



## Quitter sa commune de résidence pour aller travailler : de plus en plus souvent et de plus en plus loin

**P**armi les Normands ayant un emploi, sept sur dix quittent leur commune de résidence pour aller travailler. Cette proportion n'était que de trois sur dix il y a 40 ans. La part de navetteurs a augmenté dans toutes les catégories sociales, mais à des rythmes différents. Les cadres changent désormais aussi souvent de commune que les ouvriers. Les déplacements domicile-travail se sont allongés, en particulier pour les cadres supérieurs. En 2011, la part de navetteurs et la longueur des trajets sont plus grandes en Normandie que dans l'ensemble de la province. Leur augmentation sur 40 ans s'explique par les mutations économiques de la région et le déploiement des emplois en périphérie des villes.

Claude Boniou, Insee

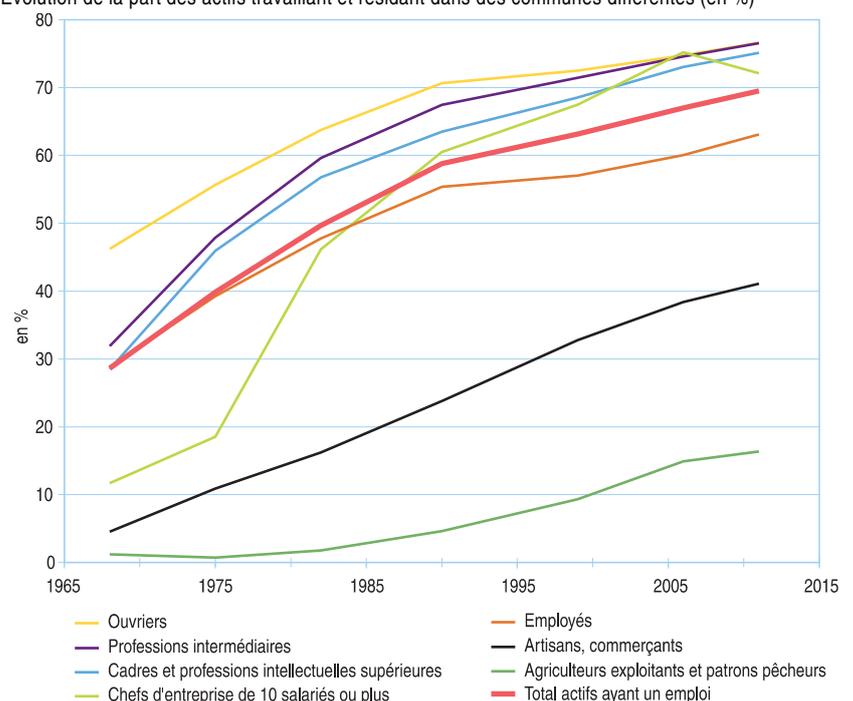
En 2011, 713 000 actifs de 20 à 54 ans résidant en Normandie travaillent dans une commune différente de leur commune de domicile. En 1968, ils n'étaient que 188 000. La proportion d'actifs quittant leur commune de résidence pour aller travailler est ainsi passée de 29 % à 70 % en quatre décennies. C'est davantage que pour l'ensemble des régions de province où cette proportion passe de 26 % à 65 %. Ainsi, les actifs normands travaillent plus souvent hors de leur commune de résidence et cette plus forte mobilité a tendance à s'accroître.

**Désormais, les professions intermédiaires et les cadres changent autant de commune que les ouvriers pour se rendre au travail**

Cette augmentation des déplacements quotidiens touche toutes les catégories sociales, avec une ampleur plus ou moins marquée. Elle ne remet cependant pas en cause les grandes caractéristiques de la mobilité quotidienne constatées par le passé : en 2011 comme en 1968, les

### 1 La part de navetteurs chez les cadres et professions intermédiaires rejoint celle des ouvriers

Évolution de la part des actifs travaillant et résidant dans des communes différentes (en %)



Champ : individus âgés de 25 à 54 ans, vivant en ménage ordinaire, ayant un emploi et résidant en Normandie.

Source : Insee, Saphir RP 1968 à 2011

catégories salariées (ouvriers, cadres moyens et cadres supérieurs, employés) sont plus mobiles que les actifs non salariés (artisans et commerçants, agriculteurs). Cette grille de lecture n'inclut pas les chefs d'entreprises de 10 salariés ou plus, qui peuvent être aussi bien salariés que non salariés de leur entreprise. La hiérarchie de la mobilité domicile-travail selon les catégories sociales est la même en Normandie que dans l'ensemble des régions de province, aussi bien en 1968 qu'en 2011.

