



De plus en plus de personnes travaillent en dehors de leur commune de résidence

En France, en 2013, 16,7 millions de personnes quittent quotidiennement leur commune de résidence pour aller travailler, soit deux personnes ayant un emploi sur trois. C'est dans le Nord-Pas-de-Calais-Picardie et en Île-de-France que la proportion de navetteurs est la plus importante. Globalement, elle a augmenté de six points depuis 1999, témoignant de la déconnexion croissante entre lieu de domicile et lieu de travail. Les navetteurs se déplacent très majoritairement en voiture. Les habitants des communes très densément peuplées font toutefois exception, ces dernières étant mieux équipées en transports collectifs. Par rapport à 1999, les personnes ayant un emploi parcourent des distances plus longues pour aller travailler. La moitié d'entre elles réside à plus de 15 kilomètres de son travail, soit 2 kilomètres de plus qu'en 1999.

Maud Coudène, David Levy, pôle Analyse territoriale, Insee

En 2013, selon le recensement de la population, 26,1 millions de personnes habitant en France ont un emploi. Les deux tiers d'entre elles, soit 16,7 millions de personnes, travaillent dans une autre commune que celle où elles résident. La proportion de ces navetteurs (*définitions*) culmine dans le Nord-Pas-de-Calais-Picardie (71 %) et en Île-de-France (69 %), deux régions très urbaines. Elle est également très élevée en

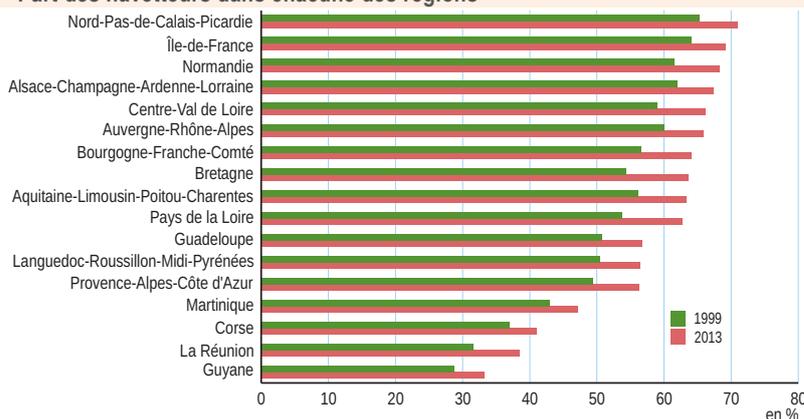
Normandie, en Alsace-Champagne-Ardennes-Lorraine et dans le Centre-Val de Loire : beaucoup de navetteurs de ces régions travaillent dans l'aire urbaine de Paris. À l'opposé, les navetteurs sont minoritaires en Provence-Alpes-Côte d'Azur (47 %), Corse (41 %) et Guyane (33 %), en raison de la proximité des emplois, de l'insularité ou de la grande superficie des communes. Dans ces régions, moins de la moitié de la

population active quitte sa commune pour aller travailler (*figure 1*).

Le nombre de navetteurs croît plus fortement dans les territoires les moins denses

De 1999 à 2013, la part des navetteurs dans l'ensemble des personnes ayant un emploi augmente de 6 points, passant de 58 % à 64 %. Cette hausse concerne l'ensemble du territoire français. Sur les 795 aires urbaines (*définitions*) françaises, la part des navetteurs ne diminue que dans 13 d'entre elles. Ces dernières sont de petites aires urbaines de moins de 15 000 habitants comme Cogolin dans le Var, Prades et Le Teil en Ardèche ou Bitche en Moselle. Au niveau régional, la part des navetteurs progresse le plus fortement en Bretagne : de 9 points, contre 4 points seulement en Provence-Alpes-Côte d'Azur. À un niveau plus fin, c'est dans les territoires les moins denses (*définitions*) que la distance à l'emploi croît le plus fortement. Or, dans ces espaces, les déplacements domicile-travail étaient déjà les plus importants. Ainsi, les différences entre les territoires se sont accentuées en quatorze ans (*figure 2*).

1 De fortes disparités entre les régions
Part des navetteurs dans chacune des régions



Champ : personnes ayant un emploi, âgées de 15 à 64 ans et résidant en France (hors Mayotte).
Source : Insee, recensements de la population de 2013 et de 1999, exploitation complémentaire.

