



[Quelle politique territoriale de préservation de l'eau ?]

Le lavage automobile, impact majeur sur l'environnement

L'enseigne appelle à une prise de conscience collective et politique sur l'empreinte environnementale de la mobilité. La captation des polluants par le nettoyage des véhicules rend le rôle des centres de lavage indispensable dans la protection des nappes phréatiques. Le groupe Hypromat, ETI alsacienne, a reçu la visite, le vendredi 25 février, de Vincent Thiébaud, Député du Bas-Rhin, pour parler préservation de l'eau et dépollution de la mobilité.

Derrière son enseigne Eléphant Bleu, le Groupe Hypromat est très engagé, depuis sa création en 1965¹, sur la préservation des ressources en eau. Dans sa croisade de sensibilisation, la visite de Vincent Thiébaud, Député de la 9^e circonscription du Bas-Rhin, s'est présentée comme une opportunité d'informer et de renforcer l'action publique.

En dépolluant la mobilité avec un effet sur la préservation des nappes souterraines et en limitant la consommation en eau, les centres de lavage du réseau Eléphant Bleu se portent parmi les acteurs volontaires des politiques territoriales de développement durable.

Yves Brouchet, Directeur Général du groupe, est en ligne avec Vincent Thiébaud sur les enjeux écologiques et milite pour une politique de bon sens avec une approche raisonnée et efficace. Le Député exprime sa volonté d'agir en faveur de l'eau en tant que membre de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire à l'Assemblée Nationale ; de la Mission d'Information sur la ressource en eau ; de la Commission parlementaire d'enquête relative à la mainmise sur la ressource en eau par les intérêts privés et ses conséquences.



Vincent Thiébaud



« Nous voyons, dans la rencontre avec Vincent Thiébaud, l'opportunité de renforcer un dialogue de concertation favorable à l'avancée de nos actions militantes respectives : réduire l'impact environnemental de la mobilité, préserver les ressources en eau, gérer l'eau avec raison », Yves Brouchet.

1 centre collecte 6 tonnes de polluants par an et restitue plus de 95% de l'eau utilisée

En récupérant 360 g de boue après chaque nettoyage, un centre capte chaque année le poids d'un éléphant en polluants (5 à 6 tonnes). Le réseau, ancré dans les territoires avec 460 centres, lavent plus de 145 000 véhicules par semaine, soit 7,7 millions par an. Il épargne ainsi les nappes phréatiques de 2 800 t de polluants chaque année, parmi lesquels des hydrocarbures et de nombreux métaux lourds². A l'échelle de l'Alsace, les 31 centres Eléphant Bleu, dont 26 dans le Bas-Rhin, en captent 186 t.

Sur chaque point de lavage, les grilles d'évacuation récupèrent plus de 95% de l'eau utilisée. Les boues sont séparées et collectées par des organismes agréés. Les eaux dépolluées sont, elles, redirigées vers les stations d'épuration régionales et réintégréées dans le milieu naturel.

L'activité des centres de lavage s'inscrit dans les objectifs réglementaires de la loi Climat et Résilience, en particulier l'amendement sur la préservation de l'eau, et la Directive européenne où la France est mal placée.

La seule alternative pour dépolluer un véhicule sans nuire à l'environnement est l'utilisation de l'eau dans un centre professionnel, doté d'un système de traitement qui fonctionne comme une mini station d'épuration. Entre le lavage à domicile et le non lavage, des dizaines de milliers de tonnes de polluants ne sont pas récupérés.

En assumant une partie de l'obligation collective de préserver nos ressources en eau, le lavage automobile en station prend une dimension sociétale impérieuse. Elle est inhérente au fondement même du concept de lavage Eléphant Bleu et des équipements développés par le groupe Hypromat. La voiture est durablement ancrée dans nos vies et, en attendant de trouver une alternative, l'action à court terme est d'en réduire l'empreinte environnementale, chacun à son niveau.