Les chefs d'entreprises, peu mobiles jusqu'en 1982, sont les actifs dont la propension à travailler dans une commune autre que celle de leur résidence a augmenté le plus sensiblement. Les cadres et professions intellectuelles supérieures et les professions intermédiaires viennent ensuite, avec un rythme de progression supérieur à la moyenne des actifs. Ce sont aussi deux catégories dont les effectifs n'ont cessé de croître sur la période, traduisant la hausse de qualification des emplois salariés.

La mobilité quotidienne des ouvriers, dont le niveau des effectifs stagne (250 000 en 1968, 265 000 en 2011), marque le pas depuis 1990. Ils restent cependant les actifs qui changent le plus souvent de commune pour aller travailler en 2011 (trois sur quatre). Le taux de mobilité des artisans et des commerçants, lui, évolue comme celui des employés.

Les agriculteurs constituent une catégorie à part, leur domicile et leur exploitation étant généralement localisés au même endroit. Leur propension à se déplacer, anecdotique jusqu'en 1982, tend à progresser depuis cette date. Cela traduit le développement des formes sociétaires en agriculture (GAEC, EARL), les associés n'habitant en général pas au même endroit que le siège de l'exploitation. Entre 1979 et 2010, le nombre d'exploitations en groupements ou en sociétés en Normandie a été multiplié par 4,7, passant de 2 100 à 9 900.

### Les cadres supérieurs se déplacent le plus loin

L'accroissement de la proportion d'actifs changeant de commune pour rejoindre son lieu de travail s'est accompagné d'un allongement des distances parcourues. À vol d'oiseau, un navetteur normand fait en moyenne 17,2 km pour se rendre au travail en 2011, contre 10,9 km seulement en 1968. En 2011, la distance pour se rendre au travail est plus élevée en Normandie que dans l'ensemble des régions de province. En moyenne, les navetteurs normands font 1,3 km de plus. Cet écart était nul en 1968. La distance plus élevée vaut pour toutes les catégories sociales et peut s'expliquer par la proximité de Paris et de l'Île-de-France. Pour cette même raison, la distance

## 2 Entre 1968 et 2011, la distance parcourue augmente fortement

Longueur moyenne des navettes à vol d'oiseau selon la catégorie sociale

Catégorie sociale	Distances moyennes en km		Part des distances de 20 km et plus en %	
	1968	2011	1968	2011
Agriculteurs exploitants et patrons pêcheurs	11,3 <sup>(1)</sup>	12,2	16,1 <sup>(1)</sup>	17,0
Artisans, commerçants	17,3	15,3	24,3	22,2
Chefs d'entreprise de 10 salariés ou plus	14,7 <sup>(2)</sup>	18,0	19,4 <sup>(2)</sup>	26,1
Cadres et professions intellectuelles supérieures	13,7	23,8	17,6	37,9
Professions intermédiaires	12,0	17,9	14,0	29,0
Employés	10,5	14,3	11,6	20,4
Ouvriers	10,2	16,2	11,8	24,8
<b>Ensemble des actifs navetteurs</b>	<b>10,9</b>	<b>17,2</b>	<b>12,8</b>	<b>26,5</b>

(1) chiffres de 1990

(2) chiffres de 1982

**Champ :** individus âgés de 25 à 54 ans, vivant en ménage ordinaire, ayant un emploi et résidant en Normandie.

Source : Insee, Saphir RP 1968 à 2011

moyenne au lieu de travail est beaucoup plus élevée dans l'ancienne Haute-Normandie que dans l'ex-Basse-Normandie (18,6 km contre 15,2 km).

Depuis 1982, les actifs des catégories sociales les plus élevées - cadres et professions intellectuelles supérieures, chefs d'entreprises de 10 salariés ou plus, professions intermédiaires - se déplacent sur les plus longues distances et accomplissent des trajets moyens plus longs que l'ensemble des actifs navetteurs.

Les cadres supérieurs sont les actifs dont la distance moyenne pour se rendre au travail a le plus augmenté : elle atteint 24 km en 2011, soit 10 km de plus qu'en 1968. Les ouvriers, comme les professions intermédiaires, font 6 km de plus en 2011 qu'en 1968. La distance moyenne a diminué de 2 km pour les artisans et commerçants.

