



## En Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, des déplacements domicile-travail de plus en plus nombreux et plus longs

En Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, en 2013, 1,2 million d'actifs quittent quotidiennement leur commune de résidence pour aller travailler dans une autre commune. Selon le recensement de la population, le nombre de ces déplacements est en progression depuis 14 ans de 6 points. La qualification professionnelle, le mode de vie, le statut d'occupation du logement sont des facteurs qui influent sur la probabilité d'être navetteur (cf. définition). De plus, ces actifs parcourent des distances toujours plus longues : 1,7 km supplémentaire par rapport à 1999. Le mode de transport privilégié pour effectuer ces allers-retours restent majoritairement la voiture.

Sylvie Gomez, Insee

### En LRMP, moins de déplacements domicile-travail que dans les autres régions

En 2013, parmi les 2,1 millions de personnes en emploi vivant en Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées (LRMP), 56 % ne travaillent pas dans leur commune de résidence. Ce sont donc plus de 1,2 million de navetteurs qui se déplacent quotidiennement.

Pourtant, la région LRMP est la deuxième région métropolitaine où le taux de navetteurs est le plus faible, après Provence-Alpes-Côte d'Azur (47 %) (64 % pour la France). Ce faible taux de déplacement s'explique par le caractère rural de notre région. En effet, les agriculteurs et les artisans commerçants surreprésentés résident le plus souvent dans la commune de leur exploitation ou de leur commerce.

Néanmoins, la part des navetteurs dans l'ensemble des actifs en emploi a augmenté de 6 points en 14 ans.

### La qualification professionnelle et le statut d'occupation de son logement sont des facteurs de mobilité

Les déplacements sont plus fréquents si on exerce une profession intermédiaire ou si on est ouvrier. En effet, deux tiers des actifs travaillant dans l'une ou l'autre de ces catégories sont des navetteurs contre un agriculteur sur dix.

Un autre facteur est le cycle de vie : l'installation de couples avec enfants dans des communes périurbaines plus résidentielles entraîne des déplacements pour aller travailler dans le pôle d'emploi voisin. Ainsi, 60 % des navetteurs ont des enfants et 62 % sont des couples où les deux personnes sont actives. Les personnes seules sont quant à elles plus sédentaires ; seules 45 % se déplacent. Elles résident le plus souvent là où se situe leur emploi. Le statut d'occupation du logement est également important.

En effet, 62 % des propriétaires et 64 % des actifs vivant dans un logement individuel sont des navetteurs. Les ménages s'éloignent des pôles d'emploi pour pouvoir accéder à la propriété ou trouver un logement individuel ou une surface d'habitation plus grande.

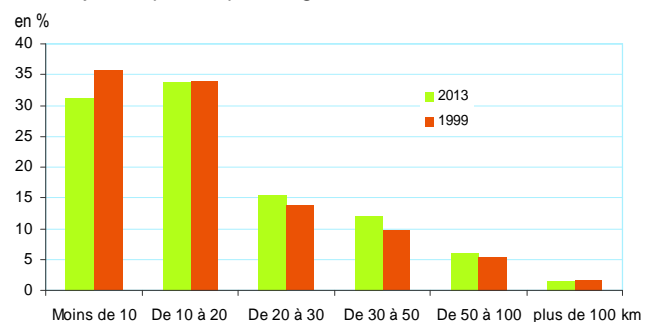
### Des distances qui s'allongent en LRMP comme en France

En LRMP, comme en France, les navetteurs se sont éloignés de leur lieu de travail. Ils étaient près de 36 % à être à moins de 10 km de leur lieu de travail en 1999 (figure 1), en 2013, ils ne sont plus que 31 %.

En 2013, la moitié des navetteurs effectue 14,6 kilomètres pour se rendre à son travail et un temps de trajet de 25 minutes. Depuis 1999, la distance médiane, qui partage en deux parties égales les navetteurs, a augmenté de 1,7 km. Toutefois, les temps de parcours sont très inégaux d'une personne à l'autre. Ainsi, pour 10 % des actifs, la durée du trajet est inférieure à 10 minutes et elle dépasse 48 minutes pour 10 % d'entre eux.

### 1 Répartition des navetteurs en fonction de leur distance domicile/travail en Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées

Des trajets de plus en plus longs



Source : Insee, recensements de la population 1999 et 2013

## La voiture, mode privilégié de transport des navetteurs

Comme dans les autres régions françaises, hors Île-de-France, la grande majorité des trajets en direction du lieu de travail se fait en voiture (92 %), loin devant les transports en commun (5 %) et les modes de déplacements doux comme la marche à pied, le vélo, la trottinette et les rollers (3 %). Cette proportion de navetteurs préférant un mode de transport doux atteint près de 5 % dans les communes appartenant à une grande aire urbaine (cf. définition). Parmi les aires urbaines de la région, Toulouse se distingue avec 8 % des navetteurs qui utilisent les transports en commun. Ils sont un peu plus de 6 % à privilégier ce moyen de transport dans l'aire urbaine de Montpellier.