¹ Création du lavage haute pression en 1965 et création de l'enseigne en franchise Eléphant Bleu en 1987

² Métaux lourds présents dans les boues de lavage : phosphore, chrome, nickel, cuivre, zinc, arsenic, cadmium, mercure, plomb

LAVAGE AUTOMOBILE PROFESSIONNEL

Partenaire du développement durable des territoires



ESSENTIELS

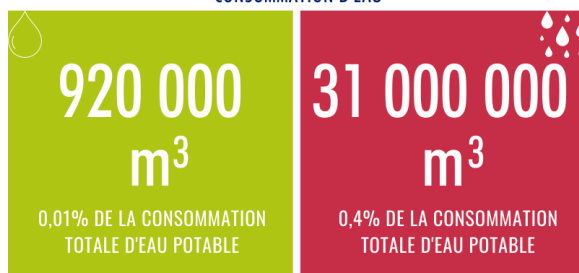
consommation moyenne d'eau pour un lavage en station **130 L** consommation moyenne d'eau pour un lavage à domicile **340 L**

1 LAVAGE = 360 G DE BOUE POLLUEE

TOTAL ANNUEL des 460 centres Eléphant Bleu **NOMBRE DE LAVAGES** TOTAL ANNUEL du lavage à domicile



CONSOMMATION D'EAU



POLLUANTS



A PROPOS

Depuis plus de 30 ans, Eléphant Bleu construit son modèle de réussite sur un triple savoir-faire, le lavage, la franchise et la distribution. L'enseigne est membre de la Fédération Française de la Franchise et du Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA). Avec 460 centres (210 franchisés et 50 centres en propre) répartis sur toute la France, Eléphant Bleu propose une solution de lavage éco-citoyenne (haute pression, lavage automatique, tunnel et nettoyage intérieur). Elle lui donne une fonction de dépollueur de la mobilité qu'elle exerce en respectant les règles d'une gestion durable de l'eau.

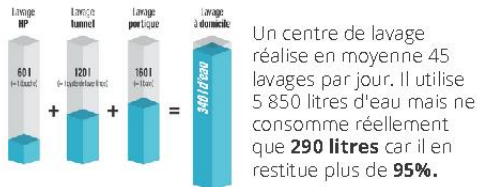
[Site Eléphant Bleu](#)



LAVAGE AUTOMOBILE

ELÉPHANT BLEU RESTITUE 95% DE L'EAU UTILISÉE

➔ 45 lavages en centre
= 1 à la maison



Un centre de lavage réalise en moyenne 45 lavages par jour. Il utilise 5 850 litres d'eau mais ne consomme réellement que **290 litres** car il en restitue plus de **95%**.

Un lavage à domicile consomme en moyenne **340 litres** d'eau qui s'écoulent dans la nature en véhiculant tous les polluants accumulés sur la carrosserie.

➔ Le poids d'1 éléphant



En récupérant **360 grammes** de boues après chaque lavage, un centre capte chaque année le poids d'un éléphant en polluants (5 à 6 tonnes).

Sur 1 an, le lavage à domicile (38% des pratiques) et le non lavage (10% du parc automobile) produisent 44 000 tonnes de polluants. Avec 460 centres en France et **7,7 millions de lavages**, Eléphant Bleu capte **2 800 tonnes**. Plutôt que d'être déversés dans la nature, les polluants sont revalorisés pour être transformés en combustible industriel ou en sable pour le BTP.

➔ Consommez moins
et mieux



Laver votre voiture dans un centre Eléphant Bleu fera autant de bien à vous qu'à la planète pour au moins **6 raisons** :

- Vous **préservez l'eau** en limitant sa consommation.
- Vous **préservez l'environnement** et nos ressources naturelles en réduisant la pollution mobile.
- Vous **protégez votre carrosserie** contre l'effet corrosif de certains résidus.
- Vous **sécurisez votre voiture** en veillant à la visibilité des parties vitrées.
- Vous **évitez le risque** d'ingérer du poison si vos doigts sont contaminés par un contact avec une carrosserie sale.
- Sans effort**, vous **retrouvez le confort** et l'éclat d'une voiture propre.

**LAISSER LA PLUIE
SE CHARGER DU LAVAGE
DE VOTRE VOITURE
N'EST PAS ÉCOLOGIQUE.**

**360 g
DE POLLUANTS SUR
UN VÉHICULE**

**Eléphantbleu
PLUS PRO. PLUS PROPRE.**

**SAVIEZ-VOUS QUE L'EAU QUI RUISSELLE
VA DANS LA NAPPE PHRÉATIQUE ALORS QUE
CHEZ ELÉPHANT BLEU, L'EAU REJETÉE EST
ENTIÈREMENT TRAITÉE ET DÉPOLLUÉE ?**

Après le lavage d'une voiture dans un centre, Eléphant Bleu récupère **360 grammes** de boues polluées via la grille d'évacuation. Une fosse de décantation permet de débarrasser les eaux de lavage de cette boue pour ensuite la rediriger vers une station d'épuration. Les résidus polluants sont, quant à eux, collectés par des organismes spécialisés qui les traitent et les recyclent. Il s'agit d'hydrocarbures et de métaux lourds, issus de la pollution de l'air extérieur et de l'usure des pièces mécaniques.