D'une manière générale, les trajets longs, ceux de 20 km ou plus à vol d'oiseau, sont de plus en plus fréquents. En quatre décennies, leur proportion a doublé, passant de 12,8 % à 26,5 %. Cette augmentation est particulièrement forte dans la région (13,7 points contre 11,8 points sur l'ensemble des régions de province), surtout dans l'ex-Haute-Normandie. Elle est particulièrement élevée pour les cadres supérieurs.

### Des évolutions liées aux mutations économiques et au déploiement de l'emploi en périphérie des villes

Les évolutions constatées, que ce soit pour le taux de déplacement hors commune de résidence ou pour la distance parcourue, sont le reflet des mutations ayant affecté l'économie française ces 40 dernières années. La mécanisation de l'agriculture a provoqué la disparition des nombreuses petites exploitations agricoles familiales des années 1960 pour laisser la place à de grandes exploitations plus productives. La Normandie a perdu près de 80 000 exploitations agricoles entre 1970 et 2010. Les agriculteurs exploitants (et les patrons

pêcheurs) qui, par nature, se déplacent peu et à courte distance pour se rendre au travail, ne pèsent guère plus que 2 % des actifs occupés alors qu'ils en représentaient 17 % il y a 40 ans.

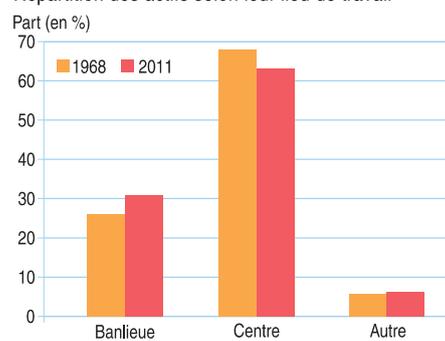
A contrario, d'autres catégories sociales plus mobiles (cadres et professions intellectuelles supérieures, professions intermédiaires, employés) ont vu leurs effectifs croître sensiblement, en lien avec les grandes évolutions économiques et sociales des dernières décennies : développement du secteur tertiaire, généralisation du travail féminin...

L'extension des villes a contribué au désenclavement de territoires autrefois repliés sur eux-mêmes et concouru à augmenter les déplacements pour se rendre au travail. Témoins de cette extension, les emplois urbains sont aujourd'hui beaucoup plus nombreux qu'il y a 40 ans. Le nombre d'emplois dans les communes des unités urbaines de Normandie a augmenté de 75 % entre 1968 et 2011.

Au sein des agglomérations, les emplois ont tendance à se délocaliser du centre vers la banlieue. La proportion des emplois situés dans une ville-centre est passée de 68 % en 1968 à 63 % en 2011. Celle des emplois

## 3 Desserrement des emplois urbains

Répartition des actifs selon leur lieu de travail



**Champ :** individus âgés de 25 à 54 ans, vivant en ménage ordinaire et occupant un emploi en Normandie. Certains individus peuvent ne pas résider en Normandie.

Source : Insee, Saphir RP 1968 à 2011

localisés en banlieue est passée de 26 % à 31 %. Cette déconcentration des emplois contribue à augmenter les déplacements entre le domicile et le travail. Toutes les catégories sociales sont concernées, aussi bien les artisans et les commerçants (présents au côté de nombreux emplois salariés dans les zones commerciales qui ont proliféré à la périphérie des villes) que les catégories de salariés, notamment les ouvriers (création de zones industrielles).

### La mobilité résidentielle s'accompagne d'une augmentation de la part de navetteurs et de la longueur des trajets

L'évolution des déplacements domicile-travail peut aussi s'expliquer par les changements de domicile des actifs. Ceux ayant changé de commune de domicile sont en effet plus susceptibles que les autres de se déplacer quotidiennement pour remplir leurs obligations professionnelles. En 2006, 76 % des actifs occupés ayant effectué une mobilité résidentielle depuis 2001 ne travaillent pas dans leur commune de résidence contre seulement 63 % pour ceux n'ayant pas déménagé. Cet écart est observé à chaque recensement depuis 1968. Le changement de commune de résidence a aussi une incidence sur la longueur des trajets pour se rendre au travail. Ainsi, la distance moyenne parcourue à vol d'oiseau par les navetteurs ayant changé de commune de domicile, très proche de celle des autres actifs en 1968, est supérieure de 2,7 km en 2006. Les actifs ayant déménagé dans une autre commune ont donc tendance à s'éloigner de leur commune de travail. Ce constat global mérite cependant d'être nuancé car il résulte de trajectoires de vie très différentes. La mobilité résidentielle peut être un choix : on devient propriétaire d'une maison à la périphérie de centres

