

Les migrations alternantes en Centre-Val de Loire

Novembre 2021



En 75 ans, les migrations alternantes ont structuré le territoire de la région. Elles désignent les trajets des actifs de leur domicile à leur lieu de travail.

Dossier de presse réalisé dans le cadre de l'exposition « 1946-2021, 75 ans de statistiques vivantes » en partenariat Insee – SNCF. Extraits d'anciennes et récentes publications de l'Insee sur le thème des migrations alternantes en Centre-Val de Loire.

Depuis 1946, en Centre-Val de Loire, les déplacements domicile-travail se sont intensifiés, parallèlement à la démocratisation de l'automobile et à la modernisation du réseau ferroviaire. Le train a aussi permis l'allongement des distances parcourues par les navetteurs, notamment pour ceux travaillant en Île-de-France. Enfin, on a pu observer sur les dernières années une augmentation de l'usage des modes de transports dits « doux » (marche et vélo) pour les courtes distances.

Les migrations alternantes se sont intensifiées

La région Centre-Val de Loire compte deux millions et demi d'habitants, parmi lesquels un million ont un emploi. Les navettes de ces actifs occupés structurent le territoire. Elles déterminent en partie les choix résidentiels des actifs et de leurs familles et contribuent à développer les couronnes périurbaines autour des villes.

La moitié des actifs occupés travaillent à proximité de chez eux (même commune ou même agglomération). L'autre moitié, 515 000 personnes, font des trajets plus longs en majeure partie vers les agglomérations régionales ou vers l'Île-de-France.

La mobilité

Sont pris en compte tous les mouvements de commune à commune : le problème étant de déterminer tous les actifs dont la commune de travail est différente de celle de résidence.

Pour calculer ce « taux » de mobilité, on a rapporté les sorties d'une commune à la population active résidant dans cette commune. Au niveau d'une zone, il s'agit de la somme des sorties, quelle que soit la destination intérieure ou extérieure à la zone, rapportée à la population active résidant dans cette zone.

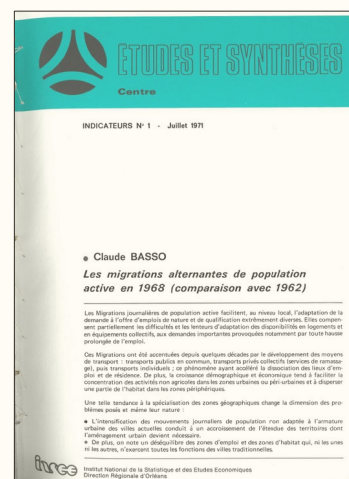
Les migrations alternantes s'accroissent

Dans la région Centre, plus du quart de la population active des deux sexes, près du tiers de la population active masculine, changent de commune pour aller travailler.

En 1962, ce rapport était plus réduit.

En général, les habitants des zones rurales se déplacent autant que les actifs résidant dans les agglomérations chefs-lieux : plus de 27 % dans la Région en 1968. Cependant, cette constatation n'est pas systématique et ne se vérifie pas toujours dans les départements.

Pour le Cher, par exemple, dans l'agglomération de Bourges, la mobilité n'est que de 12,6 % tandis qu'en zone rurale elle est de 29,4 %. Ce phénomène, moins accentué, se retrouve dans le Loir-et-Cher et l'Indre.



« Les migrations alternantes de population active en 1968 (comparaison avec 1962) », *Indicateurs de l'économie du Centre, Orléans, 1971*



25 axes structurent les mobilités régionales, Insee Dossier Centre-Val de Loire N°4, juin 2019

