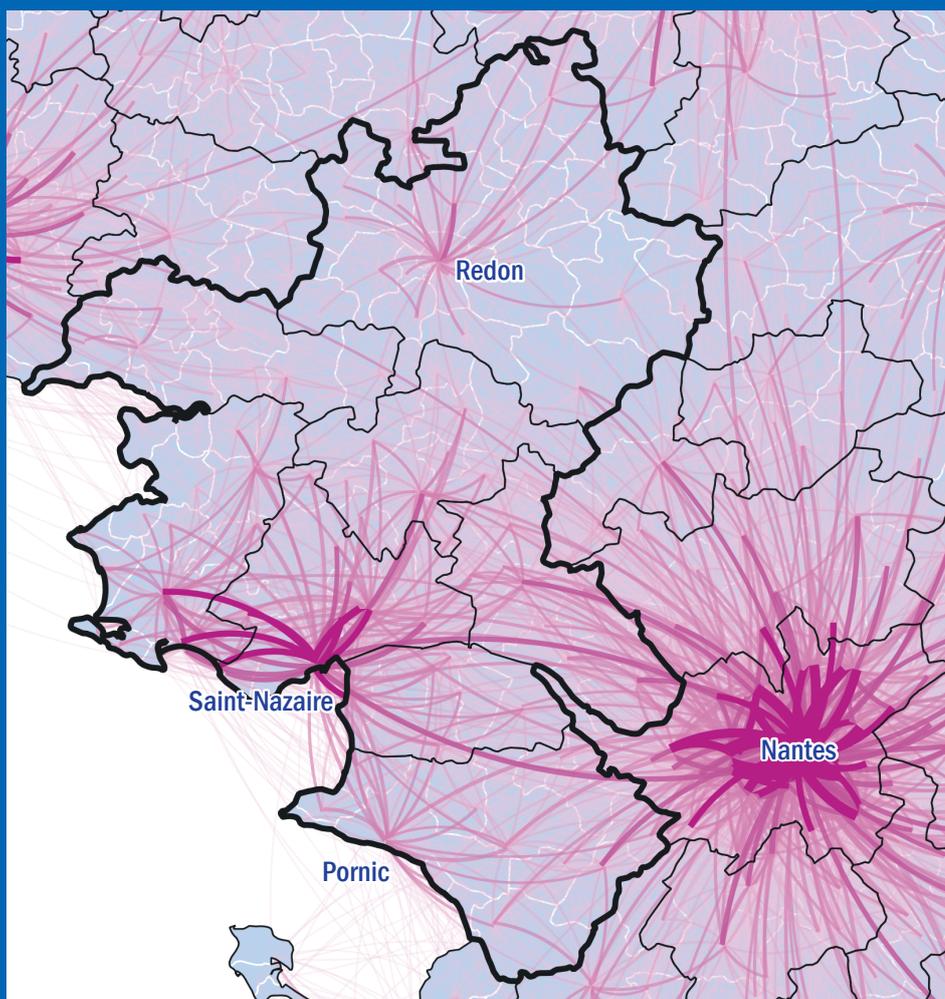


## déplacements domicile-travail : évolution 2007-2017



### plus de déplacements, sur de plus longues distances

En 10 ans le nombre de trajets domicile-travail a augmenté de 7,5% et leur longueur moyenne a gagné 2 kilomètres (+13 %), soit une hausse de 22% des distances cumulées. En 2017, les 177 000 résidents actifs des 8 intercommunalités d'Estuaire & Littoral Loire Océan parcourent ainsi en moyenne 16,6 kilomètres pour se rendre à leur travail. Chaque jour cela représente 5,8 millions de kilomètres, dont 93% effectués en automobile.

Restreindre ces trajets, tant en nombre qu'en distance, peut permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Durant la période de confinement, beaucoup d'actifs ont expérimenté le travail à domicile et plusieurs indicateurs permettent désormais d'estimer les effets possibles du développement du télétravail sur les déplacements domicile-travail.

