



Toujours plus de temps pour se rendre au travail

En 2013, deux tiers des actifs en emploi de la région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine se déplacent hors de leur commune de résidence pour aller travailler. Ce phénomène de « navetteurs » s'est accentué depuis 1999. Les mouvements de départ des ménages des centres urbains pour aller s'installer dans leur périphérie, tout en continuant à y travailler, se sont poursuivis sur cette période. L'attractivité des plus grandes agglomérations de la région se renforce, attirant des travailleurs résidant de plus en plus loin. Les déplacements entre deux grandes agglomérations pour aller travailler sont également plus fréquents. En conséquence, les distances entre lieu de domicile et lieu de travail s'allongent. Plus du quart des navetteurs résidant dans la région sont à plus de 30 minutes de trajet en voiture de leur lieu de travail.

Anh Van Lu, Flora Vuillier-Devillers, Insee

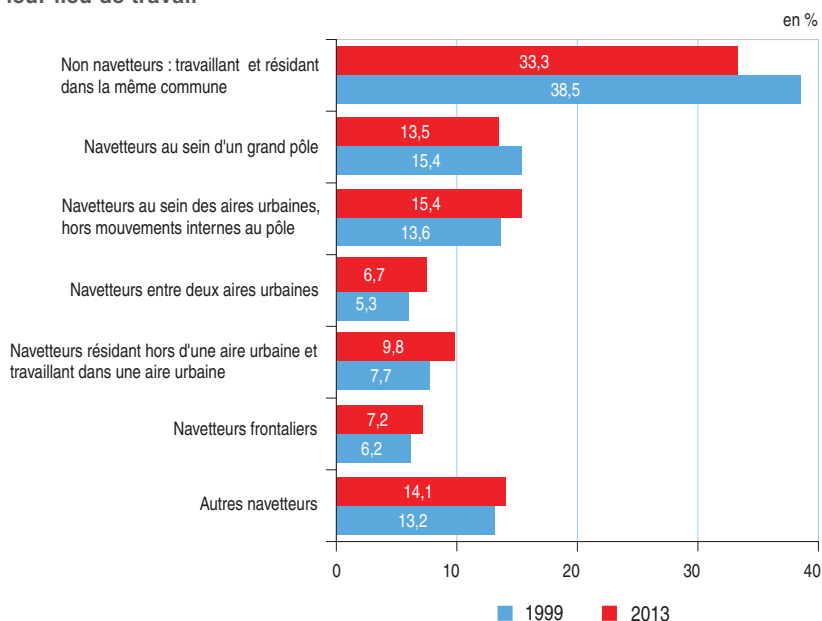
Depuis 15 ans, changer de commune pour se rendre au travail devient de plus en plus fréquent. Parmi les 2 254 300 actifs occupés recensés au 1^{er} janvier 2013 en Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine (ACAL), deux tiers sont des « navetteurs », c'est-à-dire travaillant dans une autre commune que celle où ils résident. Leur part a progressé de 5,2 points par rapport à 1999 (figure 1). La propension des habitants à s'installer plus loin de leur lieu de travail explique en partie cette évolution. La poursuite de la périurbanisation - départs des habitants des centres urbains où le coût du logement est élevé pour s'installer dans leur périphérie - participe ainsi à l'augmentation des navetteurs. Entre 1999 et 2013, les déplacements entre lieu de domicile et lieu de travail au sein des grands pôles se sont réduits au profit des mouvements au sein des aires urbaines (encadré), zones comprenant non seulement les pôles mais aussi leur aire d'influence. Ces déplacements concernent désormais 15,4 % des actifs occupés de la région, 1,8 point de plus qu'en 1999. À ce phénomène s'ajoute celui de la métropolisation des territoires, qui peut être entendue comme une

concentration progressive des richesses humaines, matérielles ou immatérielles au sein des plus grandes villes. Ainsi,

l'attractivité des grands pôles de l'ACAL s'accroît, y compris hors de leur espace d'influence du début de la

