

Les synthèses de l'Auran

Toujours plus de kilomètres pour rejoindre les emplois de Loire-Atlantique



Cette synthèse est le premier épisode d'une série que l'Auran va consacrer à la question du lien entre travail et mobilité. Durant les mois qui viennent, nous continuerons à explorer les dynamiques à l'œuvre pour en comprendre l'ampleur, les ressorts, les impacts, et proposer des pistes pour l'action publique et ses partenaires.

Parce qu'elle a un impact sur le quotidien des travailleurs, sur l'environnement et sur le maillage des territoires, la question des déplacements vers les emplois reste structurante et, donc, majeure. D'autant plus que le choix du mode de transport que l'on fait pour aller travailler conditionne l'ensemble des autres déplacements (pour les courses, les loisirs, etc.). Et dans le département de la Loire-Atlantique, la forte croissance économique et démographique rend cette question plus prégnante.

Depuis quelques années, on formule l'hypothèse qu'une des solutions à privilégier pour réduire les impacts des déplacements vers les lieux de travail serait de distribuer de façon plus homogène les emplois dans l'ensemble des communes. Ainsi, parce qu'ils auraient un emploi près de chez eux, les actifs le choisiraient en priorité et réduiraient de fait les distances qu'ils parcourent pour aller travailler. C'est un des leviers investis par les documents de planification territoriale.

En plaçant ici notre regard depuis les lieux où se trouvent les emplois, nous allons observer à travers une série de synthèses les dynamiques à l'œuvre ces dix dernières années. Allons-nous vers une homogénéisation de la distribution géographique des emplois ? Les actifs occupent-ils véritablement les emplois les plus près de chez eux ? Quel mode de transport tire son épingle du jeu ? Et surtout, y a-t-il un phénomène global, ou bien des dynamiques variées selon les territoires ?

Pour éclairer la situation de la Loire-Atlantique, nous convoquerons trois autres territoires relativement comparables : le département de la Gironde (et Bordeaux Métropole), le département de l'Ille-et-Vilaine (et Rennes Métropole), ainsi que le Bas-Rhin (et l'Eurométropole de Strasbourg).

Chiffres clés

1 emploi
sur 3

est occupé par un actif qui habite dans la commune

+2 kilomètres
par jour

en moyenne pour occuper un emploi depuis 2009

19 millions de km
parcourus

dans le département
chaque jour uniquement
pour occuper un emploi,
tous modes confondus

+77 456
actifs

entre 2009 et 2020
en Loire-Atlantique

+83 369
emplois

entre 2009 et 2020
en Loire-Atlantique



Emploi / logement : Une spécialisation des territoires qui se renforce



Un dynamisme économique et démographique qui s'observe sur tout le territoire

Le nombre d'emplois a augmenté de 14,6 % entre 2009 et 2020, ce qui représente 83 369 emplois supplémentaires dans les EPCI de la Loire-Atlantique. Cette croissance des emplois est observée sur quasiment l'ensemble des EPCI, à l'exception de Cap Atlantique et Redon Agglomération. Certains territoires ont connu des taux d'évolution d'emploi très forts, à l'image d'Erdre-et-Gesvres (+21 %), d'Estuaire et Sillon et Sud Retz Atlantique (+15 % d'évolution chacun).



Pour autant, cette répartition du dynamisme économique n'a pas bouleversé les équilibres que traduisaient les ratios emplois/actifs¹ en 2009. La croissance démographique est, elle aussi, très répartie sur le territoire. Les 77 456 actifs occupés supplémentaires en 2020 - soit une hausse de 13,7 % - se sont installés dans tout le département.

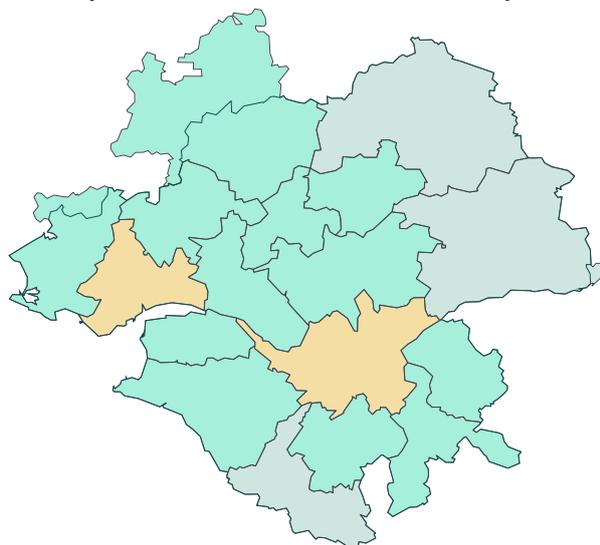
Mais une bipolarisation de l'emploi à Nantes et Saint-Nazaire toujours présente