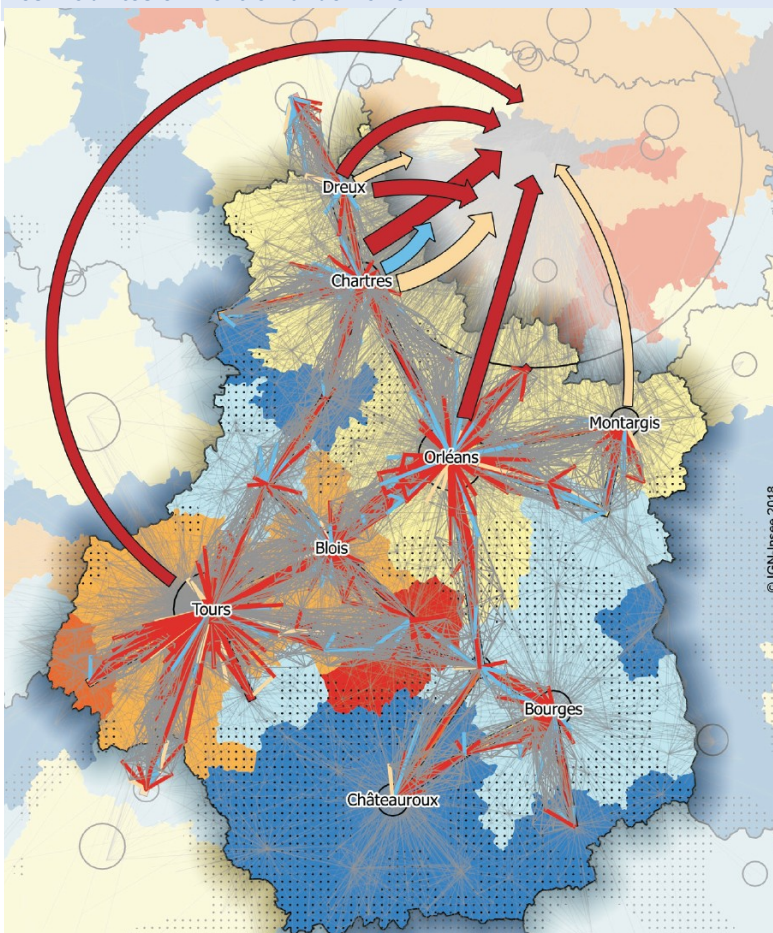
Une grande partie des déplacements hors trajets de proximité se concentrent sur les principaux axes de circulation de la région [...]. Les volumes, intensités et sens de navettes diffèrent fortement d'un axe à l'autre et sont liés notamment au dynamisme démographique des territoires, à l'emploi local, ainsi qu'aux migrations résidentielles depuis les agglomérations vers leurs couronnes.

Pour autant, les axes sont souvent plus dynamiques que les territoires environnants, et ils apparaissent non seulement comme des lieux de circulation mais également comme des territoires résidentiels à part entière.

Les déplacements vers l'Île-de-France structurent également les mobilités régionales, en particulier en Eure-et-Loir et dans le Loiret. 70 000 personnes rejoignent la région parisienne chaque jour, soit près de 7 % des actifs occupés. Ces navetteurs sont plus nombreux que 5 ans avant, et présentent des profils particuliers en termes d'âge et de catégorie socioprofessionnelle.

Quel que soit les types de trajets, dans ou hors de la région, la voiture est encore majoritairement utilisée.

25 axes de circulation et les navettes vers l'Île-de-France structurent les mobilités en Centre-Val de Loire



Flux de navetteurs	Dynamique emploi-population entre 2009 et 2014
— En augmentation depuis 2009	■ croissance population et emploi
— Stable depuis 2009	■ stabilité population croissance emploi
— En baisse depuis 2009	■ croissance population stabilité emploi
— Ensemble des flux de navetteurs de la région	■ croissance population baisse emploi
— Flux de plus de 2 000 actifs depuis les zones d'emplois vers l'Île-de-France	■ stabilité population baisse emploi
— Territoire de faible densité de population	■ baisse population et emploi

Source : Insee, Recensements annuels de la population 2009 et 2014

Des disparités sont apparues entre les différents territoires de la région

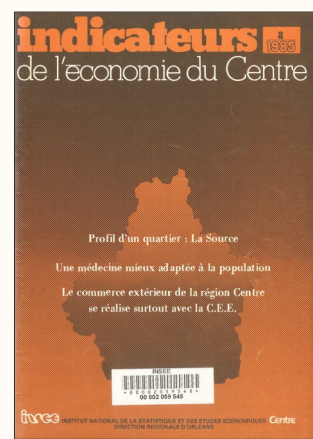
Les trajets domicile-travail dans l'agglomération d'Orléans

