



Première région de France pour les déplacements domicile-travail

En Nord-Pas-de-Calais-Picardie, 71 % des actifs occupés travaillent hors de leur commune de résidence. Les trajets professionnels quotidiens de ces 1 586 000 personnes placent la région en tête de toutes les régions françaises.

En moyenne, ils parcourent près de 23 km chaque jour et le plus souvent dans les limites de leur département. Les déplacements interdépartementaux dessinent toutefois des relations privilégiées entre le Nord et le Pas-de-Calais : 113 500 travailleurs font le trajet dans un sens ou dans l'autre.

Les flux les plus importants ont lieu dans les parties les plus densément peuplées de la région, c'est-à-dire autour de la métropole lilloise et le long de l'ancien bassin minier, de Valenciennes à Béthune en passant par Douai et Lens. Quant au "profil-type" d'un navetteur, il s'agit plutôt d'un homme d'une trentaine d'années, cadre ou de profession intermédiaire.

Julien Jamme, Insee

En 2013, 2 236 000 habitants du Nord-Pas-de-Calais-Picardie ont un emploi et 1 586 400 d'entre eux quittent leur commune de résidence pour aller travailler. Avec 70,9 % de navetteurs parmi ses actifs occupés, c'est dans la région que les migrations pendulaires, c'est-à-dire celles qui ont lieu quotidiennement entre domicile et travail, sont les plus fréquentes, devant l'Île-de-France (69,1 %) et la Normandie (68,2 %). En moyenne, en France, un peu moins des deux tiers des personnes en emploi (64,0 %) travaillent hors de leur commune de résidence (figure 1).

Un navetteur sur dix parcourt plus de 50 km

En 2013, un navetteur résidant dans la région et travaillant en France parcourt 22,9 km en moyenne pour rejoindre son lieu de travail. Comme en France, la moitié des navetteurs fait moins de 14,6 km et un navetteur de la région sur 10 réside à plus de 50 km de son travail.

Le trajet moyen dure 28 minutes. Un navetteur sur deux met moins de 23 minutes, quand un sur dix met plus de 50 minutes du domicile au travail. Sans barrière

naturelle, les difficultés de franchissement sont principalement dues à l'encombrement des voies de circulation à l'approche des grands pôles urbains, lillois ou parisiens.

Un navetteur sur dix travaille en dehors de la région

Une grande majorité des déplacements quotidiens entre domicile et travail (80,2 %) s'effectue entre des communes d'un même département de résidence. Parmi les 19,8 % restant, la moitié des navetteurs quitte son département de résidence tout en restant

1 586 400 navetteurs en Nord-Pas-de-Calais-Picardie

Actifs occupés et navetteurs en 2013

	Nord-Pas-de-Calais-Picardie	Aisne	Nord	Oise	Pas-de-Calais	Somme
Actifs occupés	2 235 962	198 329	958 389	337 827	524 443	216 974
Emplois	2 104 480	174 438	967 560	270 209	480 235	212 038
Navetteurs résidant dans la zone	1 586 403	134 325	679 170	255 766	380 475	136 667
Navetteurs travaillant dans la zone	1 454 921	110 434	688 341	188 148	336 267	131 732
Navetteurs* travaillant dans un autre département de la région	156 403	12 941	41 778	7 410	81 370	12 904
Navetteurs* travaillant en dehors de la région	157 316	23 769	30 816	89 261	3 500	9 969
Part de navetteurs* parmi les actifs occupés (en %)	71,0	67,7	70,9	75,7	72,6	63,0
Part de navetteurs* travaillant dans un autre département de la région	9,9	9,6	6,2	2,9	21,4	9,4
Part de navetteurs* travaillant en dehors de la région (en %)	9,9	17,7	4,5	34,9	0,9	7,3
Distance moyenne du déplacement (en km)	22,9	29,0	18,5	31,0	21,3	27,5

*Navetteurs résidant dans la zone

Source : Insee, recensement de la population 2013, exploitation complémentaire

dans la région, l'autre moitié quitte la région pour une autre région française ou travaille à l'étranger.

Parmi les 157 300 navetteurs qui quittent la région, 125 900 travaillent dans une autre région française, principalement en Île-de-France et 31 400 à l'étranger, en premier lieu en Belgique.

