

Insee Dossier

Centre-Val de Loire



N° 4

Juin 2019

25 axes structurent les mobilités régionales

Des lieux de vie pour 750 000 habitants et de navette pour 250 000 actifs



En 2014, la région Centre-Val de Loire comptait un peu plus d'un million d'actifs. Un peu moins de 700 000 (soit les deux tiers) d'entre eux sont des navetteurs, c'est-à-dire qu'ils quittent leur commune de résidence pour se rendre sur leur lieu de travail. Et bien souvent (à 89 %), ces derniers ont recours à leur véhicule individuel pour effectuer ces déplacements quotidiens. Ce mode de fonctionnement induit nombre de nuisances au quotidien, tant pour les navetteurs eux-mêmes, souvent soumis à des temps et des coûts de trajets importants, à l'encombrement des routes... que pour leur environnement, par les émissions de polluants et de gaz à effet de serre qui engendrent des conséquences négatives sur la qualité de l'air et le climat, par le bruit ; il expose en outre ces navetteurs aux risques routiers. Ces impacts sont perceptibles surtout sur les axes de déplacements préférentiels.

Pour mieux mesurer l'ampleur de ce phénomène, et en dresser les principales logiques, la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement et l'Insee se sont engagés dans une étude commune sur ce sujet majeur pour le quotidien de nombre d'habitants de la région. Outre un cadrage générique des navettes domicile-travail et des migrations résidentielles des actifs résidant dans la région, deux types de focus viennent affiner et moduler ces informations générales :

- dans un premier temps, les échanges avec la région Île-de-France ont été analysés plus précisément. La proximité de cette région et la concentration d'emplois qu'implique la région capitale induisent en effet un volume important d'échanges domicile-travail : 10 % de l'ensemble des navetteurs de la région Centre-Val de Loire se rendent ainsi quotidiennement vers la région parisienne.
- dans un deuxième temps, l'analyse a porté sur les principaux couloirs de déplacements identifiés. 25 axes ont été choisis, reliant les 19 plus importantes agglomérations de la région (et 2 autres hors région). Ces axes concentrent 256 000 actifs navetteurs potentiels, soit un peu plus du tiers des navetteurs résidant dans la région. Ce travail plus fin a permis de définir – et de comparer – certaines des caractéristiques socio-démographiques des actifs des secteurs périurbains. Les volumes et spécificités des déplacements domicile-travail ont également été établis axe par axe.

Les volumes, directions et caractéristiques d'un peu moins de la moitié des déplacements des navetteurs habitant la région sont ainsi étudiés, principalement dans les zones concentrant les plus forts enjeux en matière de mobilité. Ce travail d'analyse est destiné à éclairer les différents acteurs des politiques d'aménagement et de mobilité en région.

Christophe Chassande
Directeur régional de la DREAL





→ Synthèse de l'étude.....	4 - 10
→ Une région structurée par 25 axes et les échanges avec l'Île-de-France.....	4 - 10
→ Pour comprendre ces résultats.....	12 - 16
→ Méthodologie - Sources - Pour en savoir plus.....	12 - 16
26 Fiches : Échanges avec l'Île-de-France et 25 axes de circulation.....	20 - 73
→ Fiche 0 : Échanges avec la région Île-de-France.....	20 - 23
→ Système ligérien	24 - 47
→ Fiche 1 : Axe Blois-Tours.....	24 - 25
→ Fiche 2 : Axe Blois-Orléans.....	26 - 27
→ Fiche 3 : Axe Châtelleraut-Tours.....	28 - 29
→ Fiche 4 : Axe Chinon-Tours.....	30 - 31
→ Fiche 5 : Axe Loches-Tours.....	32 - 33
→ Fiche 6 : Axe Tours-Vendôme.....	34 - 35
→ Fiche 7 : Axe Blois-Romorantin-Lanthenay.....	36 - 37
→ Fiche 8 : Axe Blois-Vendôme.....	38 - 39
→ Fiche 9 : Axe Gien-Orléans.....	40 - 41
→ Fiche 10 : Axe Montargis-Orléans.....	42 - 43
→ Fiche 11 : Axe Orléans-Pithiviers.....	44 - 45
→ Fiche 12 : Axe Gien-Montargis.....	46 - 47
→ Nord de la région	48 - 55
→ Fiche 13 : Axe Chartres-Dreux.....	48 - 49
→ Fiche 14 : Axe Dreux-Évreux.....	50 - 51
→ Fiche 15 : Axe Chartres-Nogent-le-Rotrou.....	52 - 53
→ Fiche 16 : Axe Chartres-Châteaudun.....	54 - 55
→ Connexions entre le système ligérien et le nord de la région	56 - 59
→ Fiche 17 : Axe Châteaudun-Vendôme.....	56 - 57
→ Fiche 18 : Axe Chartres-Orléans.....	58 - 59
→ Connexions entre le système ligérien et le sud de la région	60 - 63
→ Fiche 19 : Axe Tours-Vierzon.....	60 - 61
→ Fiche 20 : Axe Orléans-Vierzon.....	62 - 63
→ Sud de la région	64 - 73
→ Fiche 21 : Axe Bourges-Vierzon.....	64 - 65
→ Fiche 22 : Axe Châteauroux-Vierzon.....	66 - 67
→ Fiche 23 : Axe Châteauroux-Issoudun.....	68 - 69
→ Fiche 24 : Axe Bourges-Issoudun.....	70 - 71
→ Fiche 25 : Axe Bourges-Saint-Amand-Montrond.....	72 - 73



Insee Centre-Val de Loire
131, rue du faubourg Bannier
45034 Orléans Cedex 1

Directrice de la publication :
Yvonne Pérot

Chef de service :
Vincent Bernard

Rédacteurs en chef :
Anne Billaut
Rémi Josnin

Cheffe de projet :
Sophie Faure

Auteurs :
Sophie Faure
Clément Meyniel
Julia Hédoux

Relations médias :
medias-centre@insee.fr

ISSN 2262-9238
© Insee 2019



Une région structurée par 25 axes et les échanges avec l'Île-de-France

Les navettes domicile-travail structurent la région et ses territoires. Marqués, comme ailleurs, par la nature de l'armature urbaine, ils témoignent de l'importance du lien entre le Centre-Val de Loire et l'Île-de-France. D'abord concentrés dans les plus grandes agglomérations et leurs aires d'influence, ces flux révèlent 25 axes de circulation qui enrichissent l'analyse territoriale des villes et des trois systèmes territoriaux de la région. La concentration de l'emploi et de la population dans les villes, grandes et moyennes, détermine les principaux traits de la région. Mais ces axes de circulation mettent en évidence des lieux qui ne sont pas de simples lieux de transit, mais des territoires de vie. Les dynamiques démographiques comme celles de l'emploi y sont souvent plus favorables que dans les territoires environnants.

Auteurs : Clément Meyniel et Sophie Faure, Insee Centre-Val de Loire

Un peu plus d'un million d'actifs occupés résident en Centre-Val de Loire en 2014. Pour rejoindre chaque jour leur lieu de travail, la moitié d'entre eux effectuent un déplacement de proximité, au sein de leur commune ou de leur agglomération (*méthodologie*). L'autre moitié (515 000 personnes), sont plus mobiles et se dirigent majoritairement vers l'un des dix grands pôles d'emploi de la région ou vers l'Île-de-France.

70 000 départs quotidiens vers l'Île-de-France

Qu'il s'agisse de navettes domicile-travail ou de migrations résidentielles, la proximité de Paris structure une grande partie des flux de population dans tout le nord de la région. Près de 70 000 actifs quittent ainsi chaque jour le Centre-Val de Loire pour aller travailler en région parisienne. La majorité d'entre eux partent des zones d'emploi limitrophes à l'Île-de-France (Chartres, Dreux, Orléans, Montargis et Pithiviers) pour rejoindre celles de Paris, Saclay et Rambouillet. Ils sont également nombreux à quitter quotidiennement les deux métropoles régionales pour la capitale : 4 500 depuis l'agglomération d'Orléans, et 3 500 depuis celle de Tours. Dans le sens inverse, environ 10 000 actifs franciliens viennent travailler dans la région.

Entre 2009 et 2014, les navettes vers la région parisienne augmentent de 5 %. La région accueille régulièrement de nouveaux habitants venus d'Île-de-France et qui continuent à y travailler. Mais, les actifs déjà implantés en Centre-Val de Loire sont également plus nombreux à réaliser la navette. Plus sujets à ces mouvements, les cadres et, dans une moindre mesure, les professions intermédiaires (*méthodologie*) sont ainsi plus nombreux à rejoindre Paris et

Saclay en 2014 qu'en 2009. Mais le flux d'employés vers Paris augmente également.

72 % des emplois concentrés dans les grandes aires urbaines

Comme dans toutes les régions, l'armature urbaine du Centre-Val de Loire structure profondément les principaux flux domicile-travail. Les plus grandes villes et leurs aires d'influence rassemblent une majorité des emplois et de la population, et concentrent donc l'essentiel des trajets domicile-travail.

En 2014, 943 000 actifs résident et travaillent dans la région. 39 % travaillent dans les deux plus grandes aires urbaines (*méthodologie*) de la région, Orléans et Tours. Les huit autres grandes aires urbaines régionales accueillent 33 % des emplois et enfin 28 % de ces actifs se répartissent à parts égales entre les moyennes et petites aires urbaines d'une part, et les communes multipolarisées ou hors influence des pôles d'autre part. Près de 600 000 actifs se déplacent donc au sein des grandes aires urbaines, majoritairement à l'intérieur des pôles (58 %), puis des couronnes vers les pôles (20 %) et au sein des couronnes (18 %).

La structure de ces flux diffère selon la catégorie socioprofessionnelle des actifs en emploi. L'emploi des cadres est particulièrement concentré au cœur des grands pôles urbains. Les cadres sont ainsi sur-représentés dans les navettes pour rejoindre ou rester au sein de ces pôles, en particulier vers les deux métropoles régionales. 45 % d'entre eux circulent ainsi au sein d'un grand pôle pour aller travailler, contre 28 % des ouvriers. Les personnes occupant des professions intermédiaires se déplacent un peu plus souvent que la moyenne de la couronne vers le pôle urbain.

Huit trajets sur dix effectués en voiture, un rayonnement limité des gares

La voiture est le principal moyen de transport pour les trajets domicile-travail : 82 % des déplacements des actifs de la région s'effectuent en voiture. Cette proportion est similaire à la moyenne des régions de province hors Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur, où la densité des réseaux de transports autour de Lyon et Marseille accroît la part d'utilisation des transports en commun. En Centre-Val de Loire, cette proportion d'utilisation de la voiture tend à augmenter légèrement au cours des dernières années (+ 0,8 points en cinq ans).

Pour les trajets de proximité réalisés au sein des agglomérations ou des communes, son usage est moins important (74 % des trajets), au profit des transports en commun (*encadré*), mais surtout de la marche ou des deux-roues (*méthodologie - figure 1*). Mais même au sein de ces espaces où la densité de l'offre de transports collectifs est plus importante qu'ailleurs, l'usage de la voiture continue à augmenter (+ 1,4 point entre 2009 et 2014).

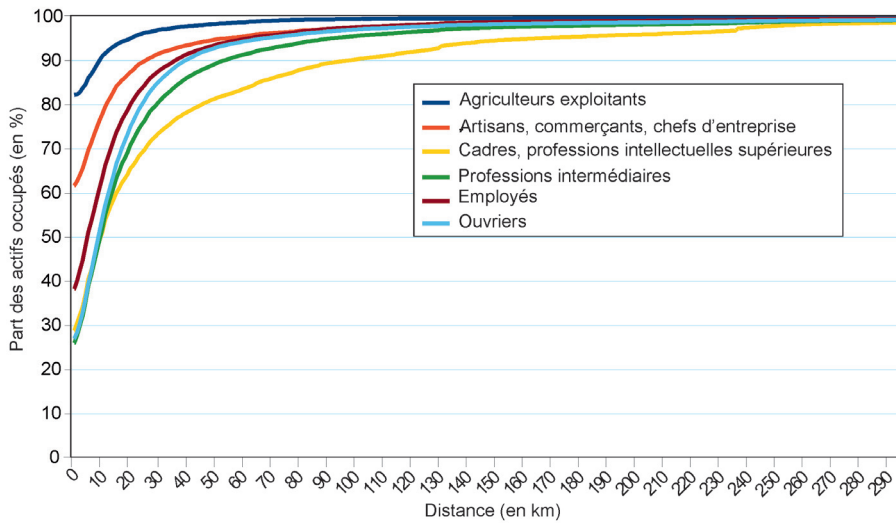
En dehors des agglomérations, l'usage des transports en commun pour rejoindre les lieux de travail est particulièrement limité (3,2 %). La présence de gares permet à davantage d'habitants d'utiliser le train pour se rendre à leur lieu de travail, mais pour le Centre-Val de Loire, les habitants des communes environnantes n'utilisent que très peu cette offre de déplacement.

Les trajets vers l'Île-de-France se démarquent enfin par un usage plus fréquent des transports en commun, en progression contrairement à celui de la voiture. Les grandes lignes et celles du réseau transilien, permettent à 63 % des actifs de rejoindre la zone d'emploi de Paris. À destination de celle de Saclay, seuls 22 % des navetteurs de la région utilisent les transports collectifs.

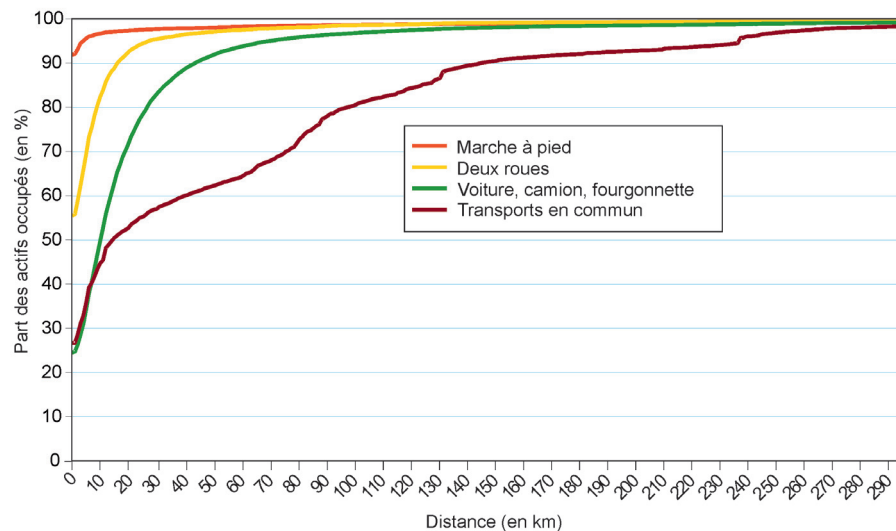


1 Distribution de la distance de trajet par catégorie socioprofessionnelle, mode de transport et département de résidence

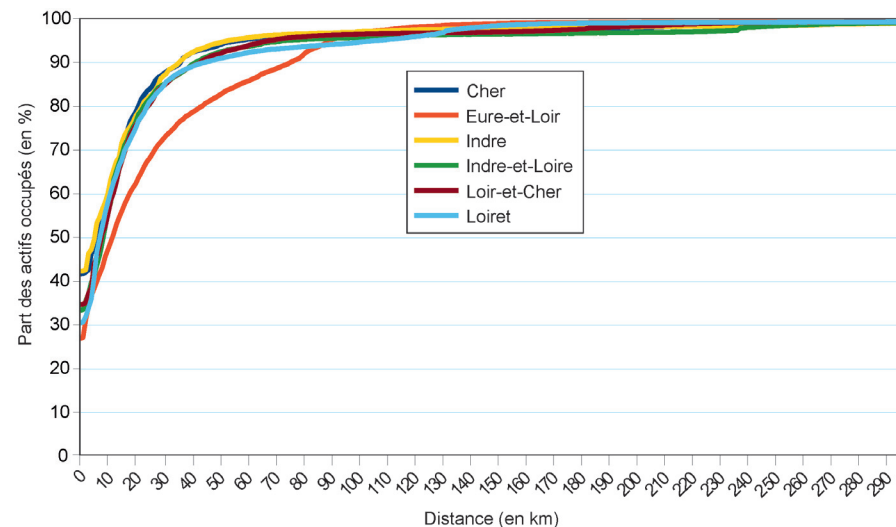
1a De plus longues distances pour les cadres



1b Les transports en commun privilégiés pour les trajets longue distance



1c Des distances de trajets plus importantes en Eure-et-Loir



Note : Chaque courbe représente la part cumulée des actifs occupés selon la distance de trajet domicile-travail et la variable considérée (catégorie socio-professionnelle, mode de transport ou département de résidence). Les trajets de moins de 50 km rassemblent 90 % des utilisateurs de voiture, et seulement 60 % des utilisateurs de transports en commun.

Source : Insee, Recensement annuel de la population 2014, exploitation complémentaire

Encadré



Les utilisateurs de transports en commun

En Centre-Val de Loire, 76 000 actifs occupés déclarent utiliser les transports en commun pour se rendre quotidiennement à leur travail.

36 000 habitent et travaillent au sein d'une même agglomération, les trois-quarts dans les seules métropoles d'Orléans et Tours. 8 % des actifs se déplaçant à l'intérieur d'une agglomération pour aller travailler utilisent les transports collectifs, en troisième position après la voiture (69 %) et la marche (11 %). Ces proportions varient selon les agglomérations, en particulier selon l'offre de services de transport. Pour Orléans, près de 14 % des actifs occupés prennent les transports en commun, 11 % pour Tours ou 10 % pour Chartres. Dans les autres grands pôles de la région, moins de 6 % des navetteurs utilisent les transports en commun. Le nombre de voitures du ménage, et notamment l'absence de voiture, est de loin le facteur influençant le plus l'utilisation des transports en commun. Toutefois, toutes choses égales par ailleurs, les transports en commun sont plus souvent utilisés par les actifs de moins de 30 ans et par les femmes.

40 000 usagers des transports en commun effectuent un trajet, partiellement ou totalement, hors d'une agglomération. Pour ces espaces, ils représentent 3 % des navetteurs. L'usage des transports en commun est conditionné essentiellement par la présence d'une gare sur le lieu de résidence. Il reste plus souvent privilégié par les jeunes actifs, entre 18 et 24 ans : 7 % d'entre eux l'utilisent.

Entre 2009 et 2014, le recours aux transports collectifs n'a qu'à peine progressé : + 0,1 points en cinq ans. Au sein des agglomérations, l'évolution est plus nette (+ 0,4 points) mais ces évolutions sont inférieures, pour tous les types d'espaces, à celles correspondant à l'utilisation de la voiture.

La périurbanisation et la concentration des emplois à l'origine de trajets de plus en plus longs

Les déménagements de la population contribuent à densifier les flux dans les grandes aires urbaines. Selon une logique de périurbanisation, les principales migrations résidentielles des actifs occupés ont lieu au sein des grandes agglomérations (un quart des changements de commune en 2014), puis du pôle vers la couronne (12 %) et ensuite au sein de ces couronnes (11 %). Les actifs qui quittent le pôle partent s'installer dans une commune située en périphérie, parfois assez éloignée de la ville centre. Les grandes aires urbaines de la région ont en effet une emprise géographique de plusieurs dizaines de kilomètres. Ces actifs



deviennent alors souvent des navetteurs quotidiens de la couronne vers le pôle. Ils contribuent ainsi à densifier les flux domicile-travail dans les grandes aires urbaines.

Les déménagements dans l'autre sens, de la couronne vers le pôle, ne représentent que 7 % des changements de commune. Il s'agit notamment d'une forme de « retour » de la couronne vers le pôle pour une partie des cadres et des professions intermédiaires après 40 ans. Au jeu des migrations résidentielles, sur un an, les grands pôles de la région perdent 2 800 actifs occupés, tandis que leurs couronnes en gagnent 3 300.

Davantage encore que la population, les emplois tendent à se concentrer dans les grandes agglomérations et dans leur première couronne (56 % de l'emploi régional est situé dans l'un des dix grands pôles urbains). Ces emplois sont d'abord occupés par des personnes qui résident à proximité, dans le pôle ou la couronne, mais également de plus en plus souvent par des actifs qui viennent de plus loin. Les distances et temps de trajets pour aller travailler s'allongent ainsi dans la région pour toutes les catégories socioprofessionnelles. Pour les trajets qui ne sont pas de proximité, la moitié des actifs occupés effectuent en 2014 plus de 20 kilomètres pour aller travailler, un kilomètre de plus qu'en 2009. Cette distance médiane varie selon les catégories socioprofessionnelles : hors lien avec l'Île-de-France, de 16,5 km pour les employés et ouvriers, à 22,5 km pour les cadres (figure 1).

256 000 navetteurs sur 25 axes de circulation

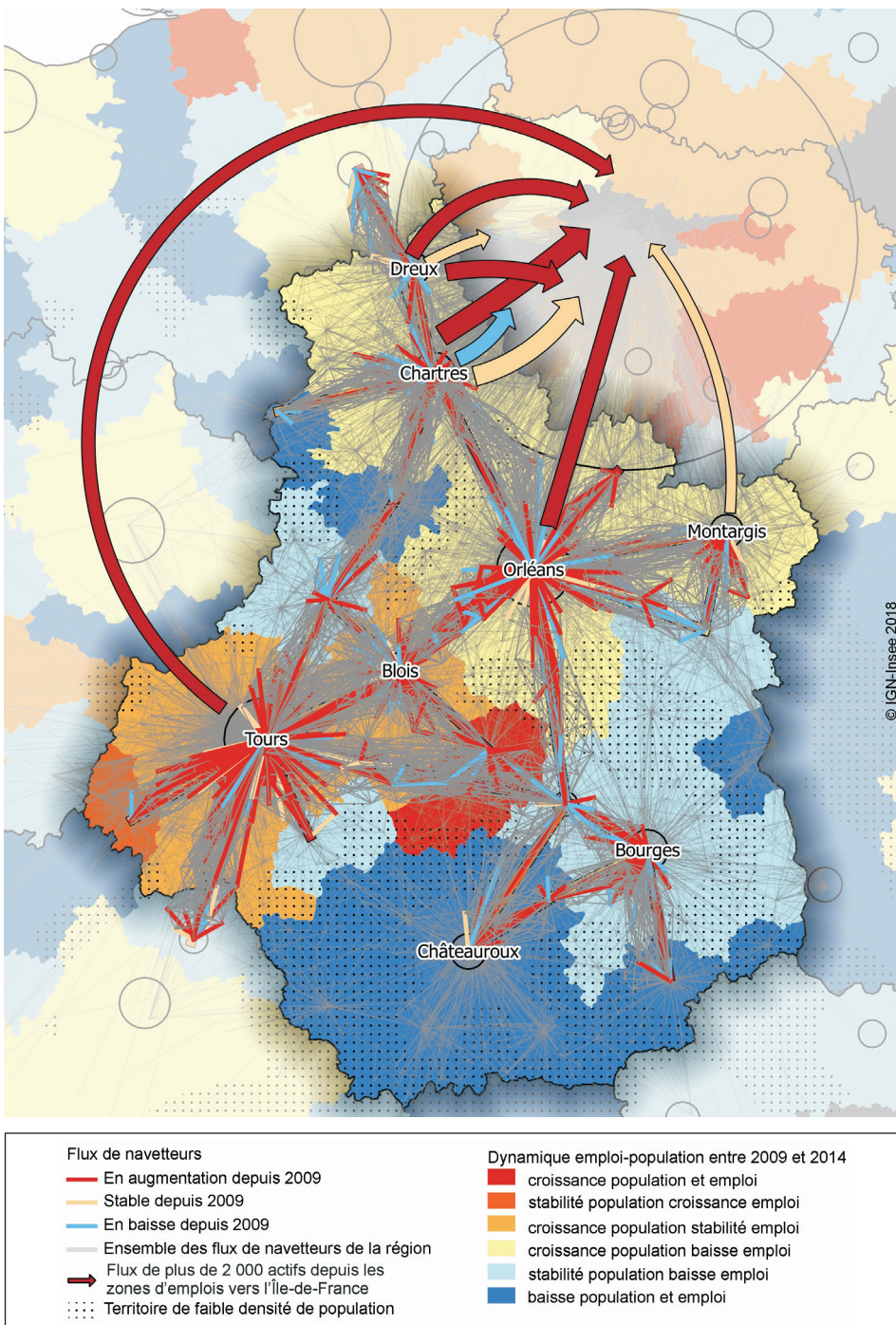
Territoires de vie autant que lieux de transit qui connectent les pôles urbains, les axes routiers sont une composante incontournable de l'armature urbaine de la région. Les 25 principaux axes identifiés en Centre-Val de Loire (méthodologie) sont un lieu de circulation quotidien pour 256 000 actifs occupés (figure 2). Les navetteurs sur ces 25 axes rassemblent la moitié des navetteurs hors agglomération de la région. Nationales ou départementales, parfois doublées d'une autoroute ou d'une voie ferrée, les routes qui forment ces axes rassemblent les plus importants flux de navetteurs de la région. Souvent uniquement routiers, les déplacements s'y effectuent très majoritairement en voiture. Sur ceux équipés d'une ligne de train, la part d'utilisation des transports en commun reste très limitée, au plus 6,5 % sur l'axe Blois-Orléans.

Des territoires de résidence le long des routes entre les agglomérations

Les 25 axes identifiés sont le lieu de résidence de 754 000 personnes. Sur la majorité de ces axes, à l'instar de l'évolution des couronnes périurbaines, le nombre d'habitants progresse

2 Carte de synthèse des dynamiques emploi-population et des mouvements de navetteurs de Centre-Val de Loire

2a 25 axes de circulation et les navettes vers l'Île-de-France structurent les mobilités en Centre-Val de Loire



Source : Insee, Recensements annuels de la population 2009 et 2014

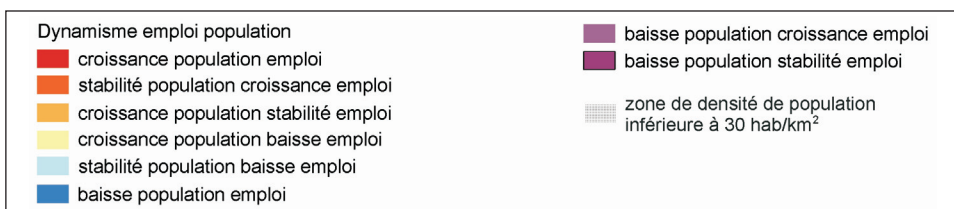
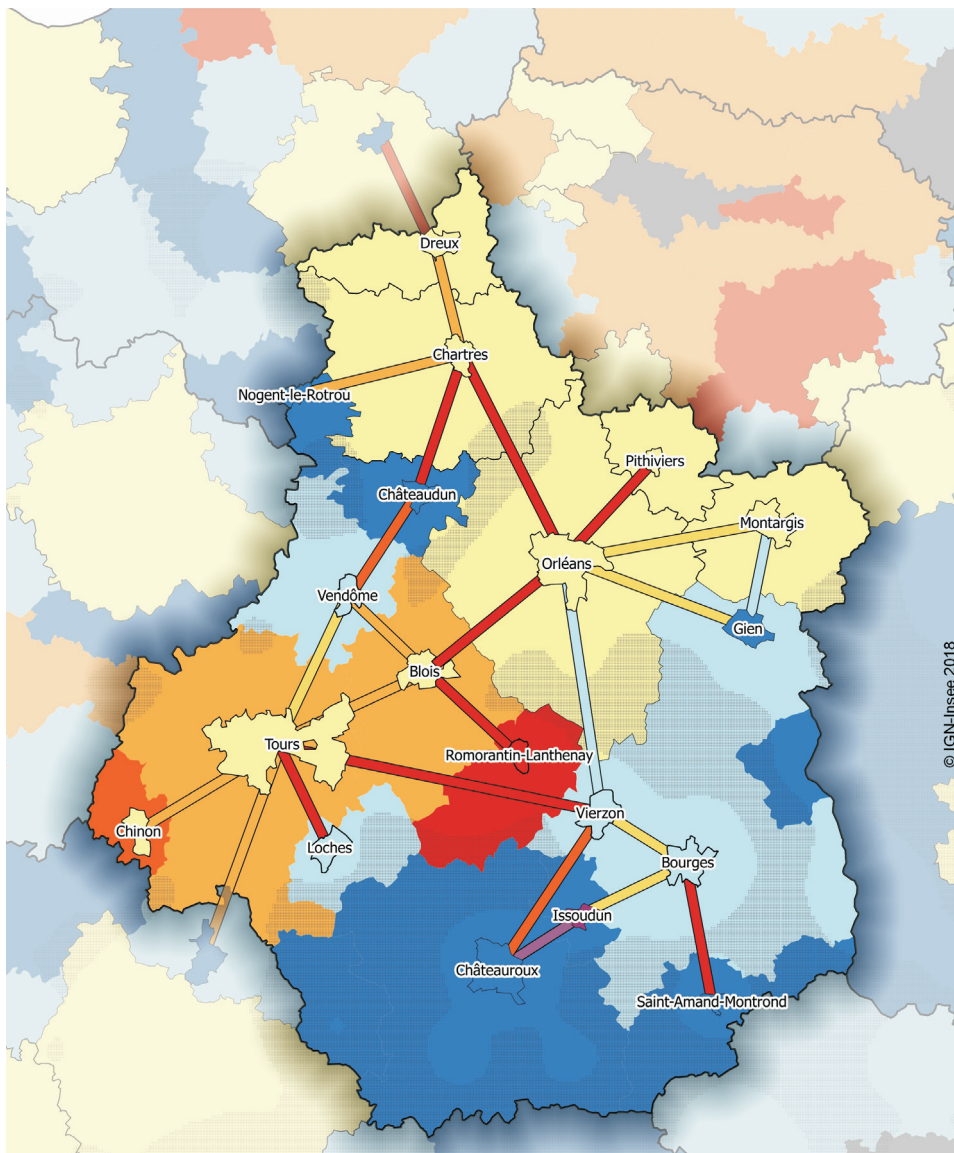
au cours des cinq dernières années (figure 3). Cette croissance y est portée en particulier par un solde migratoire excédentaire pour les jeunes actifs de 25 à 44 ans qui compense les départs importants des jeunes (15-24 ans). Dans le même temps, les emplois présents (méthodologie) y progressent et accompagnent la

croissance démographique. L'économie de ces axes est également marquée par une industrie plus représentée qu'ailleurs dans la région (22 % des emplois dans l'industrie pour 16 % pour l'ensemble de la région). En complément des pôles d'emploi et de leurs aires d'influence, les 25 axes s'avèrent des territoires d'intérêt.



2 Carte de synthèse des dynamiques emploi-population et des mouvements de navetteurs de Centre-Val de Loire

2b Des axes moteurs de la dynamique des territoires



Source : Insee, Recensements annuels de la population 2009 et 2014

Ils structurent non seulement les déplacements mais aussi l'implantation de la population. Ils sont en grande partie constitués d'espaces périurbains, et la plupart des navetteurs en partent pour rejoindre l'un des deux pôles aux extrémités. Inversement, les zones industrielles et artisanales se situant le plus

souvent hors des agglomérations, certains flux s'effectuent également dans l'autre sens, d'un pôle vers l'axe. Enfin, d'autres déplacements se font au sein même d'un axe notamment lorsqu'il est jalonné par de plus petites agglomérations. Deux tiers des axes captent ainsi une grande majorité des trajets domicile-travail de leurs

actifs résidents (figure 3) : 80 % d'entre eux y travaillent ou l'empruntent pour rejoindre l'une des deux agglomérations extrêmes. La captation est plus faible pour les axes du nord de la région en raison de l'importance des navettes vers l'Île-de-France.

La moitié des axes constituent le système ligérien

Axe historique de peuplement, soutenu par une armature urbaine régulière, la vallée de la Loire et ses prolongements concentrent une grande partie de l'activité et de la population régionale. Ce « système ligérien » s'étend de la métropole de Tours en tenant compte de ses axes périphériques (Chinon, Châtelleraut, Loches) à celle d'Orléans avec des liens allant jusqu'à Gien, en suivant la Loire, Pithiviers ou Montargis en allant au nord. Au centre de ce système, Blois joue un rôle important et relie les deux métropoles régionales. Le système ligérien rassemble la moitié des 25 axes principaux de la région.

Les axes Blois-Tours et Blois-Orléans sont les plus fréquentés de la région, en volume de navetteurs comme en intensité (méthodologie). En 2014, près de 26 000 navetteurs circulent le long de l'axe Blois-Tours et près de 23 000 sur l'axe Blois-Orléans. En cinq ans, leur nombre augmente de 0,6 % sur l'axe Blois-Tours et se stabilise sur l'axe Blois-Orléans (figure 5), suivant ainsi l'écart de dynamisme démographique entre les deux territoires : respectivement + 0,8 % et + 0,5 %.

L'influence de Tours s'étend au sud

À l'ouest du système ligérien, dans le pôle de Tours et son aire d'influence, la dynamique démographique s'accompagne également d'une augmentation des flux sur l'ensemble des axes partant de Tours en direction du sud, vers Loches, Châtelleraut et Chinon. L'influence de la métropole de Tours est très marquée sur ces axes, avec des distances de trajets médianes importantes, comprises entre 17 et 21 kilomètres.

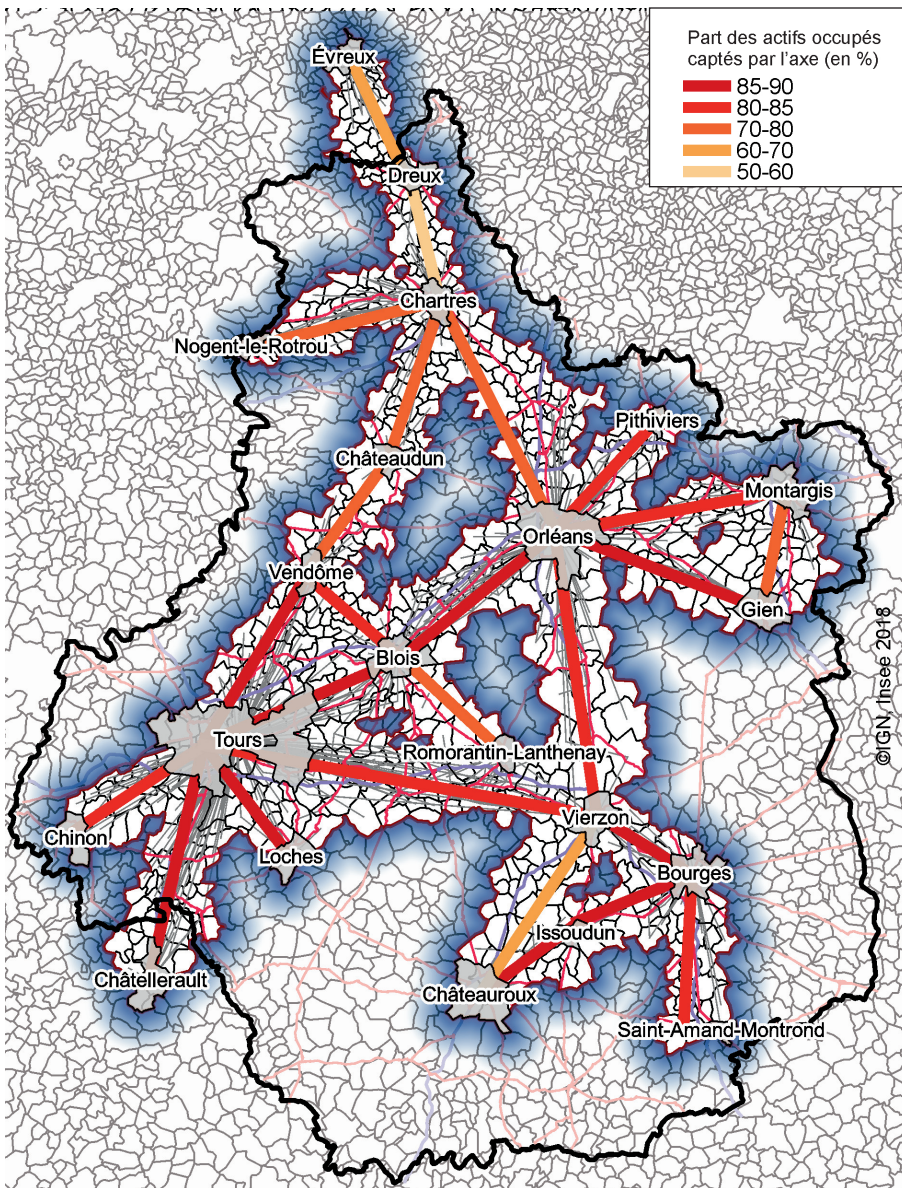
Cette dynamique est également à l'œuvre au sud de Blois, le long de l'axe rejoignant Romorantin-Lanthenay. La croissance de la population entre 2009 et 2014, de 1 % par an, est supérieure à celle des deux agglomérations, tout comme l'augmentation du nombre de navetteurs de + 0,4 %.

Trois quarts des actifs occupés résidents quittent ainsi l'axe pour se rendre sur leur lieu de travail quand de nombreux actifs viennent de l'agglomération de Châteauroux pour occuper des emplois sur l'axe, notamment dans le secteur de l'industrie. Au total, ce sont 5 400 navetteurs qui empruntent chaque jour ce tronçon d'environ 30 kilomètres.



3 Part des actifs résidents occupés captés par l'axe

Les axes entre Chartres et Évreux retiennent peu les actifs résidents



Note de lecture : sur l'axe entre Chartres et Dreux, entre 50 et 60 % des actifs résidents travaillent sur l'axe ou ses extrémités.

Source : Insee, Recensement annuel de la population 2014, exploitation complémentaire

À l'est d'Orléans, une croissance des navettes plus marquée dans la direction de Pithiviers

À l'autre extrémité du système ligérien, dans l'est du Loiret, la métropole d'Orléans est connectée avec les deux pôles secondaires de Gien et Pithiviers. L'influence de l'agglomération orléanaise est forte sur l'axe en direction de Pithiviers, qui se développe. La croissance

soutenue de la population, +1,3 % par an entre 2009 et 2014, s'accompagne de nombreuses constructions de logements neufs ainsi que d'une croissance de l'emploi local.

Cependant, une majorité d'actifs quittent l'axe pour travailler, notamment sur Orléans. Sur les 11 000 navetteurs empruntant l'axe Orléans-Pithiviers, 6 600 se rendent dans la capitale régionale.

L'axe entre Orléans et Gien est plus indépendant. Malgré l'importance de l'emprise géographique de l'aire d'influence d'Orléans qui rassemble les deux tiers de la population de l'axe et explique que 11 700 navetteurs de l'axe travaillent dans l'agglomération d'Orléans, la moitié des actifs en emploi résidents sur l'axe y travaillent. L'axe subit cependant une baisse de son nombre d'emplois.

Dans le Berry, une dynamique démographique essentiellement portée par les axes

Dans le sud de la région, le maillage urbain moins dense se traduit par des axes routiers moins nombreux, qui se polarisent essentiellement autour des agglomérations de Bourges et Châteauroux.

L'axe Bourges-Issoudun, avec 10 000 navetteurs rapportés aux 38 kilomètres séparant les deux agglomérations est l'un des plus denses de la région (figure 6). Le long de l'autoroute A71, les axes Bourges-Saint-Amand-Montrond et Bourges-Vierzon sont également empruntés par de nombreux navetteurs. Sur ces trois axes, contrairement à la tendance observée sur l'ensemble du département du Cher, la population augmente entre 2009 et 2014, portée notamment par des arrivées plus nombreuses que les départs pour les personnes âgées entre 25 et 44 ans. Cependant, le nombre d'emplois et le volume de navetteurs diminuent ou stagnent. Moins de six emplois pour dix actifs occupés résidents sont comptés et le taux de chômage s'est dégradé de deux points sur ces trois axes. Il reste toutefois inférieur et augmente moins que sur la totalité du département du Cher hors agglomération de Bourges. Les trajets de plus de 30 minutes sont en revanche plus fréquents (figure 5) : les actifs effectuent des trajets de plus en plus longs pour trouver un emploi.

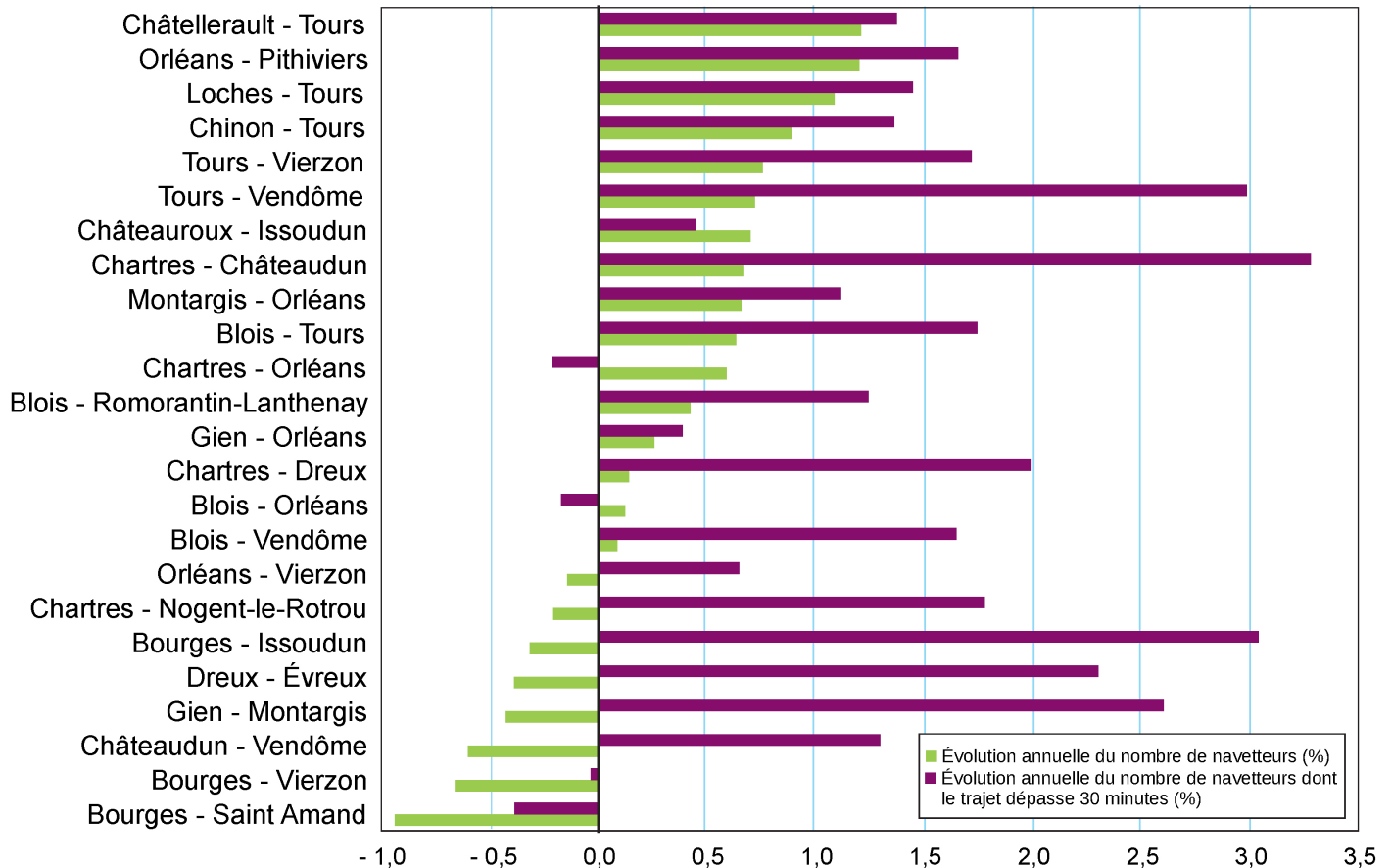
Une influence plus limitée de Châteauroux sur les territoires environnants

Depuis Châteauroux, les flux de navetteurs sont moins importants et se concentrent essentiellement sur l'axe Châteauroux-Issoudun. Sur ce dernier, si la population décroît depuis les années 1990, la baisse est moins prononcée que dans le reste du département. Il y a autant d'emplois que d'actifs occupés, mais les emplois proposés ne correspondent pas à ceux exercés par les actifs résidents.



4 Évolution du nombre de navetteurs et de navetteurs de plus de 30 minutes entre 2009 et 2014

Des trajets de plus en plus longs



Source : Insee, Recensements annuels de la population 2009 et 2014

Pour l'axe Châteauroux-Vierzon, le long de l'autoroute A20, l'emploi est en croissance et la population en revanche est stable entre 2009 et 2014. L'intensité des navettes domicile-travail est faible alors que le trafic observé sur l'autoroute, gratuite sur ce tronçon, est important : il s'agit plutôt d'un axe de transit.

Vierzon : un nœud routier pourtant peu fréquenté par les navetteurs

Les axes formant le nœud routier de Vierzon où se croisent trois autoroutes sont extrêmement empruntés en termes de transit global. Ils sont pourtant peu fréquentés

pour les navettes domicile-travail. Cette fréquentation limitée reflète le manque de connexion entre les zones d'emploi du sud de la région et celles de l'axe ligérien mais également les moindres liens entre la zone d'emploi de Vierzon et celles de Bourges et Châteauroux. Le nombre de navetteurs est en baisse sur les axes Bourges-Vierzon et Bourges-Châteauroux. Seules les navettes longue distance augmentent sur ces axes.

Peu de liens entre le système ligérien et le nord de la région

Les échanges entre les deux agglomérations de Chartres et Orléans sont très peu

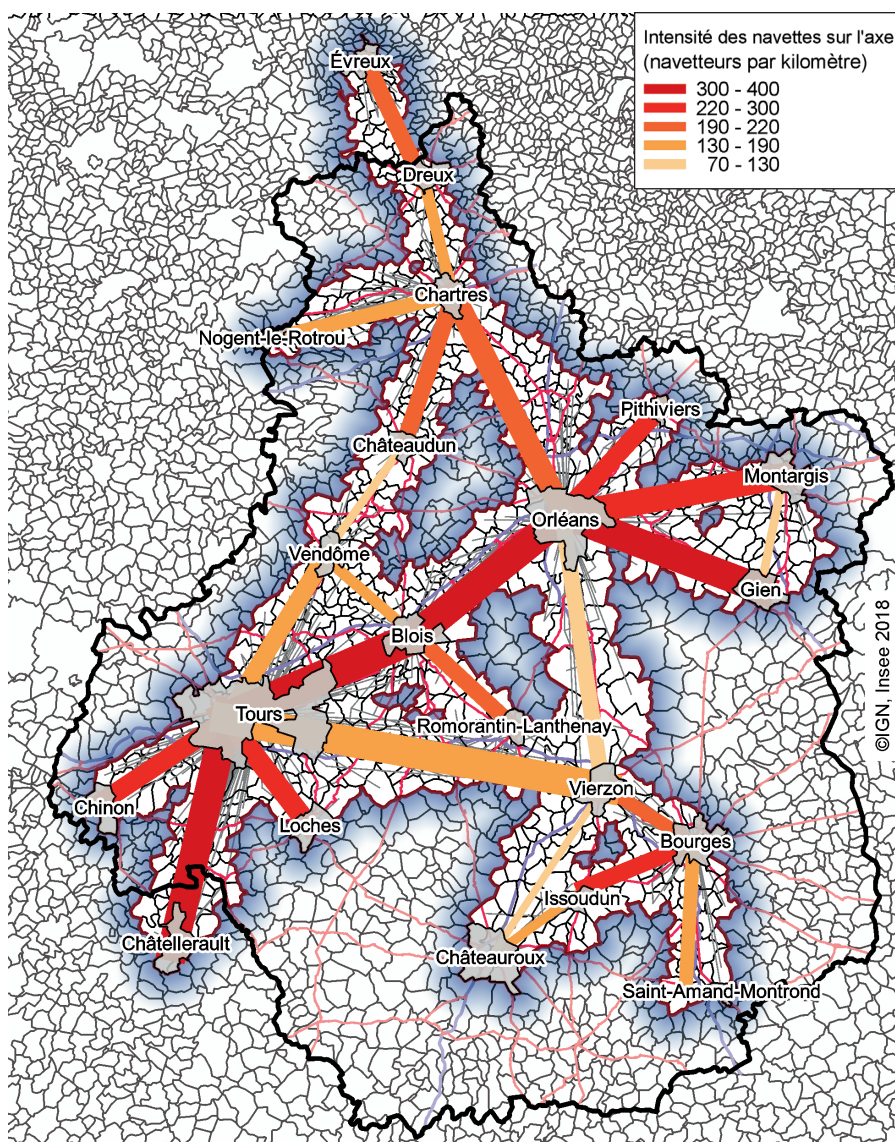
nombreux (moins de 300 personnes).

Entre 2009 et 2014, le volume de navetteurs au sein de l'axe correspondant s'intensifie, en lien avec la croissance de la population dans les deux couronnes périurbaines. Mais contrairement à la tendance sur la majorité des axes, les trajets de plus de trente minutes sont moins nombreux, ce qui confirme les moindres connexions entre les deux agglomérations. Dans les 29 communes entre les deux aires d'influence, la majorité des actifs résidents occupent un emploi sur l'axe lui-même.



5 Nombre total de navetteurs rapporté à la distance de chaque axe

Une forte intensité de navettes domicile-travail le long de l'axe ligérien



Source : Insee, Recensement annuel de la population 2014, exploitation complémentaire

Au sud de Chartres, le long de la nationale 10, l'axe entre Châteaudun et Vendôme est fortement résidentiel, influencé par les deux agglomérations dans un rapport lié à leurs tailles respectives. L'agglomération de Vendôme, plus importante, capte plus de navetteurs. Les flux entre les deux agglomérations sont cependant très faibles, moins de 100 personnes réalisent ce trajet dans un sens ou l'autre.

Une influence de Chartres plus marquée à l'ouest du fait de la proximité de l'Île-de-France

Outre le lien étroit avec l'Île-de-France, le nord de la région est structuré par les agglomérations de Chartres et Dreux.

Sur les deux axes les plus au nord, Dreux-Évreux et Chartres-Dreux, la croissance de la population entre 2009 et 2014 est portée par un solde naturel excédentaire. L'emploi, davantage orienté dans la sphère productive, est stable entre Chartres et Dreux, quand le territoire englobant perd des emplois, et augmente fortement (+7,4 % en cinq ans) sur l'axe Dreux-Évreux. Avec un emploi pour deux actifs occupés résidents, il s'agit d'axes très résidentiels sur lesquels l'influence des agglomérations euréliennes est limitée par la proximité de l'Île-de-France. Ainsi, à peine 41 % des actifs occupés résidant entre Chartres et Dreux travaillent dans l'une de ces agglomérations et un tiers (3 600 personnes) en Île-de-France. Le nombre de navetteurs est

ainsi relativement faible sur ces deux axes au regard de la densité importante de population. L'influence de l'agglomération de Chartres est plus marquée vers l'ouest, sur les axes la reliant à Châteaudun et Nogent-le-Rotrou. La moitié des 10 000 actifs occupés qui empruntent l'axe Chartres-Châteaudun travaillent à Chartres. Depuis l'axe Chartres-Nogent-le-Rotrou, c'est le cas de 5 300 navetteurs. En cinq ans, la population de ces deux territoires progresse grâce au solde naturel mais également grâce à davantage d'arrivées que de départs au jeu des migrations. L'emploi présente enfin une trajectoire plus favorable que celle des zones d'emploi correspondantes : il progresse sur l'axe Chartres-Châteaudun et reste stable sur l'axe Chartres-Nogent-le-Rotrou. ♦



Les navettes domicile-travail

Lieu de résidence et lieu de travail

Dans le cadre du Recensement de la population, les individus sont recensés à leur lieu de résidence, et les actifs occupés déclarent également la commune de leur lieu de travail, ce qui permet de connaître le trajet domicile-travail de commune à commune.

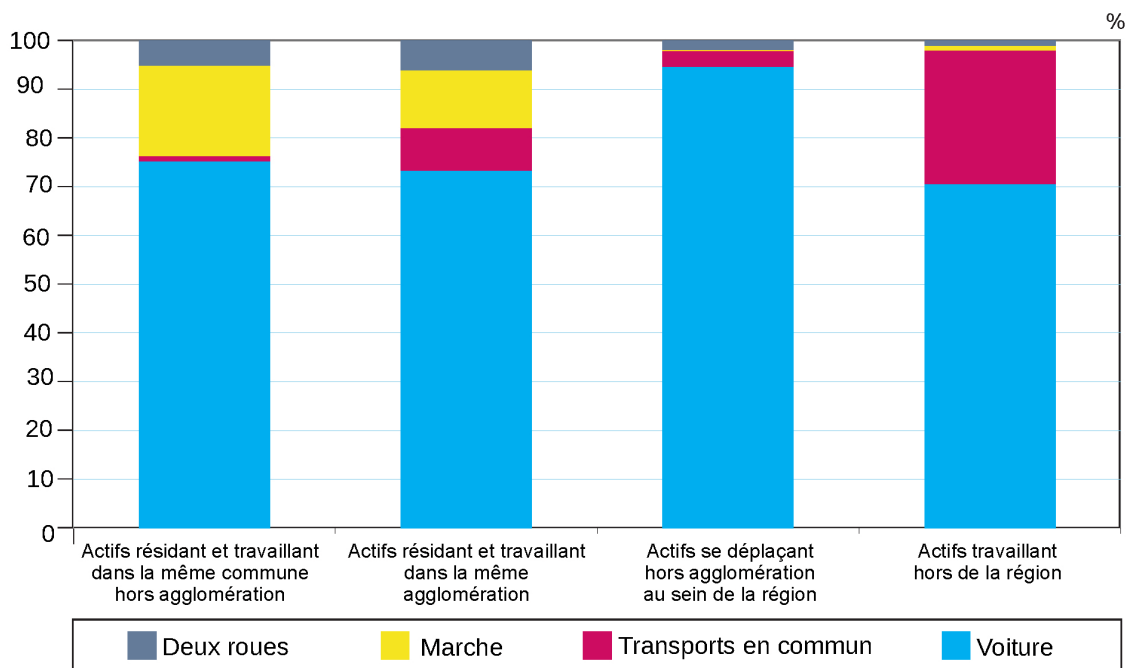
Les différents types de trajets

Tous les actifs en emploi, à quelques exceptions près telles ceux qui travaillent à leur domicile, se déplacent pour rejoindre leur lieu de travail. Les déplacements vers le lieu de travail, également appelés navettes, peuvent être de proximité (au sein d'une commune, au sein d'une agglomération, ou au sein d'une commune située hors d'une agglomération) ou plus éloignés (hors agglomération dans la région, ou vers l'extérieur de la région). Les différents types de navettes évoquées dans cette étude sont donc :

- ➔ les trajets au sein d'une même agglomération (en changeant ou non de commune) ;
- ➔ les trajets hors agglomération, qui englobent les navettes entre deux communes en dehors des agglomérations ainsi que les trajets entrants ou sortants d'une agglomération ;
- ➔ les trajets vers l'extérieur de la région.

1 Moyen de transport des actifs en emploi

Mode de transport principal selon le type de trajet domicile-travail en 2014



Source : Insee, Recensements annuels de la population 2014, exploitation complémentaire

Les modes de transport

Le mode de transport étudié est celui déclaré dans le Recensement de la population par les actifs en emploi pour rejoindre leur lieu de travail.

Ses modalités, au Recensement 2014, sont :

- ➔ marche à pied ➔ deux roues ➔ voiture, camion, fourgonnette ➔ transports en commun.

L'utilisation de l'un de ces modes de transport n'exclut pas celle d'un autre en complément (ex : une personne prenant sa voiture pour rejoindre une gare et prendre le train).

Le mode de transport retenu est celui qui est déclaré comme principal par la personne concernée.

NB : une petite partie de la population active occupée déclare ne pas utiliser de transport, autrement dit ne pas se déplacer pour rejoindre son lieu de travail. Cela concerne en 2014 un peu plus de 50 000 personnes résidant dans la région. Si la très grande majorité (96 %) de ces actifs déclarent résider et travailler dans la même commune, un peu plus de 2 000 déclarent également travailler ailleurs que dans leur commune de résidence. Leur proportion a légèrement augmenté entre 2009 et 2014. Cela pourrait recouvrir notamment l'émergence du télé-travail, que les sources statistiques actuelles ne permettent pas d'étudier.



Nomenclatures et zonages

Agglomération au sens de l'Unité Urbaine : la notion d'unité urbaine repose sur la continuité du bâti et le nombre d'habitants. On appelle unité urbaine une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants. Si l'unité urbaine se situe sur une seule commune, elle est dénommée ville isolée. Si l'unité urbaine s'étend sur plusieurs communes, et si chacune de ces communes concentre plus de la moitié de sa population dans la zone de bâti continu, elle est dénommée agglomération multicommunale.

Zonage en aires urbaines : ce zonage permet d'obtenir une vision des aires d'influences des villes (au sens d'unités urbaines) sur le territoire. Il partage le territoire en quatre grands types d'espaces : espace des grandes aires urbaines, espace des autres aires, autres communes multipolarisées et communes isolées, hors influence des pôles.

Dans les espaces des grandes aires urbaines et des autres aires, on distingue les pôles et les couronnes de ceux-ci.

Zone d'emploi : une zone d'emploi est un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent, et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts.

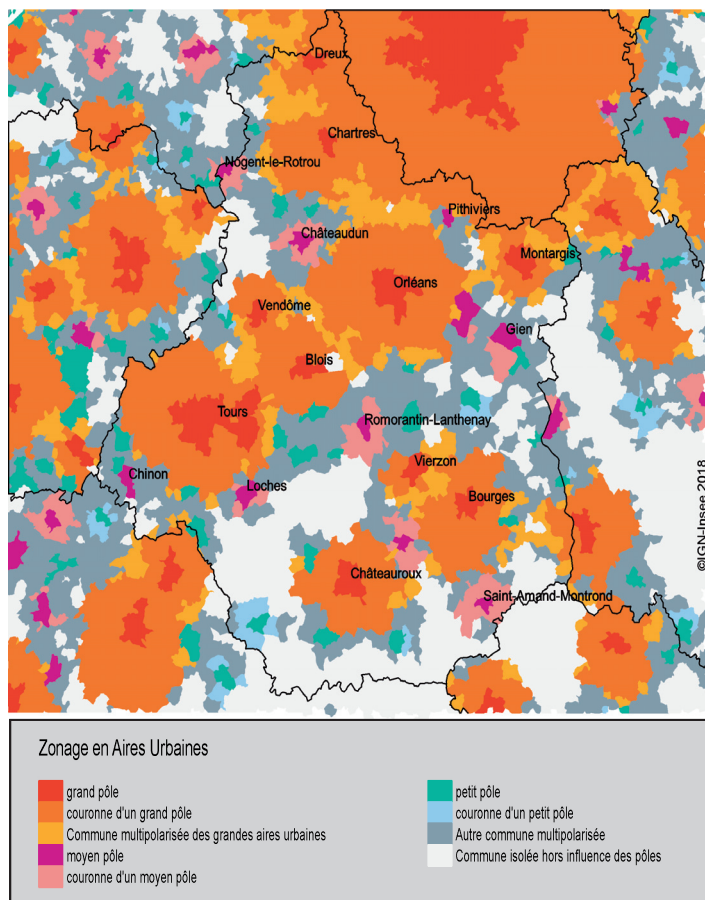
La sphère présenteielle et sphère productive : la partition de l'économie en deux sphères, présenteielle et productive, permet de mieux comprendre les logiques de spatialisation des activités et de mettre en évidence le degré d'ouverture des systèmes productifs locaux.

