

# Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation

Brigitte Baccaini, François Sémécurbe, Gwenaëlle Thomas, pôle Analyse territoriale, Insee

**E**n 2004, près de trois salariés sur quatre quittent leur commune de résidence pour aller travailler. Les actifs qui résident dans les couronnes périurbaines, moins bien pourvues en emplois que les pôles urbains, sont les plus mobiles : ils travaillent rarement dans leur commune de résidence et font des déplacements plus longs, tant en distance routière qu'en temps de trajet. Les salariés habitant dans l'aire urbaine parisienne se distinguent de ceux qui résident dans les grandes aires urbaines de province par des temps de trajet relativement longs, malgré des distances parcourues plus courtes. Les cadres parcourent des distances nettement plus grandes que les autres catégories de salariés.

En 2004, 73 % des salariés quittent leur commune de résidence pour aller travailler, mais avec de fortes variations selon les types d'espace (tableau 1) (Source). Les salariés qui résident dans le pôle d'une aire urbaine (Définitions) de moins de 200 000 habitants, ainsi que ceux qui habitent dans un pôle d'emploi de l'espace à dominante rurale, travaillent plus souvent que les autres dans leur commune de résidence : moins de 60 % d'entre eux changent de commune pour aller travailler. À l'inverse, les salariés domiciliés dans l'espace périurbain quittent généralement leur commune pour aller travailler : cette proportion dépasse 90 % dans les couronnes périurbaines des aires urbaines de moins de 50 000 habitants et dans les couronnes des pôles d'emploi de l'espace à dominante rurale.

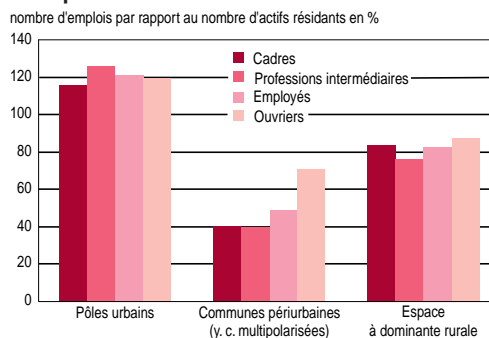
Les hommes sont en général plus mobiles que les femmes, mais avec des variations d'un type d'espace à l'autre : cette mobilité masculine plus forte est très marquée pour les habitants des pôles urbains, alors que, dans les couronnes périurbaines, hommes et femmes quittent dans des proportions voisines leur commune pour aller travailler. Les cadres sont la catégorie la plus mobile. Cette mobilité plus forte par rapport

aux autres catégories socioprofessionnelles est particulièrement marquée pour ceux qui résident dans les plus grandes aires urbaines.

## Les emplois plutôt dans les pôles, les logements plutôt dans le périurbain

Alors que la population ne cesse de se loger de plus en plus loin des centres-villes, l'emploi reste encore largement concentré dans les pôles urbains. En 2004, les pôles urbains regroupent 77 % des emplois salariés, quand n'y habitent que 63 % de salariés. *A contrario*, le périurbain rassemble 12 % des emplois salariés et 22 % des salariés y résident. L'espace à dominante rurale, pour sa part, présente un équilibre relatif (15 % des emplois et 13 % des salariés). Un actif résidant dans un pôle urbain a donc potentiellement plus de chances de trouver un emploi proche de chez lui, voire dans sa commune, qu'un actif périurbain. Cependant, les emplois offerts près du domicile ne sont pas nécessairement ceux qui correspondent à la qualification, à la formation, ou aux choix de l'individu. Le ratio entre le nombre d'emplois et le nombre d'habitants, dans un même type d'espace, varie en effet d'une catégorie socioprofessionnelle à l'autre (graphique 1). L'excédent relatif d'emplois dans les pôles urbains apparaît ainsi plus élevé pour les professions

### ① Taux de couverture de l'emploi selon le type d'espace et la catégorie socio-professionnelle



Lecture : dans l'espace à dominante rurale, pour 100 ouvriers résidents, il y a 87 emplois d'ouvriers : il y a donc un déficit d'emplois par rapport à la population résidente. Dans les pôles urbains, toujours pour les ouvriers, ce ratio est de 119 : il y a donc un excédent d'emplois.