1 Des déplacements en augmentation, excepté au sein des grands pôles

Répartition des actifs occupés résidant en ACAL selon leur lieu de résidence et leur lieu de travail



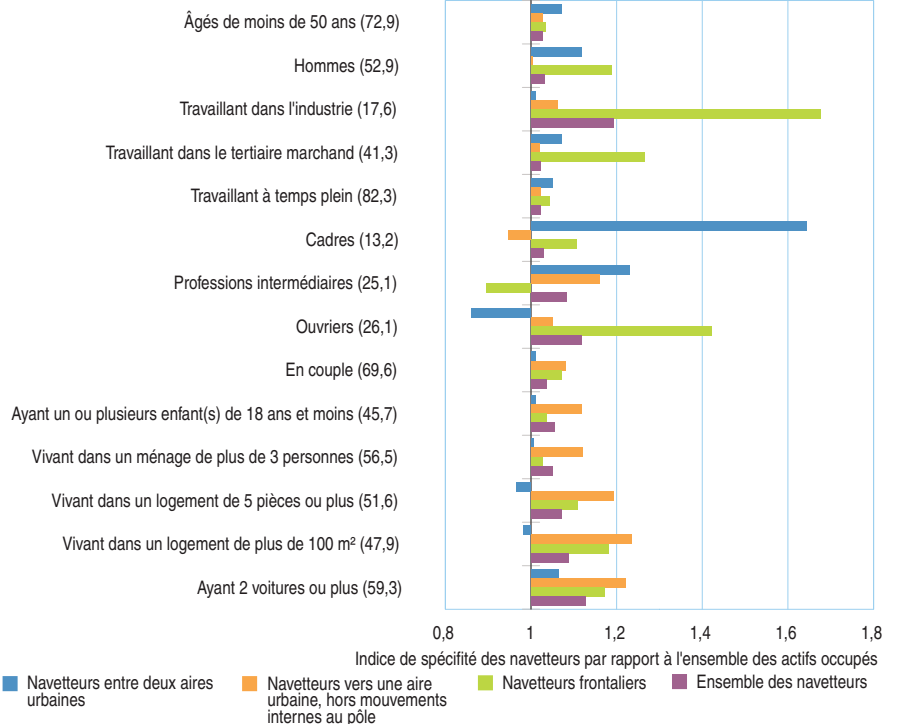
Ensemble des navetteurs : 61,5 % en 1999 et 66,7 % en 2013.

Lecture : en 2013, 15,4 % des actifs occupés résidant en ACAL sont des navetteurs au sein des aires urbaines (hors mouvements internes au pôle). Ils étaient 13,6 % en 1999.

Source : Insee, recensements de la population 1999 et 2013.

2 À chaque type de déplacement son profil de navetteurs

Caractéristiques des navetteurs par rapport à celles de l'ensemble des actifs occupés en 2013



Entre parenthèses, part des actifs occupés résidant en ACAL (en %).

Lecture : en 2013, 59,3 % des actifs occupés résidant en ACAL vivent dans un ménage ayant deux voitures ou plus. Les navetteurs se rendant dans une aire urbaine, hors mouvements internes au pôle, sont 1,2 fois plus nombreux dans ce cas.

Source : Insee, recensement de la population 2013.

décennie : les navetteurs résidant hors des aires urbaines et allant y travailler sont 9,8 % en 2013, en progression de 2,1 points par rapport à 1999. Le phénomène de métropolisation se traduit également par des mobilités de personnes, de biens, d'informations et de capitaux, de plus en plus nombreuses, qui accroissent les interdépendances entre villes et favorisent l'émergence d'une organisation des villes en réseaux. Les habitants résidant dans une aire urbaine et se déplaçant quotidiennement pour aller travailler dans une autre sont plus nombreux, 6,7 % en 2013 pour 5,3 % en 1999. L'accroissement de ces interdépendances entre villes concerne également l'étranger. Dans la région de France comptant le plus de frontières avec des pays voisins, la part des navetteurs frontaliers est passée de 6,2 % en 1999 à 7,2 % en 2013.

