

Franges de Bourgogne-Franche-Comté : des navetteurs souvent très attirés par les pôles d'emploi extérieurs

Aux franges de la région, les navettes transrégionales s'expliquent d'abord par des relations de proximité géographique. Pourtant, les raisons qui peuvent conduire à se rendre hors de sa région de résidence pour travailler sont nombreuses : un salaire plus élevé, une meilleure qualité de vie, des perspectives d'emplois plus intéressantes, les facilités de transport. Même si elles peuvent être complémentaires, certaines sont plus déterminantes que d'autres selon les franges.

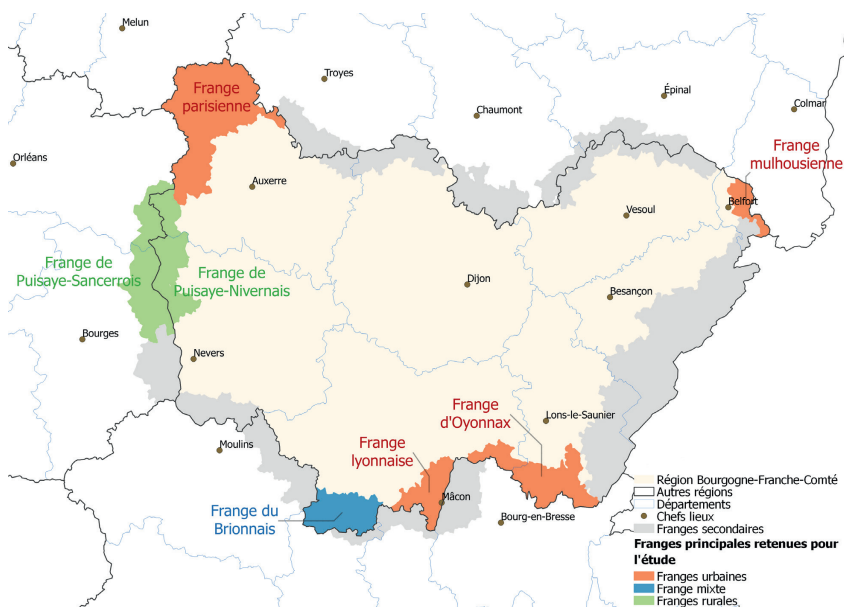
Dans les franges dynamiques sous influence de Paris, Lyon et Mulhouse, les navettes transrégionales sont motivées par la recherche de salaires élevés et d'un prix du foncier raisonnable. Dans celles moins attractives d'Oyonnax, du Brionnais ou de Puisaye, elles relèvent davantage de l'accès à l'emploi. En fonction de leur positionnement géographique, ces dernières sont organisées selon des logiques spécifiques : alors que les franges d'Oyonnax et du Brionnais se tournent essentiellement vers les pôles d'emplois extérieurs, celles de la Puisaye coopèrent au sein d'un territoire intégré.

Aline Branche-Seigeot, Mélanie Chassard, Insee

Aux franges de la Bourgogne-Franche-Comté, 18 territoires sont marqués par l'influence d'un ou plusieurs pôles d'emplois extérieurs à leur région administrative (*Insee Analyses Bourgogne-Franche-Comté* n° 40). Pour sept d'entre eux, cette influence est particulièrement prononcée, ce qui se traduit par un nombre important d'actifs qui vivent et travaillent dans des régions différentes. C'est sur eux que porte cette étude (*figure 1*). Or, si les grandes métropoles comme Paris ou Lyon attirent parce qu'elles concentrent les emplois les plus qualifiés et donc les mieux rémunérés, des pôles d'emploi plus modestes aux limites de la région peuvent également exercer une force d'attraction, grâce aux emplois qu'ils proposent. Alors que le chômage reste élevé au niveau national comme local, et parce que la répartition des secteurs d'activité et des entreprises est inégale sur le territoire, les navettes transrégionales vers ces pôles secondaires se développent, quels que soient les niveaux de qualification des salariés.