### Caractérisation des individus quittant leur commune de domicile pour aller travailler

L'application d'une méthode statistique de classification sur la population des 708 700 individus "navetteurs" de Normandie en 2011 (non compris les "agriculteurs exploitants et patrons pêcheurs") a permis de les partitionner en 6 groupes bien distincts, qui mettent en évidence le rôle de la catégorie sociale et de la composition familiale dans les comportements migratoires.

#### Groupe 1 : Conjoints d'un couple biactif avec enfants

332 000 individus, soit 46,8 % de la population.

Tous les individus appartenant à ce groupe sont conjoints d'un couple biactif avec, le plus souvent, au moins un enfant. Ils habitent tous une maison individuelle dont ils sont la plupart du temps propriétaires, mais ils peuvent aussi être locataires de leur maison ou bien logés gratuitement. Ils sont soit employés, soit ouvriers, soit surtout cadres moyens (professions intermédiaires) et font le plus souvent entre 10 et 20 km pour se rendre à leur commune de travail. Ce sont donc des individus qui, comme les cadres et professions intellectuelles supérieures, ont, pour la plupart, fait le choix de la périurbanisation.

#### Groupe 2 : Conjoints d'un couple le plus souvent sans enfant et non biactif

125 200 individus, soit 17,7 % de la population.

Les individus de ce groupe vivent tous en couple et appartiennent aux catégories sociales "ouvriers", "employés" ou "professions intermédiaires", les ouvriers étant particulièrement surreprésentés. La proportion de couples sans enfants est élevée, de même que la part des couples dont l'un seulement des conjoints travaillent. Pour ces navetteurs, les distances entre commune de domicile et commune de travail sont proches de la moyenne. Les tranches d'âges extrêmes (25-29 ans, 50-55 ans) y sont surreprésentées. Ce groupe se démarque donc par la présence, soit d'individus venant d'entrer dans la vie active et qui n'ont pas encore d'enfants, soit de personnes proches de la retraite dont les enfants ont quitté le cocon familial.

#### Groupe 3 : Parents d'une famille monoparentale ou individus isolés du ménage.

78 000 individus, soit 11,0 % de la population.

Ce sont des personnes ne vivant ni seules, ni en couple, appartenant aux catégories sociales salariées, plutôt employés ou ouvriers. Elles sont souvent locataires de leur logement et la distance entre leur commune de domicile et leur commune de travail est proche de la moyenne. Les parents d'une famille monoparentale font notamment partie de ce groupe : on y trouve une plus forte proportion de femmes et d'individus de 25-29 ans que pour l'ensemble de la population étudiée.

#### Groupe 4 : Cadres et professions intellectuelles supérieures

76 700 individus, soit 10,8 % de la population.

Ce groupe est exclusivement constitué d'individus de la catégorie sociale "cadres et professions intellectuelles supérieures". Ils vivent tous en couple, le plus souvent avec des enfants, dans une maison individuelle dont ils sont propriétaires. Dans la plupart des cas, les deux conjoints travaillent et ils font fréquemment 20 km ou plus à vol d'oiseau pour aller travailler. Il s'agit donc principalement d'individus appartenant à une famille aisée, partis s'installer en périphérie urbaine (périurbanisation) pour gagner en qualité de vie, quitte à s'éloigner de leur lieu de travail.

#### Groupe 5 : Personnes seules

69 900 individus, soit 9,9 % de la population.