## Près de 60 % des navetteurs résident et travaillent au sein de la même aire urbaine

Plus de la moitié des déplacements des navetteurs (58 %) se fait au sein des aires urbaines entre la couronne périurbaine et le pôle urbain, où sont concentrés les emplois. En outre, un quart des

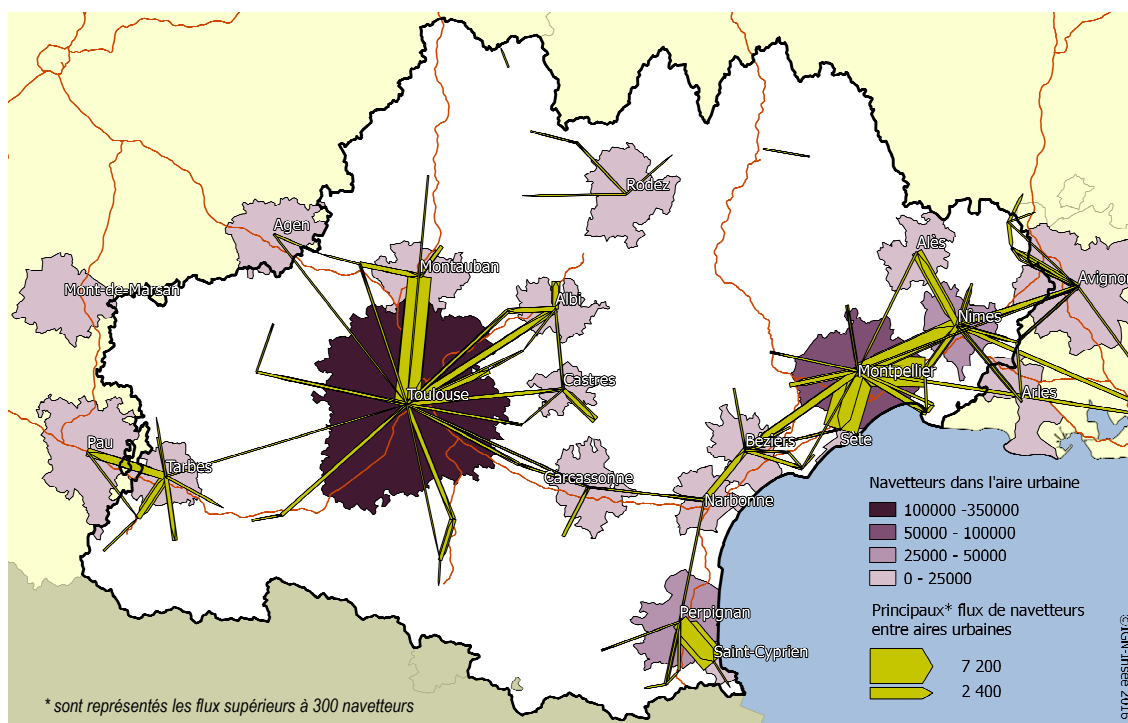
déplacements quotidiens se concentre sur l'aire urbaine de Toulouse. L'aire urbaine de Montpellier, moins peuplée et moins étendue, ne rassemble que 8 % des flux.

Seulement 16 % des navetteurs résident dans une aire urbaine et travaillent dans une autre (figure 2). Les échanges les plus nombreux entre deux aires urbaines (dans les deux sens) se situent entre Toulouse et Montauban et entre Montpellier et Sète, soit 10 000 navetteurs par jour dans les deux cas. Entre les aires urbaines de Perpignan et Saint-Cyprien 9 000 actifs se croisent. Et ils sont un peu plus de 6 000 navetteurs à se déplacer entre Montpellier et Nîmes.

Les déplacements autour de l'aire urbaine de Toulouse, en direction de Toulouse de Montauban, d'Albi ou de Castres représentent 4 % des navetteurs. En comparaison, les déplacements entre les aires urbaines de l'arc méditerranéen, de Perpignan à Nîmes représentent près de 6 % des flux. ■

## 2 Principaux flux à l'intérieur et entre les aires urbaines

Près de 60 % des navetteurs résident et travaillent au sein de la même aire urbaine



\* sont représentés les flux supérieurs à 300 navetteurs

Source : Insee, recensement de la population 2013

## Définitions

**Navetteurs** : 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.

**Aire urbaine** : l'aire urbaine est la zone d'influence, en termes d'emploi, d'une unité urbaine d'au moins 1 500 emplois (pôle). C'est un ensemble de communes comprenant un pôle et sa couronne constituée par les communes (rurales ou urbaines) dont au moins 40 % des actifs en emploi travaillent dans le pôle ou dans une commune attirée par celui-ci. Si le pôle compte au moins 10 000 emplois, l'aire est considérée comme une grande aire urbaine et sa couronne est dite périurbaine.

## Sources

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 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 Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées  
36, rue des Trente-Six Ponts  
BP 94217  
31054 Toulouse cedex 4

Directeur de la publication :  
Jean-Philippe Grouthier

Rédacteur en chef :  
Pierre Girard

ISSN : 2493-4704

© 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



Insee  
Mesurer pour comprendre