



## Déplacements domicile-travail en Bourgogne-Franche-Comté, les trajets s'allongent et l'automobile reste reine

**C**haque jour, 725 000 actifs résidant en Bourgogne-Franche-Comté se déplacent dans une autre commune pour aller travailler. Dix ans auparavant, ils étaient 25 700 de moins. Même si les trajets continuent de s'allonger, ils restent avant tout des déplacements de proximité. La moitié des navetteurs résident ainsi à moins de 16 km de leur lieu de travail.

Les grands pôles d'emploi de la région captent l'essentiel des navetteurs. Dijon et Besançon exercent une influence forte dans leur espace périurbain et même au-delà. Sur la bande frontalière, près de 35 000 résidents travaillent en Suisse, soit près de 15 000 actifs supplémentaires en dix ans. Habitant de plus en plus loin de la frontière, ils parcourent des distances plus élevées.

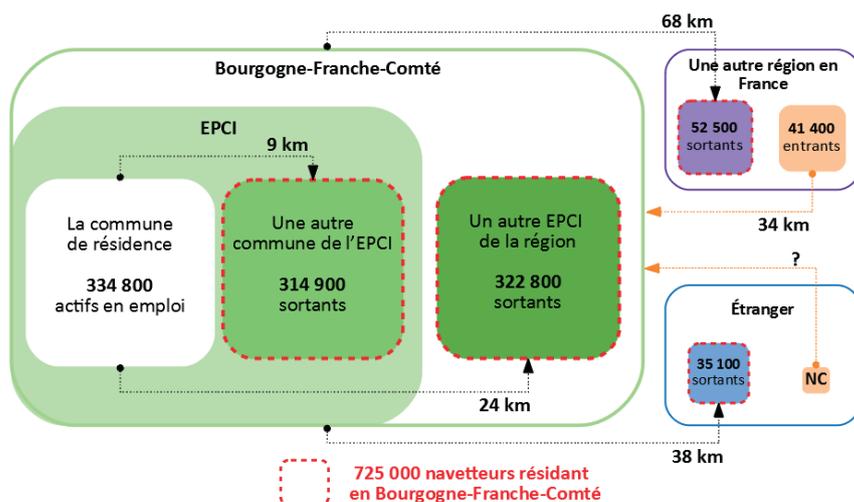
La voiture est le mode de transport privilégié par 90 % des navetteurs. Les externalités négatives de ce mode de déplacement sont nombreuses (pollutions, GES, accidentologie, précarité énergétique...) mais la région a l'avantage de ne pas connaître d'importants embouteillages. Globalement, les transports en commun véhiculent peu de navetteurs et seules les lignes les plus structurantes parviennent à concurrencer en partie la voiture.

Charles Pilarski, Yohann René (Insee)

En 2016, 7 actifs sur 10 de Bourgogne-Franche-Comté sont navetteurs (*définitions*). Ce sont ainsi près de 725 000 personnes qui travaillent dans une commune différente de celle où elles habitent (*figure 1*). En dix ans, le nombre de ces navetteurs a augmenté de 3,7 %, soit 25 700 personnes supplémentaires. Dans un espace périurbain qui s'étend, la part de navetteurs continue de progresser. Dans le même temps, l'essor du travail frontalier a multiplié par 1,5 le nombre d'actifs travaillant en Suisse. Par ailleurs, la plupart des territoires de frange de la région sont davantage polarisés qu'avant vers les grands pôles d'emploi extérieurs : le Sénonais, l'est belfortin, le sud du Jura notamment. Au final, le nombre d'actifs sortants de la région a augmenté de 30 %, alors que les entrants n'augmentaient que de 22 %.

### 1 Trois groupes d'égale importance : les non-navetteurs, les navetteurs restant dans leur EPCI et ceux travaillant ailleurs en Bourgogne-Franche-Comté

Répartition des navetteurs selon le lieu de résidence et distance médiane parcourue



Source : Insee, RP 2016 (enquêtes de recensement 2014 à 2018, exploitation complémentaire) ; distancier OpenStreetMap (traitement Insee)

### Un navetteur sur deux passe plus de 40 minutes dans les transports

La moitié des navetteurs résidant en Bourgogne-Franche-Comté parcourt plus de 16 km pour se rendre au travail

(*figure 2*). Cela représente l'équivalent de 40 minutes de trajet aller-retour par la route, 3 minutes de plus que dix ans auparavant.