Déjà marquées par une polarisation économique en emplois en 2009, les plus grandes intercommunalités du département ont vu leur situation se renforcer et l'écart se creuser avec les autres. Si le nombre d'actifs occupés a augmenté de 13 % entre 2009 et 2020 pour Saint-Nazaire Agglo et de 17 % pour Nantes Métropole, la croissance du nombre

d'emplois y a été encore plus forte (+14 % pour Saint-Nazaire Agglo et +19 % pour Nantes Métropole). Ainsi, sur ces deux territoires, la main d'œuvre disponible à l'intérieur des limites administratives suffit encore moins en 2020 à couvrir les besoins pour occuper l'ensemble des postes. En 2009, il y avait 1,25 emploi pour 1 actif à Nantes Métropole, et 1,28 en 2020. À Saint-Nazaire Agglo, on est passé d'un ratio de 1,26 à 1,28 en 11 ans.

Ratio emplois/actifs des EPCI de Loire-Atlantique



Source : Insee - navettes domicile-travail (2009, 2020) - traitements Auran

Territoire à dominante emploi
(nombre d'emplois supérieur au nombre d'actifs) en 2009, et où l'écart se creuse en 2020

Territoire à dominante résidentielle
(nombre d'actifs supérieur au nombre d'emplois) en 2009, et où l'écart se résorbe en 2020

Territoire à dominante résidentielle
(nombre d'actifs supérieur au nombre d'emplois) en 2009, et où l'écart se creuse en 2020

Dans les autres EPCI, un ratio emplois/actifs déficitaire mais à nuancer

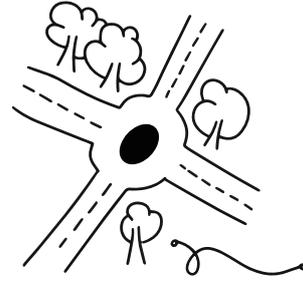
Les autres EPCI de Loire-Atlantique accueillent plus d'actifs que d'emplois. À quelques exceptions près, ils ont tous connu une croissance sur ces deux volets (par exemple, Erdre et Gesvres : +21 % d'emplois, +25 % d'actifs). Mais la croissance du nombre d'actifs a été plus forte, et leur rôle de territoire de résidence s'en est vu ainsi renforcé. Déjà inférieur à 1 en 2009, le ratio emplois/actifs s'est encore éloigné de ce point d'équilibre.

Ce n'est pas le cas en revanche pour le Pays d'Ancenis, Sud Retz Atlantique et Chateaubriant-Derval qui tendent à réduire l'écart. Certes leur ratio est toujours inférieur à 1, mais la dynamique enclenchée leur fait prendre un chemin inverse (de 0,87 à 0,89 pour le Pays d'Ancenis ; de 0,79 à 0,84 pour Sud Retz Atlantique ; de 0,90 à 0,93 pour Chateaubriant-Derval). Par ailleurs, ces ratios à l'EPCI occultent le fait que la plupart des communes centres des EPCI ont un ratio emplois/actifs à l'équilibre, voire excédentaire pour certaines. Pour faire simple, on assiste également à des mécanismes de polarisation économique dans les villes centres au sein de chaque EPCI.

¹Le ratio emplois/actifs est un indicateur qui permet de voir si un territoire est à dominante économique ou résidentielle. Lorsque le ratio est supérieur à 1, c'est qu'il offre plus d'emplois qu'il n'héberge d'actifs ; il est donc à dominante économique et l'on parle de polarisation de l'emploi. Lorsqu'il est inférieur à un 1, c'est l'inverse. Il est donc à dominante résidentielle.



