



## Toulouse, Montpellier, Perpignan, Nîmes Des schémas de déplacements domicile-travail différents d'une agglomération à l'autre

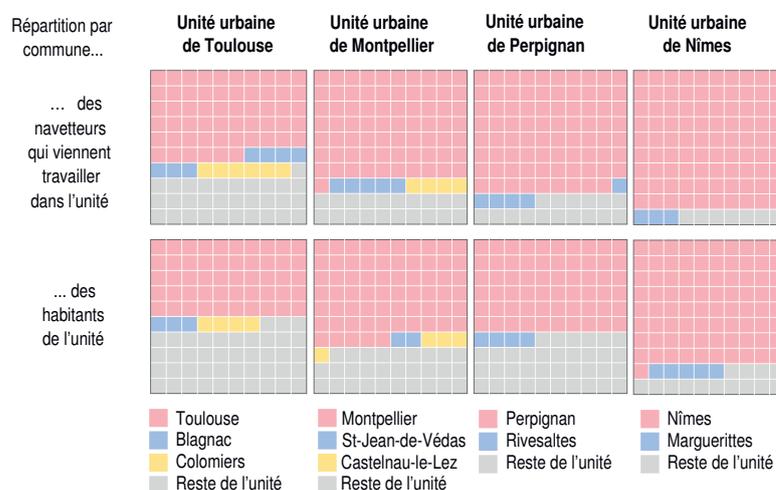
**C**haque jour, les quatre plus grandes agglomérations d'Occitanie attirent quelque 267 000 actifs qui viennent travailler dans l'une d'elles, alors qu'ils n'y résident pas. À Nîmes, la quasi-totalité des navetteurs qui entrent dans l'agglomération se dirigent vers la ville-centre. À Toulouse, en revanche, des pôles d'emplois secondaires importants existent au sein de l'agglomération, tels que Blagnac et Colomiers où sont implantées des activités aéronautiques et spatiales : ils attirent aussi les navetteurs résidant hors de l'agglomération. En vingt-cinq ans, les communes de banlieue, où l'emploi se développe plus vite que dans les villes-centres, attirent de plus en plus de navetteurs. Les villes-centres continuent cependant à accueillir des actifs venant de loin, alors que les pôles secondaires exercent plutôt une attractivité de proximité.

Noémie Montcoudiol, Séverine Pujol (Insee)

On ne travaille pas toujours là où on habite. Les quatre principales unités urbaines d'Occitanie (*définitions*), Toulouse, Montpellier, Perpignan et Nîmes, accueillent chaque jour 267 000 personnes qui viennent y travailler sans y résider. Quelque 129 000 actifs se rendent ainsi dans l'agglomération de Toulouse, 69 000 dans celle de Montpellier, 37 000 dans celle de Nîmes et 32 000 dans celle de Perpignan en 2016. Ces nombreuses navettes reflètent un déséquilibre : ces territoires concentrent davantage l'emploi que la population. Les navetteurs résidant hors de l'agglomération occupent ainsi 30 % des emplois offerts dans ces agglomérations.

### 1 Nîmes pèse lourd dans son agglomération, pour les navetteurs comme pour la population

Répartition communale des navetteurs (entrant dans l'unité urbaine) et de la population en 2016



### Des pôles d'emplois secondaires à Toulouse

Ces quatre agglomérations sont de taille très différente, en population et plus encore en nombre de communes (de 9 à Nîmes à 73 à Toulouse). Le schéma des navettes

Lecture : 90 % des navetteurs venant travailler dans l'agglomération nîmoise travaillent dans la ville-centre, 3 % à Marguerites ; 81 % des habitants de l'agglomération nîmoise habitent à Nîmes et 5 % à Marguerites.

Source : Insee, recensement de la population 2016

quotidiennes entre le domicile et le lieu de travail est ainsi en partie lié à ces organisations spatiales hétérogènes.