Si la voiture ne passe pas par un centre de lavage ou est nettoyée à domicile, ces polluants s'infiltrent dans la nature et se dispersent dans les eaux souterraines, nos réserves d'eau douce.

Seule l'action de l'eau peut faire ce travail de dépollution car la saleté s'incruste dans les recoins de la carrosserie difficiles d'accès.

"Nous nous engageons sur la qualité de service, la gestion responsable de l'eau et la préservation de l'environnement"



La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances

Insee Première • n° 1835 • Janvier 2021



En 2017, 74 % des actifs en emploi qui déclarent se déplacer pour rejoindre leur lieu de travail utilisent leur voiture, 16 % prennent les transports en commun et 8 % ont recours aux modes de transport doux (6 % à la marche et 2 % au vélo). Pour des distances inférieures à 5 kilomètres, la voiture représente encore 60 % des déplacements domicile-travail, même si sa part diminue au profit des modes doux. En cas de petites distances, plus fréquentes pour les habitants des communes-centres, les employés vont plus souvent travailler à pied ou en transports en commun, alors que les cadres ont plus souvent recours au vélo ou aux transports en commun.

Au sein des grandes villes, c'est à Grenoble et Strasbourg que les habitants utilisent le plus les modes doux pour aller travailler, notamment le vélo (17 %).

Entre 2015 et 2020, le recours à la bicyclette pour se rendre au travail a augmenté de 2 points dans les communes-centres, pour atteindre 6 % début 2020. L'utilisation des transports en commun a légèrement progressé dans les pôles des aires d'attraction des villes.

Au 1^{er} janvier 2017, 26,8 millions d'actifs en emploi de 15 ans ou plus résident en France hors Mayotte. Parmi eux, 6,7 % (soit 1,8 million) déclarent ne pas se déplacer pour aller travailler. D'autres parcourent des distances très élevées. Le champ de cette étude est réduit aux actifs en emploi se déplaçant à moins de 150 kilomètres pour aller travailler, soit 24,6 millions de personnes ► [sources](#).

Un tiers d'entre elles parcourt des « petites distances » d'au plus 5 kilomètres et la moitié réside à plus de 9 kilomètres du lieu de travail. La voiture est le **mode de transport** privilégié pour aller travailler quelle que soit la distance parcourue : 74 % des actifs en emploi l'utilisent, soit 18,1 millions de personnes ► [figure 1](#). Par ailleurs, 16 % utilisent les transports en commun (soit 3,9 millions d'actifs) et 8 %, soit 2,1 millions d'actifs, recourent aux modes de transport doux que sont la marche (6 %) et le vélo (2 %) ► [figure 2](#). Seuls 2 % des actifs vont au travail en deux-roues motorisés.

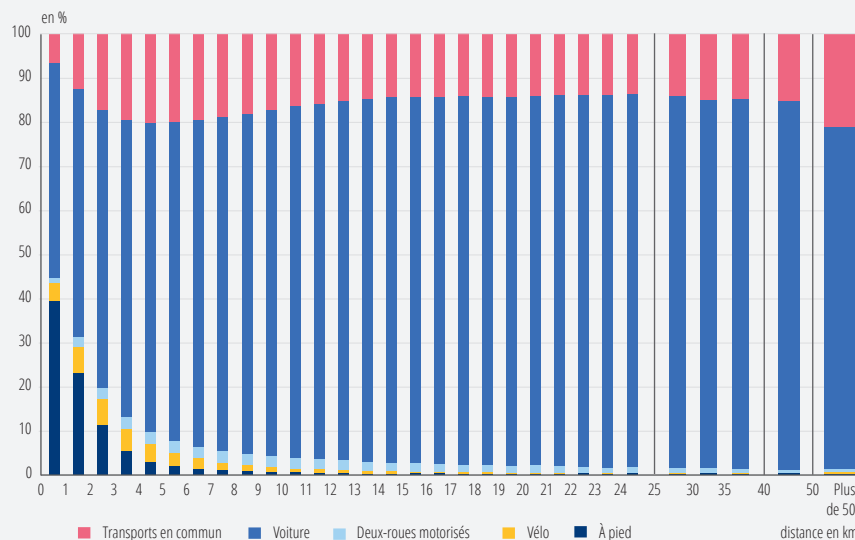
Le recours à la voiture augmente avec la distance domicile-travail

