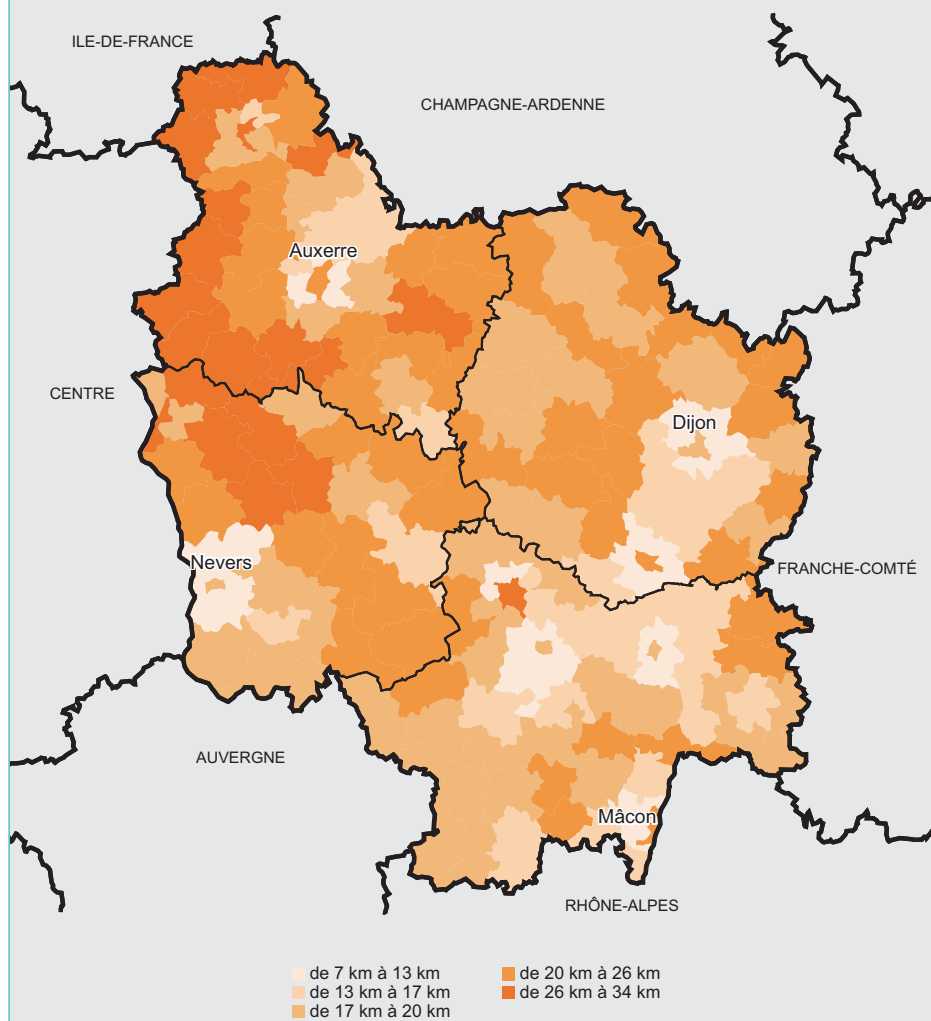


Les trajets domicile-travail : de plus en plus de Bourguignons travaillent loin de chez eux

Un trajet moyen de 17 km entre domicile et travail

Distance moyenne des trajets domicile-travail à vol d'oiseau des actifs ayant un emploi qui travaillent hors de leur commune (par canton de résidence)



Source : INSEE - Recensement de la population 1999.

Plus d'un Bourguignon sur deux travaille ailleurs que dans sa commune de domicile.