Trois quarts des ingénieurs et des cadres d'entreprise sont navetteurs

Les navetteurs sont surreprésentés parmi certaines catégories professionnelles : trois quarts des ingénieurs et des cadres d'entreprise sont des navetteurs contre seulement un quart des indépendants ou des aides familiaux. La part de navetteurs est également plus forte pour les travailleurs ayant des enfants (69 % contre 64 % en moyenne) et ceux appartenant à un ménage comportant deux personnes ayant un emploi (69 % contre 61 % lorsque le ménage ne comporte qu'un seul actif occupé). Les personnes seules ne sont, quant à elles, que 55 % à être navetteurs. Enfin, les navetteurs sont surreprésentés parmi les propriétaires d'une maison individuelle (71 % contre 52 % des locataires en logement collectif). En effet, l'habitat collectif est concentré dans les villes-centres et les banlieues, tandis que les maisons individuelles sont très présentes dans les communes périurbaines plus résidentielles et offrant moins d'emplois.

La voiture reste le principal mode de transport intercommunal

80 % des navetteurs se rendent à leur travail en voiture. Les autres personnes, qui travaillent dans leur commune de résidence, ne sont que 51 % à y recourir. La voiture est naturellement beaucoup plus utilisée dans les territoires peu denses, où les transports en commun sont moins développés (figure 3). Ils y sont mobilisés principalement pour les longs trajets. 60 % des navetteurs qui utilisent les transports en commun dans ces territoires effectuent un trajet supérieur à 30 km ; ils sont 77 % dans ce cas dans les communes très peu denses.

Parmi les aires urbaines, Paris se distingue très nettement : 50 % seulement des navetteurs utilisent une voiture pour se rendre à leur travail et 44 % prennent les transports en commun. Dans les autres aires urbaines, à l'exception de quelques petites, ces taux dépassent systématiquement 75 % pour la voiture et sont en dessous de 20 % pour les transports en commun. En dehors de Paris, les trois aires urbaines où les transports en commun sont les plus utilisés sont Lyon, Lille et Grenoble (figure 4).

Depuis 1999, les distances des navetteurs s'allongent

En 2013, la moitié des navetteurs travaillent dans une commune distante de plus de 15 kilomètres de celle de leur domicile. Les distances entre deux communes s'entendent de mairie à mairie, car les données ne sont pas géolocalisées. Depuis 1999, la distance médiane (définitions) a augmenté de 2 kilomètres. En effet, la proportion des trajets de moins de 10 kilomètres a diminué (- 5 points), au profit notamment de ceux compris entre 20 et 50 kilomètres (figure 5).

En Île-de-France, les distances se stabilisent

La distance médiane parcourue par les navetteurs culmine en Corse et en Provence-Alpes-Côte d'Azur (respectivement 19 kilomètres et 17 kilomètres). À l'inverse, avec une distance inférieure à 14 kilomètres, c'est

en Bourgogne-Franche-Comté, Auvergne-Rhône-Alpes et Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes qu'elle est la plus faible en métropole. Au total, l'écart est de 5 kilomètres entre les régions extrêmes.

Entre 1999 et 2013, la distance médiane a progressé dans toutes les régions (figure 6).

2 Une évolution depuis 1999 très forte dans les communes très peu denses

Part des navetteurs en fonction de la grille de densité

Grille de densité	2013 (en %)	1999 (en %)	Évolution entre 1999 et 2013 (en points de %)
Communes densément peuplées	55,3	52,5	2,8
Communes de densité intermédiaire	63,7	57,8	5,9
Communes peu denses	74,2	66,3	7,8
Communes très peu denses	71,6	61,7	9,9
France	64,0	58,2	5,8

Champ : personnes ayant un emploi, âgées de 15 à 64 ans et résidant en France (hors Mayotte, Guadeloupe et Guyane).
Source : Insee, recensements de la population de 2013 et de 1999, exploitations complémentaires.

