



HAL
open science

Essai de caractérisation de la mobilité interurbaine en France : des pendulaires et pendularités hétérogènes

Benoit Conti

► **To cite this version:**

Benoit Conti. Essai de caractérisation de la mobilité interurbaine en France : des pendulaires et pendularités hétérogènes. Flux - Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires, 2019, 1 (115), pp.14-32. 10.3917/flux1.115.0014 . hal-02111951v1

HAL Id: hal-02111951

<https://hal.science/hal-02111951v1>

Submitted on 30 Jun 2020 (v1), last revised 9 Jul 2020 (v2)

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Essai de caractérisation de la mobilité interurbaine en France : des pendulaires et pendularités hétérogènes

Benoit Conti

Introduction

Parmi l'ensemble des déplacements, les trajets vers le lieu de travail habituel, même s'ils restent le premier motif de déplacement, ne représentent pas une majorité des motifs de déplacement (18%), mais comptent pour une part importante des kilomètres parcourus par les actifs quotidiennement (41%) (Le Jeannic, 2010). Ces trajets, qui ont une portée plus importante que celle des autres motifs, présentent un caractère structurant dans l'organisation des déplacements quotidiens (Aguiléra, Massot, Proulhac, 2010 ; Brion, Léger, 2012). Ce constat est d'autant plus vérifié que la distance domicile-travail est longue : plus les actifs parcourent des distances importantes, plus les activités secondaires se concentrent autour du trajet réalisé à proximité immédiate du lieu de résidence ou de travail (Boulaïbal, 2001 ; Aguiléra, Massot, Proulhac, 2010). Or, depuis 1982, ces distances sont en augmentation constante, passant de 9 km en 1982 à 12 km en 1994 jusqu'à près de 15 km en 2008 (François, 2010). L'évolution de la distribution des distances de déplacement domicile-travail entre 1982 et 2008 fait apparaître que les distances de déplacements domicile-travail supérieures à 10 kilomètres ont augmenté très fortement. Plus précisément, celles comprises entre 20 et 40 kilomètres ont doublé, passant de 10% à 20% du total en 2008, alors que les très longues distances, supérieures à 80 km, ont en revanche peu augmenté. L'accroissement des vitesses moyennes de déplacement grâce à une diffusion de l'usage de l'automobile soutenue par un développement des infrastructures routières et autoroutières en Europe et en Amérique du Nord participe à cet allongement des distances kilométriques (Gallez, Kaufmann, 2009 ; François, 2010).

Cette augmentation a conduit à de nouvelles formes de peuplement et d'organisation urbaine, notamment dans les pays développés. Simultanément, les activités et les emplois se concentrent davantage dans les espaces urbanisés, principalement dans les métropoles, au détriment des espaces ruraux, alors que les espaces de résidence des individus se déconnectent des centres (Wiel, 1999). À partir du milieu des années 1960, le processus de périurbanisation augmente fortement en France, notamment en Île-de-France, puis connaîtra un développement plus tardif dans les autres régions françaises, au milieu des années 1980 (Berger, 2004 ; Baccaïni, Sémécurbe, 2009 ; Callen, 2011). Ces liens entre les pratiques de mobilité quotidienne et les formes d'organisation spatiale des lieux d'emplois et d'habitat (formes urbaines) ont fait l'objet de nombreuses recherches (Camagni, Gibelli, Rigamonti, 2002 ; Aguiléra, Madre, Mignot, 2004) depuis les travaux de Newman et Kenworthy (1989). La commune n'est plus une échelle fonctionnelle pertinente pour définir et surtout pour délimiter la ville. Le passage de la ville pédestre à la ville de l'automobile, décrit par Wiel (1999), montre comment la ville a été transformée au cours des années 1970 : le centre-ville historique, associé à des espaces piétons, fait place à de grandes agglomérations reliant des périphéries à un centre par la mise en place d'infrastructures de transport routières et autoroutières. À la fin des années 1990 en France, la notion d'aire urbaine est alors définie par l'INSEE (Institut national de la statistique et des études économiques). Son objectif est d'identifier le lien fonctionnel entre les communes agglomérées de la zone centrale (l'agglomération, l'unité urbaine ou le pôle urbain) et les communes dont la population entretient des liens avec ce pôle (communes périurbaines) grâce aux navettes domicile-travail. Les recherches sur la mobilité domicile-travail se concentrent alors et pour une très large majorité sur les déplacements dont l'origine et la destination sont contenues dans ces périmètres. En France, l'étude des déplacements pendulaires se concentre sur ceux effectués au sein d'une même aire urbaine, nommés dans cet article « intraurbain » (Baccaïni, 1996 ; Boulaïbal, 2001 ; Aguiléra, Mignot, 2002 ; Camagni, Gibelli, Rigamonti, 2002 ; Mignot *et alii*, 2007 ; Le Breton, 2008 ; Aguiléra, Mignot, 2011).

L'originalité de cet article est de centrer le regard sur les actifs qui sortent de ce cadre d'analyse classique de la mobilité quotidienne domicile-travail, en analysant les actifs qui quittent leurs aires urbaines de résidence pour travailler (nommés actifs sortants) et en particulier ceux qui vont travailler dans une autre aire urbaine (nommés actifs interurbains). Peu étudiés quantitativement en France (Conti, 2016), ces déplacements interurbains se rapprochent davantage de ce que certains sociologues et géographes appellent la grande mobilité liée au travail, qualitativement différente des déplacements intraurbains (Meissonnier, 2001 ; Öhman, Lindgren, 2003 ; Lanéelle, 2006 ; Beauvais, Fouquet, Assémond, 2007 ; Marion, Horner, 2008 ; Viry, Kaufmann, Widmer, 2009 ; Orfeuillat, 2010 ; Sandow, Westin, 2010 ; Ravalet *et alii*, 2015). Toutefois, cette grande mobilité n'a pas de définition uniformément adoptée en France ou dans les autres pays et ne concerne pas toujours des déplacements entre aires urbaines. Elle désigne des temps ou des distances domicile-travail particulièrement importantes, au-dessus de la moyenne nationale. En France, ces travaux sont principalement constitués de monographies d'actifs se déplaçant en train vers Paris, et n'ont pas vocation à donner une image représentative à l'échelle nationale.

L'objectif de cet article est de dresser cet état des lieux national, le plus complet possible, du profil (caractéristiques socio-économiques et localisation résidentielle) et de la mobilité pendulaire (distance et mode de transport) des actifs sortants et interurbains des aires urbaines en France. Cet état des lieux semble nécessaire dans la mesure où les politiques de transport et d'aménagement en France ne les prennent pas en considération alors qu'ils représentent un poids important dans les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements pendulaires (Conti, 2017, 2018). À partir des fichiers du recensement de la population, cet article tentera de répondre à deux questions principales : quel est le poids du profil de l'individu type « grand mobile » se déplaçant en train vers Paris ? Dans quelle mesure la mobilité interurbaine du quotidien pour le motif lié à l'emploi rend-elle compte de pratiques et d'individus divers en France ? Cet article propose donc d'une part, un changement d'échelle de l'analyse de la mobilité quotidienne et d'autre part, une quantification inédite des études monographiques des individus grands mobiles.

Pour commencer, nous préciserons le contexte d'étude dans lequel se place cette recherche grâce à une revue de la littérature centrée sur l'observation des déplacements de longues portées. Les éléments de méthodes utilisés et les bases de données mobilisées seront ensuite présentés. Enfin, les résultats de la quantification nationale de la mobilité interurbaine en France seront analysés, suivis de leurs discussion et perspective en termes de recherche.

Les déplacements des actifs interurbains : quelle mobilité, quel périmètre ?

Mobilité interurbaine et grande mobilité liée au travail, des concepts proches

Les actifs interurbains et leur mobilité sont principalement étudiés par des sociologues et géographes qui travaillent sur les modes de vie associés à la grande mobilité liée au travail. Cette dernière, possède des critères de définition parfois très divers. L'analyse du vocabulaire utilisé par les chercheurs pour évoquer les actifs acteurs de la grande mobilité liée au travail témoigne d'une certaine homogénéité à l'échelle internationale et d'une plus grande diversité en France. Plusieurs recherches, menées en Suède (Öhman, Lindgren, 2003 ; Sandow, Westin, 2010), en Angleterre (Champion, Coombes, Brown, 2009), en Allemagne (Holz-Rau, Scheiner, Sicks, 2014) ou en Australie (De Silva, Johnson, Wade, 2011) utilisent le terme de « long distance commuters » pour désigner ces actifs. À l'échelle européenne, le programme de recherche Job Mob, l'utilise également en proposant une traduction française : « pendulaires (ou navetteurs) de longue distance » (Viry, Kaufmann, Widmer, 2009 ; Ravalet *et alii*, 2015). En Amérique du Nord (États-Unis et Canada), le terme d'« extreme commuters » est davantage utilisé (Marion, Horner, 2008 ; Maoh, Tang, 2012 ; Moss, Qing, Kaufman, 2012). En France, les termes proposés sont plus divers. En 1983, Marotel, Davee et Tarrus nomment ces actifs les « migrants-professionnels-longue-distance ». Le Breton (2008) utilise l'expression de « grands navetteurs » tout comme Verry (2014). En 2010, Orfeuill préfère le terme de « grand migrant » quand il évoque la grande mobilité liée au travail.