# 2007-2017

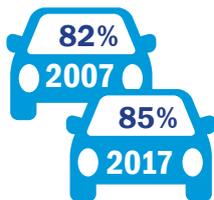
nombre total de déplacements

**+7,5 %**

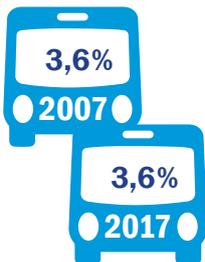
dont déplacements en automobile

**+12 %**

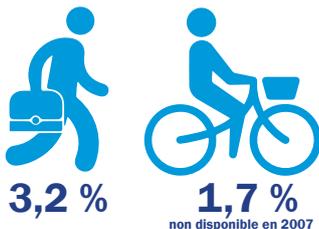
part modale automobile



part modale transports en commun



modes doux 2017



## une augmentation sensible du nombre de déplacements et de la distance moyenne

La bonne santé démographique et économique du territoire Estuaire et Littoral Loire Océan (ELLO) se manifeste en premier lieu par une augmentation du nombre d'actifs résidents (+7,5 %). Cette hausse est plus élevée que celle du nombre d'emplois sur le territoire (+5,8 %), et du nombre d'actifs résidents occupant un emploi dans le territoire (+3,8 %). La dynamique résidentielle est donc plus marquée que celle de l'emploi, et la relation entre lieu de travail et lieu de vie continue de se distendre.

Ce phénomène se traduit par l'augmentation du parcours moyen qui gagne 2 kilomètres (+13,3 %) pour atteindre 16,6 km. La distance cumulée journalière des trajets aller-retour a augmenté de 21,9 % et s'élève ainsi à 5,8 millions de kilomètres.

### des variations importantes selon les territoires

La distance moyenne domicile-travail varie pratiquement du simple au double entre les résidents actifs de Saint-Nazaire agglomération (11,6 km) et ceux d'Estuaire et Sillon (21,6 km). Ces écarts sont corrélés avec le ratio entre le nombre d'actifs résidents et le nombre d'emplois dans l'EPCI. Ainsi Saint-Nazaire agglomération compte 126 emplois pour 100 actifs résidents contre 65 pour Estuaire et Sillon.

Ceci étant, toutes les intercommunalités ont enregistré une augmen-

tation des distances moyennes parcourues entre 2007 et 2017.

### l'automobile reste reine

En 2017, 85 % des déplacements domicile-travail s'effectuent en automobile et cette part modale a augmenté de 3 points en 10 ans. Sur la totalité des kilomètres parcourus, 93% le sont ainsi en voiture.

La part modale des transports en commun s'élève à 3,6 % en 2017. Elle reste stable sur 10 ans, bien que le nombre d'usagers ait augmenté de 12 % du fait de la croissance globale des déplacements domicile-travail. Bien évidemment, la fréquentation est plus élevée dans les territoires dotés d'un réseau dense, c'est le cas à Saint-Nazaire agglomération avec une part modale de 6 %.

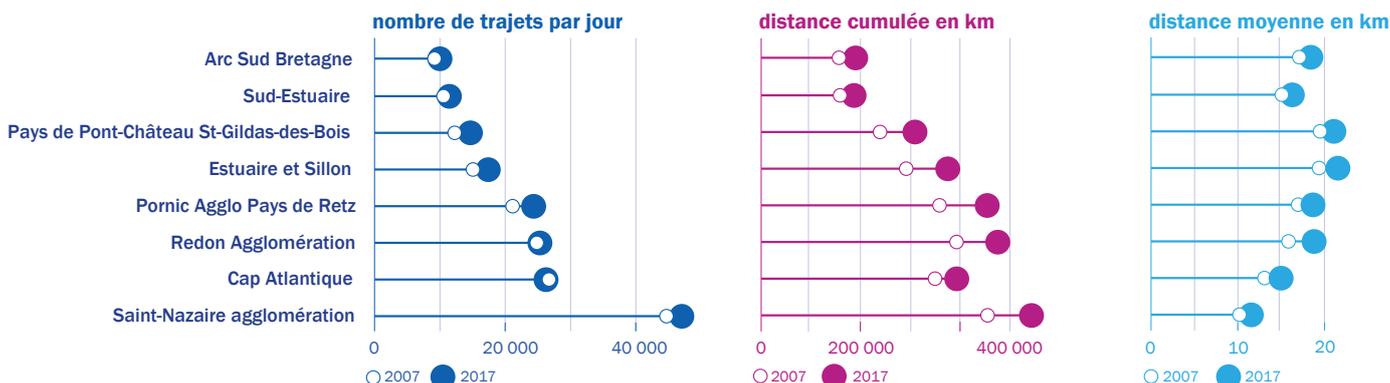
À noter que sur des trajets bien desservis par le train, la part modale des transports en commun reste à conforter : sur 766 actifs nazairiens travaillant à Nantes, 285 soit 37 % utilisent le train.