Bien qu'en recul, les déplacements au sein de l'intercommunalité (EPCI) de résidence restent nombreux. Toutefois, leur part dans l'ensemble des navettes a nettement

## Les principaux flux entre communes concentrés autour de Dijon

Dijon Métropole et le Grand Besançon Métropole ont un rôle prépondérant dans la structure des navettes régionales. Un navetteur sur cinq (157 000 personnes) est directement concerné par l'un des deux EPCI, qu'il y réside ou qu'il y travaille.

Les réseaux de transport urbains, très développés, contribuent à largement interconnecter les communes de ces EPCI. C'est au sein de la métropole dijonnaise que les échanges intercommunaux sont les plus importants de la région. Si la plupart des navettes convergent vers Dijon, de nombreux Dijonnais travaillent dans des communes proches comme Chenôve, Quetigny ou Longvic.

Dans le Grand Besançon Métropole, les échanges sont bien plus polarisés par la ville-centre. Elle concentre 78 % des navettes internes à l'EPCI. Les pôles d'emploi secondaires y sont moins nombreux : Saint-Vit, deuxième commune de l'EPCI, n'est peuplée que de 5 000 habitants.

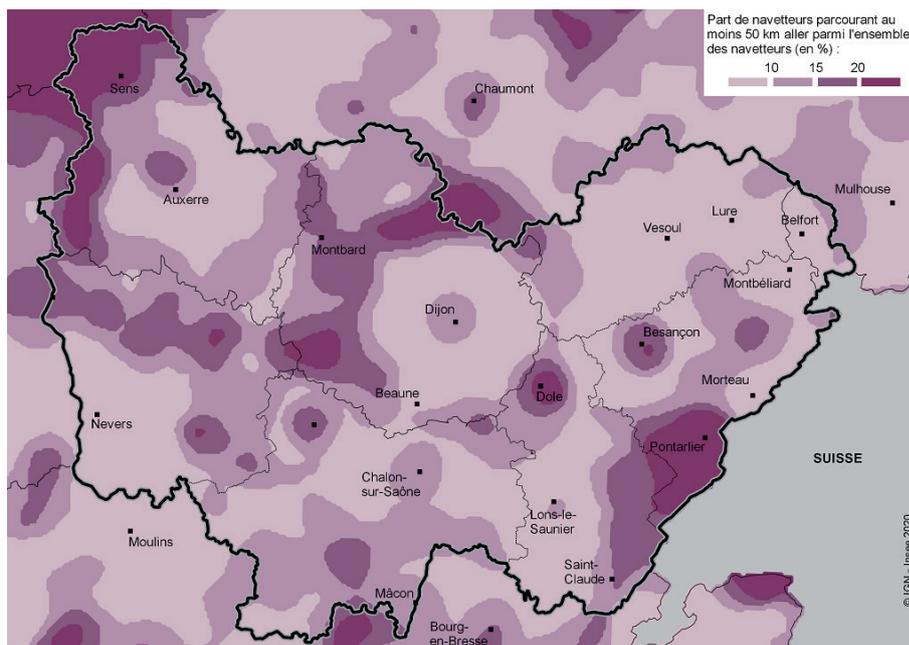
diminué : en 2006, 48 % des navetteurs travaillaient dans leur EPCI de résidence contre 43 % en 2016. Naturellement, les distances parcourues se sont allongées, en particulier pour les trajets les plus longs : 10 % des navetteurs de Bourgogne-Franche-Comté font plus de 53 km pour se rendre sur leur lieu de travail, soit un allongement de 6 km en dix ans.