La sphère productive regroupe les activités potentiellement exportatrices de biens et services : agriculture, industrie, commerce de gros et services aux entreprises, ces deux dernières activités constituant le tertiaire productif.

La sphère présenteielle, tournée vers la satisfaction des besoins des personnes présentes, qu'elles soient résidentes ou touristes, regroupe notamment le commerce de détail, la santé et l'action sociale, l'éducation, les services aux particuliers, l'administration et la construction. Les facteurs de localisation de ces deux sphères sont différents. L'économie présenteielle correspond à une demande locale et à des activités nécessitant une proximité forte avec la population, tandis que l'économie productive, ouverte à la concurrence internationale, sert des besoins au-delà de la zone et présente un ancrage territorial plus ténu.

Entre 1982 et 2014, en France de province, les effectifs des activités productives ont diminué (- 10 %), tandis que ceux de la sphère présenteielle ont augmenté fortement (+ 46 %). Ainsi en Centre-Val de Loire, en 2014, les activités présenteielles représentent 64,1 % de l'emploi total contre 53,0 % en 1982. La part des activités présenteielles est inférieure de presque deux points à celle de la France de Province. Dans la région les effectifs des activités productives ont diminué de 17 % et ceux des activités présenteielles ont augmenté de 32 % entre ces deux dates.

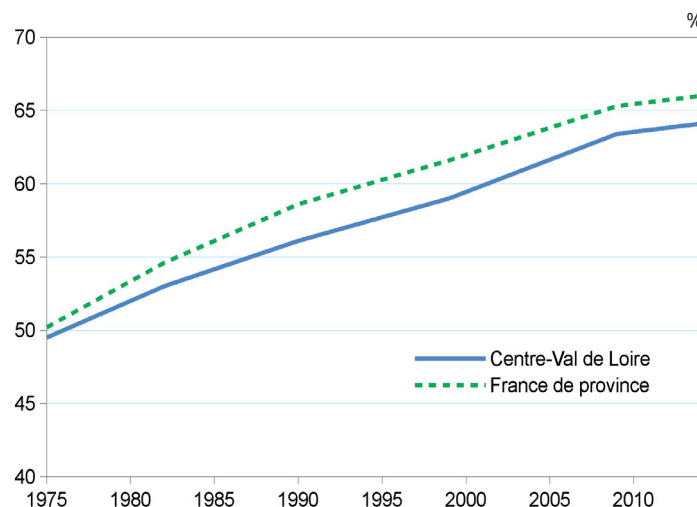
2 Carte du zonage en aires urbaines



Source : Insee, Recensement de la population

3 Part des activités présenteielles dans l'emploi

Une part croissante des activités présenteielles dans l'emploi depuis 1975

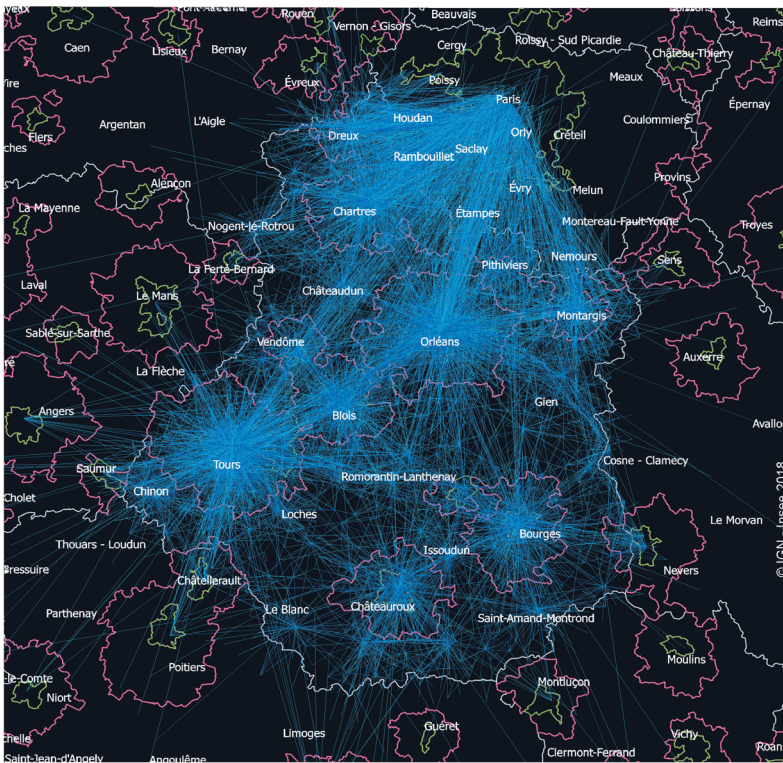


Source : Recensement annuel de la population 2014, exploitation complémentaire



Méthodologie des axes

4 Trajets réalisés par moins de 50 navetteurs



Contexte

En 2014, plus de 50 000 trajets domicile-travail différents sont dénombrés avec pour origine ou destination une commune du Centre-Val de Loire. Une majorité de ces trajets sont empruntés par moins de 50 personnes. Inversement, les trajets empruntés par de nombreux navetteurs sont moins fréquents. L'étude des déplacements domicile-travail ne peut se limiter à la seule analyse des trajets les plus empruntés, mais la multiplicité des autres trajets est telle qu'une grille de lecture est nécessaire pour les synthétiser.

Parmi tous les flux de navetteurs observés dans la région ou en lien avec ses frontières proches, une grande partie se concentrent en faisceau autour des principaux axes routiers de circulation. Ces axes sont parfois également doublés d'une ligne de train. Les territoires immédiatement environnants ces axes ont donc été retenus comme territoires d'analyse pour l'étude des déplacements domicile-travail.

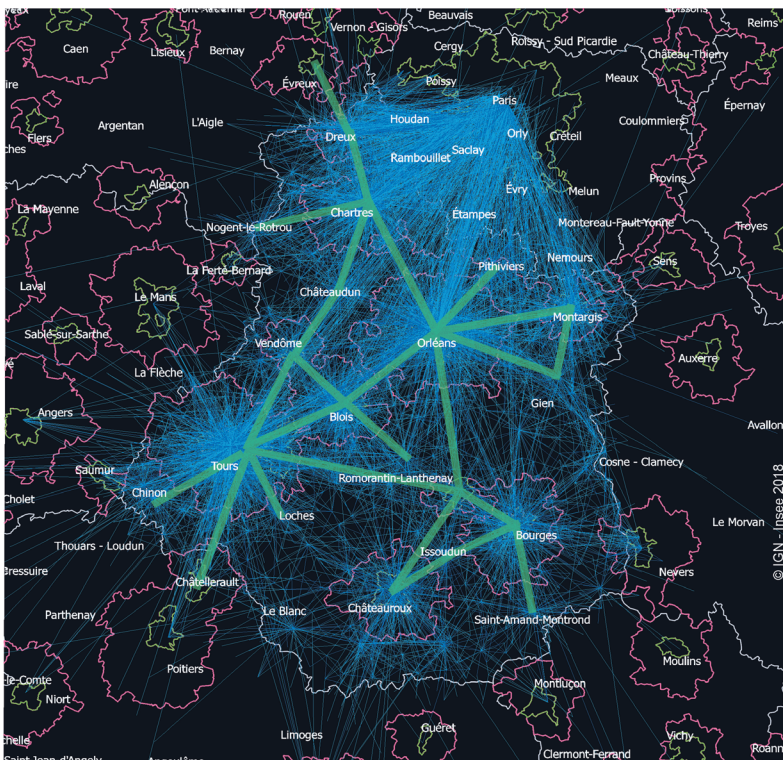
Choix des axes

Les axes retenus dans cette étude résultent d'un compromis entre l'intensité des flux observés et l'existence d'infrastructures routières.

Autrement dit, certains axes ont été dessinés directement par l'existence de flux, coïncidant avec une ou plusieurs routes. D'autres, malgré des flux moins intenses, ont été retenus parce qu'il y avait une infrastructure routière majeure.

Enfin, certains axes n'ont pas été retenus malgré l'existence d'une autoroute, car les flux correspondant étaient relativement beaucoup plus faibles.

5 25 axes pour regrouper les flux



Définition du territoire constituant un axe

Les communes retenues dans le périmètre d'un axe sont celles des deux agglomérations qui constituent les extrémités de l'axe, ainsi que l'ensemble des communes coupées par une zone tampon de 5 kilomètres de part et d'autre des principaux axes routiers reliant ces deux agglomérations.

NB : compte-tenu de la proximité des routes lorsqu'elles convergent vers une ville, la zone tampon d'un axe peut recouvrir celle d'un autre axe, et générer ainsi des doublons. Ces derniers ont été supprimés lors des calculs simultanés sur plusieurs axes.

Navetteurs empruntant les axes

Les actifs occupés dont le lieu de résidence et le lieu de travail se situent sur l'axe ou l'une des deux agglomérations aux extrémités sont considérés comme susceptibles d'emprunter l'axe routier ou ferroviaire pour se rendre sur leur lieu de travail. Il s'agit ainsi de regrouper autour d'un axe de circulation tous les actifs occupés dont le trajet domicile-travail les amène en principe à emprunter cet axe.

NB : les flux considérés sont des navettes hors agglomération, les agglomérations sont prises dans leur ensemble pour étudier ces flux, en tant que points de départ ou d'arrivée des flux ; les navettes au sein des agglomérations ou au sein des communes hors agglomération ne sont donc pas prises en compte dans les flux de l'axe.

Source : Insee, Recensement annuel de la population 2014, exploitation complémentaire

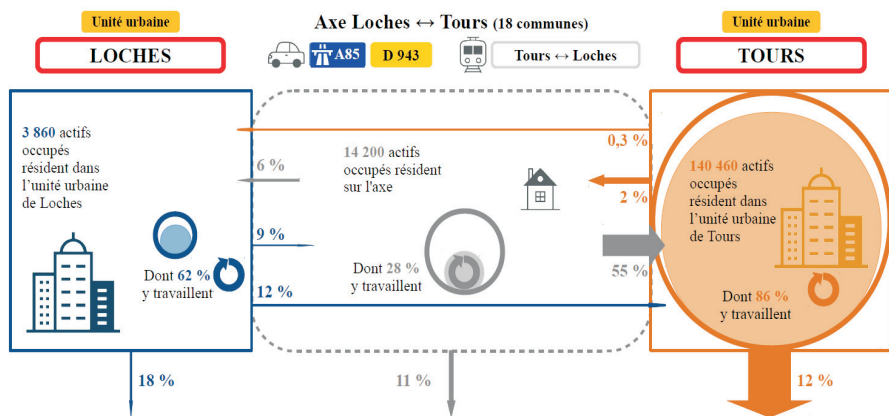


Indicateurs caractérisant les axes

Schéma des échanges sur un axe (voir fiches)

Les deux agglomérations aux extrémités de l'axe sont entendues comme les pôles urbains. Ces pôles sont reliés par une ou plusieurs routes, voire une ligne de train, dont les noms sont indiqués en haut du schéma. Les informations en bleu concernent les actifs occupés résidant dans l'agglomération la moins peuplée, celles en orange réfèrent à l'agglomération la plus peuplée, et celles en gris concernent les actifs occupés résidant sur l'axe entre les deux. À partir du volume respectif d'actifs occupés résidant dans chacun de ces territoires, les flux sont indiqués par des flèches depuis le lieu de résidence vers le lieu de travail. Chaque flèche est proportionnelle au volume d'actifs occupés concernés, et accompagné de la proportion qu'ils représentent par rapport à leur zone de départ.

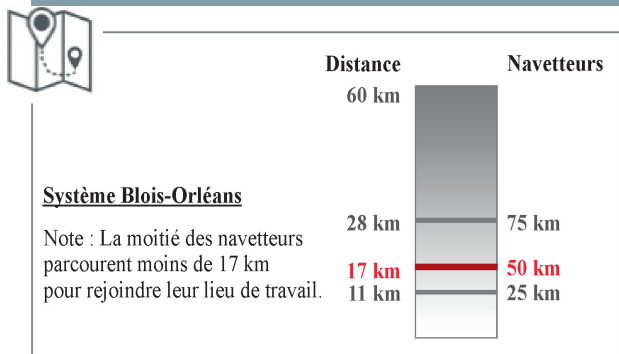
6 Exemple de schéma des flux domicile-travail



Distance parcourue sur l'axe

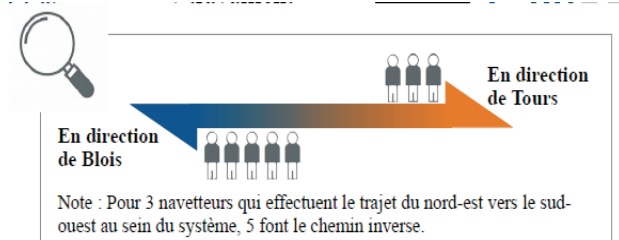
Les trajets sur l'axe sont mesurés du centre de la commune de résidence au centre de la commune de travail. Les quartiles de cette distance de trajet sont représentés rapportés à la distance totale de l'axe. Sur cet exemple, la distance séparant les deux extrémités de l'axe est de 60 km. Les trois quarts des navetteurs circulant sur cet axe parcourent moins de 28 km, la moitié moins de 17 km et un quart moins de 11 km.

7 Exemple de schéma quartiles de distance



Sens de circulation sur l'axe

En fonction de leur angle par rapport à l'orientation de la droite directe entre les deux agglomérations, les trajets sont considérés dans le sens agglomération A vers agglomération B ou agglomération B vers agglomération A. Tous les trajets sont considérés, quelle que soit leur distance sur l'axe et leur origine et destination. Les deux volumes sont rapportés l'un à l'autre pour aboutir à un indicateur d'équilibre ou de déséquilibre des déplacements domicile-travail sur l'axe : quand trois personnes vont dans la direction de l'agglomération A, N vont dans la direction de B.



Caractéristiques des flux de navetteurs

- ➔ Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe : nombre d'actifs occupés résidant et travaillant sur l'axe, et dont les communes/agglomérations de travail et de résidence sont différentes.
- NB : Il s'agit de navetteurs supposés emprunter l'axe, du fait de la proximité de leur trajet, et non de navetteurs déclarant emprunter l'axe.
- ➔ Évolution du nombre d'actifs occupés se déplaçant sur l'axe : taux d'évolution annuel moyen entre 2009 et 2014 du nombre d'actifs occupés susceptibles de se déplacer sur l'axe.
- ➔ Nombre d'actifs occupés dont le trajet excède 30 minutes : calculé à partir du distancier Metric pour un trajet effectué en heure pleine, pendant les périodes de circulation les plus denses.
- ➔ Temps de trajet médian en voiture : calculé à partir du distancier Metric pour ces trajets effectués en heures pleines. La moitié des navetteurs empruntant l'axe effectuent un trajet de plus de x minutes, l'autre moitié un trajet moins long.
- ➔ Intensité des navettes sur l'axe : rapport entre le nombre d'actifs occupés empruntant l'axe et la distance séparant les deux extrémités de l'axe, soit un nombre de navetteurs théorique par kilomètre qui doit être comparé avec d'autres axes pour être interprété. Plus l'indicateur est élevé plus l'intensité des navettes sur l'axe est forte.
- ➔ Part des actifs captés par l'axe : part des actifs en emploi résidant sur l'axe et travaillant sur ce dernier ou bien dans l'une des agglomérations à son extrémité.



Sources

Recensements de la population 2009 et 2014, exploitation complémentaire

Connaissance Locale de l'Appareil Productif (CLAP)

Distancier METRIC (MEsure des TRajets Inter-Communes). L'outil, conçu par l'Insee, permet de calculer des distances et des temps de parcours d'une commune à une autre. Les calculs de déplacement (distances et durées théoriques) s'effectuent du chef-lieu de la commune d'origine au chef-lieu de la commune de destination. Lorsque les données sont géolocalisées, la mesure se fait d'un point à un autre (coordonnées X, Y).

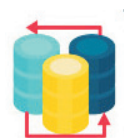
Metric est construit à partir de la BDTOPO (issue des bases du Référentiel à Grande Échelle) mis à disposition par l'IGN (Institut Géographique National). Les fonds de cartes permettent de connaître la fonction d'un tronçon (autoroute, quasi-autoroute, route à une chaussée...), sa longueur, sa pente et sa sinuosité. Ces informations sont croisées avec les données de population carroyée (carreau de 1 km), pour apprécier la densité plus ou moins forte de la zone. La vitesse appliquée à chaque tronçon sera fonction de tous ces facteurs. Par ailleurs, une vitesse plus faible est appliquée pour les trajets en heures pleines. La vitesse est également abaissée dans les zones densément peuplées.

Pour plus d'informations : www.insee.fr



Pour en savoir plus

- [Trois systèmes territoriaux dans la région pour autant de dynamiques d'emploi et de population, Insee Analyses Centre-Val de Loire n°42, février 2018](#)
- [En 2050, un tiers de la population du Centre-Val de Loire aurait plus de 65 ans, Insee Dossier Centre-Val de Loire n°3, décembre 2018](#)
- [Développement des services à la population : le Centre-Val de Loire peine à rattraper son retard, Insee Analyses Centre-Val de Loire n°47, septembre 2018](#)
- [Les comportements de consommation en 2017, Le transport pèse plus en milieu rural, le logement en milieu urbain, Insee Première n°1749, avril 2019](#)



Trafic routier 2015 en région Centre - Val de Loire

Autoroutes, routes nationales et routes départementales

Définitions

MJA : Moyenne Journalière Annuelle des véhicules à 2 essieux ou plus et des cycles de cylindrée supérieure à 50 cm³ tous sens confondus et tous véhicules.

Sources des données trafic

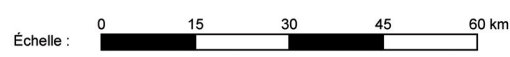
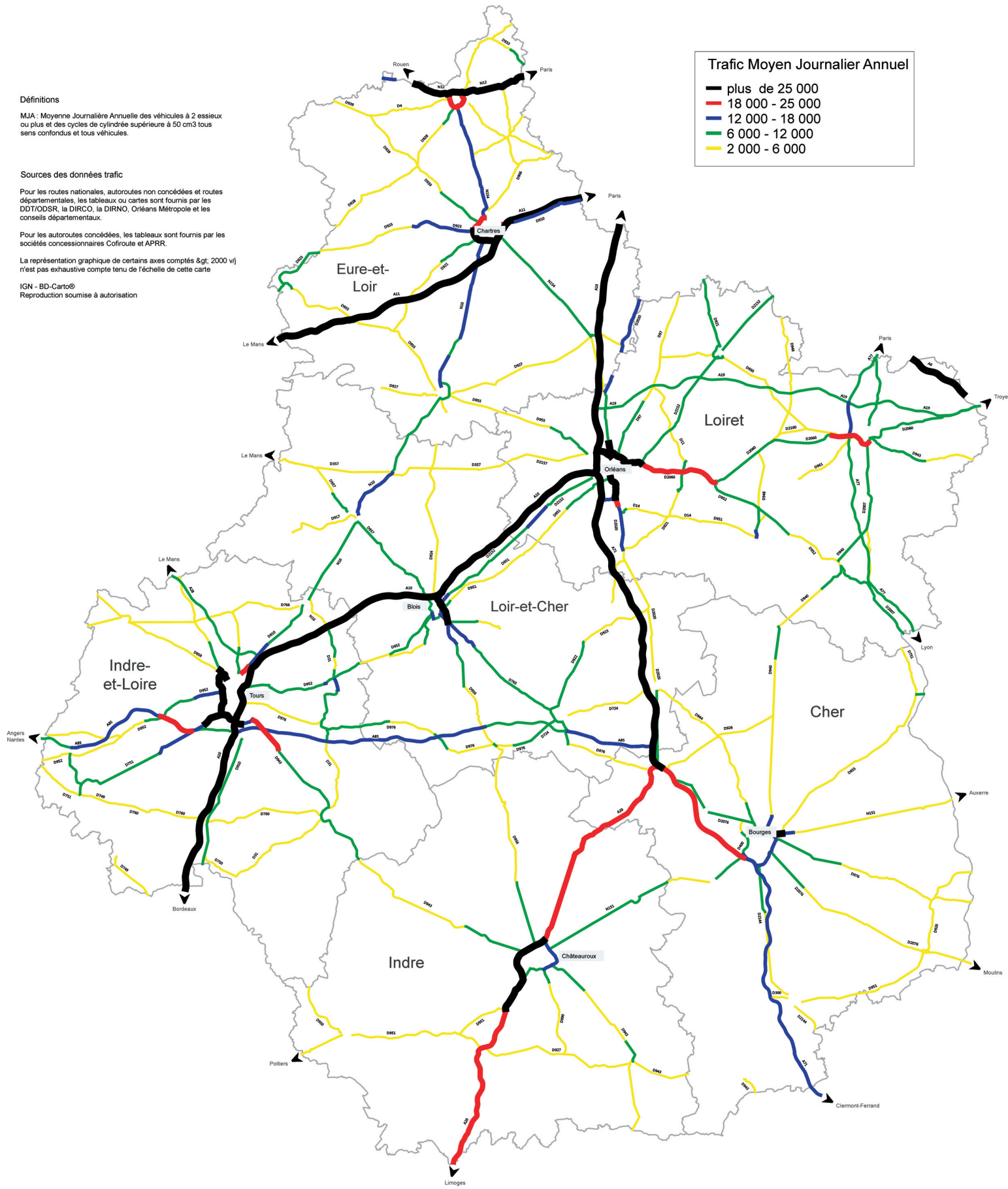
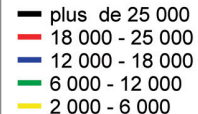
Pour les routes nationales, autoroutes non concédées et routes départementales, les tableaux ou cartes sont fournis par les DDT/ODSR, la DIRCO, la DIRNO, Orléans Métropole et les conseils départementaux.

Pour les autoroutes concédées, les tableaux sont fournis par les sociétés concessionnaires Cofiroute et APRR.

La représentation graphique de certains axes comptés > 2000 v/j n'est pas exhaustive compte tenu de l'échelle de cette carte

IGN - BD-Carto®
Reproduction soumise à autorisation

Trafic Moyen Journalier Annuel



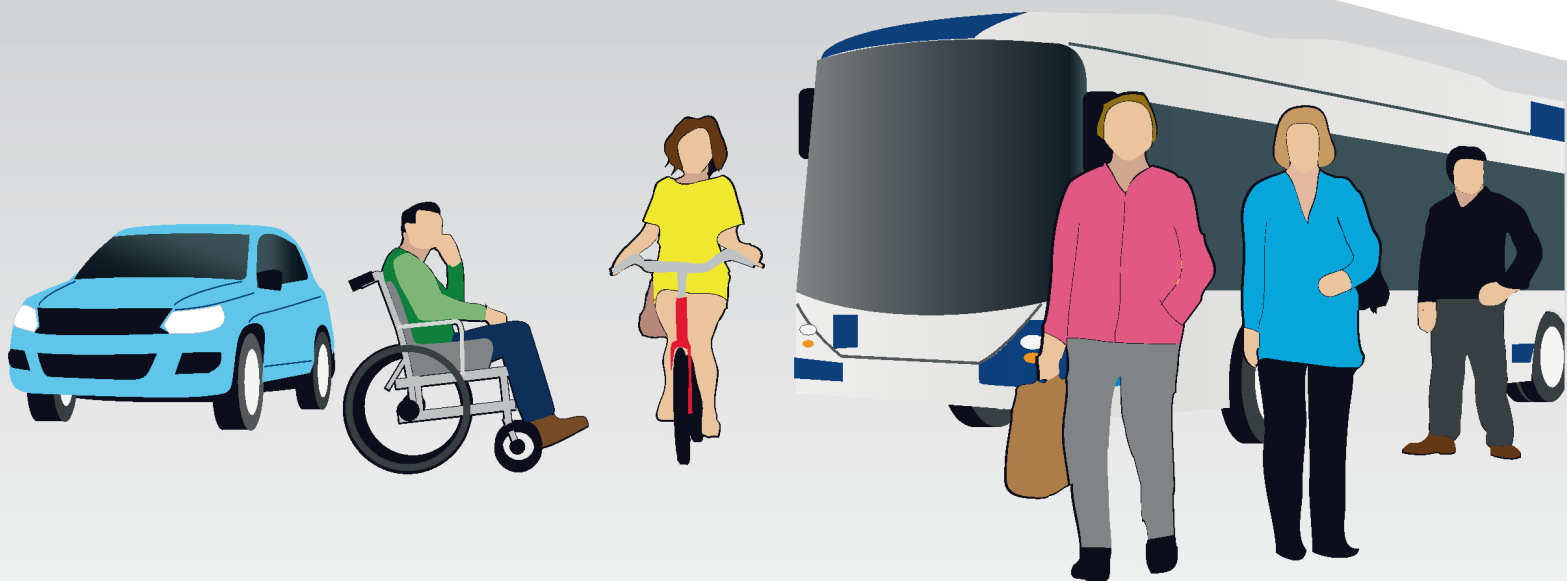


Navettes domicile-travail :

Les 25 principaux axes régionaux Les échanges avec l'Île-de-France

26 fiches pour caractériser ces flux

édition 2019

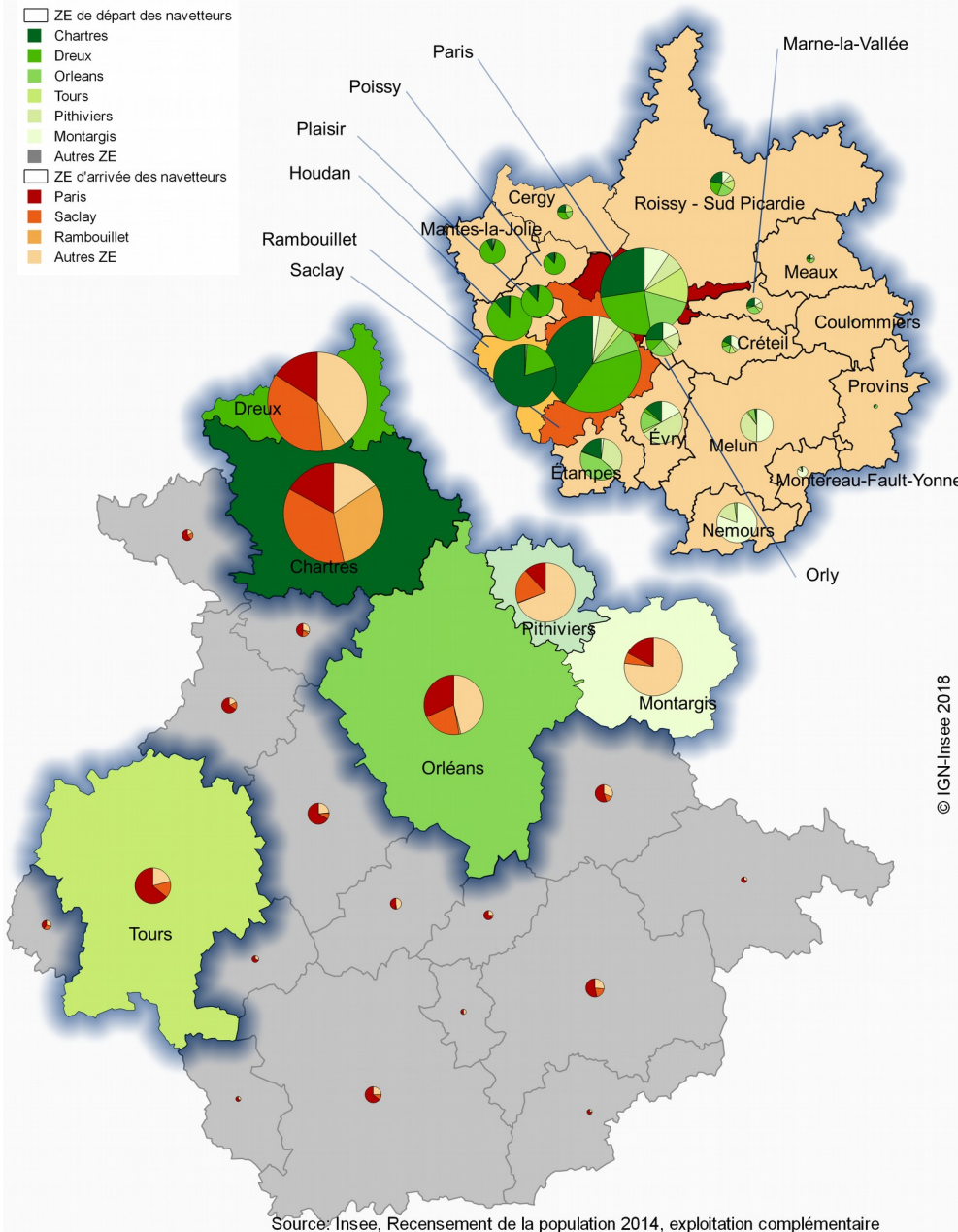


Pour cette étude des flux de déplacements quotidiens domicile-travail, 25 axes de liaison ont été retenus sur l'ensemble de la région Centre-Val de Loire. La présente fiche est par ailleurs produite pour éclairer, de manière générale, les échanges existants depuis la région Centre-Val de Loire vers la région Île-de-France.

Près de 7 % des actifs occupés de la région travaillent en Île-de-France

Parmi le million d'actifs occupés qui résident en Centre-Val de Loire, 6,6 % travaillent en région parisienne. Ces 68 000 navetteurs partent essentiellement des zones frontalières : la moitié réside dans les zones d'emploi de Chartres et Dreux et plus d'un tiers dans celles de Pithiviers, Orléans et Montargis. 41 % de l'ensemble de ces navetteurs, c'est à dire plus de 28 000 personnes, travaillent dans la zone d'emploi de Paris et 25 % dans celles de Saclay, deuxième zone d'emploi francilienne pour les actifs de Centre-Val de Loire, ou de Rambouillet.

Volumes de navetteurs en voiture



Plus de 20 % des actifs occupés des zones d'emploi de Dreux et Chartres

La part des actifs occupés travaillant en région parisienne est particulièrement importante pour les zones d'emploi de Dreux (36 %) et de Chartres (20 %). Depuis ces deux territoires, les flux de navetteurs se dirigent principalement vers la zone d'emploi de Paris, où se rendent un quart des navetteurs de Dreux (4 500 navetteurs) et un tiers de ceux de Chartres (7 700 navetteurs). Pour ces deux zones d'emploi d'Eure-et-Loir, celle de Saclay représente un lien privilégié car elle est le lieu de travail d'un tiers de leurs navetteurs rejoignant l'Île-de-France. La zone d'emploi de Rambouillet accueille enfin plus de 20 % des navetteurs en provenance de la zone d'emploi de Chartres.

Des volumes moindres depuis les franges sud de la région parisienne

Depuis les zones d'emploi de Montargis et Pithiviers, les volumes de navetteurs qui travaillent en Île-de-France sont moins importants (6 300 depuis la zone de Montargis et 5 500 depuis celle de Pithiviers). Cependant, ces navetteurs représentent plus d'un quart des actifs occupés résidents pour la zone de Pithiviers et 14 % pour celle de Montargis. Les trajets depuis ces deux zones d'emploi vers l'Île-de-France sont moins polarisés que depuis l'Eure-et-Loir et mettent en jeu un plus grand nombre de zones d'emploi franciliennes.

Note de lecture de la carte : Chaque diagramme représente les navetteurs du Centre-Val de Loire vers la région parisienne, selon soit leur zone d'emploi (ZE) de départ, soit leur ZE d'arrivée. Les couleurs des secteurs correspondent chacune à une ou plusieurs ZE, soit en Île-de-France, soit en Centre-Val de Loire, et les diagrammes sont chacun détaillés selon ces couleurs afin de rendre compte des échanges zone à zone.

Exemples :

- Au départ de la ZE de Chartres (vert foncé), un tiers des navetteurs allant en voiture vers la région parisienne rejoint la ZE de Rambouillet (jaune), un tiers celle de Saclay (orange) et un quart celle de Paris (rouge).
- Les navetteurs venant en voiture du Centre-Val de Loire travailler dans la ZE de Rambouillet (jaune) viennent à plus des trois quarts de la ZE de Chartres (vert foncé), et un peu moins d'un quart de celle de Dreux (vert).

D'importants départs depuis les métropoles régionales

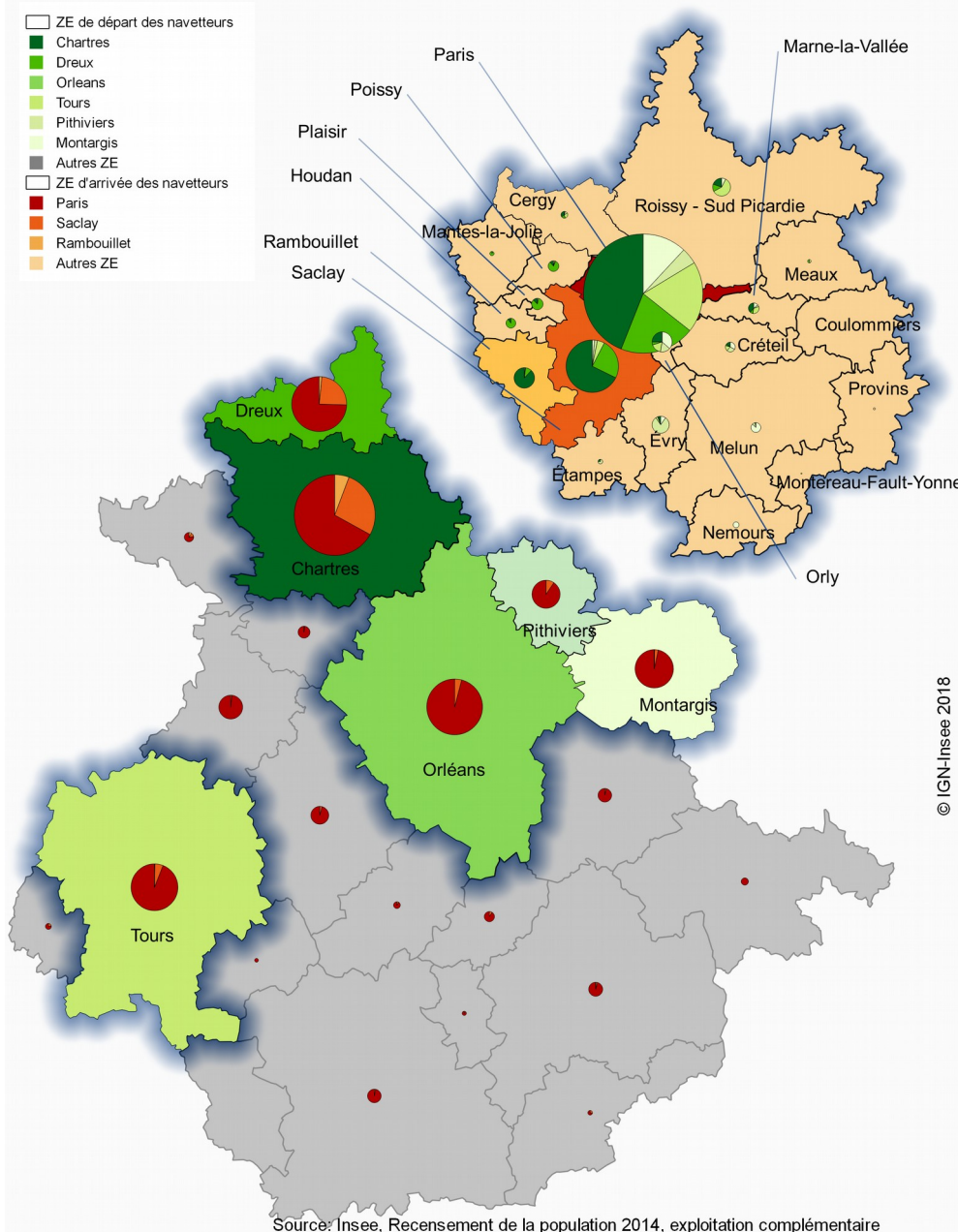
En s'éloignant des franges franciliennes, seules les zones d'emploi des deux métropoles d'Orléans et Tours envoient un nombre conséquent de navetteurs vers l'Île-de-France. 4 500 personnes quittent chaque jour la zone d'emploi de Tours pour travailler en Île-de-France. Les trois quarts d'entre elles résident dans l'agglomération de Tours. Plus de 8 500 personnes partent de la zone d'emploi d'Orléans, dont la moitié depuis la seule métropole d'Orléans. Ces déplacements sont particulièrement polarisés vers la seule zone d'emploi de Paris : 58 % des navetteurs de la zone d'Orléans et surtout 77 % de ceux de la zone de Tours y travaillent.

Une surreprésentation des cadres au départ des métropoles

Les navetteurs vers l'Île-de-France occupent plus fréquemment que les autres actifs de la région des postes à responsabilité. Un quart d'entre eux sont des cadres et 30 % relèvent de professions intermédiaires contre 13 % et 26 % au sein des actifs occupés de la région. L'importance des liens entre les deux métropoles d'Orléans et Tours avec l'Île-de-France explique l'essentiel de ces différences : les cadres représentent la moitié des navetteurs qui travaillent en Île-de-France et résident dans les agglomérations d'Orléans et de Tours. Réciproquement les cadres sont surreprésentés à destination des zones d'emploi de Paris et Saclay. Ils le sont également vers quelques zones, notamment les plus à l'est de l'Île-de-France comme celle de Marne-la-Vallée.

Zone d'emploi de domicile	Effectifs	Part (en %)		
	Navetteurs 2014	Usagers des TC	Cadres	Vers la ZE de Paris
Chartres	21 220	39,2	22,6	36,2
<i>dont unité urbaine de Chartres</i>	<i>4 500</i>	<i>56,4</i>	<i>28,1</i>	<i>48,7</i>
Dreux	16 480	23,1	19,1	27,7
<i>dont unité urbaine de Dreux</i>	<i>5 060</i>	<i>32,3</i>	<i>14,4</i>	<i>32,9</i>
Orléans	8 640	45,8	37,5	58,2
<i>dont unité urbaine d'Orléans</i>	<i>4 480</i>	<i>66,6</i>	<i>50,7</i>	<i>77,5</i>
Montargis	6 290	29,6	14,2	35,7
<i>dont unité urbaine de Montargis</i>	<i>1 790</i>	<i>51,7</i>	<i>14,5</i>	<i>54,1</i>
Pithiviers	5 530	18,1	12,2	19,8
<i>dont unité urbaine de Pithiviers</i>	<i>600</i>	<i>19,7</i>	<i>8,0</i>	<i>23,2</i>
Tours	4 590	61,2	49,8	77,0
<i>dont unité urbaine de Tours</i>	<i>3 520</i>	<i>66,5</i>	<i>53,8</i>	<i>79,8</i>
Autres zones d'emploi	5 970	43,3	33,3	71,8
TOTAL	68 720	35,4	24,8	41,4

Volumes de navetteurs en transports en commun



Les transports en commun privilégiés uniquement pour les trajets vers Paris

Les navetteurs qui résident dans les métropoles de la région ont la particularité de privilégier largement les transports en commun pour leurs trajets domicile-travail vers l'Île-de-France : les deux-tiers au départ des agglomérations d'Orléans et Tours. Cela s'explique d'abord par la présence de lignes de train régulières à destination de Paris. De même, ce mode de transport est privilégié depuis les zones frontalières pour rejoindre la zone d'emploi de Paris. Au total, 63 % des navetteurs arrivant sur Paris depuis la région Centre-Val de Loire utilisent les transports collectifs. Ils ne sont plus que 22 % dans ce cas à destination de la zone d'emploi de Saclay. Pour se rendre dans les autres zones d'emploi, les navetteurs utilisent majoritairement la voiture.

© IGN-Insee 2018

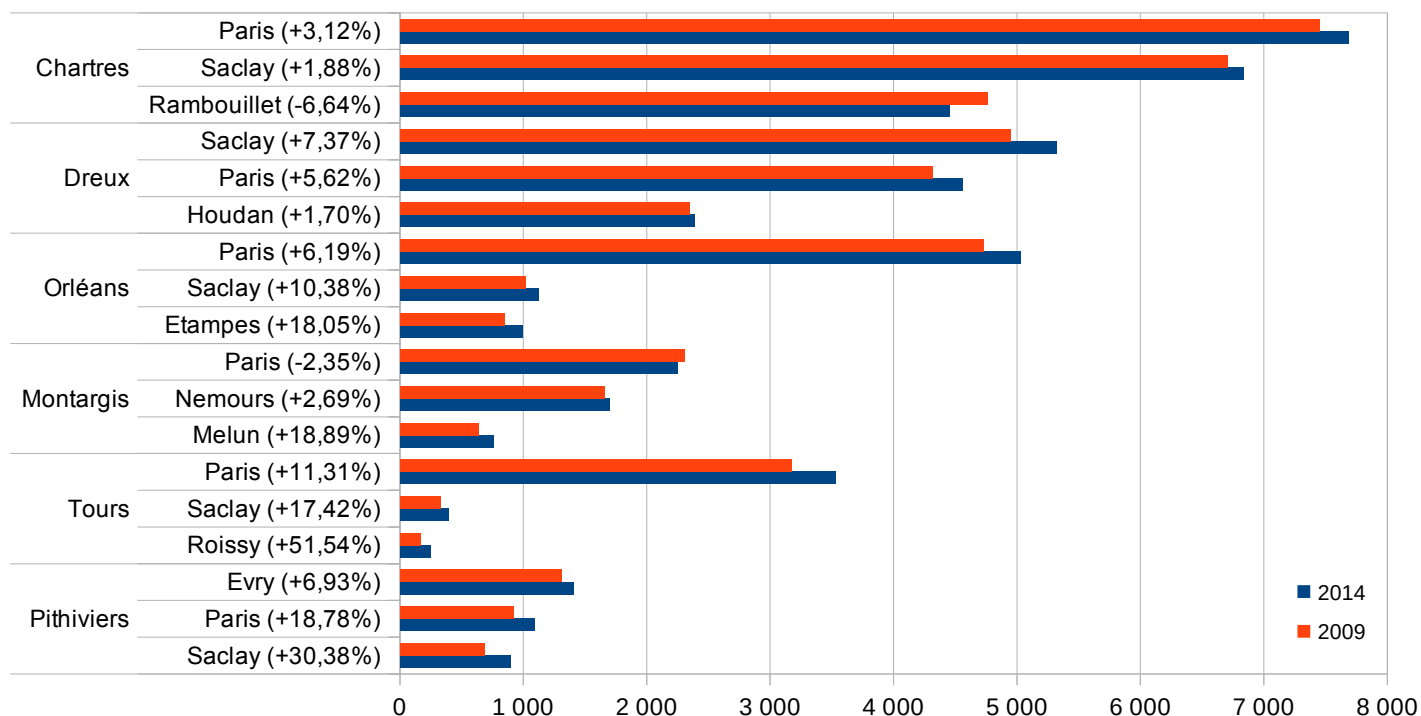
Note de lecture de la carte : Chaque diagramme représente les navetteurs du Centre-Val de Loire vers la région parisienne, selon soit leur zone d'emploi (ZE) de départ, soit leur ZE d'arrivée. Les couleurs des secteurs correspondent chacune à une ou plusieurs ZE, soit en Île-de-France, soit en Centre-Val de Loire, et les diagrammes sont chacun détaillés selon ces couleurs afin de rendre compte des échanges zone à zone.

Exemples :

- Au départ de la ZE de Chartres (vert foncé), un peu moins des trois quarts des navetteurs allant en transports en commun vers la région parisienne rejoint la ZE de Paris (rouge), un tiers celle de Saclay (orange) et une toute petite partie celle de Rambouillet (jaune).
- Les navetteurs venant en transports en commun du Centre-Val de Loire travailler dans la ZE de Rambouillet (jaune) viennent à plus de 80 % de la ZE de Chartres (vert foncé), et un peu moins de 20 % de celle de Dreux (vert).

Principales navettes vers l'Île-de-France

Navetteurs vers l'Île-de-France en 2009 et 2014, depuis les principales zones d'emploi de la région vers leurs trois principales zones d'emploi de destination en Île-de-France



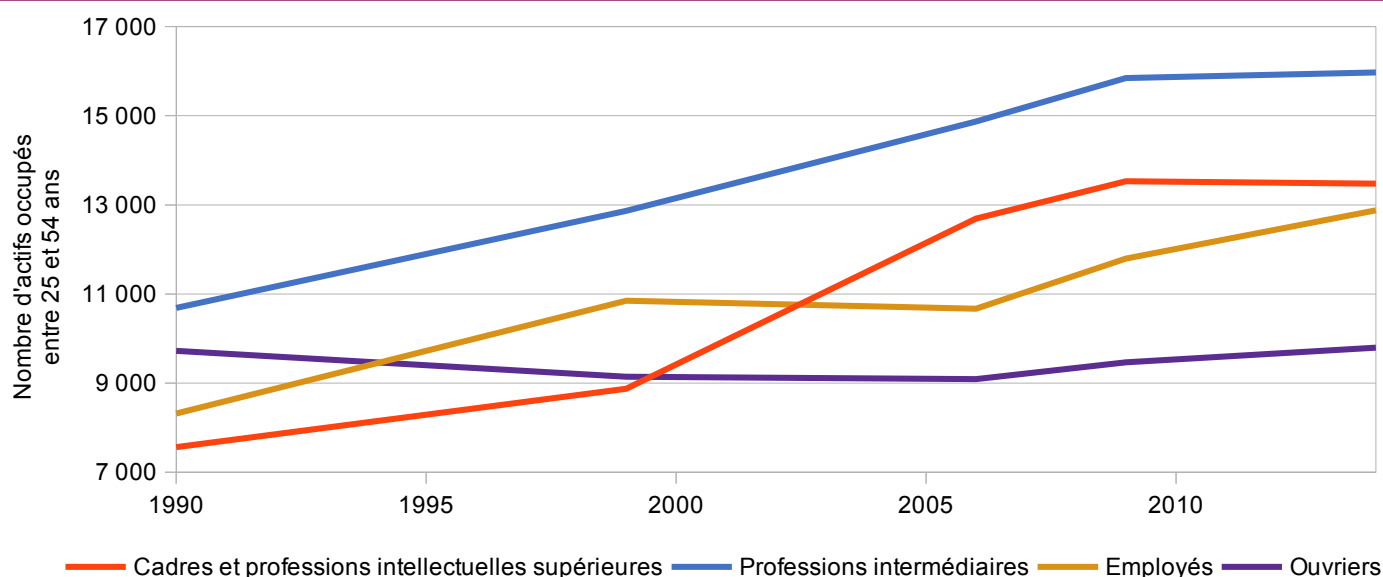
Le lien entre le Centre-Val de Loire et l'Île-de-France se renforce

Depuis 2009, le nombre de navetteurs qui partent travailler en Île-de-France augmente (3 400 navetteurs supplémentaires en cinq ans, soit + 5,3 %), tandis que la population active occupée globale du Centre-Val de Loire baisse. Le poids des navetteurs vers l'Île-de-France a donc augmenté en cinq ans (+ 0,4 pts).

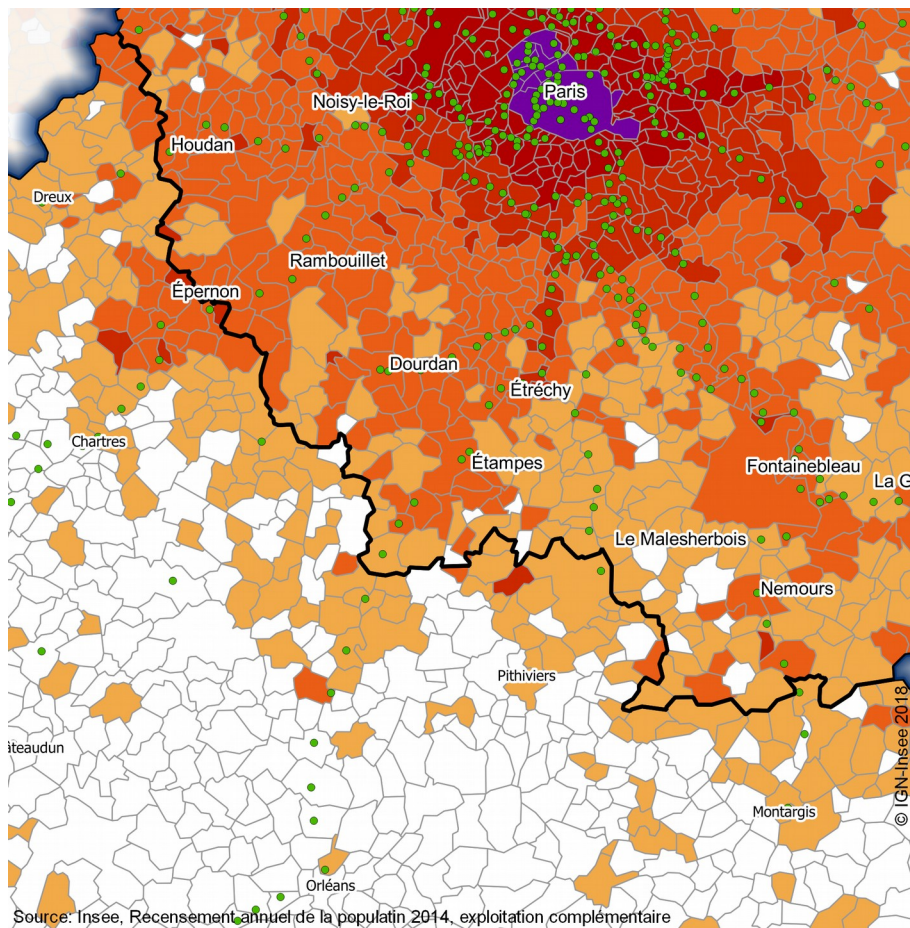
Les cadres et les employés portent une grande partie de cette augmentation (respectivement 1 300 et 1 000 navetteurs en plus). Les professions intermédiaires y contribuent un peu moins (+ 700). Pour les cadres, l'augmentation provient d'abord de navetteurs supplémentaires depuis les deux métropoles régionales vers la zone d'emploi de Paris, mais aussi de celle de Chartres vers celle de Saclay. Pour les employés et les professions intermédiaires, l'augmentation provient des déplacements entre les zones d'emploi les plus proches de la frontière régionale, Dreux, Chartres, Orléans et Pithiviers à destination des zones de Paris et Saclay, mais également celles de Plaisir et Étampes.

Pour toutes les zones du Centre-Val de Loire, les actifs de 40 ans ou plus portent l'augmentation des navettes vers l'Île-de-France. Ceux de moins de 40 ans sont en effet moins nombreux à s'y rendre quotidiennement qu'en 2009. Si le vieillissement de la population active occupée de la région explique une partie de cette évolution, la part des 40 ans ou plus augmente davantage parmi les navetteurs à destination de l'Île-de-France que dans l'ensemble de la population active occupée. Seule la zone d'emploi d'Orléans présente une nuance à ce phénomène : à son départ l'ensemble des navetteurs vers l'Île-de-France vieillit moins vite qu'ailleurs car davantage de jeunes actifs occupés réalisent ce trajet qu'en 2009.

Évolution du nombre d'actifs occupés résidant en Centre-Val de Loire et travaillant en Île-de-France depuis 1990



Part des actifs occupés, par commune, travaillant dans la zone d'emploi de Paris



Pour chaque commune de résidence, le nombre d'actifs occupés travaillant dans la zone d'emploi de Paris (carte ci-contre) ou dans le reste de l'Île-de-France (carte ci-dessous), est rapporté au nombre total d'actifs occupés résidant dans la commune.

L'attraction de Paris s'étend au-delà des frontières de l'Île-de-France, et suit, entre autres, les lignes de transports en commun. Le secteur d'Épernon, en Eure-et-Loire, est le plus concerné par cette forte attractivité, tout comme celui du Malesherbois, dans le Loiret, qui bénéficie d'une desserte directe vers Paris par le RER D.

Source: Insee, Recensement annuel de la population 2014, exploitation complémentaire

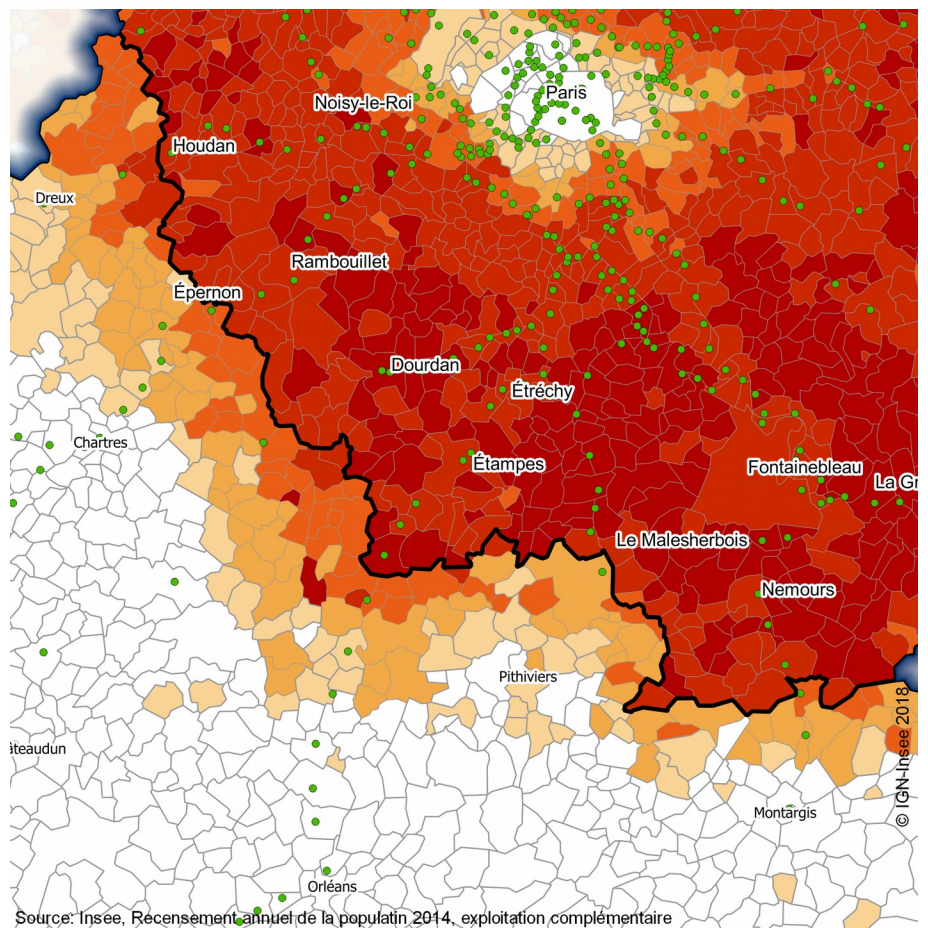
Part des actifs occupés travaillant dans la zone d'emploi de Paris (en %)



L'attraction des autres pôles d'emploi de l'Île-de-France s'étend de manière plus homogène en Centre-Val de Loire, selon une logique de distance qui peut être parcourue notamment en voiture.

Toutefois, deux secteurs semblent davantage attirés par ces pôles d'emploi :

- > la pointe nord du département d'Eure-et-Loire ;
- > la zone limitrophe des franges franciliennes comprise entre Épernon et Le Malesherbois.



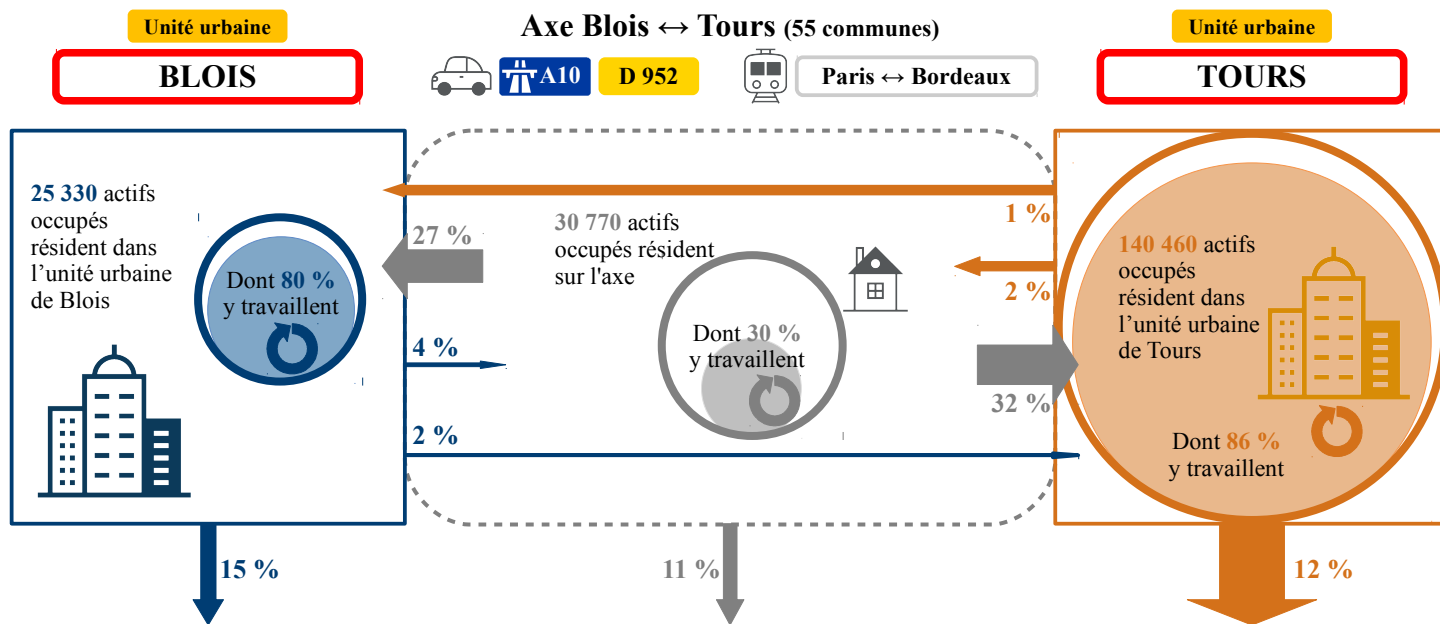
Source: Insee, Recensement annuel de la population 2014, exploitation complémentaire

Part des actifs occupés travaillant dans le reste de l'Île-de-France (en %)



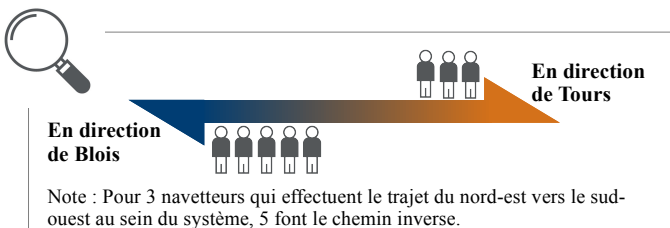
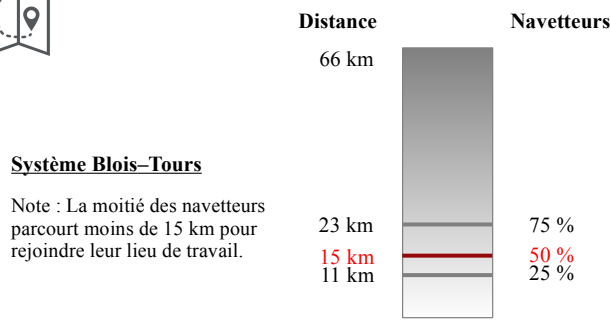
Part des actifs occupés, par commune, travaillant en Île-de-France hors zone d'emploi de Paris

Pour cette étude des flux de déplacements quotidiens domicile-travail, 25 axes de liaison ont été retenus sur l'ensemble de la région Centre-Val de Loire. Chaque axe englobe un périmètre précis de communes, incluses dans une bande de 5 km de part et d'autre de l'infrastructure routière principale reliant les deux unités urbaines (UU) du système. Dans ces fiches, on entend par système le regroupement des deux unités urbaines d'extrémité et de l'axe lui-même (communes comprises entre les unités urbaines).