1 Sept franges comptent plus de 2 000 navetteurs transrégionaux dans leur population active résidente

Présentation des différentes franges de la région



Source : Insee, recensement de la population 2014

2 Dans la frange de Mulhouse, la population augmente au rythme de 0,8 % par an

Évolution démographique et part de navetteurs transrégionaux dans la population active résidente par catégorie sociale et secteurs d'activité

Frange de	Paris	Lyon	Mulhouse	Brionnais	Oyonnax	Puisaye-Sancerrois	Puisaye-Nivernais
Évolution annuelle moyenne de la population entre 2010 et 2015... (en %)	0,6	0,3	0,8	-0,3	-0,1	-0,4	-0,4
...due au solde naturel (en %)	0,1	0,4	0,4	-0,4	-0,2	-0,4	-0,7
...due au solde migratoire (en %)	0,5	-0,1	0,5	0,0	0,1	0,1	0,3
Nombre de navetteurs	11 120	6 052	2 647	2 753	3 306	2 627	2 194
Part de navetteurs (en %)	24	17	30	28	28	24	18
Part de cadres parmi les navetteurs (en %)	13	18	14	11	12	11	14
Part d'ouvriers parmi les navetteurs (en %)	27	31	35	35	33	25	35
Part des navetteurs travaillant dans :							
...l'industrie (en %)	15	20	34	30	30	18	24
...le tertiaire marchand (en %)	50	50	37	38	38	39	38
...le tertiaire non marchand (en %)	26	18	23	24	25	33	21

Source : Insee, recensement de la population 2015

Dans les franges attractives pour les actifs, où la relation avec le pôle extérieur est donc déterminante, le logement et les équipements en biens et services courants (crèches, écoles, transports) doivent répondre aux besoins d'une population d'arrivants jeunes, actifs et navetteurs. Dans les franges moins attractives, le volume d'emplois offerts par le pôle d'attraction extérieur est moins important. Au-delà du développement des navettes pour tirer avantage de l'influence exercée par les pôles d'emploi voisins, la relance de l'économie présente constitue un enjeu prioritaire pour redynamiser le territoire.

Dans les franges à proximité des plus grands bassins d'emploi, une forte attractivité portée par de multiples facteurs

C'est dans les franges à proximité des plus grands pôles d'emploi que la population a le plus augmenté. Entre 2010 et 2015, les populations des franges mulhousienne et parisienne ont respectivement progressé de 0,8 % et 0,6 % par an en moyenne (figure 2). Ce sont les migrations qui ont le plus contribué à cette augmentation. La frange lyonnaise, moins attractive, est contrastée : la partie tournée vers l'unité urbaine de Mâcon est en déficit migratoire, tandis que le reste de la frange est bien plus dynamique.

Les actifs occupés, et parmi eux de nombreux navetteurs transrégionaux, constituent une large part des arrivants dans ces territoires. En 2015, 1 700 personnes s'y sont installées alors qu'elles travaillaient hors de Bourgogne-Franche-Comté. La majorité d'entre elles vivaient dans leur région de travail un an auparavant. Par exemple, parmi les 900 navetteurs transrégionaux qui se sont installés dans la frange parisienne en 2015, plus de 700 vivaient en Île-de-France en 2014.

À proximité de ces grands pôles d'emploi, les actifs navettent hors de la région d'abord pour des raisons financières

Les salaires sont plus élevés en moyenne dans les zones d'emploi les plus denses, comme celles de Paris et Lyon, où se concentrent les travailleurs les plus diplômés. Dans les

franges parisienne, lyonnaise et mulhousienne, les navetteurs transrégionaux ont un salaire horaire net moyen supérieur de 2 € à celui des non-navetteurs. Dès lors que les différentiels de salaires compensent à minima les coûts de déplacement, les actifs occupés ont une incitation financière à navetter en dehors de leur région malgré des distances quotidiennes parfois longues à parcourir. Si les cadres, en raison de leurs salaires plus élevés, peuvent davantage vivre au plus près de leur lieu de travail malgré un coût de la vie plus onéreux, ce n'est pas forcément le cas pour des actifs moins qualifiés. Ainsi, 70 % des navetteurs transrégionaux nouvellement arrivés dans la frange de Mulhouse, et plus de 80 % dans les franges de Paris et Lyon, ne sont pas cadres. Avec un niveau de vie inférieur d'au moins 5 % à celui des actifs résidant directement dans les