## Des déplacements longue distance entre métropoles, mais aussi depuis des zones moins denses

Les navettes longue distance, supérieures à 100 km, concernent seulement 5 % des navetteurs. Il s'agit d'abord des résidents de grands

## 3 Dans certains territoires, plus d'1 navetteur sur 5 parcourt au moins 50 km pour se rendre au travail

Part de navetteurs parcourant au moins 50 km aller parmi l'ensemble des navetteurs (lissage communal de rayon 15 km)



Source : Insee, RP 2016 (enquêtes de recensement 2014 à 2018, exploitation complémentaire) ; distancier OpenStreetMap (traitement Insee)

pôles, comme Dijon ou Besançon. Parmi ces navetteurs longue distance, on retrouve davantage de cadres (28 %, deux fois plus que dans l'ensemble des navetteurs) vraisemblablement attirés par des emplois qualifiés, en grand nombre et mieux rémunérés. Ils travaillent dans les grandes agglomérations de la région ou à Paris, Lyon et Strasbourg. Ces flux restent cependant limités.

Ces trajets lointains ne se cantonnent pas à des échanges entre grands pôles urbains (figure 3). Certains navetteurs parcourent de

longues distances tout en habitant dans des territoires plus ruraux, moins dynamiques et moins bien reliés : dans la Puisaye ou dans le Morvan, dans le Châtillonnais ou à proximité de la Suisse. L'infrastructure de transport en commun y existe rarement. Ces navetteurs ruraux utilisent donc surtout leur voiture pour rejoindre Nevers, l'Île-de-France, Dijon ou l'intérieur de la Suisse, notamment Lausanne.

## Les grandes agglomérations attirent surtout des habitants de leur première couronne périurbaine

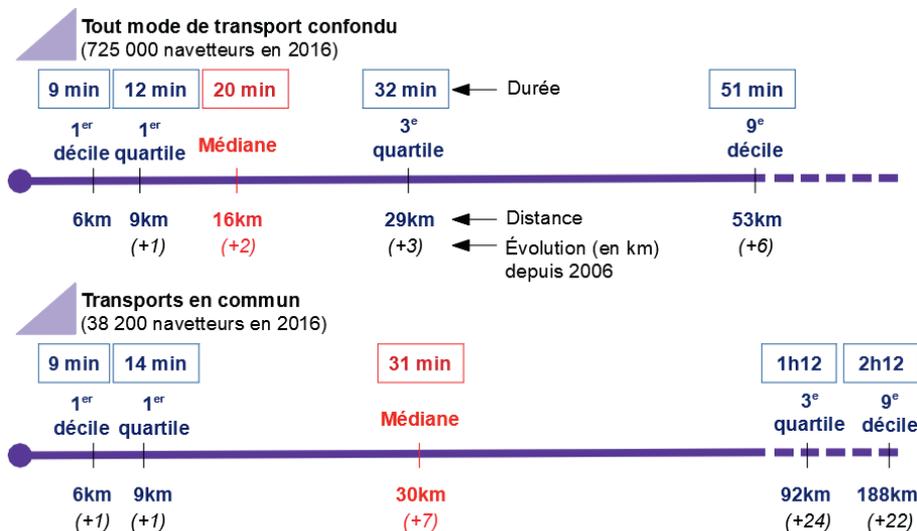
Quelle que soit leur taille, les principales agglomérations de la région entretiennent peu de liens avec les territoires au-delà de leur première couronne périurbaine.

Pour autant, les grands pôles captent l'essentiel des flux de navetteurs. Localement, ils représentent jusqu'à 40 % de l'emploi occupé. Qu'ils travaillent dans des pôles de taille moyenne ou plus grands, la distance alors parcourue par les entrants est sensiblement la même, 20 à 30 km (médiane) excepté pour Le Creusot-Montceau où les trajets sont plus longs (figure 4).

Dans ces espaces périphériques, plus des deux tiers des actifs travaillent dans un autre EPCI. Davantage de couples bi-actifs avec enfants résident en périphérie, que dans le reste de la population. Plus jeunes, ils sont aussi plus souvent cadres et propriétaires de leur maison. C'est particulièrement vrai autour de Dijon. Cependant, des populations s'éloignent aussi des centres urbains pour réduire notamment leurs dépenses de logement.