Notes : Les données chiffrées sont arrondies, au plus près de leurs valeurs réelles. Les pourcentages sont arrondis au pourcent près, ou à 0,1 % si leur valeur est inférieure à 1 %, aussi leur somme peut elle être différente de 100 %. La largeur des flèches inter-sous-systèmes est proportionnelle au nombre de navetteurs et la surface des disques est proportionnelle au nombre d'actifs. La couleur bleue se réfère aux habitants de l'UU de Blois, la couleur orange à ceux de l'UU de Tours et la couleur grise aux habitants de l'axe.

Note de lecture : 30 % des 30 770 actifs habitant l'axe y travaillent, 27 % le quittent pour une commune de l'unité urbaine de Blois, 32 % pour une commune de l'unité urbaine de Tours et 11 % quittent le système.



Caractéristiques des flux de navetteurs

Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe :	25 980
Évolution entre 2009 et 2014 :	+0,6 % / an
Nombre d'actifs occupés dont le trajet excède 30 min :	10 850
Évolution entre 2009 et 2014 :	+1,7 % / an
Temps de trajet médian en voiture :	21 min
Part des trajets effectués en transports en commun :	4,6 %
Intensité ⁽¹⁾ des navettes sur l'axe :	393

(1) Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe rapporté à la distance entre les deux UU

Trafic moyen journalier annuel (2015)	A10 :	34 700 à 35 600 véh./j.
	RD 952 :	5 600 à 9 200 véh./j.
	RD 751 :	3 200 véh./j.

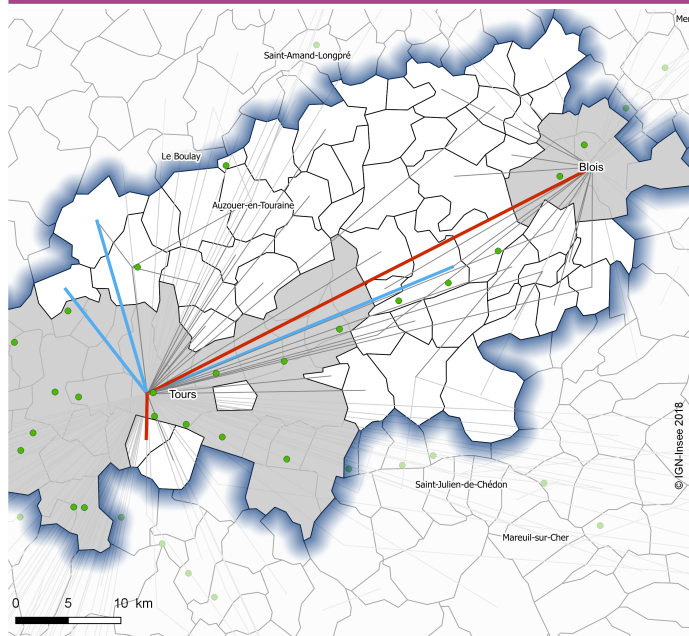
Toutes les données présentées sur cette fiche sont issues du recensement de la population 2014 effectué par l'INSEE, à l'exception :

- * des données de distance et de temps de trajet : INSEE, distancier *Metric*
- * des données de trafics routiers : DREAL Centre-Val de Loire (2017)
- * des établissements économiques : INSEE, *Connaissance Locale de l'Appareil Productif* 2014

Population et emploi

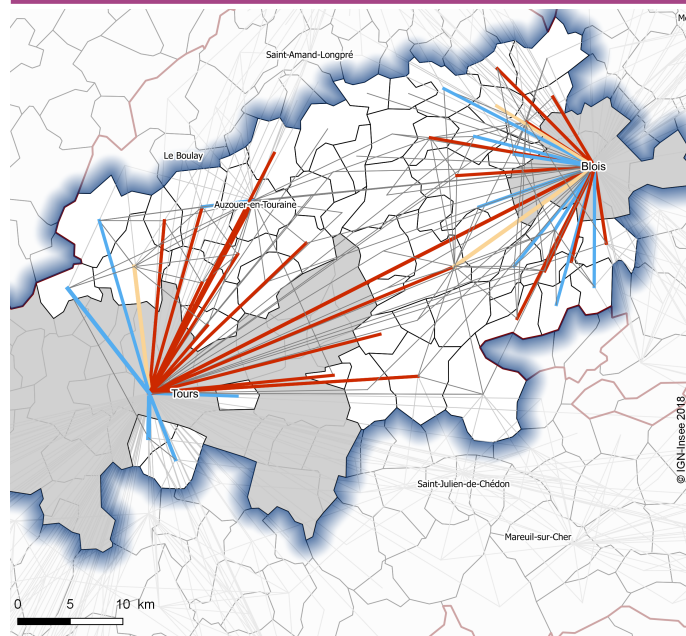
	UU Blois	Axe Blois-Tours	UU Tours
Population (hab.)	67 320	68 770	352 870
Actifs occupés	25 330	30 770	140 460
Emplois	43 480	15 760	170 750
<i>dont part de cadres</i>	15,0 %	10,9 %	16,7 %
Répartition de l'emploi par secteur d'activité			
Agriculture	0,3 %	4,4 %	1,0 %
Industrie	15,2 %	17,4 %	11,8 %
Construction	5,3 %	10,6 %	6,2 %
Commerces / services	44,6 %	35,7 %	47,4 %
Administration publique, enseignement, santé et social	34,6 %	31,9 %	33,6 %

Transports collectifs



Source : Insee, Recensements de la population 2009 et 2014, exploitation complémentaire LDC08
 Evolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en transport en commun de plus de 50 actifs occupés :
 — en baisse — stable — en augmentation ● gares de voyageurs

Voiture



Source : Insee, Recensements de la population 2009 et 2014, exploitation complémentaire LDC08
 Evolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en voiture de plus de 100 actifs occupés :
 — en baisse — stable — en augmentation

L'axe entre Blois et Tours longe l'autoroute A10 et la D2152 sur 66 kilomètres et comprend 55 communes. C'est l'axe le plus emprunté de la région pour les navettes domicile-travail, avec plus de 25 000 navetteurs potentiels en 2014. C'est plus qu'en 2009 (+0,6 % en moyenne par an), et plus encore pour les actifs effectuant un trajet de plus de 30 minutes (+1,68 %).

La quasi-totalité des communes de l'axe appartient à une grande aire urbaine, celles de Blois ou de Tours. Bien que ralentie depuis les années 1990, la croissance de la population reste supérieure à celle des autres axes du système ligérien. Elle est portée notamment par le dynamisme de la métropole de Tours et provient surtout d'un solde naturel excédentaire. Comme la plupart des axes sous l'influence de grands pôles, l'axe Blois-Tours attire majoritairement des actifs entre 25 et 44 ans. Inversement, le déficit migratoire sur la tranche d'âge 18-24 est aussi important que sur l'ensemble des axes du système ligérien.

Les emplois sur place sont deux fois moins nombreux que les actifs occupés résidents. Le taux de chômage n'est cependant pas plus élevé qu'ailleurs, l'axe ayant surtout un caractère résidentiel. Les emplois eux-mêmes sont fortement liés à la présence de population : deux tiers relèvent de la sphère présentielle. L'industrie, déjà peu présente sur cet axe en 1975 (25 %), ne représente plus que 16 % des emplois en 2014.

Plus de sept actifs résidents sur dix travaillent hors de l'axe, en majorité au sein des agglomérations de Blois et Tours. L'axe et ses extrémités captent 84 % des actifs résidents de l'axe. Depuis l'axe, les déplacements vers les deux agglomérations sont équilibrés : 8 160 actifs vont à Blois et 9 850 à Tours. En outre, plus de 9 350 actifs restent travailler sur l'axe. Parmi les 10 440 couples bi-actifs résidents, 39 % travaillent dans la même agglomération, et à peine plus de 11 % ont leurs deux emplois sur l'axe.

Les actifs se déplaçant d'une agglomération à l'autre ont des profils particuliers : de Tours à Blois, les agents de l'administration publique sont sur-représentés ; dans le sens inverse, il s'agit des activités de services. De plus, les actifs rejoignant l'axe depuis Blois travaillent à 28 % dans l'industrie.

La distance médiane de trajet est faible (15 km) au regard de la distance totale de l'axe. Malgré la présence d'une ligne de train, la très grande majorité des déplacements s'effectue en voiture (87 %).

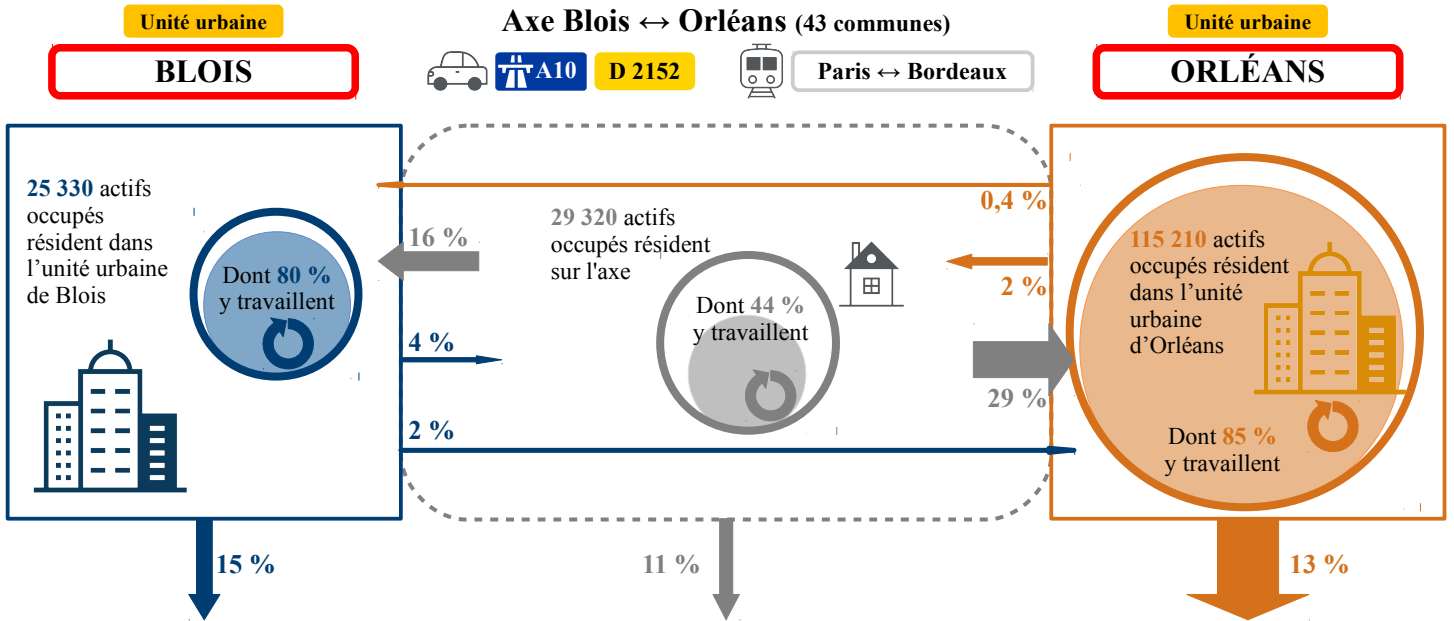
Les 10 plus grands établissements à l'intérieur de l'axe

Raison sociale	Effectif	Activité économique	Commune
INRA	500-749	Recherche-développement scientifique	Nouzilly
Angelo Meccoli et Cie	250-499	Construction	Azay-sur-Cher
Radiall	250-499	Fab. équipements électriques	Château-Renault
Innothera Chouzy	200-249	Industrie pharmaceutique	Chouzy-sur-Cisse
Senior Aerospace Ermeto	150-199	Fab. matériels de transport	Fossé
Arche SAS	150-199	Fab. textile, vêtements, cuir, chaussures	Château-Renault
ALPLA France	150-199	Fab. produits caoutchouc, plastique	Fossé
Comité études, éduc., soins auprès des pers. polyhandicapées	100-149	Action sociale, hébergement médico-social	Reugny
Transports Catroux	100-149	Transports et entreposage	Fossé
PLEE Constructions	100-149	Construction	Chanceaux-sur-Choisille

Les 10 plus importants flux domicile-travail

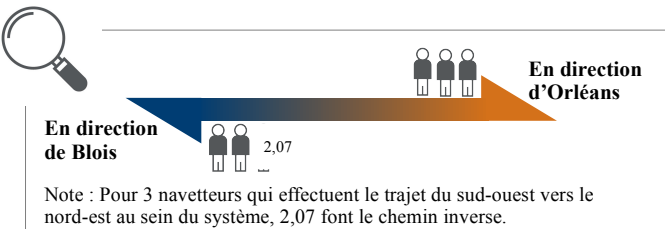
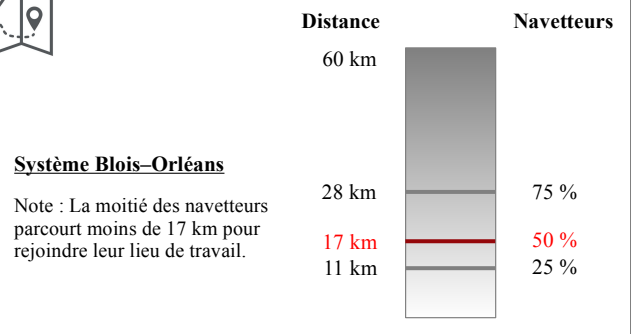
Commune (ou UU) de résidence	Commune (ou UU) de travail	Effectif	Part des TC
Véretz	UU Tours	1 540	3,9 %
Chanceaux-sur-Choisille	UU Tours	1 320	4,5 %
Monnaie	UU Tours	1 260	3,2 %
Onzain	UU Blois	1 260	1,9 %
Azay-sur-Cher	UU Tours	920	3,8 %
Château-Renault	UU Tours	860	4,2 %
Chailles	UU Blois	680	2,4 %
Celettes	UU Blois	670	0,0 %
UU Tours	Château-Renault	580	0,7 %
Les Montils	UU Blois	530	0,0 %
UU Tours	UU Blois	1 360	33,5 %
UU Blois	UU Tours	430	26,9 %

Pour cette étude des flux de déplacements quotidiens domicile-travail, 25 axes de liaison ont été retenus sur l'ensemble de la région Centre-Val de Loire. Chaque axe englobe un périmètre précis de communes, incluses dans une bande de 5 km de part et d'autre de l'infrastructure routière principale reliant les deux unités urbaines (UU) du système. Dans ces fiches, on entend par système le regroupement des deux unités urbaines d'extrémité et de l'axe lui-même (communes comprises entre les unités urbaines).



Notes : Les données chiffrées sont arrondies, au plus près de leurs valeurs réelles. Les pourcentages sont arrondis au pourcent près, ou à 0,1 % si leur valeur est inférieure à 1 %, aussi leur somme peut elle être différente de 100 %. La largeur des flèches inter - sous-systèmes est proportionnelle au nombre de navetteurs et la surface des disques est proportionnelle au nombre d'actifs. La couleur bleue se réfère aux habitants de l'UU de Blois, la couleur orange à ceux de l'UU d'Orléans et la couleur grise aux habitants de l'axe.

Note de lecture : 44 % des 29 320 actifs habitant l'axe y travaillent, 16 % le quittent pour une commune de l'unité urbaine de Blois, 29 % pour une commune de l'unité urbaine d'Orléans et 11 % quittent le système.



Caractéristiques des flux de navetteurs

Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe :	22 820
Évolution entre 2009 et 2014 :	+0,1 % / an
Nombre d'actifs occupés dont le trajet excède 30 min :	12 390
Évolution entre 2009 et 2014 :	-0,2 % / an
Temps de trajet médian en voiture :	25 min
Part des trajets effectués en transports en commun :	6,5 %
Intensité ⁽¹⁾ des navettes sur l'axe :	380

(1) Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe rapporté à la distance entre les deux UU

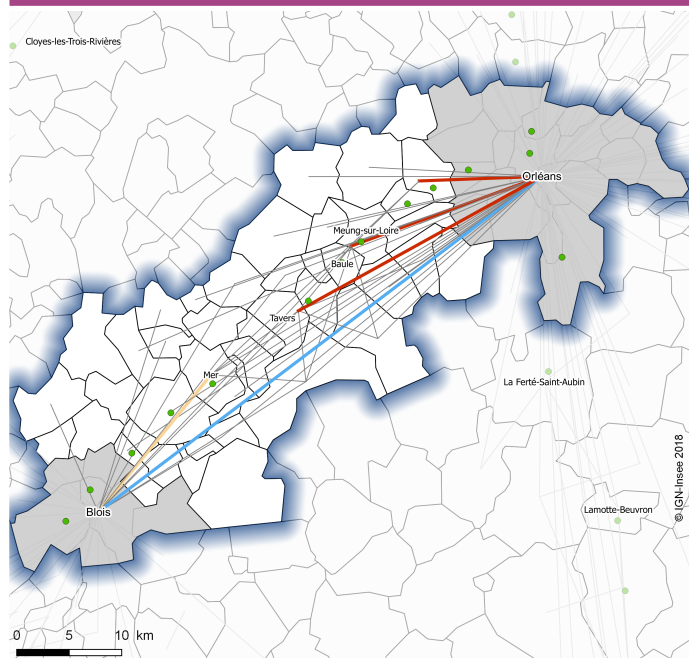
Trafic moyen journalier annuel (2015)	A10 :	37 400 à 41 300 véh./j.
	RD 2152 :	4 200 à 12 000 véh./j.
	RD 951 :	4 200 à 7 400 véh./j.

Toutes les données présentées sur cette fiche sont issues du recensement de la population 2014 effectué par l'INSEE, à l'exception :
 * des données de distance et de temps de trajet : INSEE, distancier *Metric*
 * des données de trafics routiers : DREAL Centre-Val de Loire (2017)
 * des établissements économiques : INSEE, *Connaissance Locale de l'Appareil Productif* 2014

Population et emploi

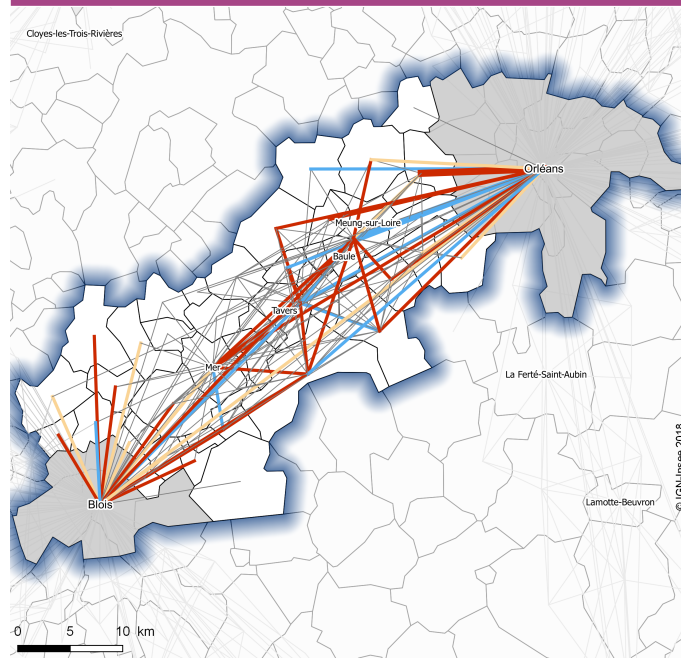
	UU Blois	Axe Blois-Orléans	UU Orléans
Population (hab.)	67 320	67 450	275 930
Actifs occupés	25 330	29 320	115 210
Emplois	43 480	19 100	142 840
<i>dont part de cadres</i>	15,0 %	10,7 %	19,0 %
Répartition de l'emploi par secteur d'activité			
Agriculture	0,3 %	3,7 %	0,9 %
Industrie	15,2 %	20,8 %	10,0 %
Construction	5,3 %	9,3 %	6,1 %
Commerces / services	44,6 %	40,0 %	49,6 %
Administration publique, enseignement, santé et social	34,6 %	26,2 %	33,4 %

Transports collectifs



Source: Insee, Recensements de la population 2009 et 2014, exploitation complémentaire
Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en transport en commun de plus de 50 actifs occupés :
— en baisse — stable — en augmentation ● gares de voyageurs

Voiture



Source: Insee, Recensements de la population 2009 et 2014, exploitation complémentaire
Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en voiture de plus de 100 actifs occupés :
— en baisse — stable — en augmentation

L'axe entre Blois et Orléans, longeant l'autoroute A10 et la D2152 sur 60 kilomètres comprend 43 communes, toutes situées sous l'influence de l'un des deux pôles.

La population sur l'axe augmente depuis 1975, mais cette croissance tend à ralentir. Le solde migratoire est positif grâce notamment à l'arrivée des 25-44 ans qui compense le départ marqué des plus jeunes mais également des plus de 65 ans. La contribution du solde migratoire à la croissance de la population est toutefois plus faible que celle observée dans le prolongement de l'axe entre Blois et Tours.

On dénombre sur l'axe 65 emplois pour 100 actifs occupés résidents. Aujourd'hui prépondérante, la sphère présente représente les deux tiers des emplois. La part de l'industrie a fortement chuté depuis 1975, passant de 36 % à 20 % des emplois en 2014.

Les actifs résidant sur l'axe se rendent majoritairement dans la métropole d'Orléans (8 560), qui influence une grande partie de l'axe. À l'ouest, ce sont 4 560 actifs qui se rendent dans l'agglomération de Blois. Inversement, certains actifs partent des grands pôles pour rejoindre l'une des communes de l'axe : 970 personnes au départ de Blois, 1 730 au départ d'Orléans, y rejoignent des emplois spécifiques, notamment de l'industrie.

Un peu plus de 9 160 couples de bi-actifs résident sur l'axe. Pour 28 % d'entre eux, les deux conjoints travaillent dans la même agglomération, Blois ou Orléans. Dans près de 28 % des cas, seul l'un des deux travaille dans un des deux pôles, l'autre ayant un emploi sur place. 23 % de ces couples ont leurs deux emplois sur l'axe.

Cet axe est l'un des plus empruntés de la région pour les trajets domicile-travail, avec plus de 22 000 navetteurs. Ce nombre est stable par rapport à 2009 et, par ailleurs, le nombre de navetteurs effectuant des trajets de plus de 30 minutes a diminué sur la même période.

Près des trois quarts de la population de l'axe se trouve à moins de 10 minutes d'une gare. Cependant, à peine 6,5 % des actifs en emploi vont travailler en transports au commun. Ce taux reste pourtant l'un des plus importants observés sur les axes de la région.

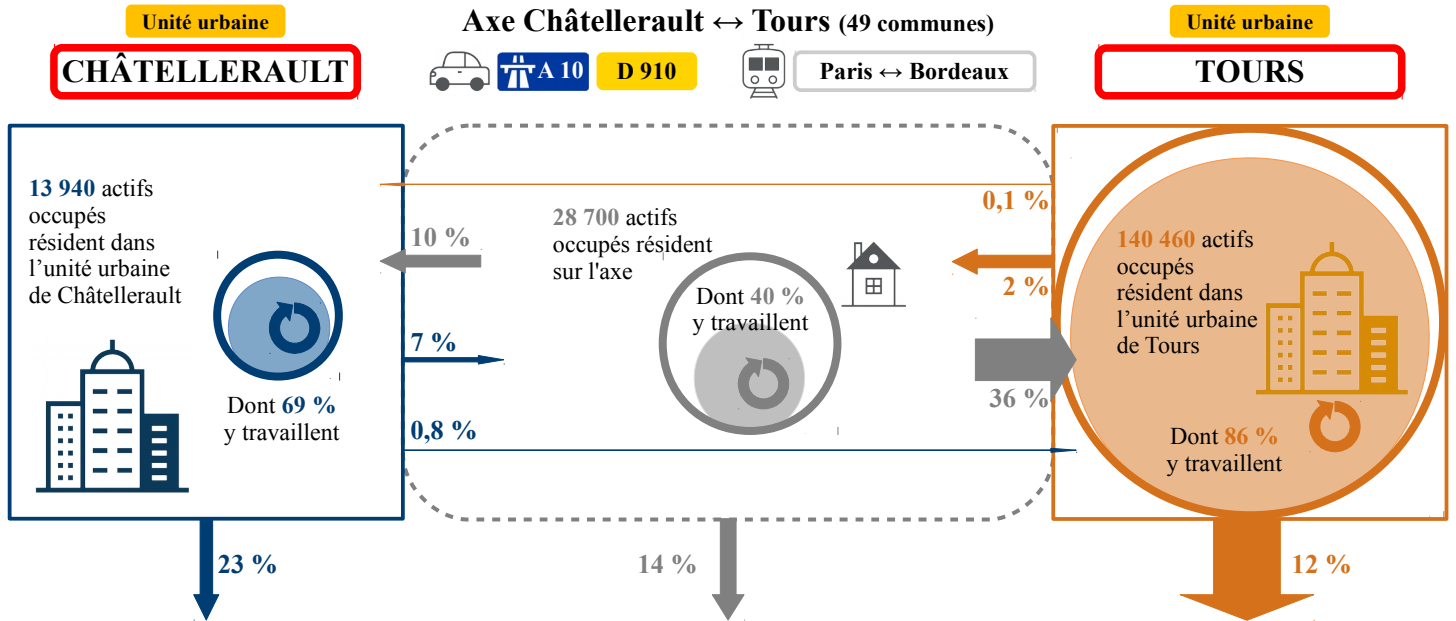
Les 10 plus grands établissements à l'intérieur de l'axe

Raison sociale	Effectif	Activité économique	Commune
Électricité de France	750-999	Prod. & distrib. électricité, gaz, vapeur, air cond.	Saint-Laurent-Nouan
MSL Circuits	250-499	Fab. prod. informatiques, électroniques, optiques	Meung-sur-Loire
Seris Security	250-499	Activités services admin. & soutien	Meung-sur-Loire
Crédit Agricole Titres	200-249	Activités financières et d'assurance	Mer
Lanery Protection Sécurité	200-249	Activités services admin. & soutien	Saint-Laurent-Nouan
La Poste	150-199	Transports et entreposage	Mer
Avenir 2000	150-199	Commerce, réparation automobiles	Baule
SOCCOIM	150-199	Prod. & distrib. eau, assainissement, gest. déchets	Chaingy
Société balgencienne de distribution	150-199	Commerce, réparation automobiles	Tavers
TPS	150-199	Autres ind. manufacturières, rép. & instal. machines	Mer

Les 10 plus importants flux domicile-travail

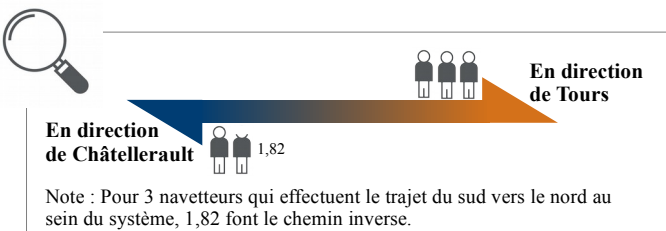
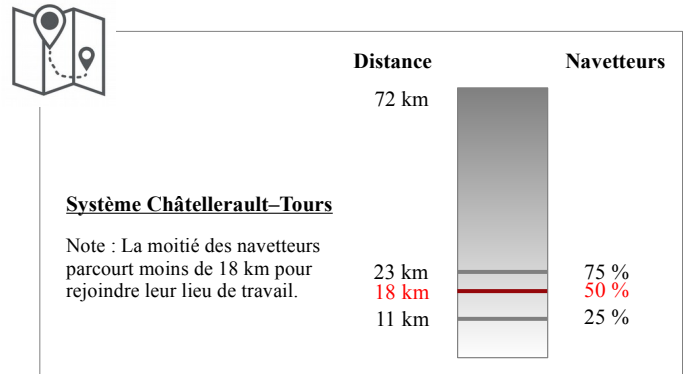
Commune (ou UU) de résidence	Commune (ou UU) de travail	Effectif	Part des TC
Chaingy	UU Orléans	2 010	4,5 %
Meung-sur-Loire	UU Orléans	1 390	13,5 %
Cléry-Saint-André	UU Orléans	920	2,2 %
Beaugency	UU Orléans	920	20,1 %
UU Orléans	Meung-sur-Loire	600	9,9 %
Saint-Claude-de-Diray	UU Blois	570	0,7 %
Lailly-en-Val	UU Orléans	570	2,6 %
Mer	UU Blois	510	7,8 %
UU Orléans	Chaingy	470	5,3 %
Huisseau-sur-Mauves	UU Orléans	440	3,4 %
UU Blois	UU Orléans	520	36,4 %
UU Orléans	UU Blois	460	31,2 %

Pour cette étude des flux de déplacements quotidiens domicile-travail, 25 axes de liaison ont été retenus sur l'ensemble de la région Centre-Val de Loire. Chaque axe englobe un périmètre précis de communes, incluses dans une bande de 5 km de part et d'autre de l'infrastructure routière principale reliant les deux unités urbaines (UU) du système. Dans ces fiches, on entend par système le regroupement des deux unités urbaines d'extrémité et de l'axe lui-même (communes comprises entre les unités urbaines).



Notes : Les données chiffrées sont arrondies, au plus près de leurs valeurs réelles. Les pourcentages sont arrondis au pourcent près, ou à 0,1 % si leur valeur est inférieure à 1 %, aussi leur somme peut elle être différente de 100 %. La largeur des flèches inter - sous-systèmes est proportionnelle au nombre de navetteurs et la surface des disques est proportionnelle au nombre d'actifs. La couleur bleue se réfère aux habitants de l'UU de Châtellerault, la couleur orange à ceux de l'UU de Tours et la couleur grise aux habitants de l'axe.

Note de lecture : 40 % des 28 700 actifs habitant l'axe y travaillent, 10 % le quittent pour une commune de l'unité urbaine de Châtellerault, 36 % pour une commune de l'unité urbaine de Tours et 14 % quittent le système.



Caractéristiques des flux de navetteurs

Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe :	22 390
Évolution entre 2009 et 2014 :	+1,2 % / an
Nombre d'actifs occupés dont le trajet excède 30 min :	8 980
Évolution entre 2009 et 2014 :	+1,3 % / an
Temps de trajet médian en voiture :	21
Part des trajets effectués en transports en commun :	4,1 %
Intensité ⁽¹⁾ des navettes sur l'axe :	310

(1) Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe rapporté à la distance entre les deux UU

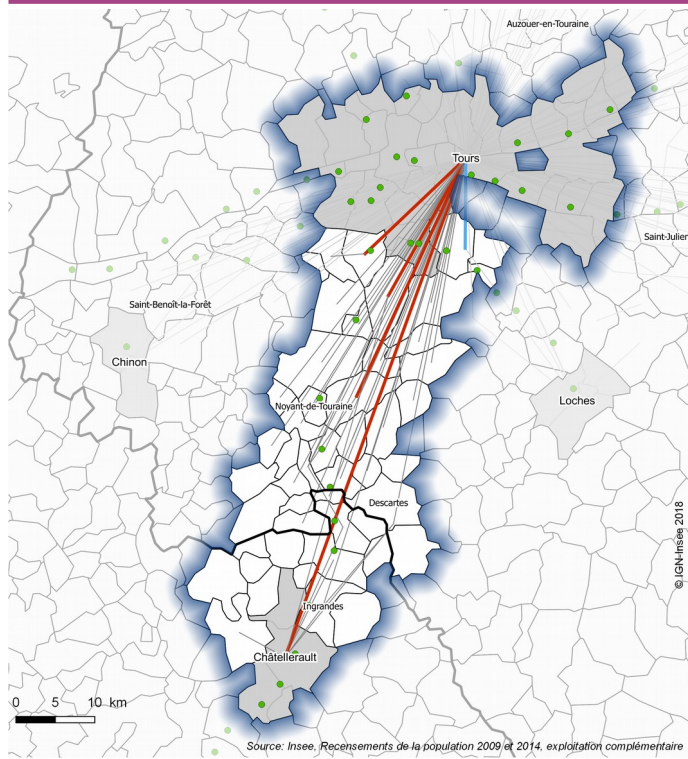
Trafic moyen journalier annuel (2015)	A10 :	30 700 à 35 200 véh./j.
	RD 910 :	5 400 à 9 000 véh./j.

Toutes les données présentées sur cette fiche sont issues du recensement de la population 2014 effectué par l'INSEE, à l'exception :
 * des données de distance et de temps de trajet : INSEE, distancier *Metric*
 * des données de trafics routiers : DREAL Centre-Val de Loire (2017)
 * des établissements économiques : INSEE, *Connaissance Locale de l'Appareil Productif* 2014

Population et emploi

	UU Châtellerault	Axe Châtellerault-Tours	UU Tours
Population (hab.)	40 610	66 760	352 870
Actifs occupés	13 940	28 700	140 460
Emplois	20 490	19 350	170 750
<i>dont part de cadres</i>	12,2 %	9,7 %	16,7 %
Répartition de l'emploi par secteur d'activité			
Agriculture	0,8 %	5,4 %	1,0 %
Industrie	25,6 %	20,7 %	11,8 %
Construction	4,5 %	11,1 %	6,2 %
Commerces / services	37,3 %	38,6 %	47,4 %
Administration publique, enseignement, santé et social	31,8 %	24,2 %	33,6 %

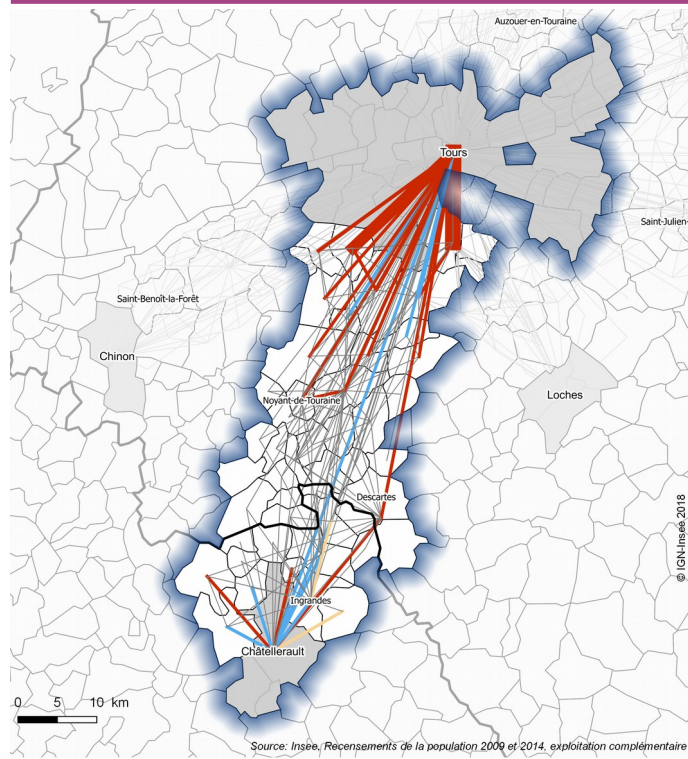
Transports collectifs



Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en transport en commun de plus de 50 actifs occupés :

— en baisse — stable — en augmentation ● gares de voyageurs

Voiture



Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en voiture de plus de 100 actifs occupés :

— en baisse — stable — en augmentation

L'axe entre Châtellerault et Tours suit l'autoroute A10 et la nationale 10 sur 72 km, et comprend 49 communes. Bien qu'il ait un profil similaire aux autres axes au sud de Tours, le nombre de navetteurs susceptibles d'emprunter cet axe est trois fois plus important que sur les axes reliant Tours à Chinon et Loches. Il est ainsi le troisième axe le plus fréquenté de la région, avec 22 400 navetteurs susceptibles de l'emprunter quotidiennement. 85 % des actifs résidents travaillent sur l'axe ou dans l'une des agglomérations aux extrémités.

Les trois quarts de la population résident dans l'espace périurbain d'une grande aire urbaine. Comme sur les autres axes d'Indre-et-Loire, le nombre de navetteurs croît entre 2009 et 2014, en suivant l'augmentation de la population. Celle-ci est portée notamment par un excédent migratoire des 25-44 ans. L'influence des deux agglomérations aux extrémités est forte sur l'axe et moins déséquilibrée que sur Chinon-Tours et Loches-Tours, du fait de la taille plus importante de Châtellerault. 40 % des actifs en emploi résidant sur l'axe y reste pour travailler et plus d'un tiers rejoint l'agglomération de Tours. L'aire d'influence de Châtellerault, bien que plus limitée que celle de Tours, s'étend malgré tout jusque dans la région Centre-Val de Loire et 2 930 personnes résidant sur l'axe travaillent dans l'agglomération de Châtellerault. Ils sont 11 410 à quitter l'axe pour se rendre dans l'agglomération de Tours.

Il y a plus d'emploi localement que sur les autres axes du sud de l'Indre-et-Loire : plus de 67 pour 100 actifs occupés, avec une sur-représentation du secteur agricole. La moindre influence de Tours sur cet axe s'apprécie également par le fait que seul un couple bi-actifs sur deux (54 %) est concerné par au moins un emploi dans la métropole.

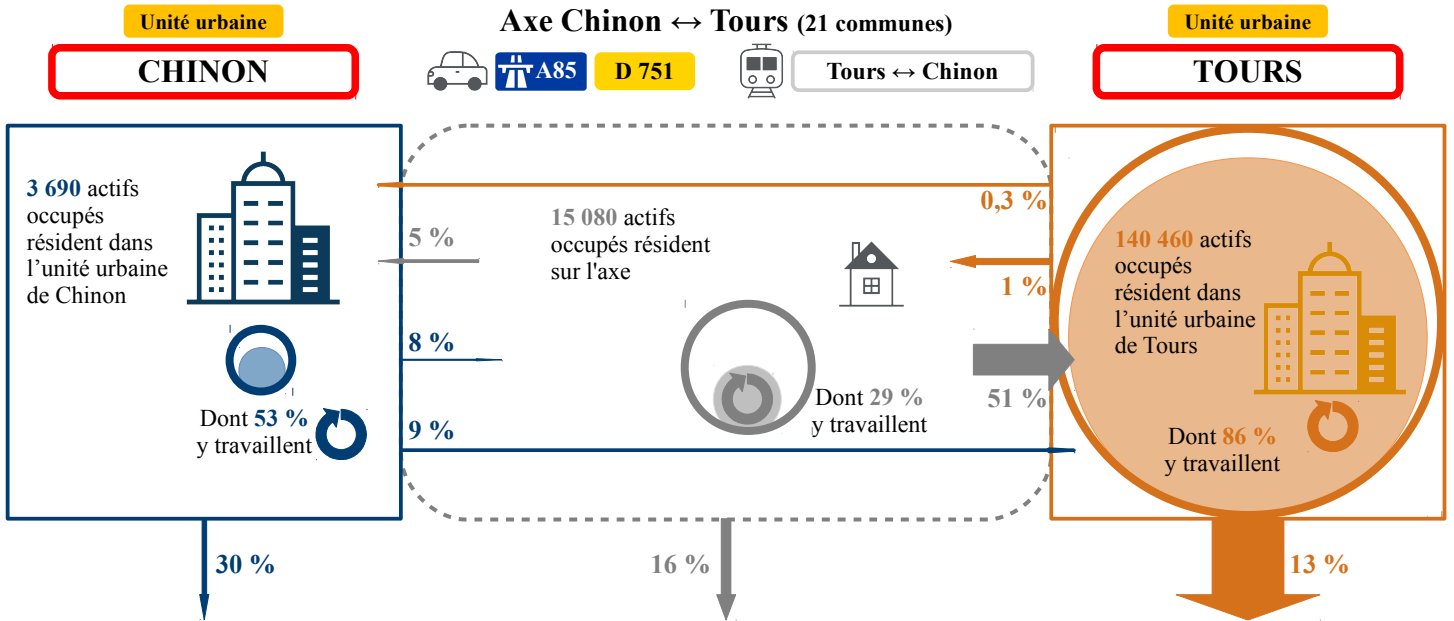
Les 10 plus grands établissements à l'intérieur de l'axe

Raison sociale	Effectif	Activité économique	Commune
Commissariat à l'énergie atomique	500-749	Recherche-développement scientifique	Monts
Reunica	250-499	Activités services admin. & soutien	Esvres
La Poste	250-499	Transports et entreposage	Sorigny
LIDL	150-199	Transports et entreposage	Sorigny
Recipharm Monts	150-199	Industrie pharmaceutique	Monts
ITM Logistique alimentaire International	150-199	Transports et entreposage	Noyant-de-Touraine
Communauté de communes du Val de l'Indre	150-199	Administration publique	Monts
Assistance multi-services propreté	150-199	Activités services admin. & soutien	Monts
Barbot C.M.	100-149	Métallurgie et fab. produits métalliques	Descartes
SA Menuiserie G. Dubois	100-149	Construction	Sepmes

Les 10 plus importants flux domicile-travail

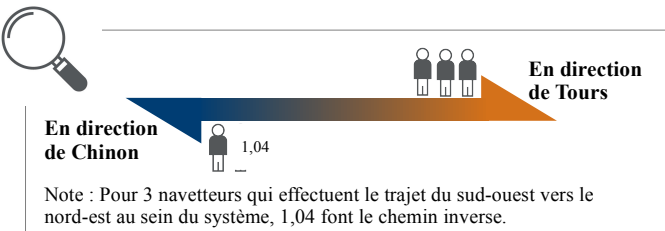
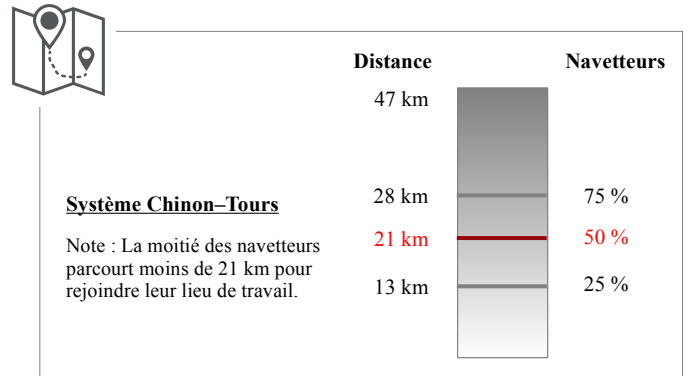
Commune (ou UU) de résidence	Commune (ou UU) de travail	Effectif	Part des TC
Esvres	UU Tours	2 480	2,6 %
Monts	UU Tours	2 370	8,9 %
Artannes-sur-Indre	UU Tours	1 160	2,9 %
UU Tours	Esvres	1 050	1,9 %
UU Tours	Monts	920	5,1 %
Sorigny	UU Tours	740	5,6 %
Thuré	UU Châtellerault	710	0,6 %
Saint-Branches	UU Tours	680	4,0 %
UU Châtellerault	Ingrandes	600	0,5 %
UU Tours	Sorigny	600	2,0 %
UU Châtellerault	UU Tours	120	36,9 %
UU Tours	UU Châtellerault	100	25,2 %

Pour cette étude des flux de déplacements quotidiens domicile-travail, 25 axes de liaison ont été retenus sur l'ensemble de la région Centre-Val de Loire. Chaque axe englobe un périmètre précis de communes, incluses dans une bande de 5 km de part et d'autre de l'infrastructure routière principale reliant les deux unités urbaines (UU) du système. Dans ces fiches, on entend par système le regroupement des deux unités urbaines d'extrémité et de l'axe lui-même (communes comprises entre les unités urbaines).



Notes : Les données chiffrées sont arrondies, au plus près de leurs valeurs réelles. Les pourcentages sont arrondis au pourcent près, ou à 0,1 % si leur valeur est inférieure à 1 %, aussi leur somme peut elle être différente de 100 %. La largeur des flèches inter - sous-systèmes est proportionnelle au nombre de navetteurs et la surface des disques est proportionnelle au nombre d'actifs. La couleur bleue se réfère aux habitants de l'UU de Chinon, la couleur orange à ceux de l'UU de Tours et la couleur grise aux habitants de l'axe.

Note de lecture : 29 % des 15 080 actifs habitant l'axe y travaillent, 5 % le quittent pour une commune de l'unité urbaine de Chinon, 51 % pour une commune de l'unité urbaine de Tours et 16 % quittent le système.



Caractéristiques des flux de navetteurs

Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe :	12 040
Évolution entre 2009 et 2014 :	+0,9 % / an
Nombre d'actifs occupés dont le trajet excède 30 min :	7 730
Évolution entre 2009 et 2014 :	+1,4 % / an
Temps de trajet médian en voiture :	24 min
Part des trajets effectués en transports en commun :	5,4 %
Intensité ⁽¹⁾ des navettes sur l'axe :	256

(1) Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe rapporté à la distance entre les deux UU

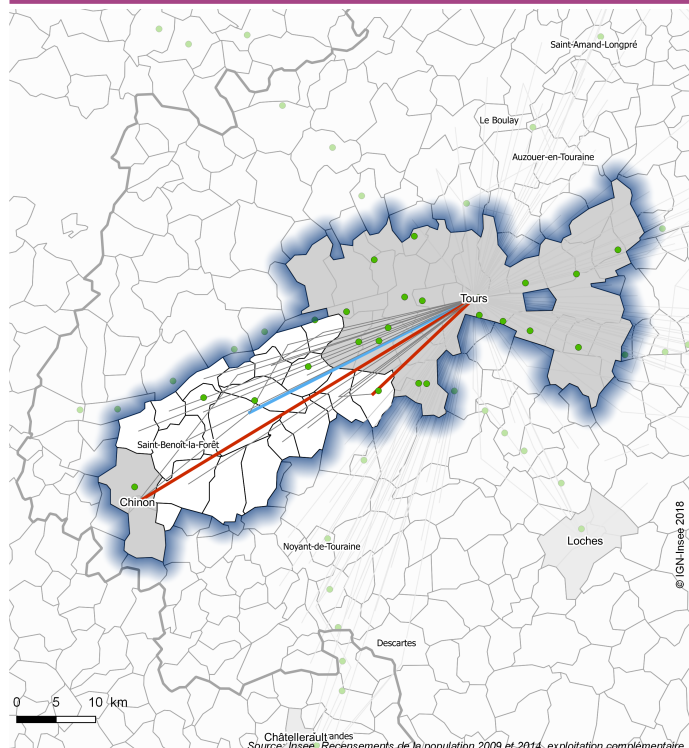
Trafic moyen journalier annuel (2015)	A85 :	12 300 à 19 700 véh./j.
	RD 751 :	7 500 à 12 400 véh./j.
	RD 952 :	2 500 à 13 000 véh./j.

Toutes les données présentées sur cette fiche sont issues du recensement de la population 2014 effectué par l'INSEE, à l'exception :
 * des données de distance et de temps de trajet : Google Maps ; INSEE, distancier Metric
 * des données de trafics routiers : DREAL Centre-Val de Loire (2017)
 * des établissements économiques : INSEE, Connaissance Locale de l'Appareil Productif 2014

Population et emploi

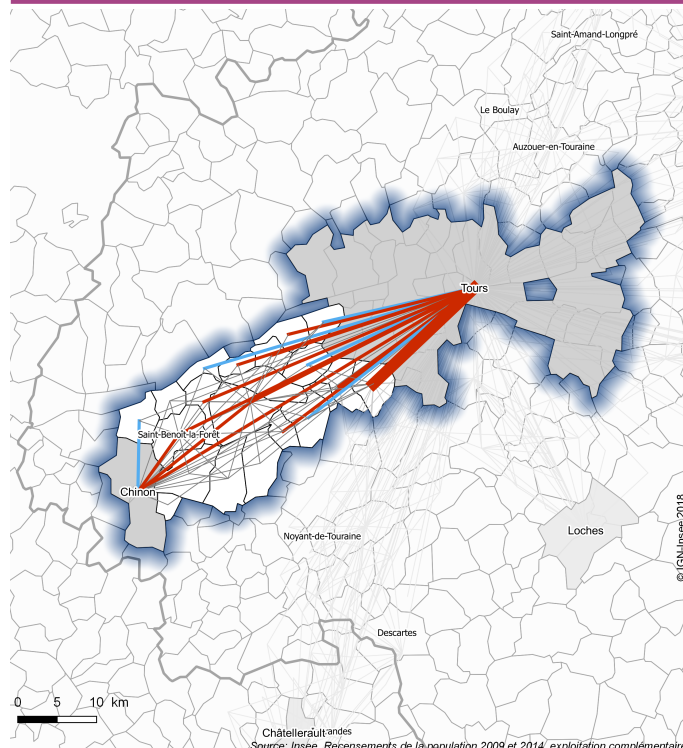
	UU Chinon	Axe Chinon-Tours	UU Tours
Population (hab.)	9 900	33 550	352 870
Actifs occupés	3 690	15 080	140 460
Emplois	5 380	7 640	170 750
dont part de cadres	9,6 %	11,4 %	16,7 %
Répartition de l'emploi par secteur d'activité			
Agriculture	3,4 %	9,0 %	1,0 %
Industrie	10,5 %	12,3 %	11,8 %
Construction	6,9 %	12,9 %	6,2 %
Commerces / services	37,7 %	33,9 %	47,4 %
Administration publique, enseignement, santé et social	41,5 %	31,9 %	33,6 %

Transports collectifs



Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en transport en commun de plus de 50 actifs occupés :
 — en baisse — stable — en augmentation ● gares de voyageurs

Voiture



Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en voiture de plus de 100 actifs occupés :
 — en baisse — stable — en augmentation

L'axe entre Chinon et Tours longe la départementale 751 sur 47 kilomètres et comprend 21 communes. 12 000 navetteurs sont susceptibles d'emprunter quotidiennement cet axe, selon une croissance de 0,88 % en moyenne par an par rapport à cinq ans auparavant. C'est l'une des progressions les plus importantes sur l'ensemble des axes de la région.

86 % de la population réside dans l'espace périurbain des grands pôles. La population le long de l'axe est dynamique et bénéficie notamment d'un solde migratoire positif porté par l'arrivée des 25-44 ans. La tranche des 18-24 ans subit à l'inverse un départ important.

On dénombre en revanche à peine 49 emplois pour 100 actifs occupés résidents. Le taux de chômage des actifs résidents n'est cependant pas plus élevé qu'ailleurs. L'axe a donc un caractère fortement résidentiel. Seulement 30 % des actifs en emploi résidant sur l'axe y travaillent également. L'industrie représentait près du tiers des emplois locaux en 1975, mais à peine plus d'un emploi sur dix aujourd'hui. 63 % des emplois relèvent en 2014 de la sphère présentielle.

La majorité de la population de l'axe vivant dans l'aire d'influence de Tours, les navetteurs travaillent pour beaucoup dans la métropole. Ils sont ainsi plus de 7 690 à partir de l'axe pour rejoindre quotidiennement l'agglomération de Tours et pour 70 % des couples bi-actifs, au moins l'un des deux conjoints y travaille. L'influence de l'agglomération de Chinon est beaucoup plus limitée, à peine 700 actifs quittent l'axe pour la rejoindre.

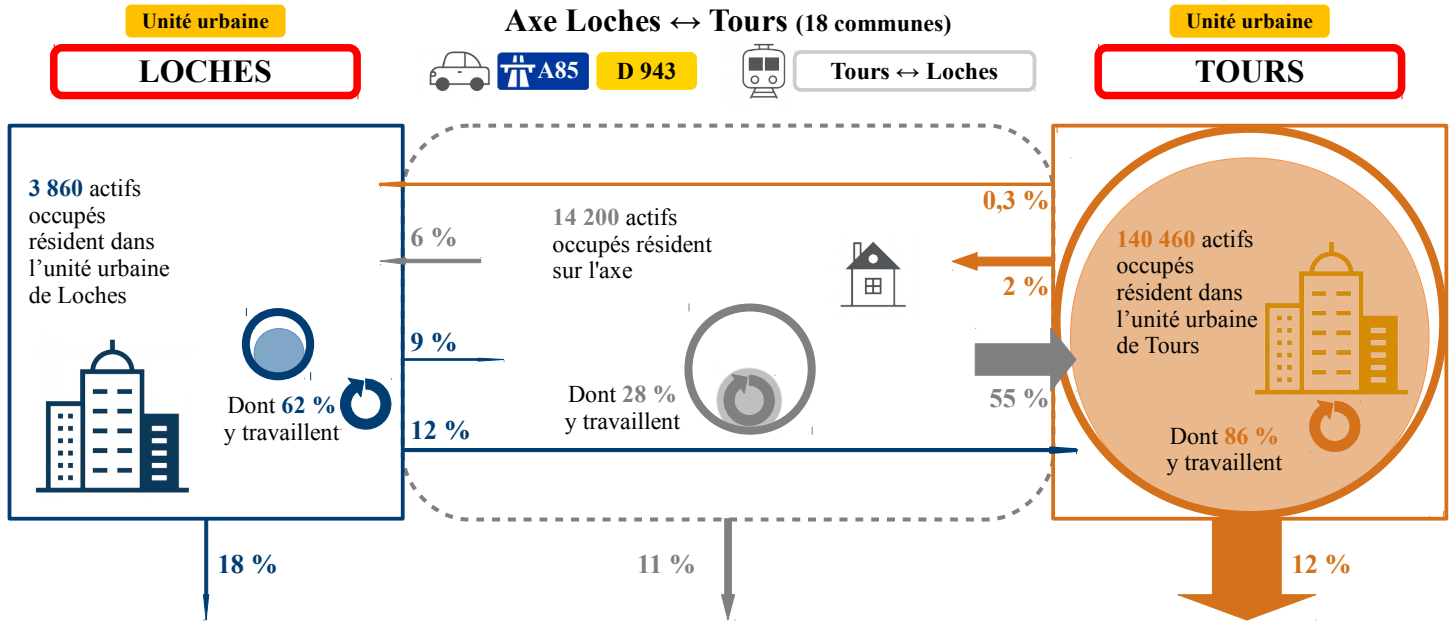
Les 10 plus grands établissements à l'intérieur de l'axe

Raison sociale	Effectif	Activité économique	Commune
Commissariat à l'énergie atomique	500-749	Recherche-développement scientifique	Monts
Centre hospitalier du Chinonais	500-749	Activités pour la santé humaine	Saint-Benoît-la-Forêt
Recipharm Monts	150-199	Industrie pharmaceutique	Monts
Communauté de communes du Val de l'Indre	150-199	Administration publique	Monts
Assistance multi-services propreté	150-199	Activités services admin. & soutien	Monts
CLEN	100-149	Autres ind. manufacturières, rép. & instal. machines	Saint-Benoît-la-Forêt
Mutualité française Indre Touraine	100-149	Action sociale, hébergement médico-social	Monts
ADMR Les Maisonnées	100-149	Action sociale, hébergement médico-social	Azay-le-Rideau
Clinique Jeanne-d'Arc	50-99	Activités pour la santé humaine	Saint-Benoît-la-Forêt
Pharmeal Laboratoires	50-99	Industrie pharmaceutique	Monts

Les 10 plus importants flux domicile-travail

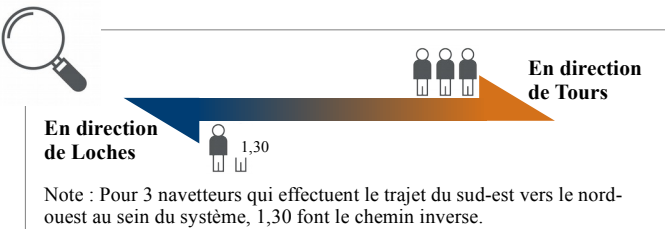
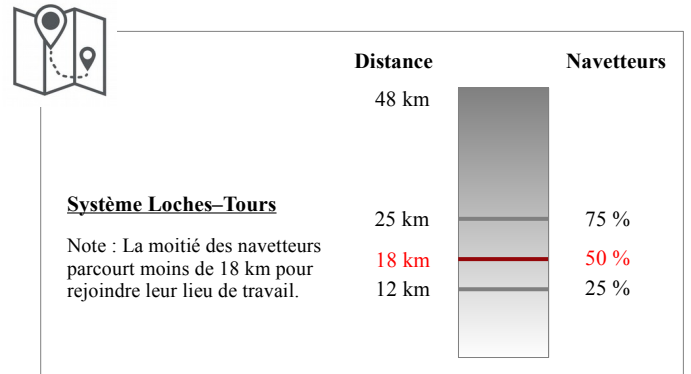
Commune (ou UU) de résidence	Commune (ou UU) de travail	Effectif	Part des TC
Monts	UU Tours	2 370	8,9 %
Artannes-sur-Indre	UU Tours	1 160	2,9 %
Savonnières	UU Tours	1 030	1,5 %
Azay-le-Rideau	UU Tours	930	8,4 %
UU Tours	Monts	920	5,1 %
Villandry	UU Tours	350	2,9 %
Saché	UU Tours	320	6,3 %
Druye	UU Tours	300	9,3 %
Vallères	UU Tours	290	1,7 %
Lignières-de-Touraine	UU Tours	260	5,8 %
UU Tours	UU Chinon	380	11,3 %
UU Chinon	UU Tours	330	15,6 %

Pour cette étude des flux de déplacements quotidiens domicile-travail, 25 axes de liaison ont été retenus sur l'ensemble de la région Centre-Val de Loire. Chaque axe englobe un périmètre précis de communes, incluses dans une bande de 5 km de part et d'autre de l'infrastructure routière principale reliant les deux unités urbaines (UU) du système. Dans ces fiches, on entend par système le regroupement des deux unités urbaines d'extrémité et de l'axe lui-même (communes comprises entre les unités urbaines).