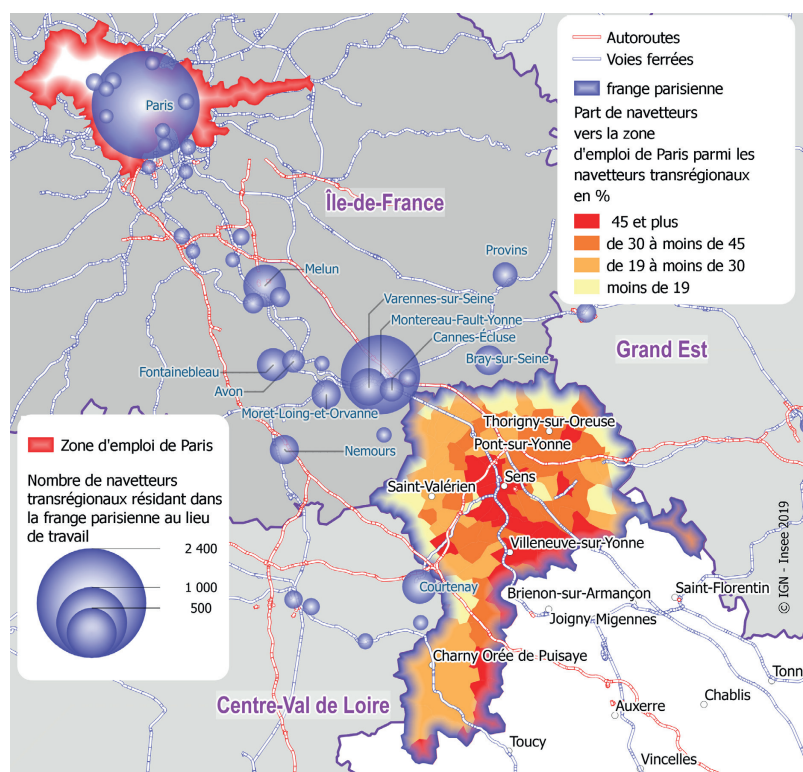
pôles d'emploi, la problématique du coût du logement est importante pour les navetteurs. En effet, vivre au plus près des grandes métropoles, comme Paris ou Lyon, coûte cher et se traduit par un poids très important des loyers dans la consommation. C'est également le cas en Suisse ou dans le Haut-Rhin. En 2015, les prix des biens et de services consommés dans l'agglomération parisienne étaient par exemple supérieurs de 9 % en moyenne à ceux observés en France de province (Insee Première n° 1590).

La densité du réseau de voies de communication facilite les navettes vers les grands pôles

L'attractivité des franges de Paris, Lyon et Mulhouse s'explique en outre par la présence d'axes autoroutiers et de lignes TER qui favorisent les déplacements parfois longs entre le domicile et le travail. Plus les navetteurs transrégionaux se rendent loin, plus ils sont proportionnellement nombreux à utiliser le train dès lors que les infrastructures le permettent (figure 3). C'est le cas pour 70 % de ceux qui vivent dans la frange parisienne et qui travaillent dans la zone d'emploi de Paris. La très grande majorité d'entre eux vivent d'ailleurs près de communes desservies par une gare TER. La ligne Sens – Paris Bercy est particulièrement structurante pour ces navettes et dans la stratégie résidentielle des navetteurs. Elle pourrait l'être davantage encore si l'aménagement d'un arrêt TER à Vert-de-Maison aboutissait dans le cadre du Grand Paris Express. Il favoriserait la mobilité des navetteurs travaillant à la périphérie de la ville de Paris, dans la zone d'emploi d'Orly par exemple.