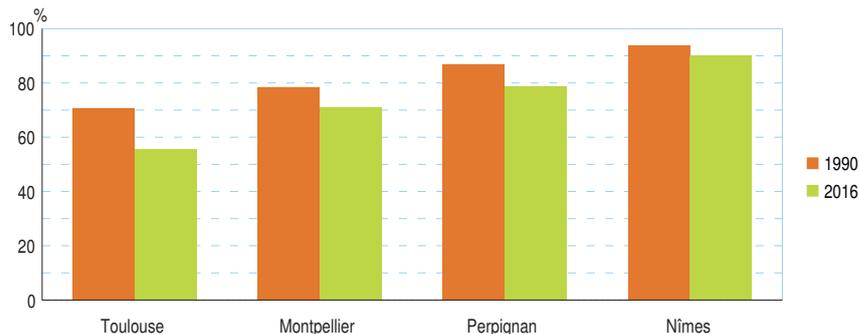
Nîmes attire la quasi-totalité des navetteurs (*définitions*) qui viennent travailler dans l'agglomération sans y habiter (*figure 1*). Il est vrai que la ville-centre, très étendue, exerce une forte emprise territoriale au cœur d'une unité urbaine de taille restreinte : elle concentre la population (8 habitants de l'agglomération sur 10) comme les navetteurs (9 sur 10).

À l'opposé, seuls 56 % des navetteurs qui rejoignent l'agglomération toulousaine travaillent dans la ville-centre. Cette proportion, la plus faible des quatre unités urbaines, est liée à la présence de deux pôles secondaires importants, Blagnac et Colomiers. Ces deux communes, qui à elles seules offrent 66 000 emplois, concentrent davantage les navetteurs que les habitants de l'agglomération. La présence des activités aéronautiques et spatiales, en partie localisées dans ces communes de banlieue, explique l'importance des navettes vers ces deux communes. Autre particularité à Toulouse, la commune de Labège, qui, sans être un pôle d'emploi de l'envergure des deux précédents, constitue une zone d'activité importante avec ses 13 200 emplois : elle attire 3 % des navetteurs entrant dans l'agglomération, alors que seuls 0,4 % des habitants de l'unité urbaine y vivent. Si, à Toulouse, les navetteurs venant travailler dans l'agglomération ont moins tendance à rejoindre la ville-centre, c'est aussi en raison du poids important des nombreuses communes de banlieue : la moitié des habitants de l'agglomération y résident. La banlieue toulousaine compte à elle seule plus d'habitants que l'ensemble de l'agglomération de Montpellier, la deuxième de la région. Cette population nombreuse génère de l'emploi présentiel (*définitions*) qui vient s'ajouter à l'emploi productif déjà présent.

La répartition des navetteurs et de la population au sein des agglomérations

## 2 Les villes-centres concentrent moins les navetteurs

Part des navetteurs rejoignant la ville-centre parmi les actifs venant travailler dans les agglomérations en 1990 et en 2016 (en %)



Lecture : parmi les navetteurs venant travailler dans l'agglomération toulousaine, 56 % travaillent dans la ville-centre en 2016, contre 71 % en 1990.

Source : Insee, recensement de la population 2016

de Montpellier et Perpignan dessine un autre schéma, intermédiaire entre les deux précédents. Si les villes-centres accueillent entre 7 et 8 navetteurs sur 10 parmi ceux qui, résidant hors de l'unité urbaine, viennent y travailler, d'autres communes les attirent aussi. Cependant aucun véritable pôle d'emploi secondaire ne ressort : Castelnau-le-Lez ou Saint-Jean-de-Védas à Montpellier, et Rivesaltes à Perpignan, attirent certes des navetteurs, mais dans une proportion proche de leur population. Dans ces communes, outre les emplois destinés aux besoins des habitants, la présence d'établissements importants contribue à attirer des navetteurs : Ubisoft à Castelnau-le-Lez, Midi-Libre à Saint-Jean-de-Védas, activités logistiques et zone commerciale « Cap Roussillon » à Rivesaltes...