Notes : Les données chiffrées sont arrondies, au plus près de leurs valeurs réelles. Les pourcentages sont arrondis au pourcent près, ou à 0,1 % si leur valeur est inférieure à 1 %, aussi leur somme peut elle être différente de 100 %. La largeur des flèches inter-sous-systèmes est proportionnelle au nombre de navetteurs et la surface des disques est proportionnelle au nombre d'actifs. La couleur bleue se réfère aux habitants de l'UU de Loches, la couleur orange à ceux de l'UU de Tours et la couleur grise aux habitants de l'axe.

Note de lecture : 28 % des 14 200 actifs habitant l'axe y travaillent, 6 % le quittent pour une commune de l'unité urbaine de Loches, 55 % pour une commune de l'unité urbaine de Tours et 11 % quittent le système.



Caractéristiques des flux de navetteurs

Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe :	13 290
Évolution entre 2009 et 2014 :	+1,1 % / an
Nombre d'actifs occupés dont le trajet excède 30 min :	8 990
Évolution entre 2009 et 2014 :	+1,4 % / an
Temps de trajet médian en voiture :	24 min
Part des trajets effectués en transports en commun :	3,1 %
Intensité ⁽¹⁾ des navettes sur l'axe :	277

(1) Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe rapporté à la distance entre les deux UU

Trafic moyen journalier annuel (2015)	A10 :	14 500 véh./j.
	RD 943 :	8 200 à 21 200 véh./j.

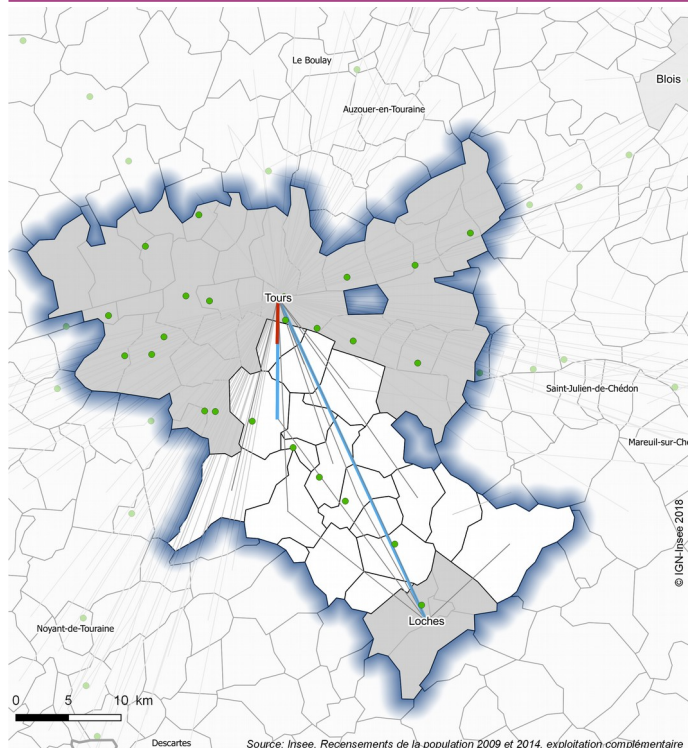
Toutes les données présentées sur cette fiche sont issues du recensement de la population 2014 effectué par l'INSEE, à l'exception :

- * des données de distance et de temps de trajet : Google Maps ; INSEE, distancier Metric
- * des données de trafics routiers : DREAL Centre-Val de Loire (2017)
- * des établissements économiques : INSEE, Connaissance Locale de l'Appareil Productif 2014

Population et emploi

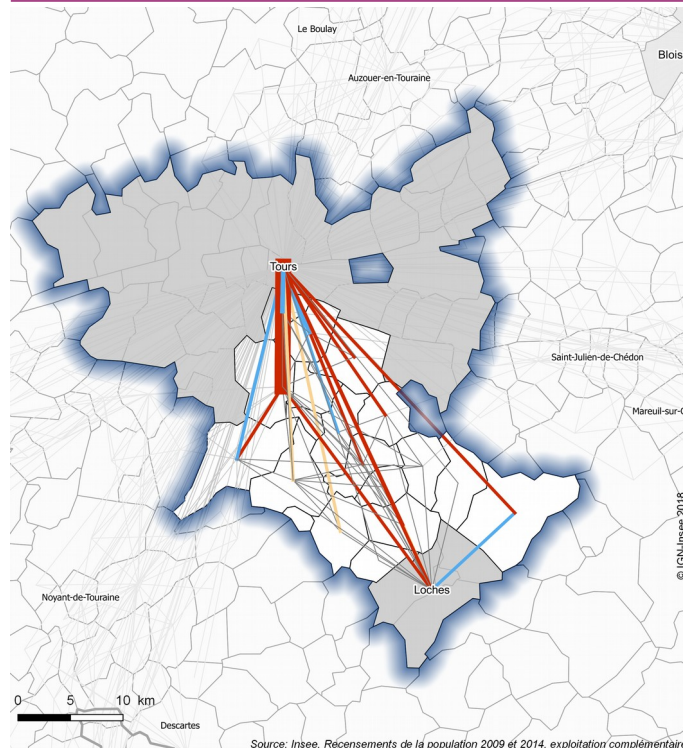
	UU Loches	Axe Loches-Tours	UU Tours
Population (hab.)	10 410	31 170	352 870
Actifs occupés	3 860	14 200	140 460
Emplois	5 480	8 040	170 750
dont part de cadres	11,9 %	11,7 %	16,7 %
Répartition de l'emploi par secteur d'activité			
Agriculture	2,2 %	5,0 %	1,0 %
Industrie	16,4 %	10,6 %	11,8 %
Construction	5,5 %	14,8 %	6,2 %
Commerces / services	36,5 %	46,5 %	47,4 %
Administration publique, enseignement, santé et social	39,4 %	23,1 %	33,6 %

Transports collectifs



Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en transport en commun de plus de 50 actifs occupés :
 — en baisse — stable — en augmentation ● gares de voyageurs

Voiture



Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en voiture de plus de 100 actifs occupés :
 — en baisse — stable — en augmentation

Le profil de l'axe Loches-Tours est très proche de celui de l'axe Chinon-Tours.

S'étendant sur seulement 48 kilomètres le long de la départementale 943, il comprend 18 communes. Le nombre de navetteurs susceptibles d'emprunter l'axe est équivalent à celui de l'axe Chinon-Tours, soit un peu plus de 13 000. L'axe capte cependant un plus grand nombre de navetteurs résidents : 86 % des actifs résidents travaillent soit sur l'axe, soit dans une des agglomérations des extrémités.

La population sur l'axe est en croissance moyenne de 1,1 % par an entre 2009 et 2014, notamment grâce à l'arrivée des 25-44 ans. Comme sur l'axe Chinon-Tours, le départ des 18-24 ans est en revanche très marqué. L'influence de l'agglomération de Loches est très faible sur cet axe, la métropole de Tours attirant la grande majorité des actifs résidents. Plus de la moitié des actifs en emploi résidant sur l'axe travaillent dans l'agglomération de Tours, soit près de 7 830 personnes. L'emploi local a cependant fortement progressé mais se concentre à 73 % sur quelques grands établissements. L'emploi public est très peu représenté localement. La part des postes dans les établissements publics n'est que de 10 %, alors qu'ils représentent près d'un quart des emplois régionaux. Pour les trois quarts des couples bi-actifs de l'axe (77 %), au moins l'un des deux travaille au sein de l'agglomération de Tours.

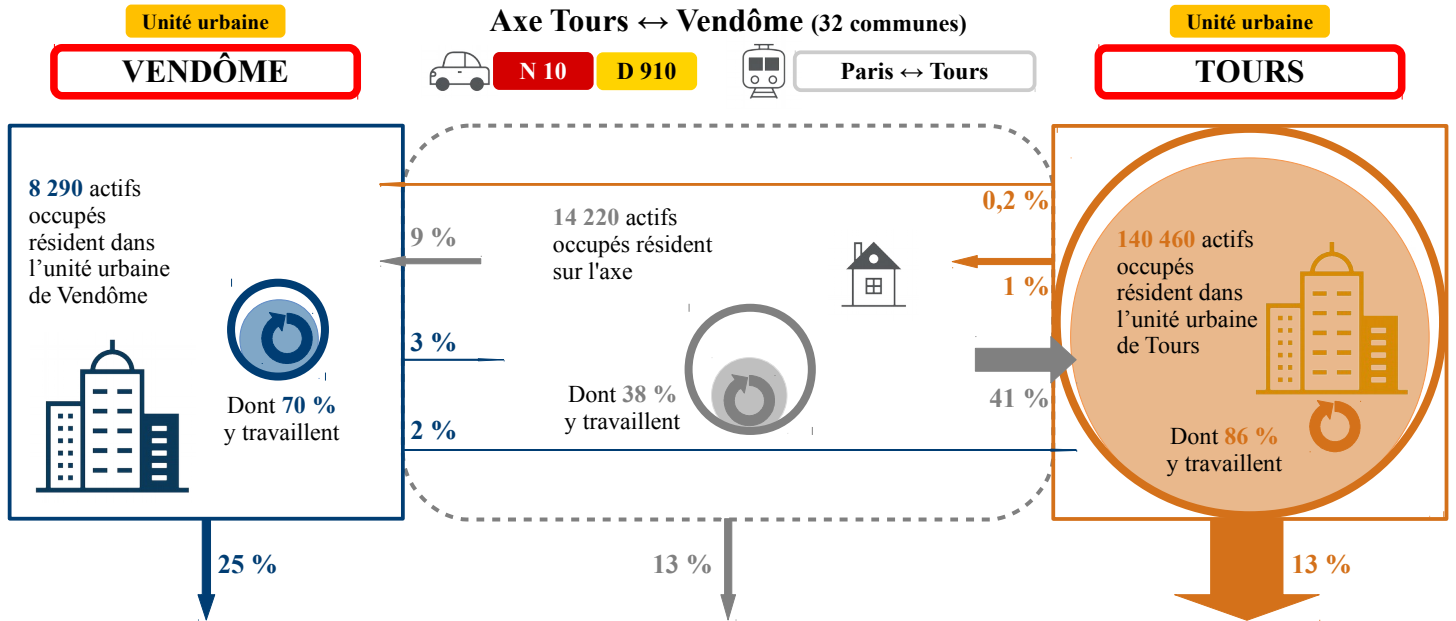
Les 10 plus grands établissements à l'intérieur de l'axe

Raison sociale	Effectif	Activité économique	Commune
LC France	500-749	Activités services admin. & soutien	Tauxigny
Angelo Meccoli et Cie	250-499	Construction	Azay-sur-Cher
Reunica	250-499	Activités services admin. & soutien	Esvres
WDK groupe Partner	150-199	Commerce, réparation automobiles	Tauxigny
GIE Systaliens	100-149	Activités services admin. & soutien	Esvres
Eiffage travaux publics Île-de-France	100-149	Construction	Esvres
SES Nouvelle	50-99	Commerce, réparation automobiles	Chambourg-sur-Indre
Cartonnerie Oudin	50-99	Travail bois, industrie papier et imprimerie	Truyes
Cliniques Vontes et Champgault	50-99	Activités pour la santé humaine	Esvres
Collectes Valorisation Énergie Déchets	50-99	Prod. & distrib. eau, assainissmt, gest. déchets	Chanceaux-près-Loches

Les 10 plus importants flux domicile-travail

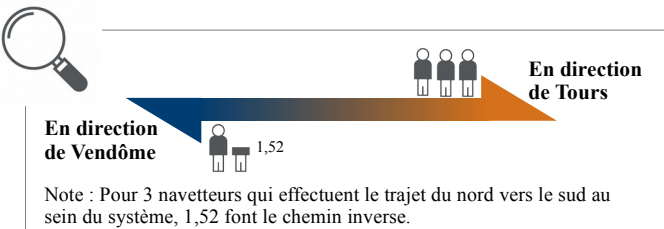
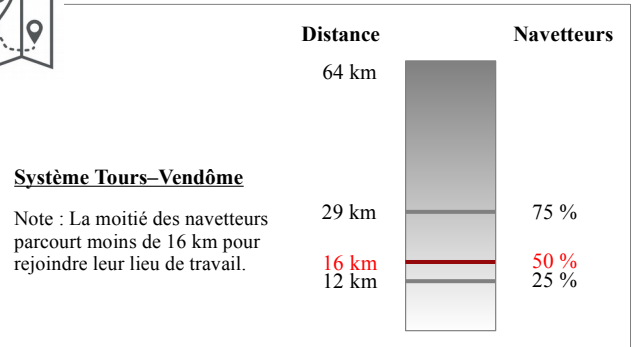
Commune (ou UU) de résidence	Commune (ou UU) de travail	Effectif	Part des TC
Esvres	UU Tours	2 480	2,6 %
Véretz	UU Tours	1 540	3,9 %
UU Tours	Esvres	1 050	1,9 %
Azay-sur-Cher	UU Tours	920	3,8 %
Athée-sur-Cher	UU Tours	780	4,5 %
Saint-Branches	UU Tours	680	4,0 %
UU Tours	Tauxigny	390	4,5 %
Tauxigny	UU Tours	300	3,0 %
Reignac-sur-Indre	UU Tours	250	6,5 %
UU Tours	Azay-sur-Cher	240	0,4 %
UU Loches	UU Tours	480	10,6 %
UU Tours	UU Loches	410	3,3 %

Pour cette étude des flux de déplacements quotidiens domicile-travail, 25 axes de liaison ont été retenus sur l'ensemble de la région Centre-Val de Loire. Chaque axe englobe un périmètre précis de communes, incluses dans une bande de 5 km de part et d'autre de l'infrastructure routière principale reliant les deux unités urbaines (UU) du système. Dans ces fiches, on entend par système le regroupement des deux unités urbaines d'extrémité et de l'axe lui-même (communes comprises entre les unités urbaines).



Notes : Les données chiffrées sont arrondies, au plus près de leurs valeurs réelles. Les pourcentages sont arrondis au pourcent près, ou à 0,1 % si leur valeur est inférieure à 1 %, aussi leur somme peut elle être différente de 100 %. La largeur des flèches inter - sous-systèmes est proportionnelle au nombre de navetteurs et la surface des disques est proportionnelle au nombre d'actifs. La couleur bleue se réfère aux habitants de l'UU de Vendôme, la couleur orange à ceux de l'UU de Tours et la couleur grise aux habitants de l'axe.

Note de lecture : 38 % des 14 220 actifs habitant l'axe y travaillent, 9 % le quittent pour une commune de l'unité urbaine de Vendôme, 41 % pour une commune de l'unité urbaine de Tours et 13 % quittent le système.



Caractéristiques des flux de navetteurs

Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe :	11 190
Évolution entre 2009 et 2014 :	+0,7 % / an
Nombre d'actifs occupés dont le trajet excède 30 min :	7 960
Évolution entre 2009 et 2014 :	+3,0 % / an
Temps de trajet médian en voiture :	20 min
Part des trajets effectués en transports en commun :	3,6 %
Intensité ⁽¹⁾ des navettes sur l'axe :	174

(1) Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe rapporté à la distance entre les deux UU

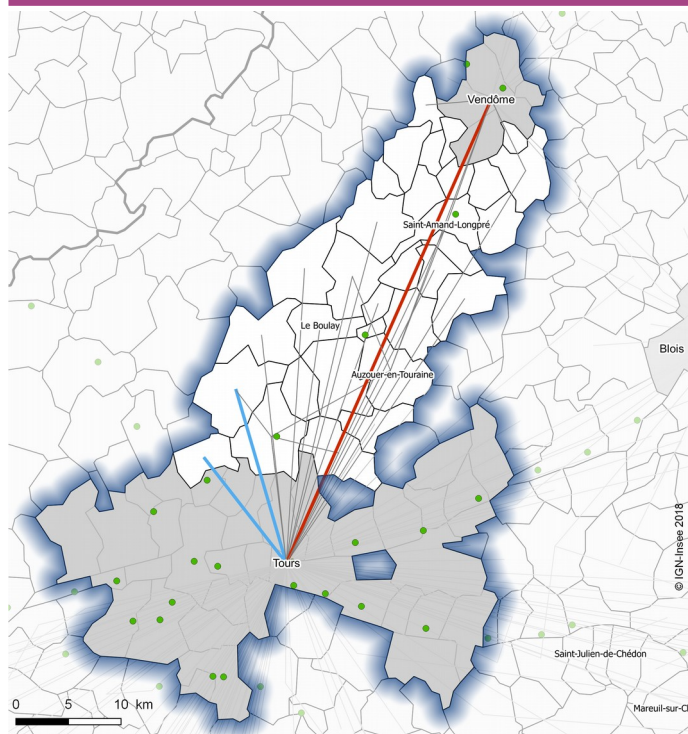
Trafic moyen journalier annuel (2015)	N 10 :	8 700 véh./j.
	RD 910 :	8 200 à 18 100 véh./j.

Toutes les données présentées sur cette fiche sont issues du recensement de la population 2014 effectué par l'INSEE, à l'exception :
 * des données de distance et de temps de trajet : INSEE, distancier *Metric*
 * des données de trafics routiers : DREAL Centre-Val de Loire (2017)
 * des établissements économiques : INSEE, *Connaissance Locale de l'Appareil Productif* 2014

Population et emploi

	UU Vendôme	Axe Tours-Vendôme	UU Tours
Population (hab.)	23 580	31 930	352 870
Actifs occupés	8 290	14 220	140 460
Emplois	12 670	8 720	170 750
<i>dont part de cadres</i>	12,9 %	11,9 %	16,7 %
Répartition de l'emploi par secteur d'activité			
Agriculture	1,4 %	5,4 %	1,0 %
Industrie	27,0 %	21,9 %	11,8 %
Construction	5,1 %	7,9 %	6,2 %
Commerces / services	35,0 %	34,2 %	47,4 %
Administration publique, enseignement, santé et social	31,5 %	30,6 %	33,6 %

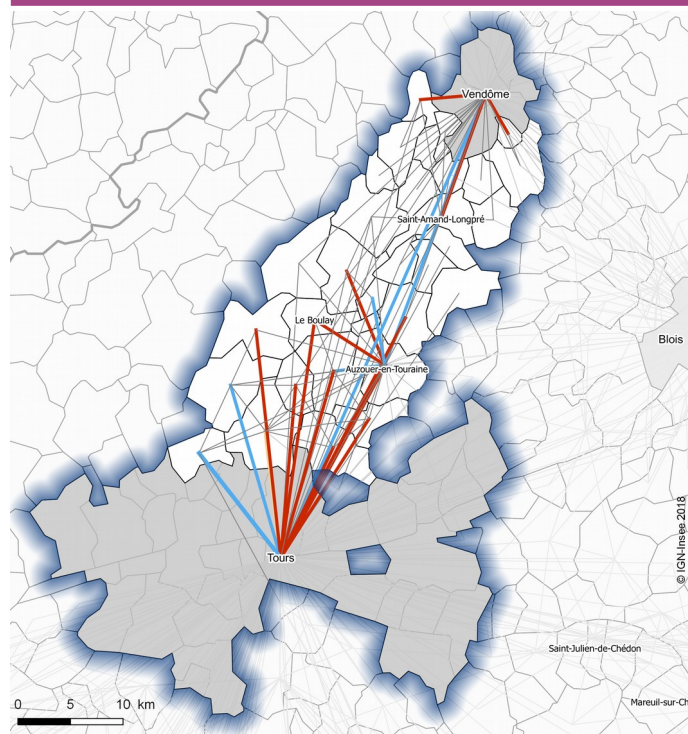
Transports collectifs



Source : Insee, Recensements de la population 2009 et 2014, exploitation complémentaire
Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en transport en commun de plus de 50 actifs occupés :

— en baisse — stable — en augmentation ● gares de voyageurs

Voiture



Source : Insee, Recensements de la population 2009 et 2014, exploitation complémentaire
Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en voiture de plus de 100 actifs occupés :

— en baisse — stable — en augmentation

L'axe entre Tours et Vendôme longe la D910 puis la N10 sur 64 km, et comprend 32 communes. Près de 12 000 navetteurs sont susceptibles d'emprunter cet axe pour se rendre sur leur lieu de travail. Les trajets y sont plutôt courts, 16 km pour le trajet médian et 20 minutes pour le temps médian. Le nombre de navetteurs a toutefois augmenté depuis 2009 et notamment pour les trajets de plus de 30 minutes.

La quasi-totalité de la population de l'axe réside dans la couronne périurbaine d'un grand pôle. Le ralentissement de la croissance de la population à partir des années 1990 se poursuit sur la période récente (2009-2014). Bien que toujours positif, l'impact du solde migratoire est cependant moins important que dans le sud de l'Indre-et-Loire et la croissance de la population est essentiellement portée par le solde naturel. En lien avec le ralentissement de la croissance, la part de logements neufs construits sur cet axe est inférieure à celle observée sur les autres axes du département.

On dénombre 60 emplois pour 100 actifs occupés résidant sur l'axe, et 87 % des actifs résidents travaillent sur l'axe ou dans l'une des agglomérations des extrémités. Parmi eux, 5 780 vont quotidiennement dans l'agglomération tourangelle (40 %) tandis que 1 260 rejoignent celle de Vendôme. L'axe est ainsi déséquilibré dans la direction de Tours. Parmi les 4 750 couples de bi-actifs résidant sur l'axe, 58 % ont au moins un emploi au sein de la métropole.

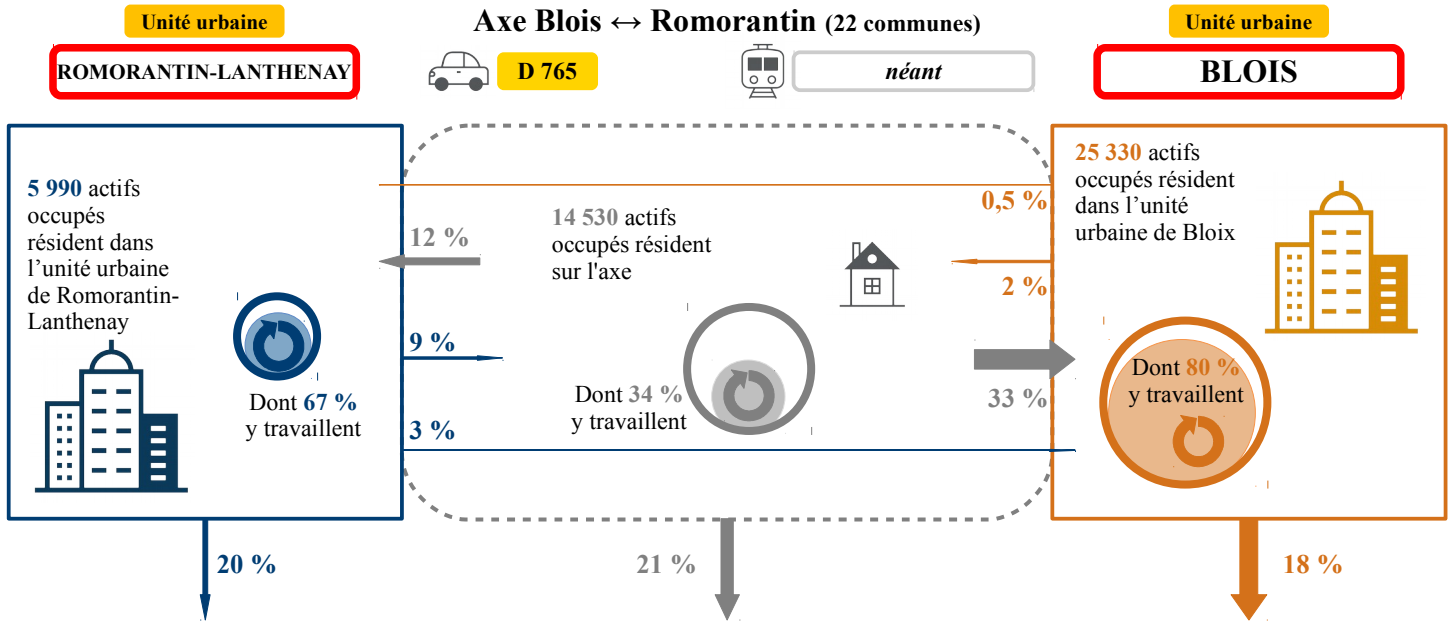
Les 10 plus grands établissements à l'intérieur de l'axe

Raison sociale	Effectif	Activité économique	Commune
INRA	500-749	Recherche-développement scientifique	Nouzilly
Radiall	250-499	Fab. équipements électriques	Château-Renault
Arche SAS	150-199	Fab. textile, vêtements, cuir, chaussures	Château-Renault
Comité études, éduc., soins auprès des pers. polyhandicapés	100-149	Action sociale, hébergement médico-social	Reugny
PLEE Constructions	100-149	Construction	Chanceaux-sur-Choisille
Sud-Est Prestation	100-149	Fab. denrées alimentaires et boissons	Chanceaux-sur-Choisille
Centre hospitalier interco. Amboise-Château-Renault	100-149	Action sociale, hébergement médico-social	Auzouer-en-Touraine
Commune de Château-Renault	100-149	Administration publique	Château-Renault
Association La Boisnière	50-99	Action sociale, hébergement médico-social	Villedômer
Davigel	50-99	Commerce, réparation automobiles	Chanceaux-sur-Choisille

Les 10 plus importants flux domicile-travail

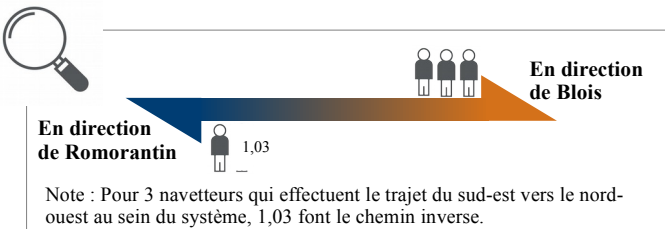
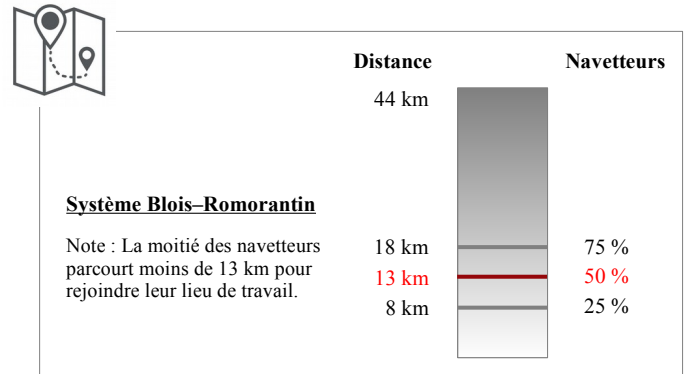
Commune (ou UU) de résidence	Commune (ou UU) de travail	Effectif	Part des TC
Chanceaux-sur-Choisille	UU Tours	1 320	4,5 %
Monnaie	UU Tours	1 260	3,2 %
Château-Renault	UU Tours	860	4,2 %
UU Tours	Château-Renault	580	0,7 %
Reugny	UU Tours	450	2,2 %
Nouzilly	UU Tours	350	0,0 %
Villedômer	UU Tours	290	0,0 %
UU Tours	Chanceaux-sur-Choisille	250	3,7 %
UU Tours	Nouzilly	230	23,4 %
Neuillé-le-Lierre	UU Tours	220	1,9 %
UU Tours	UU Vendôme	250	21,3 %
UU Vendôme	UU Tours	140	19,7 %

Pour cette étude des flux de déplacements quotidiens domicile-travail, 25 axes de liaison ont été retenus sur l'ensemble de la région Centre-Val de Loire. Chaque axe englobe un périmètre précis de communes, incluses dans une bande de 5 km de part et d'autre de l'infrastructure routière principale reliant les deux unités urbaines (UU) du système. Dans ces fiches, on entend par système le regroupement des deux unités urbaines d'extrémité et de l'axe lui-même (communes comprises entre les unités urbaines).



Notes : Les données chiffrées sont arrondies, au plus près de leurs valeurs réelles. Les pourcentages sont arrondis au pourcent près, ou à 0,1 % si leur valeur est inférieure à 1 %, aussi leur somme peut elle être différente de 100 %. La largeur des flèches inter-sous-systèmes est proportionnelle au nombre de navetteurs et la surface des disques est proportionnelle au nombre d'actifs. La couleur bleue se réfère aux habitants de l'UU de Romorantin-Lanthenay, la couleur orange à ceux de l'UU de Blois et la couleur grise aux habitants de l'axe.

Note de lecture : 34 % des 14 530 actifs habitant l'axe y travaillent, 33 % le quittent pour une commune de l'unité urbaine de Blois, 12 % pour une commune de l'unité urbaine de Romorantin-Lanthenay et 21 % quittent le système.



Caractéristiques des flux de navetteurs

Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe :	9 470
Évolution entre 2009 et 2014 :	+0,4 % / an
Nombre d'actifs occupés dont le trajet excède 30 min :	1 740
Évolution entre 2009 et 2014 :	+1,2 % / an
Temps de trajet médian en voiture :	18 min
Part des trajets effectués en transports en commun :	1,2 %
Intensité ⁽¹⁾ des navettes sur l'axe :	217

(1) Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe rapporté à la distance entre les deux UU

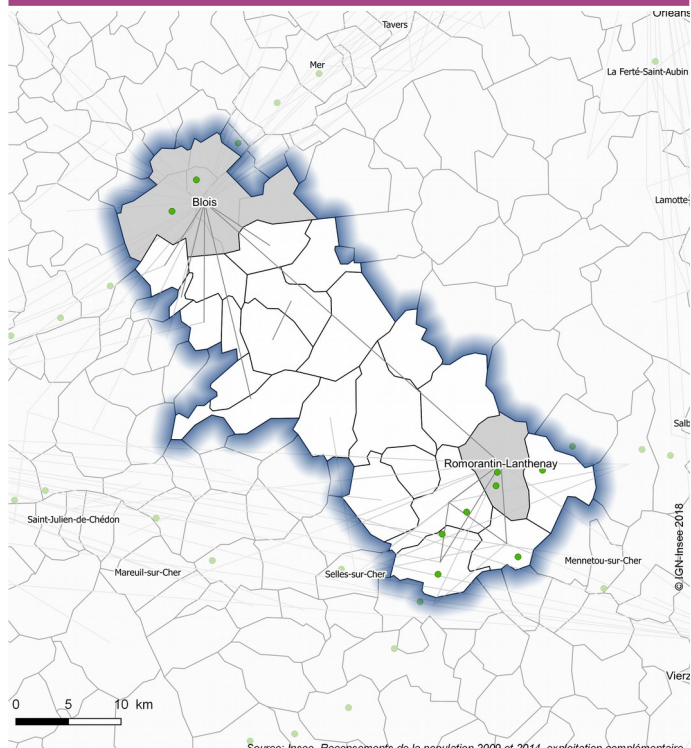
Trafic moyen journalier annuel (2015)	RD 765 : 6 700 à 12 300 véh./j
---------------------------------------	--------------------------------

Toutes les données présentées sur cette fiche sont issues du recensement de la population 2014 effectué par l'INSEE, à l'exception :
 * des données de distance et de temps de trajet : INSEE, distancier *Metric*
 * des données de trafics routiers : DREAL Centre-Val de Loire (2017)
 * des établissements économiques : INSEE, *Connaissance Locale de l'Appareil Productif* 2014

Population et emploi

	UU Romorantin-Lanthenay	Axe Blois-Romorantin	UU Blois
Population (hab.)	17 460	34 360	67 320
Actifs occupés	5 990	14 530	25 330
Emplois	8 660	9 020	43 480
<i>dont part de cadres</i>	10,0 %	7,5 %	15,0 %
Répartition de l'emploi par secteur d'activité			
Agriculture	0,9 %	6,6 %	0,3 %
Industrie	18,7 %	16,1 %	15,2 %
Construction	6,0 %	10,0 %	5,3 %
Commerces / services	38,3 %	39,5 %	44,6 %
Administration publique, enseignement, santé et social	36,1 %	27,8 %	34,6 %

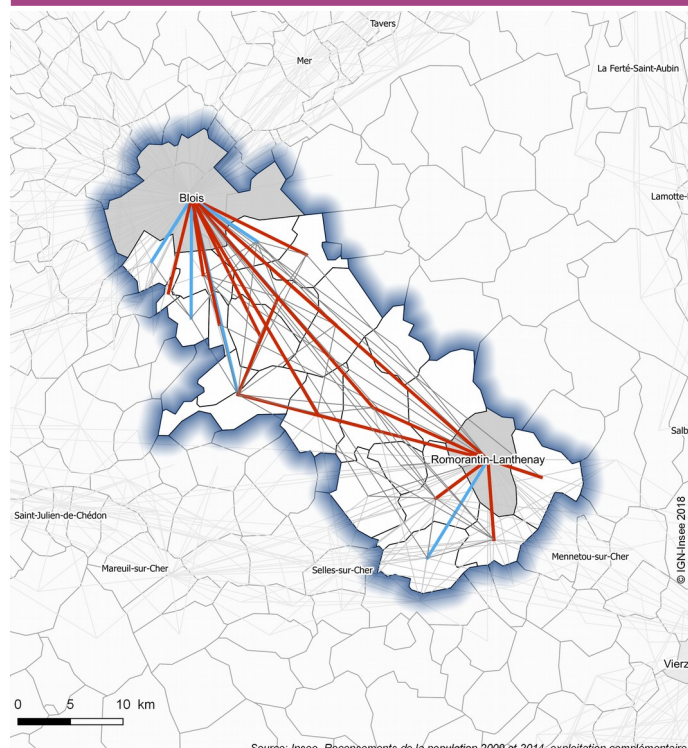
Transports collectifs



Source: Insee. Recensements de la population 2009 et 2014, exploitation complémentaire
Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en transport en commun de plus de 50 actifs occupés :

— en baisse — stable — en augmentation ● gares de voyageurs

Voiture



Source: Insee. Recensements de la population 2009 et 2014, exploitation complémentaire
Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en voiture de plus de 100 actifs occupés :

— en baisse — stable — en augmentation

L'axe entre Blois et Romorantin-Lanthenay, longeant la D765, s'étend sur 43 kilomètres et comprend 22 communes. À peine la moitié de la population réside dans l'aire d'influence d'un grand pôle. L'autre moitié réside au sein de bourgs ou de petites villes.

La population croît depuis 1975 sur cet axe. Entre 2009 et 2014, elle augmente encore en moyenne de 1 % par an. Cette croissance maintenue est essentiellement due à un important excédent migratoire, notamment sur la tranche d'âge des 25-44 ans. L'emploi a fortement augmenté entre 2009 et 2014, la part de l'industrie s'est maintenue à 16 % depuis 1975. Comme au niveau régional, 62 % des emplois appartiennent à la sphère présentielle. Avec 60 emplois pour 100 actifs occupés, les deux tiers des actifs occupés travaillent donc en dehors de l'axe, dont 20 % ne rejoignent ni Blois ni Romorantin-Lanthenay.

Ainsi, 9 500 actifs sont susceptibles d'emprunter quotidiennement cet axe. Parmi les actifs occupés résidant sur l'axe, près de 4 830 travaillent dans l'agglomération de Blois, seulement 1 720 à Romorantin et 3 000 quittent l'axe pour d'autres territoires tout en restant dans le périmètre des zones d'emploi de Blois, Romorantin, voire Orléans. Les trajets effectués sont plutôt courts au regard de la taille de l'axe, avec un trajet médian de 13 kilomètres. La moitié des couples bi-actifs résidant sur l'axe (51 %) sont concernés par un emploi dans l'agglomération de Blois.

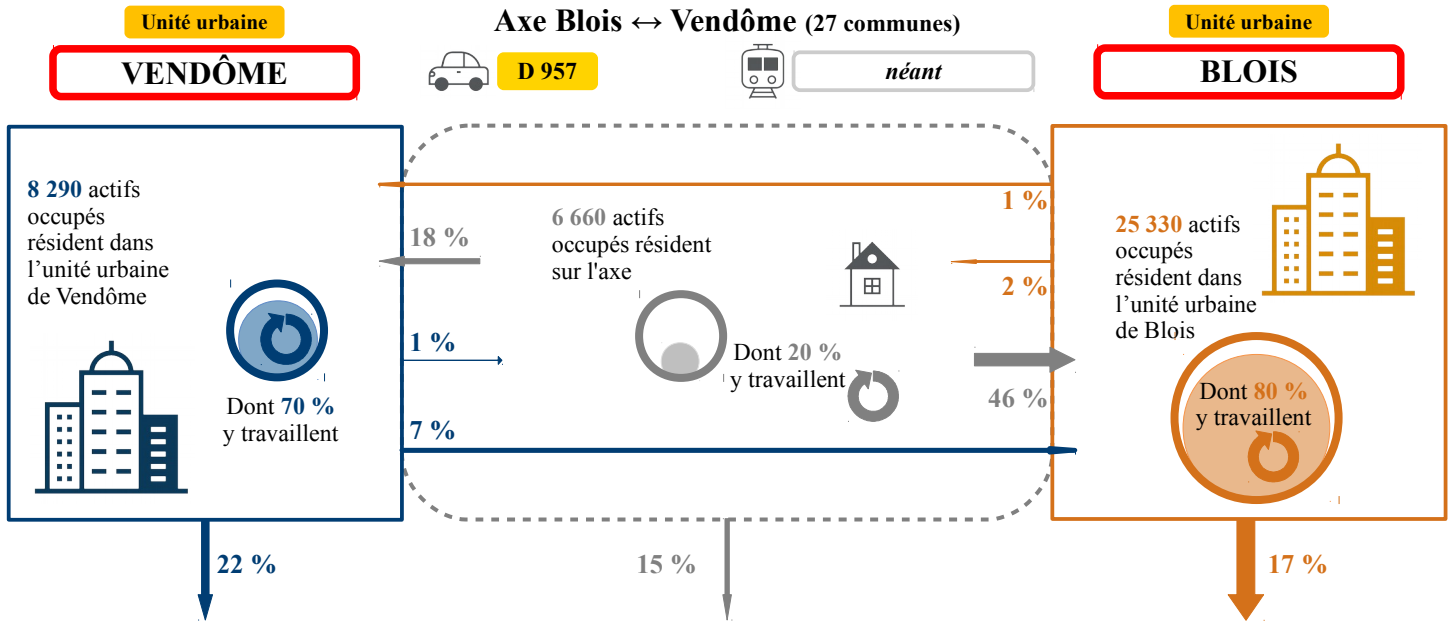
Les 10 plus grands établissements à l'intérieur de l'axe

Raison sociale	Effectif	Activité économique	Commune
St-Michel Contres	250-499	Fab. denrées alimentaires et boissons	Contres
St-Michel Biscuits	150-199	Commerce, réparation automobiles	Contres
SCEA Marionnet	100-149	Agriculture, sylviculture et pêche	Soings-en-Sologne
Transports Bruno Robert	100-149	Transports et entreposage	Contres
Marco Polo Foods	100-149	Fab. denrées alimentaires et boissons	Contres
St-Michel Services	100-149	Fab. denrées alimentaires et boissons	Contres
Société Maxdis	100-149	Commerce, réparation automobiles	Contres
Clinique de Cour-Cheverny	100-149	Activités pour la santé humaine	Cour-Cheverny
Clinique de Chailles	50-99	Activités pour la santé humaine	Chailles
D'Acuy Long Life Logistics Contres	50-99	Fab. denrées alimentaires et boissons	Contres

Les 10 plus importants flux domicile-travail

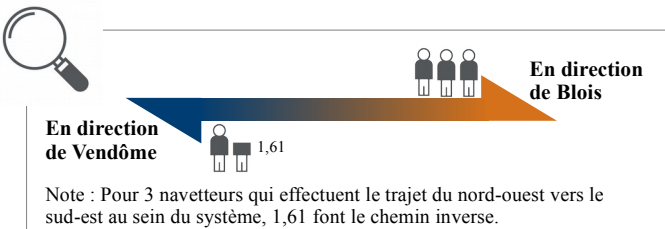
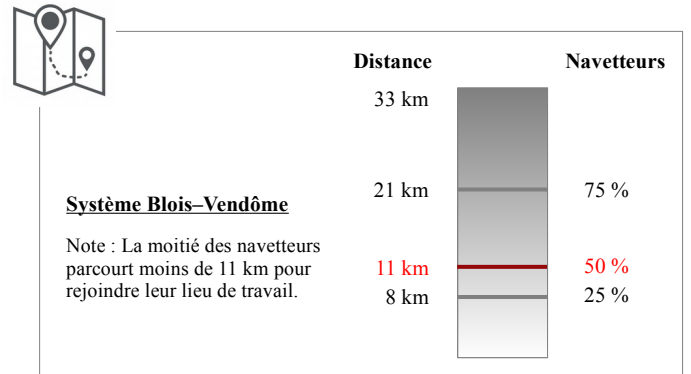
Commune (ou UU) de résidence	Commune (ou UU) de travail	Effectif	Part des TC
Mont-Près-Chambord	UU Blois	710	1,1 %
Chailles	UU Blois	680	2,4 %
Celettes	UU Blois	670	0,0 %
Contres	UU Blois	500	5,0 %
Villefranche-sur-Cher	UU Romorantin	480	0,8 %
Cour-Cheverny	UU Blois	480	0,0 %
Cormeray	UU Blois	470	0,0 %
Pruniers-en-Sologne	UU Romorantin	450	0,0 %
Tour-en-Sologne	UU Blois	260	0,0 %
Gièvres	UU Romorantin	240	1,7 %
UU Romorantin	UU Blois	200	2,9 %
UU Blois	UU Romorantin	130	4,9 %

Pour cette étude des flux de déplacements quotidiens domicile-travail, 25 axes de liaison ont été retenus sur l'ensemble de la région Centre-Val de Loire. Chaque axe englobe un périmètre précis de communes, incluses dans une bande de 5 km de part et d'autre de l'infrastructure routière principale reliant les deux unités urbaines (UU) du système. Dans ces fiches, on entend par système le regroupement des deux unités urbaines d'extrémité et de l'axe lui-même (communes comprises entre les unités urbaines).



Notes : Les données chiffrées sont arrondies, au plus près de leurs valeurs réelles. Les pourcentages sont arrondis au pourcent près, ou à 0,1 % si leur valeur est inférieure à 1 %, aussi leur somme peut elle être différente de 100 %. La largeur des flèches inter-sous-systèmes est proportionnelle au nombre de navetteurs et la surface des disques est proportionnelle au nombre d'actifs. La couleur bleue se réfère aux habitants de l'UU de Vendôme, la couleur orange à ceux de l'UU de Blois et la couleur grise aux habitants de l'axe.

Note de lecture : 20 % des 6 660 actifs habitant l'axe y travaillent, 18 % le quittent pour une commune de l'unité urbaine de Vendôme, 46 % pour une commune de l'unité urbaine de Blois et 15 % quittent le système.



Caractéristiques des flux de navetteurs

Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe :	6 200
Évolution entre 2009 et 2014 :	+0,1 % / an
Nombre d'actifs occupés dont le trajet excède 30 min :	1 270
Évolution entre 2009 et 2014 :	+1,6 % / an
Temps de trajet médian en voiture :	17 min
Part des trajets effectués en transports en commun :	1,1 %
Intensité ⁽¹⁾ des navettes sur l'axe :	186

(1) Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe rapporté à la distance entre les deux UU

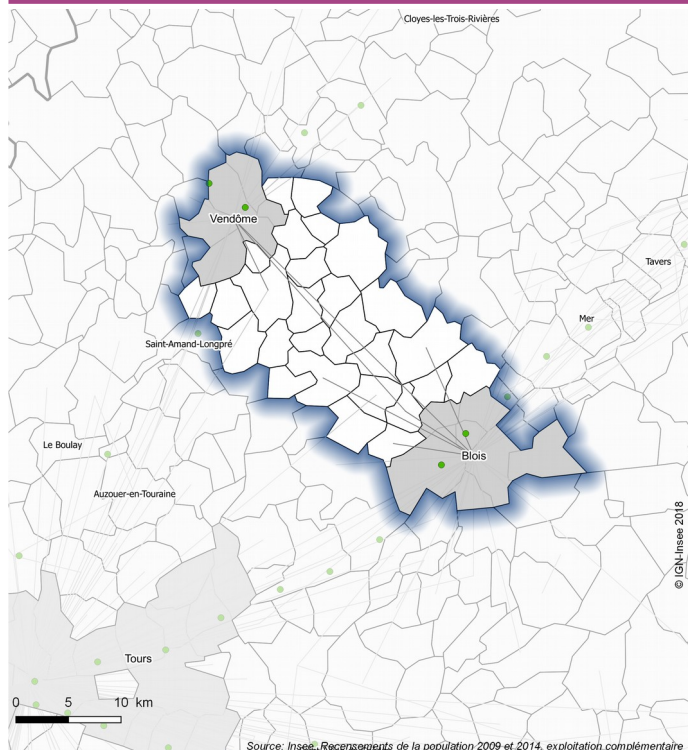
Trafic moyen journalier annuel (2015)	RD 943 : 8 100 à 11 600 véh./j.
---------------------------------------	---------------------------------

Toutes les données présentées sur cette fiche sont issues du recensement de la population 2014 effectué par l'INSEE, à l'exception :
 * des données de distance et de temps de trajet : INSEE, distancier *Metric*
 * des données de trafics routiers : DREAL Centre-Val de Loire (2017)
 * des établissements économiques : INSEE, *Connaissance Locale de l'Appareil Productif* 2014

Population et emploi

	UU Vendôme	Axe Blois-Vendôme	UU Blois
Population (hab.)	23 580	14 390	67 320
Actifs occupés	8 290	6 660	25 330
Emplois	12 670	2 670	43 480
<i>dont part de cadres</i>	12,9 %	7,7 %	15,0 %
Répartition de l'emploi par secteur d'activité			
Agriculture	1,4 %	11,2 %	0,3 %
Industrie	27,0 %	20,7 %	15,2 %
Construction	5,1 %	5,9 %	5,3 %
Commerces / services	35,0 %	40,4 %	44,6 %
Administration publique, enseignement, santé et social	31,5 %	21,8 %	34,6 %

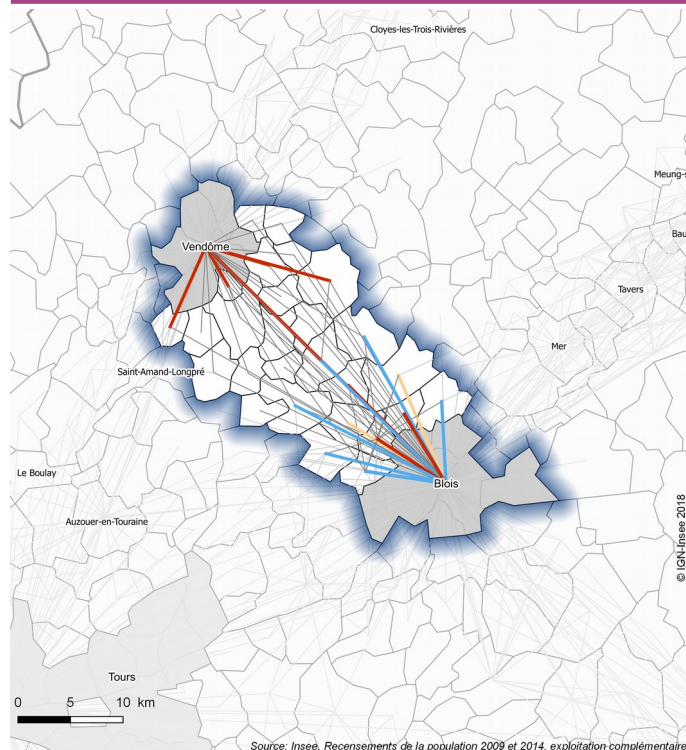
Transports collectifs



Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en transport en commun de plus de 50 actifs occupés :

— en baisse — stable — en augmentation ● gares de voyageurs

Voiture



Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en voiture de plus de 100 actifs occupés :

— en baisse — stable — en augmentation

L'axe entre Blois et Vendôme est l'un des plus courts identifiés au sein de la région. Il longe la D957 sur seulement 33 kilomètres et comprend 27 communes, toutes incluses dans l'aire d'influence d'un grand pôle. Cet axe est donc à forte dominante périurbaine. La population est en augmentation, avec une croissance de 0,75 % par an entre 2009 et 2014, portée à la fois par le solde migratoire et le solde naturel. Comme sur l'ensemble des axes de la région, l'excédent migratoire est dû à la tranche d'âge des 25-44 ans. Le nombre d'emplois sur place est faible au regard de la population d'actifs installés, avec seulement 39 emplois pour 100 actifs occupés. Il diminue sur la période 2009-2014, comme sur les périodes précédentes. Le taux de chômage est faible, à 7,3 %.

Cet axe a donc un profil très résidentiel et de fait, plus de huit actifs occupés sur dix travaillent en dehors, majoritairement dans les agglomérations de Blois (46 %) et Vendôme (18 %). Au total, plus de 6 500 actifs sont susceptibles d'emprunter quotidiennement cet axe. Par ailleurs, 15 % des actifs résidant sur l'axe ne travaillent ni au sein de l'axe ni dans une des agglomérations aux extrémités.

64 % des couples de bi-actifs résidant sur l'axe sont concernés par un emploi dans l'agglomération de Blois. 90 % des actifs vont travailler en voiture et 64 % des ménages résidant sur l'axe possèdent deux voitures contre un tiers seulement pour l'ensemble de la région.

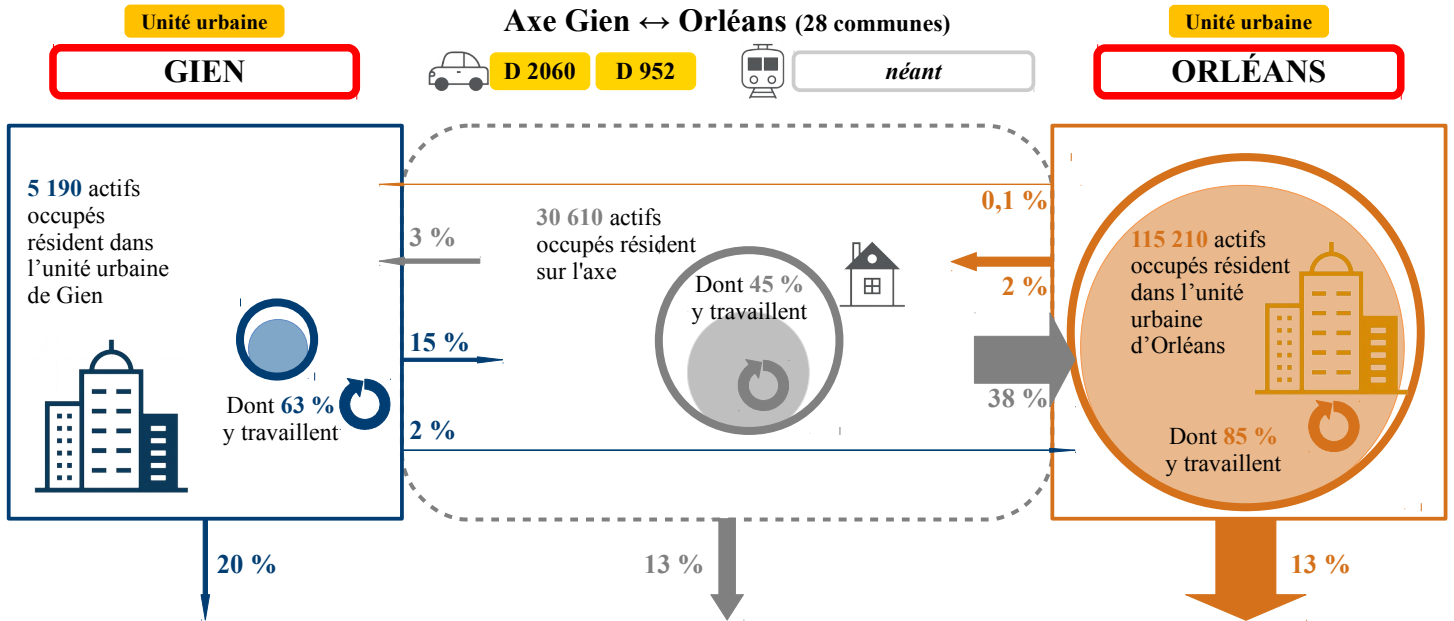
Les 10 plus grands établissements à l'intérieur de l'axe

Raison sociale	Effectif	Activité économique	Commune
Senior Aerospace Ermeto	150-199	Fab. matériels de transport	Fossé
ALPLA France	150-199	Fab. produits caoutchouc, plastique	Fossé
Transports Catroux	100-149	Transports et entreposage	Fossé
Affinity La Chapelle	50-99	Fab. denrées alimentaires et boissons	La Chapelle-Vendômoise
Association en faveur des handicapés et inadaptés	50-99	Action sociale, hébergement médico-social	Saint-Bohaire
Calberson Loiret	20-49	Transports et entreposage	Fossé
EHPAD Les Tourtraits	20-49	Action sociale, hébergement médico-social	Selommes
HOLDIS	20-49	Activités financières et d'assurance	Fossé
Holding Catroux	20-49	Activités financières et d'assurance	Fossé
Appro-Service	20-49	Act. juridiques, comptables, gestion	Fossé

Les 10 plus importants flux domicile-travail

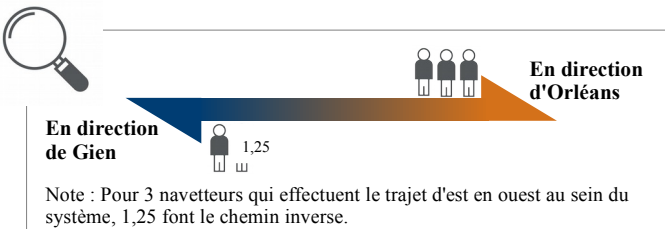
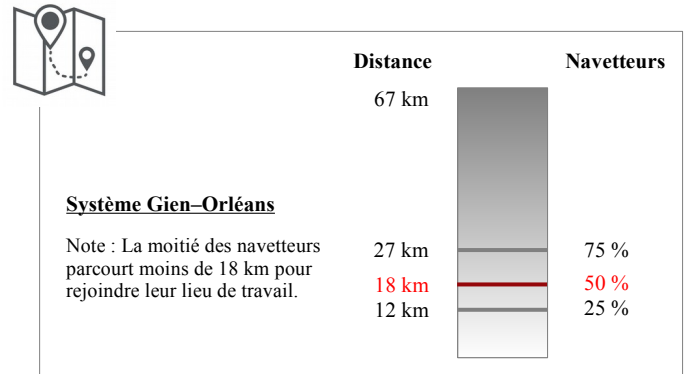
Commune (ou UU) de résidence	Commune (ou UU) de travail	Effectif	Part des TC
St-Sulpice-de-Pommeray	UU Blois	510	1,0 %
Fossé	UU Blois	410	0,0 %
UU Blois	Fossé	280	7,0 %
Villerbon	UU Blois	250	0,0 %
St-Lubin-en-Vergonnois	UU Blois	230	0,0 %
Averdon	UU Blois	220	1,8 %
La Chapelle-Vendômoise	UU Blois	210	0,0 %
Marolles	UU Blois	210	0,0 %
Landes-le-Gaulois	UU Blois	170	2,4 %
Saint-Bohaire	UU Blois	170	0,0 %
UU Vendôme	UU Blois	570	2,2 %
UU Blois	UU Vendôme	350	3,6 %

Pour cette étude des flux de déplacements quotidiens domicile-travail, 25 axes de liaison ont été retenus sur l'ensemble de la région Centre-Val de Loire. Chaque axe englobe un périmètre précis de communes, incluses dans une bande de 5 km de part et d'autre de l'infrastructure routière principale reliant les deux unités urbaines (UU) du système. Dans ces fiches, on entend par système le regroupement des deux unités urbaines d'extrémité et de l'axe lui-même (communes comprises entre les unités urbaines).



Notes : Les données chiffrées sont arrondies, au plus près de leurs valeurs réelles. Les pourcentages sont arrondis au pourcent près, ou à 0,1 % si leur valeur est inférieure à 1 %, aussi leur somme peut elle être différente de 100 %. La largeur des flèches inter-sous-systèmes est proportionnelle au nombre de navetteurs et la surface des disques est proportionnelle au nombre d'actifs. La couleur bleue se réfère aux habitants de l'UU de Gien, la couleur orange à ceux de l'UU d'Orléans et la couleur grise aux habitants de l'axe.

Note de lecture : 45 % des 30 610 actifs habitant l'axe y travaillent, 3 % le quittent pour une commune de l'unité urbaine de Gien, 38 % pour une commune de l'unité urbaine d'Orléans et 13 % quittent le système.



Caractéristiques des flux de navetteurs

Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe :	21 620
Évolution entre 2009 et 2014 :	+0,2 % / an
Nombre d'actifs occupés dont le trajet excède 30 min :	12 160
Évolution entre 2009 et 2014 :	+0,3 % / an
Temps de trajet médian en voiture :	25 min
Part des trajets effectués en transports en commun :	2,2 %
Intensité ⁽¹⁾ des navettes sur l'axe :	322

(1) Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe rapporté à la distance entre les deux UU

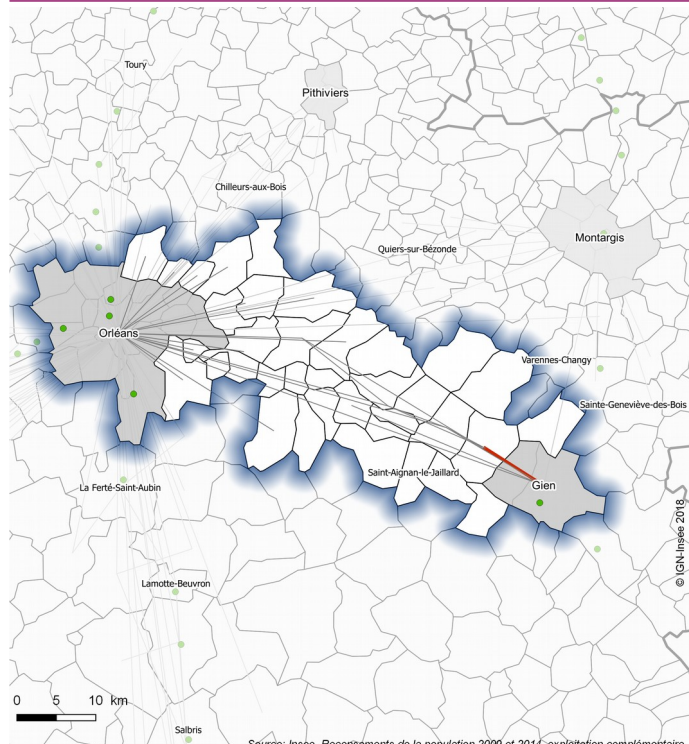
Trafic moyen journalier annuel (2015)	RD 2062 :	20 400 50 200 véh./j.
	RD 952 :	5 000 à 6 800 véh./j.
	RD 14 :	4 000 à 5 100 véh./j.