Navetteurs périurbains ou liés à la métropolisation, deux profils distincts

Dans leur ensemble, les navetteurs présentent des caractéristiques communes les distinguant des autres actifs occupés. Ils sont plus souvent de sexe masculin, travaillant à temps plein dans des secteurs marchands non agricoles. Ils vivent également au sein de ménages disposant de plus d'une voiture, moyen de transport toujours privilégié pour les déplacements entre lieu de domicile et lieu de travail.

Les navetteurs de l'ACAL présentent toutefois des profils bien différents selon la nature du phénomène les conduisant à se déplacer hors de leur commune de résidence pour aller travailler.

Le développement de la périurbanisation traduit en grande partie le désir de familles, souvent avec enfants, de s'installer hors des centres urbains pour pouvoir disposer d'un logement plus grand et d'un paysage « de campagne ». Ainsi, les navetteurs travaillant dans une aire urbaine, en excluant ceux habitant dans le pôle, sont plus souvent en couple, avec enfants et vivant dans des

logements de très grande taille que l'ensemble des actifs occupés, mais également que les autres navetteurs (figure 2).

À l'inverse, le développement des déplacements entre aires urbaines par effet de métropolisation concerne dans plus de la moitié des cas des habitants des grands pôles. Il s'agit le plus souvent de cadres ou de professions intermédiaires ayant trouvé un emploi dans une autre grande ville. Leurs caractéristiques en termes de logement et de vie familiale sont proches de celles de l'ensemble des actifs occupés.

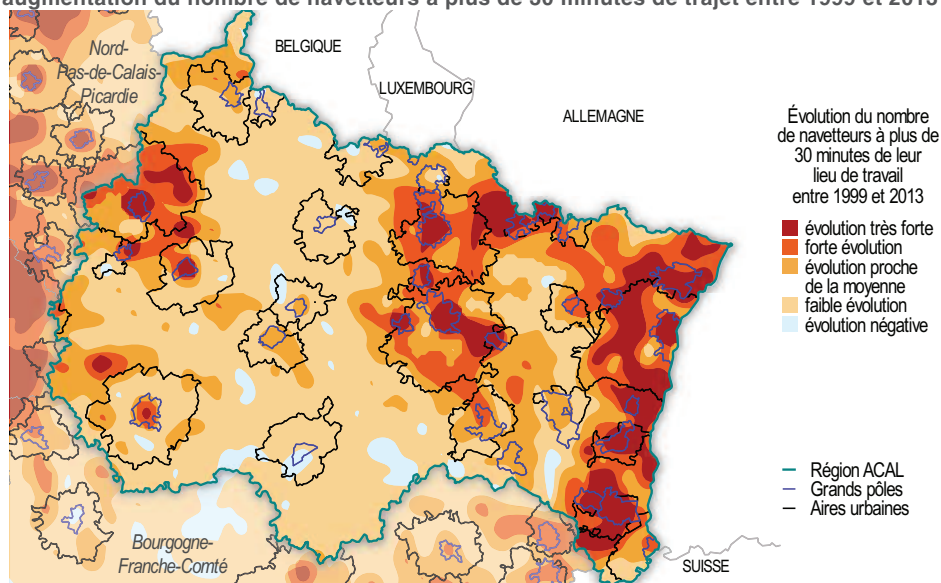
Les navetteurs frontaliers sont dans une situation intermédiaire. Une part d'entre eux sont des ouvriers allant chercher un travail dans les établissements industriels bordant les frontières, notamment en Allemagne et en Suisse. Leur profil se rapproche de celui des navetteurs périurbains. Une autre part s'assimile aux navetteurs liés à la métropolisation : ils répondent à une demande en main-d'œuvre à plus fort niveau de qualification, en particulier d'entreprises du tertiaire situées au Luxembourg.