Toujours plus de kilomètres pour aller travailler

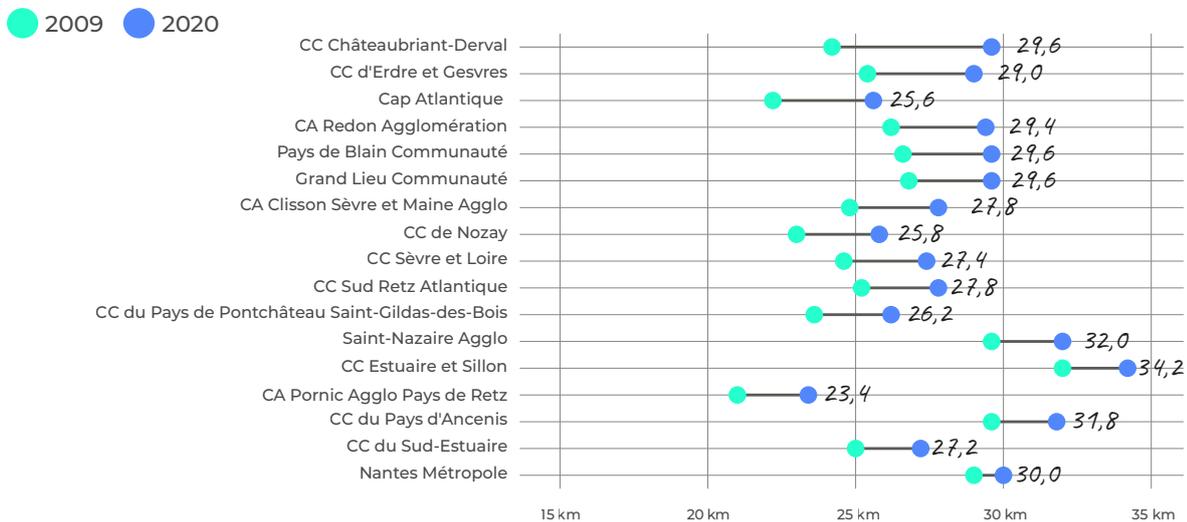


Un emploi génère 2km de plus par jour qu'en 2009



En 2009, un emploi situé en Loire-Atlantique faisait parcourir en moyenne 28 km à un actif², tous modes confondus. Onze années plus tard, il lui en fait parcourir 30. Les quatre EPCI vers lesquels les déplacements sont les plus longs sont toujours les mêmes en 2020 : Estuaire et Sillon (34 km A/R), Pays d'Ancenis (32 km A/R), Saint Nazaire Agglo (32 km A/R) et Nantes Métropole (30 km A/R). Mais ce sont également ceux pour qui les distances se sont le moins allongées depuis 2009. C'est particulièrement le cas pour Nantes Métropole, où ces déplacements n'ont augmenté que de 1,2 kilomètre en moyenne par emploi, et même de 0,8 kilomètre pour les emplois situés à l'intérieur du périphérique. À l'inverse, la plupart des territoires qui attireraient des actifs de moins loin ont vu les distances augmenter plus fortement. Ainsi par exemple, un emploi situé à Cap Atlantique générait en moyenne 22 km A/R en 2009 ; c'est 3,4 km de plus en 2020.

Évolution de la distance moyenne quotidienne (A/R) pour occuper un emploi sur l'EPCI de destination



Source : Insee, navettes domicile-travail (2009, 2020) - traitements Auran [navettes de moins de 150 km ; les navettes internes à la commune sont considérées équivalentes à 2.0 km en moyenne]

Répartition des kilomètres supplémentaires : un constat peu intuitif



Au total, 19 millions de kilomètres sont parcourus chaque jour en Loire-Atlantique pour le seul motif travail en 2020. En 2009, c'était 15,6 millions. En 11 ans, ce sont donc 3,4 millions de kilomètres supplémentaires qui sont faits chaque jour par les actifs.

Plus de la moitié de ces 19 millions de kilomètres sont parcourus pour occuper des emplois situés dans la métropole nantaise, et 1 sur 10 dans l'agglomération de Saint-Nazaire. Ainsi, si l'allongement de la distance moyenne pour rejoindre un emploi situé à Nantes Métropole et Saint-Nazaire Agglo a été maîtrisé, le volume de création d'emplois a mécaniquement entraîné un nombre important de kilomètres parcourus.