Source : DADS 2004, Insee.



intermédiaires et les employés que pour les autres catégories.

## La moitié des salariés travaillent à moins de 8 kilomètres de chez eux

En incluant les personnes qui résident et travaillent dans la même commune (27 % des salariés), pour lesquels la distance domicile-travail et le temps de trajet (*encadré*) sont conventionnellement considérés comme nuls, la distance domicile-travail moyenne est de 25,9 km (*tableau 2 et graphique 2*). Pour la moitié des salariés, la distance est inférieure à 7,9 km. La durée moyenne des navettes domicile-travail, si elles s'effectuaient toutes par la route, serait de 26 minutes en heure creuse et de 32 minutes en heure pleine. La moitié des salariés ont un trajet qui, en heure pleine, prendrait moins de 18 minutes par la route ; à l'autre extrême, pour 10 %, cette durée dépasserait 59 minutes.

En ne considérant que les salariés qui changent de commune ou d'arrondissement (Paris, Lyon et Marseille) pour aller travailler, la distance domicile-travail moyenne passe à 35,4 km et la moitié d'entre eux parcourt moins de 12,2 km (*tableau 2*). Le temps de trajet en heure pleine est de 43 minutes en moyenne par la route, mais il est de 25 minutes pour la moitié d'entre eux.

## Des temps de trajets plus courts dans l'espace rural, malgré l'allongement des distances

Les salariés résidant dans les pôles urbains travaillent en moyenne à 23,6 km de chez eux, soit plus près que ceux des zones périurbaines (30,5 km) ou de l'espace à dominante rurale (28,4 km). Dans les pôles urbains, en effet, une proportion plus importante d'individus travaille dans leur commune de résidence. En ne retenant que ceux qui vivent et travaillent dans deux communes différentes, les distances parcourues par les habitants des pôles urbains et des couronnes périurbaines deviennent très proches (34,3 km et 35,1 km) et ce sont ceux qui résident dans l'espace rural qui parcourent les plus longues distances.

En raison d'une vitesse de circulation plus réduite dans les zones urbaines que dans le périurbain ou l'espace rural, les

écarts de temps de trajet, d'un type d'espace à l'autre, sont plus faibles que ne le sont les écarts de distance. Ainsi, en heure pleine, la durée des trajets pour

les salariés domiciliés dans l'espace rural est en moyenne inférieure à celle des résidents des pôles urbains (28 minutes contre 32 minutes), alors

### 1 Proportion d'actifs travaillant hors de leur commune de résidence

	Total	Hommes	Femmes	Cadres	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers
Pôles urbains	68,9	73,1	64,3	79,1	72,2	59,5	71,5
Couronnes périurbaines	87,8	89,0	86,5	91,0	93,0	83,3	87,2
Communes multipolarisées	84,0	85,3	82,3	84,9	90,4	79,1	84,4
Pôles d'emploi de l'espace à dominante rurale	56,9	61,7	51,1	63,4	65,2	47,4	60,5
Couronnes des pôles d'emploi de l'espace à dominante rurale	90,6	89,9	91,4	83,5	95,2	89,2	90,8
Autres communes de l'espace à dominante rurale	76,6	78,3	74,5	74,3	84,7	70,7	78,5
<b>Ensemble</b>	<b>73,3</b>	<b>76,6</b>	<b>69,4</b>	<b>80,5</b>	<b>77,7</b>	<b>65,1</b>	<b>75,7</b>

Lecture : parmi l'ensemble des salariés résidant dans un pôle urbain, 68,9 % travaillent hors de leur commune de résidence. Cette part est plus faible parmi les femmes (64,3 %) que parmi les hommes (73,1 %).

Source : DADS 2004, Insee.