Plus d'une personne sur deux quitte sa commune pour travailler

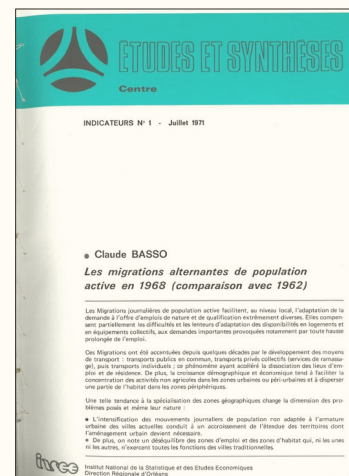
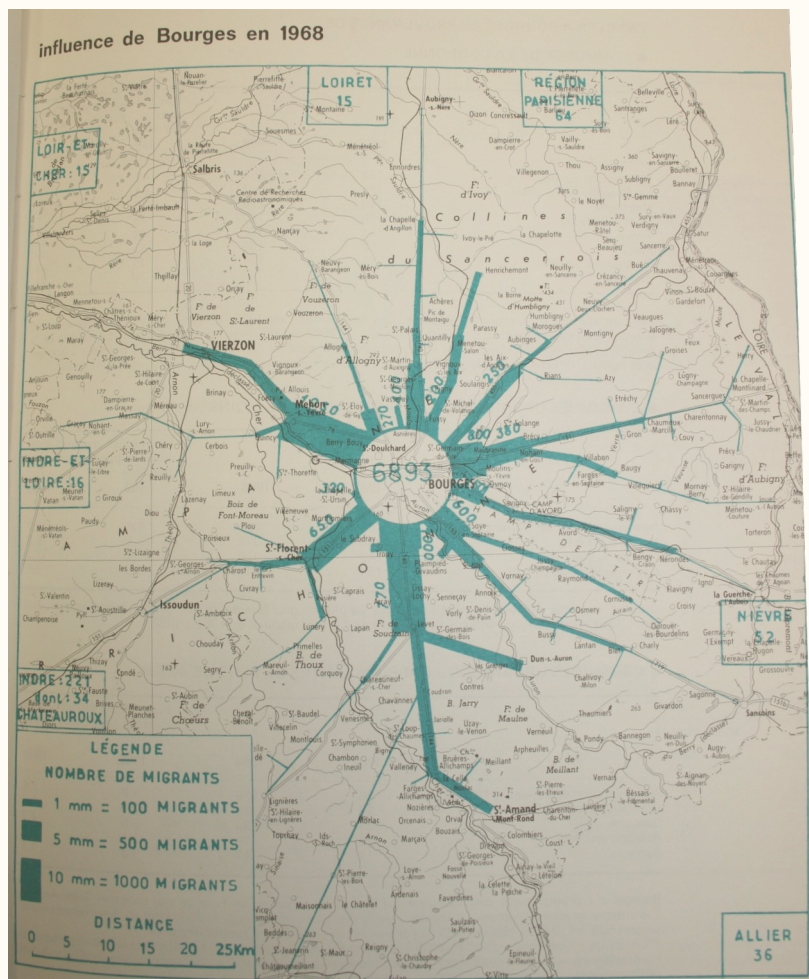
En 1982 plus de la moitié des 85 700 actifs résidant dans l'agglomération orléanaise changeait de commune pour travailler. Des déplacements qui affectaient relativement peu la ville d'Orléans (30 % de ses actifs) mais qui touchaient essentiellement les communes de la périphérie (entre 70 % et 75 % des actifs). Au niveau des grandes zones de population, l'importance du flux Sud (lieu de résidence) – Nord (lieu de travail) est confirmée. Et 2 200 personnes se rendaient chaque jour à leur travail dans la région parisienne.

Franchir la Loire : un geste quotidien pour se rendre à son travail

Au total, 17 700 actifs traversent chaque jour la Loire pour aller travailler ; 6 000 d'entre eux le font dans le sens Nord-Sud, près du double, 11 700 suivent le chemin inverse. Si l'on s'intéresse à la mobilité, c'est-à-dire la part des actifs d'une zone donnée qui franchit la Loire, la différence Nord-Sud apparaît encore plus nettement. En effet, 10 % des actifs du Nord de la Loire franchissent le fleuve contre 43 % des actifs du Sud.



« Les trajets domicile-travail dans l'agglomération d'Orléans : plus d'une personne sur deux quitte sa commune pour travailler », Indicateurs de l'économie du Centre Numéro 2 1985



« Les migrations alternantes de population active en 1968 (comparaison avec 1962) », Indicateurs de l'économie du Centre, Orléans, 1971

« Le migrant alternant »

Est considéré comme « migrant alternant » tout actif travaillant dans une commune différente de celle de son domicile.

