MINISTÈRES
TRANSITION ÉCOLOGIQUE
AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
TRANSPORTS
VILLE ET LOGEMENT
Liberté
Égalité
Fraternité

Tableau de bord des mobilités durables

Fiche méthodologique

Distance moyenne selon le mode de transport principal

Thématique : Déplacements domicile-travail / Distance des déplacements

Description de l'indicateur

Définition

- **Distance moyenne selon le mode de déplacement principal** : l'indicateur représente les distances moyennes entre lieu de résidence et lieu de travail pondérées par le nombre d'actifs effectuant ce trajet, décrites selon 6 modes de transport principal : marche, vélo, transports en commun, deux-roues motorisé, voiture, pas de transport.
- **Part d'actifs selon le mode de déplacement principal et la distance du déplacement** : l'indicateur représente la part d'actifs se déplaçant du lieu de résidence au lieu de travail, décrite selon le mode de transport principal (marche, vélo, transports en commun, deux-roues motorisé, voiture, pas de transport) et la classe de distance moyenne (moins de 2km, 2 à moins de 5km, 5 à moins de 10km, 10 à moins de 20km, 20 à moins de 50km, 50km ou plus).

Champ : France métropolitaine et DROM (hors Mayotte), personnes en emploi de 15 ans ou plus qui se déplacent pour aller travailler et dont les distances domicile-travail sont inférieures à 10 km pour les piétons, 30 km pour les cyclistes et 100 km pour les autres modes de transport.

Ce champ étant un échantillon de l'ensemble des distances des déplacements domicile-travail, il ne convient pas d'utiliser l'indicateur Part d'actifs selon le mode de déplacement principal et la distance du déplacement, toutes classes de distance confondues, comme indicateur des parts modales. L'indicateur Part d'actifs selon le mode de transport principalement utilisé pour aller travailler est la référence sur le sujet des parts modales.

Unité : distance moyenne - km / part d'actifs - % (ou nombre d'actifs)

Lecture

En 2022, les actifs de France métropolitaine parcouraient en moyenne 13,7 kilomètres pour se rendre sur leur lieu de travail.

Parmi ceux qui se déplaçent sur moins de 5km, 51,3% le font en voiture.

Métadonnées

- Fréquence de mise à jour : annuelle
- Année(s) disponible(s) : 2022
- Couverture géographique : France métropolitaine + DROM (hors Mayotte)
- Maille minimale disponible : communale

Source(s) de données

Insee-Sdes, Estimation des émissions individuelles de gaz à effet de serre lors des déplacements domicile-travail

Ce travail d'étude regroupe plusieurs sources de données :

- Sdes-Insee, enquête Mobilité des personnes 2018–2019 (EMP) ;
- Insee, recensement de la population, exploitation complémentaire ;
- distancier Metric-OSRM, © les contributeurs d'OpenStreetMap et du projet OSRM ;

- Insee, enquête Emploi en continu.

Méthodologie de construction

Les données des *Estimations des émissions individuelles de gaz à effet de serre lors des déplacements domicile-travail* permettent de déterminer la distance moyenne des déplacements domicile-travail et les parts d'actifs selon la classe de distance à partir des variables suivantes :

- LIEU_RESID : le code INSEE de la commune du lieu de résidence.
- MODTRANS : le mode de transport principal le plus souvent utilisé pour aller travailler (marche, vélo, transports en commun, deux-roues motorisé, voiture, pas de transport).
- DIST : la distance moyenne entre le domicile et le travail (en km).
- IPONDI : le nombre d'actifs en emploi.

La distance moyenne est attribuée à la commune de résidence LIEU_RESID.

Selon chaque commune de résidence et chaque mode de transport, la distance moyenne globale est la distance moyenne DIST pondérée par le nombre d'actifs en emploi IPONDI.

La répartition des actifs est également attribuée à la commune de résidence LIEU_RESID. Les distances DIST sont réparties entre les classes définies plus haut ; le nombre d'actifs IPONDI est ensuite sommé, en fonction de la classe de distance.

Les lignes sans distance (valeurs nulles) et avec des distances supérieures à 100 kilomètres ont été supprimées.

Limites et préconisations d'utilisation

Pas de remarques particulières.