3 Paris polarise l'essentiel des navetteurs de la frange parisienne malgré l'éloignement

Nombre d'actifs résidant dans la frange parisienne par commune de travail



Source : Insee, recensement de la population 2015

Dans les franges lyonnaise et mulhousienne, le recours au train est moins important puisque la plupart des navetteurs transrégionaux ne travaillent pas au centre-ville de Lyon et de Mulhouse, mais en périphérie, dans des communes non desservies par le train. Ils privilégient donc les accès routiers et autoroutiers.

Les plus grands pôles disposent d'emplois diversifiés en termes de secteurs et de qualifications

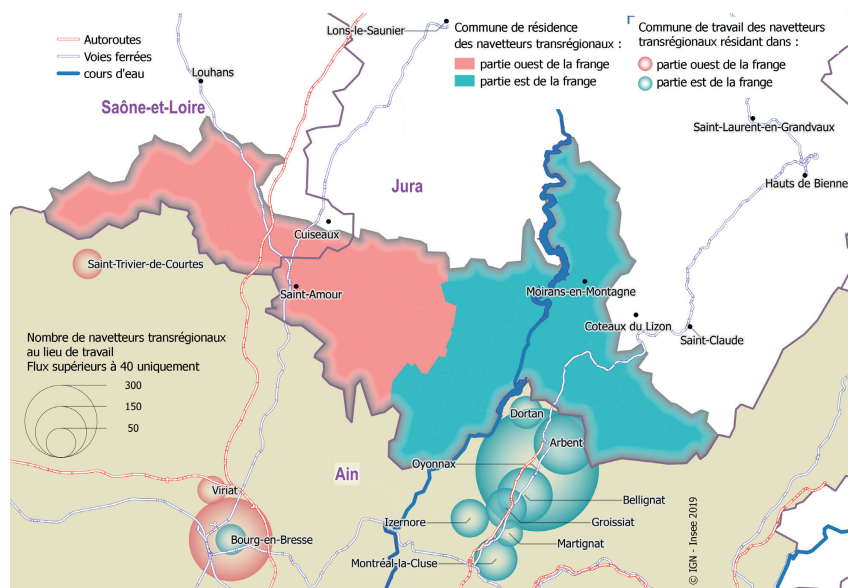
Les navetteurs transrégionaux travaillant dans les grandes aires urbaines de Paris et Lyon occupent principalement des emplois tertiaires. Seulement 13 % des 9 500 navetteurs vivant dans la frange parisienne et travaillant en Île-de-France occupent un emploi dans l'industrie. Le profil des navetteurs est en fait à l'image de la zone d'emploi. Ceux qui travaillent près de Melun, Montereau et Nemours occupent par exemple plus souvent un poste dans l'industrie. De même, plus de 30 % des navetteurs transrégionaux des zones d'emploi de Montereau et Nemours occupent des postes d'ouvriers, contre 24 % dans l'ensemble de la région Île-de-France et 18 % dans la zone d'emploi de Paris, où les cadres sont proportionnellement plus nombreux qu'ailleurs. Dans la frange mulhousienne enfin, si une majorité (73 %) se rend dans le Haut-Rhin pour travailler, une part importante (23 %) se rend également en Suisse. Le profil des navetteurs n'est alors pas le même : ils sont davantage cadres ou professions intermédiaires du tertiaire dans le Haut-Rhin et ouvriers de l'industrie en Suisse.