## 2 La moitié des navetteurs parcourent moins de 16 km (ou en moins de 20 min) pour se rendre à leur travail

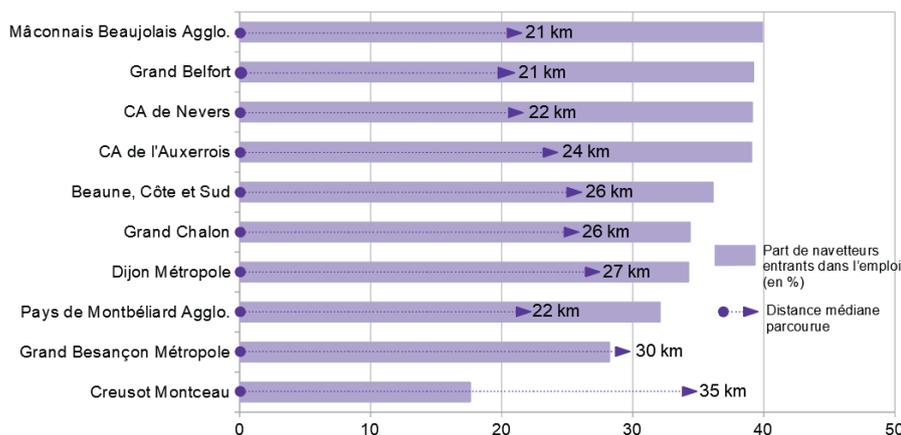
Répartition des navetteurs selon la distance parcourue et le mode de transport (trajet aller)



Source : Insee, RP 2016 (enquêtes de recensement 2014 à 2018, exploitation complémentaire) ; distancier OpenStreetMap (traitement Insee)

#### 4 Les navetteurs entrants parcourent entre 20 et 30 km pour accéder aux principaux pôles d'emploi, excepté Creusot Montceau

Part des navetteurs entrants dans l'emploi et distance médiane parcourue



Note de lecture : Dans le Grand Belfort, 39 % de l'emploi est occupé par des actifs entrants. La moitié d'entre eux parcourent moins de 21 km.

Source : Insee, RP 2016 (enquêtes de recensement 2014 à 2018, exploitation complémentaire) ; distancier OpenStreetMap (traitement Insee)

#### Dans certains territoires ruraux bien reliés, plus de navetteurs au prix de temps de trajets plus longs

Dans l'espace rural, certains territoires sont de plus en plus sous l'influence des grandes agglomérations régionales. C'est le cas le long de la vallée de l'Ognon et à l'est de l'axe Dijon-Mâcon. Ils demeurent assez éloignés des grandes agglomérations tout en restant proches des axes de communication permettant d'y accéder facilement. Ils sont devenus attractifs pour des actifs à revenu intermédiaire qui continuent à travailler en ville, au prix de trajets plus longs. Plus souvent employés que dans le périurbain, plus souvent dépendants de leur voiture également, ces nouveaux navetteurs sont particulièrement impactés par les variations des coûts du transport, automobiles et carburants, et par les frais induits comme la garde des enfants.

#### Dans la bande frontalière, 35 000 navetteurs au profil atypique

Dans la zone montagneuse frontalière, résident 35 000 navetteurs travaillant en Suisse. Le travail frontalier a connu un essor important depuis le milieu des années 2000. Le profil du navetteur frontalier reste singulier : plus jeunes que les non-frontaliers, plus de la moitié à être ouvriers.

Ils parcourent souvent des distances bien plus importantes que les non-frontaliers : plus de la moitié dépassent les 40 km ; mais il existe de fortes disparités. Elles sont d'abord liées aux lieux de travail : si une majorité de ces navetteurs travaillent dans les pôles d'emploi horlogers juste de l'autre côté de la frontière comme La Chaux-de-Fonds ou Le Locle, d'autres occupent des emplois tertiaires plus éloignés, à Lausanne ou Yverdon-les-Bains. D'autre part, les lieux de résidence, historiquement situés à moins de 10 km de la frontière, se sont considérablement éloignés, parfois même

jusque dans le périurbain bisontin. Le foncier y est moins cher, ce qui favorise l'installation de familles. Au final, si les trajets les plus fréquentés relèvent de distances inférieures à 20 km, comme Morteau - Le Locle ou Les Rousses - Le Chenit, certains navetteurs parcourent parfois jusqu'à 100 km, attirés par les emplois suisses mieux rémunérés.