Liens de téléchargement des données

Les données de l'indicateur sont disponibles et téléchargeables sur data.gouv.fr : Distance domicile-travail moyenne, selon le mode de déplacement principal

---

Politique(s) publique(s) associée(s) à l'indicateur

Action(s) visée(s)

Encourager le report modal - Favoriser le recours à des transports plus propres pour les trajets domicile-travail (déplacements contraints)

Contexte et enjeux

Le transport routier est à l'origine de 94,0 % des émissions du secteur des transports (119,2 Mt CO2 éq en 2023) et la majorité des GES des transports proviennent des voitures particulières (53 % en 2023, soit 67,5 Mt CO2 éq) [source : CITEPA, 2023]. Tous modes de transport confondus, les trajets domicile-travail en France métropolitaine représentaient à eux seuls 13 % des émissions de GES des transports en 2019, et plus de 25 % des émissions des voitures des particuliers [source Insee/Sdes, données 2019].

Les trajets domicile-travail occupent une place structurante dans la mobilité. En France, en 2019, ils représentent 26 % des distances parcourues par les personnes de 6 ans et plus, au cours de leurs déplacements du quotidien, et même 42 % pour les personnes en emploi. Entre 1999 et 2019, la distance médiane domicile-travail s'est allongé pour presque toutes les catégories socioprofessionnelles, quel que soit le lieu de résidence dans le rural. La distance médiane a notamment augmenté de 4,4 km pour les actifs en emploi résidant dans le rural (contre 2,3 km pour l'ensemble des actifs en emploi), cet allongement dans les territoires ruraux résultant à la fois de la périurbanisation et de la concentration de l'emploi dans les pôles [source Insee, données 1999- 2008-2019]. Réduire les distances et la fréquence des déplacements domicile-travail représente donc un enjeu majeur de réduction des émissions de GES nécessitant la mise en œuvre de mesures combinées tels que l'aménagement du territoire, le télétravail, le covoiturage et le report modal.

Réglementation et aides disponibles

Afin d'encourager le recours à des modes de transports alternatifs et durables pour les déplacements domicile-travail, un "forfait mobilités durables" (FMD)", prévu par la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, a été mis en place dans les secteurs privé et public avec la parution de plusieurs décrets. Le versement de ce forfait a vocation à assurer une prise en charge par les entreprises et les collectivités des frais de déplacement de leurs employés sur leurs trajets domicile-travail effectués avec des modes alternatifs à la voiture individuelle, comme le vélo ou le covoiturage.

Le Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des Territoires et l'ADEME, ont initiée en 2021 avec le soutien de France Mobilités la mise en place d'un baromètre "forfait mobilités durables". Ce baromètre vise à dresser un état des lieux du déploiement du "forfait mobilités durables" (FMD) chez les employeurs français et d'identifier les freins et les leviers d'action favorisant son déploiement. Les résultats de l'édition 2025 montrent que la connaissance du FMD reste globalement faible dans le secteur privé (19% des entreprises interrogées connaissent le dispositif, contre 49% des collectivités). Les leviers d'action envisagés sont : dans le privé, l'augmentation du plafond d'exonération sociale et fiscale du FMD (43%) et l'utilisation d'un titre-mobilité (37%), alors que les collectivités privilégient la création d'un Forfait Mobilités Durables Global (65%) et l'inclusion de la marche (57%). Les modes ouvrant droit à l'aide sont majoritairement le vélo et le covoiturage.

L'employeur peut également réaliser un plan de mobilité employeur. Celui-ci établit un programme d'actions (avec un ensemble de mesures concernant les transports alternatifs, l'organisation du télétravail, l'encouragement aux pratiques de mobilité active comme le vélo, l'organisation du covoiturage, etc.), un plan de financement et un calendrier de réalisation des actions, ainsi que des modalités de suivi et de mise à jour. Il est possible aussi de coordonner ses actions avec celles des entreprises voisines ou de mettre en place des solutions de transport pour ses salariés à travers un plan de mobilité employeur commun.

Ressources et outils complémentaires

- Ministère de la Transition écologique - FAQ : le forfait mobilités durables (FMD)
- France Mobilités - Résultats du Baromètre "Forfait Mobilités Durables" - Édition 2025
- France Mobilités - Fiche LOM "Intégrer la mobilité dans le dialogue en entreprise"
- Chaumeron S., Lécroart A., « Le trajet médian domicile-travail augmente de moitié en vingt ans pour les habitants du rural », Insee Première n° 1948, mai 2023.
- Brutel C., Pages J., « La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances », Insee Première n° 1835, janvier 2021.

Version au 04 novembre 2026