Les pratiques auxquelles renvoient ces termes sont encore plus variées et les contextes de grande mobilité liée au travail également (Vincent-Geslin, Ravalet, 2016). Pour un même mot, différentes définitions sont employées par les auteurs. Deux critères importants sont utilisés pour définir la grande mobilité liée au travail : le temps et la distance de déplacement. Les auteurs mobilisent une seule de ces deux variables avec des seuils minimums qui peuvent être très différents d'une étude à l'autre : de 60 minutes à 120 minutes ; de 17 km à plus de 200 km (Tableau 1). Le critère de fréquence minimum de déplacement est également souligné par certains travaux, mais il est toutefois plus rare (Ravalet *et alii*, 2015).

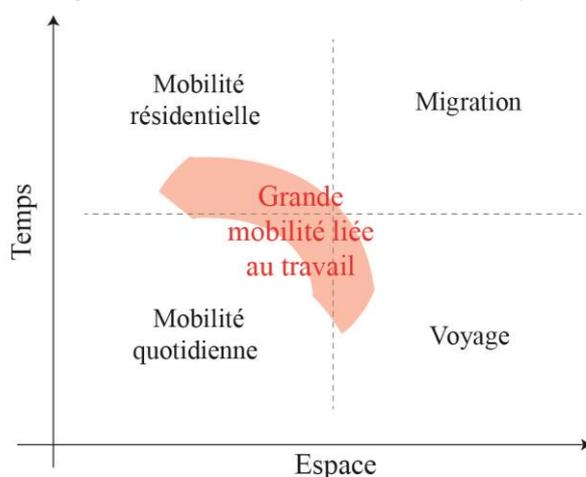
Tableau 1. Synthèse des valeurs choisies pour définir la grande mobilité liée au travail

	Temps minimum	Distance minimum
Le Breton (2008)	60 min	-
Viry, Kaufmann, Widmer (2009)	60 min	-
Orfeuill (2010)	120 min	-
Marion, Horner (2008)	90 min	-
Moss, Qing, Kaufman (2012)	90 min	-
Ravalet, Dubois, Kaufmann (2014)	60 min	-
Marotel, Davee, Tarrius (1983)	-	100 km
Öhman, Lindgren (2003)	-	200 km
Champion, Coombes, Brown (2009)	-	20 km
De Silva, Johnson, Wade (2011)	-	100 km
Maoh, Tang (2012)	-	17 km
Holz-Rau, Scheiner, Sicks (2014)	-	100 km

Source : Réalisation de l'auteur.

En reprenant le graphique proposé à partir du découpage de Kaufmann (2000) sur les différents types de mobilité spatiale, la grande mobilité liée au travail serait donc une forme particulière de mobilité quotidienne (Figure 1). Avec des temps de déplacement ou des distances de déplacement importantes, la grande mobilité liée au travail bouscule les grilles de lecture classiques de la mobilité spatiale. Certains déplacements de ces actifs grands mobiles peuvent être comparés aux excursions touristiques alors que d'autres sont proches de basculer vers un mode de vie birésidentiel.

Figure 1. La place de la grande mobilité liée au travail dans le système de mobilité spatiale



Source : Réalisation de l'auteur à partir de Kaufmann (2000)

L'objectif de la littérature sur la grande mobilité liée au travail est d'étudier les modes de vie associés à ces temps et distances de déplacement importants. Ces critères de distance ou de temps définissent la grande mobilité liée au travail, alors que le critère géographique de localisation du lieu d'emploi et de résidence au sein

des aires urbaines ne constitue pas un axe de problématisation pour ces travaux. Ces actifs, navetteurs de longues distances ou grands mobiles, peuvent parcourir de grandes distances kilométriques ou passer beaucoup de temps dans les transports au sein d'une même agglomération ou aire urbaine. C'est notamment le cas pour les plus grandes d'entre elles, comme Londres ou Paris, où les contraintes de localisations résidentielles ou de transport conduisent certains individus à parcourir des distances importantes ou à avoir des temps de transport élevés au sein même de ces aires urbaines (Orfeuill, 2010).

C'est pour cette raison que d'autres travaux portant sur les grands mobiles peuvent être mobilisés afin d'éclairer la mobilité des actifs sortants et interurbains en France : ceux dans lesquels le critère géographique est présent et qui portent spécifiquement sur les actifs qui résident et travaillent dans les communes villes-centres de deux aires urbaines distinctes. En France, trois travaux importants sont particulièrement mobilisés dans la littérature pour évoquer ce type de déplacement : (i) le travail de Meissonnier (2001) sur les actifs « provinciaux »¹ qui se déplacent de Rouen vers Paris par les trains grandes lignes reliant ces deux communes ; (ii) l'étude de Lanéelle (2006) sur les « navetteurs domicile-travail à grande vitesse » entre Le Mans et Paris en TGV ; (iii) la recherche de Beauvais, Fouquet et Assegond (2007) sur les « navetteurs » travaillant à Paris et résidant dans l'agglomération de Tours. Dans ces trois études, les déplacements des actifs débutent et s'achèvent dans deux périmètres fonctionnels distincts : ils vivent dans des agglomérations de province et travaillent à Paris. Elles se concentrent sur le mode de vie et le profil des actifs qui se déplacent entre deux agglomérations et montrent une diversité des profils d'actifs concernés par ce type de déplacement. Toutefois, ces recherches qualitatives possèdent quelques particularités liées au périmètre d'étude choisi, mais elles n'en constituent pas moins de solides apports pour discuter l'étude quantitative de cette forme de mobilité. Tout d'abord, elles se concentrent en grande majorité sur les actifs qui se déplacent en transports collectifs ; ensuite, elles portent sur des déplacements de très longue distance (en kilomètre et en temps) ; enfin, elles se concentrent sur les actifs qui travaillent à Paris et vivent dans les « villes à une heure de la capitale » (Lanéelle, 2006).

Identifier et caractériser les actifs interurbains en France : hypothèses et variables observées

L'ensemble des travaux présentés permet de dégager un certain profil d'actif grand mobile. C'est à partir de cet ensemble de recherches que nous proposons de comparer les résultats issus de notre quantification nationale. Voici les caractéristiques les plus notables issues de la littérature qui serviront de base de comparaison :

(i) Le genre : les hommes sont majoritaires dans ces travaux (Barker, Connolly, 2006 ; Viry, Kaufmann, Widmer, 2009 ; Sandow, Westin, 2010 ; Cassel *et alii*, 2013 ; Rapino, Fields, 2013).

(ii) La profession et catégorie socioprofessionnelle : les études soulignent une diversité des profils rencontrés avec toutefois une surreprésentation des cadres (Sandow, Westin, 2010 ; Gingembre, Baude, 2014 ; Cassel *et alii*, 2013 ; Sandow, 2014).

(iii) Le mode de transport : en France, ces déplacements interurbains sont souvent associés à l'utilisation d'un mode de transport en particulier, le train (Marotel, Davee, Tarrus, 1983 ; Meissonnier, 2001 ; Lanéelle, 2006 ; Beauvais, Fouquet, Assegond, 2007). Certaines études internationales sur la grande mobilité liée au travail vont dans ce sens (Orfeuill, 2010 ; Moss, Qing, Kaufman, 2012 ; Ravalet *et alii*, 2015) alors que d'autres soulignent l'utilisation de la voiture (Cassel *et alii*, 2013 ; Rapino, Fields, 2013).

(iv) Les lieux de travail et de résidence : la localisation de la résidence et celle du lieu d'emploi sont principalement concentrées dans les villes-centres des aires urbaines (Meissonnier, 2001 ; Lanéelle, 2006). Les individus vivant dans les communes du pôle urbain ou dans les espaces périurbains sont souvent absents des enquêtes menées sur les grands navetteurs (Ravalet *et alii*, 2015). Il en est de même pour le lieu d'emploi.

D'autres variables présentes dans le recensement seront également mobilisées afin de compléter le profil détaillé des actifs interurbains à l'échelle nationale. Les variables observées sont l'âge, le type de logement, le type de ménage, le nombre d'enfants du ménage ou encore le statut d'occupation du logement (Öhman, Lindgren, 2003 ; Debrand, Taffin, 2005 ; De Silva, Johnson, Wade, 2011 ; Dargay, Clark, 2012 ; Cassel *et alii*, 2013 ; Ravalet *et alii*, 2015).

Ainsi, le périmètre des monographies en France se limite aux actifs qui résident en province et qui vont travailler à Paris et se déplacent entre les communes villes-centres des aires urbaines, qui sont en couple et se déplacent en train. Les recherches sur la grande mobilité liée au travail montrent que les hommes, jeunes et en couple ont une probabilité plus forte de réaliser ce type de déplacement. À la lecture de ces recherches, une quantification de ce phénomène à l'échelle nationale en France, et une meilleure qualification des actifs sortants et interurbains apparaît comme un enjeu de connaissance encore inexploré par la recherche. Leurs caractéristiques individuelles

¹ Contraction des mots « province » et « Franciliens », ce terme désigne les actifs qui résident dans des agglomérations de province et travaillent à Paris.

socio-économiques (âge, genre, catégorie socioprofessionnelle), géographiques (zones de résidence et d'emploi) et celles de leurs pratiques de déplacement (mode de transport et distance parcourue) sont en effet peu connues.

Quantifier la mobilité interurbaine : les enquêtes mobilisables et mobilisées

En France, différentes sources de données sur la mobilité sont disponibles. Plusieurs enquêtes à de multiples échelles sont réalisées et permettent de saisir différents types de déplacements. Les enquêtes déplacements standard du CERTU² (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), que sont les EDVM (Enquêtes déplacements villes moyennes), les EMD (Enquêtes ménages déplacements), les EDGT (Enquêtes déplacements grands territoires) se concentrent sur un territoire défini et ont pour objectif de dresser un état des lieux des pratiques de déplacements à l'échelle des périmètres étudiés. Ces enquêtes sont d'une grande richesse pour les déplacements propres aux agglomérations, mais ne permettent pas de saisir les pratiques de mobilité des navetteurs interurbains pour une raison principale : elles se concentrent essentiellement sur les déplacements internes à leur périmètre d'étude.