Mais si l'on s'intéresse plus finement au lien entre le dynamisme économique et la production des 3,4 millions de kilomètres supplémentaires, on s'aperçoit qu'il a été très contrasté selon les territoires. Il est en effet plus faible pour Nantes Métropole puisqu'en 11 ans le territoire a accueilli 73 % de l'accroissement des emplois, mais n'a généré que 61 % des kilomètres supplémentaires. Pour Saint-Nazaire Agglo, le dynamisme économique a eu un effet relativement neutre sur la production de kilomètres supplémentaires (10 % des créations d'emplois, 11 % des kilomètres supplémentaires). En revanche, il en va tout à fait autrement pour le reste du département. En effet, si les autres EPCI représentent dans leur ensemble 17 % des nouveaux emplois, les emplois situés dans leurs territoires ont généré 28 % des kilomètres en plus, soit un écart de 11 points entre le dynamisme économique et le nombre de kilomètres parcourus. Un emploi créé en dehors de Nantes Métropole et Saint-Nazaire Agglo n'attire pas particulièrement les actifs résidant à proximité et contribue donc plus fortement à l'allongement des distances et à la production de kilomètres supplémentaires.

²Sur principe d'un aller-retour entre le domicile et le lieu de travail par jour.

Moins d'hyper proximité, plus diffuse, l'aire d'attraction des emplois s'élargit



De moins en moins d'emplois occupés par des actifs de leur commune ou de leur EPCI

Lorsqu'un emploi est occupé par un actif qui réside dans la même commune, on peut parler « d'hyperproximité ». Cette hyperproximité entre lieu de travail et lieu de résidence est un des ingrédients des « territoires du quart d'heure », encore appelés « territoires des courtes distances », qui offrent, dans un court rayon, l'ensemble des fonctions nécessaires au quotidien des habitants (se loger, travailler, se nourrir, se cultiver, se soigner...).



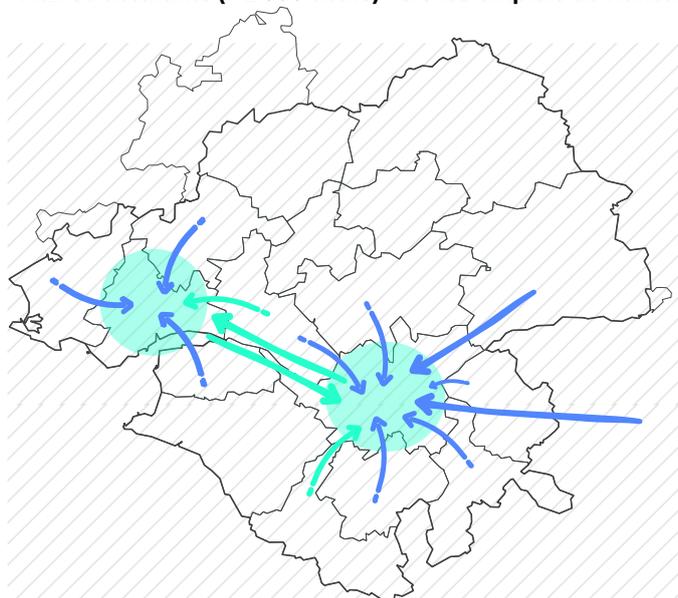
Dans cette configuration, il est a priori plus évident de se rendre au travail à pied ou à vélo puisque les distances à parcourir sont généralement moins de 3 kilomètres. Encore faut-il cependant que les aménagements de la voirie le permettent.

Or, on observe depuis 11 ans une baisse de cette hyperproximité entre lieu de travail et lieu de résidence dans le département. Cette baisse est en moyenne de 5 % dans le département, passant de 39 % en 2009 à 34 % en 2020. La situation dans Nantes Métropole fait exception puisque la proportion est restée de 35 %. Ainsi, la création d'un nouvel emploi dans une commune ne semble donc pas représenter une opportunité pour les actifs qui y résident de se rapprocher de chez eux. Il ne semble pas non plus que les actifs, venus s'installer dans la commune durant la même période, l'aient fait en lien avec la prise de poste d'un emploi situé dans cette commune.

En regardant ce qu'il se passe à l'échelle des EPCI, et donc des distances généralement comprises entre 5 km et 10 km, la tendance est la même. La part des emplois occupés par des actifs de l'EPCI ne cesse de diminuer partout. En 2009, les emplois situés à l'intérieur de chacun des 17 EPCI étaient occupés pour plus de la moitié par des actifs résidant dans la même EPCI. En 2020, cinq d'entre eux étaient tombés sous ce seuil de 50 %. Le fait de travailler au sein du territoire de résidence semble donc également être de moins en moins un critère déterminant.