Des relations privilégiées entre Nord et Pas-de-Calais, plus ténues pour les autres

Concernant moins d'un dixième des navettes, les déplacements d'actifs d'un département de la région à un autre pour aller travailler sont concentrés entre le Nord et le Pas-de-Calais. Quotidiennement, 113 500 travailleurs font le trajet dans un sens ou dans l'autre. Cela représente plus de sept navettes entre départements de la région sur dix (72,5 %). La relation entre les deux départements est favorisée par un tissu urbain très dense qui chevauche les limites départementales, mais elle n'est pas symétrique : les Pas-de-Calaisiens sont deux fois plus nombreux à aller travailler dans le Nord, que leurs voisins à faire le trajet inverse. Ils représentent ainsi 11,1 % des navetteurs de la région travaillant dans le département du Nord.

En dehors de cette relation privilégiée, les échanges interdépartementaux sont relativement faibles. L'Oise reçoit 6 300 navetteurs de la Somme et 6 400 de l'Aisne, représentant au total 7,4 % des navetteurs travaillant dans le département isarien et résidant en Nord-Pas-de-Calais-Picardie. Dans la Somme, travaillent 4 300 actifs venant du Pas-de-Calais ainsi que 4 400 actifs isariens, soit, au total, 6,8 % des navetteurs de la région travaillant dans ce département. Enfin, le Nord et l'Aisne s'échangent environ 3 300 actifs en emploi (respectivement 0,5 % et 3,2 %) (figure 2).

Les hommes, plus souvent navetteurs, et sur des distances plus longues

Les navetteurs sont plus souvent des hommes (55,4 %) que de femmes (44,6 %), répartition par sexe plus marquée qu'au niveau national (53,4 % de navetteurs masculins et 46,6 % féminins), en raison d'un taux d'activité des femmes plus bas en Nord-Pas-de-Calais-Picardie qu'en France. Ainsi, deux femmes sur trois travaillent en dehors de leur commune de résidence (67,4 %), c'est le cas de trois hommes sur quatre (74,0 %).

Les hommes font également des trajets plus longs. En moyenne, leur trajet depuis leur domicile dure 29 minutes, contre 26 pour les femmes. Un homme sur dix passe même 55 minutes ou plus pour rejoindre son lieu de travail (9,8 %), contre 6,0 % des femmes.

Les navetteurs de 45 ans ou plus résident plus près de leur lieu de travail

Après 45 ans, deux actifs occupés sur trois sont des navetteurs, contre plus de sept sur dix pour les moins de 45 ans, voire près des trois quarts parmi les plus mobiles que sont les 30-34 ans.

La moitié des navetteurs de 45 ans ou plus résident à moins de 13,5 km de leur lieu de travail, soit 1,1 km de moins que la moitié de l'ensemble des navetteurs.

De très fortes disparités entre catégories sociales

Dans la plupart des catégories sociales, les navetteurs sont très majoritaires : de 64,1 % parmi les employés à 77,7 % parmi les professions intermédiaires. Les agriculteurs, les artisans et chefs d'entreprise font exception et travaillent principalement dans leur commune de résidence (respectivement 85 % et 58 %).

Les cadres et professions intermédiaires sont surreprésentés dans les déplacements vers l'Île-de-France. Or, les trajets vers la région francilienne sont plus longs que ceux qui se déroulent dans la région : si la moitié des déplacements à l'intérieur du Nord-Pas-de-Calais-Picardie sont inférieurs à 13,6 km, la moitié de ceux dirigés vers la région parisienne, dépassent les 57,7 km et durent au moins 65 minutes. Les distances qui séparent domicile et travail sont ainsi très différentes selon que le navetteur est un cadre (28,2 km en moyenne) ou un employé

(20,1 km). La moitié des cadres fait plus de 17,7 km par jour du domicile au travail, et un sur dix plus de 64 km. Parmi les professions intermédiaires, seuls 6,5 % des navetteurs se déplacent sur d'aussi longues distances, et moins d'un vingtième des ouvriers ou des employés (figure 3).

Un emploi dans un pôle urbain, une résidence en périurbain

L'intensité des navettes domicile-travail dans la région Nord-Pas-de-Calais-Picardie s'explique par la poursuite de la périurbanisation qui conduit à éloigner lieu de domicile et lieu de travail. Les fortes densités de population dans le nord de la région multiplient les occasions d'échange et accroissent les liens économiques entre les villes. *A contrario*, le déficit d'emplois dans le sud de la région pousse les actifs à aller chercher un travail parfois loin de leur domicile.