Franges du Brionnais et d'Oyonnax : désormais moins attractives et fortement dépendantes du dynamisme de pôles moyens extérieurs

Aux franges de la région, d'autres territoires sont polarisés par des pôles de moindre importance. Confrontées à la perte de dynamisme des villes moyennes et au déclin de l'industrie qui marquait historiquement ces pôles, les franges qui leur sont liées ne gagnent plus d'habitants. Ainsi, les franges du Brionnais et d'Oyonnax ont perdu en moyenne 0,3 % et 0,1 % de leur population respective chaque année entre 2010 et 2015. Cela tient principalement au solde naturel négatif, les migrations restant à l'équilibre globalement. Les actifs ne changent ainsi pas forcément de zone de résidence, mais effectuent des trajets plus longs pour chercher un emploi. En 2015, dans les franges du Brionnais et d'Oyonnax, les navetteurs transrégionaux représentent plus d'un actif sur quatre, le plus fort taux de toutes les franges de la région. La frange du Brionnais a perdu de la population active sur l'ensemble de son territoire, et particulièrement à l'est. Dans la frange d'Oyonnax, des disparités territoriales sont apparues : peu attractive à l'est, elle l'est dorénavant beaucoup plus à l'ouest, notamment pour les actifs occupés.

4 La frange d'Oyonnax, des divergences est-ouest

Nombre d'actifs résidant dans la frange d'Oyonnax par commune de travail



Source : Insee, recensement de la population 2015

Face aux pertes d'emplois dans l'industrie, les actifs résidant dans la frange du Brionnais se reportent vers d'autres pôles d'emploi

La frange brionnaise est entourée de deux territoires d'industrie : Le Creusot – Gueugnon – Bourbon-Lancy – Charolais – Autun au nord, et Roanne – Tarare au sud. Le premier est spécialisé dans la métallurgie et la fabrication de matériel de transport, en lien avec la présence d'entreprises comme Michelin, Fiat ou encore Alstom, le second dans le textile. L'industrie étant le secteur le plus sensible aux effets de la concurrence internationale et aux phénomènes de délocalisation, l'emploi a stagné puis diminué dans la frange. Entre 2006 et 2010, elle avait gagné des emplois sur sa partie ouest tandis qu'elle en avait perdu à l'est. La perte d'emplois s'est ensuite généralisée sur tout le territoire avec la crise de 2008, engendrant une baisse du nombre d'actifs occupés et une hausse de la part de navetteurs transrégionaux entre 2010 et 2015, en particulier à l'est. Cette partie de la frange bénéficie en effet de la proximité de pôles d'emploi intérieurs et extérieurs et d'une ligne TER allant vers l'aire urbaine de Lyon.

Dualité de la frange d'Oyonnax : influence de Bourg-en-Bresse à l'ouest, perte d'attractivité à l'est

Après avoir augmenté pendant longtemps, avec la proximité des pôles d'emploi de Saint-Claude et d'Oyonnax, la population de la frange oyonnaxienne a stagné entre 2010 et 2015. Cette apparente stabilité masque des dynamiques internes divergentes : polarisation par Bourg-en-Bresse à l'ouest et par Oyonnax à l'est (figure 4). Le cours de l'Ain, entre les lacs de Vouglans et Conflans en passant par celui du Coiselet, limite considérablement les liaisons entre les deux zones de la frange. Les principaux axes routiers et ferroviaires se sont développés

de part et d'autre de cette frontière naturelle dans le sens nord-sud : de Lons-le-Saunier à Bourg-en-Bresse et de Saint-Claude à Oyonnax. Alors que le premier relie des pôles d'emploi plutôt tertiaires, le second se caractérise par la présence de la « Plastics Vallée », zone de concentration de l'industrie du plastique. Le dynamisme de l'aire urbaine de Bourg-en-Bresse a accru la dynamique résidentielle à l'ouest de la frange et favorisé les navettes. À l'inverse, à l'est, la crise du bastion industriel depuis la fin des années 1990 a engendré une baisse continue de l'emploi salarié. Les personnes en âge de travailler ont dû se rendre plus loin pour trouver un emploi, quitte à traverser les frontières régionale ou nationale.