3 Des transports en commun utilisés principalement dans les communes densément peuplées

Répartition des modes de transport utilisés par les navetteurs en fonction de la grille de densité

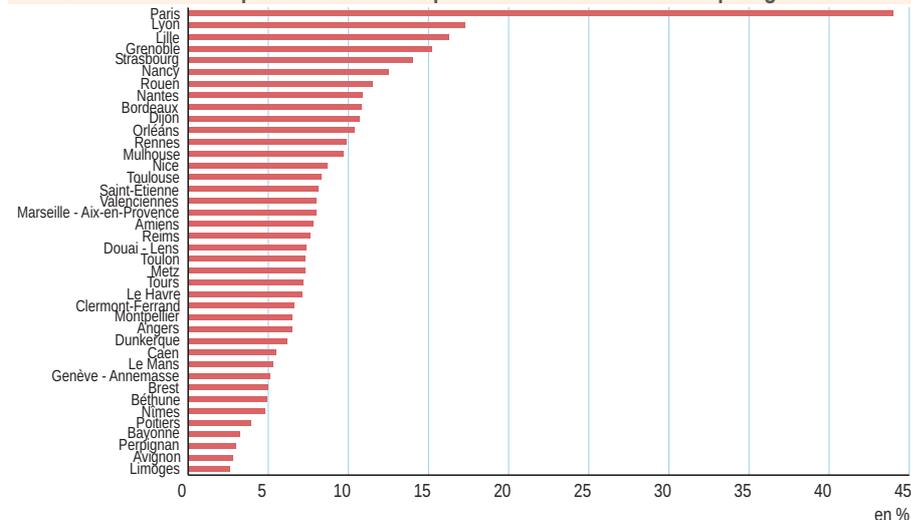
Mode de transport	Navetteurs des communes densément peuplées	Navetteurs des communes de densité intermédiaire	Navetteurs des communes peu denses	Navetteurs des communes très peu denses	Ensemble des navetteurs
À pied	7	4	2	2	4
Voiture	57	86	94	96	80
Transports en commun	37	10	4	2	15

Champ : navetteurs résidant en France (hors Mayotte, Guadeloupe et Guyane).

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

4 Recours très important aux transports en commun à Paris

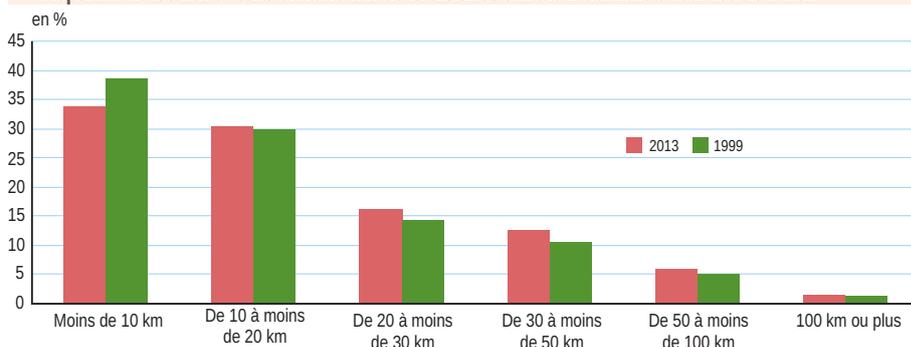
Part des navetteurs qui utilisent les transports en commun dans les 40 plus grandes aires



Champ : ensemble des navetteurs résidant dans une des 40 plus grandes aires urbaines de France.

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

5 Répartition des navetteurs en fonction de la distance entre leur domicile et leur lieu de travail *



* Distance entre leur commune de résidence (localisée à la mairie de commune) et la commune où ils travaillent (localisée à la mairie de commune).

Champ : navetteurs résidant et travaillant en France, effectuant une distance inférieure à 200 km.

Source : Insee, recensements de la population de 2013 et de 1999, exploitations complémentaires.

6 Distance parcourue par les navetteurs, par région, en 1999 et 2013

Région	Distance médiane parcourue par les navetteurs (en km) *		
	2013	1999	Évolution entre 1999 et 2013
Corse	19,2	18,3	0,9
Provence-Alpes-Côte d'Azur	17,3	16,3	1,0
Pays de la Loire	15,6	13,7	1,9
Bretagne	15,2	13,5	1,7
La Réunion	15,0	15,0	0,0
Centre-Val de Loire	14,8	12,3	2,5
Île-de-France	14,7	14,6	0,1
Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées	14,6	12,9	1,7
Nord-Pas-de-Calais-Picardie	14,6	12,0	2,6
Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine	14,5	12,5	2,0
Guadeloupe	14,1	12,4	1,7
Normandie	14,1	11,9	2,2
Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes	13,9	12,3	1,6
Auvergne-Rhône-Alpes	13,7	12,0	1,7
Bourgogne-Franche-Comté	13,6	11,3	2,3
Martinique	13,3	12,2	1,1
Guyane	11,6	11,6	0,0
France (hors Mayotte)	14,6	13,0	1,6

* Distance entre leur commune de résidence (localisée à la mairie de commune) et la commune où ils travaillent (localisée à la mairie de commune).