Au sein de la région, la périurbanisation conduit les personnes actives à s'installer en périphérie des pôles urbains si bien que ceux-ci concentrent 73,1 % des emplois de la région mais seulement 59,0 % des actifs occupés. À l'in-

2 Des liens plus forts entre les départements du Nord et du Pas-de-Calais

Part de navettes par département de travail selon le département de résidence du navetteur

Département de résidence	Département de travail				Somme
	Aisne	Nord	Oise	Pas-de-Calais	
Aisne	92,1	0,5	3,7	0,1	2,4
Nord	3,2	88,1	0,3	10,9	0,9
Oise	2,3	0,1	92,1	0,1	3,4
Pas-de-Calais	0,3	11,1	0,2	88,0	3,4
Somme	2,1	0,2	3,7	0,9	89,9
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

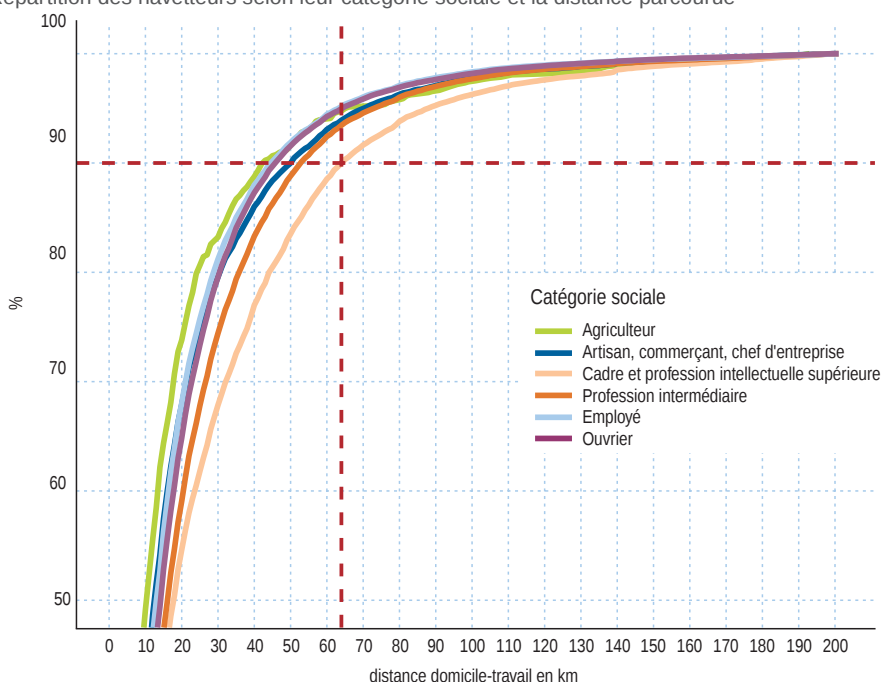
Champ : navetteurs résidant et travaillant en Nord-Pas-de-Calais-Picardie

Note de lecture : Parmi les navetteurs résidant en Nord-Pas-de-Calais-Picardie et travaillant dans le département de l'Aisne, 3,2 % viennent du département du Nord.

Source : Insee, recensement de la population, exploitation complémentaire, 2013

3 Les cadres, plus nombreux à se déplacer sur de grandes distances

Répartition des navetteurs selon leur catégorie sociale et la distance parcourue



Note de lecture : 10 % des cadres se déplacent sur plus de 64 km pour rejoindre leur travail.

Source : Insee, recensement de la population, exploitation complémentaire 2013

verse, autour de ces pôles, les communes composant la couronne périurbaine rassemblent 21,3 % de la population active occupée mais seulement 11,4 % des emplois. Cette organisation de l'espace engendre ainsi d'importants flux quotidiens de navetteurs, principalement entre communes d'une même aire urbaine. En 2013, 49,4 % des déplacements domicile-travail depuis une commune de la région relient des communes d'une même grande aire urbaine, 20,2 % sont des déplacements reliant deux grandes aires urbaines, et 9,6 % sont émis depuis une commune multipolarisée vers une grande aire urbaine. Au total, les grandes aires urbaines captent 84,7 % des migrations pendulaires qui ont lieu depuis une commune de la région.