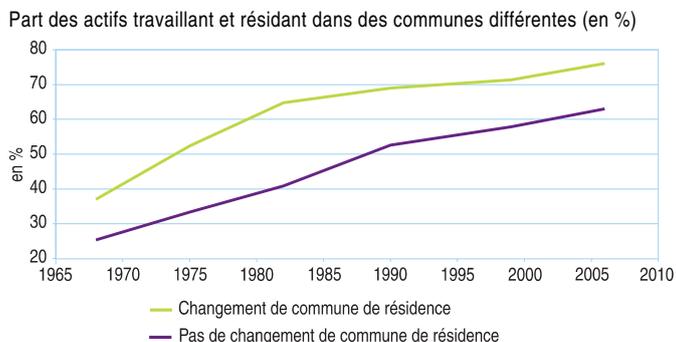
Ces navetteurs vivent tous seuls dans leur logement, le plus souvent un appartement dont ils sont locataires. Ils appartiennent à toutes les catégories sociales salariées, les ouvriers étant notamment surreprésentés. Ils font, plus souvent que la moyenne, des trajets de moins de 5 km pour aller travailler. La proportion d'hommes est élevée, ainsi que le pourcentage des 25-29 ans d'une part, des 50-54 ans d'autre part. Les jeunes adultes ne vivant pas encore en couple ou bien les adultes proches de la retraite et vivant seuls sont donc emblématiques de cette classe.

#### Groupe 6 : Artisans, commerçants ou chefs d'entreprise.

26 900 individus, soit 3,8 % de la population.

Cette classe regroupe exclusivement l'ensemble des artisans, commerçants ou chefs d'entreprise de la population étudiée. Sans surprise, ce sont souvent des individus habitant dans une maison individuelle dont ils sont fréquemment propriétaires. La proportion d'hommes est très élevée, de même que la tranche d'âge des 40-49 ans. Ils se déplacent moins loin que la moyenne pour se rendre au travail : les trajets de moins de 5 km à vol d'oiseau notamment sont fréquents.

### 4 Depuis 1968, les Normands ayant changé de résidence sont plus souvent navetteurs que les autres

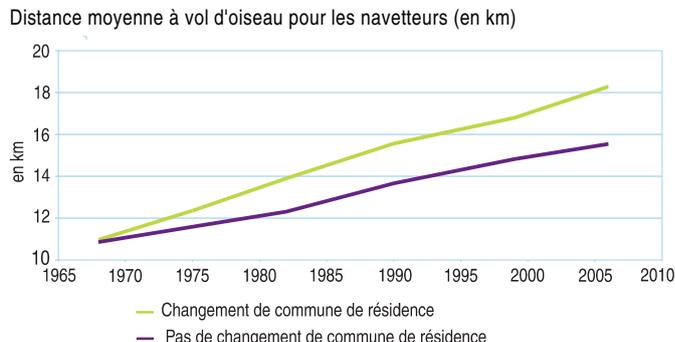


**Champ** : individus âgés de 25 à 54 ans, vivant en ménage ordinaire, ayant un emploi et résidant en Normandie.

**Note de lecture** : En 2006, parmi les actifs occupés qui habitent la même commune qu'en 2001, 63 % sont navetteurs.

Source : Insee, Saphir RP 1968 à 2006

### 5 En 2006, les Normands ayant changé de commune de résidence effectuent des trajets plus longs pour se rendre au travail



**Champ** : individus âgés de 25 à 54 ans, vivant en ménage ordinaire, ayant un emploi et résidant en Normandie.

**Note de lecture** : En 2006, les actifs occupés parcourent en moyenne 18,3 km pour se rendre à leur travail lorsqu'ils n'habitent plus la même commune qu'en 2001 ; ils ne font que 15,6 km dans le cas contraire.

Source : Insee, Saphir RP 1968 à 2006

urbains de plus en plus étalés et, ce faisant, on s'éloigne de plus en plus de son lieu de travail. C'est la périurbanisation, des citadins allant chercher à la campagne une meilleure qualité de vie. On constate ainsi que les navetteurs habitent plus souvent une maison et sont plus souvent propriétaires que les autres actifs. Ce sont aussi plus fréquemment des couples avec enfants.

Mais la situation résidentielle d'un ménage peut aussi être contrainte, certains actifs allant chercher en périphérie un logement devenu trop cher en centre-ville, d'autres appartenant à un couple biactif (le choix du lieu de résidence résultant alors d'un compromis entre les deux conjoints), d'autres encore essayant de se rapprocher d'un lieu de travail qui a bougé ■

## Définitions

**Mobilité domicile-travail** : dans cette étude, la mobilité entre le domicile et le travail est appréhendée au niveau de la commune. Autrement dit, sont considérés comme mobiles les individus travaillant dans une commune différente de leur commune de domicile. Les personnes se déplaçant à l'intérieur de leur commune de domicile pour se rendre à leur travail ne sont pas prises en compte.