### 2 Ampleur des navettes selon l'espace de résidence

	Distance routière (kilomètres)		Temps heure creuse (minutes)		Temps heure pleine (minutes)	
	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
<b>Navettes intracommunales incluses</b>						
Pôles urbains	23,6	5,8	25	12	32	17
Communes périurbaines	30,5	13,6	31	18	35	21
Espace à dominante rurale	28,4	10,2	26	11	28	11
<b>Ensemble</b>	<b>25,9</b>	<b>7,9</b>	<b>26</b>	<b>13</b>	<b>32</b>	<b>18</b>
<b>Navettes intracommunales exclues</b>						
Pôles urbains	34,3	9,7	36	18	46	27
Communes périurbaines	35,1	15,6	35	21	40	20
Espace à dominante rurale	40,2	17,4	37	19	39	20
<b>Ensemble</b>	<b>35,4</b>	<b>12,2</b>	<b>36</b>	<b>19</b>	<b>43</b>	<b>25</b>

Lecture : les salariés qui résident dans un pôle urbain travaillent en moyenne à 23,6 km par la route de leur commune de résidence ; pour la moitié d'entre eux, cette distance est inférieure à 5,8 km.

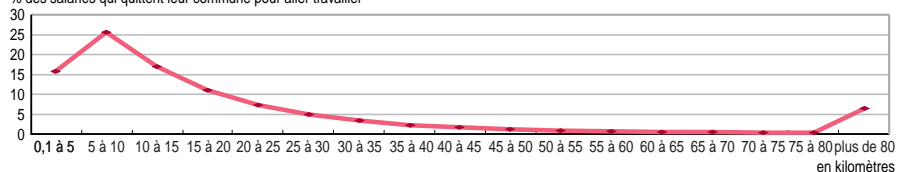
Parmi les salariés qui résident dans un pôle urbain et qui travaillent dans une commune différente de leur commune de résidence, ces distances moyenne et médiane sont respectivement de 34,3 km et 9,7 km.

Source : DADS 2004, Insee.

### 2 Distance et durée par la route des déplacements domicile-travail des salariés migrants alternants en 2004

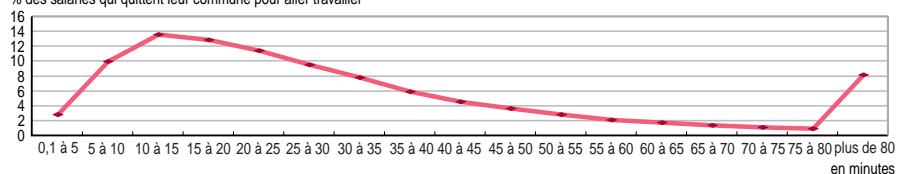
#### 2a\* - Distance routière des déplacements domicile-travail des salariés migrants alternants en 2004

% des salariés qui quittent leur commune pour aller travailler



#### 2b\*\* - Durée par la route des déplacements domicile-travail des salariés migrants alternants en 2004

% des salariés qui quittent leur commune pour aller travailler



Lecture : \*26 % des salariés qui quittent leur commune pour aller travailler travaillent à une distance comprise entre 5 et 10 km par la route de chez eux.

\*\*10 % des salariés qui quittent leur commune pour aller travailler font un trajet dont la durée par la route est comprise entre 5 et 10 minutes.

Source : DADS 2004, Insee.

qu'ils parcourent des distances significativement plus longues.

### Les durées sont les plus longues en périphérie de l'agglomération parisienne

Les résidents de l'aire urbaine de Paris travaillent dans l'ensemble plus près de chez eux que les habitants des autres grandes aires urbaines de plus de 200 000 habitants : 18,8 km en moyenne contre 29,7 km (tableau 3). Cela tient exclusivement aux personnes domiciliées dans l'agglomération parisienne (14,9 km en moyenne pour les résidents de la ville de Paris et 17,8 km pour ceux des communes de banlieue). Les résidents de la couronne périurbaine parisienne parcourent, eux, 29,9 km en moyenne. Dans les grandes aires urbaines de province, les distances moyennes domicile-travail sont de 28,5 km pour les habitants des pôles urbains et de 33,5 km pour ceux des couronnes périurbaines. Du fait de l'intensité du trafic routier et des encombrements, la vitesse est plus réduite en région parisienne que dans les autres grandes aires urbaines de métropole. Les Parisiens y perdent en temps leur avantage en termes de distance : en heure pleine, la durée moyenne des trajets par la route est la même dans l'aire urbaine de Paris que dans les autres grandes aires urbaines (35 minutes). De surcroît, les très longs trajets sont nettement plus fréquents dans l'aire urbaine parisienne : plus du quart des habitants ont un temps de parcours supérieur à 45 minutes en heure pleine, contre moins d'un sur dix dans les autres grandes aires urbaines.