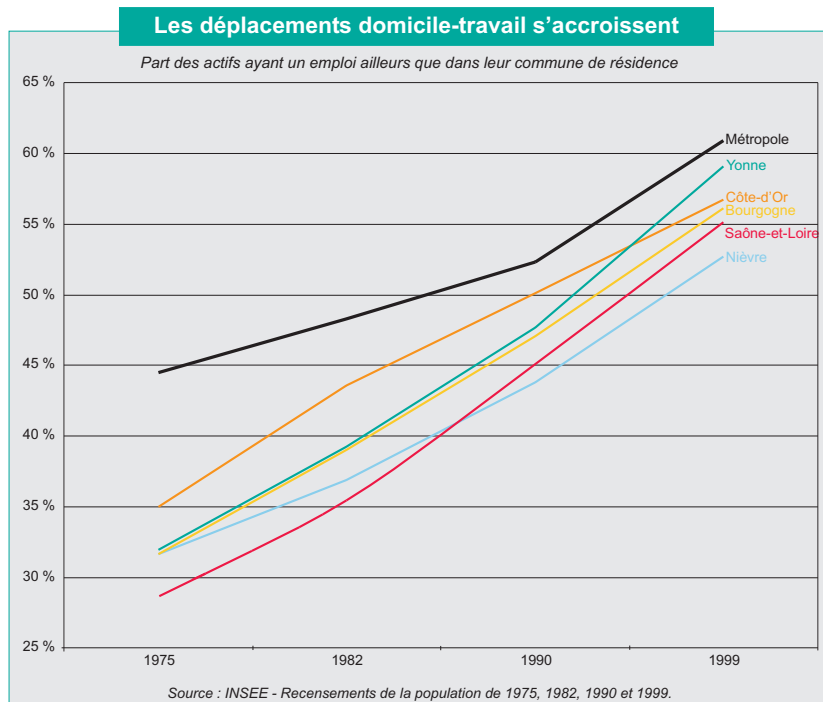
Ces navettes domicile-travail n'ont cessé de s'accroître au fil du temps, de même que la longueur des trajets.

Ces évolutions sont dues, pour une bonne part, à la périurbanisation. Les hommes, les célibataires et les jeunes adultes vont plus fréquemment travailler dans une commune autre que celle où ils résident. Plus d'un tiers des Bourguignons travaillant en dehors de la région se rendent en Ile-de-France.

Parmi les 625 000 Bourguignons ayant un emploi en 1999, environ 351 000 l'exercent ailleurs que dans leur commune de résidence. Parmi ces derniers, près de 9 sur 10 ne dépassent pas les limites de leur département. Par ailleurs, 11 300 personnes travaillent dans un autre département de la Bourgogne, et 35 300 dans une autre région.

Attrait de l'Ile-de-France et proximité avec Rhône-Alpes

La présence des deux grandes voisines, l'Ile-de-France et Rhône-Alpes, incite de nombreux habitants à y chercher un emploi. Ainsi, plus d'un tiers de ceux qui travaillent en dehors de la région se rendent en Ile-de-France et plus d'un quart en Rhône-Alpes. Cependant, ce n'est pas vers ces deux régions que les flux domicile-travail se sont le plus intensifiés depuis 1990, mais vers celles du sud-ouest (Aquitaine et Midi-Pyrénées) et vers l'étranger, même si ces flux demeurent très modérés. Ainsi, en 1999, 885 Bourguignons ont un travail au-delà des frontières françaises, contre 544 neuf ans plus tôt.



A l'inverse, un peu plus de 29 000 habitants d'une autre région viennent gagner leur vie en Bourgogne. 10 000 sont rhône-alpins. Il s'agit pour la plupart d'actifs résidant dans l'Ain et traversant la Saône pour se rendre à leur travail dans l'agglomération de Mâcon. Deux autres régions

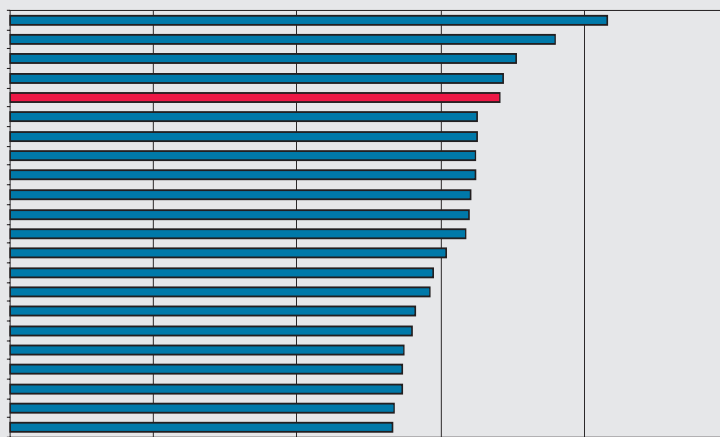
limitrophes, le Centre et la Franche-Comté, fournissent ensemble plus de 9 000 actifs à la Bourgogne.