La part de la voiture dans les déplacements domicile-travail dépend en partie de la distance à parcourir et de l'offre de transports en commun. En 2017, pour des trajets d'au plus 5 kilomètres, 60 % des

actifs se déplacent en voiture. Ils sont 77 % à l'utiliser pour des distances comprises entre 5 et 15 kilomètres et 85 % entre 25 et 30 kilomètres. Les actifs résidant dans les **pôles des aires d'attraction des villes** recourent moins souvent à la

voiture (58 %) que ceux des **couronnes** ou des **communes hors attraction des villes**. Ainsi, hors des aires d'attraction des villes, 90 % des actifs utilisent leur voiture pour rejoindre leur travail. Cependant, l'utilisation dominante de l'automobile

► 1. Mode de déplacement principal pour se rendre au travail selon la distance à parcourir



Lecture : pour les distances domicile-travail de plus d'un kilomètre à 2 kilomètres compris, 23 % des personnes en emploi se rendent principalement au travail à pied, 6 % utilisent le vélo, 2 % un deux-roues motorisé, 56 % se déplacent en voiture et 13 % prennent les transports en commun.

Champ : France hors Mayotte, personnes âgées de 15 ans ou plus en emploi ou en apprentissage, se déplaçant à moins de 150 kilomètres pour aller travailler.

Source : Insee, recensement de la population 2017, exploitation complémentaire ; distancier Metric-OSRM (distances par la route), © les contributeurs d'OpenStreetMap.

n'est pas seulement liée à la longueur du trajet domicile-travail. En effet, la moitié des actifs résidant à moins d'un kilomètre de leur lieu de travail partent travailler en voiture ► **encadré 1**.

Les transports en commun : un mode de déplacement spécifique aux grandes villes

Le recours massif aux transports en commun est très spécifique à l'aire d'attraction de Paris puisque 44 % des actifs en emploi y résidant utilisent métro, bus, tramway, RER ou train pour aller travailler. Dans la ville de Paris, 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. Il 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. Par ailleurs, 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 aire de Paris), 15 % des actifs en emploi utilisent les transports en commun contre moins de 3 % dans celles de moins de 50 000 habitants. Ce constat reflète en partie la moindre densité des réseaux de transports en commun. Le recours aux transports en commun dépend également de la distance domicile-travail à parcourir. En effet, pour parcourir des distances inférieures à deux kilomètres, 10 % utilisent bus, tramway ou métro ► **figure 3**. En revanche, lorsque le lieu de travail est distant de 2 à 5 kilomètres du domicile, 19 % utilisent les transports en commun. 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 est en effet un mode de transport utilisé pour les longues distances. Les arbitrages entre possibilité de se rendre facilement à un lieu de passage des transports en commun, la fréquence de passage de ces transports, la durée et les conditions de conduite en voiture ainsi que les différences de coûts peuvent expliquer ces constats.

Les modes de transport doux, spécificités des petites distances

Pour se rendre sur leur lieu de travail, 3,7 millions d'actifs (soit 15 % des actifs en emploi) parcourent au plus 2 kilomètres

et 4,5 millions de 2 à 5 kilomètres (18 %). 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. 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. En effet, 31 % des actifs ayant au plus

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. L'utilisation des transports doux diffère cependant selon les communes ► **encadré 2**.