Champ : navetteurs résidant et travaillant en France (hors Mayotte), effectuant une distance inférieure à 200 km.

Source : Insee, recensements de la population de 2013 et de 1999, exploitations complémentaires.

7 Des distances plus courtes dans les communes densément peuplées

Grille de densité	Répartition des navetteurs en fonction de la distance parcourue *				
	Moins de 10 km	Entre 10 et moins de 20 km	Entre 20 et moins de 30 km	Entre 30 et moins de 50 km	50 km ou plus
Communes densément peuplées	42	30	14	9	5
Communes de densité intermédiaire	35	28	15	13	9
Communes peu denses	27	32	18	14	9
Communes très peu denses	24	31	19	16	10
France	34	30	16	12	8

* Distance entre leur commune de résidence (localisée à la mairie de commune) et la commune où ils travaillent (localisée à la mairie de commune).

Champ : navetteurs résidant et travaillant en France (hors Mayotte), effectuant une distance inférieure à 200 km.

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

Le Nord-Pas-de-Calais-Picardie est la région où la distance médiane a le plus fortement augmenté (+ 3 kilomètres). L'Île-de-France se distingue des autres régions métropolitaines par une quasi-stabilité de sa distance médiane : alors qu'elle se situait au-dessus de la moyenne en 1999, elle en est très proche en 2013 (15 kilomètres ; *figure 6*). Cette stabilité est à mettre en regard avec la congestion du trafic dans les zones les plus denses qui conduirait à atteindre une limite pour la distance domicile-travail.

Les navetteurs des communes densément peuplées ont les plus longs temps de trajet

En 2013, 42 % des navetteurs qui résident dans une commune densément peuplée habitent à moins de 10 kilomètres de la commune de leur lieu de travail ; ils sont seulement 24 % parmi ceux qui habitent dans les communes très peu denses (*figure 7*). Cependant, même si les distances sont plus longues pour ces derniers, ils ont souvent des temps de trajet nettement plus faibles, du fait du trafic plus fluide ou de la

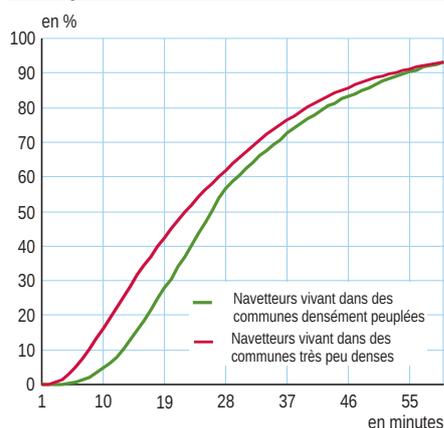
nature des voies empruntées plus rapides. Ainsi, 16 % des navetteurs motorisés habitant une commune très peu dense ont un temps de trajet théorique de moins de 10 minutes en voiture pour se rendre à leur travail, contre 5 % de ceux des communes denses (*figure 8*).

Beaucoup de flux de navetteurs entre pôles urbains dans le Nord

Les 241 grandes aires urbaines construites autour des pôles urbains de plus de 10 000 emplois structurent le territoire du point de vue des échanges domicile-travail et témoignent de l'influence des villes : elles concentrent 78 % des flux de navetteurs et près de 82 % des emplois. Malgré cette offre, 787 000 navetteurs (sur les 18 millions d'actifs occupés qui y résident) quittent chaque jour leur pôle de résidence pour se rendre dans un autre grand pôle ; la moitié d'entre eux parcourt en moyenne 40 kilomètres, contre 14 pour l'ensemble des navetteurs.

9 flux d'échanges quotidiens entre grands pôles concernent chacun plus de 10 000 personnes ayant un emploi et 14 autres plus de 5 000 chacun.