### En vingt-cinq ans, davantage d'emplois et de navetteurs dans les banlieues

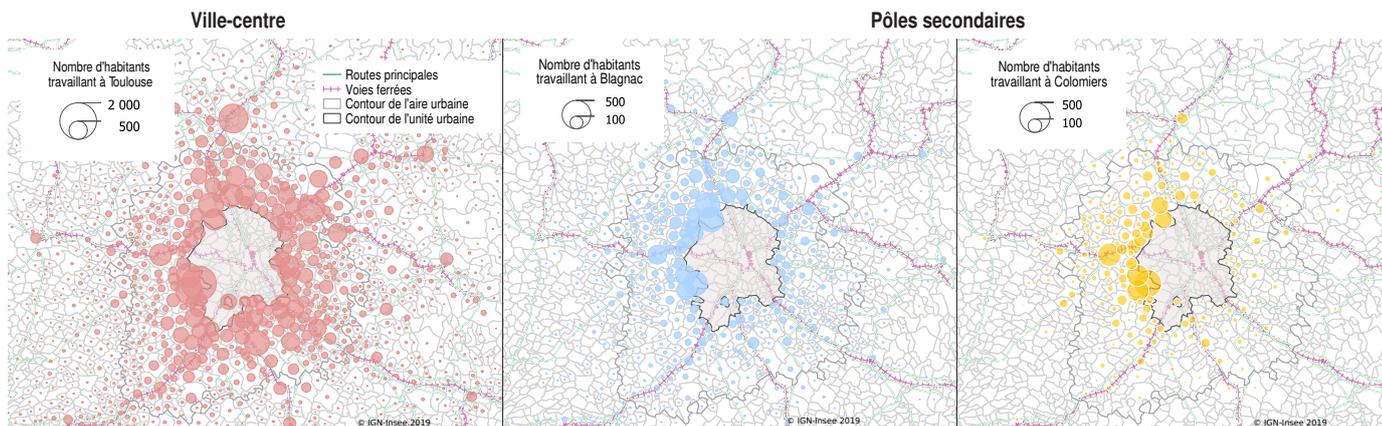
Entre 1990 et 2016, le nombre d'actifs venant travailler dans l'une des quatre grandes agglomérations sans y résider a plus que doublé, même si cette forte hausse ralentit sur les dix dernières années (*encadré 1*).

Depuis 1990, l'emploi se développe plus vite dans les banlieues des quatre agglomérations que dans les villes-centres. Le nombre d'emplois est multiplié par trois dans les deux pôles secondaires de Toulouse (Blagnac et Colomiers) et dans certaines communes de banlieue (Balma à Toulouse, Saint-Gély-du-Fesc ou Castelnau-le-Lez à Montpellier, Cabestany à Perpignan...), alors qu'il n'augmente que dans une fourchette de 25 à 50 % dans chacune des trois villes-centres de ces agglomérations. La dynamique de l'emploi résulte, entre autres, de l'essor des zones commerciales et d'activité aux abords des villes-centres. C'est le cas à Balma-Gramont, aux portes de Toulouse, où le prolongement de la ligne de métro en 2003 a dynamisé une zone commerciale existante. Mais aussi à Cabestany, où la Polyclinique Médipôle Saint-Roch a fortement contribué au développement de l'emploi.

Le nombre d'actifs résidant dans ces communes de banlieue progresse aussi, mais à un rythme moins soutenu que l'emploi, ce qui entraîne une hausse importante du nombre de navetteurs. En conséquence, les navetteurs ont moins tendance à aller

## 3 Blagnac et Colomiers attirent principalement à l'ouest de l'agglomération toulousaine

Nombre de navetteurs au lieu de résidence selon la commune de travail en 2016



Note : pour une meilleure lisibilité, ne sont représentés ici que les navetteurs résidant en dehors de l'unité urbaine.

Source : Insee, recensement de la population 2016

travailler dans les villes-centres : Toulouse ne capte plus que 56 % des navetteurs venant de l'extérieur de l'agglomération en 2016, contre 71 % en 1990. Le constat est le même à Montpellier et Perpignan, même s'il est moins marqué. À Nîmes aussi, le nombre de navetteurs augmente davantage en banlieue. Cependant, le poids de la ville-centre au sein de son agglomération est si important que celle-ci reste prédominante (figure 2).

### Un périmètre d'attractivité plus restreint pour les pôles secondaires

Les communes de banlieue des quatre agglomérations attirent plutôt des actifs résidant à proximité. Un constat mis en lumière lorsqu'on prend en compte l'ensemble de tous les navetteurs : ceux qui viennent de l'extérieur de l'agglomération, mais aussi ceux qui résident en son sein et changent de commune quand ils se rendent de leur résidence à leur lieu de travail. Ainsi, 45 % des actifs qui viennent travailler à Rivesaltes habitent dans l'unité urbaine de Perpignan, contre seulement 35 % des navetteurs qui rejoignent la ville-centre. Dans l'agglomération de Montpellier, 6 navetteurs sur 10 travaillant à Lattes ou Castelnau-le-Lez viennent d'une commune de l'unité urbaine, contre 3 sur 10 pour ceux qui travaillent dans la ville-centre.