► Encadré 1 - Utiliser sa voiture pour aller travailler à moins d'un kilomètre

1,7 million de personnes en emploi parcourent une distance domicile-travail d'au plus un kilomètre pour se rendre au travail. Cependant, le lieu de travail n'est pas toujours identifié avec précision. Par exemple lorsque l'établissement employeur n'a pas pu être localisé précisément, il est affecté au centre de la commune de travail ou à une adresse aléatoire dans la commune. Pour plus de pertinence, le champ de cet encadré est restreint aux 1,2 million d'actifs dont la géolocalisation du lieu de travail est certaine et dont la distance domicile-travail est d'au plus un kilomètre. 42 % d'entre eux, soit 494 000 actifs, utilisent la voiture pour aller travailler. 109 000 actifs, soit 22 % des actifs dont la géolocalisation du lieu de travail est sans incertitude, résidant à au plus un kilomètre de leur travail et recourant à leur voiture, déclarent avoir plusieurs lieux de travail. Pour ces actifs, utiliser la voiture est très probablement lié à l'exercice d'activités plus éloignées de leur domicile que le lieu de travail principal déclaré. Il s'agit d'ailleurs pour la moitié d'entre eux d'agriculteurs, d'artisans, de commerçants, de personnels de service direct aux particuliers ou de professions de santé. Les 385 000 autres actifs n'ont pas de profil particulier et aucune caractéristique identifiable ne peut-être mise en évidence pour expliquer le recours à la voiture pour parcourir au plus un kilomètre entre leur lieu de résidence et leur lieu de travail. Le choix de ce mode de déplacement pour de très courtes distances peut être lié à des critères divers, 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.

► Encadré 2 - Grenoble et Strasbourg : les villes où on se déplace le plus à vélo

Dans les 19 communes de plus de 150 000 habitants, 12 % à 31 % des déplacements domicile-travail se font à pied ou en vélo. Cet écart s'explique essentiellement par l'usage du vélo qui ne concerne que 2 % des actifs habitant à Saint-Étienne, Marseille et Nice mais 17 % à Grenoble et 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 %). 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 ville de plus de 150 000 habitants 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 (33 %). Le recours aux modes de déplacement doux dépend aussi de la morphologie des villes, qu'il s'agisse de leur étendue ou de leur relief.

► 2. Mode de déplacement principal pour se rendre au travail selon la catégorie de commune de résidence

en %

	Pôles			Communes des couronnes	Communes hors attraction des villes	Ensemble des communes
	Communes-centres	Autres communes	Ensemble			
Modes doux	15,7	8,4	12,3	4,4	7,2	8,5
<i>Marche à pied</i>	11,2	6,1	8,8	3,4	6,1	6,3
<i>Vélo</i>	4,5	2,3	3,5	1,0	1,1	2,2
Deux-roues motorisés	2,5	2,5	2,5	1,4	1,2	2,0
Voiture	59,0	57,8	58,4	89,1	89,6	73,7
Transports en commun	22,7	31,3	26,8	5,0	1,9	15,8
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Lecture : 58,4 % des personnes en emploi résidant dans les pôles rejoignent leur lieu de travail en voiture.

Champ : France hors Mayotte, personnes âgées de 15 ans ou plus en emploi ou en apprentissage, se déplaçant à moins de 150 kilomètres pour aller travailler.

Source : Insee, recensement de la population 2017, exploitation complémentaire ; distancier Metric-OSRM (distances par la route), © les contributeurs d'OpenStreetMap.

► 3. Mode de déplacement principal pour se rendre au travail selon la distance à parcourir

en %

	Petites distances			Distances supérieures à 5 km	Ensemble
	Jusqu'à 2 km inclus	De plus de 2 km à 5 km inclus	Ensemble		
Modes doux	35,6	12,1	22,7	1,5	8,5
<i>Marche à pied</i>	30,6	7,0	17,7	0,6	6,3
<i>Vélo</i>	5,0	5,1	5,0	0,9	2,2
Deux-roues motorisés	1,8	2,6	2,2	1,8	2,0
Voiture	52,9	66,5	60,3	80,4	73,7
Transports en commun	9,7	18,8	14,7	16,3	15,8
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Nombre d'actifs concernés					
En millions	3,7	4,5	8,2	16,4	24,6
En %	15,0	18,3	33,3	66,7	100,0

Lecture : 30,6 % des personnes en emploi devant parcourir au plus 2 kilomètres pour aller au travail y vont à pied.
Champ : France hors Mayotte, personnes âgées de 15 ans ou plus en emploi ou en apprentissage, se déplaçant à moins de 150 kilomètres pour aller travailler.
Source : Insee, recensement de la population 2017, exploitation complémentaire ; distancier Metric-OSRM (distances par la route), © les contributeurs d'OpenStreetMap.