Nantes et Saint-Nazaire élargissent leur bassin de main d'œuvre

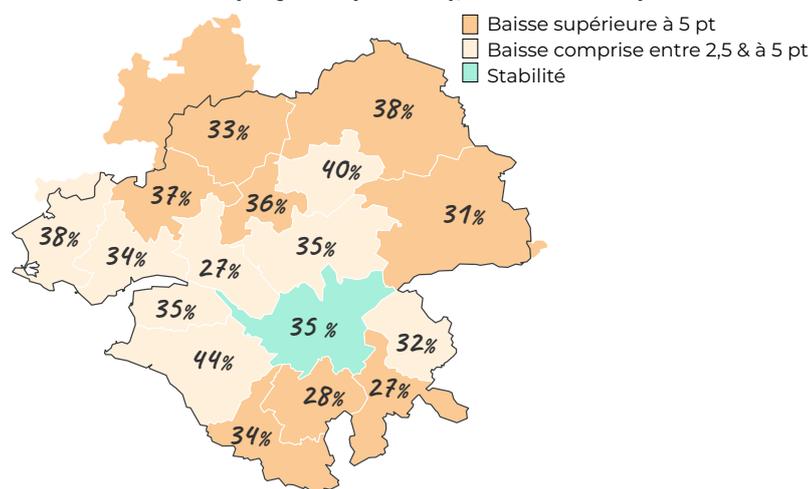
Flux structurants (> 2 500 actifs) vers les emplois de Nantes Métropole et Saint Nazaire Agglo



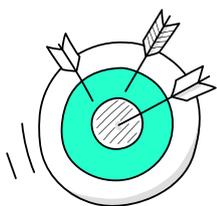
- Flux principaux (>2 500/j) existant déjà en 2009
- Flux principaux (>2 500/j) supplémentaires en 2020

Territoires offrant plus d'emplois qu'ils n'abritent d'actifs, les EPCI de Nantes et de Saint-Nazaire attirent nécessairement des flux de travailleurs importants. En 2009, la métropole nantaise recrutait principalement dans les EPCI de sa première couronne.

Part des emplois occupés par des actifs résidant dans la même commune en 2020 (moyenne par EPCI), et évolution depuis 2009



Source : Insee - navettes domicile-travail (2009, 2020) - traitements Auran



En 2020, elle recrute plus loin et les actifs de Saint Nazaire Agglo et de Sud Retz Atlantique représentent désormais eux aussi des flux majeurs (plus de 2 500 actifs par jour) qui convergent vers la Métropole. Ce rayonnement en étoile se superpose avec l'organisation du réseau structurant de transport en commun et routier.

Du côté de Saint-Nazaire Agglo, l'aire de recrutement s'est étendue vers l'est, et Estuaire et Sillon et Nantes Métropole sont désormais des viviers de main d'œuvre importants pour le territoire.

Les pôles d'emplois secondaires renforcent leur attractivité

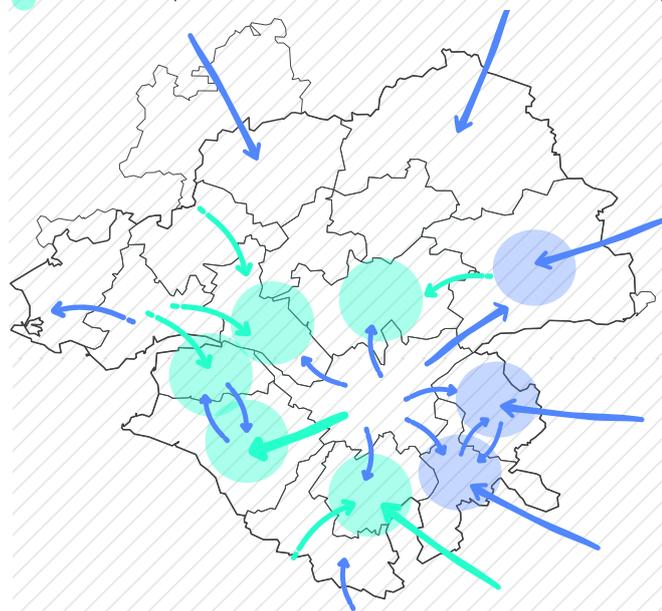
En 2009, seuls les trois EPCI de l'est du département attiraient des flux structurants (plus de 1 000 actifs par jour) depuis plusieurs EPCI, et étaient donc fortement dépendants de leurs voisins. En 2020, ce sont désormais huit EPCI.

Les flux structurants (qui regroupent plus de 1 000 trajets) en 2009 avaient deux provenances principales : Nantes Métropole, et l'extérieur du département.