**Mobilité résidentielle** : dans cette étude, on ne s'intéresse qu'aux changements de commune de résidence. Une personne ayant changé de résidence à l'intérieur d'une même commune n'est donc pas considérée comme mobile. Le recensement de la population permet de connaître le nombre de personnes ayant changé de commune de résidence par rapport à une date antérieure. Mais cette comparaison n'est pas possible d'un recensement à l'autre puisque la période d'observation est variable (6 ans au recensement de 1968, 7 ans en 1975, 7 ans en 1982, 8 ans en 1990, 9 ans en 1999, 5 ans en 2006). D'une part, les personnes ayant changé plusieurs fois de commune sur la période (plus nombreuses à mesure que la période est longue) ne sont comptées qu'une fois ; d'autre part, sur une période donnée, on compte des individus qui ne seraient pas comptabilisés si la période était plus courte.

**Navetteur** : on entend dans cette étude par "navetteur" toute personne dont la commune de domicile est différente de sa commune de travail.

**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.

**Commune rurale, commune urbaine** : une commune rurale est une commune n'appartenant pas à une unité urbaine. Les autres communes sont dites urbaines.

**Ville isolée, agglomération multicommunale** : si une unité urbaine se situe sur une seule commune, elle est dénommée ville isolée ; si elle s'étend sur plusieurs communes, et si chacune de ces communes concentre plus de la moitié de sa population dans la zone de bâti continu, elle est dénommée agglomération multicommunale.

**Ville-centre, banlieue** : si une commune urbaine représente plus de 50 % de la population de l'agglomération multicommunale, elle est seule ville-centre. Sinon, toutes les communes qui ont une population supérieure à 50 % de celle de la commune la plus peuplée, ainsi que cette dernière, sont villes-centres. Les communes urbaines qui ne sont pas villes-centres constituent la banlieue de l'agglomération multicommunale.

## Méthodologie

Pour la caractérisation des déplacements entre la commune de domicile et la commune de travail (part des actifs changeant de commune, distances parcourues à vol d'oiseau), on s'intéresse aux individus âgés de 25 à 54 ans, vivant en ménage ordinaire, ayant un emploi et résidant en Normandie.

L'analyse de la répartition des emplois sur le territoire concerne les individus âgés de 25 à 54 ans, vivant en ménage ordinaire et occupant un emploi en Normandie. Les emplois sont localisés à la commune du lieu de travail de l'individu. Il peut y avoir des personnes ne résidant pas en Normandie, dont la commune de travail est située dans la région.

La répartition des emplois (actifs au lieu de travail) sur le territoire est calculée selon la catégorie de commune au recensement de 2011 (ville-centre, banlieue, ville isolée, commune rurale). Elle ne tient donc pas compte des événements géographiques communaux (création, fusion, séparation...) ayant pu survenir entre 1968 et 2011. Elle ne prend pas en compte non plus, ni l'extension de l'urbain par rapport au rural, ni le développement de la banlieue autour des centres urbains eux-mêmes en croissance.

La Classification Ascendante Hiérarchique (CAH) permet de séparer des individus en groupes homogènes et distincts les uns des autres. Les caractéristiques de chaque individu sont définies par des variables d'intérêt. Ici on cherche à caractériser les navetteurs selon la catégorie sociale, la distance à vol d'oiseau des trajets domicile-travail, le lien familial (personne seule, couple sans enfant, couple avec enfant, autre), la biactivité (appartenance à un couple biactif ou pas), le type de logement (maison/appartement) et le statut d'occupation du logement (propriétaire/locataire). Les agriculteurs exploitants et les patrons pêcheurs, peu nombreux et atypiques, ne sont pas compris dans la population étudiée.

Insee Normandie  
5 rue Claude Bloch  
BP 95137  
14024 CAEN cedex

Directeur de la publication :

Daniel BRONDEL

Rédacteur en chef :

Kévin DE BIASI

Attachés de presse :

Martine CHÉRON (Rouen)

Tél : 02.35.52.49.75

Philippe LEMARCHAND (Caen)

Tél : 02 31 15 11 14

ISSN : 2493-7266

© Insee 2016

## Pour en savoir plus

- "De plus en plus de personnes travaillent en dehors de leur commune de résidence", *Insee Première*, n° 1605, juin 2016
- "Plus loin de leur travail, les Bas-Normands émettent davantage de CO2 pour s'y rendre", *Insee Analyses Basse-Normandie*, n° 18, juillet 2015