► 4. Distance parcourue pour se rendre au travail selon la catégorie socioprofessionnelle

en %

	Agriculteurs	Artisans, commerçants	Cadres	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers	Ensemble
Petites distances	65,8	48,6	29,2	29,6	38,3	29,8	33,3
<i>Jusqu'à 2 km inclus</i>	46,1	29,1	11,5	12,4	17,8	12,9	15,0
<i>De plus de 2 km à 5 km inclus</i>	19,7	19,5	17,7	17,1	20,5	16,9	18,3
Distances supérieures à 5 km	34,2	51,4	70,8	70,4	61,7	70,2	66,7
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Lecture : 65,8 % des agriculteurs parcourent des distances domicile-travail d'au plus 5 kilomètres.
Champ : France hors Mayotte, personnes âgées de 15 ans ou plus en emploi ou en apprentissage, se déplaçant à moins de 150 kilomètres pour aller travailler.
Source : Insee, recensement de la population 2017, exploitation complémentaire ; distancier Metric-OSRM (distances par la route), © les contributeurs d'OpenStreetMap.

► 5. Mode de déplacement principal pour se rendre au travail sur des distances d'au plus 5 km selon la catégorie socioprofessionnelle

en %

	Agriculteurs	Artisans, commerçants	Cadres	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers	Ensemble
Modes doux	25,5	15,3	25,9	22,0	25,4	19,3	22,7
<i>Marche à pied</i>	22,6	13,0	17,6	16,5	21,6	14,2	17,7
<i>Vélo</i>	2,9	2,3	8,3	5,5	3,8	5,1	5,0
Deux-roues motorisés	0,7	2,3	2,7	1,8	1,5	3,5	2,2
Voiture	73,5	77,2	49,3	62,1	56,5	65,8	60,3
Transports en commun	0,4	5,2	22,1	14,0	16,6	11,3	14,7
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Lecture : 22,6 % des agriculteurs parcourant au plus 5 kilomètres pour rejoindre leur lieu de travail y vont à pied.
Champ : France hors Mayotte, personnes âgées de 15 ans ou plus en emploi ou en apprentissage, se déplaçant à moins de 150 kilomètres pour aller travailler.
Source : Insee, recensement de la population 2017, exploitation complémentaire ; distancier Metric-OSRM (distances par la route), © les contributeurs d'OpenStreetMap.

► 6. Mode de déplacement principal pour se rendre au travail sur des distances d'au plus 5 km selon le sexe

en %

	Femmes	Hommes	Ensemble
Modes doux	23,7	21,7	22,7
<i>Marche à pied</i>	19,8	15,4	17,7
<i>Vélo</i>	3,9	6,3	5,0
Deux-roues motorisés	0,8	3,7	2,2
Voiture	58,2	62,7	60,3
Transports en commun	17,2	12,0	14,7
Ensemble	100,0	100,0	100,0

Lecture : 6,3 % des hommes parcourant au plus 5 kilomètres pour rejoindre leur lieu de travail utilisent le vélo.
Champ : France hors Mayotte, personnes âgées de 15 ans ou plus en emploi ou en apprentissage, se déplaçant à moins de 150 kilomètres pour aller travailler.
Source : Insee, recensement de la population 2017, exploitation complémentaire ; distancier Metric-OSRM (distances par la route), © les contributeurs d'OpenStreetMap.

Cadres, professions intermédiaires et ouvriers sont les moins proches de leur lieu de travail

Les deux tiers des agriculteurs et la moitié des artisans et commerçants qui se déplacent pour aller travailler se rendent à moins de 5 kilomètres de leur lieu de résidence, contre un tiers pour l'ensemble des actifs

► **figure 4**. Parmi les salariés, les employés parcourent de plus courtes distances (38 % des déplacements pour des distances d'au plus 5 kilomètres). Seulement 30 % des cadres, des professions intermédiaires et des ouvriers parcourent moins de 5 kilomètres pour se rendre à leur travail.