8 Fonction de répartition des temps de trajet des navetteurs motorisés



Lecture : 16 % des navetteurs motorisés résidant dans les communes peu denses mettent moins de 10 minutes pour se rendre à leur travail.

Champ : navetteurs résidant et travaillant en France (hors Mayotte), effectuant une distance inférieure à 200 km et effectuant leur trajet en voiture.

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

C'est dans le Nord que les échanges entre les grands pôles sont les plus importants, en raison de la proximité des différentes aires urbaines. À lui tout seul, le pôle de l'aire urbaine de Lille concentre 13 % des échanges entre les pôles urbains en France. Il accueille quotidiennement 75 600 navetteurs venant de grands pôles voisins et 23 200 le quittent chaque jour pour travailler dans un autre grand pôle. Paris, Lyon et Marseille-Aix-en-Provence sont les trois autres grands pôles où les flux sont importants. 11 000 navetteurs quittent tous les jours chacun de ces trois pôles pour travailler dans un autre pôle urbain. Les navetteurs qui quittent le pôle de Paris pour travailler sont peu nombreux, car ce dernier offre de nombreux emplois. Dans l'autre sens, le pôle de Paris accueille 56 000 actifs venant d'un autre pôle, soit le double de Lyon ou de Marseille. Plus vaste pôle de France, Paris couvre 432 communes et attire des travailleurs vivant à une distance médiane de 90 kilomètres. ■

Sources

Les résultats sont issus de l'exploitation complémentaire des **recensements de la population de 1999 et 2013**. En 1999, Mayotte n'était pas un département d'outre-mer ; aucune donnée du recensement n'est disponible pour ce territoire cette année-là. Afin de travailler sur un champ constant, les résidents de ce territoire n'ont pas été pris en compte dans l'étude.

Le champ est constitué des personnes âgées de 15 à 64 ans ayant un emploi. L'étude ne prend pas en compte les personnes parcourant des distances supérieures à 200 kilomètres. Les distances entre le domicile et le lieu de travail et les temps associés sont calculés à partir des distances routières fournies par le **distantier Métrix** de l'Insee, pour les personnes motorisées. 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...). De plus, les données n'étant pas géolocalisées, le lieu de travail ainsi que celui de la résidence sont localisés à la mairie de la commune.

Définitions

Les **navetteurs** sont des personnes ayant un emploi (ou actifs occupés) qui ne travaillent pas dans leur commune de résidence. Dans cette publication, ceux 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 ; la plupart du temps, la personne ne rentre dans sa résidence principale que le week-end.

Le **zonage en aires urbaines** de 2010 propose une mesure des aires d'influence des villes sur le territoire. Il partage le territoire en quatre 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.

La typologie des communes selon leur degré de « densité » : la typologie européenne « degré d'urbanisation » est une classification conçue en 2011 par la Commission européenne pour servir de cadre aux politiques structurelles. Elle est élaborée en deux étapes : dans un premier temps, la densité de population est observée sur une grille de carreaux d'un kilomètre de côté ; dans un deuxième temps, les carreaux de densité dépassant certains seuils sont agrégés pour former des mailles, qui définissent des zones d'urbanisation dense, intermédiaire ou peu dense. Pour tenir compte de la très grande diversité des espaces peu denses en France, l'Insee a complété la nomenclature européenne avec un niveau supplémentaire pour proposer finalement quatre niveaux :

1- les communes densément peuplées ;

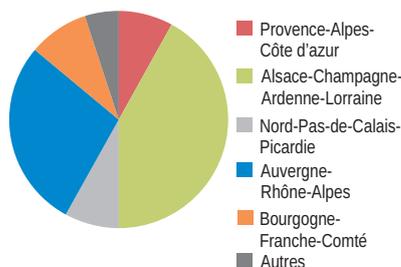
Encadré 1

Des navettes France/étranger plus fréquentes en 2013

En 2013, parmi les personnes ayant un emploi, 383 000 quittent le territoire français pour se rendre à leur travail situé à l'étranger (soit 1,5 % des personnes ayant un emploi). Leur nombre a augmenté de 50 % depuis 1999. Les cinq régions frontalières les plus concernées sont Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine, Auvergne-Rhône-Alpes, Bourgogne-Franche-Comté, Nord-Pas-de-Calais-Picardie et Provence-Alpes-Côte d'Azur (figure 1). En Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine, les transfrontaliers représentent 7 % des personnes ayant un emploi contre 3 % en Auvergne-Rhône-Alpes et moins de 3 % dans les autres régions.