A contrario, l'attractivité des villes-centres s'étend au-delà de la couronne périurbaine (définitions). Ainsi, parmi l'ensemble des navetteurs qui viennent travailler dans la commune de Nîmes, la moitié habitent en dehors de l'aire urbaine (définitions). Deux raisons peuvent être avancées. D'une part, les villes-centres offrent des emplois de cadres des fonctions métropolitaines (définitions) qui sont beaucoup moins présents en périphérie, notamment dans les secteurs de l'administration (collectivités régionales ou départementales, préfectures, services publics), de la recherche-développement (Sanofi à Montpellier) ou encore de la santé (CHU). D'autre part, ces villes-centres se situent au cœur des réseaux routier et ferroviaire, ce qui facilite les déplacements plus lointains. Elles rayonnent d'ailleurs en étoile : les navetteurs qui viennent y travailler vivent tout autour de l'agglomération. À l'inverse, les navetteurs qui se rendent dans les pôles secondaires de l'agglomération résident davantage dans un secteur géographique orienté vers la périphérie la plus proche de ces pôles. Cette situation est bien sûr liée aux difficultés de circulation et de déplacement observées en général au sein des agglomérations : à distance égale, il est souvent plus rapide de venir d'une commune située en zone périurbaine ou rurale que d'une commune de l'agglomération. L'exemple de l'ouest toulousain est emblématique (figure 3). Les pôles aéronautiques de Blagnac et Colomiers attirent davantage les navetteurs en provenance du quart nord-ouest de l'aire urbaine.