56 % des Bourguignons ne travaillent pas dans leur commune de résidence

Au total, 56 Bourguignons sur 100 partent, quotidiennement pour la majorité d'entre eux, vers une autre commune pour aller travailler. Cette proportion, si elle reste inférieure à la moyenne nationale (61 %) ne cesse d'augmenter au fil du temps. En 1975, elle atteignait à peine un tiers, et encore moins de la moitié en 1990. Ce phénomène s'explique par plusieurs facteurs.

D'abord, tandis que l'activité économique se concentre dans les principales agglomérations, l'habitat lui, s'étale dans des couronnes de plus en plus éloignées du centre. En effet, si la ville continue à attirer les étudiants, les personnes seules, et les personnes âgées, les familles, quant à elles, cherchent souvent à s'installer plus spacieusement, et de préférence en maison individuelle, donc en périphérie. La plupart du temps, cette décision fait également écho au désir de devenir

Les distances moyennes les plus longues pour les régions voisines d'Ile-de-France



Près de 12 000 Bourguignons travaillent en Ile-de-France

Actifs résidant en Bourgogne et travaillant en ...			Actifs travaillant en Bourgogne et résidant en ...		
Lieu de travail	1999	Variation 90/99 (en %)	Lieu de résidence	1999	Variation 90/99 (en %)
Ile-de-France	11 931	7,8	Rhône-Alpes	10 131	34,5
Rhône-Alpes	9 507	15,1	Centre	5 079	36,7
Franche-Comté	3 960	26,3	Franche-Comté	4 112	24,3
Centre	3 192	22,5	Auvergne	2 356	10,9
Champagne-Ardenne	1 676	19,0	Champagne-Ardenne	2 338	43,8
Auvergne	1 675	32,1	Ile-de-France	2 321	11,7

Source : INSEE - Recensements de la population de 1990 et 1999.

propriétaire. Compte tenu de la raréfaction des terrains disponibles à proximité des villes, et de leur renchérissement, ce souhait ne peut être exaucé qu'au prix d'un éloignement.

Des emplois plus éloignés du lieu d'habitation

Par ailleurs, la concentration de l'agriculture et le déclin du petit

commerce rural, deux secteurs qui confondent la plupart du temps domicile et siège de l'entreprise, l'amélioration des réseaux de transport et de l'équipement des ménages en automobile, ainsi que le développement de l'activité féminine ont largement contribué à l'accroissement des déplacements domicile-travail. Plus récemment, les conséquences de la crise ont pu accentuer cette tendance : le contexte de chômage et de flexibilité de l'emploi a

en effet incité maints actifs à accepter des emplois plus éloignés de leur lieu d'habitation.

L'Yonne en tête

En Saône-et-Loire et plus encore dans la Nièvre, malgré un net accroissement, la part des navettes domicile-travail reste inférieure à la moyenne régionale. Jusqu'en 1990, c'était, en proportion, les habitants de la Côte-d'Or les plus nombreux à exercer leur activité en dehors de leur commune de résidence. En 1999, avec l'élargissement de la grande couronne parisienne, c'est l'Yonne qui détient le record dans la région, avec près de 6 résidents sur 10 dans ce cas. C'est aussi dans ce département que le trajet moyen entre logement et lieu de travail apparaît le plus long : 22,8 km.

Car en même temps que les déplacements domicile-travail s'accroissent, leur distance moyenne augmente. En 1999, en Bourgogne, elle dépasse les 17 kilomètres, contre 16 en 1990. Ainsi, la Bourgogne fait partie des régions où, du fait de leur voisinage

Les aires urbaines s'étendent

En métropole, la part de la population résidant dans une aire urbaine croît : elle atteint désormais 77 %. En Bourgogne, cette proportion est certes plus faible mais augmente également (61 % en 1999 contre 56 % en 1990). Le territoire des aires urbaines bourguignonnes s'est étendu. Les couronnes périurbaines ont ainsi gagné 164 nouvelles communes (+ 42 %). La part de la population des aires urbaines qui y vit s'est accrue. Environ 32 % de la population y réside en 1999 contre 27 % en 1990. A l'inverse la croissance des pôles urbains a été modeste.

