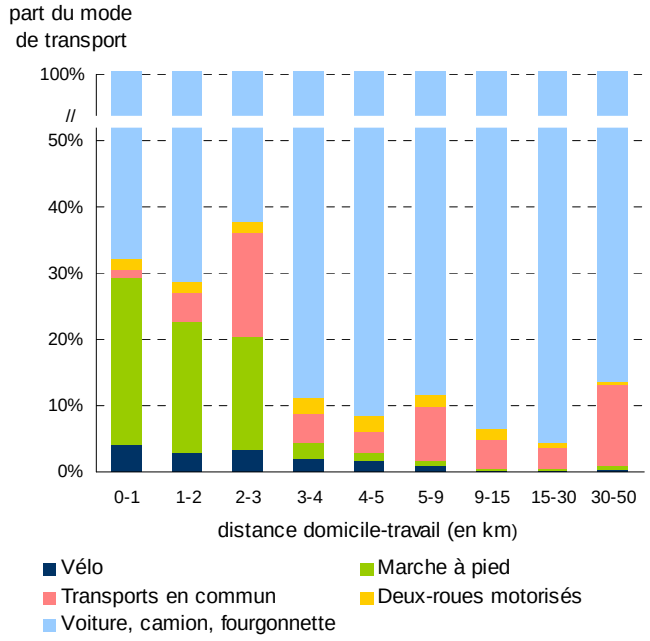
La pratique du vélo varie peu avec l'âge en Normandie. Les actifs de moins de 20 ans l'utilisent davantage que leurs aînés (2,8 % contre 1,2 %), mais ils se singularisent aussi par une utilisation plus fréquente des deux-roues motorisés (16,3 % contre 1,1 %). Entre 20 et 50 ans, l'usage du vélo est stable (1,1 %), et devient plus fréquent après l'âge de 50 ans. Les femmes vont moins travailler en deux-roues que les hommes, que ce soit à vélo (respectivement 0,9 % et 1,6 %) ou en deux-roues motorisé (respectivement 0,5 % et 2,2 %). À l'inverse, les femmes recourent davantage à la marche et aux transports en commun que les hommes.

Peu d'écarts entre les groupes sociaux

En Normandie, l'utilisation du vélo pour aller travailler est plus répandue chez les moins diplômés, titulaires au plus du Brevet (1,7 %), et chez les diplômés de l'enseignement supérieur (1,6 %). Parmi les diplômés du supérieur, la pratique du vélo progresse avec le niveau d'études, mais moins nettement que dans l'ensemble de la France. Elle concerne ainsi 3,3 % des titulaires d'un doctorat, soit deux points de moins qu'au niveau national. Les écarts entre groupes sociaux apparaissent relativement faibles dans la région. À l'échelle nationale, les cadres pratiquent plus le vélo. En Normandie, les ouvriers constituent la catégorie qui utilise le plus la bicyclette pour se rendre au travail (1,5 %). ■

2 Le vélo utilisé pour des trajets inférieurs à trois kilomètres

Part du mode de transport selon la distance domicile-travail effectuée par les actifs en 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 un kilomètre ou moins, 4 % des actifs en emploi utilisent le vélo comme principal moyen de transport.
Champ : actifs en emploi ayant déclaré des déplacements domicile-travail, Normandie.
Source : Insee, enquête annuelle de recensement 2015, distancier Metric.

Définitions

Un **grand pôle urbain** est une unité urbaine offrant au moins 10 000 emplois et qui n'est pas située dans la couronne d'un autre pôle urbain. On distingue également les **moyens pôles** - unités urbaines de 5 000 à 10 000 emplois et les **petits pôles** - unités urbaines de 1 500 à moins de 5 000 emplois.

Une **unité urbaine** est une commune, ou un ensemble de communes, formant une zone de bâti continu d'au moins 2 000 habitants. Quand l'unité urbaine comprend plusieurs communes, elles sont **villes-centres** ou **banlieues**. Si une commune représente plus de 50 % de la population de l'unité urbaine, elle est **ville-centre**. Sinon, la commune la plus peuplée et celles dont la population est supérieure à 50 % de cette dernière, sont toutes **villes-centres**.

Une **aire urbaine** est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué d'un **pôle urbain** et des **communes rurales** ou des **unités urbaines** dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle, ou dans des communes attirées par celui-ci. Les communes n'appartenant pas au pôle forment la **couronne périurbaine** de l'aire.

Source

Les résultats sont issus de l'enquête annuelle de recensement de la population de 2015. L'enquête de 2015 permet aux répondants qui utilisent principalement un **deux-roues** pour aller travailler, de préciser si celui-ci est un **vélo** ou **un deux-roues motorisé**. Elle permet ainsi, pour la première fois, d'analyser l'utilisation du **vélo** dans les déplacements domicile-travail. Toutefois, ces analyses ne peuvent être réalisées qu'à des niveaux relativement agrégés, car elles se fondent sur une seule année d'enquête, et non sur cinq, comme habituellement pour l'ensemble des résultats du recensement.

Le champ est constitué des personnes résidant en Normandie, âgées de 15 à 74 ans et occupant un emploi.

Insee Normandie
5, rue Bloch
BP 95137
14024 CAEN Cedex
Directeur de la publication :
Daniel Brondel
Rédacteur en chef :
Maryse Cadalanu
Attachés de presse :
Martine Chéron (Rouen)
Tél : 02.35.52.49.75
Philippe Lemarchand (Caen)
Tél : 02.31.15.11.14
Crédit photo : ©H. Sentucq-panoram-art.com
ISSN : 2493-7339
@Insee 2017

Pour en savoir plus :

- F. Tallet, V. Vallès, « Partir de bon matin, à bicyclette... », Insee Première n° 1629, janvier 2017.

Insee
Mesurer pour comprendre