#### 90 % des déplacements en voiture, sur un réseau peu chargé malgré quelques points noirs

La voiture reste partout le mode de transport dominant pour aller travailler : 90 % des navetteurs de la région le privilégient. Les

tronçons les plus empruntés se situent autour des trois principaux pôles d'emploi régionaux : vers Dijon, depuis Beaune et Auxonne, vers Besançon depuis Dole ainsi qu'entre Belfort et Montbéliard (figure 5).

Dans le reste de la région, la fréquentation des routes est moins importante. Seules les routes du Jura et du Doubs sont un peu plus fréquentées par la présence des frontaliers. Sur ces routes de moyenne montagne, le nombre de voies praticables est alors déterminant. Il n'est pas rare d'y constater des engorgements aux heures de pointe comme dans les grandes villes.

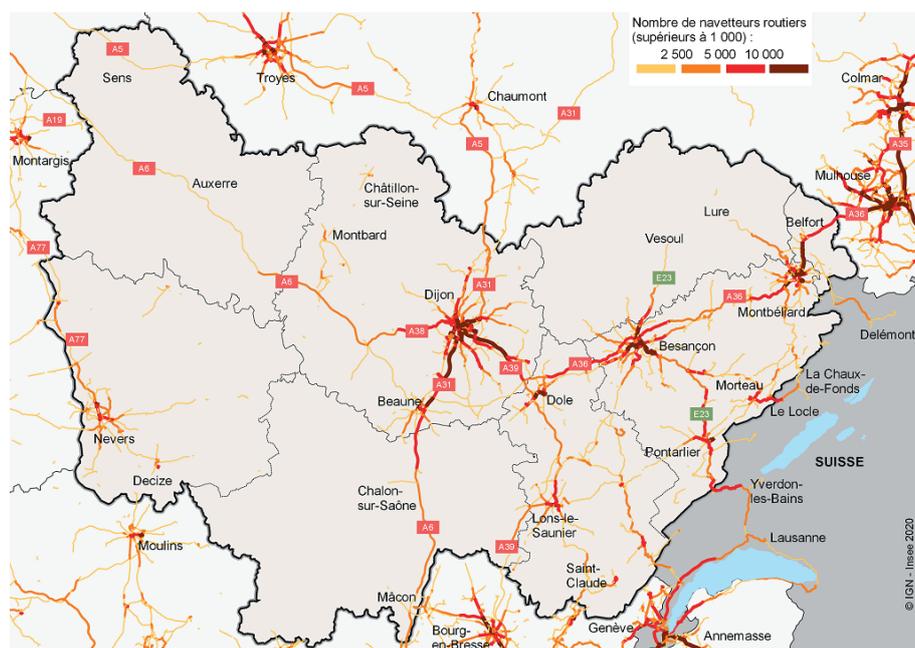
Dans d'autres territoires, certains points noirs ont été résorbés grâce à des améliorations de l'infrastructure routière. C'est par exemple le cas de l'élargissement à quatre voies en 2011 de la route nationale à l'ouest d'Héricourt. En rapprochant cette zone de Belfort et Montbéliard, l'extension a participé directement au développement résidentiel et à la transformation de Lure et de sa périphérie.