Des déplacements plus longs pour aller travailler dans les grands pôles

L'augmentation du nombre de navetteurs s'accompagne d'un accroissement des distances parcourues pour aller travailler. En 2013, les navetteurs à plus de 30 minutes de trajet en voiture de leur lieu de travail représentent 26,3 % de l'ensemble des navetteurs, frontaliers exclus (encadré),

3 Les actifs travaillant dans les grands pôles et leur famille s'installent en périphérie

La croissance démographique des couronnes périurbaines se traduit par une augmentation du nombre de navetteurs à plus de 30 minutes de trajet entre 1999 et 2013



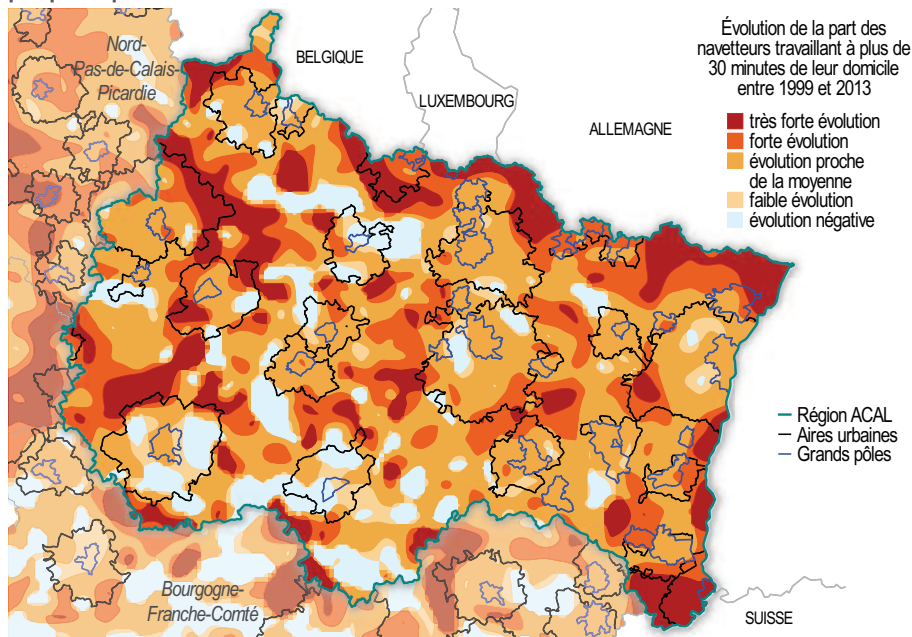
Lecture : dans les communes se situant dans les zones rouges foncées, le nombre de navetteurs à plus de 30 minutes de trajet de leur lieu de travail augmente beaucoup plus fortement qu'en moyenne dans la région entre 1999 et 2013. Ces communes se concentrent dans les aires urbaines des grands pôles de l'ACAL. Cette augmentation résulte de l'augmentation de la population de ces communes, par arrivées de ménages venant des pôles : pour ces communes, la part des navetteurs à plus de 30 minutes parmi l'ensemble des navetteurs évolue plus faiblement (figure 4).

© IGN - Insee 2016

Source : Insee, recensements de la population 1999 et 2013.

4 Les grands pôles attirent de plus en plus les actifs résidant hors de leur zone d'influence

L'augmentation de l'attractivité des pôles d'emploi se traduit par un accroissement de la part des navetteurs à plus de 30 minutes de trajet dans les communes périphériques des aires urbaines entre 1999 et 2013



Lecture : dans les communes se situant dans les zones rouges foncées, la part des navetteurs à plus de 30 minutes de trajet de leur lieu de travail parmi l'ensemble des navetteurs augmente beaucoup plus fortement qu'en moyenne dans la région entre 1999 et 2013. Ces communes se concentrent en périphérie des aires urbaines des grands pôles de l'ACAL. Cette augmentation résulte d'une plus forte attractivité des pôles sur les habitants de ces territoires : pour ces communes, le nombre de navetteurs à plus de 30 minutes évolue plus faiblement (figure 3).