Toutes les données présentées sur cette fiche sont issues du recensement de la population 2014 effectué par l'INSEE, à l'exception :
 * des données de distance et de temps de trajet : INSEE, distancier *Metric*
 * des données de trafics routiers : DREAL Centre-Val de Loire (2017)
 * des établissements économiques : INSEE, *Connaissance Locale de l'Appareil Productif* 2014

Population et emploi

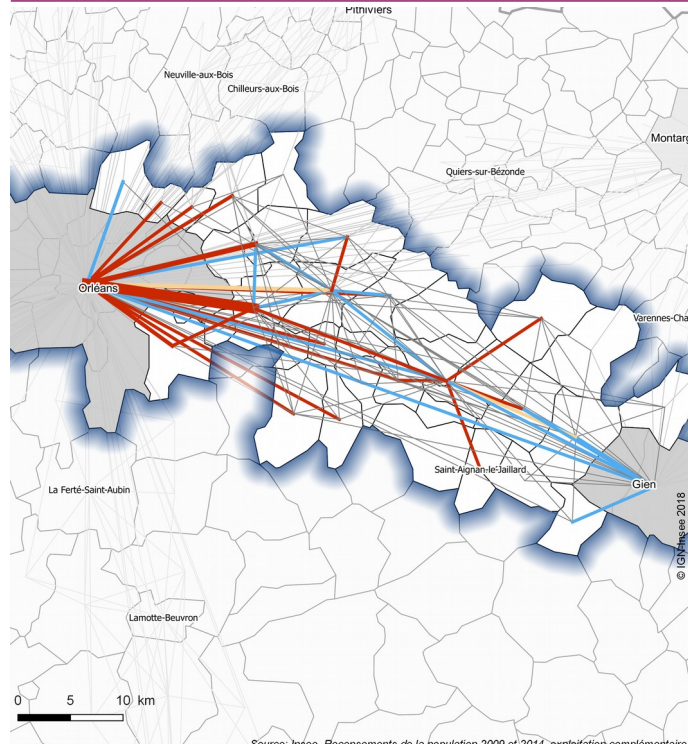
	UU Gien	Axe Gien-Orléans	UU Orléans
Population (hab.)	15 790	70 360	275 930
Actifs occupés	5 190	30 610	115 210
Emplois	8 770	21 800	142 840
<i>dont part de cadres</i>	11,0 %	11,2 %	19,0 %
Répartition de l'emploi par secteur d'activité			
Agriculture	0,3 %	3,9 %	0,9 %
Industrie	25,5 %	32,8 %	10,0 %
Construction	4,5 %	9,0 %	6,1 %
Commerces / services	32,6 %	31,4 %	49,6 %
Administration publique, enseignement, santé et social	37,1 %	22,9 %	33,4 %

Transports collectifs



Source: Insee, Recensements de la population 2009 et 2014, exploitation complémentaire
 Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en transport en commun de plus de 50 actifs occupés :
 — en baisse — stable — en augmentation ● gares de voyageurs

Voiture



Source: Insee, Recensements de la population 2009 et 2014, exploitation complémentaire
 Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en voiture de plus de 100 actifs occupés :
 — en baisse — stable — en augmentation

L'axe entre Gien et Orléans longe la rive nord de la Loire sur 67 kilomètres autour de la D952. Seuls deux tiers de la population de l'axe se trouvent dans l'aire d'influence d'un grand pôle (celui d'Orléans). Le dernier tiers réside dans des territoires sous influence de moyen ou petit pôles. L'influence des grandes aires urbaines est donc moins marquée que sur la majorité des autres axes de l'axe ligérien.

La croissance de la population sur l'axe est soutenue par un solde naturel excédentaire, l'impact du solde migratoire étant limité même sur la tranche d'âge des 25-44 ans. L'emploi a chuté sur la période 2009-2014. Entre les deux agglomérations, l'industrie représente un tiers de l'emploi localisé sur place contre 16 % au niveau régional, la sphère présentielle à peine la moitié des emplois. Le nombre d'emplois pour 100 actifs occupés résidents est de plus de 71, marquant ainsi une plus grande autonomie du territoire par rapport à d'autres axes. La part des actifs qui travaillent en dehors de l'axe est de 54 % seulement.

11 690 actifs habitant sur l'axe travaillent dans l'agglomération d'Orléans et à peine 1 000 dans celle de Gien. Cependant, contrairement à d'autres axes, près de la moitié des actifs en emploi reste sur l'axe pour travailler et 2 275 personnes viennent de la métropole pour occuper un emploi sur l'axe. 58 % des couples bi-actifs ont malgré tout au moins un emploi à Orléans.

Les trajets effectués sur l'axe sont relativement courts au regard de la taille de l'axe, la distance médiane effectuée par les navetteurs pour aller travailler est de 18 kilomètres.

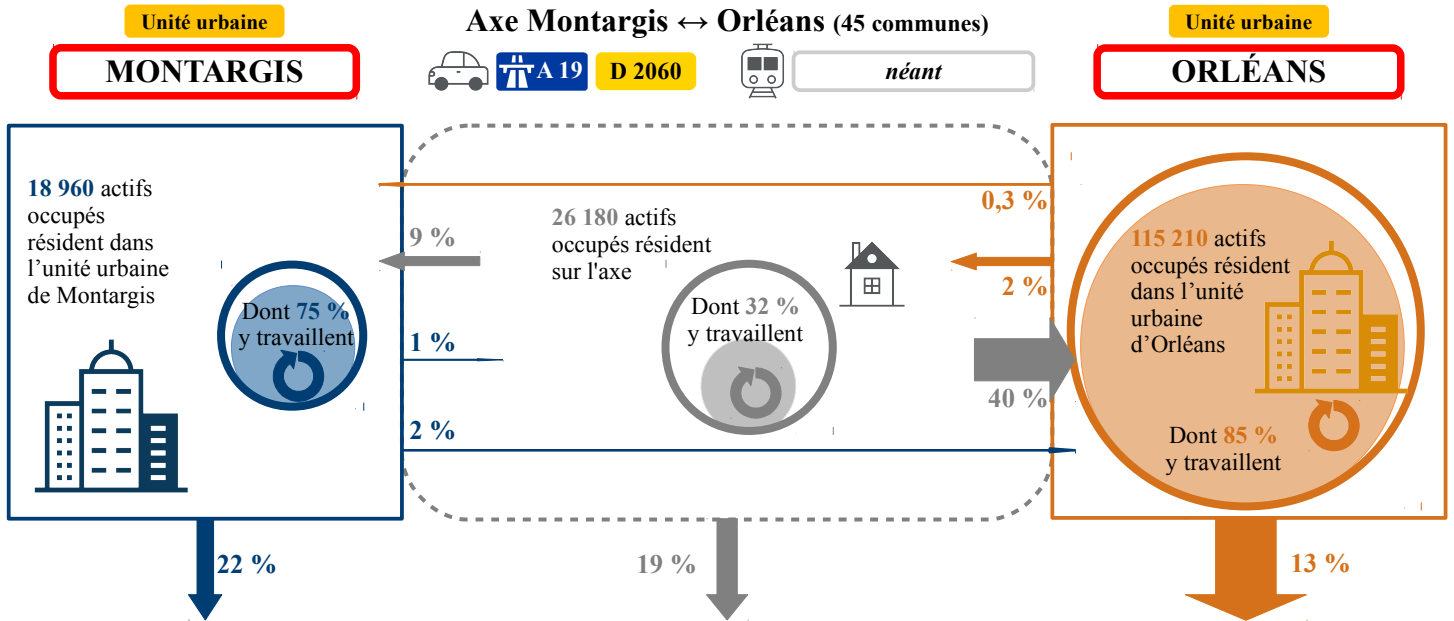
Les 10 plus grands établissements à l'intérieur de l'axe

Raison sociale	Effectif	Activité économique	Commune
Électricité de France	1000-1499	Prod. & distrib. électricité, gaz, vapeur, air cond.	Dampierre-en-Burly
Mars PF France	500-749	Fab. denrées alimentaires et boissons	Saint-Denis-de-l'Hôtel
Laiterie de Saint-Denis-de-l'Hôtel	250-499	Fab. denrées alimentaires et boissons	Saint-Denis-de-l'Hôtel
Saint-Gobain Sully	250-499	Fab. produits caoutchouc, plastique	Sully-sur-Loire
Baudin Châteauneuf	250-499	Métallurgie et fab. produits métalliques	Châteauneuf-sur-Loire
Kronofrance	250-499	Travail bois, industrie papier et imprimerie	Sully-sur-Loire
Les Crudettes	250-499	Fab. denrées alimentaires et boissons	Châteauneuf-sur-Loire
Antartic A.S.A.	250-499	Fab. denrées alimentaires et boissons	Saint-Martin-d'Abbat
Inteva Products France SAS	200-249	Fab. matériels de transport	Sully-sur-Loire
Hôpital de Sully-sur-Loire	200-249	Action sociale, hébergement médico-social	Sully-sur-Loire

Les 10 plus importants flux domicile-travail

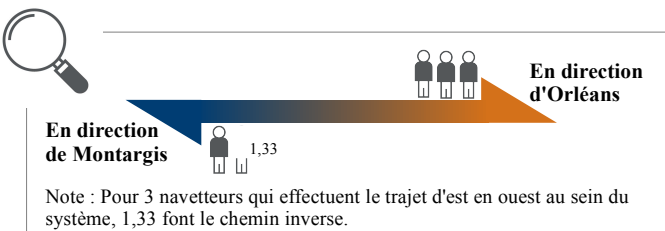
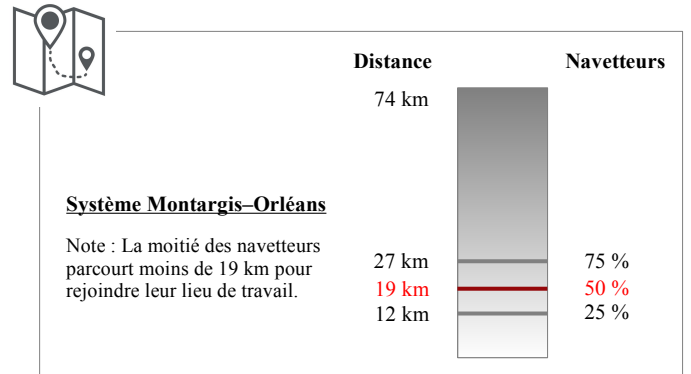
Commune (ou UU) de résidence	Commune (ou UU) de travail	Effectif	Part des TC
Jargeau	UU Orléans	2 150	1,6 %
Fay-aux-Loges	UU Orléans	1 640	0,9 %
Sandillon	UU Orléans	1 280	3,5 %
Châteauneuf-sur-Loire	UU Orléans	1 130	2,9 %
Trainou	UU Orléans	920	0,9 %
UU Orléans	Jargeau	740	0,9 %
Sully-sur-Loire	UU Orléans	590	2,9 %
Vennecy	UU Orléans	560	2,2 %
Chanteau	UU Orléans	530	3,1 %
UU Gien	Dampierre-en-Burly	510	19,1 %
UU Orléans	UU Gien	120	11,6 %
UU Gien	UU Orléans	100	5,8 %

Pour cette étude des flux de déplacements quotidiens domicile-travail, 25 axes de liaison ont été retenus sur l'ensemble de la région Centre-Val de Loire. Chaque axe englobe un périmètre précis de communes, incluses dans une bande de 5 km de part et d'autre de l'infrastructure routière principale reliant les deux unités urbaines (UU) du système. Dans ces fiches, on entend par système le regroupement des deux unités urbaines d'extrémité et de l'axe lui-même (communes comprises entre les unités urbaines).



Notes : Les données chiffrées sont arrondies, au plus près de leurs valeurs réelles. Les pourcentages sont arrondis au pourcent près, ou à 0,1 % si leur valeur est inférieure à 1 %, aussi leur somme peut elle être différente de 100 %. La largeur des flèches inter-sous-systèmes est proportionnelle au nombre de navetteurs et la surface des disques est proportionnelle au nombre d'actifs. La couleur bleue se réfère aux habitants de l'UU de Montargis, la couleur orange à ceux de l'UU d'Orléans et la couleur grise aux habitants de l'axe.

Note de lecture : 32 % des 26 180 actifs habitant l'axe y travaillent, 9 % le quittent pour une commune de l'unité urbaine de Montargis, 40 % pour une commune de l'unité urbaine d'Orléans et 19 % quittent le système.



Caractéristiques des flux de navetteurs

Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe :	18 440
Évolution entre 2009 et 2014 :	+0,6 % / an
Nombre d'actifs occupés dont le trajet excède 30 min :	11 010
Évolution entre 2009 et 2014 :	+1,1 % / an
Temps de trajet médian en voiture :	26 min
Part des trajets effectués en transports en commun :	2,0 %
Intensité ⁽¹⁾ des navettes sur l'axe :	249

(1) Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe rapporté à la distance entre les deux UU

Trafic moyen journalier annuel (2015)	A19 :	7 800 à 8 500 véh./j.
	RD 2060 :	7 800 à 50 200 véh./j.

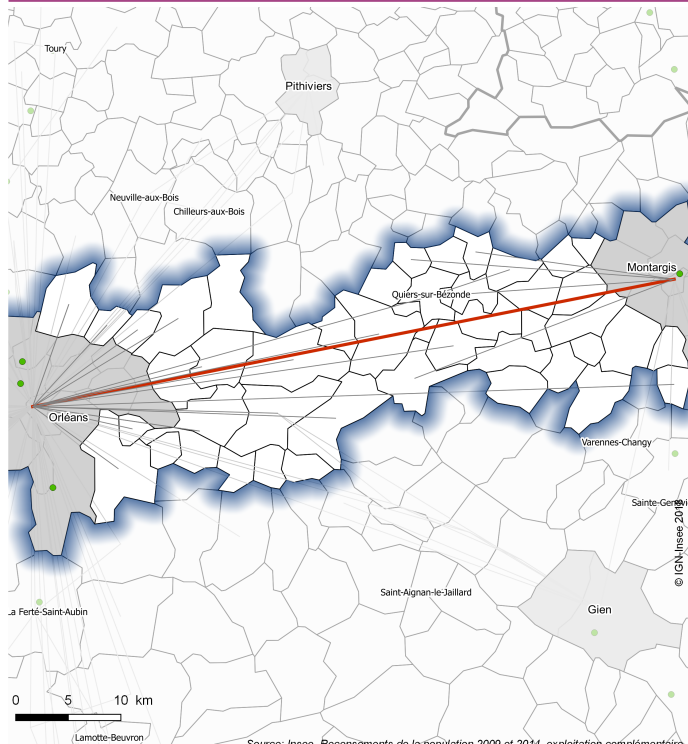
Toutes les données présentées sur cette fiche sont issues du recensement de la population 2014 effectué par l'INSEE, à l'exception :

- * des données de distance et de temps de trajet : Google Maps ; INSEE, distancier Metric
- * des données de trafics routiers : DREAL Centre-Val de Loire (2017)
- * des établissements économiques : INSEE, Connaissance Locale de l'Appareil Productif 2014

Population et emploi

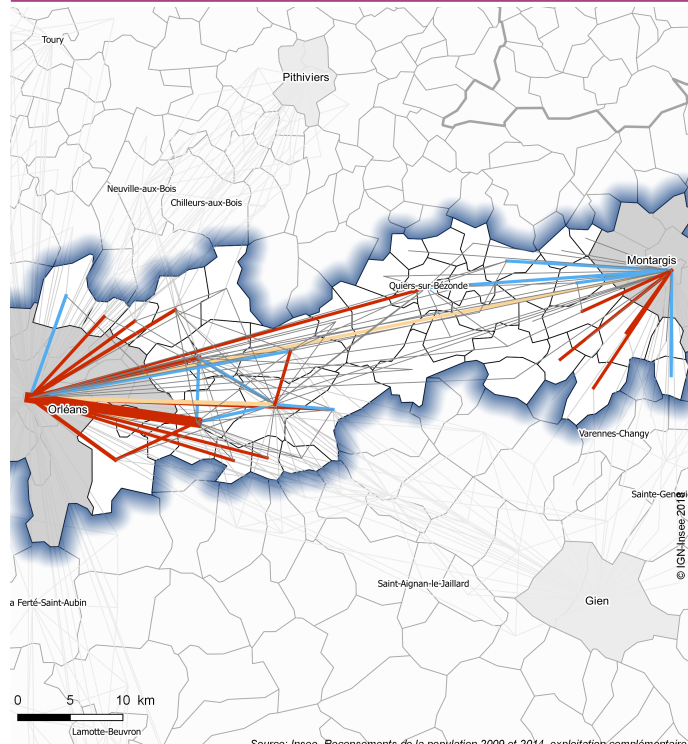
	UU Montargis	Axe Montargis-Orléans	UU Orléans
Population (hab.)	55 370	58 570	275 930
Actifs occupés	18 960	26 180	115 210
Emplois	24 110	13 940	142 840
dont part de cadres	11,4 %	10,3 %	19,0 %
Répartition de l'emploi par secteur d'activité			
Agriculture	0,8 %	4,9 %	0,9 %
Industrie	15,8 %	24,6 %	10,0 %
Construction	7,9 %	12,2 %	6,1 %
Commerces / services	41,1 %	32,1 %	49,6 %
Administration publique, enseignement, santé et social	34,4 %	26,2 %	33,4 %

Transports collectifs



Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en transport en commun de plus de 50 actifs occupés :
 — en baisse — stable — en augmentation ● gares de voyageurs

Voiture



Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en voiture de plus de 100 actifs occupés :
 — en baisse — stable — en augmentation

L'axe joignant Montargis et Orléans longe la D2060 sur près de 75 kilomètres et comprend 45 communes. Cet axe est largement influencé par les pôles urbains situés aux extrémités : 91 % de la population réside dans l'aire d'influence d'un grand pôle, cette part étant stable depuis 1999.

La population est en croissance entre 2009 et 2014, majoritairement grâce au solde naturel. Le solde migratoire est également positif notamment sur la tranche d'âge des 25-44 ans. L'emploi, en revanche, a diminué depuis 2009 et, si la part de l'emploi présentiel a fortement augmenté depuis 1999 (+8 points pour atteindre 57 % en 2014), l'industrie représente toujours près d'un quart des emplois de l'axe.

68 % des actifs en emploi travaillent en dehors de l'axe, majoritairement au sein des agglomérations d'Orléans et Montargis. 18 400 navetteurs journaliers sont susceptibles d'emprunter cet axe, ce nombre ayant augmenté entre 2009 et 2014 (+ 0,64 % par an en moyenne).

La voiture est privilégiée par 87 % des actifs. Les trajets effectués sont courts (au regard de la taille de l'axe) le plus souvent, avec une distance médiane parcourue de 18 kilomètres.

Depuis l'axe, 10 500 actifs rejoignent chaque jour l'agglomération d'Orléans et 2 240 celle de Montargis pour leur emploi. L'influence d'Orléans est très marquée sur cet axe ; près de 58,4 % des couples de bi-actifs sont concernés par au moins un emploi dans la métropole.

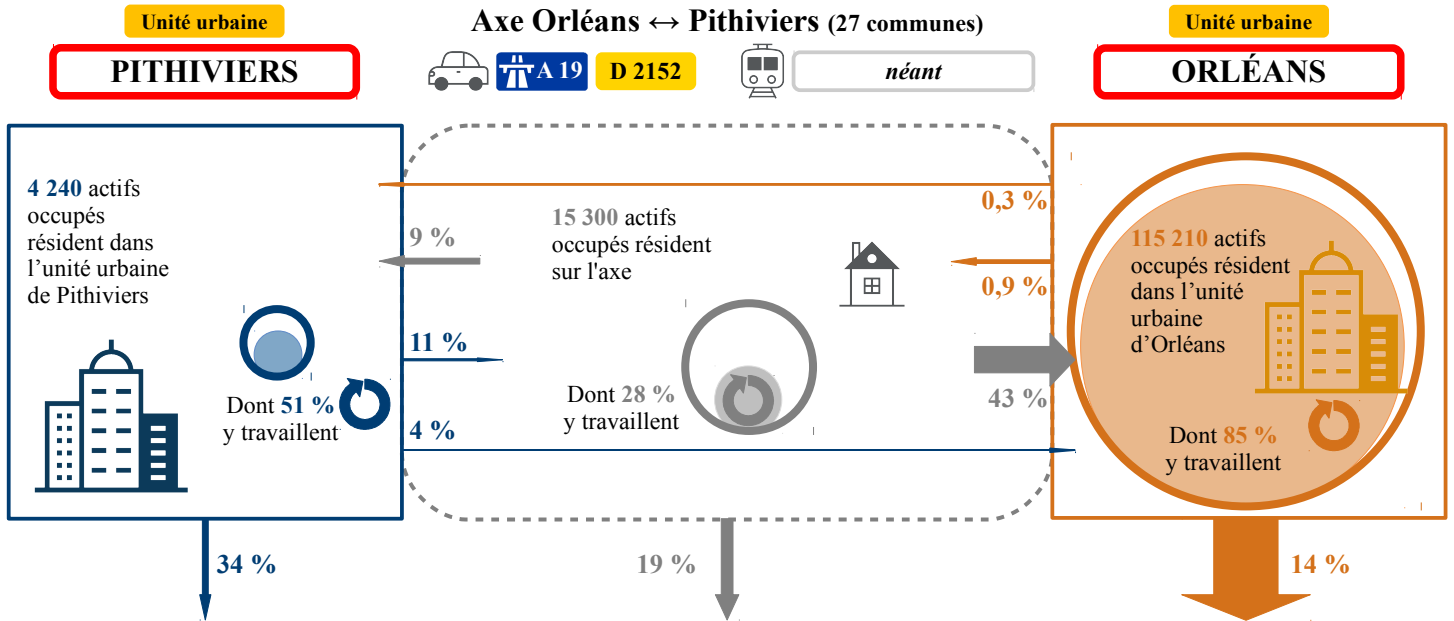
Les 10 plus grands établissements à l'intérieur de l'axe

Raison sociale	Effectif	Activité économique	Commune
Mars PF France	500-749	Fab. denrées alimentaires et boissons	Saint-Denis-de-l'Hôtel
Laiterie de Saint-Denis-de-l'Hôtel	250-499	Fab. denrées alimentaires et boissons	Saint-Denis-de-l'Hôtel
Baudin Châteauneuf	250-499	Métallurgie et fab. produits métalliques	Châteauneuf-sur-Loire
Les Crudettes	250-499	Fab. denrées alimentaires et boissons	Châteauneuf-sur-Loire
Antartic A.S.A.	250-499	Fab. denrées alimentaires et boissons	Saint-Martin-d'Abbat
Colruypt distribution France	150-199	Commerce, réparation automobiles	Châteauneuf-sur-Loire
L'Européenne d'embouteillage	150-199	Fab. denrées alimentaires et boissons	Donnery
Société d'expl. des surgelés DISVAL R-A	150-199	Commerce, réparation automobiles	Châteauneuf-sur-Loire
COMAP Industries	100-149	Fab. machines et équipements n.c.a.	Saint-Denis-de-l'Hôtel
ZEFAL	100-149	Fab. matériels de transport	Jargeau

Les 10 plus importants flux domicile-travail

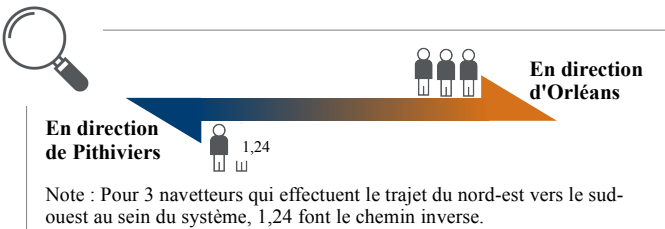
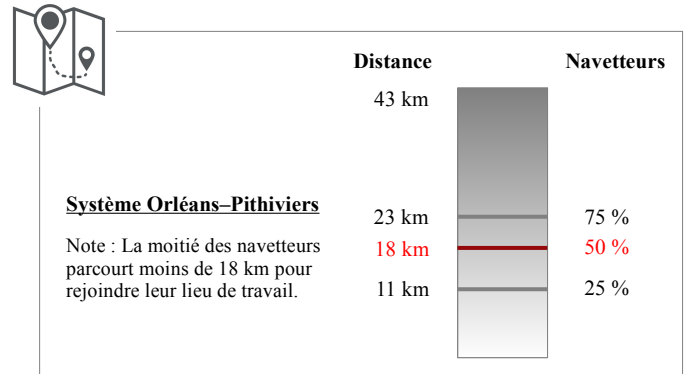
Commune (ou UU) de résidence	Commune (ou UU) de travail	Effectif	Part des TC
Jargeau	UU Orléans	2 150	1,6 %
Fay-aux-Loges	UU Orléans	1 640	0,9 %
Sandillon	UU Orléans	1 280	3,5 %
Châteauneuf-sur-Loire	UU Orléans	1 130	2,9 %
Trainou	UU Orléans	920	0,9 %
UU Orléans	Jargeau	740	0,9 %
Venecy	UU Orléans	560	2,2 %
Chanteau	UU Orléans	530	3,1 %
Marigny-les-Usages	UU Orléans	410	3,1 %
UU Orléans	Châteauneuf-sur-Loire	400	1,5 %
UU Montargis	UU Orléans	310	10,6 %
UU Orléans	UU Montargis	290	6,6 %

Pour cette étude des flux de déplacements quotidiens domicile-travail, 25 axes de liaison ont été retenus sur l'ensemble de la région Centre-Val de Loire. Chaque axe englobe un périmètre précis de communes, incluses dans une bande de 5 km de part et d'autre de l'infrastructure routière principale reliant les deux unités urbaines (UU) du système. Dans ces fiches, on entend par système le regroupement des deux unités urbaines d'extrémité et de l'axe lui-même (communes comprises entre les unités urbaines).



Notes : Les données chiffrées sont arrondies, au plus près de leurs valeurs réelles. Les pourcentages sont arrondis au pourcent près, ou à 0,1 % si leur valeur est inférieure à 1 %, aussi leur somme peut elle être différente de 100 %. La largeur des flèches inter-sous-systèmes est proportionnelle au nombre de navetteurs et la surface des disques est proportionnelle au nombre d'actifs. La couleur bleue se réfère aux habitants de l'UU de Pithiviers, la couleur orange à ceux de l'UU d'Orléans et la couleur grise aux habitants de l'axe.

Note de lecture : 28 % des 15 300 actifs habitant l'axe y travaillent, 9 % le quittent pour une commune de l'unité urbaine de Pithiviers, 43 % pour une commune de l'unité urbaine de Tours et 19 % quittent le système.



Caractéristiques des flux de navetteurs

Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe : 11 330
Évolution entre 2009 et 2014 : +1,2 % / an
Nombre d'actifs occupés dont le trajet excède 30 min : 7 960
Évolution entre 2009 et 2014 : +1,6 % / an
Temps de trajet médian en voiture : 25 min
Part des trajets effectués en transports en commun : 2,1 %
Intensité⁽¹⁾ des navettes sur l'axe : 263

(1) Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe rapporté à la distance entre les deux UU

Trafic moyen journalier annuel (2015)

- A19 : 7 800 véh./j.
- RD 2152 : 6 100 véh./j.
- RD 97 : 3 000 à 6 900 véh./j.

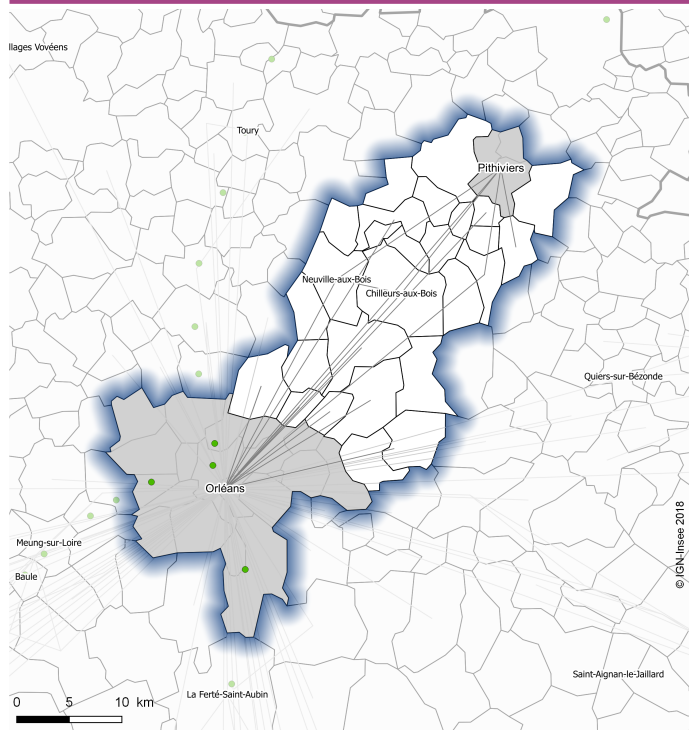
Toutes les données présentées sur cette fiche sont issues du recensement de la population 2014 effectué par l'INSEE, à l'exception :

- * des données de distance et de temps de trajet : Google Maps ; INSEE, distancier Metric
- * des données de trafics routiers : DREAL Centre-Val de Loire (2017)
- * des établissements économiques : INSEE, Connaissance Locale de l'Appareil Productif 2014

Population et emploi

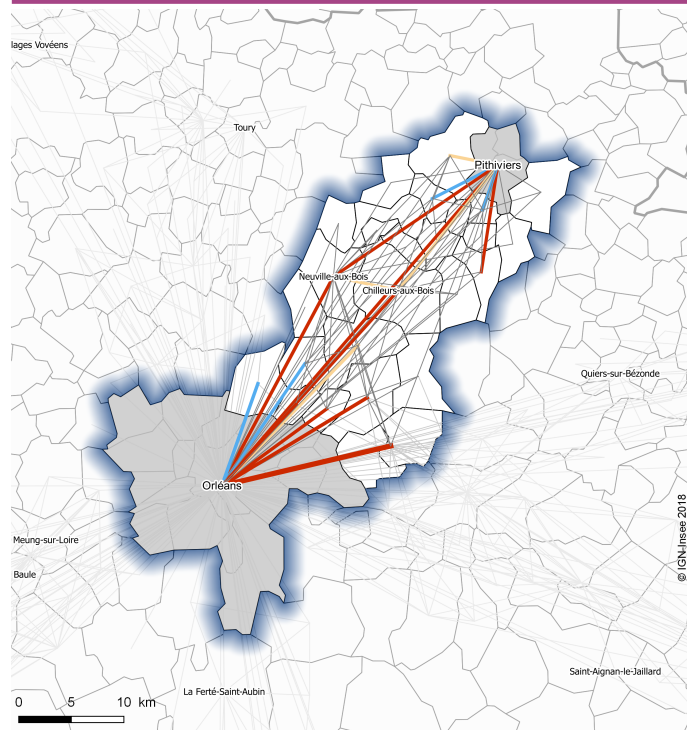
	UU Pithiviers	Axe Orléans-Pithiviers	UU Orléans
Population (hab.)	11 930	33 320	275 930
Actifs occupés	4 240	15 300	115 210
Emplois	6 380	7 790	142 840
<i>dont part de cadres</i>	11,2 %	7,5 %	19,0 %
Répartition de l'emploi par secteur d'activité			
Agriculture	1,2 %	4,7 %	0,9 %
Industrie	19,2 %	21,1 %	10,0 %
Construction	3,6 %	12,0 %	6,1 %
Commerces / services	40,7 %	35,8 %	49,6 %
Administration publique, enseignement, santé et social	35,3 %	26,4 %	33,4 %

Transports collectifs



Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en transport en commun de plus de 50 actifs occupés :
 — en baisse — stable — en augmentation ● gares de voyageurs

Voiture



Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en voiture de plus de 100 actifs occupés :
 — en baisse — stable — en augmentation

L'axe entre Orléans et Pithiviers se compose de 27 communes et suit, sur 59 kilomètres, la D2152. Plus de 82 % de la population de cet axe se trouve dans l'aire d'influence de la métropole d'Orléans, cette part est stable depuis 1999.

La population de l'axe est en nette augmentation depuis 2009 avec une croissance annuelle moyenne de 1,3 %. Le solde migratoire porte la majorité de cette croissance mais le solde naturel joue également un rôle positif. Comme sur les autres axes autour d'Orléans, ce dynamisme migratoire est porté par les 25-44 ans, le départ des 18-24 ans étant important. Cette croissance de la population s'accompagne de constructions nombreuses de logements neufs. L'emploi local a fortement augmenté entre 2009 et 2014. Cependant, les trois quarts des actifs résidant sur l'axe travaillent en dehors, en grande majorité dans l'agglomération d'Orléans.

Plus de 11 000 actifs sont susceptibles de se déplacer sur l'axe, parmi lesquels 6 630 rejoignent chaque jour l'agglomération d'Orléans, et 1 440 celle de Pithiviers. Ce volume global de déplacements est en augmentation depuis 2009, avec une des plus fortes progressions du nombre de navetteurs sur un axe.

Aucune ligne de train n'est présente sur l'axe et 88 % des actifs résidant sur l'axe vont travailler en voiture. Les trajets effectués sont longs au regard de la taille de l'axe : la distance de trajet médiane est de 17 km et représente près d'un tiers de la distance totale entre les deux pôles. 62,4 % des couples de bi-actifs sont concernés par au moins un emploi dans la métropole orléanaise.

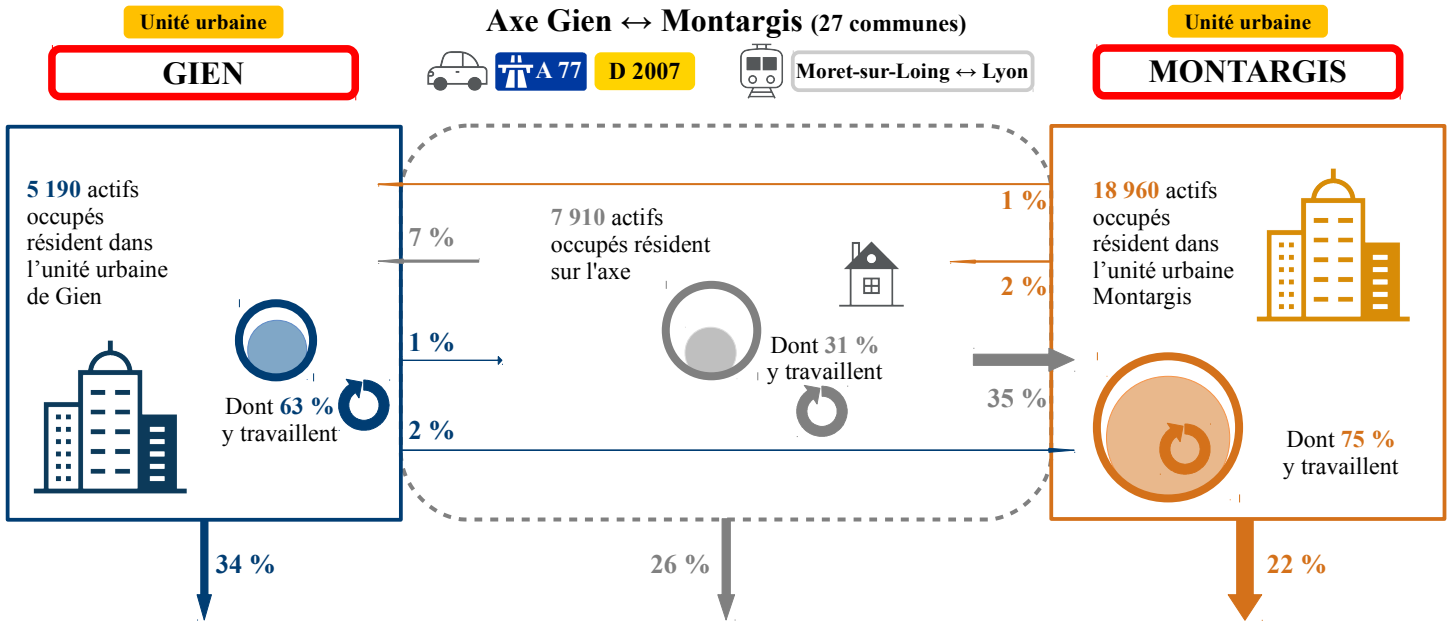
Les 10 plus grands établissements à l'intérieur de l'axe

Raison sociale	Effectif	Activité économique	Commune
FM France	250-499	Transports et entreposage	Neuville-aux-Bois
Jourdain	150-199	Fab. machines et équipements n.c.a.	Escrennes
L'Européenne d'embouteillage	150-199	Fab. denrées alimentaires et boissons	Donnery
Société vermandoise Industries	100-149	Fab. denrées alimentaires et boissons	Pithiviers-le-Vieil
Hôpital local Pierre-Lebrun	100-149	Activités pour la santé humaine	Neuville-aux-Bois
Deshayes – Neuville	100-149	Commerce, réparation automobiles	Neuville-aux-Bois
GALVA 45 SA	100-149	Métallurgie et fab. produits métalliques	Escrennes
DS Smith Packaging Consumer	100-149	Travail bois, industrie papier et imprimerie	Neuville-aux-Bois
International Plastic Industrie	100-149	Fab. produits caoutchouc, plastique	Chilleurs-aux-Bois
Carrosserie A. Trouillet	100-149	Fab. matériels de transport	Neuville-aux-Bois

Les 10 plus importants flux domicile-travail

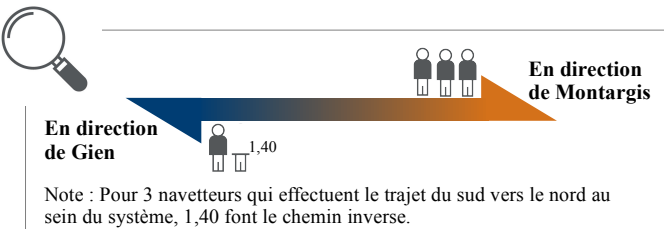
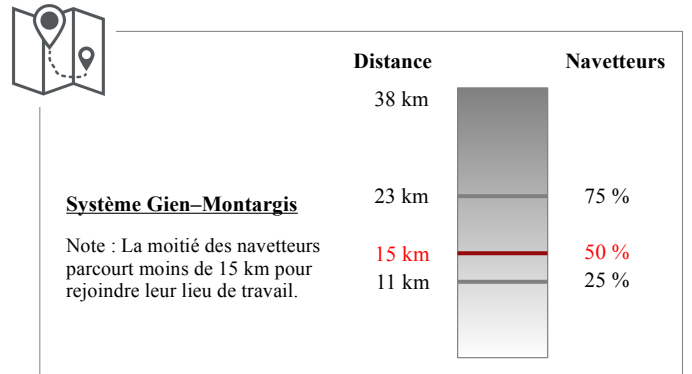
Commune (ou UU) de résidence	Commune (ou UU) de travail	Effectif	Part des TC
Fay-aux-Loges	UU Orléans	1 640	0,9 %
Trainou	UU Orléans	920	0,9 %
Loury	UU Orléans	710	5,1 %
Neuville-aux-Bois	UU Orléans	640	4,5 %
Vennecy	UU Orléans	560	2,2 %
Chanteau	UU Orléans	530	3,1 %
Rebréchien	UU Orléans	500	0,0 %
Marigny-les-Usages	UU Orléans	410	3,1 %
Pithiviers-le-Vieil	UU Pithiviers	320	0,0 %
Chilleurs-aux-Bois	UU Orléans	270	1,8 %
UU Orléans	UU Pithiviers	330	2,6 %
UU Pithiviers	UU Orléans	180	8,7 %

Pour cette étude des flux de déplacements quotidiens domicile-travail, 25 axes de liaison ont été retenus sur l'ensemble de la région Centre-Val de Loire. Chaque axe englobe un périmètre précis de communes, incluses dans une bande de 5 km de part et d'autre de l'infrastructure routière principale reliant les deux unités urbaines (UU) du système. Dans ces fiches, on entend par système le regroupement des deux unités urbaines d'extrémité et de l'axe lui-même (communes comprises entre les unités urbaines).



Notes : Les données chiffrées sont arrondies, au plus près de leurs valeurs réelles. Les pourcentages sont arrondis au pourcent près, ou à 0,1 % si leur valeur est inférieure à 1 %, aussi leur somme peut elle être différente de 100 %. La largeur des flèches inter - sous-systèmes est proportionnelle au nombre de navetteurs et la surface des disques est proportionnelle au nombre d'actifs. La couleur bleue se réfère aux habitants de l'UU de Gien, la couleur orange à ceux de l'UU de Montargis et la couleur grise aux habitants de l'axe.

Note de lecture : 31 % des 7 910 actifs habitant l'axe y travaillent, 7 % le quittent pour une commune de l'unité urbaine de Gien, 35 % pour une commune de l'unité urbaine de Montargis et 26 % quittent le système.



Caractéristiques des flux de navetteurs

Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe :	4 920
Évolution entre 2009 et 2014 :	-0,5 % / an
Nombre d'actifs occupés dont le trajet excède 30 min :	780
Évolution entre 2009 et 2014 :	+2,6 % / an
Temps de trajet médian en voiture :	20 min
Part des trajets effectués en transports en commun :	0,9 %
Intensité ⁽¹⁾ des navettes sur l'axe :	129

(1) Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe rapporté à la distance entre les deux UU

Trafic moyen journalier annuel (2015)	A77 :	10 900 véh./j.
	RD 2007 :	10 100 véh./j.
	RD 940 :	7 000 véh./j.

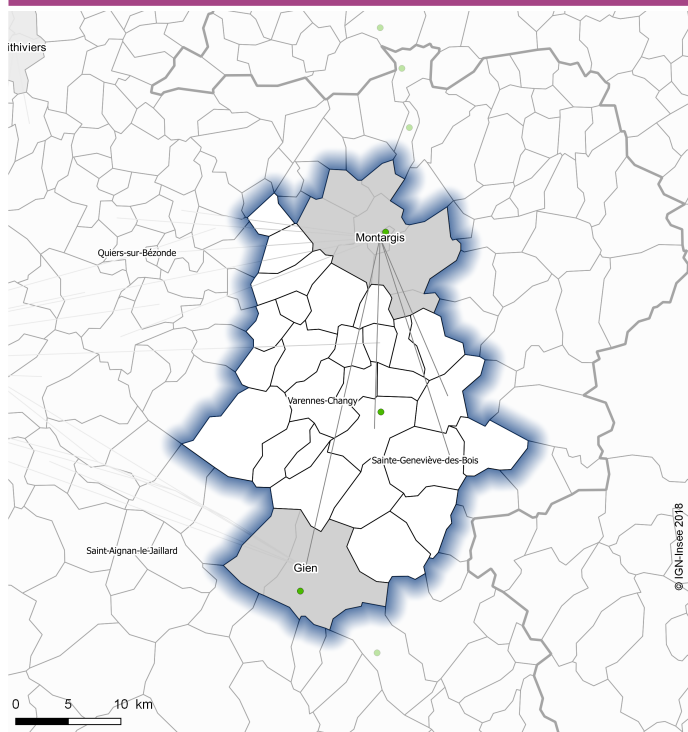
Toutes les données présentées sur cette fiche sont issues du recensement de la population 2014 effectué par l'INSEE, à l'exception :

- * des données de distance et de temps de trajet : Google Maps ; INSEE, distancier Metric
- * des données de trafics routiers : DREAL Centre-Val de Loire (2017)
- * des établissements économiques : INSEE, Connaissance Locale de l'Appareil Productif 2014

Population et emploi

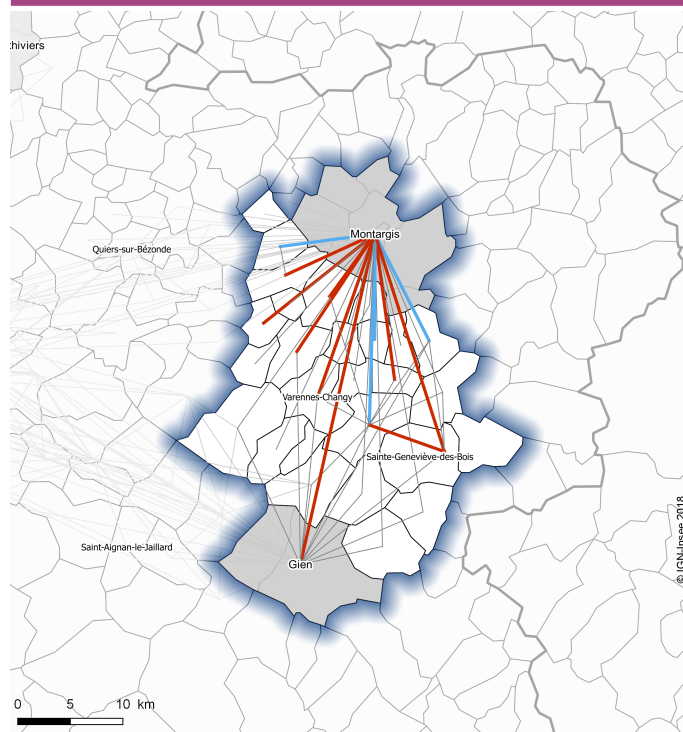
	UU Gien	Axe Gien-Montargis	UU Montargis
Population (hab.)	15 790	19 660	55 370
Actifs occupés	5 190	7 910	18 960
Emplois	8 770	3 940	24 110
dont part de cadres	11,0 %	7,8 %	11,4 %
Répartition de l'emploi par secteur d'activité			
Agriculture	0,3 %	6,0 %	0,8 %
Industrie	25,5 %	15,9 %	15,8 %
Construction	4,5 %	16,1 %	7,9 %
Commerces / services	32,6 %	36,5 %	41,1 %
Administration publique, enseignement, santé et social	37,1 %	25,5 %	34,4 %

Transports collectifs



Source: Insee, Recensements de la population 2009 et 2014, exploitation complémentaire
Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en transport en commun de plus de 50 actifs occupés :
— en baisse — stable — en augmentation ● gares de voyageurs

Voiture



Source: Insee, Recensements de la population 2009 et 2014, exploitation complémentaire
Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en voiture de plus de 100 actifs occupés :
— en baisse — stable — en augmentation

L'axe entre Gien et Montargis longe la D2007 sur 38 kilomètres et se compose de 27 communes. À peine plus de la moitié de la population réside dans l'aire d'influence de Montargis, le reste des habitants résidant dans l'aire d'influence d'un grand ou petit pôle (un quart) ou hors de l'influence des villes (20 %). L'influence des grandes aires urbaines est donc moins marquée que sur le reste de l'axe ligérien.

La population est stable sur la période 2009-2014. Le taux de chômage s'élève à 13 % et on dénombre à peine un emploi pour deux actifs occupés. L'emploi local a fortement baissé entre 2009 et 2014, tout comme le nombre de navetteurs. Seul le nombre de navetteurs effectuant des trajets de plus de 30 minutes a augmenté, illustrant la nécessité de s'éloigner pour chercher un emploi.

La part des actifs en emploi travaillant hors de l'axe s'élève à 70 %. 2 800 actifs rejoignent quotidiennement l'agglomération montargoise et 580 celle de Gien. 2 050 actifs travaillent hors de l'axe ou ses extrémités, soit un tiers des actifs occupés résidents. Les trajets effectués par les navetteurs sont importants au regard de la taille de l'axe. La distance de trajet médiane est de 15 kilomètres, soit plus du tiers de la distance séparant les deux pôles, pour un temps de trajet de l'ordre de 20 minutes. Plus de la moitié des couples de bi-actifs (54 %) sont concernés par un emploi dans l'agglomération de Montargis qui reste le plus important pourvoyeur d'emploi pour l'axe.

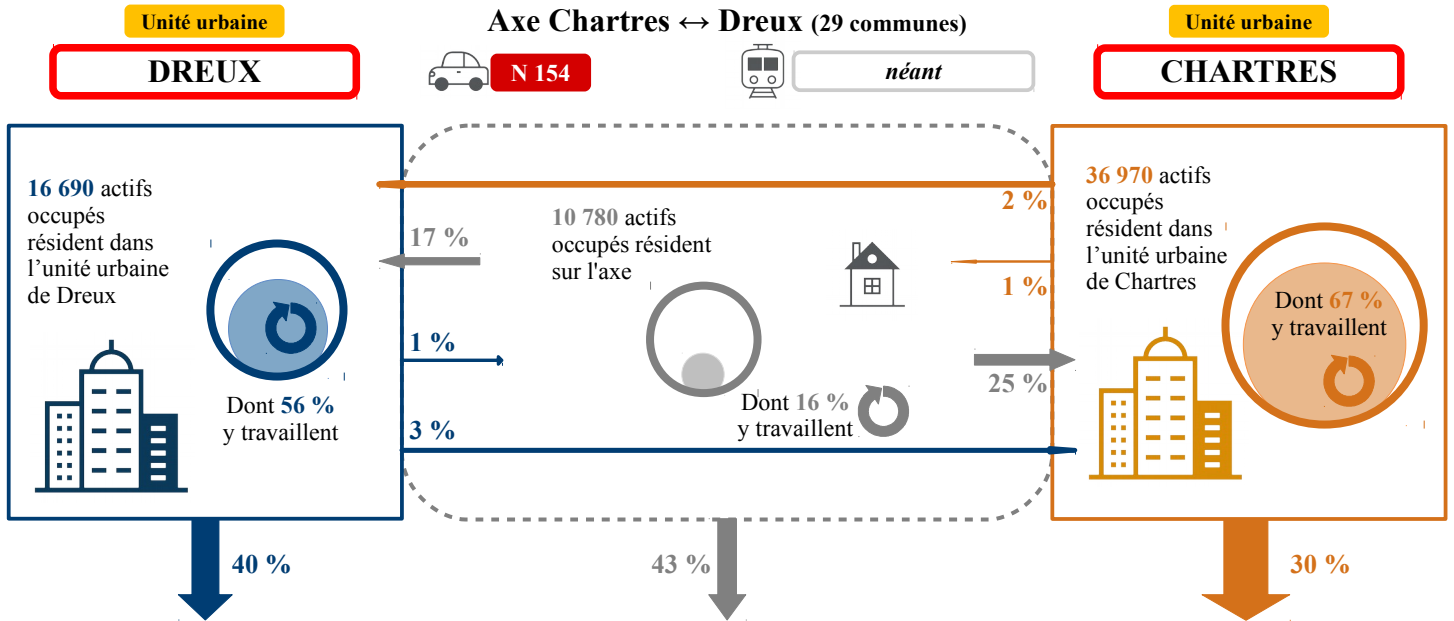
Les 10 plus grands établissements à l'intérieur de l'axe

Raison sociale	Effectif	Activité économique	Commune
Faurecia Sièges d'automobile	250-499	Fab. matériels de transport	Nogent-sur-Vernisson
Colas Centre-Ouest	50-99	Construction	Nogent-sur-Vernisson
T.P. Vauvelle	50-99	Construction	Varennes-Changy
EHPAD Les Jardins de Sido	50-99	Action sociale, hébergement médico-social	Châtillon-Coligny
Colidis	50-99	Commerce, réparation automobiles	Châtillon-Coligny
Château de la Manderie	50-99	Action sociale, hébergement médico-social	Ouzouer-des-Champs
IRSTEA	50-99	Recherche-développement scientifique	Nogent-sur-Vernisson
Applica. Plastiques thermoformés extrudés	50-99	Fab. produits caoutchouc, plastique	La Bussière
Aide à domicile aux personnes âgées	20-49	Action sociale, hébergement médico-social	Châtillon-Coligny
Collège Henri-Becquerel	20-49	Enseignement	Ste-Geneviève-des-Bois

Les 10 plus importants flux domicile-travail

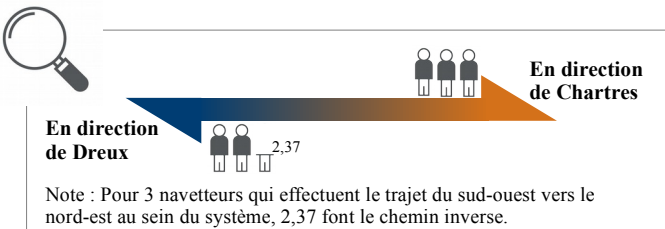
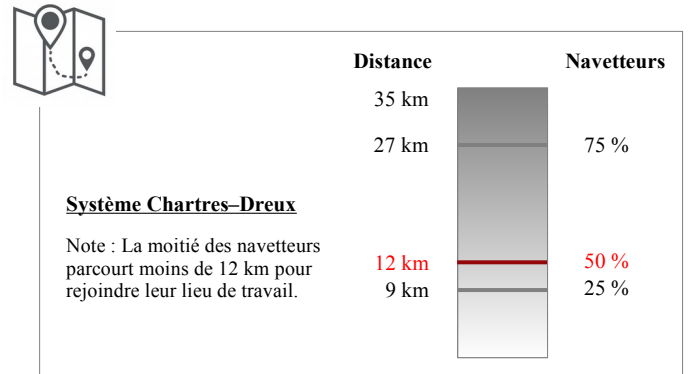
Commune (ou UU) de résidence	Commune (ou UU) de travail	Effectif	Part des TC
Chevillon-sur-Huillard	UU Montargis	370	0,0 %
Vimory	UU Montargis	340	0,0 %
Montcresson	UU Montargis	330	0,0 %
Châtillon-Coligny	UU Montargis	220	4,4 %
Saint-Maurice-sur-Fessard	UU Montargis	220	0,0 %
Nogent-sur-Vernisson	UU Montargis	210	7,0 %
Varennes-Changy	UU Montargis	190	0,0 %
UU Montargis	Nogent-sur-Vernisson	150	1,7 %
Oussoy-en-Gâtinais	UU Montargis	120	0,0 %
Pressigny-les-Pins	UU Montargis	120	0,0 %
UU Montargis	UU Gien	180	5,3 %
UU Gien	UU Montargis	120	3,2 %

Pour cette étude des flux de déplacements quotidiens domicile-travail, 25 axes de liaison ont été retenus sur l'ensemble de la région Centre-Val de Loire. Chaque axe englobe un périmètre précis de communes, incluses dans une bande de 5 km de part et d'autre de l'infrastructure routière principale reliant les deux unités urbaines (UU) du système. Dans ces fiches, on entend par système le regroupement des deux unités urbaines d'extrémité et de l'axe lui-même (communes comprises entre les unités urbaines).



Notes : Les données chiffrées sont arrondies, au plus près de leurs valeurs réelles. Les pourcentages sont arrondis au pourcent près, ou à 0,1 % si leur valeur est inférieure à 1 %, aussi leur somme peut elle être différente de 100 %. La largeur des flèches inter - sous-systèmes est proportionnelle au nombre de navetteurs et la surface des disques est proportionnelle au nombre d'actifs. La couleur bleue se réfère aux habitants de l'UU de Dreux, la couleur orange à ceux de l'UU de Chartres et la couleur grise aux habitants de l'axe.

Note de lecture : 16 % des 10 780 actifs habitant l'axe y travaillent, 17 % le quittent pour une commune de l'unité urbaine de Dreux, 25 % pour une commune de l'unité urbaine de Chartres et 43 % quittent le système.



Caractéristiques des flux de navetteurs

Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe :	6 540
Évolution entre 2009 et 2014 :	+0,1 % / an
Nombre d'actifs occupés dont le trajet excède 30 min :	1 650
Évolution entre 2009 et 2014 :	+1,9 % / an
Temps de trajet médian en voiture :	20 min
Part des trajets effectués en transports en commun :	4,0 %
Intensité ⁽¹⁾ des navettes sur l'axe :	189

(1) Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe rapporté à la distance entre les deux UU

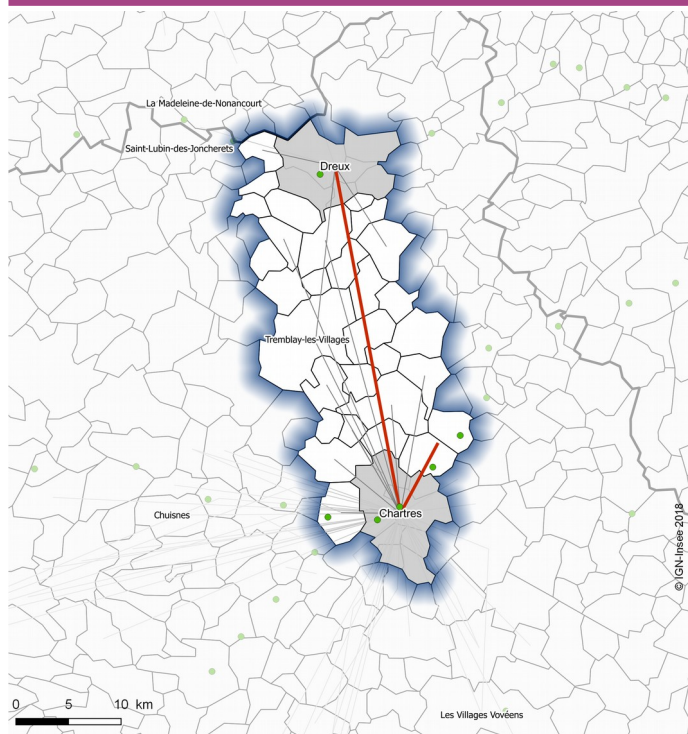
Trafic moyen journalier annuel (2015)	A10 :	16 800 à 17 000 véh./j.
	RD 928 :	5 900 à 7 300 véh./j.
	RD 939 :	3 800 à 6 200 véh./j.

Toutes les données présentées sur cette fiche sont issues du recensement de la population 2014 effectué par l'INSEE, à l'exception :
 * des données de distance et de temps de trajet : INSEE, distancier *Metric*
 * des données de trafics routiers : DREAL Centre-Val de Loire (2017)
 * des établissements économiques : INSEE, *Connaissance Locale de l'Appareil Productif* 2014

Population et emploi

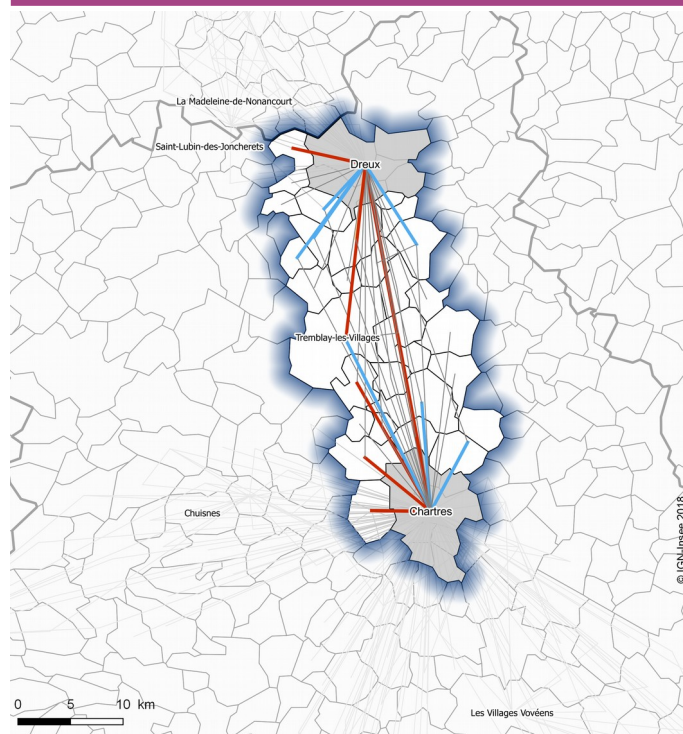
	UU Dreux	Axe Chartres -Dreux	UU Chartres
Population (hab.)	49 210	23 400	89 110
Actifs occupés	16 690	10 780	36 970
Emplois	19 910	3 300	46 900
<i>dont part de cadres</i>	10,9 %	7,2 %	14,7 %
Répartition de l'emploi par secteur d'activité			
Agriculture	0,6 %	7,9 %	0,0 %
Industrie	17,4 %	17,7 %	13,4 %
Construction	3,9 %	15,9 %	5,2 %
Commerces / services	40,3 %	32,1 %	47,5 %
Administration publique, enseignement, santé et social	37,8 %	26,4 %	33,9 %

Transports collectifs



Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en transport en commun de plus de 50 actifs occupés :
 — en baisse — stable — en augmentation ● gares de voyageurs

Voiture



Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en voiture de plus de 100 actifs occupés :
 — en baisse — stable — en augmentation

Les deux plus grandes agglomérations d'Eure-et-Loir sont reliées entre elles par la N154 sur 35 kilomètres. L'axe comprend 29 communes, appartenant toutes à l'espace péri-urbain d'un grand pôle.