### la marche diminue

En 2007, 4,6 % des actifs résidents d'ELLO se rendaient à leur travail à pied. Ils ne sont plus que 3,2 % en 2017. En termes d'effectifs cela représente une baisse de 25%.

Ce phénomène est également observé à l'échelle nationale avec une part modale de la marche qui passe de 8,0 % en 2007 à 6,1 % en 2017.

## Déplacements domicile-travail 2017, trajets allers : principaux indicateurs par EPCI



## des différences marquées selon les professions...

Pour certains métiers, l'espace domestique et l'espace professionnel sont très proches, voire se confondent, ce qui explique une distance domicile-travail réduite. C'est le cas des agriculteurs (3,1 km) et dans une moindre mesure les commerçants et les artisans (9,3 km).

Les employés et les ouvriers occupent une position médiane avec respectivement 13,5 km et 17,2 km, tandis que les professions intermédiaires (19,8 km) et les cadres et professions intellectuelles supérieures (22,7 km) parcourent les plus longues distances pour aller travailler.

Ces différences marquées résultent de la combinaison de plusieurs facteurs jouant sur la localisation des emplois et sur celle des logements.

En effet, les emplois supérieurs et intermédiaires sont concentrés dans les centres urbains les plus importants. De même, les emplois industriels sont regroupés dans des établissements conséquents et/ou des zones d'activités majeures, tandis que les employés occupent des postes plus diffus géographiquement.

En termes de logements, communes et quartiers n'accueillent pas tous les mêmes populations.

Le parc locatif social est ainsi concentré dans les grands centres urbains, de façon plus prononcée que les emplois de ses occupants. Localement, on observe dans les communes littorales une présence marquée de résidents occupant des positions professionnelles supérieures ou intermédiaires, et travaillant dans les pôles urbains proches ou un peu plus éloignés. Inversement, les actifs les moins qualifiés de ces zones littorales sont occupés par des personnes qui ne peuvent résider sur place, faute de logements abordables adaptés à leur situation familiale.

### Distance moyenne du trajet domicile-travail pour les femmes et pour les hommes selon la catégorie socioprofessionnelle

Source : Insee, RP 2017



### ... et entre hommes et femmes

Quelle que soit la catégorie socio-professionnelle, la distance domicile-travail parcourue par les hommes est supérieure à celle parcourue par les femmes : 18,4 km contre 14,6 km, soit une différence de 3,8 km.

Cette différence est particulièrement marquée pour les cadres et professions intellectuelles supérieures (+4,3 km), les ouvriers (+4,3 km) et les professions intermédiaires (+3,9 km).

Les données disponibles sur la mobilité domicile-travail ne per-

mettent pas de relier les déplacements des deux conjoints d'un même couple. Il serait pour le moins intéressant de pouvoir objectiver les arbitrages développés par ces couples quant à la localisation de leur résidence et de leur emploi respectif.

Les études<sup>1</sup> conduites sur le sujet soulignent que les femmes assument toujours l'essentiel des tâches domestiques, en particulier celles liées aux enfants, et qu'elles prennent plus fortement en compte les contraintes du ménage, par exemple la dépose des enfants

à leur école. Elles intègrent ces contraintes dans le choix de leur emploi, en termes de distance et d'horaire. Phénomène en partie lié, elles occupent des emplois souvent moins rémunérateurs que leur conjoint, et plus souvent à temps partiel.

Moins concerné par les dimensions pratiques de l'articulation entre travail et famille, le conjoint peut alors s'inscrire dans une logique carriériste sur une aire géographique plus étendue.

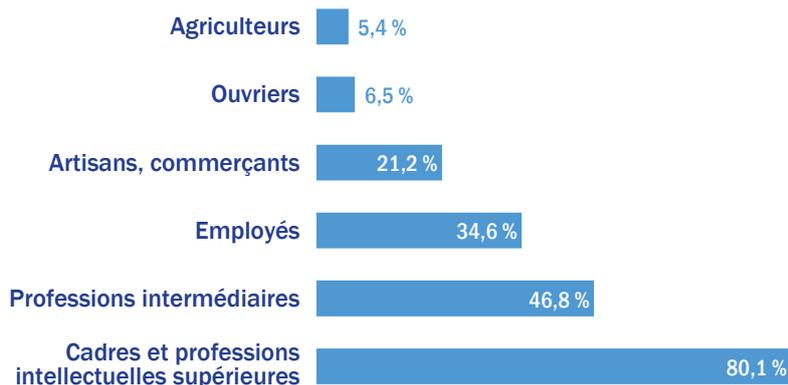
# quel impact possible du télétravail ?