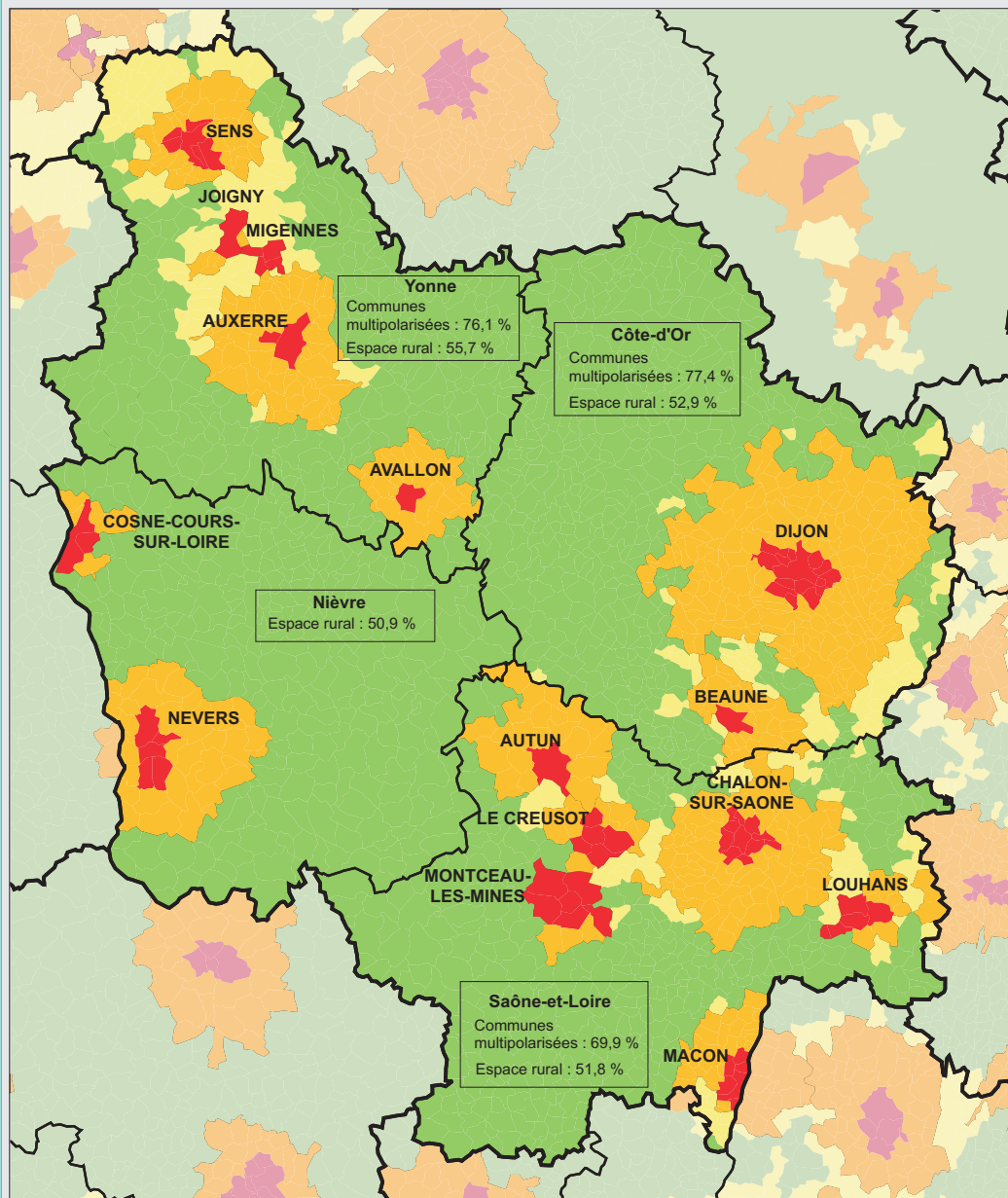
Répartition de la population de la Bourgogne selon le zonage en aires urbaines

	Délimitations 1999			Délimitations 1990		
	Nombre de communes	Population en 1999	Population en 1990	Nombre de communes	Population en 1999	Population en 1990
Espace à dominante urbaine	804	1 080 850	1 069 030	525	958 784	950 576
Aires urbaines	622	986 856	978 794	451	906 741	900 169
Pôles urbains	70	668 791	677 292	63	651 523	660 236
Couronnes périurbaines	552	318 065	301 502	388	255 218	239 933
Communes multipolarisées	182	93 994	90 236	74	52 043	50 407
Espace à dominante rurale	1 241	529 217	540 623	1 520	651 283	659 077
Ensemble	2 045	1 610 067	1 609 653	2 045	1 610 067	1 609 653

Source : INSEE - Recensements de la population de 1990 et 1999.