En 2020, l'apparition de nouveaux flux structurants est en fait l'affirmation d'une tendance déjà à l'œuvre en 2009, mais qui était moins visible car le nombre de trajets que ces flux regroupaient vers les lieux d'emplois était inférieur à 1 000. En 11 ans, ce sont donc sept flux supplémentaires qui ont franchi le seuil des 1 000 trajets (aller-retour) par jour. Et ces nouveaux flux révèlent la montée en puissance des flux d'actifs entre EPCI à dominante résidentielle. Or, entre ces EPCI, l'offre alternative à la voiture individuelle reste lacunaire.

Flux structurants (> 1 000 actifs) vers les pôles d'emplois secondaires

-  Flux principaux (>1 000/j) existant déjà en 2009
-  Flux principaux (>1 000/j) supplémentaires en 2020
-  Pôles d'emplois attirant au moins deux flux structurants déjà 2009
-  Pôles d'emplois attirant au moins deux flux structurants seulement après 2009



Source : Insee - navettes domicile-travail (2009, 2020) - traitements Auran

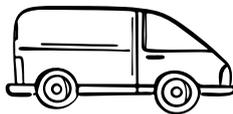
Une interdépendance des territoires qui se renforce

La croissance de l'emploi dans le département de Loire-Atlantique a donc eu pour effet de renforcer le maillage des échanges d'actifs entre les EPCI, tissant une toile plus complexe.

Plus que jamais Nantes et Saint-Nazaire ont besoin des autres territoires pour héberger une partie des actifs qui occupent les emplois qu'ils proposent (environ un tiers). Et cette aire de recrutement s'est élargie. Mais ces deux territoires sont aussi les principaux pourvoyeurs d'actifs dans les pôles d'emplois secondaires.

Dans le même temps, les pôles d'emplois secondaires rayonnent plus fortement pour aller chercher des actifs. Ils le font autour d'eux, attirant des actifs installés dans les EPCI voisins.

Certes il y a des territoires à dominante résidentielle et d'autres territoires à dominante économique. Pourtant, la réalité est bien plus nuancée lorsque l'on s'intéresse aux liens qui unissent les territoires entre eux. Ainsi, par exemple, Estuaire et Sillon héberge de nombreux ménages qui travaillent à Saint-Nazaire Agglo et à Nantes Métropole, mais c'est aussi un territoire économiquement dynamique qui a besoin des actifs de Nantes, Saint-Nazaire et Pontchâteau pour fonctionner. Et cette complexité, qui s'amplifie à mesure que les emplois se développent sur tout le territoire, est un défi immense en matière de politique publique de transport.



Un allongement des distances qui fait la part belle à la voiture

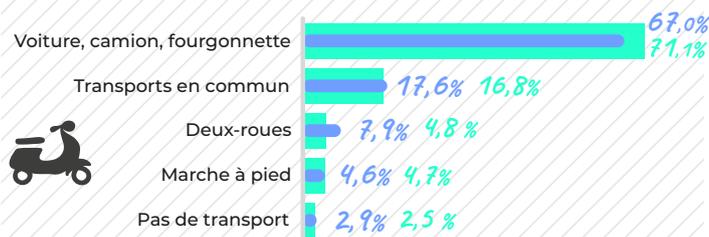
Dans la métropole nantaise, l'usage de la voiture recule



La voiture reste le premier mode de transport utilisé pour se rendre au travail dans la métropole nantaise. En 2020, elle représentait toujours plus de deux déplacements sur trois vers les emplois de la Métropole. Mais en 11 ans, elle a perdu 4 points de part de marché. Cela dit, parce que le nombre d'emplois, et donc de déplacements, a augmenté, et que la distance moyenne parcourue en voiture est malgré tout passé de 3,7 à 4,5 millions par jour.