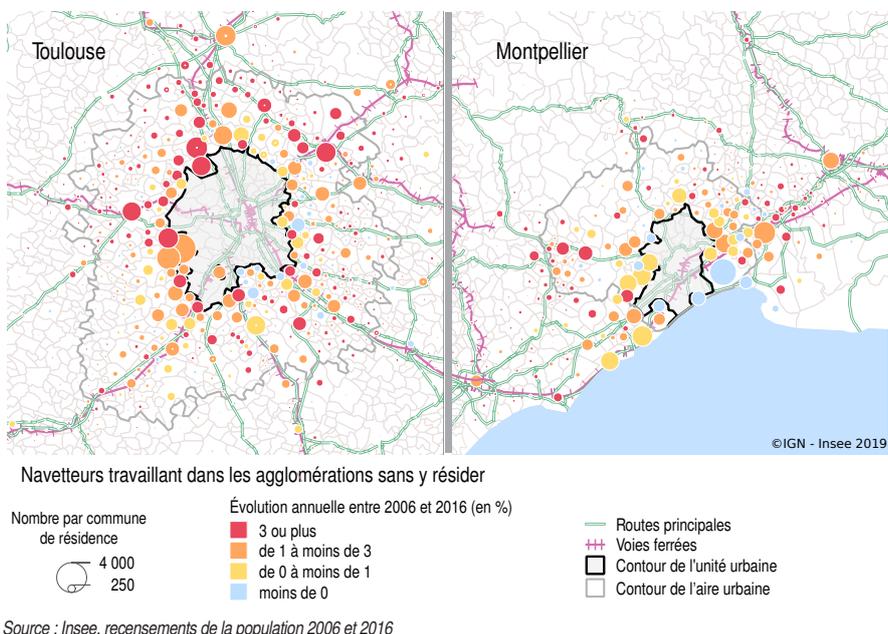
#### Encadré 1

### L'influence des agglomérations s'accroît le long des axes de communication

Sur la période récente 2006-2016, l'influence des agglomérations en matière d'emploi s'accroît d'abord à proximité, dans les couronnes périurbaines, mais aussi plus loin le long des axes de communication : l'influence de Nîmes s'étend ainsi en direction de Montpellier et Alès, celle de Montpellier vers Sète, Nîmes et Lodève (figure 4). Dans cette dernière direction, les navetteurs résidant à Gignac et Saint-André-de-Sangonis sont ainsi de plus en plus nombreux. À Toulouse, le nombre de navetteurs venant travailler dans l'agglomération augmente dans toutes les directions, notamment dans le quart nord-ouest, dans le prolongement des grandes zones d'activités aéronautiques, mais aussi en direction d'Albi. L'autoroute A68, reliant la capitale régionale à Albi et mise en service au début des années 90, ainsi que différentes lignes ferroviaires desservent de nombreuses communes du Tarn, à l'instar de Saint-Sulpice, où le nombre de navetteurs est élevé et progresse fortement. À Perpignan, les actifs qui viennent travailler dans l'agglomération sont de plus en plus nombreux en provenance des communes proches du littoral dont la population augmente rapidement, comme Elne ou Saint-Laurent-de-la-Salanque, bien reliées à la ville-centre par des 4 voies. Cependant, certaines échappent à cette dynamique, comme Canet-en-Roussillon. L'attractivité s'étend aussi au sud, le long de l'autoroute A9, jusqu'au Boulou.

#### 4 Forte hausse du nombre de navetteurs le long des axes de communication

Nombre de navetteurs venant travailler dans les agglomérations de Toulouse et Montpellier en 2016 et évolution annuelle entre 2006 et 2016 par commune de résidence



### Les échanges les plus intenses au cœur des agglomérations

C'est au cœur des agglomérations que les flux de navetteurs sont les plus intenses, particulièrement entre les villes-centres et les communes voisines. Si ce constat se vérifie pour les quatre unités urbaines, il existe cependant des nuances qui reflètent les différents schémas de polarisation.

Dans l'agglomération nîmoise, le rôle prédominant de la ville-centre se répercute sur le sens des navettes : Nîmes est la destination des principaux flux. Les communes de banlieue étant surtout résidentielles, peu nombreux sont les actifs faisant le trajet inverse.

Dans l'agglomération toulousaine, en revanche, les principaux flux sont relativement équilibrés entre certaines communes : autant de navetteurs vont dans un sens que dans l'autre. Il y a même davantage de Toulousains

qui travaillent à Labège ou Blagnac que l'inverse. Le flux des Toulousains allant travailler chaque matin à Blagnac est d'ailleurs le plus important de toute l'agglomération. Ces chassés-croisés illustrent un système plus complexe, constitué d'une ville-centre qui polarise moins les flux de navetteurs en raison de la présence de pôles d'emplois importants et nombreux, comme c'est souvent le cas dans une grande agglomération.

À Montpellier et à Perpignan, la ville-centre est la principale destination des flux les plus importants. Cependant, les navetteurs font aussi le chemin inverse, vers certaines communes de banlieue, comme Lattes ou Cabestany, ce qui était beaucoup moins fréquent en 1990. Une illustration du développement de l'emploi dans ces communes ou de nouvelles dessertes de transports en commun (encadré 2). ■

## La voiture reste largement majoritaire, le recours aux transports en commun est lié à l'offre

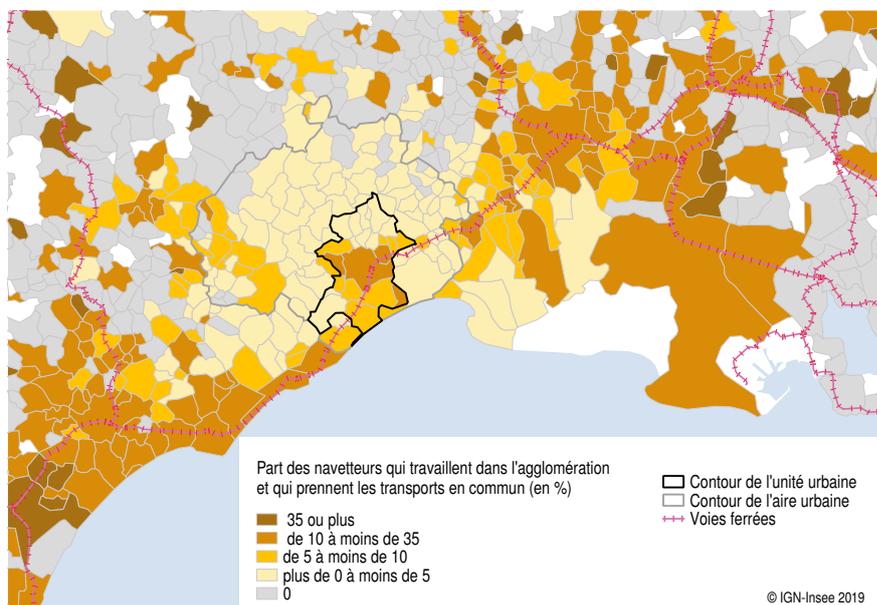
En 2016, la voiture reste le mode de transport privilégié par les navetteurs qui quittent leur commune de résidence pour aller travailler dans l'une des quatre principales agglomérations d'Occitanie, qu'ils résident ou non dans ces unités urbaines. Ainsi, moins de 10 % des navetteurs se rendent à leur travail en transports en commun : de 3,1 % pour ceux qui travaillent dans l'agglomération de Perpignan à 9,6 % pour Toulouse.