Les aires urbaines de Lille, Douai-Lens et Valenciennes concentrent un quart des navettes de la région

Les flux les plus importants ont lieu dans les parties les plus densément peuplées de la région, c'est-à-dire autour de la métropole lilloise et le long de l'ancien bassin minier, de Valenciennes à Béthune en passant par Douai et Lens.

Au sein de l'aire urbaine lilloise, on dénombre 272 800 déplacements quotidiens, soit 17,2 % des navettes qui ont lieu depuis une commune de la région. Dans l'aire urbaine de Douai-Lens, 79 000 navettes (5,0 %) ont lieu tous les jours, 61 500 dans l'aire urbaine de Valenciennes (3,9 %). Dans chacune de ces trois grandes aires urbaines de la région, les navetteurs parcourent en moyenne entre 10 et 12 km pour rejoindre leur lieu de travail.

Ces aires urbaines entretiennent entre elles des relations intenses, notamment par des échanges importants de travailleurs, parmi les plus élevés de France. Ainsi, 30 300 actifs de l'aire urbaine de Douai-Lens et 21 900 de l'aire urbaine de Béthune travaillent dans l'aire urbaine lilloise, et 16 100 font le trajet inverse (figure 4).

Importance relative du pôle amiénois

Cinquième de la région en termes d'emplois, l'aire urbaine d'Amiens est certes moins dense que celles du nord de la région, mais elle occupe néanmoins une position centrale dans le département de la Somme. Elle concentre 55,8 % des emplois du département de la Somme et 45,1 % des navettes internes au département (51 300 sur 113 800). L'aire urbaine lilloise a proportionnellement un poids équivalent au sein du département du Nord : 45,0 % des navettes internes au département ont lieu dans l'aire urbaine lilloise.

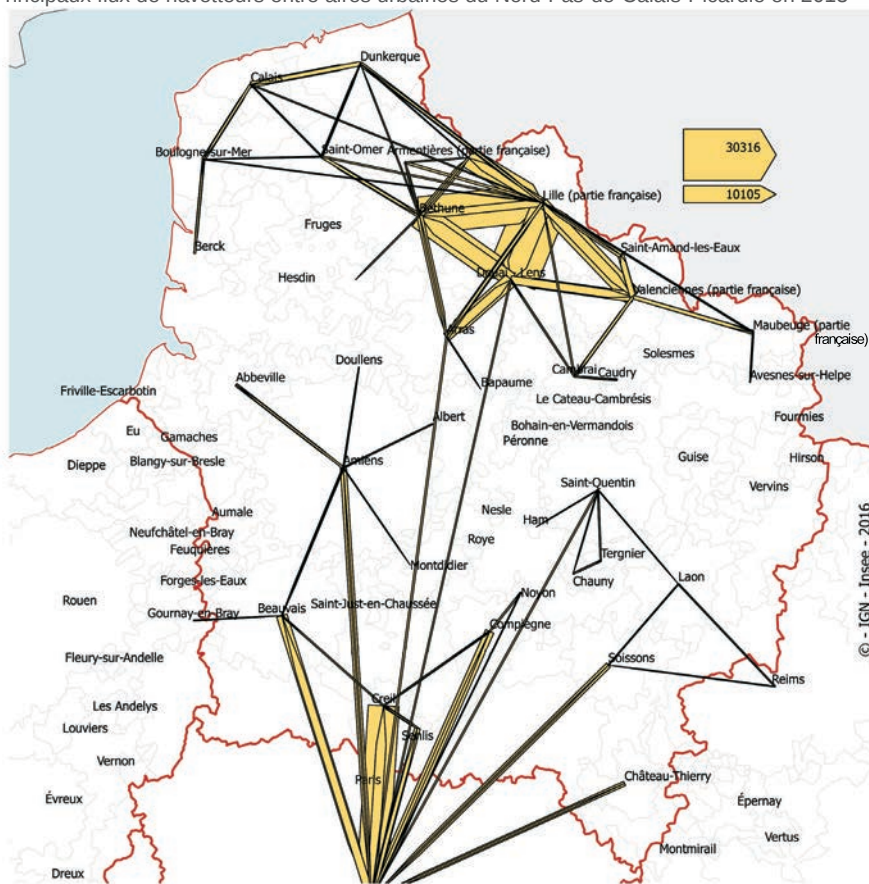
Par son étendue géographique, les déplacements sont en moyenne plus longs, qu'au sein des autres grandes aires urbaines régionales. Un navetteur de l'aire urbaine d'Amiens parcourt en moyenne 15,4 km, soit 3,8 km de plus que son homologue de l'aire lilloise.