Parts modales des trajets vers les emplois

Nantes Métropole ● 2009 ● 2020



Source : Insee - navettes domicile-travail (2009, 2020) - traitements Auran

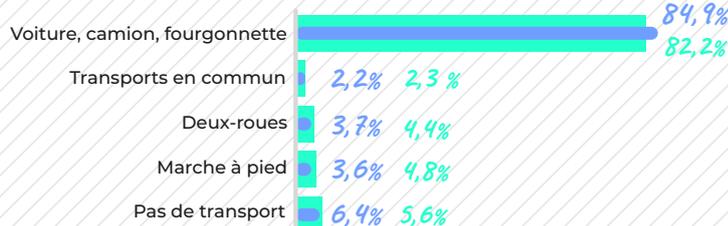
Dans le même temps, deux modes de transport ont connu une progression : le vélo³ et les transports en commun. Le vélo atteint jusque 7 % dans le cœur de la Métropole en 2020. Ce sont chaque jour 23 000 emplois qui sont rejoints en vélo dans la Métropole, soit 15 000 de plus qu'en 2009. Mais lorsque l'on cumule la part modale du vélo et celle de la marche, on atteint 11 % pour les modes actifs. Or, pour rappel, 1/3 des emplois sont occupés par des actifs qui habitent la commune. Et qui parcourent donc moins de 5 km (et dans l'immense majorité des cas moins de 3 km) pour aller travailler. La marge de progression de ces modes est encore importante. Les transports en commun ont également connu une progression, mais dans la mesure où ces données n'intègrent pas l'effet du Covid, il est probable que cela ne soit plus aussi net en 2023. L'enquête ménage déplacement qui sera réalisée en 2024 viendra donner un éclairage plus fin de la situation.

Partout ailleurs, la voiture continue d'avoir le vent en poupe

Parts modales des trajets vers les emplois

Loire-Atlantique
hors Nantes Métropole

● 2009 ● 2020



Source : Insee - navettes domicile-travail (2009, 2020) - traitements Auran



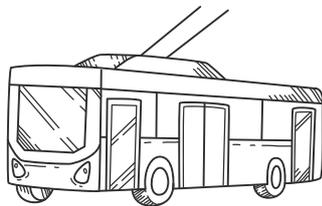
À l'inverse, y compris à Saint-Nazaire Agglo, la part de marché de la voiture progresse et tous les autres modes sont en recul.

Déjà peu utilisés pour aller travailler en 2009, la marche et le vélo le sont encore moins en 2020 (- 2 000 trajets à pied et -1200 à vélo en Loire-Atlantique, hors Nantes Métropole).

Il en est de même pour les transports en commun, à l'exception de quelques territoires, comme Chateaubriant et Ancenis où ils sont en forte hausse, ce qui donne une impression de stabilité à l'échelle du département. Cette hausse peut s'expliquer à Chateaubriant par l'arrivée du Tram-train en 2014, qui a pu capter une partie des automobilistes qui venaient travailler sur le territoire. En 2020, ce sont donc 16,5 millions de kilomètres qui sont parcourus chaque jour en voiture pour rejoindre les emplois de Loire-Atlantique (dont 4,5 millions pour les emplois de la métropole nantaise).

³ L'analyse des parts modales du vélo et des deux-roues motorisés doit se faire avec prudence car le questionnaire de l'INSEE distingue les deux modes en 2020, mais les regroupait en 2009. En s'appuyant sur des tendances nationales, on considère que la part du deux-roues motorisé est restée plutôt stable, et que les écarts entre les deux années sont le fait du vélo.

Et ailleurs ?



Les départements de la Gironde (Bordeaux), de l'Ille et Vilaine (Rennes) et du Bas Rhin (Strasbourg) présentent des similitudes avec la Loire-Atlantique (taille de population, dynamiques, etc.) qui les rendent intéressants à étudier pour identifier si les phénomènes que l'on a observés localement sont singuliers, ou bien si, au contraire ils s'inscrivent dans une tendance plus générale.

En Loire-Atlantique, une concentration marquée des emplois

Tous ces départements sont effectivement marqués, eux aussi, par une progression du nombre d'emplois et du nombre d'actifs entre 2009 et 2020. Mais la Loire-Atlantique se distingue par le fait qu'elle ne compte que deux EPCI ayant plus d'emplois que d'actifs, tandis que, dans les trois autres, davantage d'EPCI partagent cette caractéristique.

- **en Gironde** : 7 EPCI avaient plus d'emplois que d'actifs en 2020 (+2 par rapport à 2009) ;
- **en Ille-et-Vilaine (35)** : 4 EPCI avaient plus d'emplois que d'actifs en 2020 (stabilité par rapport à 2009) ;
- **dans le Bas-Rhin (67)** : 5 EPCI avaient plus d'emplois que d'actifs en 2020 (+1 par rapport à 2009).

Cependant, il semblerait que cette multipolarisation économique n'ait pas d'incidence sur les évolutions des déplacements liés au travail dans la mesure où les distances moyennes s'y allongent aussi significativement.