À l'échelle nationale, l'enquête qui vise à comprendre et analyser les pratiques de mobilité est l'ENTD (Enquête nationale transports et déplacements), dont la dernière a été effectuée en 2008. Cette enquête possède un avantage pour l'étude des déplacements interurbains du fait de son périmètre national. Toutefois, cette enquête ne pourra pas être utilisée dans cet article pour deux raisons : d'une part, elle possède un échantillon d'actifs interurbains trop faible et ne devient donc plus représentative lorsque l'échelle d'analyse est réduite car certains territoires ne sont pas couverts par l'enquête ; d'autre part, l'information sur la localisation des actifs (lieu de résidence et de travail) n'est disponible que pour de très vastes entités géographiques (tranches d'aires urbaines).

Ces éléments nous conduisent à nous reporter sur les fichiers du recensement de 2010 qui fournissent une base nationale de données, localisées à la commune pour l'ensemble des actifs français (fichier « Mobilités professionnelles »). Toutefois, le recensement n'est pas une enquête de mobilité et peu d'éléments sont disponibles sur les pratiques de mobilité contrairement aux enquêtes au standard CERTU. Le fichier du zonage en aires urbaines 2010, également réalisé par l'INSEE, est le second fichier permettant de définir la localisation des actifs au sein de ce découpage fonctionnel de l'espace français. Ce zonage est mobilisé tel que l'INSEE le définit : « une aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 1500 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines couronne périurbaine) dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci ». À partir de ce découpage, cinq catégories de communes ont été établies afin d'identifier les interurbains et de porter des réflexions distinctes en fonction de ces espaces : les communes « villes-centres » ; les communes appartenant au pôle urbain ; les communes périurbaines ; les communes multipolarisées ; les communes isolées hors influence des pôles urbains, donc hors aires urbaines.

Nos premières exploitations de la base de données et une lecture de travaux sur la mobilité dans les aires urbaines permettent de préciser le périmètre d'étude des actifs interurbains. Trois principaux choix ont été effectués :

(i) La situation géographique d'insularité des départements et territoires d'outre-mer ainsi que de la Corse spécifie des conditions de mobilités des actifs y résidant. L'étude des déplacements des actifs interurbains dans ces territoires et les échelles à prendre en compte sont difficilement comparables avec les flux entre aires urbaines de la France continentale. Les actifs qui résident en dehors de la France continentale ne seront donc pas pris en compte.

(ii) Les actifs résidant en France, mais travaillant en dehors du territoire national sont présents dans le recensement. Ces trajets transfrontaliers sont aujourd'hui un phénomène non négligeable puisqu'ils représentent plus de 350 000 actifs, dont la moitié travaille en Suisse (Floch, 2015). Ces actifs transfrontaliers ne seront pas abordés dans notre travail, car ils relèvent d'une logique particulière d'accès à l'emploi (OST [Observatoire Statistique Transfrontalier], 2013).

(iii) Entre le zonage en aires urbaines de 1999 et celui de 2010, en baissant le seuil de prise en compte du nombre d'emplois dans le pôle urbain de 5 000 à 1 500 emplois, une nouvelle catégorie d'aire urbaine est proposée par l'INSEE : les petites aires urbaines. L'abaissement de ce seuil fait émerger plus de 400 petites aires urbaines, maillant l'ensemble du territoire. Les actifs résidant dans ces aires urbaines ne seront pas étudiés ici car les communes qui composent ces aires urbaines sont davantage des pôles ruraux que des pôles urbains³.

² Depuis le 1^{er} janvier 2014, le CERTU a fusionné avec d'autres services de l'État pour devenir le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).

³ Dans le zonage en aires urbaines de 1999, ces aires urbaines étaient d'ailleurs qualifiées de « pôles d'emploi de l'espace rural ». Source : site de l'INSEE, <http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/pole-emploi-espace-rural.htm>, consulté le 15 août 2016.

Dans la suite de cet article, les actifs nommés « sortants » sont ceux qui résident dans des moyennes et grandes aires urbaines (aire urbaine dont le pôle urbain comprend plus de 5000 emplois), et travaillent en dehors de cette aire urbaine, quelle que soit la catégorie de territoire dans lesquels ils travaillent. Parmi eux, les actifs interurbains sont ceux qui résident dans des aires urbaines moyennes ou grandes et travaillent dans une autre aire urbaine, moyenne ou grande, en France continentale. Ils seront notamment comparés aux actifs résidant et travaillant au sein d'une même aire urbaine, moyenne ou grande, appelés ici « intraurbains ».

Les navetteurs interurbains : une analyse nationale du profil d'actif et de déplacement

En France, le fichier du recensement de 2010 comprend les informations de localisation du lieu de résidence et d'emploi pour les 25 millions d'actifs résidant en France. En nous concentrant sur les aires urbaines moyennes ou grandes à l'origine des déplacements, c'est-à-dire celles où le pôle urbain rassemble plus de 5000 emplois, le nombre d'actifs concernés est alors d'un peu plus de 21 millions d'individus. Parmi ces 21 millions d'actifs, un peu plus de 2,4 millions, soit 12%, sont des actifs qui ne travaillent pas dans le périmètre de l'aire urbaine dans laquelle ils résident.

Depuis 1982, la part des actifs sortants des aires urbaines par rapport à l'ensemble de la population active résidente est en augmentation de 2 points tous les 10 ans environ (périmètre constant). En 1982, 6% des actifs ne travaillent pas dans l'aire urbaine dans laquelle ils vivent alors qu'en 2010 ce chiffre est de 12% (Tableau 2). Aussi, durant cette période, le nombre d'actifs concernés a plus que doublé passant de 1 million d'actifs français à plus de 2,4 millions⁴.

Tableau 2. Évolution du nombre d'actifs sortants depuis 1982

	1982	1990	1999	2010
Part d'actifs sortants	6%	8%	10%	12%
Nombre d'actifs sortants	1 058 272	1 440 852	1 866 432	2 420 113

Source : R.G.P. 1982, 1990, 1999, recensement population 2010 ; zonage en aire urbaine 2010 ; calculs de l'auteur.

Parmi les 12% d'actifs sortants, deux tiers (environ 1,6 million) sont des actifs qui se déplacent vers une autre aire urbaine pour rejoindre leur lieu d'emploi (actifs interurbains) et un tiers (environ 790 000) sont des actifs qui se déplacent soit vers une commune appartenant à une petite aire urbaine (220 000), soit vers une commune rurale ou multipolarisée (570 000).

Un tiers des sortants vont donc travailler dans des communes qui ne sont pas rattachées à l'espace fonctionnel d'une autre aire urbaine (dont le pôle urbain compte plus de 5000 emplois) alors que la mobilité interurbaine, qui relève davantage de logique de connexion de deux espaces fonctionnels d'agglomérations distinctes, représente les deux tiers restants. Ce résultat est à mettre en parallèle avec la localisation des emplois, davantage présents dans les espaces urbains en lien avec le processus de métropolisation. En effet, l'évolution de l'emploi depuis le début des années 2000 se concentre de plus en plus dans les grandes agglomérations : en France, « à périmètre identique, les grands pôles⁵ gagnent près de 2 millions d'emplois entre 1999 et 2008, alors que leur population active résidente n'augmente que de 1,3 million de personnes » (Floch, Lévy, 2011).

Le grand mobile vers Paris : un cas minoritaire et particulier de la mobilité interurbaine

Très présents dans la littérature française sur la grande mobilité, les actifs interurbains travaillant dans la capitale constituent en réalité davantage un cas à part qu'un cas général. Ces individus, un peu plus de 195 000, représentent en effet seulement 12% des 1,6 million d'actifs interurbains, et à peine 3,5% des 5,5 millions d'actifs travaillant dans l'aire urbaine de Paris. Ceux qui résident dans l'aire urbaine de Paris, mais qui n'y travaillent pas sont moins nombreux (68 651 personnes) et ne seront pas traités ici.

L'immense majorité des actifs interurbains (88%) sont donc des personnes qui habitent une aire urbaine hors Paris et travaillent dans une autre hors Paris. Or les pratiques de mobilité de ces personnes sont très peu étudiées par la littérature actuelle. Avant de présenter les résultats les concernant, un travail de quantification de la mobilité interurbaine à destination de l'aire urbaine de Paris, très présente dans la littérature, a été effectué. Les deux colonnes du tableau suivant (Tableau 3) comparent les caractéristiques individuelles des interurbains vers l'aire urbaine de Paris avec celles des actifs intraurbains de l'aire urbaine de Paris et à l'échelle nationale.

⁴ Périmètre du zonage en aires urbaines constant (2010).

⁵ Pôles urbains des grandes aires urbaines (celles comptant plus de 10 000 emplois dans le pôle urbain).

Tableau 3. Caractéristiques individuelles des navetteurs interurbains vers Paris

	Actifs aux déplacements internes aux aires urbaines	Actifs aux déplacements internes à l'aire urbaine de Paris	Actifs interurbains vers l'aire urbaine de Paris
Hommes	51%	51%	68%
Actifs de moins de 30 ans	33%	35%	34%
Cadres	18%	28%	32%
Diplômés du supérieur	37%	45%	48%
Propriétaires	56%	49%	63%
Actifs en CDI	77%	80%	83%
Part modale des TC*	18%	42%	42%
Habitent en ville-centre	30%	20%	41%
Travaillent en ville-centre	44%	31%	36%
Nombre d'actifs	18 537 858	5 505 356	195 045

*TC : Transports en commun.