Les navetteurs qui résident dans la ville-centre ou la proche banlieue prennent un peu plus les transports en commun, ces communes étant desservies par le tram, le métro ou les bus (figure 5). De la même manière, depuis les communes plus éloignées, au-delà de la couronne périurbaine, les navetteurs résidant à proximité des gares utilisent davantage les transports en commun : ils ont en effet la possibilité d'emprunter des trains express régionaux (TER). Mais entre ces deux espaces, dans la couronne périurbaine et aux franges de l'agglomération, l'utilisation de la voiture est quasi systématique, l'offre de transports en commun étant plus restreinte. Ainsi, à Montpellier, 10 % des navetteurs résidant dans l'unité urbaine prennent les transports en commun (tram, bus) et 12 % de ceux qui habitent dans une commune extérieure à l'aire urbaine. Mais c'est le cas pour seulement 4 % des périurbains.

Au sein des agglomérations, les navetteurs utilisent d'autant plus les transports en commun que l'offre se développe. Ainsi, les habitants de Castelnaud-le-Lez qui vont travailler à Montpellier utilisent les transports en commun deux fois plus souvent en 2016 qu'en 2006 : 20 % au lieu de 9 % ; sur cette période a eu lieu la mise en service de la ligne 2 du tram (fin 2006). Même constat

### 5 Les périurbains utilisent moins les transports en commun que les navetteurs plus éloignés

Recours aux transports en commun pour les navetteurs qui travaillent dans l'agglomération de Montpellier



Source : Insee, recensement de la population 2016

entre Blagnac et Toulouse : deux fois plus d'actifs utilisent les transports en commun pour se rendre au travail, dans un sens comme dans l'autre, en dix ans. Là aussi, la mise

en service de la ligne T2 du tram a favorisé l'utilisation des transports en commun, empruntés par un navetteur sur cinq entre ces deux communes.

## Définitions

La notion d'**unité urbaine** correspond à celle d'**agglomération** : ensemble de communes présentant un espace continûment bâti d'au moins 2 000 habitants, constitué d'une **ville-centre** et d'une **banlieue**.

L'**aire urbaine** est constituée de l'unité urbaine et de sa zone d'influence en matière d'emploi, appelée **couronne périurbaine**.

Dans cette étude, un **navetteur** est un actif qui ne travaille pas dans la commune où il réside.

Les **activités présentes** sont les activités mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins des personnes présentes dans la zone, qu'elles soient résidentes ou touristes.

Les **activités productives** sont déterminées par différence. Il s'agit des activités qui produisent des biens majoritairement consommés hors de la zone et des activités de services tournées principalement vers les entreprises de cette sphère productive.

La partition de l'économie en deux sphères permet de mieux comprendre les logiques de spatialisation des activités et de mettre en évidence le degré d'ouverture des systèmes productifs locaux.

Les **emplois de cadres des fonctions métropolitaines** sont les emplois de cadres qui relèvent des fonctions de conception-recherche, de prestations intellectuelles, de commerce inter-entreprises, de gestion et de culture-loisirs.

**Insee Occitanie**  
36, rue des Trente-Six Ponts  
BP 94217  
31054 TOULOUSE Cedex 4

**Directrice de la publication :**  
Caroline JAMET

**Rédactrice en chef :**  
Michèle EVEN

**Mise en page et impression :**  
Agence Elixir, Besançon

ISSN : 2492-1629 (version imprimée)  
ISSN : 2493-4178 (version en ligne)

© Insee 2019

## Pour en savoir plus

• « L'inégale répartition des emplois et des actifs génère de nombreux déplacements entre EPCI », *Insee Analyses Occitanie* n° 77, septembre 2019