#### Les transports en commun restent peu utilisés

Pour les navetteurs de la région, le recours aux transports en commun reste modeste : seuls 5 % (38 200 personnes) utilisent ce mode de transport. Pour un quart d'entre eux, il s'agit de trajets courts, relevant souvent de logiques périurbaines. Le train y concurrence directement le véhicule individuel. C'est notamment le cas des liaisons entre Dijon et son espace de proximité au sud, à l'ouest et à l'est (figure 6). La ligne Beaune-Dijon est particulièrement utilisée. L'utilisation des transports en commun est moins fréquente

#### 5 Des tronçons routiers où transitent chaque jour plus de 10 000 navetteurs à l'entrée des principales agglomérations

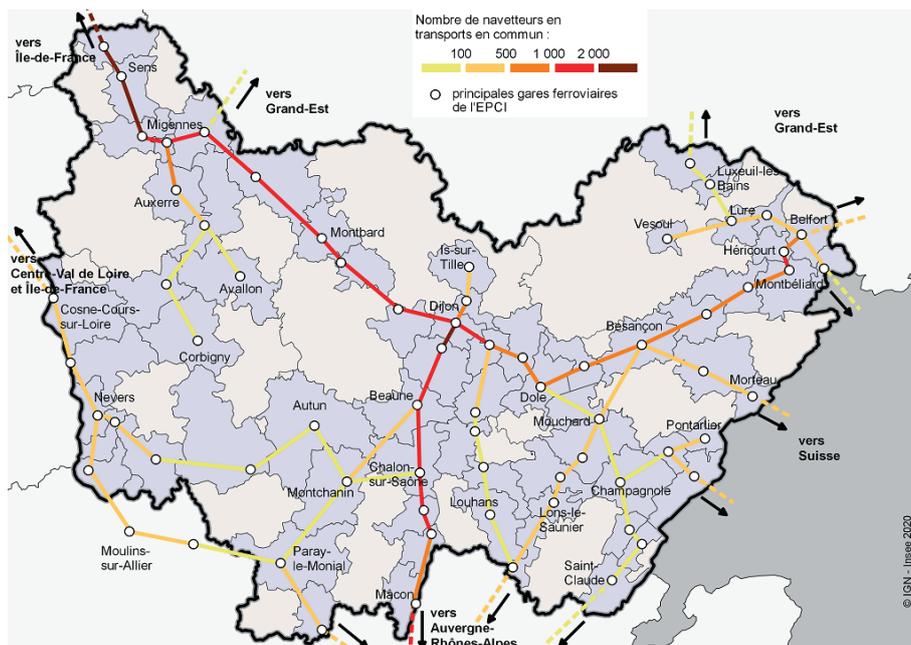
Nombre de navetteurs déclarant utiliser le réseau routier par tronçon



Source : Insee, RP 2016 (enquêtes de recensement 2014 à 2018, exploitation complémentaire) ; distancier OpenStreetMap (traitement Insee)

## 6 De nombreux usagers des transports en commun en direction de l'Île-de-France

Flux de navetteurs utilisant les transports en commun entre EPCI



Note : le nombre de navetteurs sur chaque tronçon est déterminé à partir des déplacements cumulés dans les deux sens entre EPCI de la région, vers les régions limitrophes et la Suisse.

Le calcul est effectué sur la base de 15 liaisons ferroviaires inspirées du réseau TER Bourgogne-Franche-Comté. Les éventuelles correspondances ne sont pas prises en compte.

Source : Insee, RP 2016 (enquêtes de recensement 2014 à 2018, exploitation complémentaire)

## La moitié des navetteurs génèrent plus de 80 % des émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements domicile-travail

En France, le transport est l'activité qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre (GES). Il représente 30 % des émissions totales, dont une moitié liée directement aux déplacements des ménages en voiture. En 2016, 1,6 million de tonnes de GES ont été rejetées dans l'air par la circulation routière des navetteurs de Bourgogne-Franche-Comté. Ces émissions de GES dépendent surtout du nombre de kilomètres parcourus, plus que de la classe environnementale des véhicules. Les actifs qui travaillent hors de leur EPCI de résidence contribuent plus fortement à ces rejets de gaz polluants. S'ils ne représentent que 57 % des navetteurs, leurs trajets génèrent 83 % des émissions régionales de GES liées aux déplacements domicile-travail. Dans certaines intercommunalités très dépendantes de l'emploi extérieur, ces déplacements externes expliquent plus de 95 % des GES émis par les navetteurs. C'est le cas par exemple dans la vallée de l'Ognon, au nord de Dijon dans la Tille, dans le Sénonais ou encore en deuxième couronne frontalière avec la Suisse.

pour se rendre à Besançon, ce réseau étant moins développé et chargé.