Source : recensement population 2010 « Mobilité professionnelle » ; calculs de l'auteur.

Les hommes sont majoritaires dans ce type de déplacement. Quantitativement, cette différence entre genres est très similaire aux résultats d'une étude sur les grands migrants SNCF travaillant à Paris qui vivent à plus 100 km de la capitale (Marotel, Davee, Tarrus, 1983). Nous retrouvons ce partage entre deux tiers d'hommes et un tiers de femmes. Malgré tout, la part que représentent les femmes est loin d'être négligeable et l'image véhiculée par la presse des années 1990 d'un navetteur TGV masculin est à relativiser comme cela a déjà été montré (Lanéelle, 2006).

Concernant les catégories socioprofessionnelles, la part des cadres est très importante parmi les navetteurs qui se rendent dans l'aire urbaine de Paris pour travailler. Avec 32% des actifs, il s'agit de la profession et catégorie sociale la plus représentée, devant les professions intermédiaires (28%), les employés (21%) et les ouvriers (16%). Cette distribution est à mettre en regard de la distribution des profils d'actifs vivant et travaillant dans cette aire urbaine où nous trouvons une majorité d'actifs cadres (28%) et peu d'ouvriers (14%). La part d'actifs possédant un diplôme de l'enseignement supérieur est aussi très importante par rapport à celle des actifs aux déplacements intraurbains, avec presque la moitié des actifs concernés (48%). Ces deux variables, niveau de diplôme élevé et forte présence de cadres, confirment le caractère particulier de certains emplois localisés dans la capitale et absents des autres villes du bassin parisien. Les résultats de la thèse de Meissonnier (2001) sont par ailleurs très riches sur cet aspect du profil des actifs pendulaires vers la capitale et de la spécificité de leurs emplois. Habitant Rouen et travaillant à Paris, les navetteurs interrogés par Meissonnier soulignent le surcroît d'intérêt des emplois situés dans l'aire urbaine de Paris, et plus spécifiquement dans la commune de Paris (lieu de travail de 36% des interurbains travaillant dans l'aire urbaine), et des opportunités de carrières qu'ils proposent. L'évolution professionnelle est souvent associée à ce type de déplacements vers la capitale.

Le fait que les actifs interurbains travaillant dans l'aire urbaine de Paris soient davantage en situation d'emploi en CDI (83%) (Contrat à Durée Indéterminée) et propriétaires de leur logement (63%) confirme également les résultats des enquêtes qualitatives (Meissonnier, 2001 ; Beauvais, Fouquet, Assémond, 2007). Si nous ne connaissons pas les montants des investissements immobiliers de ces actifs qui résident en dehors de Paris, ces chiffres vont dans le sens de l'hypothèse que les trajets à longues distances pour travailler vers Paris sont préférés à un déménagement en banlieue parisienne. Les personnes interrogées dans les monographies distinguent Paris comme lieu d'emploi et Paris comme ville « peu appropriée à une vie, à des rythmes et à des activités de familles » (Beauvais, Fouquet, Assémond, 2007, p. 25). Le coût moindre de l'immobilier en province par rapport aux logements parisiens, plus chers et avec des superficies plus petites, constitue un avantage et une bonne raison de préférer une grande mobilité quotidienne plutôt qu'un déménagement. « La ville à taille humaine » (Meissonnier, 2001, p. 64) de province est préférée comme lieu de résidence à Paris, davantage symbole d'opportunités d'emploi que d'inscription résidentielle de long terme. Le lieu d'habitation des actifs

interurbains vers Paris confirme ce choix de localisation : ils sont 76% à vivre dans le pôle urbain, dont 41% en ville-centre de leur aire urbaine. Ce taux est nettement supérieur à celui de 30% observé au niveau national pour les actifs intraurbains et aux 20% de ceux vivant et travaillant dans l'aire urbaine de Paris. Toutefois, l'analyse des modes de transport montre que les transports collectifs ne sont pas majoritaires parmi les déplacements des navetteurs vers l'aire urbaine de Paris (42%), et la voiture reste largement présente dans les usages (54%). Ce taux d'utilisation des transports collectifs, très élevé lorsqu'on le compare avec celui des actifs qui résident et travaillent dans la même aire urbaine (18%), est en revanche équivalent avec les usages des actifs de l'aire urbaine de Paris, où 42% des actifs se déplacent également en transport en commun. Toutefois, ce pourcentage évolue en fonction du lieu de travail des actifs interurbains : à destination de la commune de Paris, 65% des navetteurs interurbains utilisent les transports en commun, alors qu'ils ne sont plus que 36% pour ceux qui travaillent dans une commune du pôle urbain et 8% à les préférer pour ceux qui ont leur emploi dans la couronne périurbaine de l'aire urbaine parisienne.

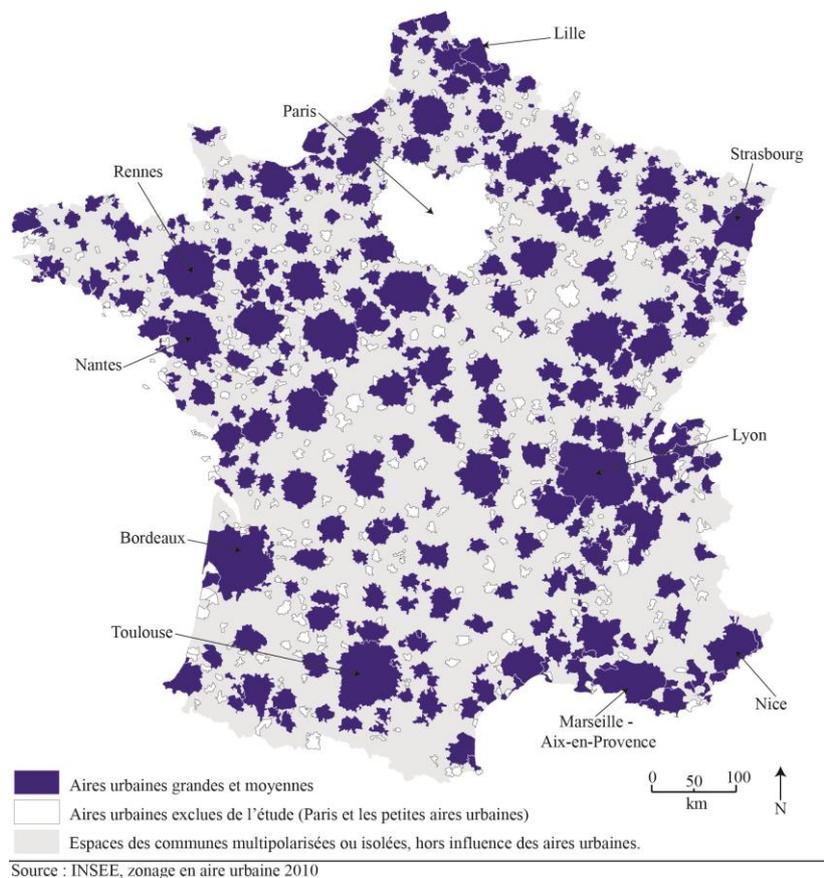
Ainsi, parmi l'ensemble des navetteurs interurbains qui se dirigent vers l'aire urbaine de Paris pour se rendre sur leur lieu d'emploi (195 045 personnes), 23% des actifs (45 260 individus) correspondent au profil de l'idéal-type du navetteur interurbain se déplaçant à la fois vers la commune de Paris tout en ayant recours aux transports en commun. Trois quarts des actifs ne correspondent donc pas au profil type, avec ici une hétérogénéité de cas d'étude absents de la littérature sur la grande mobilité et la mobilité interurbaine. C'est notamment le cas des actifs qui se déplacent en automobile vers l'aire urbaine de Paris ainsi que ceux qui travaillent dans des pôles d'emploi périphériques situés en dehors de la commune de Paris tels que La Défense ou Roissy. L'étude de ces actifs et de leur mobilité constitue à elle seule une piste de recherche qui ne sera pas développée dans cet article.

Les interurbains, une représentation plus forte des hommes, des cadres et des propriétaires

Parmi l'ensemble des déplacements interurbains présents dans le recensement de la population, certains paraissent peu réalisables quotidiennement selon les distances calculées. Afin de prendre en considération cet élément, un seuil maximum de la distance domicile-travail à vol d'oiseau de 200 km a été retenu. Les navettes dont la distance est supérieure seront exclues de la suite de notre analyse du fait de leur manque de fiabilité (le cas particulier de Paris et de son accessibilité importante nous a conduit à ne pas appliquer ce seuil dans la partie précédente). Ce seuil a notamment été établi afin de prendre en compte dans les calculs uniquement les actifs qui effectuent des déplacements plusieurs fois par semaine, et d'isoler ceux qui disposent d'un second logement à proximité de leur lieu de travail (Terrier, 1986). Il correspond à celui choisi par l'INSEE dans ses enquêtes sur les déplacements domicile-travail en France à partir du recensement de la population (INSEE Bourgogne, 2001 ; Talbot, 2001 ; Jourdan, Timotéo, Berlioz, 2011). Très peu d'actifs sont exclus de notre étude avec ce seuil qui concerne surtout les trajets vers l'aire urbaine de Paris. Sur les 166 184 actifs interurbains qui, d'après le recensement, ont une distance domicile-travail à vol d'oiseau supérieure à 200 km, presque la moitié (78 668 individus, soit 47%) déclarent travailler dans l'aire urbaine de Paris. Parmi les navetteurs interurbains (en dehors du cas l'aire urbaine de Paris comme lieu de résidence ou de travail), soit 1 366 177 actifs, 5% d'entre eux (65 282 individus) sont dans ce cas de figure.