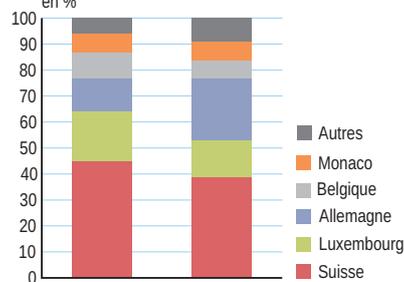
Les deux principaux pays de destination sont la Suisse et le Luxembourg. Depuis 1999, les flux vers ces deux pays se sont fortement accentués. Ceux vers l'Allemagne ont, à l'inverse, diminué (figure 2).

1 - Répartition des actifs transfrontaliers selon leur lieu de résidence en %



Champ : actifs transfrontaliers, France métropolitaine.
Source : Insee, recensement de la population de 2013, exploitation complémentaire.

2 - Répartition des actifs frontalières en fonction du pays où ils travaillent en %



Champ : actifs transfrontaliers, France métropolitaine.
Source : Insee, recensements de la population de 1999 et de 2013, exploitations complémentaires.

Encadré 2

Les navetteurs longue distance sont des hommes et travaillent dans la région parisienne

317 000 personnes ayant un emploi travaillent à plus de 200 kilomètres de leur lieu de résidence. Le nombre de ces navetteurs longue distance a augmenté de 35 % entre 2008 et 2013 contre 22 % pour l'ensemble des navetteurs. Dans quatre cas sur dix, ils travaillent dans l'aire urbaine de Paris. Loin derrière, l'aire urbaine de Lyon est la deuxième à accueillir le plus grand nombre de ces travailleurs, avec seulement 13 500 navetteurs longue distance.

72 % de ces personnes sont des hommes contre 52 % dans l'ensemble de la population ayant un emploi. Les hommes sont donc très nettement surreprésentés. 25 % sont des chefs d'entreprise ou des cadres contre 12 % en moyenne parmi les navetteurs.

En revanche, par rapport à la moyenne, les personnes appartenant à un couple biactif ou ayant des enfants effectuent moins souvent des trajets aussi longs, alors qu'ils sont surreprésentés parmi les navetteurs.

2- les communes de densité intermédiaire ;
3- les communes peu denses ;
4- les communes très peu denses.

Cette typologie n'est pas disponible pour la Guyane et la Guadeloupe.

La **distance médiane** est telle que la moitié de la population effectue un trajet inférieur et l'autre moitié un trajet supérieur.

Bibliographie

- Baccaïni B., Sémécurbe F., Thomas G., « Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation », *Insee Première* n° 1129, mars 2007.
- Floch J.-M., « Vivre en deçà de la frontière, travailler au-delà », *Insee Première* n° 1337, février 2011.
- Floch J.-M. et Levy D., « Le nouveau zonage en aires urbaines de 2010. Pour la poursuite de la périurbanisation et croissance des grandes aires urbaines », *Insee Première* n° 1375, octobre 2011.
- Barbier M., Levy D., Toutin G., « L'accès aux services, une question de densité des territoires », *Insee Première* n° 1579, janvier 2016.
- « Les zonages d'étude de l'Insee : Une histoire des zonages supracommunaux définis à des fins statistiques », *Insee Méthodes* n° 129, mars 2015.

Direction Générale :
18, bd Adolphe-Pinard
75675 PARIS CEDEX 14
Directeur de la publication :
Jean-Luc Tavemier
Rédacteur en chef :
E. Nauze-Fichet
Rédacteurs :
J.-B. Champion, C. Collin, C. Lesdos-Cauhapé, V. Quénechdu, H. Valdelièvre
Maquette : B. Rols
Impression : Jouve
Code Sage IP161605
ISSN 0997 - 3192
© Insee 2016

• *Insee Première* figure dès sa parution sur le site internet de l'Insee :
www.insee.fr/collections-nationales

• Pour recevoir par courriel les avis de parution (50 numéros par an) :
<http://www.insee.fr/abonnements>

Pour vous abonner à *Insee Première* et le recevoir par courrier :
<http://www.webcommerce.insee.fr/liste.php?idFamille=16>