### Les employés travaillent plus près de chez eux

La moitié des cadres salariés travaillent dans une commune située à plus de 26 minutes par la route de leur commune de résidence et pour un cadre sur dix cette durée dépasse une heure et demie (graphiques 3a et 3b). Les employés sont ceux qui travaillent le plus près de chez eux : plus de la moitié d'entre eux réside à moins d'un quart d'heure de leur lieu de travail par la route.

Ces écarts ne résultent pas uniquement de choix ou contraintes qui conduiraient

certaines catégories socioprofessionnelles à résider près de leur lieu de travail. Les cadres, par exemple, ont les trajets les plus longs, bien qu'ils soient surreprésentés dans les pôles urbains (75 % d'entre eux y vivent, contre 63 % de l'ensemble des salariés) où les trajets sont en moyenne plus réduits. Les écarts entre catégories socioprofessionnelles s'expliquent également par la structure spatiale des emplois, très différente d'une catégorie à l'autre : ainsi, les emplois de cadres, souvent plus spécialisés, sont moins uniformément répartis sur le territoire que peuvent l'être les emplois d'employés. Pour les cadres, leur relative concentration en région parisienne, où les temps de trajets sont plus longs, peut également jouer. Des facteurs d'ordre familial pourraient en outre intervenir, notamment la présence de deux actifs dans le

ménage, variable d'une catégorie socio-professionnelle à l'autre.

Les femmes ont des trajets domicile-travail sensiblement plus courts que les hommes quel que soit le type d'espace de résidence. L'écart est cependant plus marqué pour les habitants des pôles urbains ou des pôles d'emploi de l'espace rural.

### La moitié des salariés résident et travaillent au sein d'un même pôle urbain

Parmi les 13,4 millions de salariés qui travaillent dans un pôle urbain, 9,2 millions résident au sein même de ce pôle. Ces migrants alternants à l'intérieur du même pôle représentent 52 % de l'ensemble des salariés en 2004. La moitié d'entre

#### 3 Ampleur des navettes dans l'aire urbaine de Paris (navettes intracommunales incluses)

	Distance routière (kilomètres)		Temps heure creuse (minutes)		Temps heure pleine (minutes)	
	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane	Moyenne	Médiane
Ville-centre	14,9	4,9	20	12	31	22
Banlieue	17,8	9,5	25	18	34	27
Couronne périurbaine	29,9	21,1	34	26	42	31
Ensemble de l'aire urbaine de Paris	18,8	8,8	25	17	35	26
Autres aires urbaines de plus de 200 000 habitants	29,7	7,2	28	14	35	20

Lecture : les salariés qui résident dans les communes de la banlieue parisienne travaillent en moyenne à 17,8 km par la route de leur commune de résidence ; pour la moitié d'entre eux, cette distance est inférieure à 9,5 km.

Source : DADS 2004, Insee.

#### 4 Direction et ampleur des navettes

Espace de résidence	Espace de travail	Nombre de navetteurs	%	Distance médiane (km)	Temps de trajet médian en heure pleine (minutes)
Pôle urbain	Le même pôle urbain	9 193 654	51,9	4,2	13
Pôle urbain	La couronne périurbaine du pôle	387 046	2,2	12,6	24
Couronne périurbaine	La même couronne périurbaine	829 838	4,7	3,3	5
Couronne périurbaine	Le pôle urbain associé	1 651 960	9,3	14,8	26
Aires urbaines	Autre aire urbaine	1 473 203	8,3	51,7	63
Aires urbaines	Communes multipolarisées	177 454	1,0	14,6	19
Communes multipolarisées	Pôle urbain	453 737	2,6	20,1	27
Communes multipolarisées	Couronne périurbaine	84 757	0,5	17,6	20
Communes multipolarisées	Communes multipolarisées	237 909	1,3	0,0	0
Pôle urbain	Espace à dominante rurale	252 339	1,4	27,5	34
Couronne périurbaine	Espace à dominante rurale	177 921	1,0	19,4	21
Communes multipolarisées	Espace à dominante rurale	80 670	0,5	12,9	13
Espace à dominante rurale	Espace à dominante rurale	1 746 244	9,9	3,5	4
Espace à dominante rurale	Pôle urbain	760 847	4,3	30,2	37
Espace à dominante rurale	Couronne périurbaine	141 577	0,8	23,0	25
Espace à dominante rurale	Communes multipolarisées	56 210	0,3	14,2	14
<b>Ensemble</b>	<b>Ensemble</b>	<b>17 705 366</b>	<b>100,0</b>	<b>7,9</b>	<b>18</b>