En ne prenant pas en compte l'aire urbaine de Paris comme lieu de travail et de résidence des actifs interurbains ainsi que ceux qui ont une distance domicile-travail à vol d'oiseau supérieure à 200 km, les actifs résidant et travaillant dans les aires urbaines moyennes et grandes représentent 14,3 millions de personnes en France, qui résident dans 352 aires urbaines (Carte 1). Parmi ces 14,3 millions d'actifs, la population des actifs interurbains prise en compte dans la suite de notre travail est de 1,3 million d'actifs.

Carte 1. Aires urbaines grandes et moyennes du périmètre d'étude des actifs interurbains



Le tableau 4 présente les résultats des caractéristiques générales des actifs interurbains, en les comparant à celles des actifs intraurbains. À l'échelle nationale (hors Paris), les interurbains représentent 9% des actifs des aires urbaines grandes et moyennes, soit 1,3 million de personnes. À l'image de ce qui est observé pour les navetteurs vers Paris, mais également dans la littérature sur les actifs grands mobiles, le profil d'homme jeune, cadre et diplômé est statistiquement surreprésenté par rapport aux autres catégories. Les hommes comptent pour 61% des actifs interurbains, les personnes de moins de 30 ans sont 38% et les diplômés de l'enseignement supérieur sont 42% alors qu'ils ne représentent qu'un tiers des effectifs des actifs intraurbains. Les cadres représentent 20% de la population des interurbains contre 15% des actifs intraurbains.

Tableau 4. Caractéristiques individuelles des actifs interurbains en France (hors Paris)

	Actifs intraurbains	Actifs interurbains
Hommes	51%	61%
Actifs de moins de 30 ans	32%	38%
Cadres	15%	20%
Diplômés du supérieur	34%	42%
Propriétaires	59%	64%
Actifs en CDI	76%	80%
Part modale de la voiture	74%	88%
Habitent en ville-centre	35%	33%
Travaillent en ville-centre	49%	57%
Nombre d'actifs	13 032 502	1 300 895

Source : recensement 2010, fichier « Mobilité professionnelle », distance inférieure à 200 km ; calculs de l'auteur.

Cette surreprésentation confirme les résultats d'autres recherches conduites en Europe. En Suisse, Viry, Kaufmann et Widmer (2009), qui enquêtent notamment sur les pendulaires de longues distances, attestent que ce sont souvent des hommes qui occupent des positions hiérarchiques élevées associées à des niveaux de diplômes également élevés. En Suède, une recherche sur les grands mobiles actifs qui ont une distance domicile-travail supérieure à 30 kilomètres montre que les hommes des catégories supérieures sont également plus nombreux à parcourir des distances plus grandes (Sandow, 2014). Une étude spécifique sur la mobilité entre 94 pôles urbains français (ceux regroupant plus de 20 000 emplois) confirme également l'importance relative des cadres dans la mobilité entre aires urbaines (Gingembre, Baude, 2014).

La surreprésentation des cadres au plan national masque cependant la présence des autres professions et catégories sociales parmi les navetteurs interurbains. La catégorie des cadres et professions intellectuelles supérieures n'est pas la catégorie la plus représentée parmi ces actifs. Si ces derniers représentent 20% des interurbains, les actifs de la catégorie professions intermédiaires sont plus nombreux (31%), tout comme les actifs des catégories ouvriers (24%) et employés (21%). En chiffres absolus, ces catégories participent tout autant, et même davantage à la mobilité interurbaine.

Le tableau 4 renseigne également la part d'actifs en CDI et de propriétaires. Nous retrouvons ici des indicateurs suggérant un ancrage résidentiel fort décrit dans la mobilité sur les grands mobiles. La part d'actifs en CDI est assez élevée (80%) tout comme la part d'actifs propriétaires de leur logement : 64%. Ce résultat est en phase avec le travail sur des actifs en Allemagne, Espagne, France et Suisse mené dans le cadre du programme de recherche JobMob⁶ (*Job mobilities and family lives*) (Ravalet *et alii*, 2015). Cette observation est vérifiée pour les locataires et les propriétaires avec un effet encore plus important chez ces derniers (Debrand, Taffin, 2005).

Un dernier élément de caractérisation du profil des actifs interurbains (hors Paris) souvent évoqué dans la littérature sur les déplacements interurbains concerne le mode de transport utilisé. Les navetteurs interurbains utilisent majoritairement l'automobile dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail : ils sont 88% à l'utiliser pour se rendre sur leur lieu d'emploi (contre 10% pour les transports collectifs⁷) alors que pour les actifs intraurbains, qui ont un emploi dans leur aire urbaine de résidence, 74% se déplacent en voiture. Cette proportion de la voiture est très élevée à la fois par rapport aux intraurbains, mais également par rapport à celle des navetteurs interurbains qui se déplacent vers l'aire urbaine de Paris, où seulement 54% des actifs utilisent ce mode de transport. Cette surreprésentation de la place de l'automobile dans les déplacements interurbains est associée à un taux d'équipement important en automobile (64% appartiennent à un ménage bimotorisé contre 55% pour les navetteurs intraurbains). Cet usage, constaté pour les déplacements interurbains, est donc bien différent des observations faites dans certains travaux sur les grands mobiles qui attestent d'un fort usage des transports en commun (Orfeuil, 2010 ; Moss, Qing, Kaufman, 2012 ; Ravalet *et alii*, 2015) ou dans les travaux sur les déplacements des interurbains (Marotel, Davee, Tarrius, 1983 ; Meissonnier, 2001 ; Lanéelle, 2006 ; Beauvais, Fouquet, Assegond, 2007).

La distance moyenne parcourue⁸ par ces actifs est également un élément à mettre en regard de ces travaux. Elle est de 37 km, avec une distance médiane de 28 km. Ces chiffres montrent que ces pratiques sont éloignées de celles des actifs intraurbains (distance moyenne de 7 km, et médiane de 4 km), mais également des travaux sur la grande mobilité liée au travail et des monographies des actifs travaillant à Paris et vivant à Tours, Rouen ou Le Mans. 79% des actifs interurbains en France parcourent moins de 50 km, 16% entre 50 km et 100 km, et seulement 5% plus de 100 km. En dessous de 50 km, une majorité des actifs se déplacent entre 10 km et 40 km (62%). Les interurbains parcourent donc de grandes distances comparativement aux intraurbains, mais celles-ci ne sont pas exceptionnellement longues, plutôt intermédiaires. Elles sont davantage proches des pratiques de mobilité des périurbains, notamment ceux des grandes aires urbaines et en particulier celle de Paris (Baccaïni, Sémécurbe, Thomas, 2007 ; Aguiléra, Conti, Le Néchet, 2017), qui parcourent en moyenne 27 km pour se rendre sur leur lieu d'emploi (François, 2010). Ces distances moyennes semblent en revanche plus éloignées de celles décrites par les auteurs sur la grande mobilité liée au travail (De Silva, Johnson, Wade, 2011 ; Holz-Rau, Scheiner, Sicks, 2014) ou la mobilité interurbaine à destination de Paris (Marotel, Davee, Tarrius, 1983 ; Meissonnier, 2001 ; Lanéelle, 2006 ; Beauvais, Fouquet, Assegond, 2007). De plus, si, en moyenne, 88% des actifs interurbains se déplacent en voiture particulière, ce chiffre varie très peu pour les distances inférieures à 50 km : il est de 87% pour les interurbains qui ont une portée de déplacement inférieure à 40 km. Pour les distances supérieures, l'usage de la voiture diminue, mais reste très élevé : 82% pour la fourchette de distance entre 40 km et 50 km, 79% entre 50 km et 100 km et 78% pour les distances entre 100 km et 200 km.

⁶ JobMob : Job mobilities and family lives, <http://www.jobmob-and-famlives.eu/>, consulté le 4 mars 2015.

⁷ Les 2% restant déclarent se déplacer en deux roues.

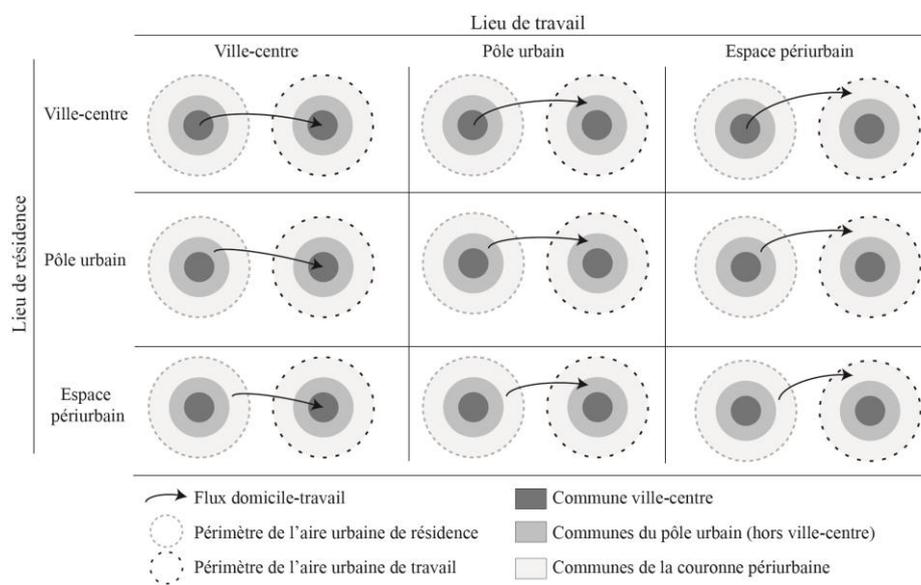
⁸ Les distances sont ici calculées à vol d'oiseau.