Le télétravail, beaucoup en parlent depuis longtemps, mais jusqu'alors il ne concernait qu'une minorité des actifs. D'après le ministère du Travail, 7 % des salariés le pratiquaient de façon régulière ou occasionnelle en 2017.

La crise sanitaire et l'application des règles de confinement a changé la donne : la pratique du télétravail, certes en mode souvent dégradé, a considérablement augmenté même si les différences restent très marquées selon les professions.

## Recours au télétravail selon la catégorie socioprofessionnelle

mai 2020 : personnes déclarant avoir travaillé exclusivement ou partiellement en télétravail la semaine précédant l'enquête



Source : Insee-Drees, enquête EpiCov vague 1, citée dans Insee Première N° 1822  
« Confinement : des conséquences économiques inégales selon les ménages »

En appliquant ces ratios aux actifs qui résident sur le territoire et qui se déplacent en automobile, il est possible d'estimer l'impact du télétravail sur les 1,2 milliard de kilomètres parcourus annuellement par les actifs d'ELLO. Compte tenu de la structure locale des emplois, ce sont 34% des actifs qui travailleraient à distance. En sélectionnant au sein de chaque catégorie les actifs qui effectuent les trajets les plus longs, et sur la base d'un jour télétravaillé par semaine, la distance cumulée sur une année diminuerait globalement de 13 %, résultat à mettre en perspective avec la hausse de 22 % observée entre 2007 et 2017. Par ailleurs, le développement du télétravail peut générer une série d'effets « rebonds »<sup>2</sup> qui contrebalancent la diminution du nombre de trajets domicile-travail :

- accroissement de la distance domicile-travail, rendu supportable par la diminution du nombre de trajet ;
- développement de l'équipement numérique et de la consommation électrique liée ;
- extension du domicile privé (pièce à vocation de bureau) et intensification de son usage générant une hausse de la consommation énergétique (chauffage) ;
- gain de temps permettant de nouvelles activités génératrices de déplacement.

Le télétravail peut certes constituer un levier pour diminuer les émissions de GES, mais de façon limitée. Pour certaines professions moins propices au télétravail, en particulier celles d'ouvrier ou d'employé, le covoiturage constitue une pratique à encourager, avec probablement moins d'effets rebonds, et une réduction des dépenses de transport au moins équivalente.

### Pour en savoir plus...

Accès à la carte interactive des flux 2007 et 2017 :

<https://cutt.ly/FluxDomTrav2017>



**34 %**  
de télétravailleurs  
potentiels

**1 jour**

de télétravail par semaine  
pour ceux qui parcourent  
les distances les plus  
longues

=

**13 %**

de kilomètres cumulés  
en moins sur un an

## sources, définitions et méthode

- Insee - Recensements de la population 2007 et 2017 pour le dénombrement des trajets domicile-travail ;
- IGN - Admin Express 2020 pour la localisation des chefs-lieux ;
- OSRM pour le calcul de la longueur et de la durée des trajets ;

Les trajets sont calculés entre les chefs-lieux des communes d'origine et de destination (en général la mairie).

Les trajets à l'intérieur d'une même commune sont considérés de distance nulle.

Les trajets supérieurs à 150 km ne sont pas pris en compte car leur fréquence est rarement journalière.

Les calculs sur l'impact du télétravail ont bénéficié de l'apport de Yohann Le Postollec de l'agence d'urbanisme Rhône Avignon Vaucluse (AURAV).

1. AUTHIER, Jean-Yves (dir.) BONVALET, Catherine (dir.) et LÉVY, Jean-Pierre (dir.). Élire domicile : La construction sociale des choix résidentiels. Presses universitaires de Lyon, 2010

2. Greenworking et ADEME. 2020. Étude sur la caractérisation des effets rebond induits par le télétravail

**addrn**

agence d'urbanisme de la région de Saint-Nazaire

**Rédacteur en chef :** Gaëtan Gaborit

**Comité de rédaction :**

Marie Pouplet, Claude Maillère

**Conception graphique :** Sandra Biguet

**Cartographie :** Alice Loiseau

**Responsable de publication :** Pierre Vionnet

**Dépôt légal :** 4<sup>e</sup> trimestre 2020

**Site web :** [www.addrn.fr](http://www.addrn.fr)