© IGN - Insee 2016

Source : Insee, recensements de la population 1999 et 2013.

contre 22,8 % en 1999. Au contraire, les déplacements les plus courts, de moins de 15 minutes, concernent 28,3 % des navetteurs en 2013, soit 4,4 points de moins qu'en 1999.

En effet, les déplacements au sein des grands pôles, où les trajets de plus de 30 minutes sont quasi-inexistants, se sont réduits. La population a migré vers les périphéries des pôles tout en continuant à travailler dans le pôle. Ce sont les communes de l'aire urbaine hors pôle qui connaissent les plus fortes augmentations du nombre d'habitants navetteurs situés à plus de 30 minutes de leur lieu de travail. Ces augmentations sont particulièrement marquées dans les aires des plus grandes agglomérations de la région (figure 3). Dans les quatre plus importantes, Strasbourg, Nancy, Metz et Reims, le nombre de navetteurs longue distance s'accroît le plus dans l'aire urbaine, mais à une certaine distance du pôle. Pour ces villes, la saturation constatée dans les centres urbains peut s'étendre aux premières couronnes périurbaines, par le biais de prix élevés du foncier notamment. La hausse des distances parcourues est également liée à l'augmentation continue de l'attractivité des plus grandes villes de la région. Dans les zones en périphérie des aires urbaines, si la population a peu évolué entre 1999 et 2013, la part des actifs occupés allant travailler dans les grandes villes a fortement augmenté (figure 4).

Trois réseaux de déplacements entre aires urbaines

L'accroissement des déplacements d'une aire urbaine à une autre contribue également à élever les temps de trajets. La part des navetteurs entre aires urbaines mettant plus de 30 minutes pour rejoindre leur lieu

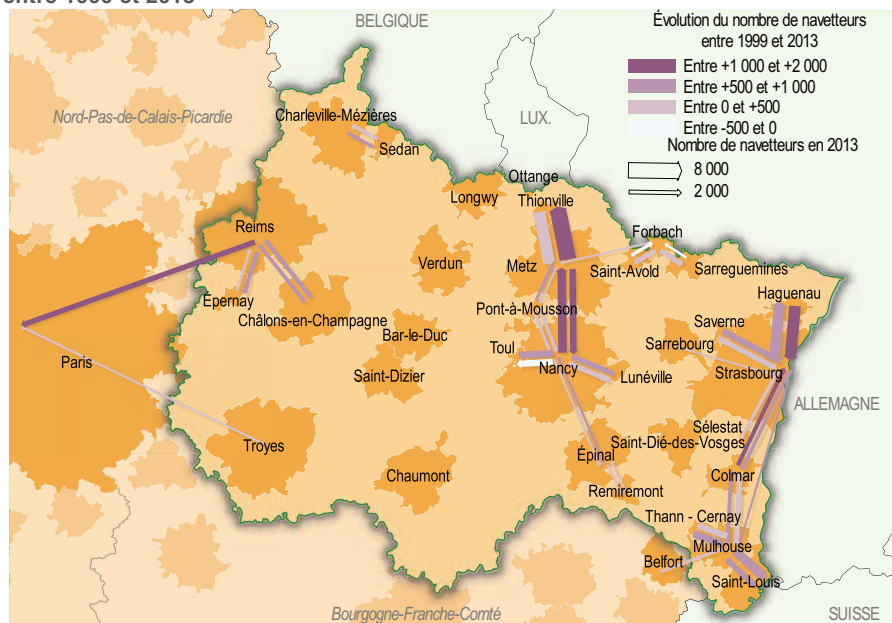
de travail est plus du double de celle de l'ensemble des navetteurs. Près de 80 % des déplacements entre aires sont concentrés dans une cinquantaine de liaisons, organisés selon trois principaux réseaux (figure 5) : l'axe Strasbourg-Colmar-Mulhouse, l'axe Metz-Nancy, les aires urbaines marnaises et ardennaises. L'intensité des échanges dépend de la taille des aires urbaines, mais également de leur proximité géographique. Ainsi, les déplacements entre l'aire de Metz et celle de Thionville, dont les pôles sont limitrophes, concernent 9 % de l'ensemble des déplacements entre aires urbaines de l'ACAL en 2013. Ceux entre Strasbourg et Haguenau, dont le pôle borde l'aire urbaine strasbourgeoise, en regroupent 7 %. Les relations entre aires urbaines peuvent dépasser le cadre de la région : les plus importantes concernent Reims et Troyes avec la région parisienne ainsi que Mulhouse avec Belfort. Entre 1999 et 2013, la quasi-totalité des liaisons se sont intensifiées, des progressions allant jusqu'à 2 000 navetteurs de plus pour les résidents de l'aire de Haguenau allant travailler dans celle de Strasbourg.