Les habitants des périphéries urbaines sont les plus mobiles

Part des actifs ayant un emploi ailleurs que dans leur commune de résidence



Catégorie d'espace en 1999



Source : INSEE - Recensement de la population de 1999.

Note de lecture : Parmi les actifs bourguignons ayant un emploi, 56 % travaillent dans une autre commune que celle où ils résident. Cette proportion est de 44 % dans les pôles urbains, de 79 % dans les couronnes périurbaines, de 74 % dans les communes multipolarisées et de 53 % dans l'espace à dominante rurale.

Par exemple, la part des actifs ayant un emploi ne travaillant pas dans leur commune de résidence s'élève à 48,4 % dans le pôle urbain de Dijon, à 76,8 % dans la couronne périurbaine chalonnaise, à 76,1 % dans l'ensemble des communes multipolarisées icaunaises et à 50,9 % dans l'espace rural nivernais.

Le zonage en aires urbaines

L'INSEE a défini en 1997 une nouvelle nomenclature spatiale, le Zonage en Aires Urbaines (ZAU). Ce zonage, réalisé à partir des données du recensement de 1990, décline le territoire métropolitain en 4 catégories.

Les trois premières constituent l'**espace à dominante urbaine** : ce sont les **pôles urbains** et les **couronnes périurbaines** qui les complètent pour former les **aires urbaines**, et les **communes multipolarisées**.

L'**espace à dominante rurale** constitue la quatrième catégorie.

Ce zonage, réactualisé à partir des données du recensement de 1999, permet de dresser l'état du peuplement urbain et rural de la France métropolitaine et d'analyser les dynamiques démographiques territoriales.

Unité urbaine : ensemble d'au moins 2 000 habitants constitué de communes constituant un ensemble tel que les constructions ne sont pas séparées de plus de 200 mètres.

Aire urbaine : ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave, constitué d'un **pôle urbain** et de sa **couronne périurbaine**.

Pôle urbain : unité urbaine ou agglomération offrant au moins 5 000 emplois.

Couronne périurbaine : communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40 % de la population résidante ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

Communes multipolarisées : communes rurales ou unités urbaines situées hors des aires urbaines, dont au moins 40 % de la population résidante ayant un emploi travaille dans plusieurs aires urbaines.

Espace à dominante rurale : ensemble des communes n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine.

avec l'Ile-de-France, les distances parcourues sont les plus longues et les flux d'actifs interrégionaux les plus élevés. Cette augmentation s'explique par le fait qu'en neuf ans, la part des trajets inférieurs à 10 km a nettement diminué, au profit des trajets compris entre 10 et 50 km. Cela dit, plus d'un migrant sur deux parcourt encore moins de 10 km, et 6 sur 100 seulement effectuent un trajet de 50 à 200 km.

Le territoire est structuré autour des pôles d'emplois

Ces déplacements intercommunaux des actifs structurent si bien le territoire qu'ils ont permis de le découper en un zonage d'aires urbaines (voir définitions et carte p.4). Les habitants des couronnes périurbaines sont les plus mobiles : près de 8 sur 10 travaillent en dehors de leur commune de résidence. *A contrario*, les résidents des pôles urbains ne sont qu'un peu plus de 4 sur 10 dans ce cas. Les uns comme les autres parcourent en moyenne environ 15 km. Quant aux ruraux, la concentration des emplois les contraint eux aussi à une mobilité de plus en plus fréquente : 53 % d'entre eux quittent aujourd'hui leur commune pour se rendre au travail ; ils étaient 46 % en 1990. La progression la plus forte de la décennie concerne les habitants des communes multipolarisées : presque trois-quarts d'entre eux sont mobiles en 1999, contre 64 % au précédent recensement. Ils effectuent également le trajet moyen le plus long : 21,6 km, soit un kilomètre de plus que les ruraux.