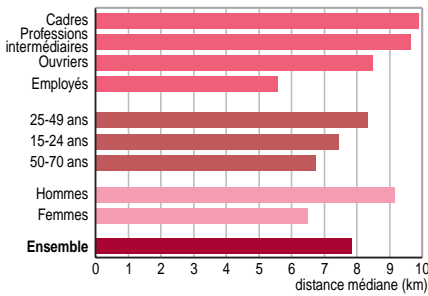
Lecture : la moitié des salariés qui résident dans l'espace à dominante rurale et qui travaillent dans un pôle urbain font un trajet domicile-travail, par la route, de plus de 30,2 km. Ils représentent 4,3 % de l'ensemble des salariés en 2004.

La valeur nulle pour la distance et le temps médians dans les communes multipolarisées résulte de la convention pour les déplacements intracommunaux. Cela signifie que, pour les navettes qui s'effectuent à l'intérieur de cet espace, plus de la moitié sont intracommunales.

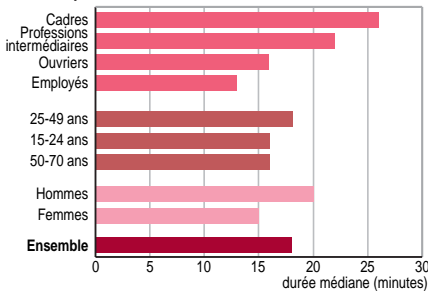
Source : DADS 2004, Insee.

### ③ Distance et durée médianes domicile-travail par la route

3a\* - Distance médiane domicile-travail par la route



3b\*\* - Durée médiane du trajet domicile-travail par la route en heure pleine



Lecture : \*la moitié des cadres travaillent à plus de 9,9 km de chez eux, par la route. La moitié des employés travaillent à moins de 5,6 km de chez eux.

\*\* la moitié des cadres font un trajet dont la durée par la route (voir encadré) est supérieure à 26 minutes. La moitié des employés font un trajet de moins de 13 minutes.

Source : DADS 2004, Insee.

eux mettraient moins de 13 minutes par la route en heure pleine pour se rendre sur leur lieu de travail (tableau 4).

Les pôles urbains attirent également 1,7 million de salariés en provenance de leur couronne périurbaine. De nombreux actifs continuent en effet à travailler dans un pôle mais sont partis vivre en périphérie, à la recherche d'un logement plus grand ou moins cher et d'un meilleur cadre de vie. Pour la moitié de ces actifs, le trajet en heure pleine par la route dure plus de 26 minutes ; pour 10 % d'entre eux, cette durée dépasse 58 minutes, soit près de 2 heures de trajet aller-retour par jour. Les trajets sont encore plus longs pour ceux, environ 760 000, qui viennent de l'espace à dominante rurale ou, surtout, pour ceux, deux fois plus nombreux, qui résident dans une autre aire urbaine.

INSEE PREMIÈRE figure dès sa parution sur le site Internet de l'Insee : [www.insee.fr](http://www.insee.fr) (rubrique Publications)  
Vous pouvez vous abonner gratuitement aux avis de parution dans <http://www.insee.fr/fr/ppp/abonnement/abonnement.asp#formulaire>

À l'opposé, les déplacements quotidiens sont de faible ampleur pour ceux qui résident et travaillent au sein d'une même couronne périurbaine, ou dans l'espace rural : plus de la moitié de ces actifs mettent moins de 5 minutes par la route pour aller travailler et les déplacements de plus de 25 minutes concernent moins de 10 % d'entre eux.

### Source

Les données utilisées dans cette étude sont issues des fichiers de Déclarations annuelles de données sociales (DADS) de 2004. La DADS est un document administratif que doit remplir tout employeur des secteurs privé et semi-public ayant rémunéré au moins un salarié au cours de l'année (les non-salariés et les agents de l'État ne font pas l'objet d'une déclaration). Ce document mentionne le lieu de résidence du salarié et l'adresse de son établissement de travail.