La densité du peuplement influe aussi sur les temps de trajet

Les effets de périurbanisation et de métropolisation n'affectent pas toutes les aires urbaines de la même façon. Ainsi, en 2013, la part des navetteurs à plus de 30 minutes de trajet varie de moins de 15 % pour ceux travaillant dans les aires de Forbach, Saint-Dié-des-Vosges et Sedan, jusqu'à près de 45 % pour

5 Des navettes entre aires urbaines organisées en réseaux d'échanges

Évolution des principales* navettes entre aires urbaines concernant la région ACAL entre 1999 et 2013



* échanges dépassant 1 000 navetteurs en 2013. Ils représentent 77 % de l'ensemble des navettes entre aires urbaines impliquant au moins une aire de l'ACAL.

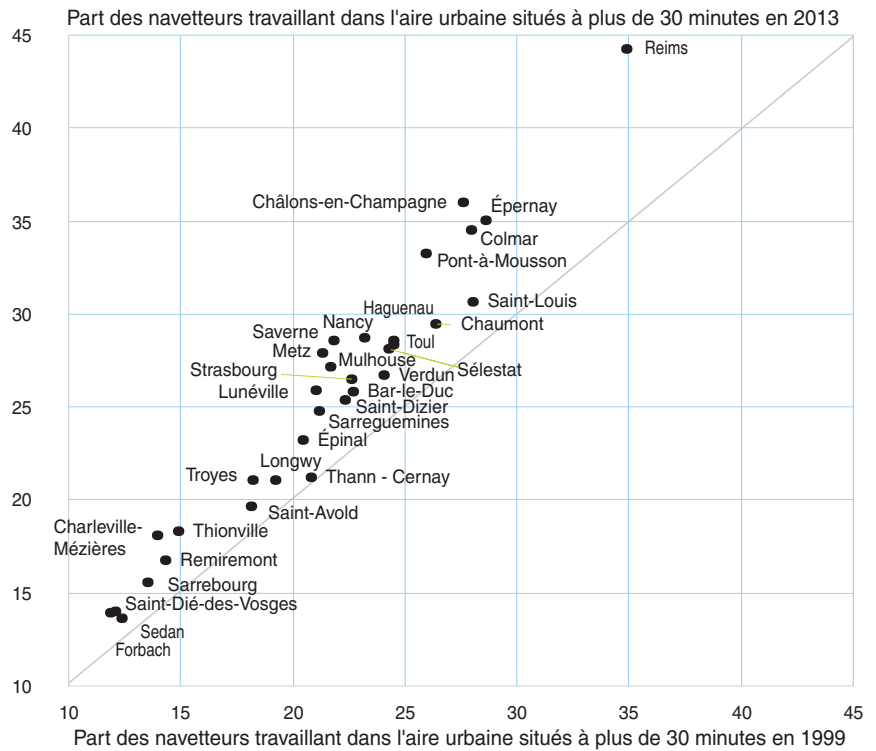
© IGN - Insee 2016

Source : Insee, recensements de la population 1999 et 2013.

celle de Reims (figure 6). Ces disparités existaient déjà en 1999, mais se sont accentuées en 2013. Dans les aires les plus concernées par les réseaux d'échanges, les navetteurs de longue distance sont plus nombreux. Du fait de la métropolisation, c'est également dans ces territoires qu'ils ont le plus augmenté entre 1999 et 2013.