Loin des pôles d'emploi, des synergies possibles au sein d'un territoire intégré

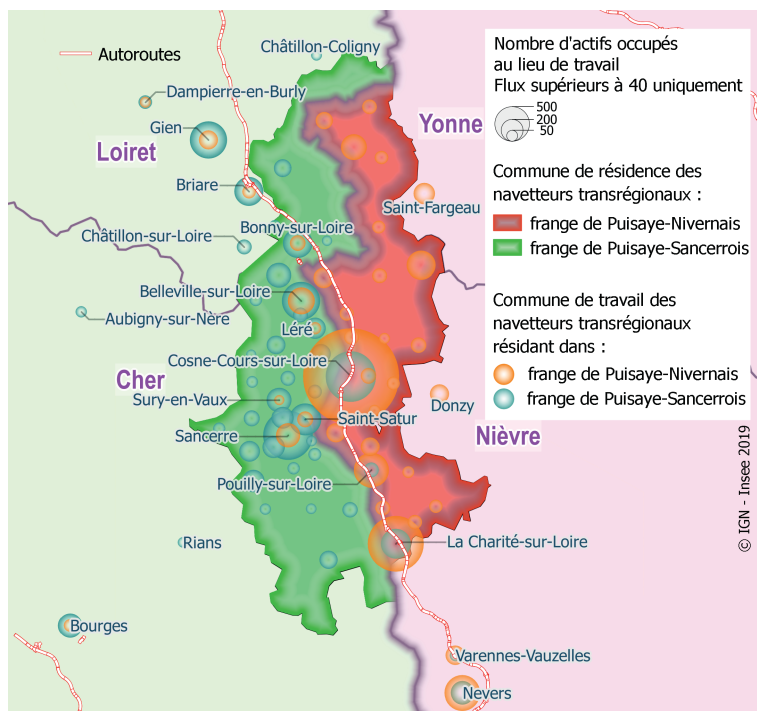
Éloignées de grands pôles d'emploi, les franges rurales bénéficient moins de leur dynamisme. Si dans un certain nombre de cas les navettes ne traduisent que de simples relations de proximité géographiques comme au nord de la Haute-Saône, certains territoires de frange bénéficient d'échanges plus développés au sein d'un espace organisé de part et d'autre de la limite régionale. C'est par exemple le cas de la zone formée des franges de Puisaye-Nivernais à l'ouest de la Bourgogne-Franche-Comté, et Puisaye-Sancerrois, à l'est de la région Centre-Val de Loire. Fédérées autour de l'axe ligérien et par des problématiques territoriales similaires liées à la ruralité, elles échangent près de 3 000 actifs, qui résident dans l'une et travaillent dans l'autre (figure 5).

L'emploi s'organise autour de petits pôles desservis par l'autoroute

Le dynamisme des navettes transrégionales de ces franges repose sur la présence de petits pôles d'emploi à la frontière régionale :

5 Franges de Puisaye, échanges équilibrés entre la région et Centre-Val de Loire

Nombre d'actifs résidant dans les franges de Puisaye par commune de travail



Source : Insee, recensement de la population 2015

Sancerre, Cosne-Cours-sur-Loire et La Charité-sur-Loire. Desservis par l'autoroute A77, ils sont rapidement accessibles pour les habitants d'un côté comme de l'autre des limites régionales. C'est également le cas de communes isolées comme Belleville-sur-Loire en région Centre-Val de Loire, où se trouve une centrale nucléaire employant plus de 300 salariés de la frange de Puisaye-Nivernais, soit le tiers des effectifs de l'entreprise.

Les franges de Puisaye-Nivernais et de Puisaye-Sancerrois demeurent malgré tout assez peu attractives pour les actifs occupés. Plutôt vieillissantes, elles ont en moyenne perdu 0,8 % et 0,6 % de leur population active respective chaque année entre 2010 et 2015.

Les franges de Puisaye s'échangent des actifs aux profils complémentaires

La baisse progressive du nombre d'actifs a engendré un déséquilibre entre l'offre et la demande de travail pour certains niveaux de qualification et secteurs d'activité. Dans la frange de Puisaye-Nivernais, il existe 1,2 poste dans le tertiaire non marchand pour un actif résident, 1,1 poste de professions

intermédiaires et 1,2 poste d'employés. Le manque de ce type de main-d'œuvre sur place est compensé par de la main-d'œuvre venant de la frange voisine. Ainsi, les navetteurs transrégionaux sont proportionnellement plus nombreux que les non-navetteurs à occuper un poste tertiaire non marchand (33 % contre 25 %), de profession intermédiaire (26 % contre 19 %) ou d'employé (34 % contre 26 %).