C'est surtout pour les trajets plus longs que les transports en commun peuvent constituer une alternative pratique, moins fatigante et coûteuse que la voiture. Plus de la moitié de ses usagers parcourent au moins 30 km. C'est deux fois plus que pour l'ensemble des navetteurs. Pour les trajets inter-urbains, le train peut constituer une solution de remplacement à la voiture dès lors que le cadencement est important et que le réseau routier est moins performant ou trop cher. C'est par exemple le cas le long de l'axe Dijon-Mâcon, ou entre Sens et la Seine-et-Marne.

Enfin, les transports en commun rendent également possibles des trajets très longue distance. La majeure partie de ces trajets relève encore de liaisons TER : entre Dijon et Besançon, entre Dijon et Lyon ou entre l'Yonne et Paris. Un quart des usagers parcourent plus de 92 km, soit 24 km de plus que dix ans avant. L'infrastructure TGV contribue modestement à cet allongement : seuls 900 Dijonnais se rendent à Paris pour y travailler. ■

## Sources, définitions et méthodologie

Le **Recensement de la population (RP)** fournit des statistiques sur le nombre d'habitants et leurs caractéristiques. Il permet de connaître leur commune de résidence et leur commune de lieu de travail.

Un **navetteur** correspond à un actif ayant un emploi et travaillant dans une autre commune que celle où il réside.

### Méthodologie de calcul des distances et des temps de trajet :

Les trajets domicile-travail ont été extraits du Recensement de la population à partir des enquêtes de recensement 2004 à 2008 et 2014 à 2018. Ces données sont communales. Faute d'information infra-communale, les distances et temps de trajet pour les actifs qui résident et travaillent dans la même commune ont été considérés comme nuls.

Le champ de l'étude est celui des actifs en emploi qui résident en Bourgogne-Franche-Comté, quels que soient leur commune ou leur pays de lieu de travail. Par convention, n'ont pas été pris en compte les personnes se déclarant navetteurs sans se déplacer pour

travailler (54 000 actifs), ceux qui ont déclaré travailler dans des communes éloignées de plus de 5 h par la route de leur lieu de résidence (4 300 actifs), et ceux qui ont déclaré se rendre à pied sur leur lieu de travail, celui-ci étant situé dans une autre commune que leur commune de résidence (3 900 actifs).

Les distances et temps de parcours ont été calculés pour chaque trajet, du centre de la commune de résidence au centre de la commune de travail, à partir de l'itinéraire routier le plus court obtenu par le service de cartographie en ligne OpenStreetMap. Ces calculs sont fondés sur le réseau routier actuel (janvier 2020). Les écarts de temps et de distances mis en avant dans l'étude entre 2006 et 2016 relèvent donc uniquement de changements dans les duos commune de résidence-commune de travail, et non de l'amélioration du réseau routier.

Les estimations d'émissions de gaz à effet de serre ont été déterminées à partir des mesures réalisées par ATMO Bourgogne-Franche-Comté appliquées aux trajets des navetteurs.

Insee Bourgogne-Franche-Comté

8 rue Louis Garnier  
CS 11997  
25020 BESANÇON CEDEX

Directeur de la publication :  
Moïse Mayo

Rédactrice en chef :  
Marie Léger

Mise en page :  
STDI

Crédits photos :  
CRT, L. Cheviet

ISSN : 2497-4455

Dépôt légal : décembre 2020

© Insee 2020

## Pour en savoir plus

- Charton C., René Y., Hmamda N., « Les déplacements domicile-travail des frontaliers de l'Arc jurassien », Ostaj, août 2020.
- Brion D., Lebeau Y., « Déplacements domicile-travail en Bourgogne-Franche-Comté : plus nombreux, plus longs et en voiture », *Insee Flash Bourgogne-Franche-Comté* n° 12, juin 2016.
- Baccaïni B., Semécurbe F., Thomas G., « Les temps de déplacement entre domicile et travail », *Dares Analyses* 20135-081, mars 2017.