Une diversité de lieux de résidence, une homogénéité du lieu de travail

Dans les travaux sur les navetteurs interurbains, les liaisons entre les lieux de résidence et d'emploi sont souvent associées à des déplacements entre les communes villes-centres des aires urbaines et moins des banlieues ou des espaces périurbains. Toutefois, la littérature sur la grande mobilité est moins catégorique sur les types de liaisons rencontrés, notamment concernant le lieu de résidence des actifs qui peut aussi bien se trouver dans la commune ville-centre de l'aire urbaine, dans le pôle urbain ou dans l'espace périurbain. En effet, deux recherches vont dans ce sens : d'une part le travail de Raux *et alii* (2010) pour qui « il n'existe pas de modèle qui lierait la zone d'habitation et des pratiques de grande mobilité » (p. 12) ; d'autre part un article issu de l'enquête du programme JobMob : « la diversité des territoires de vie des grands mobiles (urbains, ruraux, périurbains) permet de souligner que le consensus spatial entre vie privée et vie professionnelle est difficile un peu partout » (Ravalet, Dubois, Kaufmann, 2014, p. 1).

Une lecture des lieux de travail et de résidence des actifs interurbains peut être menée à partir du découpage des communes des aires urbaines en trois groupes : celle de la commune ville-centre, celles des communes du pôle urbain (hors ville-centre), celles de la couronne périurbaine. Neuf types de liaisons sont donc possibles entre deux aires urbaines à partir de ce découpage interne. La figure 2 propose une lecture de ces neuf liaisons théoriques, à l'appui d'une modélisation graphique (Brunet, 1980, 1986 ; Djament-Tran, Grataloup, 2010).

Figure 2. Modélisation graphique des types de liaisons entre deux aires urbaines



Source : réalisation de l'auteur

Le tableau suivant (tableau 5) décrit la répartition de ces actifs suivant ce découpage. Les interurbains habitent aussi bien dans la ville-centre (33%), dans le pôle urbain (38%) et dans l'espace périurbain (29%), ce qui représente une répartition très similaire à celle des actifs intraurbains des aires urbaines (34% vivant dans les communes villes-centres, 37% dans le pôle urbain et 29% sans les communes périurbaines).

Tableau 5. Répartition des navetteurs interurbains selon leurs lieux de résidence et d'emploi

		Lieu de travail			Total
		Ville-centre	Pôle urbain	Périurbain	
Lieu de résidence	Ville-centre	20%	9%	4%	33%
	Pôle urbain	20%	15%	4%	38%
	Périurbain	18%	8%	3%	29%
Total		57%	32%	11%	100%

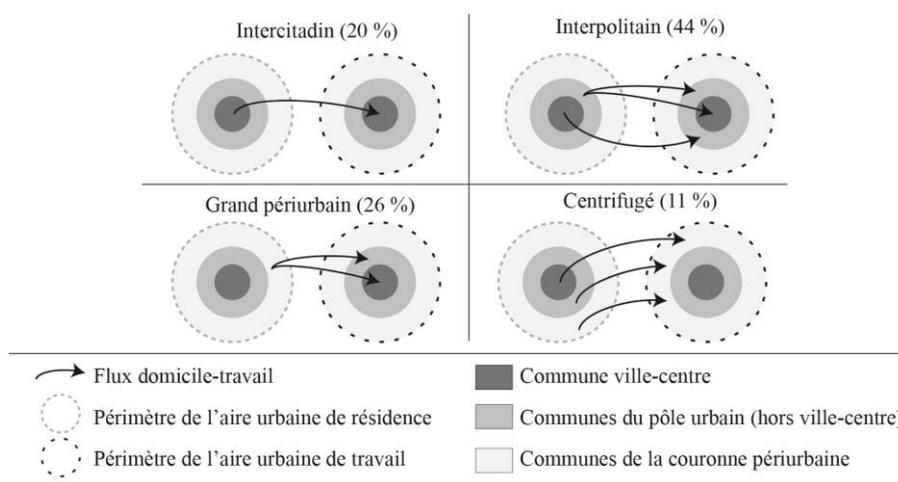
Source : recensement 2010, fichier « Mobilité professionnelle », distance inférieure à 200 km ; calculs de l'auteur.

Ces résultats confirment ceux sur la grande mobilité liée au travail avec une diversité des lieux de résidence des actifs. En revanche, les chiffres sur la localisation du lieu d'emploi sont plus tranchés et montrent bien le caractère particulier des liaisons réalisées par les actifs interurbains : 57% d'entre eux travaillent dans la ville-centre de l'aire urbaine d'emploi, alors qu'ils ne sont que 49% pour les actifs qui résident et travaillent dans la même aire urbaine. L'importance de la ville-centre et du pôle urbain comme zone d'attraction des actifs est confirmée puisque 89% des navetteurs y travaillent. Les liens entre communes périurbaines ne concernent que peu d'actifs. Seulement 3% des actifs interurbains travaillent et résident dans des communes périurbaines de deux aires urbaines distinctes. Ce chiffre confirme que la mobilité entre aires urbaines semble bien une pratique faisant le lien entre deux périmètres fonctionnels disjoints par le découpage en aire urbaine.

À partir de ce constat, un découpage des actifs interurbains en quatre groupes peut être proposé, en fonction du type de liaison réalisée entre les aires urbaines (Figure 3). Ce découpage a un objectif principal : quantifier la place prise par les actifs qui se déplacent entre les communes villes-centres de deux aires urbaines, c'est-à-dire les cas de figure qui se rapprochent le plus de la littérature sur les navetteurs interurbains. À partir des traitements effectués sur les types de liaisons réalisées, quatre profils ont été identifiés :

- « Intercitadins » : ils désignent les actifs qui travaillent et résident dans les communes villes-centres de deux aires urbaines. C'est le profil principalement rencontré dans la littérature.
- « Interpolitains » : ils réalisent des liaisons entre les pôles urbains et les villes-centres de deux aires urbaines distinctes (hors celles réalisées par les intercitadins).
- « Grands périurbains » : ils réunissent les actifs qui vivent dans les communes périurbaines d'une aire urbaine, mais qui travaillent dans le pôle urbain ou la commune ville-centre d'une autre. Leurs déplacements ressemblent donc à ceux des périurbains classiques, sauf que ces individus se déplacent vers le pôle urbain et la ville-centre d'une autre aire urbaine.
- « Centrifugés » : les individus de ce groupe ont une caractéristique commune, ils travaillent dans une commune périurbaine d'une aire urbaine qui n'est pas rattachée à l'aire urbaine de leur lieu de résidence.

Figure 3. Modélisation graphique et poids des quatre profils d'actifs interurbains en France



Source : réalisation de l'auteur

Ces groupes ne rassemblent pas le même nombre d'actifs. Les « intercitadins », qui se déplacent entre deux communes villes-centres et qui sont principalement étudiés par la littérature scientifique, ne rassemblent que 20% des actifs interurbains (environ 250 000 personnes). Ceux qui se déplacent entre pôles urbains (« interpolitains ») sont les plus nombreux, environ 570 000 personnes (soit 44%). Les « grands périurbains », avec 330 000 actifs, comptent pour 26% des actifs interurbains, alors que les « centrifugés », qui travaillent dans les communes périurbaines, sont les moins nombreux avec 11% des actifs, soit environ 150 000 personnes.

Le tableau comparatif des caractéristiques individuelles des quatre profils de navetteurs interurbains permet d'identifier les variables sur lesquelles le profil constitue un élément de différenciation important (Tableau 6). Le genre et la classe d'âge sont les variables qui semblent les moins varier en fonction des quatre catégories d'interurbains, même si, pour le groupe des « grands périurbains », la part des moins de 30 ans semble sous-représentée par rapport aux autres. Le lien avec le cycle résidentiel des individus, où nous retrouvons

généralement dans les espaces périurbains des ménages en emplois qui ne sont souvent pas confrontés à la recherche d'un premier emploi, peut être une hypothèse de cette différence entre les groupes (Berger, 2004). En effet, c'est également dans ce groupe qu'est observée une légère surreprésentation des actifs en CDI (82%).

Tableau 6. Comparatif des caractéristiques des quatre profils d'actifs interurbains

	Actifs interurbains				
	Ensemble	« Intercitadins »	« Interpolitains »	« Grand périurbain »	« Centrifugé »
Hommes	61 %	58 %	62 %	59 %	64 %
Actifs de moins de 30 ans	38 %	43 %	37 %	34 %	39 %
Cadres	20 %	26 %	20 %	19 %	13 %
Diplômés du supérieur	42 %	51 %	42 %	41 %	32 %
Propriétaires	64 %	49 %	64 %	78 %	61 %
Actifs en CDI	80 %	76 %	82 %	82 %	78 %
Distance moyenne D-T*	37 km	45 km	35 km	37 km	33 km
Part modale de la voiture	88 %	77 %	88 %	93 %	93 %
Ménages bimotorisés	64 %	50 %	64 %	77 %	64 %
Nombre d'actifs	1 300 895	257 450	573 034	328 257	142 155

*D-T : Domicile-travail

Source : recensement 2010, fichier « Mobilité professionnelle », distance inférieure à 200 km ; calculs de l'auteur.