108 600 actifs travaillent en Île-de-France

La périurbanisation touche également le sud et l'est de la région. Même si, à l'échelle régionale, les 108 600 actifs de la région qui travaillent en

4 Les flux les plus importants* autour de la métropole lilloise et le long de l'ancien bassin minier

Principaux flux de navetteurs entre aires urbaines du Nord-Pas-de-Calais-Picardie en 2013

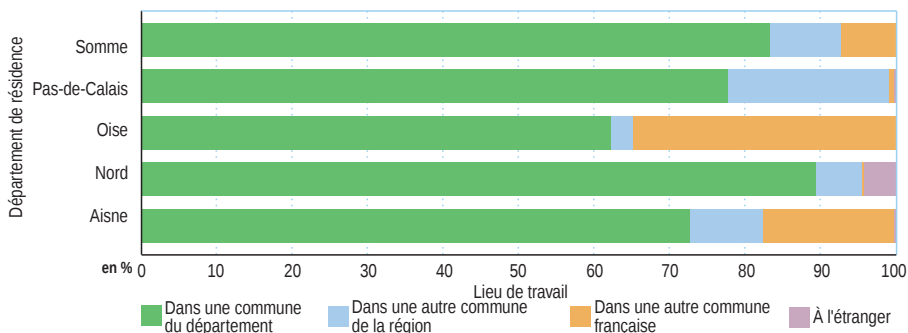


*Seuls les flux supérieurs à 500 sont représentés.

Source : Insee, recensement de la population, exploitation complémentaire 2013

5 Répartition des navetteurs de la région selon leur lieu de travail et par département de résidence

Répartition des navetteurs de la région selon leur lieu de travail et par département de résidence



Source : Insee, recensement de la population, exploitation complémentaire, 2013

Île-de-France ne représentent que 6,8 % des navettes, ils pèsent fortement pour les départements de l'Oise et de l'Aisne. En effet, un navetteur isarien sur trois (85 800, soit 33,6 %) travaille en région parisienne, ainsi qu'un navetteur axonais sur dix (14 500, 10,8 %). 17 400 navetteurs opèrent le chemin inverse pour venir travailler en Nord-Pas-de-Calais-Picardie, dont les deux tiers vers le département de l'Oise (figure 5).

Près d'un cadre isarien navetteur sur deux travaille en Île-de-France

En 2013, 46,5 % des cadres résidant dans l'Oise et n'exerçant pas leur activité professionnelle dans leur commune de résidence travaillent en région parisienne, contre 31,5 % des

professions intermédiaires, employés ou ouvriers.

Dans l'Aisne, s'ajoute également l'influence de l'agglomération rémoise sur la frange est du département : 8 350 actifs travaillent dans l'aire urbaine de Reims.

30 800 Nordistes travaillent à l'étranger

Dans le département du Nord, la métropole lilloise polarise une partie importante des navettes. Neuf déplacements sur dix s'effectuent ainsi au sein du département, contre huit sur dix au niveau régional. Limitrophe de la Belgique, le département concentre la quasi-totalité des déplacements des actifs de la région vers l'étranger (30 800 navetteurs, soit 98,1 % des déplacements vers l'étranger).

Hausse plus rapide des navetteurs que des actifs

Entre 1999 et 2013, le nombre de navetteurs de la région augmente deux fois plus rapidement que le nombre d'actifs en emploi (18,1 % vs 8,5 %), soit au total 242 000 actifs supplémentaires travaillant hors de leur commune de résidence. La part de navetteurs parmi les actifs occupés est ainsi passée de 65,2 à 70,9 % (+5,7 points), augmentation proche de celle constatée au niveau national (+5,8 points).

Les actifs allant travailler à l'étranger, essentiellement en Belgique, ont doublé sur la période (jusqu'à tripler pour les 45 ans ou plus).

L'augmentation du nombre de navetteurs concernent toutes les classes d'âge mais l'évolution est plus prononcée chez les 40-44 ans (+13,0 %) et encore plus chez les plus de 45 ans (+50 %). Cette dernière classe est celle aussi qui connaît l'évolution la plus forte d'actifs (+39,3 %), tout en restant la classe d'âge où la part de navetteurs est la plus faible.