Par ailleurs, le temps de trajet pour aller travailler dans une aire urbaine est aussi lié à la morphologie du territoire. Les pôles urbains ayant des aires d'influence s'étendant sur l'espace situé entre la Champagne-Ardenne et la Lorraine disposent d'une part de navetteurs à plus de 30 minutes de trajet relativement élevée. Cet espace se caractérise en effet par sa très faible densité qui induit une accessibilité plus difficile aux équipements, mais aussi aux pôles d'emploi. De par leur situation géographique et de forts échanges en réseau, les aires champardenaises de Reims, Châlons-en-Champagne et Épernay ont ainsi les parts de navetteurs à plus de 30 minutes de trajet les plus élevées des aires de l'ACAL. À l'inverse, cette part est la plus faible pour les aires lorraines de Forbach, Saint-Dié-des-Vosges, Sarrebourg et Thionville. Elles sont situées dans une partie plus dense du territoire régional et sont moins concernées par des navettes d'aire à aire. ■

6 Des trajets longues distances plus fréquents pour les aires marnaises



Lecture : en 2013, 44,2 % des actifs travaillant dans l'aire urbaine de Reims sont à plus de 30 minutes de trajet de leur lieu de travail. Ils étaient 34,9 % en 1999, 9,3 points de moins qu'en 2013. Plus les points sont situés au-dessus de la diagonale, plus la part de navetteurs à plus de 30 minutes a augmenté entre 1999 et 2013.

Source : Insee, recensements de la population 1999 et 2013.

Sources et champ de l'étude

Les résultats sont issus des recensements de la population de 1999 et 2013, exploitation complémentaire. Le champ est défini par les actifs âgés de 15 à 64 ans.

Les temps d'accès et les distances entre le domicile et le lieu de travail sont calculés à partir des distances routières fournies par le distancier Métric de l'Insee. Ils ont donc un caractère théorique car, en pratique, les trajets ne se font pas forcément en voiture, et certains critères ne sont pas pris en compte dans la modélisation (recherche d'une place de parking, feux rouges...). Ils permettent cependant de comparer les territoires entre eux.

Pour l'évaluation des distances entre lieu de domicile et lieu de travail, le champ de l'étude est réduit aux navetteurs résidant et travaillant en France. Les temps d'accès fournis par le distancier Métric de l'Insee ne permet pas de calculs pour les navetteurs frontaliers.

Définitions

Les **navetteurs** sont les actifs ayant un emploi qui ne travaillent pas dans leur commune de résidence. Dans cette publication, les actifs effectuant des trajets de plus de 200 kilomètres n'ont pas été pris en compte. En effet, au-delà de cette distance, les déplacements ne sont que rarement quotidiens ; l'actif ne rentrant, la plupart du temps, que le week-end dans sa résidence principale.

Le **zonage en aires urbaines** de 2010 propose une mesure des aires d'influences des villes sur le territoire. Il partage le territoire en quatre grands types d'espaces : les grandes aires urbaines, les autres aires, les autres communes multipolarisées et les communes isolées hors influence des pôles.

Une **aire urbaine** est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un **pôle urbain** (unité urbaine) et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

Insee Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine

Cité Administrative Gaujot
14 rue du Maréchal Juin
CS 50016
67084 Strasbourg Cedex

Directeur de la publication :

Joël Creusat

Rédacteur en chef :

Jacques Marty

ISSN 2492-4547

© Insee 2016

Pour en savoir plus

- Coudène M., Levy D., « De plus en plus de personnes travaillent en dehors de leur commune de résidence », *Insee Première* n° 1605, juin 2016.
- Isel A., Kuhn C., « 160 000 travailleurs frontaliers en ACAL », *Insee Analyses ACAL* n° 3, février 2016.
- Cacheux L., Lu A.V., « Une accessibilité inégale aux services entre les différents espaces périurbains de l'ACAL », *Insee Analyse ACAL* n° 1, janvier 2016.



Insee
Mesurer pour comprendre