Les précédentes études nationales des déplacements domicile-travail à un niveau géographique fin ont été réalisées à l'aide des informations issues des recensements de population, qui incluent l'ensemble des salariés et des non-salariés. Les comparaisons avec la présente étude sont donc délicates. Selon les données du recensement de 1999, et sur un champ plus large, la proportion de salariés quittant leur commune de résidence pour aller travailler était bien inférieure (64,6 %), quoiqu'en forte augmentation par rapport au recensement de 1990. Pour leur part, les non-salariés migrent beaucoup moins que les salariés : en 1999, 35 % d'entre eux changeaient de commune pour aller travailler.

### Définitions

Le zonage en aires urbaines, construit à partir des unités urbaines et des déplacements domicile-travail de 1999, permet de distinguer l'espace à dominante urbaine de l'espace à dominante rurale. L'espace à dominante urbaine est composé d'aires urbaines – elles-mêmes constituées d'un pôle urbain et d'une couronne périurbaine – et de communes multipolarisées. L'espace à dominante rurale est

### Les distances et temps de trajet

Les distances routières et temps de trajet (en heure pleine et en heure creuse) entre communes ont été calculés à l'aide d'un distancier fourni par l'Institut national de la recherche agronomique.

Le temps de trajet est donc un temps calculé et non un temps déclaré par l'enquêté, comme dans les enquêtes Déplacements ou l'enquête nationale Transport : c'est le temps nécessaire pour se rendre de sa commune de résidence à sa commune de travail en automobile. La distance est mesurée entre le centre de la commune de résidence et le centre de la commune de travail. En conséquence, pour ceux qui résident et travaillent dans la même commune, la distance est nulle. Par ailleurs changer de commune ne signifie pas nécessairement parcourir une longue distance, les deux communes pouvant être très proches, voire limitrophes.

Les relations distance-temps ainsi établies de façon conventionnelle n'ont qu'une valeur indicative quant aux vitesses moyennes implicites qu'elles révèlent : elles permettent cependant de préciser la diversité des situations d'arbitrage distance-temps de trajet selon les types d'espaces.

composé d'aires d'emploi de l'espace rural – elles-mêmes constituées d'un pôle d'emploi de l'espace rural et d'une couronne – et des autres communes de l'espace à dominante rurale.

Dans le cadre de cette étude, trois types de subdivisions ont été utilisées : le zonage en aires urbaines en six catégories ; un zonage simplifié en trois catégories ; un zonage plus détaillé en quatorze catégories, prenant en compte le nombre d'habitants des aires urbaines.

### Bibliographie

« Les déplacements domicile-travail : de plus en plus d'actifs travaillent loin de chez eux », Julien Talbot, *Insee Première* n° 767, avril 2001.

« Les navettes des périurbains d'Île-de-France », Brigitte Baccaïni, *Population* n° 2, Ined, 1997.

## BULLETIN D'ABONNEMENT A INSEE PREMIERE

À RETOURNER À : INSEE/CNGP, Service Abonnement - B.P. 402 - 80004 Amiens CEDEX 1  
Tél. : 03 22 97 31 70 Fax : 03 22 97 31 73

OUI, je souhaite m'abonner à INSEE PREMIÈRE - Tarif 2007

Abonnement annuel :  74 € (France)  92 € (Étranger)

Nom ou raison sociale : \_\_\_\_\_ Activité : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Tél : \_\_\_\_\_

Ci-joint mon règlement en Euros par chèque à l'ordre de l'INSEE : \_\_\_\_\_ €.

Date : \_\_\_\_\_ Signature

Direction Générale :  
18, Bd Adolphe-Pinard  
75675 Paris cedex 14  
Directeur de la publication :  
Jean-Michel Charpin  
Rédacteur en chef :  
Daniel Temam  
Rédacteurs :  
C. Benveniste, C. Dulon,  
A.-C. Morin, T. Méot  
Maquette : É. Houël  
Code Sage IP071129  
ISSN 0997 - 3192  
© INSEE 2007



**INSEE**  
INSTITUT NATIONAL  
DE LA STATISTIQUE  
ET DES ÉTUDES  
ÉCONOMIQUES