La part de navetteurs progresse le plus fortement pour les catégories sociales les moins mobiles : la part de navetteurs parmi les artisans, commerçants et chefs d'entreprise a augmenté de +6,3 points, et celle des agriculteurs de +5,9 points. Parmi les catégories les plus mobiles, seule la part de navetteurs parmi les cadres augmente plus que la moyenne (+5,8 points).

Le nombre de navetteurs baisse chez les ouvriers, mais c'est d'abord le fait d'une diminution importante du nombre des actifs de cette catégorie, plus rapide que celui des navetteurs. Ainsi, leur part parmi les ouvriers augmente aussi de manière importante (+5,5 points entre 1999 et 2013, très proche de la moyenne toute catégorie +5,7 points).

La périurbanisation se renforce puisqu'on observe une forte augmentation du nombre de navetteurs dans les couronnes ou dans les communes multipolarisées des pôles urbains (grands, moyens ou petits), correspondant à une augmentation parallèle des actifs y résidant. Le nombre d'actifs occupés diminue, néanmoins, dans les petits et moyens pôles de la région.¹

¹ La meilleure prise en compte de l'activité des étudiants et des retraités dans le nouveau recensement peut expliquer une partie de l'augmentation des actifs sur la période 1999-2013.

Une évolution de la part de navetteurs plus forte dans les communes les plus éloignées des grands pôles urbains ainsi que dans les petits et moyens pôles

Évolution des actifs occupés et des navetteurs entre 1999 et 2013

	Actifs occupés (en%)	Navetteurs (en%)	Part de navetteurs (en points de%)
Commune appartenant à un grand pôle (10 000 emplois ou plus)	+6,0	+14,1	+4,7
Commune appartenant à la couronne d'un grand pôle	+14,8	+21,8	+4,7
Commune multipolarisée des grandes aires urbaines	+17,6	+28,5	+6,7
Commune appartenant à un moyen pôle (5 000 à moins de 10 000 emplois)	-5,2	+10,7	+8,4
Commune appartenant à la couronne d'un moyen pôle	+15,5	+19,7	+3,0
Commune appartenant à un petit pôle (de 1 500 à moins de 5 000 emplois)	-10,7	+6,6	+9,1
Commune appartenant à la couronne d'un petit pôle	+15,0	+26,2	+7,7
Autre commune multipolarisée	+13,7	+28,7	+9,1
Commune isolée hors influence des pôles	+2,8	+22,5	+10,7
Nord-Pas-de-Calais-Picardie	+8,5	+18,1	+5,7

Source : Insee, recensements de la population 1999 et 2013, exploitation complémentaire

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.

Sources

Les résultats sont issus des recensements de la population de 1999 et 2013, exploitation complémentaire. Mayotte n'étant pas un DOM en 1999, aucune donnée du recensement de 1999 n'est disponible pour ce territoire. Afin de travailler sur champ constant, les actifs de ce territoire n'ont pas été pris en compte dans l'étude.

Le champ est défini par les actifs âgés de 15 à 64 ans. Les actifs parcourant des distances supérieures à 200 kilomètres ainsi que ceux pour lesquels elles ne sont pas calculables (9 100 individus) n'ont pas été pris en compte.

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 Métrix** 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.

Insee Nord-Pas-de-Calais-Picardie
130, avenue du Président J.F. Kennedy
CS 70769
59 034 Lille Cedex

Directeur de la publication :
Daniel Huart

Rédactrice en chef :
Nathalie Salomon

Bureau de presse :
03 22 97 31 91

ISSN : 2492-4253
© 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
- Michel M., Werquin B., « La voiture, un mode de transport privilégié pour les travailleurs du bassin minier », *Insee Analyses Nord-Pas-de-Calais-Picardie* n°8, avril 2016
- Becuwe B., Werquin B., « Cinq zones d'emploi gagnantes au jeu des navettes domicile-travail », *Insee Analyses Nord-Pas-de-Calais-Picardie* n°14, mai 2016
- Floch J.-M., Levy D., « Le nouveau zonage en aires urbaines de 2010. Poursuite de la périurbanisation et croissance des grandes aires urbaines », *Insee Première* n°1375, octobre 2011