Les pourcentages de cadres et de diplômés de l'enseignement supérieur varient en fonction des groupes par rapport à la moyenne des navetteurs interurbains. D'un côté, les « intercitadins » : 26% des actifs sont cadres et 51% disposent d'un diplôme de l'enseignement supérieur. D'un autre côté, les « centrifugés », qui travaillent tous dans une commune périurbaine, la proportion d'actifs cadres n'est que de 13% alors que les ouvriers, majoritaires, représentent 37% des actifs. La proportion d'individus diplômés de l'enseignement supérieur est ici relativement faible par rapport aux autres groupes, avec 13% des actifs concernés. Cette différence semble reliée au lieu de travail des deux groupes. Dans le premier cas, les actifs travaillent dans une commune ville-centre d'une aire urbaine alors que dans le second, ils ont leur emploi dans une commune d'un espace périurbain. Les types d'emploi proposés dans ces différents espaces semblent donc différents, avec davantage d'emplois cadres dans le centre des aires urbaines et beaucoup plus d'emplois de type ouvrier dans les espaces périphériques. Ces résultats font notamment écho au travail de thèse de Wenglenski (2003) portant sur l'étude des localisations et du marché de l'emploi à l'intérieur des aires urbaines et des différences quantitatives et qualitatives en fonction des différentes professions et catégories sociales.

Pour les deux autres groupes, les « interpolitains » et les « grands périurbains », les résultats sur ces deux variables sont assez identiques et correspondent aux résultats observés pour l'ensemble des navetteurs interurbains.

Une autre différence est observable entre deux groupes concernant les caractéristiques du lieu de résidence et des pratiques de mobilités. Ici, ce sont les « intercitadins » et les « grands périurbains » qui ont des caractéristiques différentes. Les premiers, localisés au cœur de l'espace urbain, ont une part de propriétaires relativement faible en comparaison des seconds qui résident dans les espaces périurbains. 49% des actifs « intercitadins » sont propriétaires, contre 78% des « grands périurbains ». Cette différence est liée avec le lieu de résidence des actifs et renvoie à des résultats classiques sur le taux de propriétaires en fonction des différents espaces de l'aire urbaine, avec des taux beaucoup plus importants dans les espaces périurbains comme le montrent Chantrel et Lach (2009). Concernant leurs pratiques de mobilité, ces deux catégories sont également très différentes : pour les « grands périurbains », la part de ménages bimotorisés est de 77% et 93% d'entre eux se déplacent en

automobile alors que pour les « intercitadins » seulement 50% des ménages sont bimotorisés et 77% utilisent leur voiture.

Pour les « centrifugés » cette place importante de l'automobile dans les pratiques de déplacements est également avérée : 93% des actifs l'utilisent. Les « interpolitains » se placent entre ces deux extrêmes avec une part modale de la voiture qui est également importante : 88%. Ces résultats sont également similaires à ceux de la littérature sur les différents usages de la voiture en fonction des différents espaces de résidences et un usage plus important de l'automobile par les actifs des périphéries urbaines (Berger, 2004 ; Sajous, 2004). Les « intercitadins » se différencient légèrement, avec un usage moins important de la voiture tout en se déplaçant sur des distances plus importantes par rapport aux autres profils d'actifs. En effet, les actifs de ce groupe parcourent en moyenne 45 kilomètres pour se rendre sur leur lieu de travail, contre autour de 35 kilomètres pour les autres actifs.

Conclusion

Derrière le terme d'« actif sortant » se cache une diversité de pratiques de mobilité : des individus travaillant dans les espaces ruraux aux navetteurs se rendant à Paris en transports collectifs jusqu'aux profils variés des navetteurs interurbains. En forte évolution depuis une trentaine d'années, les individus qui réalisent ces déplacements domicile-travail « sortants » de leur aire urbaine de résidence représentent aujourd'hui plus de 12% des actifs, soit plus de 2 millions de personnes. Parmi ces 12%, les deux tiers sont des navetteurs interurbains : ils se déplacent d'une aire urbaine vers une autre. La diversité des situations rencontrées pour ces individus est aujourd'hui loin d'être prise en compte dans les travaux analysant les déplacements interurbains. Nos résultats ont montré que le profil des navetteurs interurbains est plus divers et que l'image du navetteur à destination de Paris ne rassemble qu'un peu plus de 10% de l'ensemble des navetteurs interurbains en France.

Le profil général du navetteur interurbain à l'échelle nationale correspond, certes à des individus jeunes, masculins et diplômés de l'enseignement supérieur, mais des individus dont les caractéristiques individuelles et géographiques sont plus variées que celles parfois présentées dans les recherches sur les grands mobiles qui participent à cette forme de mobilité. Une plus grande diversité en termes de professions et catégories socioprofessionnelles et d'espace de résidence et de travail ressort de nos analyses. Les relations entre deux communes villes-centres (effectuées par les « intercitadins »), consacrées dans la littérature, représentent seulement un cinquième des types de liaisons. Un dernier résultat fort de cet article concerne les pratiques de mobilité de ces actifs. La voiture particulière, utilisée par 88% des interurbains, sur une distance moyenne de 37 kilomètres, est le mode de transport dominant, quels que soient les profils d'actifs. Les distances parcourues sont en moyenne plus longues que celles des actifs intraurbains, bien que plus faibles que celles étudiées par les travaux sur la grande mobilité liée au travail.

Les analyses menées dans cet article ont permis de comparer le profil national des actifs interurbains avec ceux de certaines monographies, mais restent limitées dans l'explication de cette forme de mobilité. Pourquoi se déplacer chaque jour dans la commune d'une autre aire urbaine au lieu de s'y installer définitivement ? Très documentée par des recherches localisées (Marotel, Davee, Tarrius, 1983 ; Meissonnier, 2001 ; Lanéelle, 2006 ; Beauvais, Fouquet, Assegond, 2007 ; Ravalet *et alii*, 2015), cette population pourrait faire l'objet d'une enquête *ad hoc* qui permettrait de mesurer l'importance des différents éléments soulignés par ces travaux pour expliquer cette forme de mobilité et son interaction avec les autres motifs de déplacements : l'accès à l'emploi, les compromis familiaux, l'ancrage social, le choix du cadre de vie, la qualité du logement ou les contraintes financières et immobilières.

Benoit Conti est docteur en géographie et aménagement de l'espace de l'Université Paris Est. Après une recherche post-doctorale dans le cadre du projet Rétraction (LabEx DynamiTe, Géographie-cités, UMR 8504), il est actuellement chercheur post-doctorant au Laboratoire Dynamique Sociales et Recomposition des Espaces (LADYSS, UMR 7533) au sein du projet DESSEIN et chercheur associé au Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT, UMR-T 8403). Ses recherches portent sur l'impact de la géographie des activités et des services sur les pratiques de mobilité, avec pour enjeux l'étude des inégalités socio-spatiales et l'analyse des conséquences environnementales liées aux déplacements.
benoit.conti@enpc.fr

Bibliographie

- Aguiléra A, Conti B., Le Néchet F., 2017, Accompagner la transition vers des mobilités plus durables dans le périurbain, *Transports Urbains*, n°130, p. 3-9.
- Aguiléra A., Madre J.-L., Mignot D., 2004, Métropolisation, formes urbaines et mobilité. Présentation du dossier, *Les Cahiers scientifiques du Transport*, n°45, p. 5-14.
- Aguiléra A., Massot M.-H., Proulhac L., 2010, Travailler et se déplacer au quotidien dans une métropole. Contraintes, ressources et arbitrages des actifs franciliens, *Sociétés Contemporaines*, n°80, p. 29-46.
- Aguiléra A., Mignot D., 2002, Structure des localisations intra-urbaines et mobilité domicile-travail, *Recherche Transports Sécurité*, n°77, p. 311-325.
- Aguiléra A., Mignot D., 2011, Multipolarisation des emplois et mobilité domicile-travail : une comparaison de plusieurs aires urbaines françaises, *Revue Canadienne de Sciences Régionales*, vol. 33, n°1, p. 83-100.
- Baccaïni B., 1996, Les trajets domicile-travail en Île-de-France. Contrastes entre catégories socioprofessionnelles, *Économie et statistique*, vol. 294, n°1, p. 109-126.
- Baccaïni B., Sémécurbe F., Thomas G., 2007, Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation, *INSEE Première*, n°1129.
- Baccaïni B., Sémécurbe F., 2009, La croissance périurbaine depuis 45 ans. Extension et densification, *INSEE Première*, n°1240.
- Barker L., Connolly D., 2006, Long distance commuting in Scotland, *Scottish Household Survey/Transport Research Planning Group Topic Report*, Scottish Executive Social Research, Edinburgh: Blackwell.
- Beauvais J.-M., Fouquet J.-P., Asségon C., 2007, *Recherche sur le développement de la grande vitesse et de la bi-résidentialité. Rentrer chez soi chaque soir ou une fois par semaine ?*, Rapport final Predit.
- Berger M., 2004, *Les Périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée ?*, Paris : CNRS Éditions, collection Espaces et Milieux.
- Boulahbal M., 2001, Effet Polarisant du lieu de travail sur le territoire de la vie quotidienne des actifs, *Recherche Transports Sécurité*, vol. 73, p. 43-63.
- Brion D., Léger M., 2012, Pour aller travailler ou étudier, les Bourguignons émettent 474 000 tonnes de CO₂ par an, *Dimensions INSEE Bourgogne*, n°175.
- Brunet R., 1980, La composition des modèles dans l'analyse spatiale, *Espace géographique*, tome 9, n°4, p. 253-265.
- Brunet R., 1986, La carte-modèle et les chorèmes, *Mappemonde*, vol. 86, n°4, p. 2-6.
- Callen D., 2011, *La « fabrique péri-urbaine », système d'acteurs et production des ensembles pavillonnaires dans la Grande Couronne francilienne*, Thèse de doctorat en géographie, sous la direction de Denise Pumain, Université Panthéon-Sorbonne - Paris I.
- Camagni R., Gibelli M.-C., Rigamonti P., 2002, Forme urbaine et mobilité : les coûts collectifs des différents types d'extension urbaine dans l'agglomération milanaise, *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n°1, p. 105-139.
- Cassel S. H., Macuchova Z., Rudholm N., Rydell A., 2013, Willingness to commute long distance among job seekers in Dalarna, Sweden, *Journal of Transport Geography*, vol. 28, p. 49-55.
- Champion T., Coombes M., Brown D.L., 2009, Migration and longer-distance commuting in rural England, *Regional Studies*, vol. 43, n°10, p. 1245-1259.
- Chantrel A.-M., Lach D., 2009, Vivre à la périphérie des villes pour accéder à la propriété, *Flash INSEE Centre*, n° 28, septembre.
- Conti B., 2016, *La mobilité pendulaire interurbaine en France face aux enjeux du changement climatique : caractérisation socio-économique, analyse spatiale et potentiels de report modal*, Thèse de doctorat en aménagement de l'espace, urbanisme, sous la direction d'Anne Aguiléra, Université Paris-Est.
- Conti B., 2017, La mobilité pendulaire des interurbains et leurs impacts sur les émissions de CO₂, un enjeu d'aménagement, *Région et Développement*, n°47, p. 77-92.