La population de l'axe est en très légère croissance entre 2009 et 2014 notamment grâce à un solde naturel excédentaire. Le solde migratoire en revanche est déficitaire, l'arrivée des 25-44 ans ne permettant pas de compenser le départ des 18-24 ans. L'emploi sur l'axe est stable entre 2009 et 2014. La sphère présenteielle représente 57 % des emplois de l'axe. On dénombre seulement 30 emplois pour 100 actifs occupés résidents.

84 % des actifs quittent l'axe pour se rendre sur leur lieu de travail, et parmi ceux-ci, seulement la moitié rejoint l'une des agglomérations de Chartres ou Dreux. L'axe est ainsi peu polarisé vers ses extrémités, du fait de la proximité de la région parisienne. Tandis que 2 670 actifs résidant sur l'axe vont travailler à Chartres, et 1 780 à Dreux, 3 600 navetteurs quittent l'axe chaque jour pour rejoindre l'aire urbaine de Paris, notamment les zones d'emploi de Paris, Rambouillet et Saclay. Pour 60 % des couples bi-actifs, au moins l'un des deux travaille hors de l'axe. Sur l'axe, le nombre de navetteurs potentiels n'est donc que de 6 500.

La distance de trajet médiane des navetteurs sur l'axe est de 12 kilomètres. Seuls 4 % des déplacements s'effectuent en transports en commun, contre 41 % pour ceux en direction de l'Île-de-France.

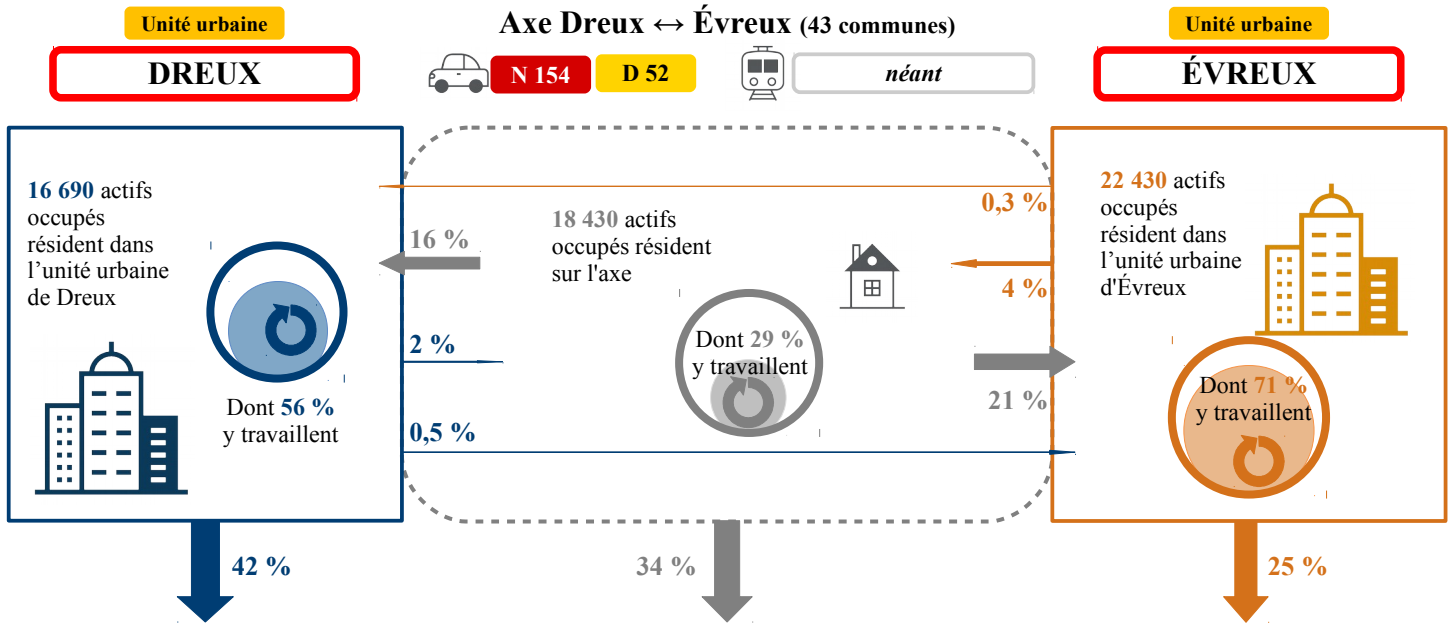
Les 10 plus grands établissements à l'intérieur de l'axe

Raison sociale	Effectif	Activité économique	Commune
Ateliers 28	100-149	Travail bois, industrie papier et imprimerie	Tremblay-les-Villages
Locarchives	50-99	Activités services admin. & soutien	Garnay
Brancher Kingswood	50-99	Industrie chimique	Tremblay-les-Villages
Soc. nouv. transports terrassements chartrains	50-99	Transports et entreposage	Amilly
Collège Soutine	50-99	Enseignement	Saint-Prest
REICO France	50-99	Commerce, réparation automobiles	Villemeux-sur-Eure
Ronsard Île-de-France	50-99	Fab. denrées alimentaires et boissons	Jouy
KE France	20-49	Fab. textile, vêtements, cuir, chaussures	Tremblay-les-Villages
ADPEI Les Papillons blancs	20-49	Action sociale, hébergement médico-social	Poisvilliers
ALM	20-49	Construction	Tremblay-les-Villages

Les 10 plus importants flux domicile-travail

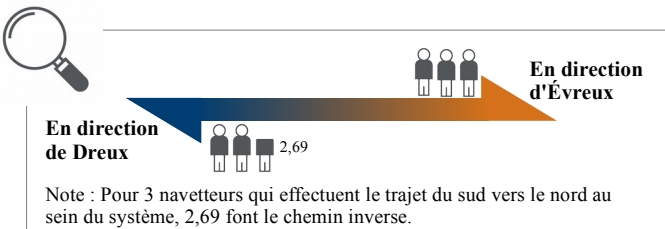
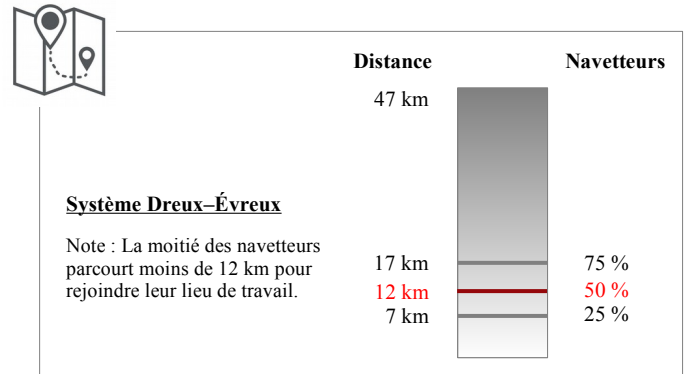
Commune (ou UU) de résidence	Commune (ou UU) de travail	Effectif	Part des TC
Jouy	UU Chartres	670	7,4 %
Amilly	UU Chartres	510	4,9 %
Bailleau-l'Évêque	UU Chartres	310	1,6 %
Tréon	UU Dreux	270	0,0 %
Vert-en-Drouais	UU Dreux	210	0,0 %
Tremblay-les-Villages	UU Dreux	190	5,3 %
Tremblay-les-Villages	UU Chartres	190	0,0 %
Marville-Moutiers-Brûlé	UU Dreux	180	0,0 %
Clévilliers	UU Chartres	170	2,4 %
UU Chartres	Jouy	160	8,4 %
UU Chartres	UU Dreux	780	5,9 %
UU Dreux	UU Chartres	560	9,7 %

Pour cette étude des flux de déplacements quotidiens domicile-travail, 25 axes de liaison ont été retenus sur l'ensemble de la région Centre-Val de Loire. Chaque axe englobe un périmètre précis de communes, incluses dans une bande de 5 km de part et d'autre de l'infrastructure routière principale reliant les deux unités urbaines (UU) du système. Dans ces fiches, on entend par système le regroupement des deux unités urbaines d'extrémité et de l'axe lui-même (communes comprises entre les unités urbaines).



Notes : Les données chiffrées sont arrondies, au plus près de leurs valeurs réelles. Les pourcentages sont arrondis au pourcent près, ou à 0,1 % si leur valeur est inférieure à 1 %, aussi leur somme peut elle être différente de 100 %. La largeur des flèches inter-sous-systèmes est proportionnelle au nombre de navetteurs et la surface des disques est proportionnelle au nombre d'actifs. La couleur bleue se réfère aux habitants de l'UU de Dreux, la couleur orange à ceux de l'UU d'Évreux et la couleur grise aux habitants de l'axe.

Note de lecture : 29 % des 18 430 actifs habitant l'axe y travaillent, 16 % le quittent pour une commune de l'unité urbaine de Dreux, 21 % pour une commune de l'unité urbaine d'Évreux et 34 % quittent le système.



Caractéristiques des flux de navetteurs

Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe :	9 930
Évolution entre 2009 et 2014 :	-0,4 % / an
Nombre d'actifs occupés dont le trajet excède 30 min :	460
Évolution entre 2009 et 2014 :	+2,3 % / an
Temps de trajet médian en voiture :	17 min
Part des trajets effectués en transports en commun :	1,7 %
Intensité ⁽¹⁾ des navettes sur l'axe :	212

(1) Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe rapporté à la distance entre les deux UU

Trafic moyen journalier annuel (2015)	RN 12 : 28 100 véh./j.
---------------------------------------	------------------------

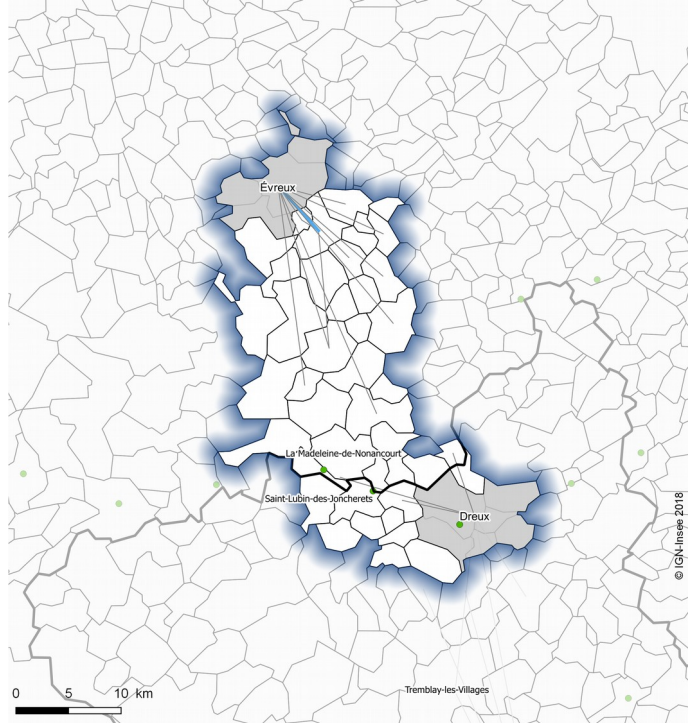
Toutes les données présentées sur cette fiche sont issues du recensement de la population 2014 effectué par l'INSEE, à l'exception :

- * des données de distance et de temps de trajet : INSEE, distancier *Metric*
- * des données de trafics routiers : DREAL Centre-Val de Loire (2017)
- * des établissements économiques : INSEE, *Connaissance Locale de l'Appareil Productif* 2014

Population et emploi

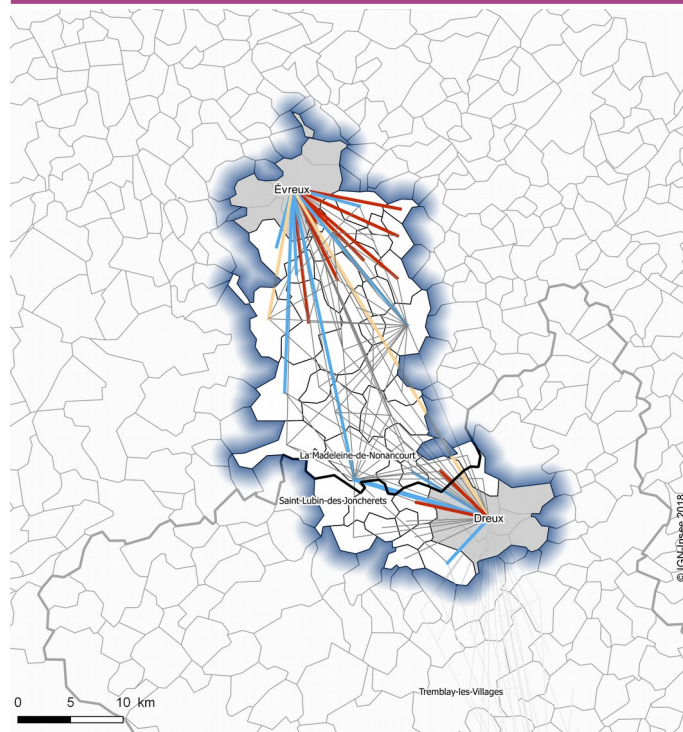
	UU Dreux	Axe Dreux-Évreux	UU Évreux
Population (hab.)	49 210	43 170	60 220
Actifs occupés	16 690	18 430	22 430
Emplois	19 910	10 530	38 770
<i>dont part de cadres</i>	10,9 %	7,4 %	14,2 %
Répartition de l'emploi par secteur d'activité			
Agriculture	0,6 %	3,3 %	0,4 %
Industrie	17,4 %	15,8 %	11,7 %
Construction	3,9 %	11,9 %	4,2 %
Commerces / services	40,3 %	43,6 %	36,9 %
Administration publique, enseignement, santé et social	37,8 %	25,4 %	46,8 %

Transports collectifs



Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en transport en commun de plus de 50 actifs occupés :
 — en baisse — stable — en augmentation ● gares de voyageurs

Voiture



Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en voiture de plus de 100 actifs occupés :
 — en baisse — stable — en augmentation

La N154 se prolonge depuis Dreux jusqu'à la frontière des régions Centre-Val de Loire et Normandie. L'axe entre Dreux et Évreux s'étend sur 47 kilomètres et comprend 43 communes, toutes dans l'aire d'influence de l'un des deux grands pôles urbains de Dreux ou Évreux.

La population de l'axe augmente entre 2009 et 2014 de 0,78 % en moyenne par an, grâce à la fois à un solde naturel et migratoire excédentaires. L'emploi local augmente également : plus de 7 % sur l'ensemble de la période. La sphère présenteielle représente 60 % des emplois en 2014 et l'on dénombre 56 emplois pour 100 actifs occupés résidents.

71 % des actifs travaillent en dehors de l'axe. Comme sur l'axe entre Chartres et Dreux, une part importante des actifs travaille hors de l'axe ou ses extrémités, notamment en région parisienne. Ainsi, 6 300 actifs résidents quittent l'axe, dont 2 940 vont vers Dreux, 3 900 vers Évreux, plus de 1 000 prennent la direction de la zone d'emploi de Paris et 800 vont vers celle de Saclay. La moitié des couples de bi-actifs résidant sur l'axe sont concernés par au moins un emploi hors de l'axe. Au total, près de 10 000 navetteurs sont susceptibles d'emprunter cet axe quotidiennement. Ce nombre est en diminution par rapport à 2009.

Ces déplacements s'effectuent quasi exclusivement en voiture et la distance de trajet médiane est courte (11,5 kilomètres).

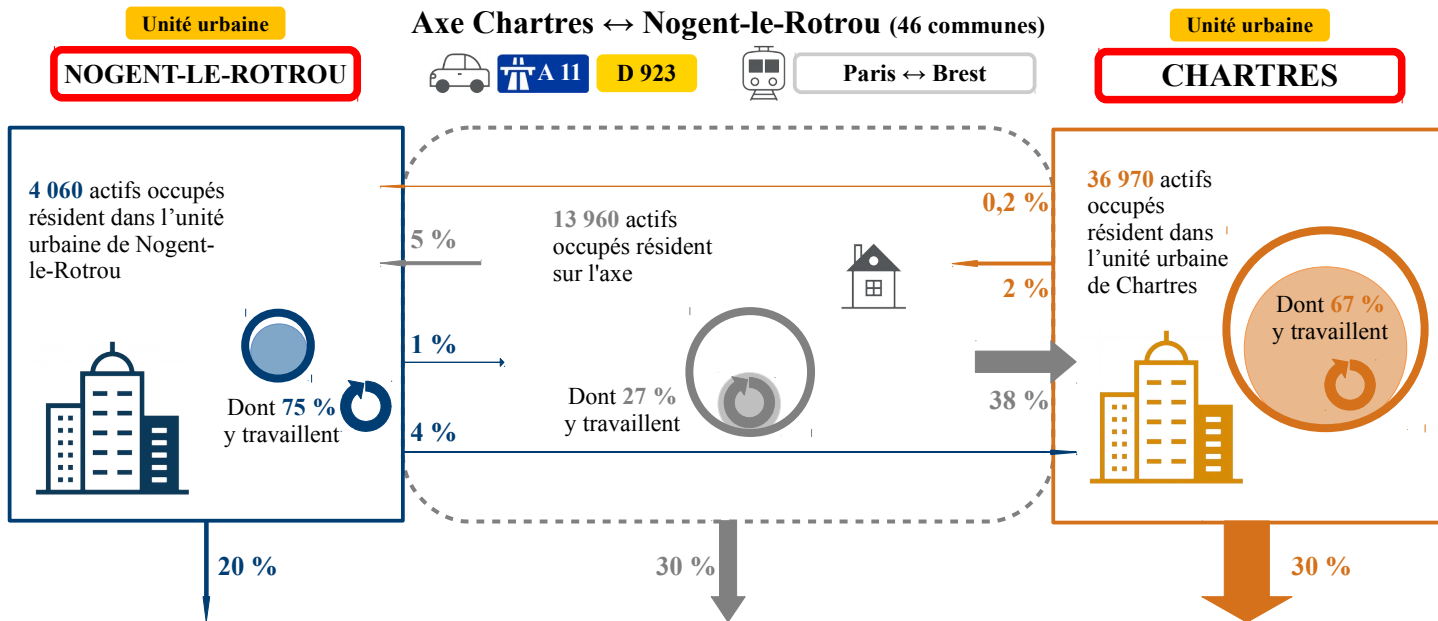
Les 10 plus grands établissements à l'intérieur de l'axe

Raison sociale	Effectif	Activité économique	Commune
Famar L'Aigle	200-249	Industrie pharmaceutique	Saint-Rémy-sur-Avre
SACRED	150-199	Fab. produits caoutchouc, plastique	Saint-Lubin-des-Joncherets
AVREDIS	100-149	Commerce, réparation automobiles	Saint-Lubin-des-Joncherets
Locarchives	50-99	Activités services admin. & soutien	Garnay
Château du Haut-Venay	50-99	Action sociale, hébergement médico-social	Saint-Lubin-des-Joncherets
SAIMAP Viennot	20-49	Fab. produits caoutchouc, plastique	Saint-Lubin-des-Joncherets
Eau de Paris	20-49	Prod. & distrib. eau, assainissement, gest. déchets	Montreuil
Commune de Saint-Lubin-des-Joncherets	20-49	Administration publique	Saint-Lubin-des-Joncherets
Capmetal	20-49	Métallurgie et fab. produits métalliques	Saint-Rémy-sur-Avre
Commune de Saint-Rémy-sur-Avre	20-49	Enseignement	Saint-Rémy-sur-Avre

Les 10 plus importants flux domicile-travail

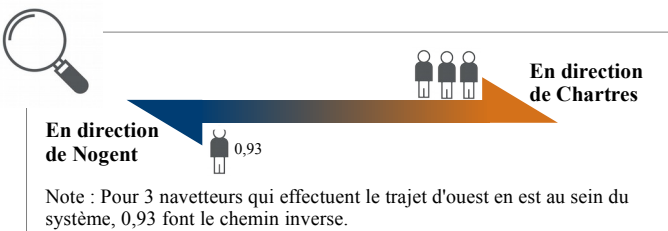
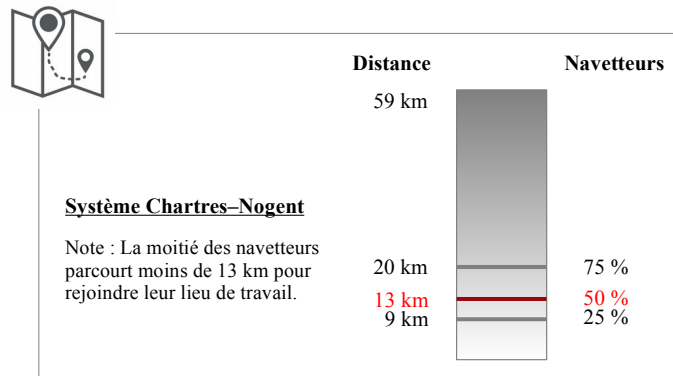
Commune (ou UU) de résidence	Commune (ou UU) de travail	Effectif	Part des TC
St-Lubin-des-Joncherets	UU Dreux	1 530	1,6 %
Guichainville	UU Évreux	600	2,5 %
UU Évreux	Guichainville	480	7,6 %
Angerville-la-Campagne	UU Évreux	300	4,1 %
Saint-André-de-l'Eure	UU Évreux	270	1,5 %
Sylvains-lès-Moulins	UU Évreux	270	0,0 %
Chambois	UU Évreux	250	0,0 %
Grossœuvre	UU Évreux	240	0,0 %
Le Plessis-Grohan	UU Évreux	220	0,0 %
Vert-en-Drouais	UU Dreux	210	0,0 %
UU Dreux	UU Évreux	80	n. s.
UU Évreux	UU Dreux	70	n. s.

Pour cette étude des flux de déplacements quotidiens domicile-travail, 25 axes de liaison ont été retenus sur l'ensemble de la région Centre-Val de Loire. Chaque axe englobe un périmètre précis de communes, incluses dans une bande de 5 km de part et d'autre de l'infrastructure routière principale reliant les deux unités urbaines (UU) du système. Dans ces fiches, on entend par système le regroupement des deux unités urbaines d'extrémité et de l'axe lui-même (communes comprises entre les unités urbaines).



Notes : Les données chiffrées sont arrondies, au plus près de leurs valeurs réelles. Les pourcentages sont arrondis au pourcent près, ou à 0,1 % si leur valeur est inférieure à 1 %, aussi leur somme peut elle être différente de 100 %. La largeur des flèches inter - sous-systèmes est proportionnelle au nombre de navetteurs et la surface des disques est proportionnelle au nombre d'actifs. La couleur bleue se réfère aux habitants de l'UU de Nogent-le-Rotrou, la couleur orange à ceux de l'UU de Chartres et la couleur grise aux habitants de l'axe.

Note de lecture : 27 % des 13 960 actifs habitant l'axe y travaillent, 5 % le quittent pour une commune de l'unité urbaine de Nogent-le-Rotrou, 38 % pour une commune de l'unité urbaine de Chartres et 30 % quittent le système.



Caractéristiques des flux de navetteurs

Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe :	8 460
Évolution entre 2009 et 2014 :	-0,3 % / an
Nombre d'actifs occupés dont le trajet excède 30 min :	1 860
Évolution entre 2009 et 2014 :	+1,8 % / an
Temps de trajet médian en voiture :	21 min
Part des trajets effectués en transports en commun :	4,9 %
Intensité ⁽¹⁾ des navettes sur l'axe :	143

(1) Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe rapporté à la distance entre les deux UU

Trafic moyen journalier annuel (2015)	A11 :	33 300 véh./j.
	RD 921 :	3 400 à 7 300 véh./j.
	RD 923 :	3 600 à 13 000 véh./j.
	RD 955 :	3 200 à 4 700 véh./j.

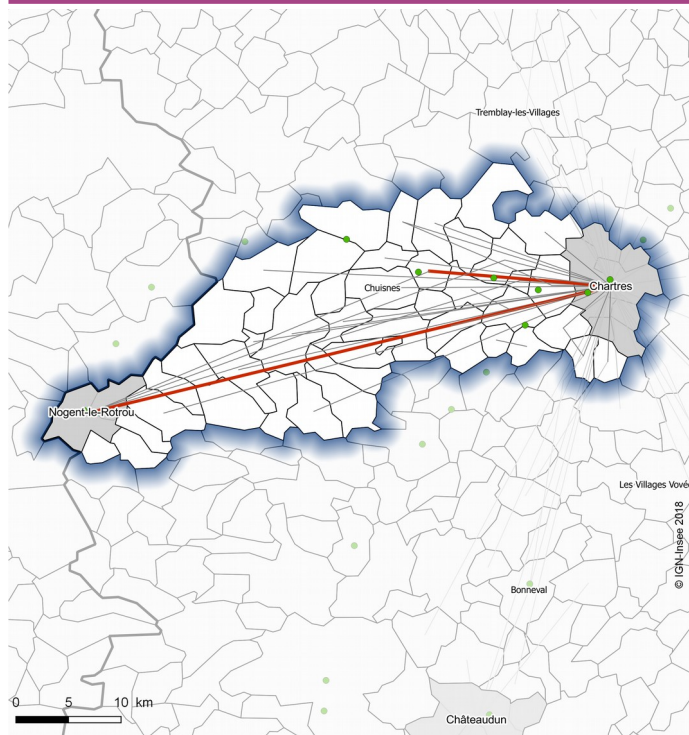
Toutes les données présentées sur cette fiche sont issues du recensement de la population 2014 effectué par l'INSEE, à l'exception :

- * des données de distance et de temps de trajet : Google Maps ; INSEE, distancier Metric
- * des données de trafics routiers : DREAL Centre-Val de Loire (2017)
- * des établissements économiques : INSEE, Connaissance Locale de l'Appareil Productif 2014

Population et emploi

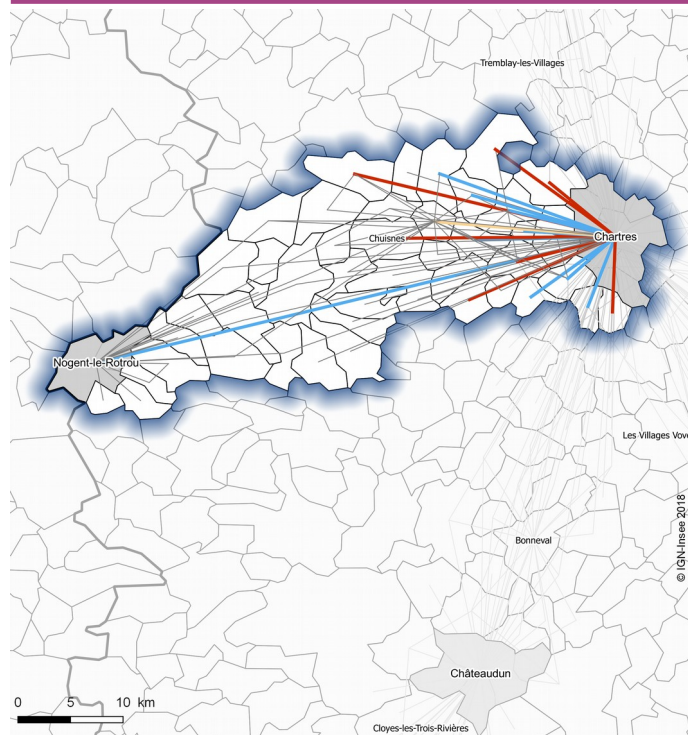
	UU Nogent-le-Rotrou	Axe Chartres -Nogent	UU Chartres
Population (hab.)	11 360	31 040	89 110
Actifs occupés	4 060	13 960	36 970
Emplois	7 210	6 170	46 900
<i>dont part de cadres</i>	9,9 %	8,8 %	14,7 %
Répartition de l'emploi par secteur d'activité			
Agriculture	0,3 %	7,6 %	0,0 %
Industrie	25,0 %	22,1 %	13,4 %
Construction	3,5 %	13,1 %	5,2 %
Commerces / services	35,4 %	32,6 %	47,5 %
Administration publique, enseignement, santé et social	35,8 %	24,6 %	33,9 %

Transports collectifs



Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en transport en commun de plus de 50 actifs occupés :
 — en baisse — stable — en augmentation ● gares de voyageurs

Voiture



Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en voiture de plus de 100 actifs occupés :
 — en baisse — stable — en augmentation

L'axe entre Chartres et Nogent-le-Rotrou longe la D923 sur 65 kilomètres et comprend 46 communes. 84 % de la population est concentrée dans la couronne périurbaine de Chartres. Les 16 % restants habitent dans des bourgs ou petites villes, notamment l'aire urbaine de Nogent-le-Rotrou.

La population de l'axe augmente entre 2009 et 2014 au rythme de 0,7 % par an en moyenne. Cette croissance est portée à la fois par les soldes naturel et migratoire. L'emploi est stable sur la même période. La sphère présenteielle représente, en 2014, 58 % de l'emploi local. Le nombre d'emplois pour 100 actifs occupés résidents est d'à peine 43.

Seul 27 % des actifs, soit 3 710 personnes, restent travailler sur l'axe. Parmi les 10 000 qui le quittent, 5 280 prennent la direction de Chartres et 730 celle de Nogent-le-Rotrou. 58 % des couples bi-actifs sont concernés par au moins un emploi dans l'agglomération de Chartres. Au total, près de 8 500 navetteurs sont susceptibles d'emprunter cet axe. Ce nombre a diminué depuis 2009. En revanche, au sein de ces navetteurs, ceux qui effectuent un trajet de plus de 30 minutes sont de plus en plus nombreux.

Les transports en communs sont utilisés pour moins de 5 % des déplacements sur l'axe.

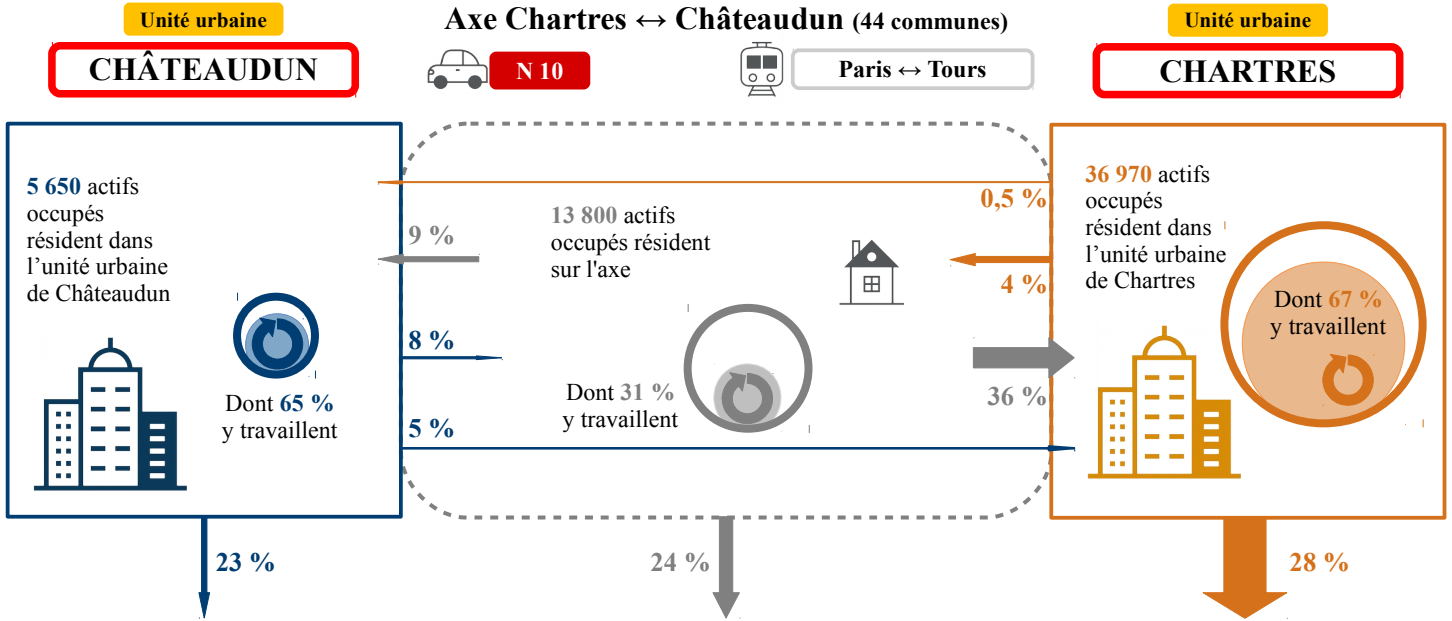
Les 10 plus grands établissements à l'intérieur de l'axe

Raison sociale	Effectif	Activité économique	Commune
Metalor Technologies France	250-499	Fab. équipements électriques	Courville-sur-Eure
Nypro France	150-199	Fab. produits caoutchouc, plastique	Fontenay-sur-Eure
Foyer de vie Gérard-Vivien	100-149	Action sociale, hébergement médico-social	Courville-sur-Eure
Sensas	50-99	Fab. denrées alimentaires et boissons	Fontenay-sur-Eure
Soc. nouv. transports terrassements chartrains	50-99	Transports et entreposage	Amilly
Collège Louis-Pergaud	50-99	Enseignement	Courville-sur-Eure
EHPAD	50-99	Action sociale, hébergement médico-social	Fontaine-la-Guyon
L.G.I. Industrie	50-99	Métallurgie et fab. produits métalliques	Fontenay-sur-Eure
Cofiroute	50-99	Transports et entreposage	Thivars
L'Orme des Mûriers – ODM	20-49	Commerce, réparation automobiles	Courville-sur-Eure

Les 10 plus importants flux domicile-travail

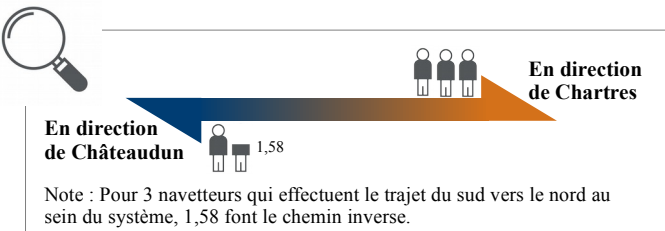
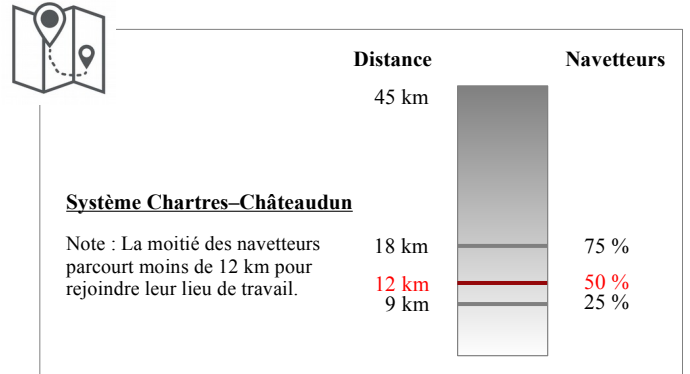
Commune (ou UU) de résidence	Commune (ou UU) de travail	Effectif	Part des TC
Saint-Georges-sur-Eure	UU Chartres	620	2,3 %
Amilly	UU Chartres	510	4,9 %
Fontaine-la-Guyon	UU Chartres	350	0,0 %
Courville-sur-Eure	UU Chartres	350	15,9 %
Bailleau-l'Évêque	UU Chartres	310	1,6 %
Fontenay-sur-Eure	UU Chartres	250	4,9 %
Saint-Aubin-des-Bois	UU Chartres	250	1,6 %
Thivars	UU Chartres	240	4,3 %
Chuisnes	UU Chartres	210	7,1 %
Mittainvilliers-Vérigny	UU Chartres	200	0,0 %
UU Nogent-le-Rotrou	UU Chartres	160	37,4 %
UU Chartres	UU Nogent-le-Rotrou	80	n. s.

Pour cette étude des flux de déplacements quotidiens domicile-travail, 25 axes de liaison ont été retenus sur l'ensemble de la région Centre-Val de Loire. Chaque axe englobe un périmètre précis de communes, incluses dans une bande de 5 km de part et d'autre de l'infrastructure routière principale reliant les deux unités urbaines (UU) du système. Dans ces fiches, on entend par système le regroupement des deux unités urbaines d'extrémité et de l'axe lui-même (communes comprises entre les unités urbaines).



Notes : Les données chiffrées sont arrondies, au plus près de leurs valeurs réelles. Les pourcentages sont arrondis au pourcent près, ou à 0,1 % si leur valeur est inférieure à 1 %, aussi leur somme peut elle être différente de 100 %. La largeur des flèches inter - sous-systèmes est proportionnelle au nombre de navetteurs et la surface des disques est proportionnelle au nombre d'actifs. La couleur bleue se réfère aux habitants de l'UU de Châteaudun, la couleur orange à ceux de l'UU de Chartres et la couleur grise aux habitants de l'axe.

Note de lecture : 31 % des 13 800 actifs habitant l'axe y travaillent, 9 % le quittent pour une commune de l'unité urbaine de Châteaudun, 36 % pour une commune de l'unité urbaine de Chartres et 24 % quittent le système.



Caractéristiques des flux de navetteurs

Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe :	10 290
Évolution entre 2009 et 2014 :	+0,6 % / an
Nombre d'actifs occupés dont le trajet excède 30 min :	2 020
Évolution entre 2009 et 2014 :	+3,2 % / an
Temps de trajet médian en voiture :	19 min
Part des trajets effectués en transports en commun :	2,5 %
Intensité ⁽¹⁾ des navettes sur l'axe :	231

(1) Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe rapporté à la distance entre les deux UU

Trafic moyen journalier annuel (2015)	A 11 :	34 500 véh./j.
	RN10 :	11 900 à 15 600 véh./j.
	RD 921 :	3 400 à 7 300 véh./j.
	RD 955 :	4 900 véh./j.

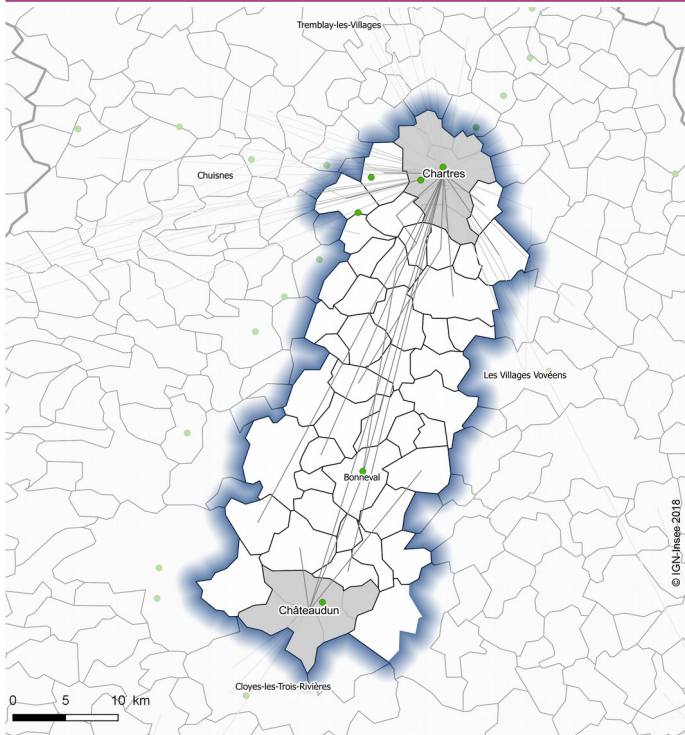
Toutes les données présentées sur cette fiche sont issues du recensement de la population 2014 effectué par l'INSEE, à l'exception :

- * des données de distance et de temps de trajet : INSEE, distancier *Metric*
- * des données de trafics routiers : DREAL Centre-Val de Loire (2017)
- * des établissements économiques : INSEE, *Connaissance Locale de l'Appareil Productif* 2014

Population et emploi

	UU Châteaudun	Axe Chartres-Châteaudun	UU Chartres
Population (hab.)	16 880	30 960	89 110
Actifs occupés	5 650	13 800	36 970
Emplois	8 120	9 110	46 900
<i>dont part de cadres</i>	11,4 %	8,2 %	14,7 %
Répartition de l'emploi par secteur d'activité			
Agriculture	0,5 %	6,6 %	0,0 %
Industrie	16,3 %	18,5 %	13,4 %
Construction	5,0 %	13,8 %	5,2 %
Commerces / services	33,2 %	39,8 %	47,5 %
Administration publique, enseignement, santé et social	45,0 %	21,3 %	33,9 %

Transports collectifs

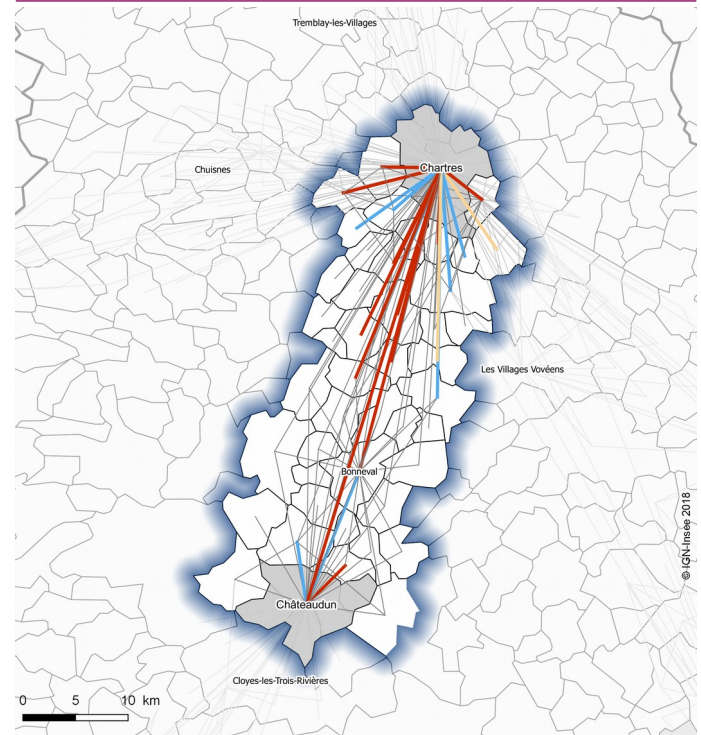


Source: Insee, Recensements de la population 2009 et 2014, exploitation complémentaire. © IGH, Insee 2018

Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en transport en commun de plus de 50 actifs occupés :

— en baisse — stable — en augmentation ● gares de voyageurs

Voiture



Source: Insee, Recensements de la population 2009 et 2014, exploitation complémentaire. © IGH, Insee 2018

Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en voiture de plus de 100 actifs occupés :

— en baisse — stable — en augmentation

L'axe entre Chartres et Châteaudun longe la N10 sur 45 kilomètres et comprend 44 communes. 60 % de la population de l'axe réside dans l'espace périurbain de l'agglomération de Chartres. Le reste des habitants vit dans des territoires à dominante bourgs et petites villes.

La population sur l'axe augmente entre 2009 et 2014, selon une croissance annuelle moyenne de 0,89 %. Cette croissance est portée à la fois par les soldes naturel et migratoire. L'emploi augmente en parallèle de la population. On dénombre 67 emplois pour 100 actifs occupés résidents, et ces emplois sont pour la moitié dans la sphère présenteielle.

Seul un tiers des actifs résidents travaillent sur l'axe. Ils sont plus de 3 330 à quitter l'axe pour occuper un emploi, 5 010 autres se rendent à Chartres et 1 240 à Châteaudun. 56 % des couples bi-actifs sont concernés par au moins un emploi à Chartres. Au total, plus de 10 000 navetteurs sont susceptibles d'emprunter cet axe. Ce volume est en croissance par rapport à 2009.

Les transports en commun sont utilisés pour seulement 2,5 % des trajets.

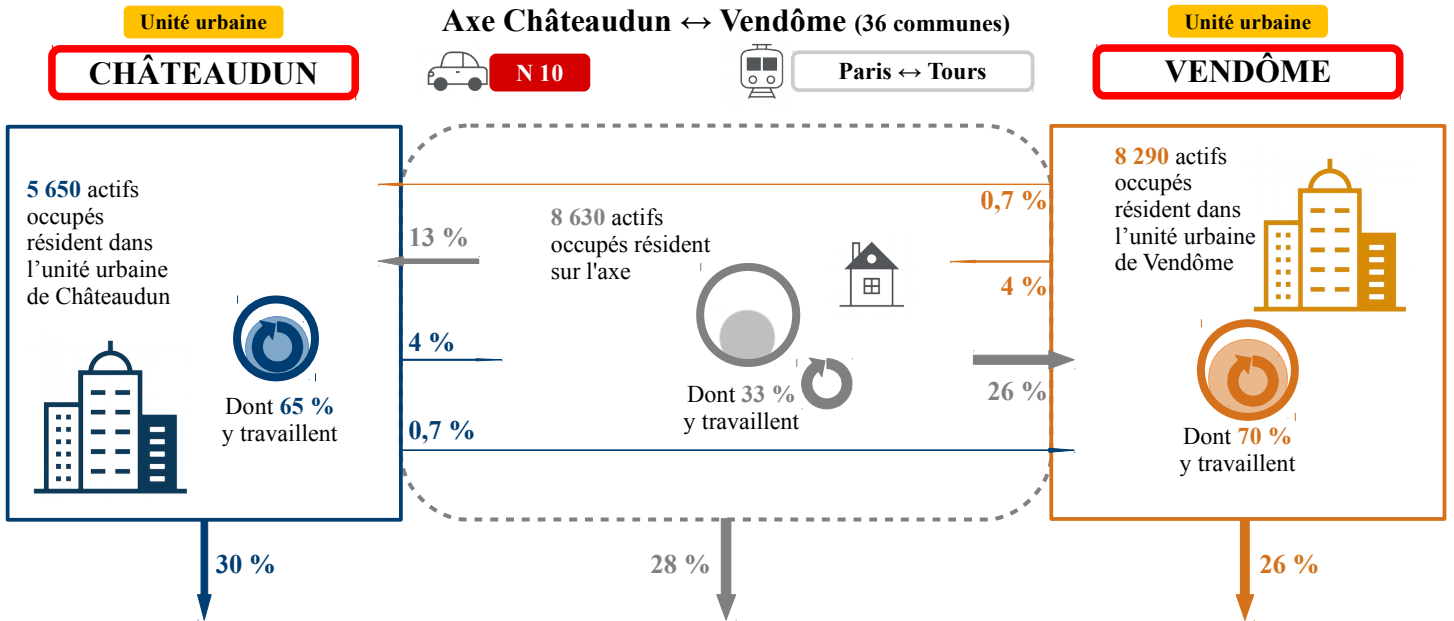
Les 10 plus grands établissements à l'intérieur de l'axe

Raison sociale	Effectif	Activité économique	Commune
Centre hospitalier spécialisé Henri-Ey	250-499	Activités pour la santé humaine	Bonneval
Hubert SA	200-249	Transports et entreposage	Bonneval
Nypro France	150-199	Fab. produits caoutchouc, plastique	Fontenay-sur-Eure
La Poste	150-199	Transports et entreposage	Gellainville
Roller Grill International	100-149	Fab. machines et équipements n.c.a.	Bonneval
Centre hospitalier spécialisé Henri-Ey	50-99	Activités immobilières	Bonneval
SENSAS	50-99	Fab. denrées alimentaires et boissons	Fontenay-sur-Eure
OGECE Enseignement bassin chartrain	50-99	Enseignement	Mignières
Ebly	50-99	Fab. denrées alimentaires et boissons	Marboué
SITRANS Transports	50-99	Transports et entreposage	Gellainville

Les 10 plus importants flux domicile-travail

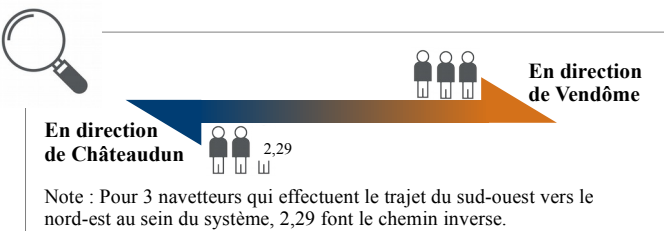
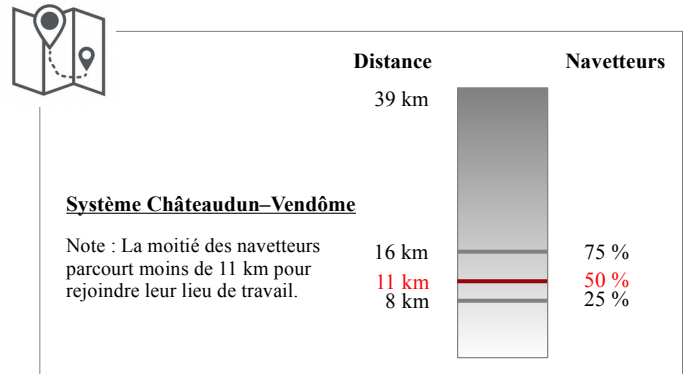
Commune (ou UU) de résidence	Commune (ou UU) de travail	Effectif	Part des TC
Saint-Georges-sur-Eure	UU Chartres	620	2,3 %
UU Chartres	Gellainville	570	3,7 %
Amilly	UU Chartres	510	4,9 %
Dammarié	UU Chartres	410	2,0 %
Bonneval	UU Chartres	300	6,7 %
Berchères-les-Pierres	UU Chartres	280	0,0 %
UU Châteaudun	Bonneval	260	3,6 %
Mignières	UU Chartres	250	0,0 %
Fontenay-sur-Eure	UU Chartres	250	4,9 %
Thivars	UU Chartres	240	4,3 %
UU Châteaudun	UU Chartres	260	11,9 %
UU Chartres	UU Châteaudun	170	1,6 %

Pour cette étude des flux de déplacements quotidiens domicile-travail, 25 axes de liaison ont été retenus sur l'ensemble de la région Centre-Val de Loire. Chaque axe englobe un périmètre précis de communes, incluses dans une bande de 5 km de part et d'autre de l'infrastructure routière principale reliant les deux unités urbaines (UU) du système. Dans ces fiches, on entend par système le regroupement des deux unités urbaines d'extrémité et de l'axe lui-même (communes comprises entre les unités urbaines).



Notes : Les données chiffrées sont arrondies, au plus près de leurs valeurs réelles. Les pourcentages sont arrondis au pourcent près, ou à 0,1 % si leur valeur est inférieure à 1 %, aussi leur somme peut elle être différente de 100 %. La largeur des flèches inter-sous-systèmes est proportionnelle au nombre de navetteurs et la surface des disques est proportionnelle au nombre d'actifs. La couleur bleue se réfère aux habitants de l'UU de Châteaudun, la couleur orange à ceux de l'UU de Vendôme et la couleur grise aux habitants de l'axe.

Note de lecture : 33 % des 8 630 actifs habitant l'axe y travaillent, 13 % le quittent pour une commune de l'unité urbaine de Châteaudun, 26 % pour une commune de l'unité urbaine de Vendôme et 28 % quittent le système.



Caractéristiques des flux de navetteurs

Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe :	4 880
Évolution entre 2009 et 2014 :	-0,4 % / an
Nombre d'actifs occupés dont le trajet excède 30 min :	250
Évolution entre 2009 et 2014 :	+1,3 % / an
Temps de trajet médian en voiture :	15 min
Part des trajets effectués en transports en commun :	1,3 %
Intensité ⁽¹⁾ des navettes sur l'axe :	124

(1) Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe rapporté à la distance entre les deux UU

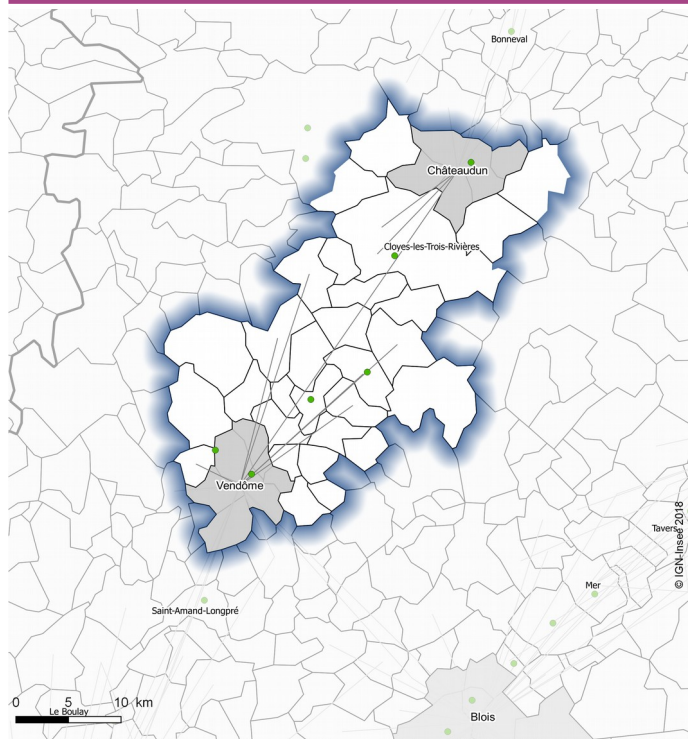
Trafic moyen journalier annuel (2015)	RN 10 : 8 300 à 13 500 véh./j.
---------------------------------------	--------------------------------

Toutes les données présentées sur cette fiche sont issues du recensement de la population 2014 effectué par l'INSEE, à l'exception :
 * des données de distance et de temps de trajet : INSEE, distancier *Metric*
 * des données de trafics routiers : DREAL Centre-Val de Loire (2017)
 * des établissements économiques : INSEE, *Connaissance Locale de l'Appareil Productif* 2014

Population et emploi

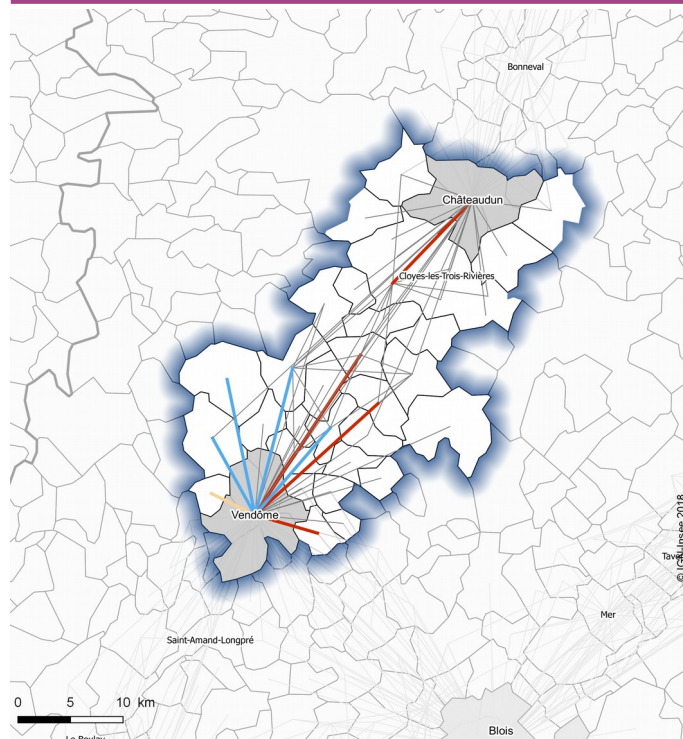
	UU Châteaudun	Axe Châteaudun-Vendôme	UU Vendôme
Population (hab.)	16 880	21 040	23 580
Actifs occupés	5 650	8 630	8 290
Emplois	8 120	4 520	12 670
<i>dont part de cadres</i>	11,4 %	6,3 %	12,9 %
Répartition de l'emploi par secteur d'activité			
Agriculture	0,5 %	10,1 %	1,4 %
Industrie	16,3 %	15,4 %	27,0 %
Construction	5,0 %	10,1 %	5,1 %
Commerces / services	33,2 %	34,2 %	35,0 %
Administration publique, enseignement, santé et social	45,0 %	30,2 %	31,5 %

Transports collectifs



Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en transport en commun de plus de 50 actifs occupés :
 — en baisse — stable — en augmentation ● gares de voyageurs

Voiture



Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en voiture de plus de 100 actifs occupés :
 — en baisse — stable — en augmentation

L'axe entre Châteaudun et Vendôme longe la N10 sur 39 kilomètres et comprend 36 communes. La moitié de la population de l'axe réside dans l'aire d'influence de Vendôme. La seconde moitié réside dans l'aire d'influence de Châteaudun ou bien dans des bourgs ou petites villes le long de l'axe.

La population est stable sur l'axe entre 2009 et 2014, grâce à un excédent migratoire qui compense le déficit naturel. Le nombre d'emplois, en revanche, a augmenté durant cette période. On dénombre cependant seulement un emploi sur l'axe pour deux actifs occupés résidents.

68 % des actifs occupés vivant sur l'axe travaillent en dehors, soit plus de 5 600 personnes, dont 2 240 rejoignent l'agglomération de Vendôme, 1 120 celle de Châteaudun, et 2 390 quittent l'axe ainsi que ses extrémités. Parmi eux, 480 se rendent dans l'aire urbaine de Blois. À peine 42 % des couples bi-actifs résidents sont concernés par un emploi dans l'agglomération de Vendôme. Au total, plus de 4 800 navetteurs sont susceptibles d'emprunter cet axe quotidiennement. Ce volume est en baisse depuis 2009, à l'exception du nombre de navetteurs de plus de 30 minutes, qui augmente.