De 1962 à 1968, la population active travaillant à Bourges a cru sensiblement de la même façon que celle y résidant : 20 % contre 19 %. Les entrées d'actifs, qui représentaient 19 % en 1962 et 22 % en 1968 de la population active résidente, ont augmenté de 35 % tandis que les flux de migrations alternantes (entrées + sorties) progressaient de près de 40 %.

	1962	1968
Population active au lieu de Résidence	26.600	31.630
Dont Résidant et travaillant dans L'Agglomération	25.800	30.330
Dont Travaillant hors de l'Agglomération (Sorties)	800	1.300
Population active au lieu de Travail	30.900	37.220
Dont Résidant hors de l'agglomération (Entrées)	5.100	6.890
dont dans le Cher	4.780	6.450



Un axe ligérien dynamique où les travailleurs sont mobiles

L'unité urbaine d'Orléans est intégrée au maillage ligérien qui s'étend depuis Gien, se poursuit le long de l'autoroute A10 jusqu'à Tours et vers Chinon. Son influence s'étend à l'ensemble de la zone d'emploi. Les flux de navetteurs, relativement nombreux, sont équilibrés avec les zones d'emplois voisines de Gien, Pithiviers et Blois et sont en croissance depuis 2008. Hors des frontières régionales, ce sont 8 500 résidents de la zone d'emploi d'Orléans qui se rendent chaque jour à leur travail en région parisienne, soit 4,0 % des actifs en emploi.

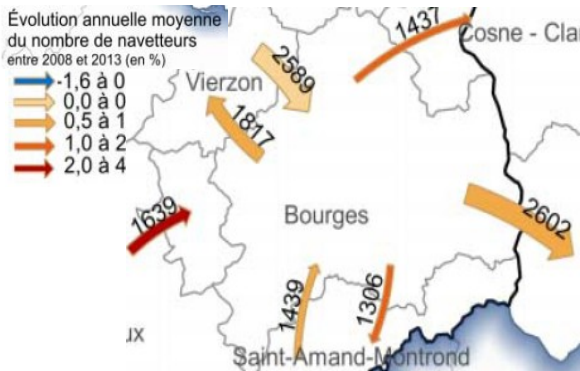
Trois systèmes territoriaux dans la région pour autant de dynamiques d'emploi et de population, Insee Analyses Centre-Val de Loire N°42, Février 2018

Des territoires très isolés dans le Berry

Dans les deux départements du sud, seules deux grandes unités urbaines, Bourges et Châteauroux sont présentes. Les moyennes et petites unités urbaines ne sont pas nombreuses et, pour la plupart, sont isolées les unes des autres par de grands territoires où la densité, à peine 30 habitants au km², est parmi les plus faibles de métropole.

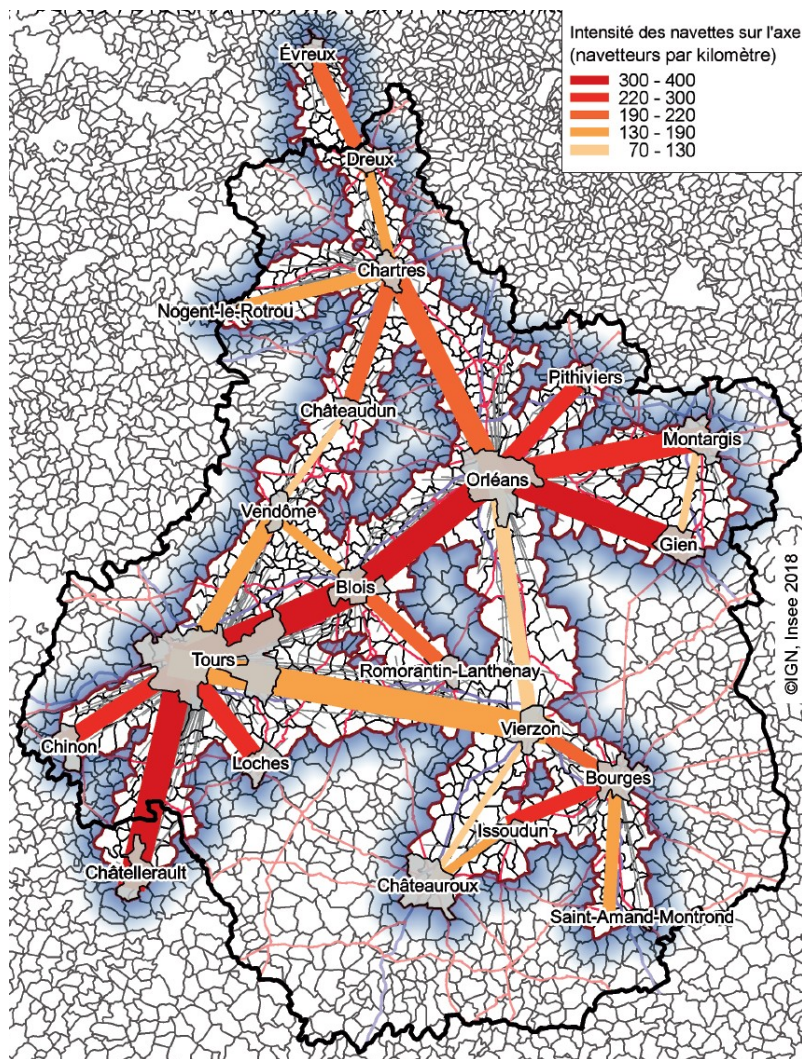
Les flux de navetteurs entre les zones d'emploi y sont très limités. Les unités urbaines ont peu de relation entre elles à l'exception de celles de Vierzon, Bourges et dans une moindre mesure Saint-Amand-Montrond. Le long de la frontière régionale au sud, plus de 2 600 habitants de la région travaillent dans la zone d'emploi de Nevers en Bourgogne-Franche-Comté. L'aire d'influence de cette unité urbaine s'étend ainsi sur une zone du Centre-Val de Loire où résident 6 000 habitants.