Une plus ou moins grande fréquence des déplacements quotidiens repose aussi sur des critères comme l'âge, le sexe, l'état matrimonial, le diplôme ou encore le statut et la catégorie d'emploi. Ainsi, les jeunes, notamment les moins de 25 ans, apparaissent particulièrement mobiles. Les 20-29 ans parcourent aussi les distances les plus longues : 19,3 km, soit 2,2 km de plus que la moyenne. Au début de leur vie professionnelle, ils n'ont pas forcément la possibilité de quitter le toit familial, tout en ayant à se montrer

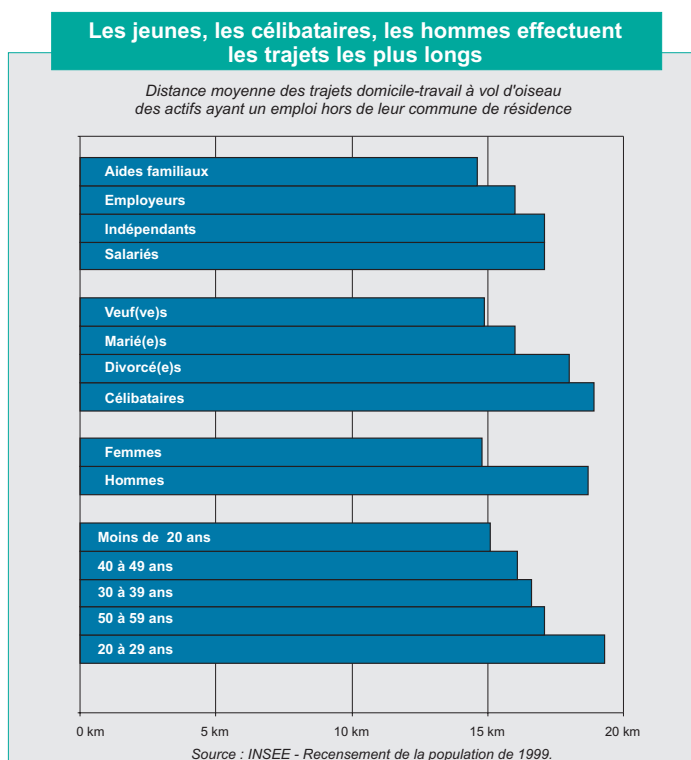
disponibles vis à vis des propositions d'emploi, même éloignées. Passés 40 ans, les déplacements se font moins fréquents. Les hommes, quel que soit leur âge, sont plus nombreux que les femmes à quitter leur commune de domicile pour travailler ailleurs. Les Bourguignons sont près de 6 sur 10 dans ce cas, contre à peine plus de la moitié des Bourguignonnes. Et ils font en moyenne 18,7 km, soit 4 de plus que les femmes. La charge des enfants restant largement dévolue à ces dernières, il semblerait donc que les couples élisent domicile de préférence à proximité du lieu d'activité de l'épouse.

Plus un actif est diplômé, plus son emploi est loin

Si être célibataire ou divorcé(e) ne signifie pas forcément vivre seul(e), en tout cas cela n'amène pas à davantage de mobilité que les gens mariés. En revanche, cela implique de plus longues distances pour se rendre au travail (19 km pour les célibataires, 18 pour les divorcés, contre 16 pour les mariés). Des différences apparaissent

également si on considère les types d'activité et, notamment, deux critères fortement liés : la catégorie d'activité et le diplôme. Tout d'abord, les salariés, dans leur ensemble, apparaissent nettement plus mobiles que les non-salariés : ils sont près de 60 % à travailler ailleurs que là où ils habitent contre seulement 15 % des aides familiaux et un quart des indépendants. En revanche, ces derniers lorsqu'ils sont mobiles, parcourent la même distance moyenne que les salariés : 17,1 km. Les représentants de commerce, les techniciens et agents de maîtrise divers, ainsi que les cadres d'entreprises battent les records de mobilité et de longueur de trajet. Deux-tiers d'entre eux exercent leur métier en dehors de leur commune de résidence, avec un trajet moyen dépassant 20 km (presque 27 pour les cadres). Rien d'étonnant donc à retrouver les diplômés de niveau bac et bac + 2 dans la même situation : une mobilité et des distances parcourues supérieures à la moyenne.

■ Annick Déroit



La voiture pour se rendre au travail

Pour la première fois, le recensement de 1999 a interrogé les Français sur leur mode de transport pour se rendre au travail.