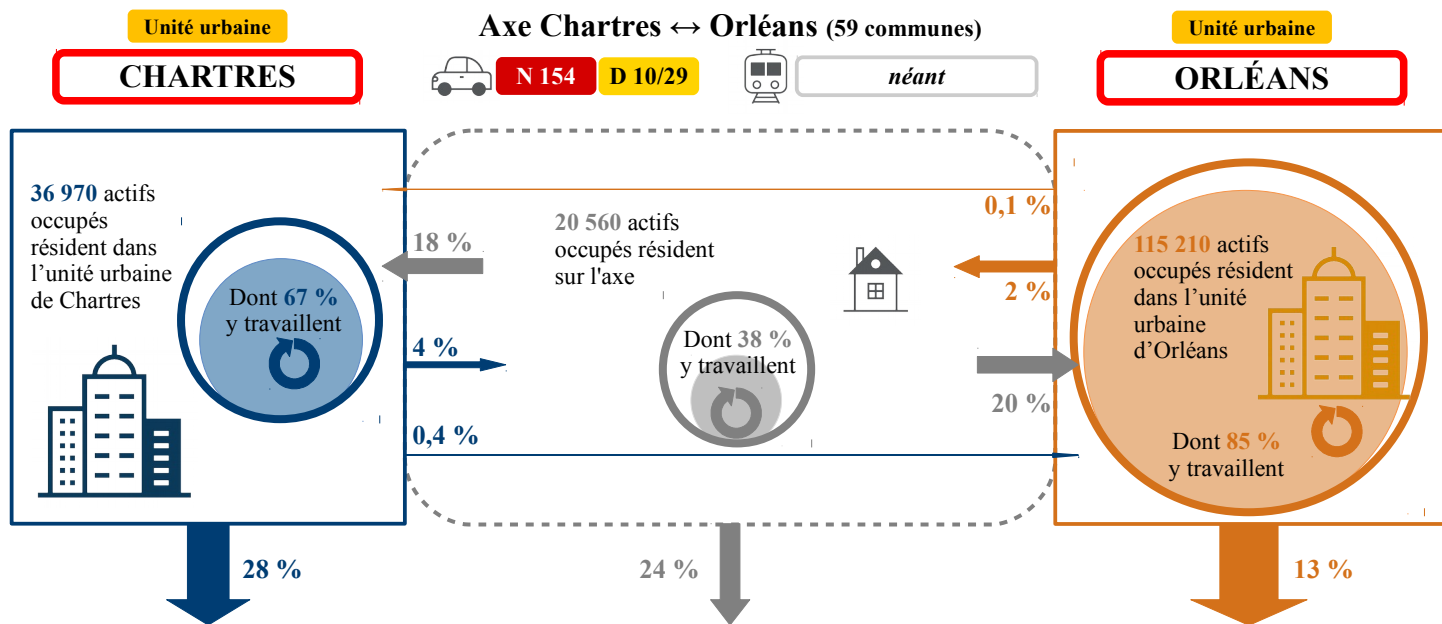
Les 10 plus grands établissements à l'intérieur de l'axe

Raison sociale	Effectif	Activité économique	Commune
Vorwerk SEMCO	250-499	Fab. équipements électriques	Cloyes-sur-le-Loir
Satecno SA	100-149	Activités services admin. & soutien	Fontaine-Raoul
Centre hospitalier	50-99	Action sociale, hébergement médico-social	Azé
SARL Saint-Laurent	50-99	Transports et entreposage	Saint-Firmin-des-Prés
Étab. public intercom. Cloyes-sur-le-Loir / La Ferté-Villeneuil	50-99	Action sociale, hébergement médico-social	Cloyes-sur-le-Loir
Lajoinie Fonderie	50-99	Métallurgie et fab. produits métalliques	Saint-Firmin-des-Prés
EHPAD La Sagesse	50-99	Action sociale, hébergement médico-social	Morée
Société Le Triangle	50-99	Métallurgie et fab. produits métalliques	Saint-Hilaire-la-Gravelle
Maison de retraite Les Cèdres	20-49	Action sociale, hébergement médico-social	La Ville-aux-Clercs
Gisolaire	20-49	Autres act. spécialisées scientif. & techniques	Morée

Les 10 plus importants flux domicile-travail

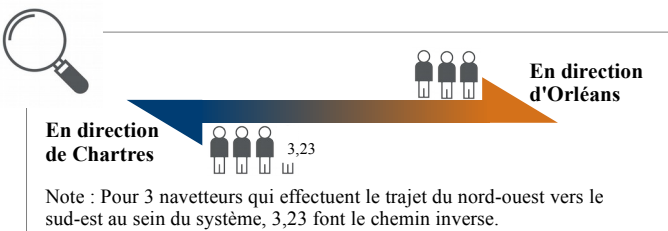
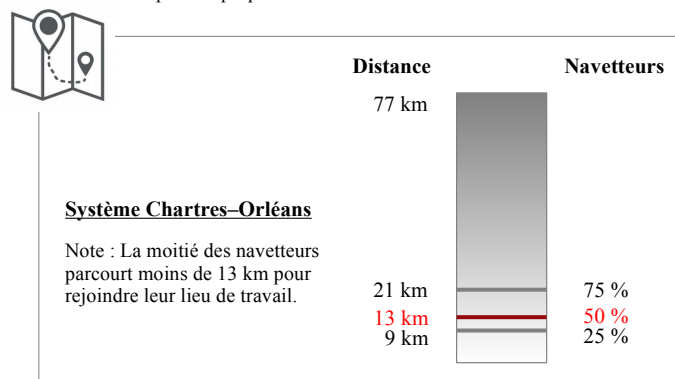
Commune (ou UU) de résidence	Commune (ou UU) de travail	Effectif	Part des TC
Cloyes-les-Trois-Rivières	UU Châteaudun	270	4,6 %
Villiers-sur-Loir	UU Vendôme	260	0,0 %
Saint-Firmin-des-Prés	UU Vendôme	220	0,0 %
Azé	UU Vendôme	170	0,0 %
Pezou	UU Vendôme	160	0,0 %
UU Châteaudun	Cloyes-les-Trois-Rivières	150	1,8 %
Coulommiers-la-Tour	UU Vendôme	150	0,0 %
Fréteval	UU Vendôme	150	3,6 %
Danzé	UU Vendôme	140	0,0 %
La Ville-aux-Clercs	UU Vendôme	140	2,8 %
UU Vendôme	UU Châteaudun	60	n. s.
UU Châteaudun	UU Vendôme	40	n. s.

Pour cette étude des flux de déplacements quotidiens domicile-travail, 25 axes de liaison ont été retenus sur l'ensemble de la région Centre-Val de Loire. Chaque axe englobe un périmètre précis de communes, incluses dans une bande de 5 km de part et d'autre de l'infrastructure routière principale reliant les deux unités urbaines (UU) du système. Dans ces fiches, on entend par système le regroupement des deux unités urbaines d'extrémité et de l'axe lui-même (communes comprises entre les unités urbaines).



Notes : Les données chiffrées sont arrondies, au plus près de leurs valeurs réelles. Les pourcentages sont arrondis au pourcent près, ou à 0,1 % si leur valeur est inférieure à 1 %, aussi leur somme peut elle être différente de 100 %. La largeur des flèches inter - sous-systèmes est proportionnelle au nombre de navetteurs et la surface des disques est proportionnelle au nombre d'actifs. La couleur bleue se réfère aux habitants de l'UU de Chartres, la couleur orange à ceux de l'UU d'Orléans et la couleur grise aux habitants de l'axe.

Note de lecture : 38 % des 20 560 actifs habitant l'axe y travaillent, 18 % le quittent pour une commune de l'unité urbaine de Chartres, 20 % pour une commune de l'unité urbaine d'Orléans et 24 % quittent le système.



Caractéristiques des flux de navetteurs

Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe :	15 540
Évolution entre 2009 et 2014 :	+0,6 % / an
Nombre d'actifs occupés dont le trajet excède 30 min :	7 780
Évolution entre 2009 et 2014 :	-0,3 % / an
Temps de trajet médian en voiture :	21 min
Part des trajets effectués en transports en commun :	2,4 %
Intensité ⁽¹⁾ des navettes sur l'axe :	202

(1) Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe rapporté à la distance entre les deux UU

Trafic moyen journalier annuel (2015)	A10 : 59 100 à 65 300 véh./j.
	RN 154 : 9 700 véh./j.

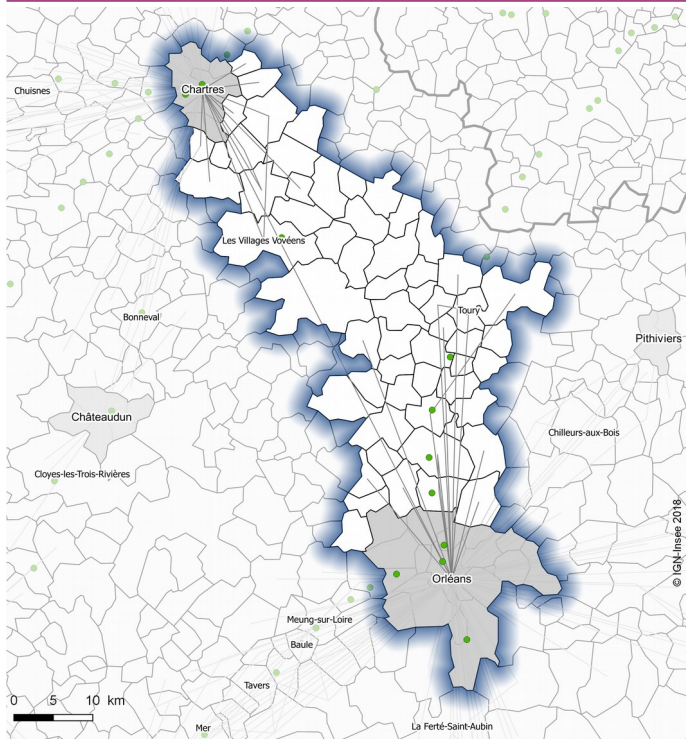
Toutes les données présentées sur cette fiche sont issues du recensement de la population 2014 effectué par l'INSEE, à l'exception :

- * des données de distance et de temps de trajet : Google Maps ; INSEE, distancier Metric
- * des données de trafics routiers : DREAL Centre-Val de Loire (2017)
- * des établissements économiques : INSEE, Connaissance Locale de l'Appareil Productif 2014

Population et emploi

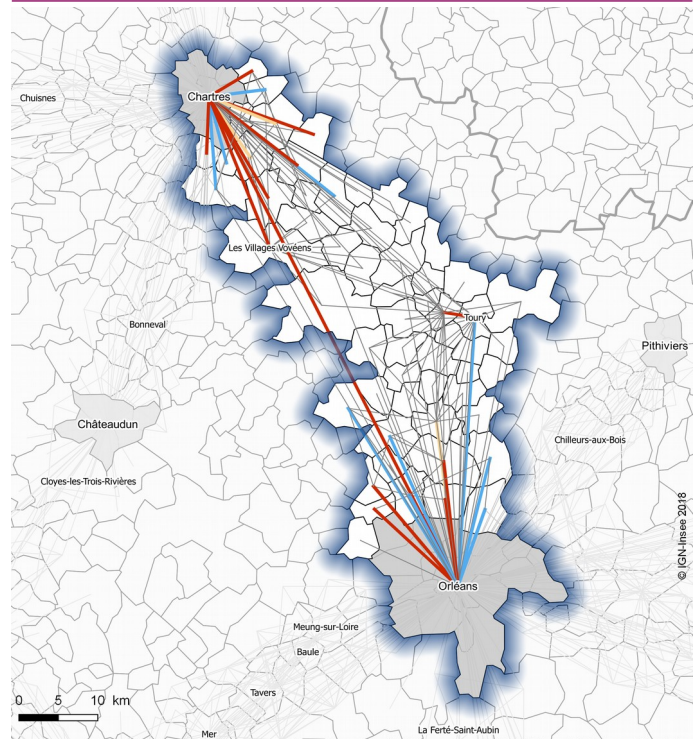
	UU Chartres	Axe Chartres-Orléans	UU Orléans
Population (hab.)	89 110	45 320	275 930
Actifs occupés	36 970	20 560	115 210
Emplois	46 900	17 090	142 840
dont part de cadres	14,7 %	8,6 %	19,0 %
Répartition de l'emploi par secteur d'activité			
Agriculture	0,0 %	7,5 %	0,9 %
Industrie	13,4 %	19,0 %	10,0 %
Construction	5,2 %	8,5 %	6,1 %
Commerces / services	47,5 %	37,8 %	49,6 %
Administration publique, enseignement, santé et social	33,9 %	27,2 %	33,4 %

Transports collectifs



Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en transport en commun de plus de 50 actifs occupés :
 — en baisse — stable — en augmentation ● gares de voyageurs

Voiture



Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en voiture de plus de 100 actifs occupés :
 — en baisse — stable — en augmentation

L'axe entre Chartres et Orléans longe l'autoroute A10 et la nationale 154 sur 80 kilomètres et comprend 59 communes. La quasi-totalité de la population de ces communes (96 %) réside dans l'espace périurbain de l'un des deux grands pôles.

La population sur l'axe augmente entre 2009 et 2014, selon une croissance de 1 % en moyenne par an, portée à la fois par les soldes naturel et migratoire. Le rythme de croissance est plus important que sur les périodes précédentes. L'excédent migratoire provient essentiellement de la tranche d'âge des 25-44 ans. L'emploi local est également en croissance sur la même période et l'on dénombre 81 emplois pour 100 actifs occupés résidents. L'axe est donc un lieu de travail presque autant qu'un lieu de résidence. La moitié des emplois de l'axe relèvent de la sphère présentielle.

Seul 37 % des actifs occupés résidant sur l'axe y travaillent également. Parmi ceux qui le quittent, 4 175 d'entre eux travaillent dans l'agglomération orléanaise et 3 700 dans celle de Chartres. Le dernier quart, soit 5 100 personnes, quitte l'axe pour se rendre au travail. S'agissant des couples bi-actifs, 30 % sont concernés par au moins un emploi à Orléans et autant à Chartres (29 %).

Au total, 15 500 navetteurs sont susceptibles d'emprunter quotidiennement cet axe. C'est plus que cinq ans auparavant, en lien notamment avec l'accroissement de la population dans les zones périurbaines. En revanche, le nombre de navetteurs effectuant des trajets longs (plus de 30 minutes) a diminué. Les deux agglomérations ont chacune leur zone d'influence et rares sont les navetteurs à prendre la direction de l'agglomération la plus éloignée. Au centre de l'axe, l'influence des agglomérations est nettement moins marquée et une large majorité des actifs travaillent sur place.

Les 10 plus grands établissements à l'intérieur de l'axe

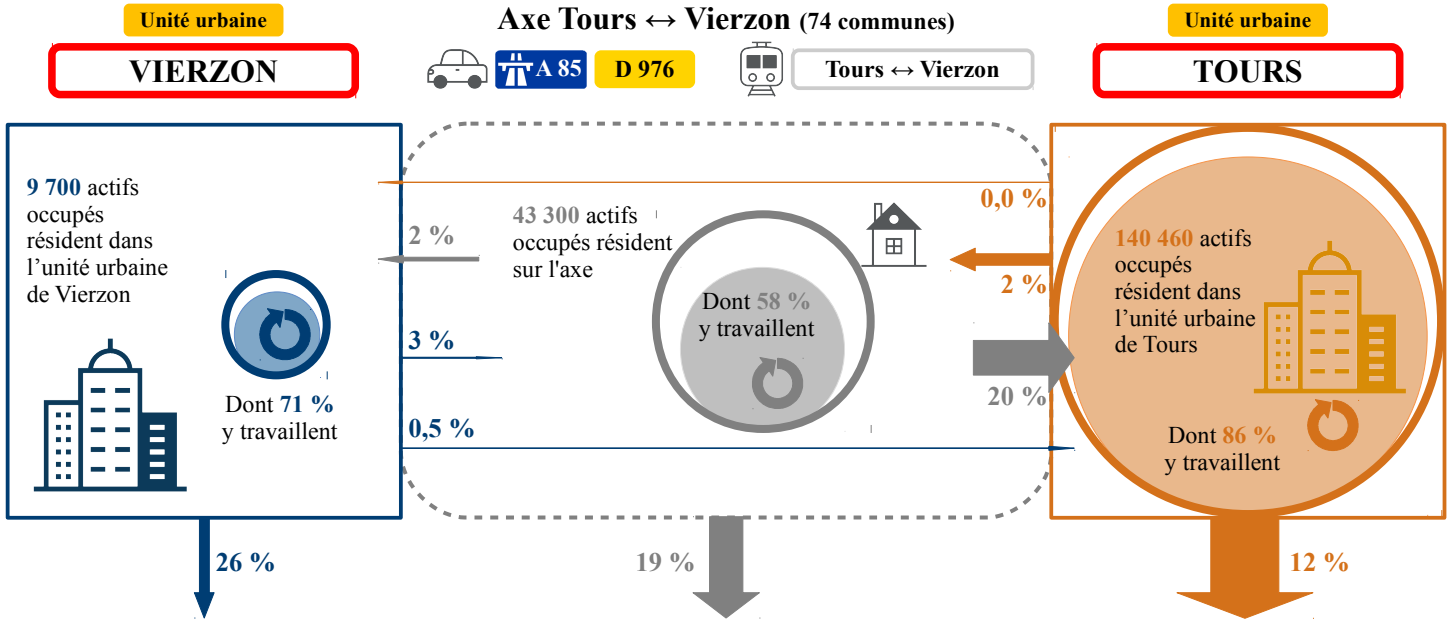
Raison sociale	Effectif	Activité économique	Commune
Les Laboratoires Servier Industrie	750-999	Industrie pharmaceutique	Gidy
TEREOS France	200-249	Fab. denrées alimentaires et boissons	Artenay
DS Smith Packaging Consumer	200-249	Travail bois, industrie papier et imprimerie	Toury
Schaeffler France	200-249	Fab. matériels de transport	Chevilly
Fondation de l'Armée du Salut	150-199	Action sociale, hébergement médico-social	Artenay
La Poste	150-199	Transports et entreposage	Gellainville
Sucrerie de Toury et usines annexes	100-149	Fab. denrées alimentaires et boissons	Toury
Moryglobal	100-149	Transports et entreposage	Artenay
Artenay Bars	100-149	Fab. denrées alimentaires et boissons	Artenay
SA Ferme des Arches	100-149	Commerce, réparation automobiles	Terminiers

Note : Une base militaire est également implantée sur la commune de Bricy. Ses effectifs ne figurent toutefois pas dans les sources statistiques pour des raisons de secret défense.

Les 10 plus importants flux domicile-travail

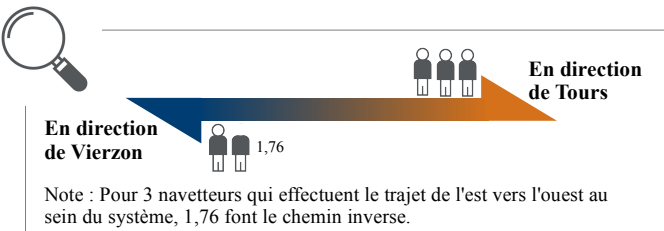
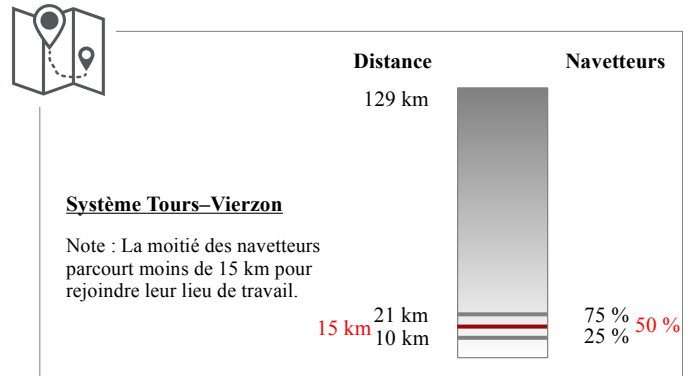
Commune (ou UU) de résidence	Commune (ou UU) de travail	Effectif	Part des TC
UU Orléans	Bricy	740	2,4 %
Chevilly	UU Orléans	710	3,5 %
UU Orléans	Gidy	650	1,4 %
UU Chartres	Gellainville	570	3,7 %
Chanteau	UU Orléans	530	3,1 %
Gidy	UU Orléans	500	0,0 %
Cercottes	UU Orléans	490	0,8 %
Les Villages Vovéens	UU Chartres	450	6,4 %
Sours	UU Chartres	440	1,1 %
Dammarie	UU Chartres	410	2,0 %
UU Chartres	UU Orléans	170	6,9 %
UU Orléans	UU Chartres	130	4,1 %

Pour cette étude des flux de déplacements quotidiens domicile-travail, 25 axes de liaison ont été retenus sur l'ensemble de la région Centre-Val de Loire. Chaque axe englobe un périmètre précis de communes, incluses dans une bande de 5 km de part et d'autre de l'infrastructure routière principale reliant les deux unités urbaines (UU) du système. Dans ces fiches, on entend par système le regroupement des deux unités urbaines d'extrémité et de l'axe lui-même (communes comprises entre les unités urbaines).



Notes : Les données chiffrées sont arrondies, au plus près de leurs valeurs réelles. Les pourcentages sont arrondis au pourcent près, ou à 0,1 % si leur valeur est inférieure à 1 %, aussi leur somme peut elle être différente de 100 %. La largeur des flèches inter - sous-systèmes est proportionnelle au nombre de navetteurs et la surface des disques est proportionnelle au nombre d'actifs. La couleur bleue se réfère aux habitants de l'UU de Vierzon, la couleur orange à ceux de l'UU de Tours et la couleur grise aux habitants de l'axe.

Note de lecture : 58 % des 43 300 actifs habitant l'axe y travaillent, 2 % le quittent pour une commune de l'unité urbaine de Vierzon, 20 % pour une commune de l'unité urbaine de Tours et 19 % quittent le système.



Caractéristiques des flux de navetteurs

Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe : 23 400
 Évolution entre 2009 et 2014 : +0,8 % / an
 Nombre d'actifs occupés dont le trajet excède 30 min : 9 710
 Évolution entre 2009 et 2014 : +1,6 % / an
 Temps de trajet médian en voiture : 20 min
 Part des trajets effectués en transports en commun : 3,2 %
 Intensité⁽¹⁾ des navettes sur l'axe : 181

(1) Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe rapporté à la distance entre les deux UU

Trafic moyen journalier annuel (2015)

- A85 : 12 000 à 14 300 véh./j.
- RD 724 : 3 200 à 8 000 véh./j.
- RD 976/2076 : 3 900 à 6 800 véh./j.

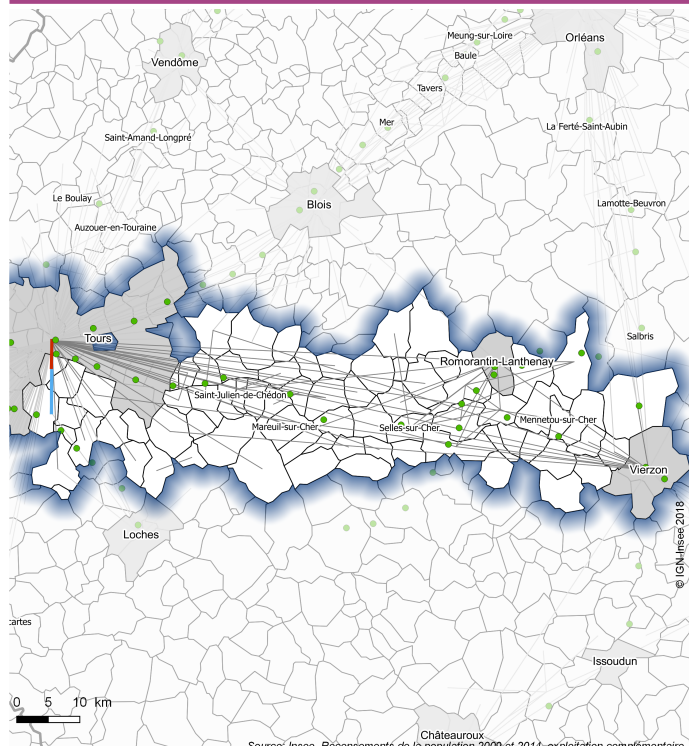
Toutes les données présentées sur cette fiche sont issues du recensement de la population 2014 effectué par l'INSEE, à l'exception :

- * des données de distance et de temps de trajet : INSEE, distancier *Metric*
- * des données de trafics routiers : DREAL Centre-Val de Loire (2017)
- * des établissements économiques : INSEE, *Connaissance Locale de l'Appareil Productif* 2014

Population et emploi

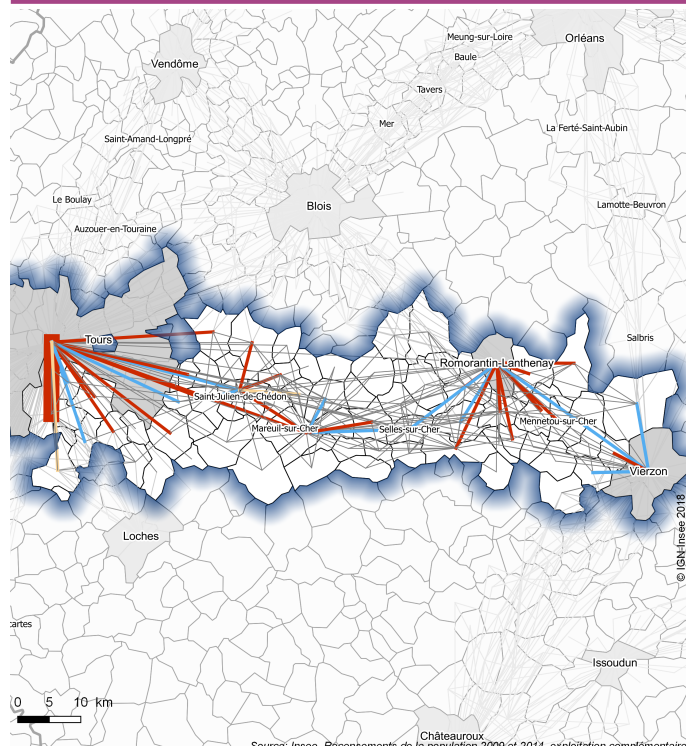
	UU Vierzon	Axe Tours-Vierzon	UU Tours
Population (hab.)	30 260	111 140	352 870
Actifs occupés	9 700	43 300	140 460
Emplois	11 580	34 490	170 750
<i>dont part de cadres</i>	9,6 %	8,4 %	16,7 %
Répartition de l'emploi par secteur d'activité			
Agriculture	1,5 %	5,7 %	1,0 %
Industrie	15,8 %	18,2 %	11,8 %
Construction	5,1 %	10,1 %	6,2 %
Commerces / services	38,3 %	37,2 %	47,4 %
Administration publique, enseignement, santé et social	39,3 %	28,8 %	33,6 %

Transports collectifs



Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en transport en commun de plus de 50 actifs occupés :
 — en baisse — stable — en augmentation ● gares de voyageurs

Voiture



Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en voiture de plus de 100 actifs occupés :
 — en baisse — stable — en augmentation

L'axe entre Tours et Vierzon s'étend sur 130 kilomètres le long de l'autoroute A85 et comprend 74 communes. C'est le plus long identifié dans la région et il a la particularité d'intégrer le pôle secondaire de Romorantin-Lanthenay. Malgré l'existence d'une infrastructure autoroutière, et la présence de la métropole de Tours à l'une de ses extrémités, cet axe ne présente pas de cohérence globale concernant les flux domicile-travail : il est constitué de plusieurs tronçons quasi-indépendants, sur lesquels ont lieu des échanges locaux avec le pôle secondaire le plus proche. Il s'agit d'un territoire essentiellement à dominante bourgs et petites villes, seuls 31 % de la population réside dans l'espace péri-urbain des grands pôles de Tours et Vierzon.

La population de l'axe augmente de manière régulière depuis les années 1970. Entre 2009 et 2014, la croissance annuelle moyenne est de 0,7 % par an. Elle est portée par un solde migratoire excédentaire, malgré le départ important des 18-24 ans. L'emploi est stable sur la même période et l'on recense 80 emplois sur l'axe pour 100 actifs occupés résidents. La sphère présente représente 61,5 % de l'emploi local.

L'influence de Vierzon est très limitée : 910 navetteurs s'y rendent chaque jour depuis l'axe, tandis que 8 720 navetteurs quittent l'axe pour rejoindre l'agglomération de Tours. Seuls 42 % des actifs travaillent en dehors de l'axe. En lien avec la longueur de l'axe et la faible influence des grands pôles, moins d'un tiers des couples bi-actifs sont concernés par au moins un emploi à Tours. L'axe est également moins polarisé que d'autres axes autour de ses seules extrémités : 30 % des actifs résidents ne travaillent ni sur l'axe ni à Tours ou Vierzon.

Les trajets sur l'axe sont plutôt courts, la distance de trajet médiane est de seulement 15 kilomètres et les transports en commun sont très peu utilisés (3 %).

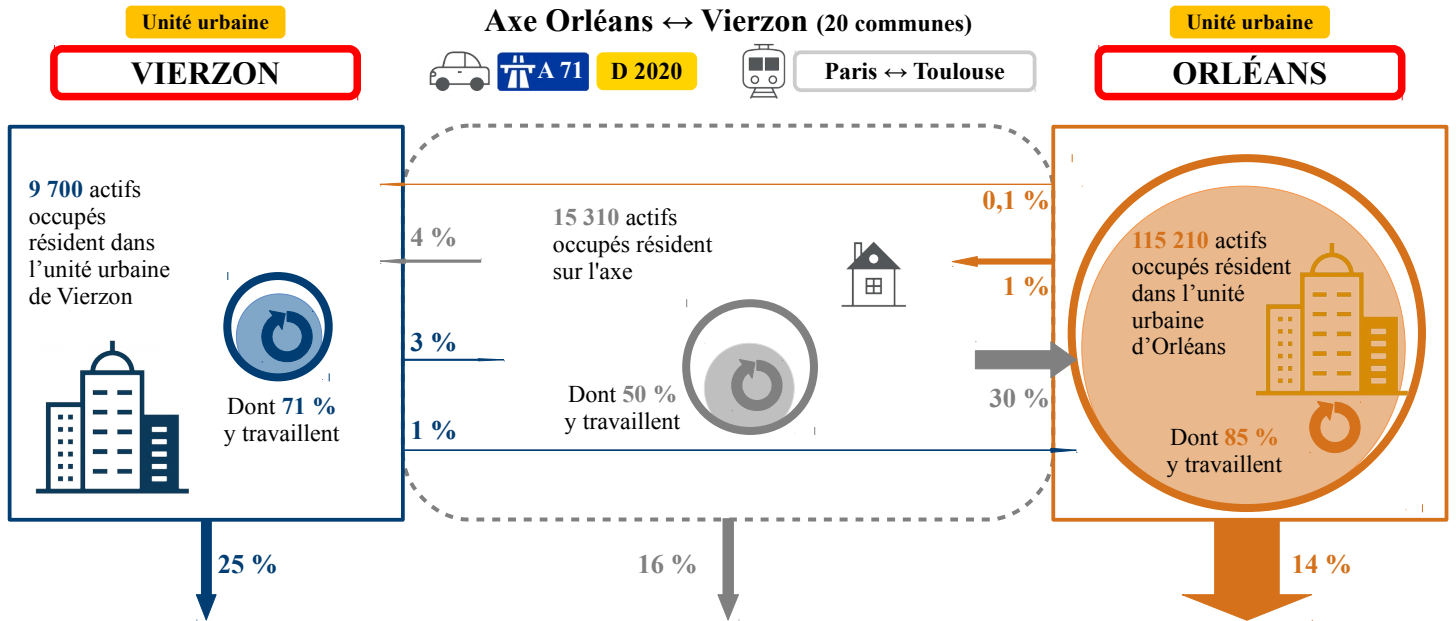
Les 10 plus grands établissements à l'intérieur de l'axe

Raison sociale	Effectif	Activité économique	Commune
Centre hospitalier de Romorantin-L.	500-749	Activités pour la santé humaine	Romorantin-Lanthenay
LC France	500-749	Activités services admin. & soutien	Tauxigny
Angelo Meccoli et Cie	250-499	Construction	Azay-sur-Cher
Reunica	250-499	Activités services admin. & soutien	Esvres
Daher Aerospace	250-499	Fab. produits caoutchouc, plastique	Saint-Julien-de-Chédon
Établissements Caillaud	250-499	Métallurgie et fab. produits métalliques	Romorantin-Lanthenay
Faurecia Automotive Composites	250-499	Fab. produits caoutchouc, plastique	Theillay
Commune de Romorantin-L.	250-499	Administration publique	Romorantin-Lanthenay
MBDA France	250-499	Fab. matériels de transport	Selles-Saint-Denis
Clariant Production (France)	250-499	Fab. produits caoutchouc, plastique	Romorantin-Lanthenay

Les 10 plus importants flux domicile-travail

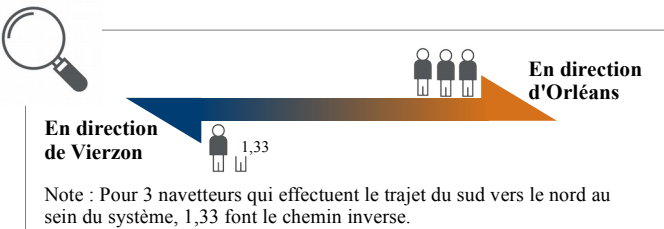
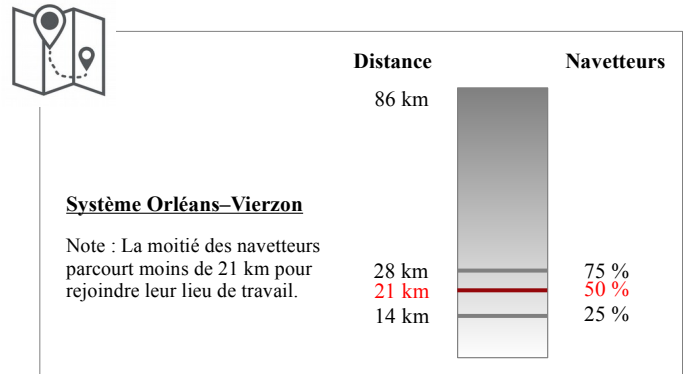
Commune (ou UU) de résidence	Commune (ou UU) de travail	Effectif	Part des TC
Esvres	UU Tours	2 480	2,6 %
Véretz	UU Tours	1 540	3,9 %
UU Tours	Esvres	1 050	1,9 %
Azay-sur-Cher	UU Tours	920	3,8 %
Athée-sur-Cher	UU Tours	780	4,5 %
Saint-Georges-sur-Cher	UU Tours	530	0,0 %
Villefranche-sur-Cher	Romorantin-Lanthenay	480	0,0 %
Pruniers-en-Sologne	Romorantin-Lanthenay	450	0,0 %
UU Tours	Tauxigny	390	0,0 %
UU Tours	Montrichard Val de Cher	320	0,0 %
UU Vierzon	UU Tours	50	n. s.
UU Tours	UU Vierzon	30	n. s.

Pour cette étude des flux de déplacements quotidiens domicile-travail, 25 axes de liaison ont été retenus sur l'ensemble de la région Centre-Val de Loire. Chaque axe englobe un périmètre précis de communes, incluses dans une bande de 5 km de part et d'autre de l'infrastructure routière principale reliant les deux unités urbaines (UU) du système. Dans ces fiches, on entend par système le regroupement des deux unités urbaines d'extrémité et de l'axe lui-même (communes comprises entre les unités urbaines).



Notes : Les données chiffrées sont arrondies, au plus près de leurs valeurs réelles. Les pourcentages sont arrondis au pourcent près, ou à 0,1 % si leur valeur est inférieure à 1 %, aussi leur somme peut elle être différente de 100 %. La largeur des flèches inter-sous-systèmes est proportionnelle au nombre de navetteurs et la surface des disques est proportionnelle au nombre d'actifs. La couleur bleue se réfère aux habitants de l'UU de Vierzon, la couleur orange à ceux de l'UU d'Orléans et la couleur grise aux habitants de l'axe.

Note de lecture : 50 % des 15 310 actifs habitant l'axe y travaillent, 4 % le quittent pour une commune de l'unité urbaine de Vierzon, 30 % pour une commune de l'unité urbaine d'Orléans et 16 % quittent le système.



Caractéristiques des flux de navetteurs

Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe :	9 490
Évolution entre 2009 et 2014 :	-0,2 % / an
Nombre d'actifs occupés dont le trajet excède 30 min :	8 280
Évolution entre 2009 et 2014 :	+0,6 % / an
Temps de trajet médian en voiture :	30 min
Part des trajets effectués en transports en commun :	6,7 %
Intensité ⁽¹⁾ des navettes sur l'axe :	110

(1) Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe rapporté à la distance entre les deux UU

Trafic moyen journalier annuel (2015)	A71 :	27 200 à 39 500 véh./j.
	RD 2020 :	4 600 à 39 600 véh./j.

Toutes les données présentées sur cette fiche sont issues du recensement de la population 2014 effectué par l'INSEE, à l'exception :

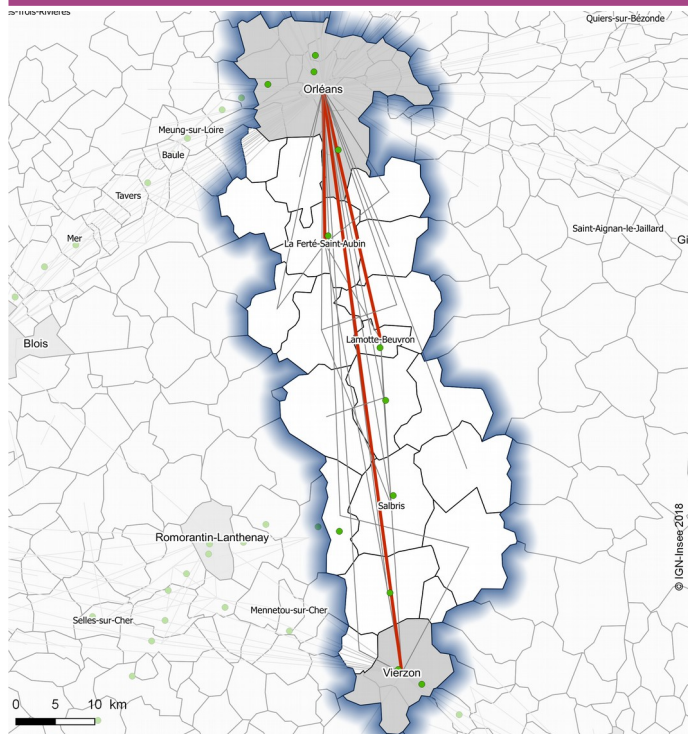
- * des données de distance et de temps de trajet : INSEE, distancier *Metric*
- * des données de trafics routiers : DREAL Centre-Val de Loire (2017)
- * des établissements économiques : INSEE, *Connaissance Locale de l'Appareil Productif* 2014

Population et emploi

	UU Vierzon	Axe Orléans-Vierzon	UU Orléans
Population (hab.)	30 260	37 140	275 930
Actifs occupés	9 700	15 310	115 210
Emplois	11 580	11 810	142 840
<i>dont part de cadres</i>	9,6 %	10,2 %	19,0 %
Répartition de l'emploi par secteur d'activité			
Agriculture	1,5 %	3,6 %	0,9 %
Industrie	15,8 %	21,0 %	10,0 %
Construction	5,1 %	6,3 %	6,1 %
Commerces / services	38,3 %	42,3 %	49,6 %
Administration publique, enseignement, santé et social	39,3 %	26,8 %	33,4 %

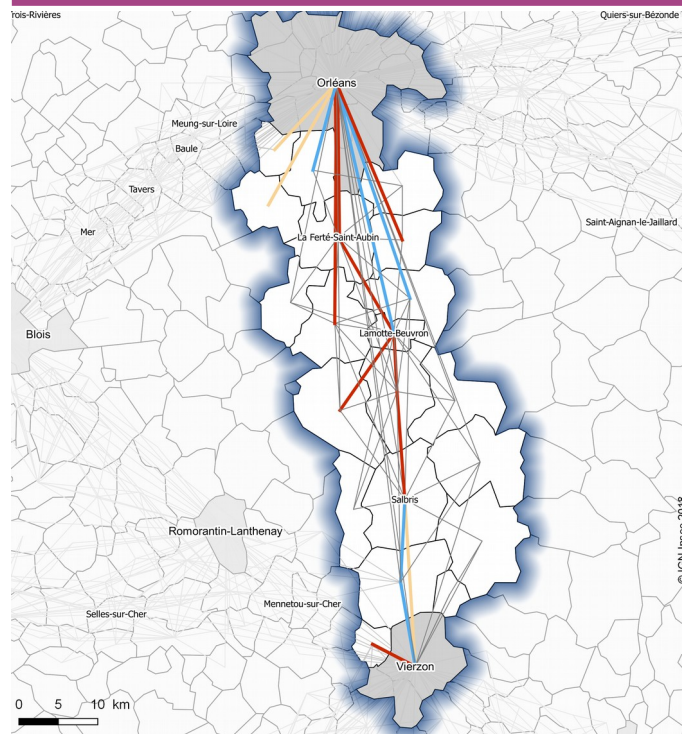


Transports collectifs



Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en transport en commun de plus de 50 actifs occupés :
 — en baisse — stable — en augmentation ● gares de voyageurs

Voiture



Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en voiture de plus de 100 actifs occupés :
 — en baisse — stable — en augmentation

L'axe entre Orléans et Vierzon longe l'autoroute A71 sur 85 kilomètres dans un espace qui s'équilibre entre territoire de bourgs et de petites villes et espace périurbain des grands pôles urbains d'Orléans et Vierzon. Seules 20 communes composent cet axe pourtant parmi les plus longs identifiés au sein de la région.

La population est stable entre 2009 et 2014. La baisse de l'emploi est en revanche très marquée sur la même période et le taux de chômage au recensement touche 11 % de la population active. On dénombre 78 emplois pour 100 actifs occupés résidents. L'influence des grands pôles environnants est moins marquée que sur la plupart des autres axes : seule la moitié des actifs occupés résidents quittent l'axe pour aller travailler. Sur les 15 200 actifs occupés résidant sur l'axe, 7 670 y travaillent, 4 540 rejoignent l'agglomération d'Orléans et seulement 580 celle de Vierzon. Seuls 46 % des couples de bi-actifs résidant sur l'axe sont concernés par un emploi dans la métropole d'Orléans. Au total, 9 500 navetteurs sont susceptibles d'emprunter l'axe pour aller travailler.

Près de 7 % de ces déplacements s'effectuent en transports en commun, l'une des proportions les plus importantes sur les 25 axes identifiés. La distance de trajet médiane est là aussi la plus importante, de l'ordre de 21 kilomètres du fait, entre autres, de la longueur importante de l'axe. Cela signifie également que les navetteurs vont donc chercher plus loin l'emploi que sur d'autres axes de la région.

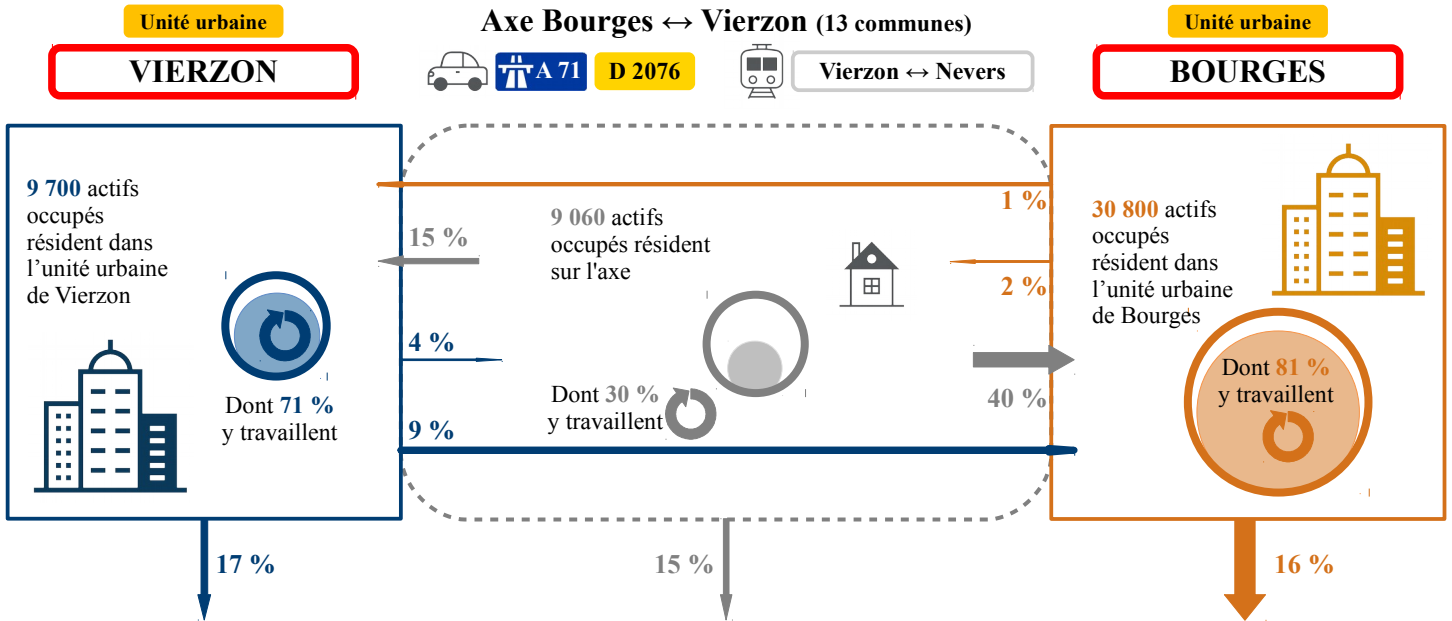
Les 10 plus grands établissements à l'intérieur de l'axe

Raison sociale	Effectif	Activité économique	Commune
Maquet SAS	250-499	Fab. équipements électriques	Ardon
TDA Armements SAS	250-499	Métallurgie et fab. produits métalliques	La Ferté-Saint-Aubin
Center Parcs Resorts France	250-499	Hébergement et restauration	Chaumont-sur-Tharonne
Faurecia Automotive Composites	250-499	Fab. produits caoutchouc, plastique	Theillay
Cooper Capri SAS	200-249	Métallurgie et fab. produits métalliques	Nouan-le-Fuzelier
Hitachi Computer products (Europe) SA	150-199	Fab. prod. informatiques, électroniques, optiques	Ardon
INRA	150-199	Recherche-développement scientifique	Ardon
Grandvision France	150-199	Commerce, réparation automobiles	Nouan-le-Fuzelier
LNA Santé	150-199	Activités pour la santé humaine	Lamotte-Beuvron
Philips France	150-199	Fab. équipements électriques	Lamotte-Beuvron

Les 10 plus importants flux domicile-travail

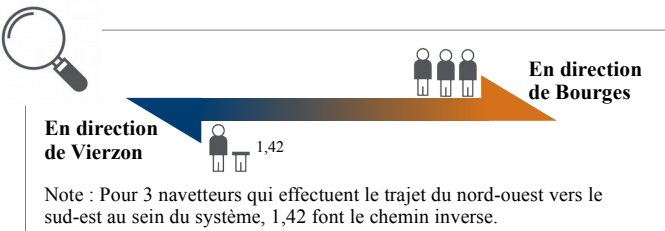
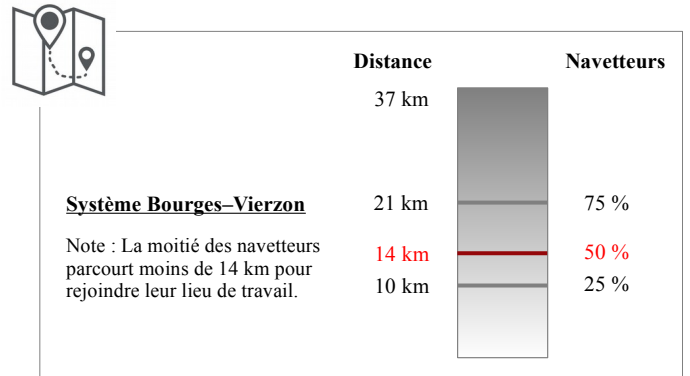
Commune (ou UU) de résidence	Commune (ou UU) de travail	Effectif	Part des TC
La Ferté-Saint-Aubin	UU Orléans	1 600	8,7 %
Marcilly-en-Villette	UU Orléans	630	1,6 %
UU Orléans	La Ferté-Saint-Aubin	530	3,1 %
Lamotte-Beuvron	UU Orléans	390	19,7 %
UU Orléans	Ardon	380	6,3 %
Jouy-le-Potier	UU Orléans	370	0,0 %
Ménestreau-en-Villette	UU Orléans	360	1,4 %
Ardon	UU Orléans	320	4,5 %
Mézières-lez-Cléry	UU Orléans	250	0,0 %
Salbris	Nouan-le-Fuzelier	200	2,6 %
UU Vierzon	UU Orléans	120	54,6 %
UU Orléans	UU Vierzon	70	n. s.

Pour cette étude des flux de déplacements quotidiens domicile-travail, 25 axes de liaison ont été retenus sur l'ensemble de la région Centre-Val de Loire. Chaque axe englobe un périmètre précis de communes, incluses dans une bande de 5 km de part et d'autre de l'infrastructure routière principale reliant les deux unités urbaines (UU) du système. Dans ces fiches, on entend par système le regroupement des deux unités urbaines d'extrémité et de l'axe lui-même (communes comprises entre les unités urbaines).



Notes : Les données chiffrées sont arrondies, au plus près de leurs valeurs réelles. Les pourcentages sont arrondis au pourcent près, ou à 0,1 % si leur valeur est inférieure à 1 %, aussi leur somme peut elle être différente de 100 %. La largeur des flèches inter - sous-systèmes est proportionnelle au nombre de navetteurs et la surface des disques est proportionnelle au nombre d'actifs. La couleur bleue se réfère aux habitants de l'UU de Vierzon, la couleur orange à ceux de l'UU de Bourges et la couleur grise aux habitants de l'axe.

Note de lecture : 30 % des 9 060 actifs habitant l'axe y travaillent, 15 % le quittent pour une commune de l'unité urbaine de Vierzon, 40 % pour une commune de l'unité urbaine de Bourges et 15 % quittent le système.



Caractéristiques des flux de navetteurs

Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe :	7 840
Évolution entre 2009 et 2014 :	-0,7 % / an
Nombre d'actifs occupés dont le trajet excède 30 min :	2 020
Évolution entre 2009 et 2014 :	0,0 % / an
Temps de trajet médian en voiture :	20 min
Part des trajets effectués en transports en commun :	4,1 %
Intensité ⁽¹⁾ des navettes sur l'axe :	211

(1) Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe rapporté à la distance entre les deux UU

Trafic moyen journalier annuel (2015)	A71 :	23 600 à 24 600 véh./j.
	RD 2076 :	8 700 à 9 600 véh./j.

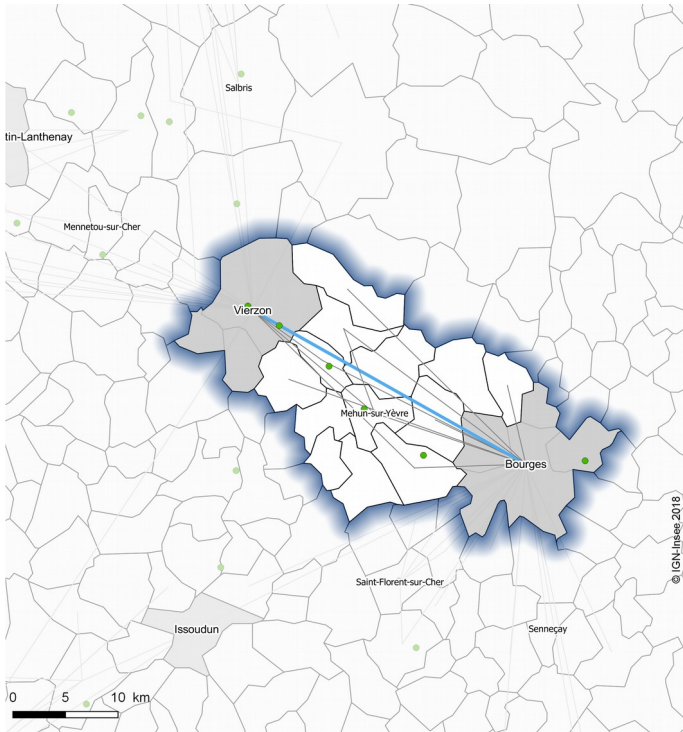
Toutes les données présentées sur cette fiche sont issues du recensement de la population 2014 effectué par l'INSEE, à l'exception :

- * des données de distance et de temps de trajet : INSEE, distancier *Metric*
- * des données de trafics routiers : DREAL Centre-Val de Loire (2017)
- * des établissements économiques : INSEE, *Connaissance Locale de l'Appareil Productif* 2014

Population et emploi

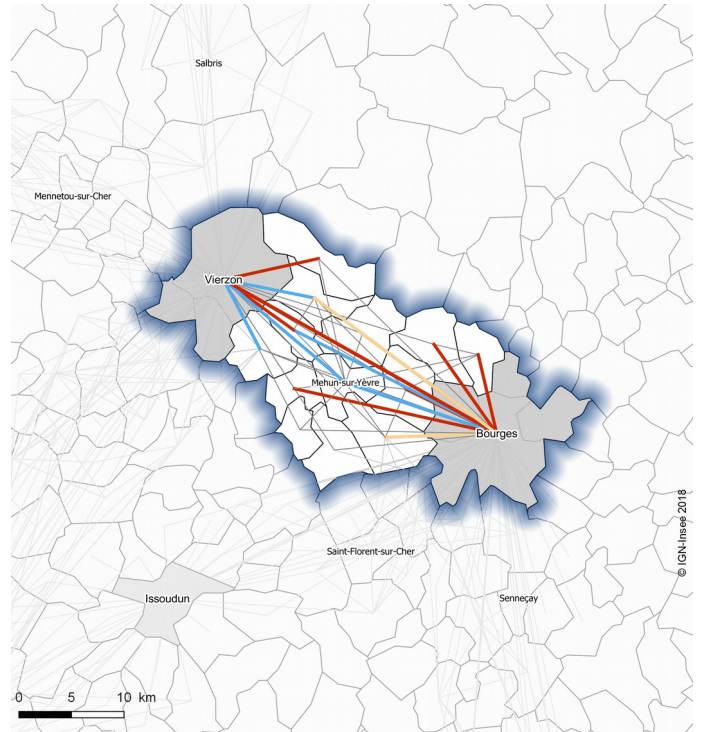
	UU Vierzon	Axe Bourges-Vierzon	UU Bourges
Population (hab.)	30 260	20 880	82 950
Actifs occupés	9 700	9 060	30 800
Emplois	11 580	4 440	46 680
<i>dont part de cadres</i>	9,6 %	7,2 %	14,6 %
Répartition de l'emploi par secteur d'activité			
Agriculture	1,5 %	6,7 %	0,5 %
Industrie	15,8 %	21,5 %	11,3 %
Construction	5,1 %	9,4 %	5,2 %
Commerces / services	38,3 %	35,8 %	44,5 %
Administration publique, enseignement, santé et social	39,3 %	26,6 %	38,5 %

Transports collectifs



Source: Insee, Recensements de la population 2009 et 2014, exploitation complémentaire
Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en transport en commun de plus de 50 actifs occupés :
— en baisse — stable — en augmentation ● gares de voyageurs

Voiture



Source: Insee, Recensements de la population 2009 et 2014, exploitation complémentaire
Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en voiture de plus de 100 actifs occupés :
— en baisse — stable — en augmentation

L'axe entre Bourges et Vierzon longe l'autoroute A71 sur 37 kilomètres et comprend 13 communes.

L'ensemble de la population de l'axe se trouve dans l'aire d'influence de l'une des deux grandes agglomérations. Le solde naturel excédentaire permet d'assurer une croissance de la population entre 2009 et 2014. Malgré un départ important des 18-24 ans, le solde migratoire est stable notamment grâce à l'arrivée des 25-44 ans. En parallèle, l'emploi a subi une forte baisse entre 2009 et 2014. L'emploi présentiel représente près des deux tiers des emplois de l'axe et l'on dénombre seulement un emploi pour deux actifs occupés résidents.

70 % des actifs en emploi travaillent donc hors de l'axe, majoritairement au sein des agglomérations de Bourges et Vierzon. 3 600 se rendent à Bourges et 1 330 à Vierzon pour leur emploi. Au total, 7 800 navetteurs sont susceptibles d'emprunter cet axe, chiffre en diminution depuis 2009. Près de 2 840 couples de bi-actifs résident sur l'axe, dont 60 % sont concernés par au moins un emploi dans l'agglomération de Bourges. Il y a deux actifs en partance de Vierzon vers Bourges pour un seul dans le sens inverse.