Des flux de navetteurs entre zones d'emplois en croissance depuis 2008



Source : Insee, Recensements de la population

Une forte intensité de navettes domicile-travail le long de l'axe ligérien



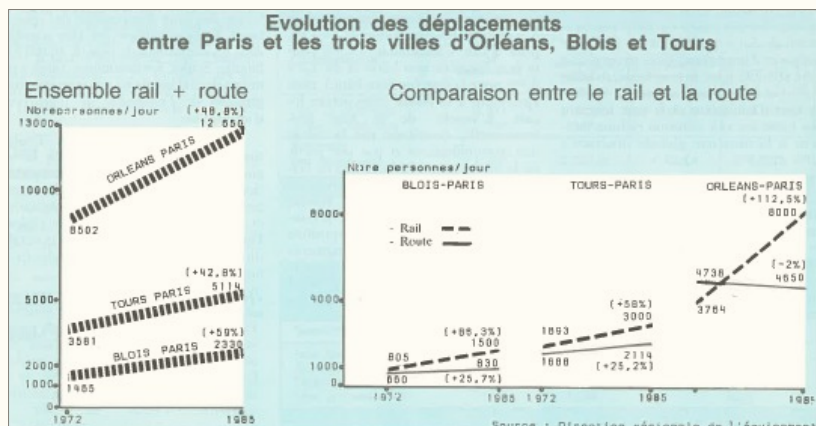
Source : Insee, Recensement annuel de la population 2014, exploitation complémentaire

Les navettes entre l'Île-de-France et la région se sont développées avec le train

Le train devance la voiture

Entre Paris et les trois villes d'Orléans, Blois et Tours

On se déplace de plus en plus entre Paris et les trois villes de Blois, Tours et Orléans. Le train en retire avantage et devient le mode de transport préféré, devant la voiture individuelle (39 % des déplacements de personnes en 1972, 52,4 % en 1985).



«Le train devance la voiture»,
Indicateurs de l'économie du Centre, Orléans
Revue trimestrielle n°3 - Juillet 1989

Ces dernières années, l'usage du vélo augmente pour les courtes distances

Toutes les voies cyclables de l'agglomération montargaise sont protégées de la circulation automobile

	population 1990	rues piétonnes en m	voies cyclables en m	part en site propre en %
Vierzon	35 049	1 500	1 500	0,0
Bourges	94 731	2 900	19 850	33,7
Dreux	48 191	870	3 615	39,0
Chartres	85 933	2 010	11 620	34,4
Châteauroux	67 090	1 758	9 200	12,0
Tours	282 152	9 680	42 810	68,9
Blois	65 132	2 695	12 350	48,8
Montargis	52 804	435	2 860	100,0
Orléans	243 153	30 746	26 201	36,6

Source : Insee - enquête équipements urbains 1994



«Vivre en ville »,
Indicateurs de l'Économie du
Centre n°15 - Octobre 1996

Rouler ou marcher : les possibilités offertes

Cinquante deux kilomètres six cents de voies piétonnes et cent trente kilomètres de pistes cyclables pour l'ensemble des deux agglomérations de plus de 30 000 habitants de la région Centre : des alternatives pour redécouvrir le « centre-ville » en délaissant la voiture.