Un allongement des distances moyennes partout, et surtout hors des métropoles

Distance moyenne (A/R) à l'emploi



Le phénomène d'allongement de la distance moyenne entre le lieu d'emploi et le lieu de résidence n'est pas propre au département de Loire-Atlantique. Partout, cette distance a progressé, quelle que soit la répartition des emplois sur le territoire.

En revanche, tout comme à Nantes, les distances ont moins progressé pour les emplois situés dans les autres métropoles. À Bordeaux, elle est même restée stable entre 2009 et 2020.

La voiture gagne du terrain hors des métropoles



La dynamique contrastée que l'on a pu observer pour les parts modales entre Nantes Métropole et le reste du département se retrouve aussi dans les trois autres territoires. La voiture a perdu des parts de marché dans les métropoles (- 6 points à Bordeaux, 66 % ; - 4 points à Strasbourg, 58 % ; -1 point à Rennes, 71 % ; - 4 points à Nantes, 67 %). Dans le même temps, le vélo a progressé pour atteindre jusqu'à 11% dans l'Eurométropole de Strasbourg.

Quant à l'évolution de l'usage des transports en commun, elle est variable : elle baisse à Rennes Métropole (-1 point), mais connaît une progression à Bordeaux (+ 3 points) et à Strasbourg (+ 2 points).

En parallèle, la voiture a gagné du terrain en dehors des métropoles, et les transports collectifs et les modes actifs marquent le pas. La Gironde, qui semble avoir une plus forte répartition des emplois (pour rappel, 7 EPCI à dominante emplois), est le département pour lequel la part modale de la voiture est la plus élevée (86 % en 2020, + 3 points par rapport à 2009).

CONCLUSIONS & ENJEUX

Le rééquilibrage de l'emploi et de la main d'œuvre sur le territoire de la Loire-Atlantique n'a pas eu lieu partout. Si le dynamisme économique est observé partout, il n'a pas bouleversé les équilibres, et les deux principaux pôles d'emplois que sont Nantes Métropole et Saint-Nazaire Agglo restent les seuls à offrir plus d'emplois qu'ils ne comptent d'actifs.

Mais dans le même temps, ce ne sont pas dans ces deux territoires, qu'emplois et actifs se sont le plus éloignés même s'ils nécessitent pourtant mathématiquement d'aller chercher des actifs au-delà de leurs frontières. C'est au contraire dans les autres EPCI qui disposent d'une main d'œuvre abondante en proximité, que ce phénomène est le plus marqué.

Pour assurer ce lien emploi/logement, la voiture est restée ces dix dernières années la réponse la plus évidente, surtout pour les emplois situés en dehors de la métropole nantaise. L'éclairage apporté par l'Ille-et-Vilaine, le Bas-Rhin et la Gironde confirme qu'il s'agit d'une dynamique globale, qui semble plutôt indépendante de la question de la concentration des emplois sur les territoires.

Cette synthèse en appelle d'autres. Afin de mieux comprendre ces phénomènes et leurs nuances et il faudra élargir le spectre d'analyse pour tenir compte des questionnements suivants :

- Quelles sont les nuances en matière de mobilité vers l'emploi selon les catégories socio-professionnelles ? Selon les genres ? Quelles vulnérabilités cela révèle-t-il ?
- Quels sont les liens avec la question du logement ?
- La fiscalité des trajets vers l'emploi (indemnités kilométriques, frais réels, voitures de service et de fonction...) a-t-elle une incidence ?
- Comment les évolutions des modes de vie, et en particulier le rapport au travail, peuvent jouer un rôle ?
- Dans quelle mesure l'intensité urbaine d'un territoire a-t-elle un impact, comme le laisse suggérer les cas singuliers des métropoles dans le paysage de leur département ?
- Comment envisager les impacts environnementaux de ce desserrement du lien entre lieu d'emploi et lieu de résidence ?

À suivre...



Retrouvez sur le site de l'Auran (www.auran.org)
les tableaux complémentaires de cette synthèse

Le trajet médian domicile-travail augmente de moitié en vingt ans pour les habitants du rural, Sandrine Chaumeron, Aude Lécroart, Insee Première no 1948, Mai 2023

La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances, Chantal Brutel, Jeanne Pages, Insee Première no 1835, Janvier 2021

Quels enjeux derrière la baisse de la mobilité individuelle ?, Les synthèses de l'Auran n°87, Septembre 2023

Des mouvements démographiques influencés par la dynamique économique, Les synthèses de l'Auran n°85, Février 2023

Pour aller plus loin