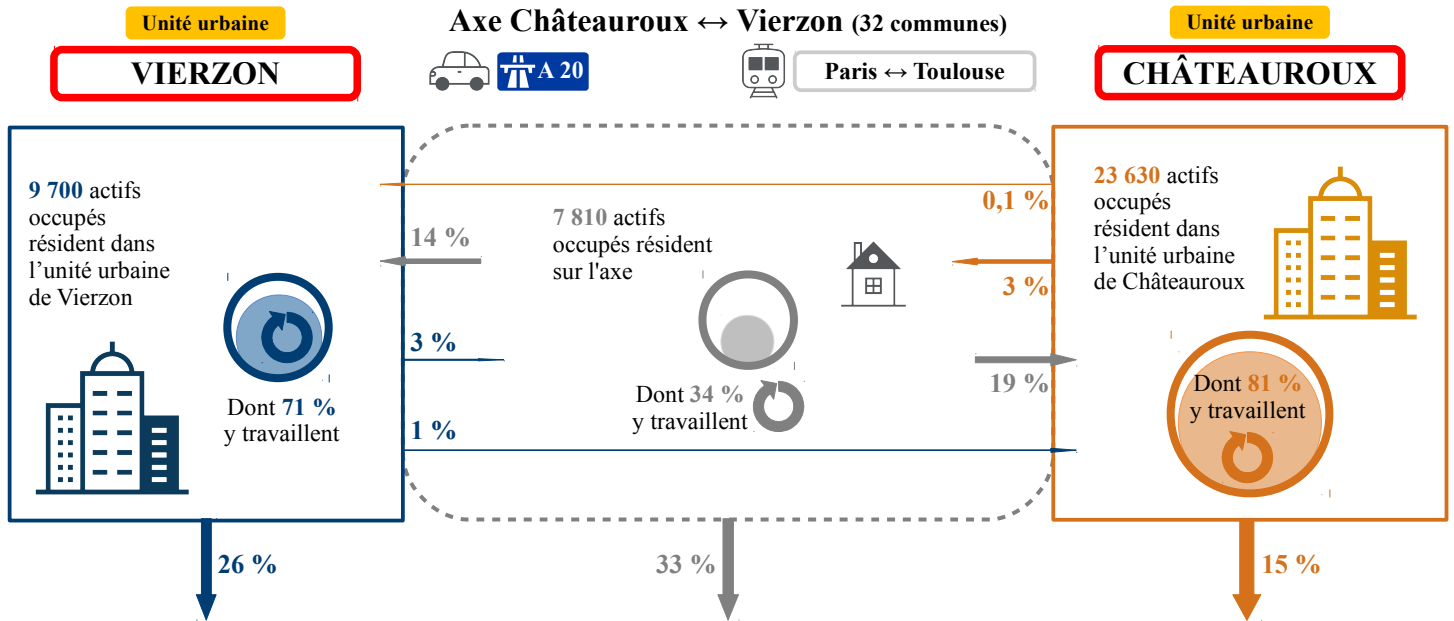
Les 10 plus grands établissements à l'intérieur de l'axe

Raison sociale	Effectif	Activité économique	Commune
SOFCO-GIE	250-499	Activités services admin. & soutien	Vasselay
Nexans France	200-249	Fab. équipements électriques	Mehun-sur-Yèvre
Pillivuyt	200-249	Fab. produits caoutchouc, plastique	Mehun-sur-Yèvre
Commune de Mehun-sur-Yèvre	100-149	Administration publique	Mehun-sur-Yèvre
EHPAD Le Rayon de soleil	100-149	Action sociale, hébergement médico-social	Mehun-sur-Yèvre
Blanc Aéro Industries	50-99	Métallurgie et fab. produits métalliques	Vignoux-sur-Barangeon
Établissement Gattefin	50-99	Métallurgie et fab. produits métalliques	Mehun-sur-Yèvre
Collège Irène-Joliot-Curie	50-99	Enseignement	Mehun-sur-Yèvre
Porcelaines Deshoulières-Lourieux	50-99	Fab. produits caoutchouc, plastique	Foëcy
CSF	20-49	Commerce, réparation automobiles	Mehun-sur-Yèvre

Les 10 plus importants flux domicile-travail

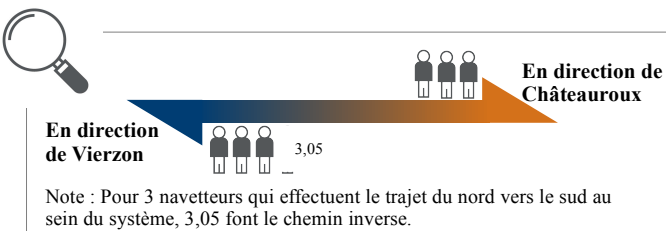
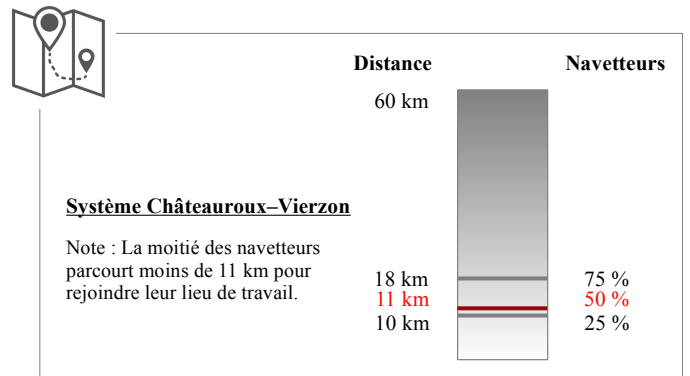
Commune (ou UU) de résidence	Commune (ou UU) de travail	Effectif	Part des TC
Mehun-sur-Yèvre	UU Bourges	900	4,0 %
Marmagne	UU Bourges	630	5,1 %
Saint-Éloy-de-Gy	UU Bourges	430	0,0 %
Vasselay	UU Bourges	420	0,0 %
Foëcy	UU Vierzon	340	5,8 %
Berry-Bouy	UU Bourges	330	0,0 %
Mehun-sur-Yèvre	UU Vierzon	320	1,6 %
Vignoux-sur-Barangeon	UU Bourges	260	4,7 %
Vignoux-sur-Barangeon	UU Vierzon	250	0,0 %
UU Bourges	Mehun-sur-Yèvre	160	5,5 %
UU Vierzon	UU Bourges	840	10,8 %
UU Bourges	UU Vierzon	430	17,0 %

Pour cette étude des flux de déplacements quotidiens domicile-travail, 25 axes de liaison ont été retenus sur l'ensemble de la région Centre-Val de Loire. Chaque axe englobe un périmètre précis de communes, incluses dans une bande de 5 km de part et d'autre de l'infrastructure routière principale reliant les deux unités urbaines (UU) du système. Dans ces fiches, on entend par système le regroupement des deux unités urbaines d'extrémité et de l'axe lui-même (communes comprises entre les unités urbaines).



Notes : Les données chiffrées sont arrondies, au plus près de leurs valeurs réelles. Les pourcentages sont arrondis au pourcent près, ou à 0,1 % si leur valeur est inférieure à 1 %, aussi leur somme peut elle être différente de 100 %. La largeur des flèches inter - sous-systèmes est proportionnelle au nombre de navetteurs et la surface des disques est proportionnelle au nombre d'actifs. La couleur bleue se réfère aux habitants de l'UU de Vierzon, la couleur orange à ceux de l'UU de Châteauroux et la couleur grise aux habitants de l'axe.

Note de lecture : 34 % des 7 810 actifs habitant l'axe y travaillent, 16 % le quittent pour une commune de l'unité urbaine de Vierzon, 22 % pour une commune de l'unité urbaine de Châteauroux et 23 % quittent le système.



Caractéristiques des flux de navetteurs

Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe :	4 450
Évolution entre 2009 et 2014 :	-0,4 % / an
Nombre d'actifs occupés dont le trajet excède 30 min :	590
Évolution entre 2009 et 2014 :	+0,8 % / an
Temps de trajet médian en voiture :	19 min
Part des trajets effectués en transports en commun :	1,7 %
Intensité ⁽¹⁾ des navettes sur l'axe :	75

(1) Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe rapporté à la distance entre les deux UU

Trafic moyen journalier annuel (2015)	A20 : 20 100 à 23 700 véh./j.
---------------------------------------	-------------------------------

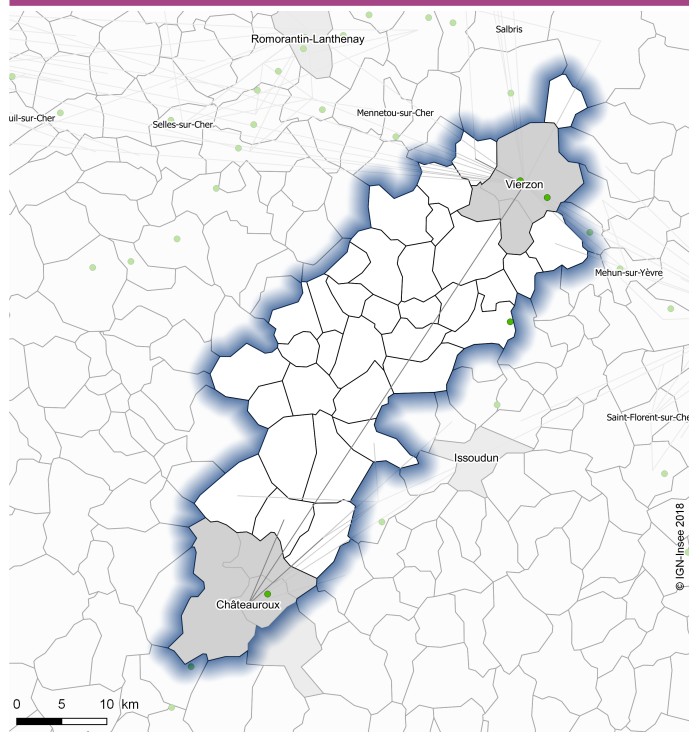
Toutes les données présentées sur cette fiche sont issues du recensement de la population 2014 effectué par l'INSEE, à l'exception :

- * des données de distance et de temps de trajet : INSEE, distancier *Metric*
- * des données de trafics routiers : DREAL Centre-Val de Loire (2017)
- * des établissements économiques : INSEE, *Connaissance Locale de l'Appareil Productif* 2014

Population et emploi

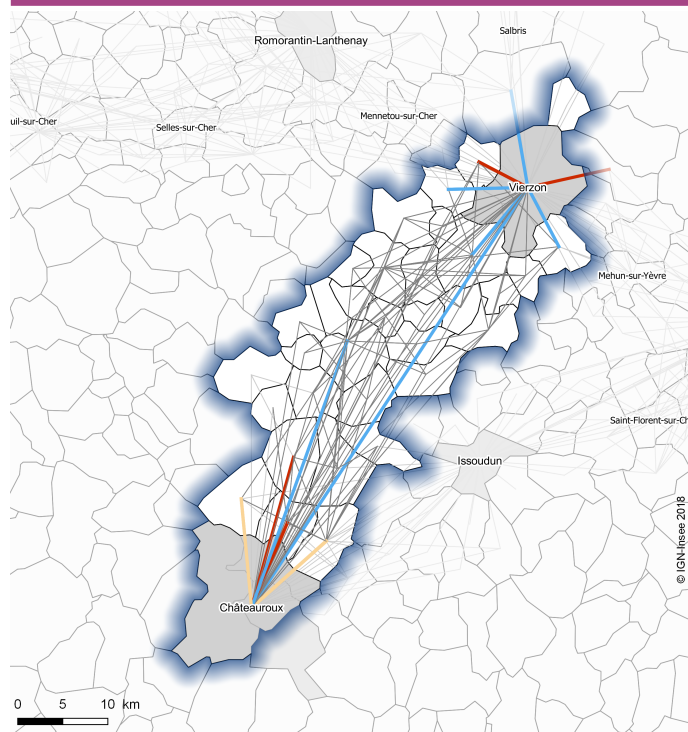
	UU Vierzon	Axe Châteauroux - Vierzon	UU Châteauroux
Population (hab.)	30 260	16 600	61 630
Actifs occupés	9 700	6 820	23 630
Emplois	11 580	4 690	32 410
<i>dont part de cadres</i>	9,6 %	6,8 %	12,2 %
Répartition de l'emploi par secteur d'activité			
Agriculture	1,5 %	13,1 %	0,8 %
Industrie	15,8 %	28,0 %	12,0 %
Construction	5,1 %	7,7 %	5,3 %
Commerces / services	38,3 %	32,1 %	44,0 %
Administration publique, enseignement, santé et social	39,3 %	19,1 %	37,9 %

Transports collectifs



Source: Insee, Recensements de la population 2009 et 2014, exploitation complémentaire.
Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en transport en commun de plus de 50 actifs occupés :
— en baisse — stable — en augmentation ● gares de voyageurs

Voiture



Source: Insee, Recensements de la population 2009 et 2014, exploitation complémentaire.
Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en voiture de plus de 100 actifs occupés :
— en baisse — stable — en augmentation

L'axe entre Châteauroux et Vierzon longe l'autoroute A20 sur 60 kilomètres et englobe 32 communes. 56 % de la population réside dans l'aire d'influence de l'une des deux agglomérations. Le reste de la population réside soit dans un territoire dominé par les bourgs et petites villes, soit dans des communes hors de l'influence urbaine.

La population de l'axe est stable entre 2009 et 2014. L'emploi, en revanche, est en croissance sur la même période. L'industrie y est sur-représentée, avec plus d'un quart des emplois dans ce secteur. On dénombre 70 emplois pour 100 actifs occupés résidents sur l'axe.

Seul un tiers des actifs résidant sur l'axe y travaille (2 660 personnes). Un autre tiers se rend dans l'une des grandes agglomérations des extrémités : 1 500 à Châteauroux, 1 110 à Vierzon. L'influence des deux agglomérations est moins marquée que sur d'autres axes, puisque seuls les deux tiers des actifs en emploi sont captés par l'axe ou ses extrémités, là où l'axe Bourges-Vierzon en capte plus de 80 %. Par ailleurs, seuls 29 % des couples bi-actifs sont concernés par au moins un emploi dans l'agglomération de Châteauroux et moins d'un quart (22 %) dans celle de Vierzon.

Bien que le trafic routier soit important sur l'A20, ils ne sont cependant que 4 450 actifs à l'emprunter pour se rendre chaque jour sur leur lieu de travail. Ce nombre diminue depuis 2009.

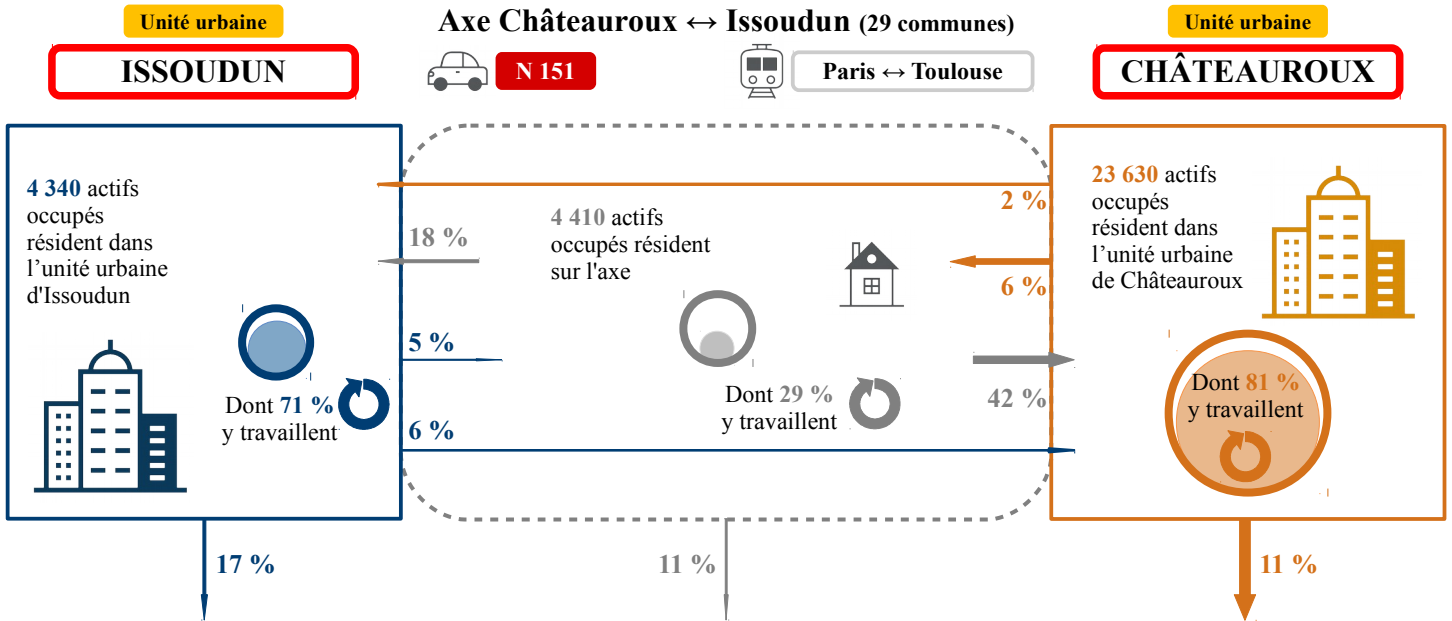
Les 10 plus grands établissements à l'intérieur de l'axe

Raison sociale	Effectif	Activité économique	Commune
Barilla France	250-499	Fab. denrées alimentaires et boissons	Montierchaume
La Halle	250-499	Transports et entreposage	Montierchaume
P.G.A. Electronic	200-249	Autres ind. manufacturières, rép. & instal. machines	Montierchaume
Société de confection Balsan	100-149	Fab. textile, vêtements, cuir, chaussures	Montierchaume
Phanie Logistique	100-149	Transports et entreposage	Montierchaume
Trigano Remorques	100-149	Fab. matériels de transport	Reuilly
CPP Europe	50-99	Métallurgie et fab. produits métalliques	Montierchaume
COVEPA-Michels	50-99	Travail bois, industrie papier et imprimerie	Montierchaume
Axiane Meunerie	50-99	Fab. denrées alimentaires et boissons	Reuilly
EHPAD Constance-de-Durbois	50-99	Action sociale, hébergement médico-social	Graçay

Les 10 plus importants flux domicile-travail

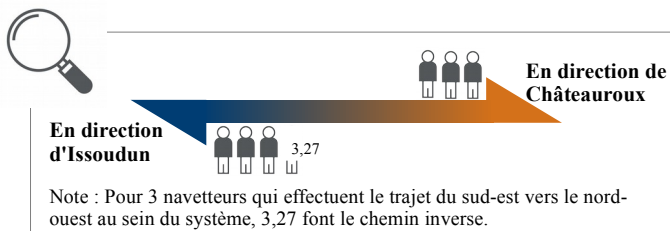
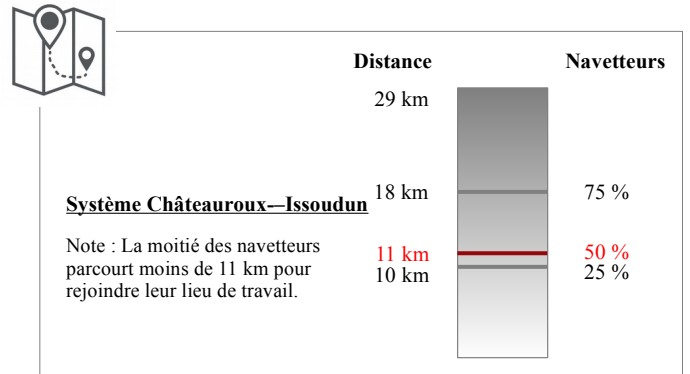
Commune (ou UU) de résidence	Commune (ou UU) de travail	Effectif	Part des TC
UU Châteauroux	Montierchaume	690	4,6 %
Montierchaume	UU Châteauroux	370	0,0 %
Vineuil	UU Châteauroux	310	0,0 %
Coings	UU Châteauroux	250	0,0 %
Massay	UU Vierzon	210	0,0 %
Méry-sur-Cher	UU Vierzon	190	5,3 %
Saint-Georges-sur-la-Prée	UU Vierzon	150	0,0 %
Vatan	UU Châteauroux	140	0,0 %
Brion	UU Châteauroux	120	0,0 %
Brinay	UU Vierzon	80	0,0 %
UU Vierzon	UU Châteauroux	100	21,7 %
UU Châteauroux	UU Vierzon	30	n. s.

Pour cette étude des flux de déplacements quotidiens domicile-travail, 25 axes de liaison ont été retenus sur l'ensemble de la région Centre-Val de Loire. Chaque axe englobe un périmètre précis de communes, incluses dans une bande de 5 km de part et d'autre de l'infrastructure routière principale reliant les deux unités urbaines (UU) du système. Dans ces fiches, on entend par système le regroupement des deux unités urbaines d'extrémité et de l'axe lui-même (communes comprises entre les unités urbaines).



Notes : Les données chiffrées sont arrondies, au plus près de leurs valeurs réelles. Les pourcentages sont arrondis au pourcent près, ou à 0,1 % si leur valeur est inférieure à 1 %, aussi leur somme peut elle être différente de 100 %. La largeur des flèches inter - sous-systèmes est proportionnelle au nombre de navetteurs et la surface des disques est proportionnelle au nombre d'actifs. La couleur bleue se réfère aux habitants de l'UU d'Issoudun, la couleur orange à ceux de l'UU de Châteauroux et la couleur grise aux habitants de l'axe.

Note de lecture : 29 % des 4 410 actifs habitant l'axe y travaillent, 18 % le quittent pour une commune de l'unité urbaine d'Issoudun, 42 % pour une commune de l'unité urbaine de Châteauroux et 11 % quittent le système.



Caractéristiques des flux de navetteurs

Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe :	5 370
Évolution entre 2009 et 2014 :	+0,7 % / an
Nombre d'actifs occupés dont le trajet excède 30 min :	960
Évolution entre 2009 et 2014 :	+0,4 % / an
Temps de trajet médian en voiture :	20 min
Part des trajets effectués en transports en commun :	4,7 %
Intensité ⁽¹⁾ des navettes sur l'axe :	184

(1) Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe rapporté à la distance entre les deux UU

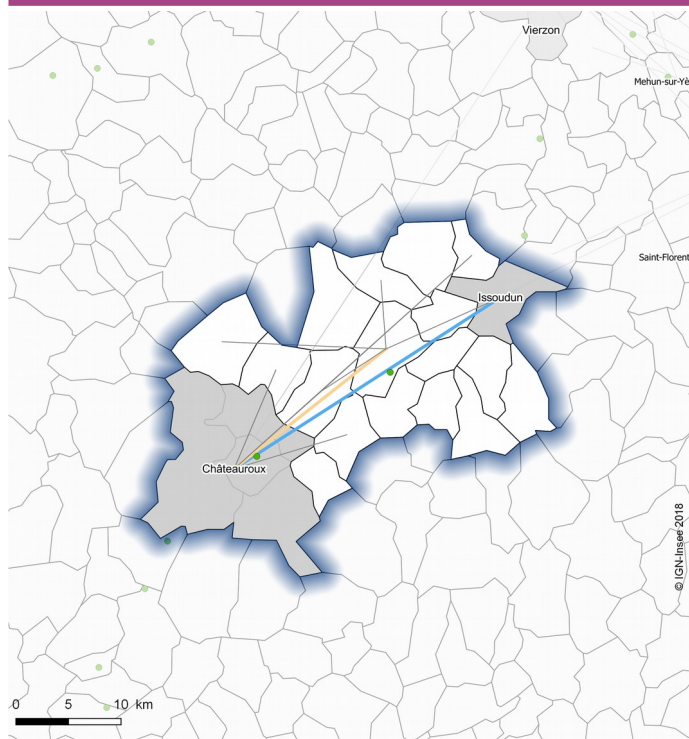
Trafic moyen journalier annuel (2015)	RN 151 : 6 300 véh./j.
---------------------------------------	------------------------

Toutes les données présentées sur cette fiche sont issues du recensement de la population 2014 effectué par l'INSEE, à l'exception :
 * des données de distance et de temps de trajet : INSEE, distancier *Metric*
 * des données de trafics routiers : DREAL Centre-Val de Loire (2017)
 * des établissements économiques : INSEE, *Connaissance Locale de l'Appareil Productif* 2014

Population et emploi

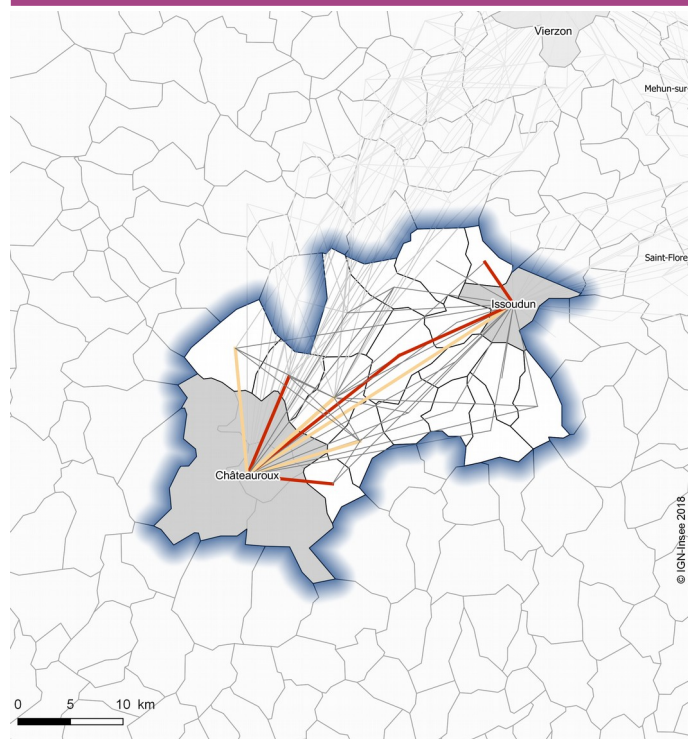
	UU Issoudun	Axe Châteauroux-Issoudun	UU Châteauroux
Population (hab.)	12 270	9 740	61 630
Actifs occupés	4 340	4 410	23 630
Emplois	7 090	4 610	32 410
<i>dont part de cadres</i>	11,9 %	7,2 %	12,2 %
Répartition de l'emploi par secteur d'activité			
Agriculture	0,7 %	6,8 %	0,8 %
Industrie	30,2 %	41,2 %	12,0 %
Construction	3,8 %	5,9 %	5,3 %
Commerces / services	37,2 %	27,1 %	44,0 %
Administration publique, enseignement, santé et social	28,1 %	19,0 %	37,9 %

Transports collectifs



Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en transport en commun de plus de 50 actifs occupés :
 — en baisse — stable — en augmentation ● gares de voyageurs

Voiture



Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en voiture de plus de 100 actifs occupés :
 — en baisse — stable — en augmentation

L'axe entre Châteauroux et Issoudun, dans le prolongement de l'axe Bourges-Issoudun, longe la N151 sur 29 kilomètres et comprend 17 communes. Il est un des plus courts identifiés dans la région.

Les deux aires urbaines de Châteauroux et Issoudun se rejoignent et, de ce fait, la population de l'axe réside soit dans l'aire d'influence d'un grand pôle (Châteauroux, à 80 %), soit dans celle d'un pôle de taille moyenne (Issoudun, 20 %). La baisse de la population de l'axe, débutée dans les années 1990, s'est accélérée à partir de 2009, notamment à cause d'un déficit migratoire important. L'emploi sur l'axe a, en revanche, augmenté entre 2009 et 2014 et l'on dénombre, en 2014, autant d'emplois que d'actifs occupés résidents. La part de l'industrie dans ces emplois a augmenté depuis les années 1970 et en représente aujourd'hui plus de 41 %. Les cadres et les ouvriers sont fortement sous-représentés parmi les actifs occupés résidents.

Malgré l'équilibre entre emplois et actifs résidents, près des trois quarts de ces derniers travaillent hors de l'axe, dont 1 870 dans l'agglomération de Châteauroux et 800 dans celle d'Issoudun. En parallèle, près de 1 390 personnes partent de Châteauroux pour venir travailler sur l'axe, notamment dans l'industrie (un sur deux). Enfin, plus de 60 % des couples de bi-actifs résidant sur l'axe sont concernés par au moins un emploi dans l'agglomération de Châteauroux. Au total, 5 400 navetteurs sont susceptibles d'emprunter chaque jour ce tronçon de la N151. La distance médiane de trajet est de 11 km, et les transports en commun n'assurent que 4,6 % des déplacements.

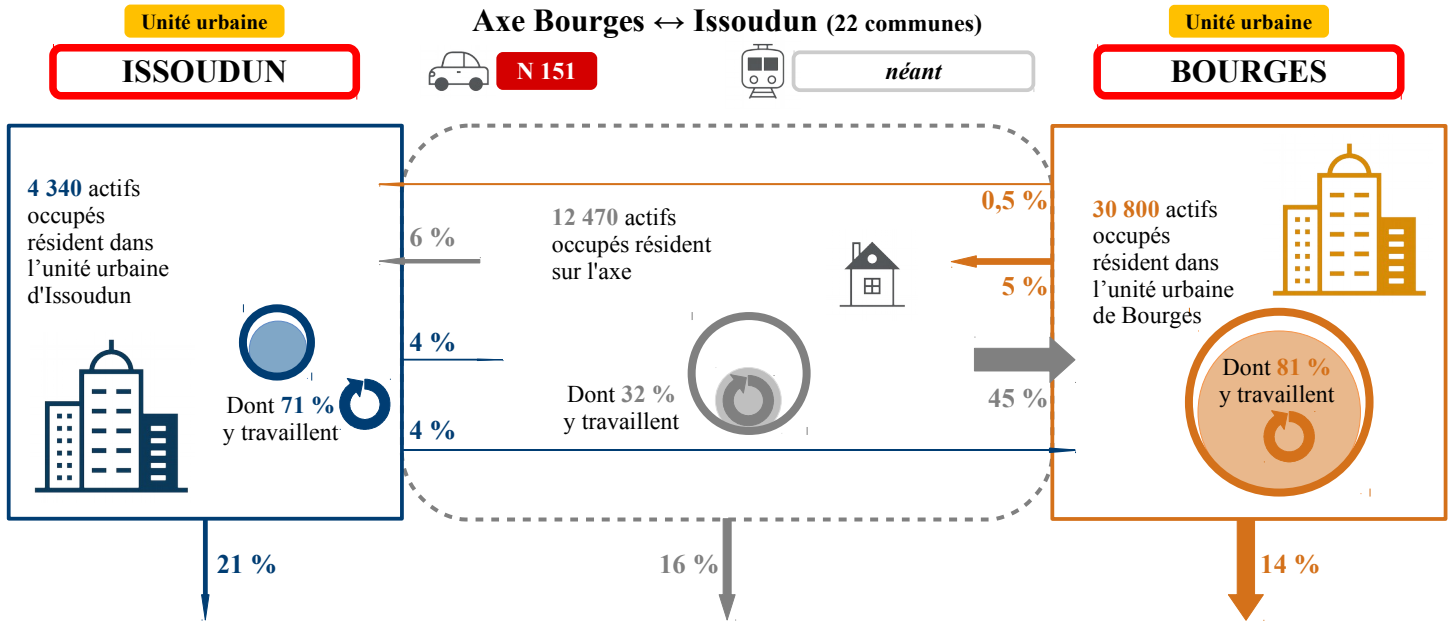
Les 10 plus grands établissements à l'intérieur de l'axe

Raison sociale	Effectif	Activité économique	Commune
Française de roues	250-499	Métallurgie et fab. produits métalliques	Diors
Barilla France	250-499	Fab. denrées alimentaires et boissons	Montierchaume
Montupet SA	250-499	Métallurgie et fab. produits métalliques	Diors
La Halle	250-499	Transports et entreposage	Montierchaume
Société des ateliers Louis-Vuitton	200-249	Fab. textile, vêtements, cuir, chaussures	Condé
P.G.A. Electronic	200-249	Autres ind. manufacturières, rép. & instal. machines	Montierchaume
MULTIS	100-149	Activités services admin. & soutien	Saint-Aoustrille
Société d'exploitation de travaux et d'enrobage du Centre	100-149	Construction	Diors
Société de confection Balsan	100-149	Fab. textile, vêtements, cuir, chaussures	Montierchaume
Phanie Logistique	100-149	Transports et entreposage	Montierchaume

Les 10 plus importants flux domicile-travail

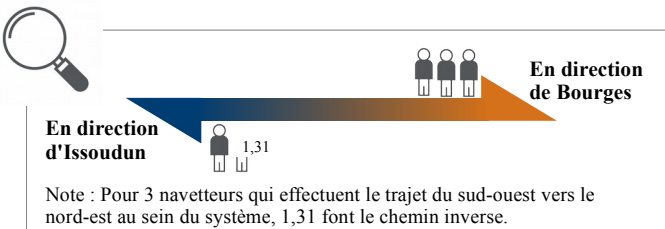
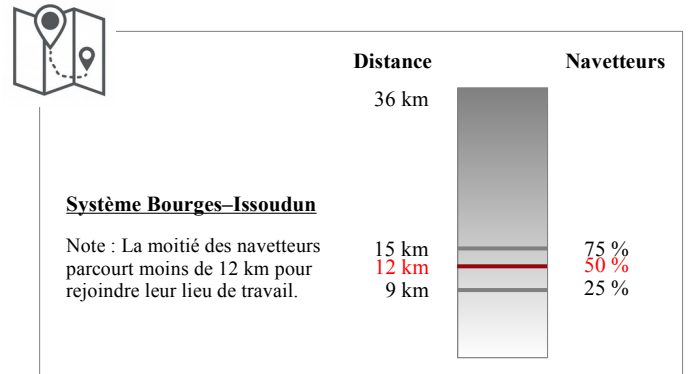
Commune (ou UU) de résidence	Commune (ou UU) de travail	Effectif	Part des TC
UU Châteauroux	Montierchaume	690	4,6 %
UU Châteauroux	Diors	410	0,7 %
Montierchaume	UU Châteauroux	370	0,0 %
Vineuil	UU Châteauroux	310	0,0 %
Les Bordes	UU Issoudun	280	0,0 %
Étrechet	UU Châteauroux	260	0,0 %
Coings	UU Châteauroux	250	0,0 %
Neuvy-Pailloux	UU Châteauroux	210	0,0 %
Diors	UU Châteauroux	190	0,0 %
UU Châteauroux	Neuvy-Pailloux	190	53,3 %
UU Châteauroux	UU Issoudun	410	5,2 %
UU Issoudun	UU Châteauroux	270	13,2 %

Pour cette étude des flux de déplacements quotidiens domicile-travail, 25 axes de liaison ont été retenus sur l'ensemble de la région Centre-Val de Loire. Chaque axe englobe un périmètre précis de communes, incluses dans une bande de 5 km de part et d'autre de l'infrastructure routière principale reliant les deux unités urbaines (UU) du système. Dans ces fiches, on entend par système le regroupement des deux unités urbaines d'extrémité et de l'axe lui-même (communes comprises entre les unités urbaines).



Notes : Les données chiffrées sont arrondies, au plus près de leurs valeurs réelles. Les pourcentages sont arrondis au pourcent près, ou à 0,1 % si leur valeur est inférieure à 1 %, aussi leur somme peut elle être différente de 100 %. La largeur des flèches inter - sous-systèmes est proportionnelle au nombre de navetteurs et la surface des disques est proportionnelle au nombre d'actifs. La couleur bleue se réfère aux habitants de l'UU d'Issoudun, la couleur orange à ceux de l'UU de Bourges et la couleur grise aux habitants de l'axe.

Note de lecture : 32 % des 12 470 actifs habitant l'axe y travaillent, 6 % le quittent pour une commune de l'unité urbaine d'Issoudun, 45 % pour une commune de l'unité urbaine de Bourges et 16 % quittent le système.



Caractéristiques des flux de navetteurs

Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe :	10 090
Évolution entre 2009 et 2014 :	-0,4 % / an
Nombre d'actifs occupés dont le trajet excède 30 min :	980
Évolution entre 2009 et 2014 :	+2,9 % / an
Temps de trajet médian en voiture :	17 min
Part des trajets effectués en transports en commun :	3,5 %
Intensité ⁽¹⁾ des navettes sur l'axe :	277

(1) Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe rapporté à la distance entre les deux UU

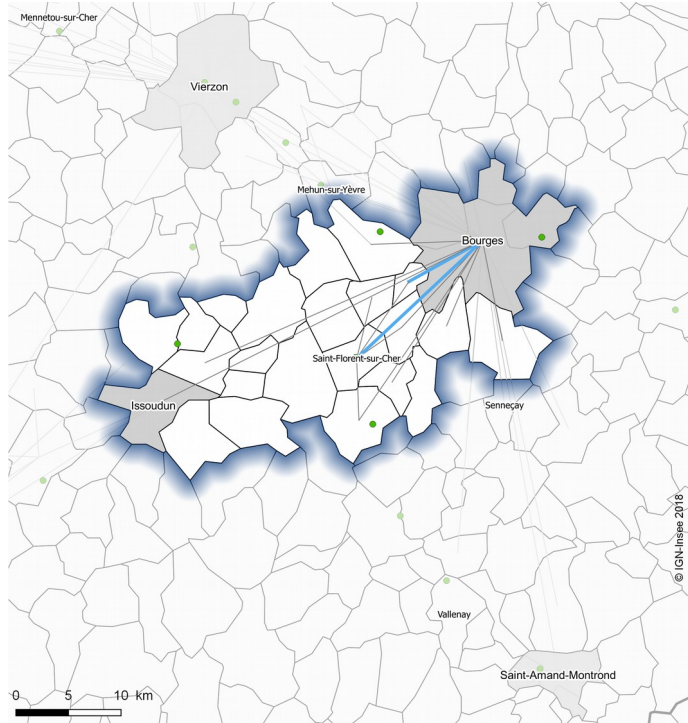
Trafic moyen journalier annuel (2015)	RN 151 : 4 400 à 10 800 véh./j.
---------------------------------------	---------------------------------

Toutes les données présentées sur cette fiche sont issues du recensement de la population 2014 effectué par l'INSEE, à l'exception :
 * des données de distance et de temps de trajet : INSEE, distancier *Metric*
 * des données de trafics routiers : DREAL Centre-Val de Loire (2017)
 * des établissements économiques : INSEE, *Connaissance Locale de l'Appareil Productif* 2014

Population et emploi

	UU Issoudun	Axe Bourges-Issoudun	UU Bourges
Population (hab.)	12 270	28 500	82 950
Actifs occupés	4 340	12 470	30 800
Emplois	7 090	7 740	46 680
<i>dont part de cadres</i>	11,9 %	10,1 %	14,6 %
Répartition de l'emploi par secteur d'activité			
Agriculture	0,7 %	4,3 %	0,5 %
Industrie	30,2 %	34,0 %	11,3 %
Construction	3,8 %	8,6 %	5,2 %
Commerces / services	37,2 %	30,6 %	44,5 %
Administration publique, enseignement, santé et social	28,1 %	22,5 %	38,5 %

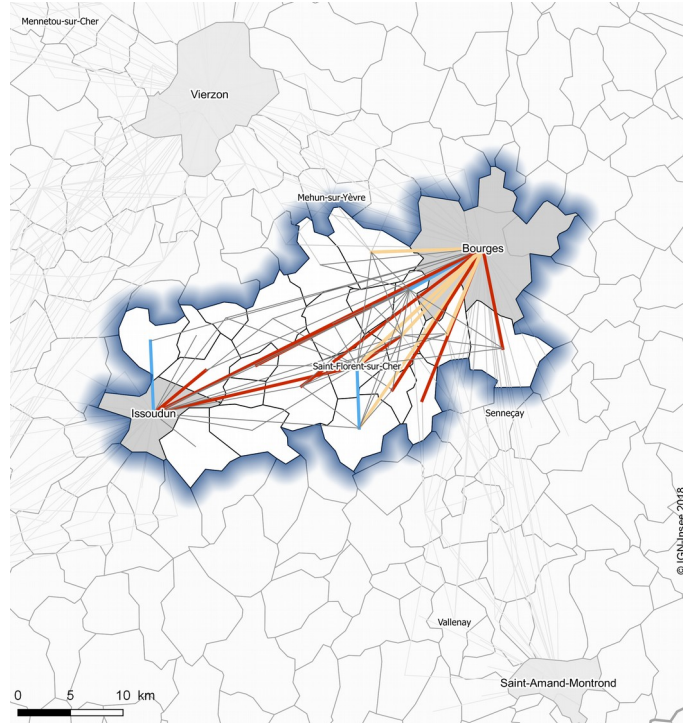
Transports collectifs



Source: Insee, Recensements de la population 2009 et 2014, exploitation complémentaire
 Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en transport en commun de plus de 50 actifs occupés :

— en baisse — stable — en augmentation ● gares de voyageurs

Voiture



Source: Insee, Recensements de la population 2009 et 2014, exploitation complémentaire
 Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en voiture de plus de 100 actifs occupés :

— en baisse — stable — en augmentation

L'axe entre Bourges et Issoudun longe la N151 sur 36 kilomètres et comprend 22 communes, majoritairement situées dans des espaces péri-urbains. Malgré une baisse de la population dans le département du Cher, le nombre d'habitants sur l'axe a augmenté sur la période 2009-2014. Cette croissance est portée à la fois par un solde migratoire et un solde naturel positifs. Comme sur l'ensemble des axes de la région, l'excédent migratoire provient de la tranche d'âge des 25-44 ans. L'emploi sur l'axe a, en revanche, baissé par rapport à 2009. On dénombre malgré tout 63 emplois pour 100 actifs occupés résidents. Bien qu'en diminution depuis 1975, le secteur industriel représente encore, en 2014, 34 % des emplois de l'axe.

Les deux tiers des actifs en emploi résidant sur l'axe travaillent en dehors, principalement dans l'agglomération de Bourges où ils sont plus de 5 670 à se rendre quotidiennement. 800 personnes rejoignent l'agglomération d'Issoudun. Inversement, de nombreux actifs viennent d'en dehors de l'axe pour y occuper des emplois spécifiques notamment dans l'industrie (près de 1 450 actifs depuis Bourges). Au total, 10 000 navetteurs sont susceptibles d'emprunter l'axe pour se rendre sur leur lieu de travail. Près de 69 % des couples de bi-actifs résidant sur l'axe sont concernés par au moins un emploi dans l'agglomération de Bourges.

Sur cet axe, seuls 3,5 % des déplacements s'effectuent en transports en commun, et la distance de trajet médiane est de 12 kilomètres. Le nombre de navetteurs, plus de 10 000 personnes, est particulièrement important au regard de la faible distance séparant les deux extrémités de l'axe.

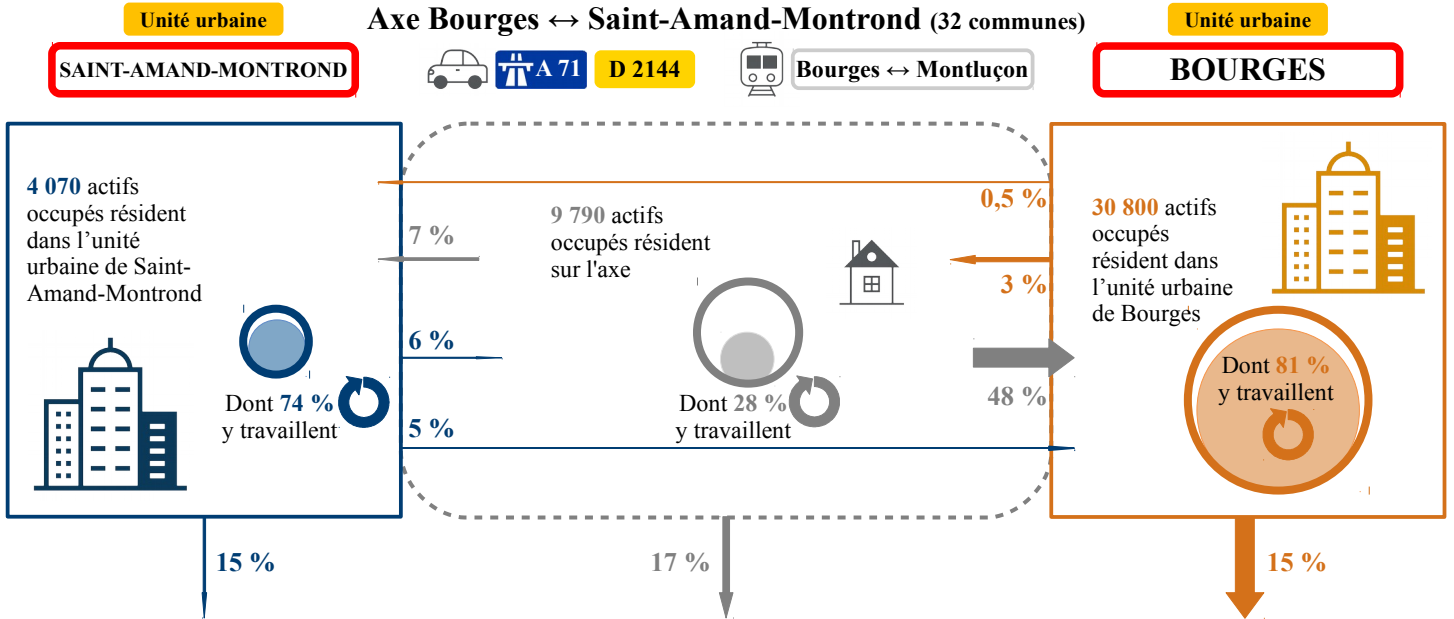
Les 10 plus grands établissements à l'intérieur de l'axe

Raison sociale	Effectif	Activité économique	Commune
Nexter Munitions	250-499	Métallurgie et fab. produits métalliques	La Chapelle-Saint-Ursin
La Bovida SA	200-249	Commerce, réparation automobiles	Le Subdray
Finot et Cie	150-199	Autres ind. manufacturières, rép. & instal. machines	La Chapelle-Saint-Ursin
Comatelec Schreder	150-199	Fab. équipements électriques	Saint-Florent-sur-Cher
LISI Automotive Former	150-199	Métallurgie et fab. produits métalliques	Saint-Florent-sur-Cher
Union pour la gestion des etb. des caisses de l'Assurance Maladie	150-199	Action sociale, hébergement médico-social	Saint-Florent-sur-Cher
Commune de Saint-Florent-sur-Cher	100-149	Administration publique	Saint-Florent-sur-Cher
Sainte Lizaigne	100-149	Fab. machines et équipements n.c.a.	Sainte-Lizaigne
Rehau Tube SàRL	100-149	Fab. produits caoutchouc, plastique	La Chapelle-Saint-Ursin
Roxel France	100-149	Fab. matériels de transport	Le Subdray

Les 10 plus importants flux domicile-travail

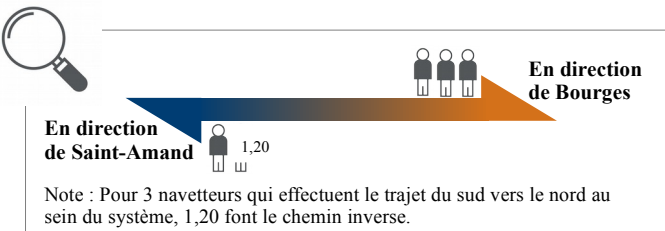
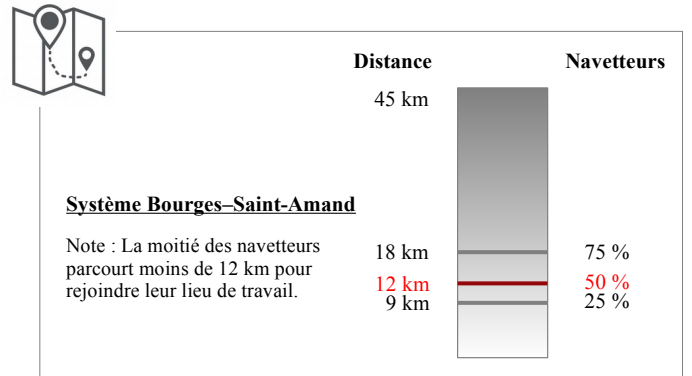
Commune (ou UU) de résidence	Commune (ou UU) de travail	Effectif	Part des TC
Trouy	UU Bourges	1 180	3,3 %
Saint-Florent-sur-Cher	UU Bourges	860	7,9 %
La Chapelle-Saint-Ursin	UU Bourges	820	4,0 %
Marmagne	UU Bourges	630	5,1 %
Plaimpied-Givaudins	UU Bourges	590	4,1 %
UU Bourges	La Chapelle-Saint-Ursin	490	3,9 %
UU Bourges	Saint-Florent-sur-Cher	380	5,1 %
Le Subdray	UU Bourges	290	0,0 %
UU Bourges	Le Subdray	290	6,7 %
Sainte-Lizaigne	UU Issoudun	280	0,0 %
UU Issoudun	UU Bourges	180	8,7 %
UU Bourges	UU Issoudun	150	5,3 %

Pour cette étude des flux de déplacements quotidiens domicile-travail, 25 axes de liaison ont été retenus sur l'ensemble de la région Centre-Val de Loire. Chaque axe englobe un périmètre précis de communes, incluses dans une bande de 5 km de part et d'autre de l'infrastructure routière principale reliant les deux unités urbaines (UU) du système. Dans ces fiches, on entend par système le regroupement des deux unités urbaines d'extrémité et de l'axe lui-même (communes comprises entre les unités urbaines).



Notes : Les données chiffrées sont arrondies, au plus près de leurs valeurs réelles. Les pourcentages sont arrondis au pourcent près, ou à 0,1 % si leur valeur est inférieure à 1 %, aussi leur somme peut elle être différente de 100 %. La largeur des flèches inter-sous-systèmes est proportionnelle au nombre de navetteurs et la surface des disques est proportionnelle au nombre d'actifs. La couleur bleue se réfère aux habitants de l'UU de Saint-Amand-Montrond, la couleur orange à ceux de l'UU de Bourges et la couleur grise aux habitants de l'axe.

Note de lecture : 28 % des 9 790 actifs habitant l'axe y travaillent, 7 % le quittent pour une commune de l'unité urbaine de Saint-Amand-Montrond, 48 % pour une commune de l'unité urbaine de Bourges et 17 % quittent le système.



Caractéristiques des flux de navetteurs

Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe :	7 960
Évolution entre 2009 et 2014 :	-1,0 % / an
Nombre d'actifs occupés dont le trajet excède 30 min :	1 150
Évolution entre 2009 et 2014 :	-0,4 % / an
Temps de trajet médian en voiture :	18 min
Part des trajets effectués en transports en commun :	2,3 %
Intensité ⁽¹⁾ des navettes sur l'axe :	177

(1) Nombre d'actifs occupés empruntant l'axe rapporté à la distance entre les deux UU

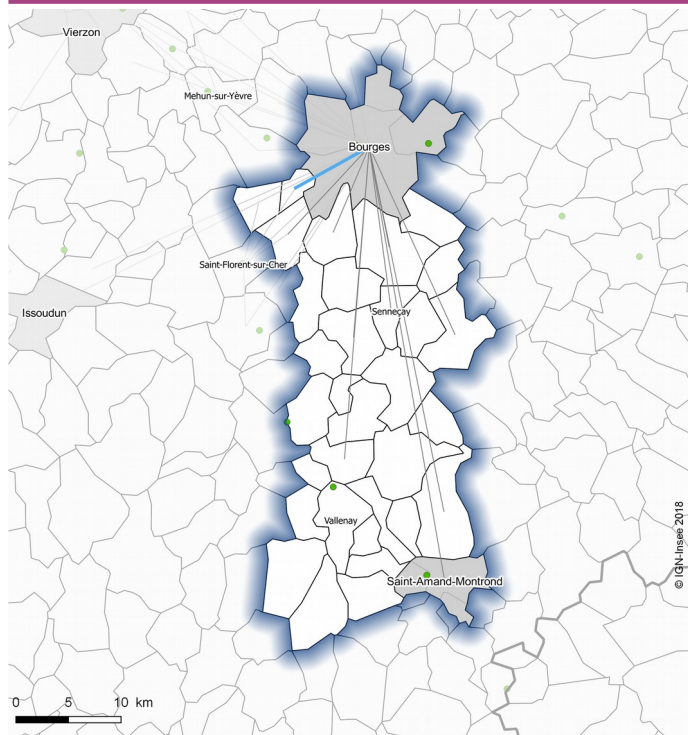
Trafic moyen journalier annuel (2015)	A71 :	17 500 véh./j.
	RD 2144 :	3 600 à 6 400 véh./j.

Toutes les données présentées sur cette fiche sont issues du recensement de la population 2014 effectué par l'INSEE, à l'exception :
 * des données de distance et de temps de trajet : Google Maps ; INSEE, distancier Metric
 * des données de trafics routiers : DREAL Centre-Val de Loire (2017)
 * des établissements économiques : INSEE, Connaissance Locale de l'Appareil Productif 2014

Population et emploi

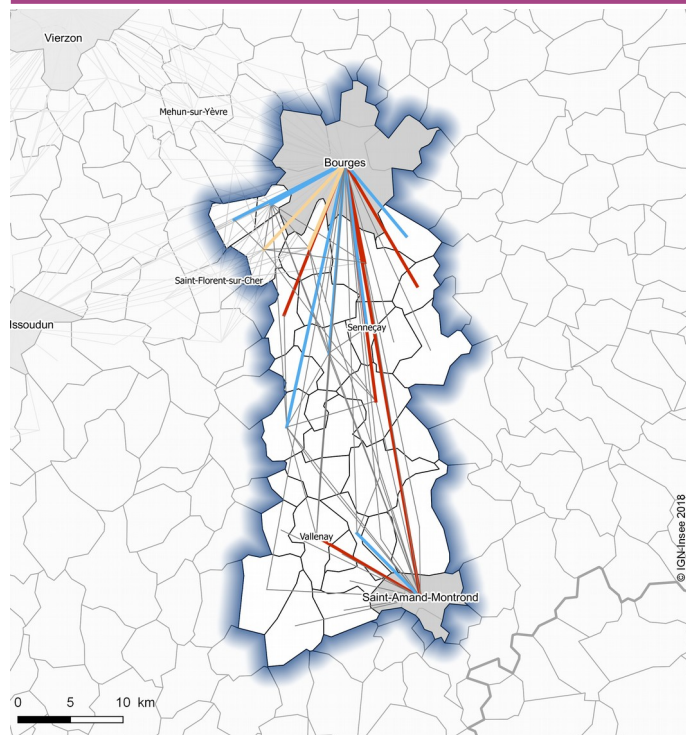
	UU Saint-Amand	Axe Bourges-St-Amand	UU Bourges
Population (hab.)	12 590	22 260	82 950
Actifs occupés	4 070	9 790	30 800
Emplois	6 240	6 040	46 680
dont part de cadres	9,2 %	10,3 %	14,6 %
Répartition de l'emploi par secteur d'activité			
Agriculture	0,7 %	6,4 %	0,5 %
Industrie	15,4 %	28,0 %	11,3 %
Construction	5,4 %	9,6 %	5,2 %
Commerces / services	33,2 %	33,4 %	44,5 %
Administration publique, enseignement, santé et social	45,3 %	22,6 %	38,5 %

Transports collectifs



Source: Insee, Recensements de la population 2009 et 2014, exploitation complémentaire
Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en transport en commun de plus de 50 actifs occupés :
— en baisse — stable — en augmentation ● gares de voyageurs

Voiture



Source: Insee, Recensements de la population 2009 et 2014, exploitation complémentaire
Évolution du nombre de navetteurs entre 2009 et 2014, pour des flux en voiture de plus de 100 actifs occupés :
— en baisse — stable — en augmentation

L'axe reliant les deux agglomérations de Bourges et Saint-Amand-Montrond longe l'autoroute A71 sur 50 kilomètres et comprend 32 communes. Près de 80 % de la population de l'axe réside dans l'aire d'influence d'un grand pôle, celui de Bourges, les 20 % restants vivant majoritairement dans l'aire d'influence de Saint-Amand-Montrond. Le solde naturel excédentaire permet d'assurer la croissance de la population de l'axe entre 2009 et 2014. L'emploi local augmente également sur cette période, et l'on dénombre 60 emplois pour 100 actifs occupés résidents en 2014. La part de l'industrie est importante : elle représente 28 % des emplois.

72 % des actifs résidents travaillent en dehors de l'axe, notamment dans l'agglomération de Bourges. 4 680 actifs se rendent ainsi chaque jour à Bourges pour travailler, tandis que 700 personnes rejoignent Saint-Amand-Montrond. Au total, près de 8 000 navetteurs sont susceptibles d'emprunter cet axe ; ils se déplacent essentiellement en voiture (seulement 2,3 % de déplacements en transports en commun), et la distance médiane de trajet est de 12 km. Ce volume de navetteurs a diminué par rapport à 2009.

Parmi les 3 180 couples de bi-actifs résidant sur l'axe, 70 % sont concernés par au moins un emploi dans l'agglomération berruyère.

Les 10 plus grands établissements à l'intérieur de l'axe

Raison sociale	Effectif	Activité économique	Commune
Nexter Munitions	250-499	Métallurgie et fab. produits métalliques	La Chapelle-Saint-Ursin
La Bovida SA	200-249	Commerce, réparation automobiles	Le Subdray
ITM Logistique alimentaire International	200-249	Transports et entreposage	Levet
Finot et Cie	150-199	Autres ind. manufacturières, rép. & instal. machines	La Chapelle-Saint-Ursin
Smurfit Kappa France	150-199	Travail bois, industrie papier et imprimerie	Vallenay
Rehau Tube SàRL	100-149	Fab. produits caoutchouc, plastique	La Chapelle-Saint-Ursin
Roxel France	100-149	Fab. matériels de transport	Le Subdray
L'Atelier de Bourrellerie	100-149	Fab. textile, vêtements, cuir, chaussures	La Chapelle-Saint-Ursin
Eurovia Centre Loire	100-149	Construction	Le Subdray
CSF	50-99	Activités services admin. & soutien	Le Subdray

Les 10 plus importants flux domicile-travail

Commune (ou UU) de résidence	Commune (ou UU) de travail	Effectif	Part des TC
Trouy	UU Bourges	1 180	3,3 %
La Chapelle-Saint-Ursin	UU Bourges	820	4,0 %
Plaimpied-Givaudins	UU Bourges	590	4,1 %
UU Bourges	La Chapelle-Saint-Ursin	490	3,9 %
Le Subdray	UU Bourges	290	0,0 %
UU Bourges	Le Subdray	290	6,7 %
Levet	UU Bourges	280	5,3 %
Soye-en-Septaine	UU Bourges	200	0,0 %
Saint-Just	UU Bourges	190	0,0 %
Morthomiers	UU Bourges	190	0,0 %
UU St-Amand-Montrond	UU Bourges	200	7,8 %
UU Bourges	UU St-Amand-Montrond	160	0,0 %

Coordination Direction régionale de l'Insee centre-Val de Loire

Contribution Direction régionale de l'Environnement-
de l'Aménagement et du Logement
Centre-Val de Loire

Composition Sophie Faure
Clément Meyniel
Julia Hédoux

Couverture Insee Centre-Val de Loire

Insee Centre-Val de Loire
131, rue du faubourg Banner
45034 Orléans Cedex 1

Directrice de la publication :
Yvonne Pérot

Chef de service :
Vincent Bernard

Cheffe de projet :
Sophie Faure

Rédacteurs en chef :
Anne Billaut
Rémi Josnin

Relations médias : medias-centre@insee.fr

ISSN 2262-9238
©Insee 2019

Insee Dossier

Centre-Val de Loire

Les mobilités résidentielles

La région Centre-Val de Loire compte deux millions et demi d'habitants, parmi lesquels un million ont un emploi. Les navettes de ces actifs occupés structurent le territoire. Elles déterminent en partie les choix résidentiels des actifs et de leurs familles et contribuent à développer les couronnes périurbaines autour des villes.

La moitié des actifs occupés travaillent à proximité de chez eux (même commune ou même agglomération). L'autre moitié, 515 000 personnes, font des trajets plus longs en majeure partie vers les agglomérations régionales ou vers l'Ile-de-France.

Une grande partie des déplacements hors trajets de proximité se concentrent sur les principaux axes de circulation de la région, dont 25 ont été identifiés et analysés dans cette étude.

Les volumes, intensités et sens de navettes diffèrent fortement d'un axe à l'autre et sont liés notamment au dynamisme démographique des territoires, à l'emploi local, ainsi qu'aux migrations résidentielles depuis les agglomérations vers leurs couronnes.

Pour autant, les axes sont souvent plus dynamiques que les territoires environnants, et ils apparaissent non seulement comme des lieux de circulation mais également comme des territoires résidentiels à part entière.

Les déplacements vers l'Ile-de-France structurent également les mobilités régionales, en particulier en Eure-et-Loir et dans le Loiret. 70 000 personnes rejoignent la région parisienne chaque jour, soit près de 7 % des actifs occupés. Ces navetteurs sont plus nombreux que 5 ans avant, et présentent des profils particuliers en termes d'âge et de catégorie socioprofessionnelle.

Quel que soit les types de trajets, dans ou hors de la région, la voiture est encore majoritairement utilisée.

Dossier n° 4
Juin 2019

ISSN 2262-9238

Insee Centre-Val de Loire
131, rue du faubourg Banner
45034 Orléans Cedex 1

Directrice de la publication :
Yvonne Pérot

Chef de service :
Vincent Bernard

Cheffe de projet :
Sophie Faure

Rédacteurs en chef :
Anne Billaut
Rémi Josnin

Relations média :
medias-centre@insee.fr

ISSN 2262-9238
© Insee 2019