En plus des emplacements gratuits, près de 10 000 places payantes sur chaussée et 13 500 places de parkings payants permettent aux automobilistes de garer leurs véhicules.

Un usage particulièrement notable du vélo sur les très courtes distances

Plus la distance diminue entre les lieux d'habitation et de travail et plus les modes de transport sont diversifiés : 7,3 % des actifs qui travaillent à moins de 5 km utilisent les transports en commun, 1,7 % prennent un deux roues motorisés. À cette distance, un peu plus d'un actif sur cinq utilise les modes doux, la marche, la trottinette ou bien le vélo, un peu en dessous de la moyenne de France de province (21,7 % contre 22,1 %). Les actifs de Centre-Val de Loire marchent moins que dans les autres régions (15,9 % contre 16,9 %) mais utilisent plus le vélo (5,8 % contre 5,2 %). Sur des distances très courtes de moins de 2 km, l'usage de la marche reste en retrait par rapport à la France de province (28,4 % contre 29,5 %), alors que l'utilisation du vélo augmente : 6,9 % des actifs de la région prennent leur bicyclette alors qu'ils ne sont que 5,3 % en France de province. Le Centre-Val de Loire est la seule région avec Pays de la Loire où l'on observe une augmentation significative de l'usage du vélo sur les très courts trajets. À cette distance, les transports en commun sont aussi moins utilisés (4,1 %).



Un usage persistant de la voiture en Centre-Val de Loire pour aller travailler, y compris sur de courtes distances, Insee Flash Centre-Val de Loire N°40, Janvier 2021

Part des modes de déplacement selon la distance domicile-travail à parcourir (en % d'actifs)

Modes de déplacement	En région Centre-Val de Loire			En France de province		
	Moins de 2km	Moins de 5km	Toutes distances	Moins de 2km	Moins de 5km	Toutes distances
Mode de déplacement doux	35,3	21,7	7,8	34,8	22,1	8,4
- dont Marche à pied	28,4	15,9	5,5	29,5	16,9	6,1
- dont Vélo	6,9	5,8	2,3	5,3	5,2	2,3
Deux roues motorisées	1,4	1,7	1,4	1,6	2,0	1,7
Voiture	59,3	69,2	83,5	58,3	66,7	82,0
Transport en commun	4,1	7,3	7,3	5,2	9,2	8,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Nombre d'actifs concernés	135 100	300 200	935 000	2,9 millions	6,4 millions	19 millions
% d'actifs concernés	14,4	32,1	100,0	15,3	33,7	100,0

Lecture : Lorsqu'ils habitent à moins de 2 km de leur travail, 6,9 % des actifs de Centre-Val de Loire se déplacent à vélo (5,3 % en France de province).

Champ : personnes âgées de 15 ans ou plus ayant un emploi ou en apprentissage et ayant déclaré des déplacements domicile-travail, France hors Mayotte.

Source : Insee, recensement de la population 2017, exploitation complémentaire, distancier Metric