À l'inverse, dans la frange de Puisaye-Sancerrois, le nombre d'emplois est inférieur au nombre d'actifs résidents, quel que soit le niveau de qualification et le secteur d'activité. Les besoins les plus importants en main-d'œuvre se trouvent dans l'industrie, pour des ouvriers comme pour des cadres. Les navetteurs transrégionaux résidant dans la frange de Puisaye-Nivernais occupent plus souvent ces emplois que les non-navetteurs : 33 % travaillent dans l'industrie contre 25 % ; ils sont deux fois plus souvent cadres (14 %).

Un salaire horaire supérieur de 3 € nets pour les navetteurs transrégionaux des franges de Puisaye
Comme ailleurs, les navetteurs transrégionaux de ces franges ont des salaires plus

élevés que les non-navetteurs : ils gagnent en moyenne 3 € net de plus par heure. C'est l'écart le plus important observé dans les franges de Bourgogne-Franche-Comté, y compris celles de Paris, Lyon et Mulhouse.

Outre des effets de structure, d'autres raisons peuvent être avancées pour expliquer de tels écarts. Tout d'abord, le secteur public, auquel les navetteurs de ces franges appartiennent plus souvent, offre, pour les emplois les moins qualifiés, des salaires un peu plus élevés que dans le secteur privé. De plus, lorsque la main-d'œuvre manque, les entreprises sont prêtes à offrir des salaires plus élevés pour recruter. Ainsi, à l'embauche, les négociations de salaire peuvent compenser le coût de déplacement. Aucune ligne TER ne faisant la jonction entre les deux franges, les navetteurs sont contraints de prendre la voiture, plus onéreuse que les transports en commun. ■

Source

Cette étude s'appuie essentiellement sur les données du recensement de la population de 2015. Il s'agit d'analyser les caractéristiques démographiques et économiques des principales franges de la région ainsi que le profil des navetteurs transrégionaux qui y résident. D'autres données ont été mobilisées : les DADS pour les salaires.

Méthode

Les territoires de franges ont été définis dans le cadre d'une première étude (*Insee Analyses Bourgogne-Franche-Comté* n° 40). Pour la présente publication, seules les franges ayant au moins 2 000 navetteurs transrégionaux ont été retenues. Compte tenu de leurs spécificités, les franges suisse, mâconnaise et neversoise ont été exclues. La frange suisse est particulière puisque la frontière régionale est également nationale. Quant aux franges mâconnaise et neversoise, elles sont le résultat de la continuité du bâti liée aux unités urbaines de Mâcon et Nevers qui longent la frontière régionale.

Partenariat

Cette étude est le fruit d'un travail en partenariat entre l'Insee et la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) de Bourgogne-Franche-Comté.

Insee Bourgogne-Franche-Comté
8 rue Louis Garnier
CS 11997
25020 BESANÇON CEDEX
Directeur de la publication :
Moïse Mayo
Rédacteur en chef :
Pablo Debray
Mise en page :
STDI
Crédits photos :
CRT, L. Cheviet
ISSN : 2497-4455
Dépôt légal : mars 2019
© Insee 2019

Pour en savoir plus

- Branche-Seigeot A., Chassard M., « Dans les franges de Bourgogne-Franche-Comté, 60 000 habitants travaillent en dehors de la région », *Insee Analyses Bourgogne-Franche-Comté* n° 40, septembre 2018.
- Clé E., Sauvadet L., Jaluzot L., Malaval F., Rateau G., « En 2015, les prix en région parisienne dépassent de 9 % ceux de la province », *Insee Première* n° 1590, avril 2016.



Insee
Bourgogne-
Franche-Comté