Sur les distances domicile-travail d'au plus 5 kilomètres, les agriculteurs et les employés se déplacent plus souvent à pied que les autres catégories socio-professionnelles ► **figure 5**. Les agriculteurs, artisans et commerçants sont nombreux (75 %) à utiliser leur voiture, l'exercice de leur activité pouvant les amener à se déplacer sur de plus longues distances dans la journée, au-delà de leur seul lieu de travail. Les agriculteurs vivent très souvent en zone rurale où les transports en commun sont peu nombreux. Parmi l'ensemble des actifs résidant à moins de 5 kilomètres de leur lieu de travail, les cadres ont le moins recours à leur voiture (49 % contre 60 % en moyenne) et ils se déplacent plus souvent en transports en commun (22 %) ou en vélo (8 %). Le recours plus élevé des cadres au vélo s'observe quel que soit leur type d'espace de résidence. Les ouvriers, au contraire, utilisent plus fréquemment que l'ensemble des catégories socioprofessionnelles la voiture et les deux-roues motorisés (69 % contre 62 %) pour parcourir des distances d'au plus 5 kilomètres. Ils résident aussi plus souvent dans les couronnes des aires d'attraction des villes au sein desquelles les réseaux de transports en commun sont moins développés.

Les femmes seules avec enfants parcourent des distances domicile-travail plus courtes

Les femmes parcourent un peu plus fréquemment que les hommes des distances domicile-travail inférieures à 5 kilomètres (36 % contre 31 %), notamment celles à la tête d'une famille monoparentale. Pour parcourir ces petites distances domicile-travail, les femmes se déplacent plus souvent à pied ou en transports en commun que les hommes ► **figure 6**. Ces derniers, à l'inverse, utilisent plus souvent le vélo, la voiture ou les deux-roues motorisés.

Entre 2015 et 2020, un recours un peu plus fréquent au vélo et aux transports en commun

Entre les enquêtes annuelles de recensement de 2015 et de 2020

► **sources** dont la collecte se déroule entre janvier et février de chaque année, le recours au vélo a progressé de 0,9 point au détriment de la voiture. Cette progression du vélo concerne particulièrement les **communes-centres** (+ 1,9 point) et les distances comprises entre 2 et 5 kilomètres. Ce constat est à mettre en relation avec l'augmentation des aménagements pour les cyclistes dans les grandes villes et le souci croissant de limiter la pollution. Début 2020, 6,0 % des actifs des communes-centres utilisent la bicyclette pour rejoindre leur lieu de travail, soit deux fois plus que sur l'ensemble du territoire. Dans les pôles, la diminution du recours à la voiture (- 2,2 points) est compensée par la hausse de l'utilisation du vélo (+ 1,6 point) et des transports en commun (+ 0,8 point). L'utilisation de l'automobile pour se rendre à son travail est en légère hausse dans les couronnes des pôles (+ 0,4 point) et dans les communes hors attraction des villes (+ 0,8 point). ●

Chantal Brutel, Jeanne Pages (Insee)

► Sources

Les résultats sont issus de l'exploitation complémentaire du **recensement de population** de 2017. Le champ de l'étude est constitué des actifs en emploi ou en apprentissage, âgés de 15 ans ou plus, résidant en France hors Mayotte (26,8 millions de personnes) hors personnes ayant déclaré ne pas se déplacer à la question sur les modes de transport (1,1 million de personnes) ou ayant une distance domicile-travail nulle (700 000 personnes). Les personnes dont la distance domicile-travail est strictement supérieure à 150 kilomètres ont également été écartées de l'étude (400 000 personnes) : un certain nombre d'entre elles ne se déplaçant pas le plus souvent à ces distances. Ainsi, le nombre de personnes en emploi retenu pour l'étude diffère de celui issu du recensement de population publié sur insee.fr. Par ailleurs, la mesure de l'emploi à partir du recensement provient directement des déclarations des personnes sur leur situation vis-à-vis du marché du travail et sur l'exercice d'un travail. Ce concept d'emploi est donc différent de l'emploi au sens du BIT.

Le **distantier Metric-OSRM** de l'Insee fournit, pour la première fois et pour cette étude, les distances routières entre lieu de résidence et lieu de travail avec plus de précision que dans les études précédentes, notamment à l'intérieur des grandes communes. En effet, les adresses des lieux de résidence et de travail ont été géolocalisées. La distance a été calculée pour 99,6 % des actifs en emploi. Dans les trois quarts des cas, les lieux de travail et de résidence sont géolocalisés à leur adresse précise. Ce chiffre inclut les individus qui déclarent travailler à domicile (2,8 %) pour lesquels la distance est nulle. Dans 16,7 % des cas, les communes de résidence et de travail sont bien identifiées mais la géolocalisation en leur sein est imprécise dans au moins une commune, le plus souvent le lieu de travail. Dans 7,9 % des cas, la commune de travail n'a pas été déclarée par la personne recensée, elle a dû être redressée. Dans 0,4 % des cas, la distance n'est pas calculée : il s'agit de trajets impossibles par la route ou de communes étrangères de régions non frontalières ; ces cas sont écartés de l'étude.