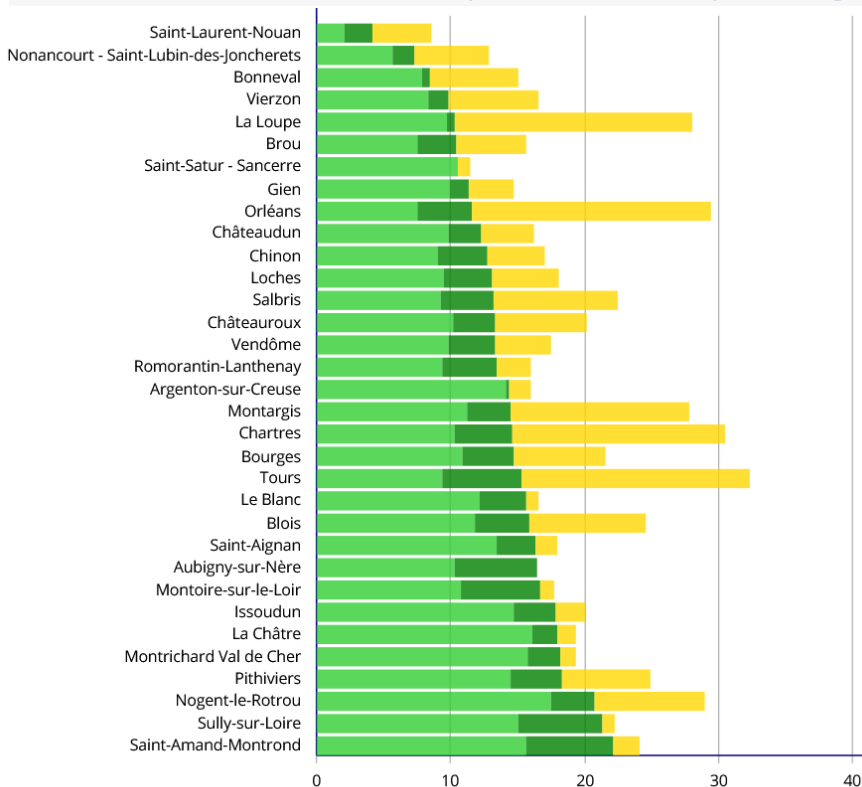
Les modes doux progressent en milieu urbain mais la périurbanisation pénalise leur évolution

L'usage de la voiture par les actifs en emploi a augmenté en Centre-Val de Loire, allant à l'encontre de la tendance observée en France de province, en diminution. Cette augmentation entre 2015 et 2019 est essentiellement le fait d'un renforcement de la périurbanisation : 89,5 % des actifs des couronnes des pôles utilisent leur voiture pour travailler (+ 0,8 point). Dans le même temps, l'usage de la voiture diminue de - 1,3 point dans les pôles urbains de la région (de 72,5 % à 71,2 %) et stagne dans l'ensemble des communes hors attractions des pôles, alors qu'il augmente à l'échelle nationale (+ 0,8 point).

L'usage des modes doux se développe dans les pôles urbains de la région à peu près au même rythme qu'en France de province (+ 0,3 point entre 2015 et 2019), et toujours en raison d'une augmentation du vélo (+ 0,3 point dans les pôles) alors que l'usage de la marche est en léger retrait (- 0,1 point).

Le développement des modes de déplacements doux progresse tout de même globalement et pourrait encore progresser en Centre-Val de Loire, notamment si la forte proportion d'actifs qui utilisent leur voiture à courte distance en milieu urbain choisit un mode alternatif. Les modes doux ont cependant une limite spatiale à une utilisation quotidienne, et d'autres solutions comme les véhicules électriques (voiture ou vélo) pourraient amener les utilisateurs de véhicules thermiques à changer leurs habitudes de transport.

Part des modes doux (marche et vélo) et des transports en commun dans les pôles de la région



Lecture : La part des modes doux est la plus importante dans le pôle urbain de Saint-Amand-Montrond : 22 % des déplacements domicile-travail sont effectués en vélo ou en marchant. 2 % le sont en transport en commun.

Champ : personnes âgées de 15 ans ou plus ayant un emploi ou en apprentissage et ayant déclaré des déplacements domicile travail, et habitant dans un pôle urbain de Centre-Val de Loire.
Source : Insee, recensement de la population 2017, exploitation complémentaire, distancier Metric

Définitions

Unité urbaine : On appelle unité urbaine une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants.

Zone d'emploi : Une zone d'emploi est un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent.

Le découpage en zones d'emploi constitue une partition du territoire adaptée aux études locales sur le marché du travail. Il sert de référence pour la diffusion des taux de chômage localisés et des estimations d'emplois.

Études

> 25 axes structurent les mobilités régionales,

Insee Dossier Centre-Val de Loire N°4, juin 2019 : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4170838>

> Trois systèmes territoriaux dans la région pour autant de dynamiques d'emploi et de population,

Insee Analyses Centre-Val de Loire N°42, février 2021 : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3324748>

> Un usage persistant de la voiture en Centre-Val de Loire pour aller travailler, y compris sur de courtes distances,

Insee Flash Centre-Val de Loire N°40, janvier 2021 : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5016734>

Pour en savoir plus :

Exposition anniversaire « 1946-2021, 75 ans de statistiques vivantes » ; en gares d'Orléans octobre-décembre 2021



Insee Centre-Val de Loire
131 rue du Faubourg Bannier
45034 Orléans