- Conti B., 2018, Modal shift and interurban mobility: Environmentally positive, socially regressive, *Journal of Transport Geography*, vol. 69, p. 234-241.
- Dargay J. M., Clark S., 2012, The determinants of long distance travel in Great Britain, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 46, n°3, p. 576-587.
- Debrand T., Taffin C., 2005, Les facteurs structurels et conjoncturels de la mobilité résidentielle depuis 20 ans, *Économie et statistique*, vol. 381, n°1, p. 125-146.
- De Silva H., Johnson L., Wade K., 2011, Long distance commuters in Australia: A socio-economic and demographic profile, *34th Australasian Transport Research Forum*, 28-30 septembre 2011.
- Djament-Tran G., Grataloup, C. 2010, E pluribus urbibus una : Modéliser les trajectoires de villes, *Mappemonde*, n° 100. [En ligne] (consulté le 18 juin 2016) Disponible à l'adresse : <http://mappemonde.mgm.fr/num28/articles/art10401.html>
- Floch J.-M., 2015, Résider en France et travailler à l'étranger. Une situation en plein essor, *INSEE Première*, n°1537.
- Floch J.-M., Lévy D., 2011, Le nouveau zonage en aires urbaines de 2010. Poursuite de la périurbanisation et croissance des grandes aires urbaines, *INSEE première*, n°1375.
- François D., 2010, Se rendre au travail : distances et temps de transport s'allongent, *La Revue du CGDD*, décembre, p. 83-98.
- Gallez C., Kaufmann V., 2009, Aux racines de la mobilité en sciences sociales. Contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine, in : Flonneau M., Guigueno V. (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Rennes : Presses Universitaires de Rennes, p. 41-55.
- Gingembre J., Baude J., 2014, Les mobilités domicile-travail dans les réseaux d'agglomérations, *EchoGéo*, n°27, mis en ligne le 23 mai 2014. [En ligne] (consulté le 25 septembre 2014) Disponible à l'adresse : <http://echogeo.revues.org/13773>
- Holz-Rau C., Scheiner J., Sicks, K., 2014, Travel distances in daily travel and long-distance travel: what role is played by urban form?, *Environment and Planning A*, vol. 46, n°2, p. 488-507.
- INSEE Bourgogne, 2001, Les trajets domicile-travail : de plus en plus de Bourguignons travaillent loin de chez eux, *INSEE Dimensions*, n°83.
- Jourdan N., Timotéo J., Berlioz F., 2011, Réduire les émissions de CO₂ des trajets domicile-travail : des marges de progrès importantes, *INSEE Provence-Alpes-Côte d'Azur, Analyses*, n°6.
- Kaufmann V., 2000, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines : la question du report modal*, Science, Technique, Société, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Lanéelle X., 2006, Navette domicile-travail à grande vitesse : situation d'exception, arrangement traditionnel, *Cahiers du Genre*, vol. 2, n°41, p. 159-180.
- Le Breton É., 2008, *Domicile-travail : les salariés à bout de souffle*, Paris : Éditions les Carnets de l'info.
- Le Jeannic T. (sous la direction de), 2010, La mobilité des Français. Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008, *La Revue du CGDD*, décembre.
- Maoh H., Tang Z., 2012, Determinants of normal and extreme commute distance in a sprawled midsize Canadian city: evidence from Windsor, Canada, *Journal of Transport Geography*, vol. 25, p. 50-57.
- Marion B., Horner M., 2008, Comparison of socioeconomic and demographic profiles of extreme commuters in several US metropolitan statistical areas, *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, p. 38-45.
- Marotel G., Davee M.-M., Tarrius A., 1983, *Travailler à Paris, vivre à... 100 km : les migrants SNCF en grande région parisienne*, Arcueil : IRT (Institut de Recherche sur les Transports), Note d'information n°27.
- Meissonnier J., 2001, *Provincilien : les voyageurs du quotidien, entre capitale et province*, Collection Logique Sociale, Paris : L'Harmattan.
- Mignon D. (sous la direction de), Auiléra A., Bloy D., Caubel D., Madre J.-L., Proulhac L., Vanco F., 2007, *Formes urbaines, mobilités et ségrégation : une comparaison Lille – Lyon – Marseille*, Rapport final, CPER – GRRT Socio-économie 2000 – 2006.

- Moss M. L., Qing C. Y., Kaufman S., 2012, *Commuting to Manhattan, A study of residence location trends for Manhattan workers from 2002 to 2009*, New York: Rudin Center for Transportation Policy, New York University.
- Newman P. W. G., Kenworthy J. R., 1989, Gasoline consumption and cities. A comparison of U.S. cities with a global survey, *Journal of the American Planning Association*, n°55/1, p. 24-37.
- Öhman M., Lindgren U., 2003, Who is the long-distance commuter? Patterns and driving forces in Sweden, *Cybergeo : European Journal of Geography*, Systèmes, Modélisation, Géostatistiques, document 243, mis en ligne le 01 août 2003. [En ligne] (consulté le 25 mai 2016) Disponible à l'adresse : <http://cybergeo.revues.org/4118>
- Orfeuil J.-P., 2010, Les Grands migrants au quotidien, in : Massot M.-H. (sous la direction de), *Mobilités et Modes de vie Métropolitains*, Les intelligences du quotidien, Paris : Éditions l'Œil d'Or.
- OST, 2013, Profil des actifs transfrontaliers de la zone d'emploi du genevois français, *Observatoire Statistique Transfrontalier*, Fiche 3.
- Rapino M. A., Fields A. K., 2013, *Mega commuters in the US: time and distance in defining the long commute using the american community survey*, Working Paper n°3, Washington: US Census Bureau.
- Raux C., Crozet Y., Joly I., Ma T.-Y., Ovtracht N., Thiebaut V., Kaufmann V., Vincent S., Cornelis E., 2010, EuroCities DATTA, *Livable 5 "Individual perceptions of travel time and spaces"*, ANR, Programme blanc 2007.
- Ravalet E., Dubois Y., Kaufmann V., 2014, Grandes mobilités et accès à l'emploi, *51ème colloque de l'Association de Science Régionale de Langue Française (ASRDLF), Métropolisation, cohésion et performance : quels futurs pour nos territoires ?*, Champs-sur-Marne, France, 7-9 juillet 2014.
- Ravalet E., Vincent-Geslin S., Kaufmann V., Viry G., Dubois Y., 2015, *Grandes mobilités liées au travail, perspective européenne*, Paris : Édition Economica.
- Sajous P., 2004, Habiter en espace périurbain et usages de la voiture, *ESO Travaux et documents*, n°21, p. 129-134.
- Sandow E., 2014, Til Work Do Us Part: The Social Fallacy of Long-distance Commuting, *Urban Studies*, vol. 51, n°3, p. 526-543.
- Sandow E., Westin K., 2010, The persevering commuter – Duration of long-distance commuting, *Transportation Research Part A*, vol. 44, p. 433-445.
- Talbot J., 2001, Les déplacements domicile-travail : de plus en plus d'actifs travaillent loin de chez eux, *INSEE Première*, n°767.
- Terrier C., 1986, Les déplacements domicile-travail en France : évolution de 1975 à 1982, *Espace, populations, sociétés*, vol. 2, p. 333-342.
- Verry D., 2014, Mieux connaître pour mieux réduire, *Journée d'étude « Le dérèglement climatique : une opportunité commune pour transformer le transport urbain ? »*, CODATU, 14 octobre 2014, Paris.
- Vincent-Geslin S., Ravalet E., 2016, Determinants of extreme commuting. Evidence from Brussels, Geneva and Lyon, *Journal of Transport Geography*, vol. 54, p. 240-247.
- Viry G., Kaufmann V., Widmer E. D., 2009, La grande mobilité géographique pour des raisons professionnelles en Suisse : une étape de vie préparentale ?, *Recherches familiales*, n°1, p. 67-80.
- Wenglenski S., 2003, *Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Île-de-France*, Thèse de doctorat en urbanisme, aménagement et politiques urbaines, sous la direction de Jean-Pierre Orfeuil, Université Paris XII – Val de Marne.
- Wiel M., 1999, *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Paris : Édition Mardaga.