On apprend ainsi que parmi les Bourguignons qui exercent leur activité dans une autre commune que celle de leur lieu de résidence, une écrasante majorité (86,4 %) utilise la voiture. Ils ne se distinguent nullement des autres provinciaux pour qui ce mode de locomotion est également le choix le plus fréquent (86,2 %). Dans la région, c'est la Saône-et-Loire qui compte le plus d'adeptes de l'automobile (9 migrants sur 10) tandis que la Côte-d'Or se trouve en dessous de la moyenne avec moins de 83 %. En revanche, ce département recense la part la plus importante d'usagers des transports publics : plus de 7 migrants sur 100 contre 4 sur 100 en moyenne en Bourgogne (près de 5 sur 100 en province).

Le fait de travailler dans sa commune de résidence modifie nettement les habitudes de transport. Si la voiture demeure le mode majoritaire, elle ne concerne plus qu'un peu moins d'un actif sur deux. En revanche, la marche à pied apparaît la seconde façon de se déplacer vers son lieu d'activité la plus usitée. Les Bourguignons la choisissent un peu plus souvent que la moyenne des provinciaux (19 % contre à peine 18 %) et, parmi eux, les Icaunais remportent la palme des marcheurs : plus d'un sur cinq se rend à pied sur son lieu de travail. Les deux roues ont davantage la cote que les transports en commun, sauf une fois encore en Côte-d'Or qui se distingue nettement des trois autres départements : 8 Côte-d'Oriens ayant un emploi dans sa commune de résidence sur 100 empruntent les transports en commun, alors que ce n'est le cas que pour un peu plus d'1 habitant sur 100 en Saône-et-Loire, dans l'Yonne et la Nièvre. Enfin, 16 actifs bourguignons sur 100 n'utilisent aucun moyen de transport, puisqu'ils travaillent à domicile.

MÉTHODOLOGIE

Distance parcourue :

La distance est mesurée "à vol d'oiseau" entre le chef lieu de la commune de résidence de l'actif migrant et celui de la commune de son lieu de travail. Cette méthode tend à sous-estimer la longueur réelle des trajets. A l'inverse, elle conduit sans doute à surestimer les trajets effectués par les actifs travaillant dans une commune contiguë à leur commune de résidence.

Migration alternante (ou navette domicile-travail) :

déplacement d'actif ayant un emploi hors de sa commune de résidence. Pour le dénombrement et la part des migrations alternantes, tous les flux intercommunaux d'actifs sont pris en compte. En revanche, en ce qui concerne le calcul des longueurs de trajets des actifs migrants, le champ est limité aux déplacements domicile-travail internes à la métropole et inférieurs à 200 kilomètres. En effet, les longues distances entre domicile et travail cachent souvent des mobilités hebdomadaires plutôt que quotidiennes, pour des actifs ne rentrant chez eux que le week-end. Il paraît donc préférable de ne pas les retenir dans le calcul des trajets moyens. Cette limite de 200 km a été fixée de manière conventionnelle ; 6 700 personnes ne sont ainsi pas prises en compte en Bourgogne, soit 1 actif occupé sur 100 en 1999.

Périurbanisation : croissance démographique autour des villes, dans les couronnes périurbaines et les communes multipolarisées.

Thème du prochain numéro : Population active, chômage et migrations

POUR EN SAVOIR PLUS

- **Les déplacements domicile-travail : de plus en plus d'actifs travaillent loin de chez eux** - INSEE Première n°767 - avril 2001.
- **Les grandes villes françaises étendent leur influence** - INSEE Première n°766 - avril 2001.
- **Le zonage en aires urbaines en 1999, 4 millions d'habitants en plus dans les aires urbaines** - INSEE Première n°765 - avril 2001.
- **Le zonage en aires urbaines** - INSEE Première n°516 - avril 1997.
- **Aires urbaines : au-delà des agglomérations** - Dimensions n°36 - août 1996.
- **Le rural en Bourgogne : diversité des espaces et des activités** - Dimensions n°45 - juin 1997.

INSEE - BOURGOGNE

2 bis, rue Hoche - 21000 Dijon

Tél : 03 80 40 67 67

Fax : 03 80 40 67 40

Directrice de la publication : Véronique Moynet

Rédacteur en chef : Denis Quénel

Maquette PAO : Catherine Naslot

Abonnement :

11 numéros par an + Bilan économique

et social annuel : 22,87 euros - 150 F

2,29 euros - 15 F le numéro

Impression : Imprimerie 21 - Dijon

Dépôt légal : à parution

ISSN 1246-483 X

Code Sage D018316

© INSEE 2001