Par ailleurs, 12 % des personnes déclarent avoir un lieu de travail « variable » : celles-ci sont localisées par défaut au centre de la commune qu'elles ont déclarée (7 %), voire à l'adresse de leur établissement employeur si celui-ci est connu et situé dans la commune de travail déclarée (4 %), ou à défaut au centre de leur commune de résidence (1 %).

Afin d'interpréter correctement les résultats, des régressions logistiques ont été réalisées à partir de facteurs explicatifs comme le sexe, l'âge, le niveau de diplôme, la catégorie socioprofessionnelle, le secteur d'activité, le type de ménage, la localisation géographique et la distance domicile-travail afin d'isoler l'influence propre de chaque caractéristique et de les hiérarchiser. Par souci de concision, seules les statistiques descriptives sont présentées ici ; il s'agit des variables ayant le plus d'impact. Les évolutions des modes de transport pour les déplacements domicile-travail sont basées sur les seules enquêtes annuelles de recensement de 2015 à 2020.

► Définitions

Les personnes recensées indiquent le **mode de transport** qu'elles utilisent le plus souvent pour aller travailler. La modalité « vélo » comprend les vélos à assistance électrique. La « marche à pied » inclut les rollers et patinettes et la voiture inclut les camions et les fourgonnettes.

Le zonage en **aires d'attraction des villes 2020** définit l'aire d'influence d'un pôle de population et d'emploi sur les communes environnantes. Cette influence est mesurée par l'intensité des déplacements domicile-travail. L'aire d'attraction d'une ville est l'ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué d'un pôle de population et d'emploi, et d'une couronne qui rassemble les communes dont au moins 15 % des actifs travaillent dans le pôle. Les 699 aires sont classées suivant le nombre total d'habitants de l'aire. Les principaux seuils retenus sont : 700 000 habitants, 200 000 habitants et 50 000 habitants. Les aires dont le pôle est situé à l'étranger sont classées dans la catégorie correspondant à leur population totale (française et étrangère).

Le **pôle de l'aire d'attraction d'une ville** est l'ensemble de communes contiguës déterminé principalement à partir de critères de densité et de population totale, suivant une méthodologie cohérente avec celle de la grille communale de densité. Un seuil d'emplois est ajouté de façon à éviter que des communes essentiellement résidentielles, comportant peu d'emplois, soient considérées comme des pôles.

La **couronne de l'aire d'attraction d'une ville** est l'ensemble des communes de l'aire d'attraction d'une ville à l'exclusion de son pôle. Ce sont des communes dont au moins 15 % des actifs résidents travaillent dans le pôle de l'aire et qui ne sont pas déjà attirées par un pôle de niveau plus élevé d'une autre aire.

Une **commune hors attraction des villes** est une commune située hors des pôles et hors des couronnes des aires d'attraction des villes.

La **commune-centre** est la commune la plus peuplée du pôle de l'aire d'attraction d'une ville.

► Pour en savoir plus

- Publications régionales parues simultanément.
- **Audenaert D., de Bellefon M.-P., Pégaz-Blanc O.**, « Aires d'attraction des villes : plus de 15-29 ans et de cadres dans les pôles et dans les grandes aires », *Insee Première* n° 1827, novembre 2020.
- **de Bellefon M.-P., Eusebio P., Forest J., Pégaz-Blanc O., Warnod R.**, « En France, neuf personnes sur dix vivent dans l'aire d'attraction d'une ville », *Insee Focus* n° 211, octobre 2020.
- **Agence nationale de la cohésion des territoires**, « Se déplacer au quotidien : enjeux spatiaux, enjeux sociaux », *Fiche d'analyse de l'observatoire des territoires 2019*, décembre 2019.
- **Tallet F., Vallès V.**, « Partir de bon matin à bicyclette », *Insee Première* n° 1629, janvier 2017.
- **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.
- **Coudène M., Levy D.**, « De plus en plus de personnes travaillent en dehors de leur commune de résidence », *Insee Première* n° 1605, juin 2016.

