



## Une intensification des flux domicile-travail en entrée et en sortie de la Métropole européenne de Lille (MEL)

**E**n 2014, 393 000 personnes résidant dans la MEL se déplacent quotidiennement dans la métropole pour aller travailler, auxquelles viennent s'ajouter 118 000 actifs habitant en dehors. Ces échanges avec l'extérieur se sont densifiés depuis 2006 (+ 16 %). Moins nombreux (52 000), les déplacements sortants s'intensifient aussi. Les distances parcourues pour aller travailler augmentent. Bien que son utilisation diminue, en particulier chez les cadres, la voiture reste le moyen de transport privilégié pour se déplacer.

Audrey Baëhr, Véronique Bruniaux, Virginie Gamblin, Olivier Pucher, Insee

La Métropole européenne de Lille (MEL), constituée au 1<sup>er</sup> janvier 2017 de 90 communes (*définitions*), rassemble plus d'1,1 million d'habitants, soit 1 habitant sur 5 des Hauts-de-France. Réparti sur 650 km<sup>2</sup>, ce territoire est le plus densément peuplé de la région (1 760 hab/km<sup>2</sup> contre 188 au niveau régional), loin devant les communautés d'agglomération d'Hénin-Carvin (1 100 hab/km<sup>2</sup>) et Lens-Liévin (1 000 hab/km<sup>2</sup>). Principal moteur économique de la région, la MEL concentre la plupart des centres de décision et sièges sociaux des entreprises de la région. Elle constitue le plus grand pôle d'emploi des Hauts-de-France. Cette particularité lui confère un rôle spécifique au sein de la région traduisant son rayonnement dans les territoires avoisinants ou ceux plus éloignés mais bien desservis par les axes routiers ou transports en commun.

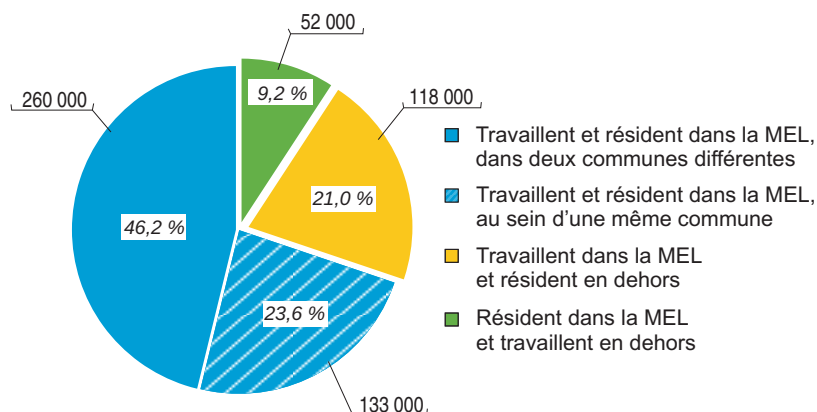
### La MEL, un territoire au cœur des déplacements professionnels

En 2014, 511 000 personnes travaillent dans la MEL, soit un quart de la population active occupée de la région. Parmi ces personnes, 393 000 y résident également, dont un tiers au sein de leur commune de travail (*figure 1*).

Ainsi, près de 70 % des déplacements domicile-travail en lien avec la MEL se font au sein même de la métropole, soit entre deux communes différentes, soit au sein d'une même commune. Ces derniers flux, dits infra-communaux (i.e. personnes résidant et travaillant dans la même commune) mettent en évidence les quatre principaux pôles d'emploi de

#### 1 393 000 déplacements professionnels quotidiens à l'intérieur de la MEL

Les déplacements domicile-travail en lien avec la MEL en 2014



Source : Insee, recensement de la population 2014, exploitation complémentaire.

la métropole : Lille avec 49 500 actifs, loin devant Tourcoing (11 200), Roubaix (10 500) et Villeneuve-d'Ascq (9 200). Ces communes structurent le réseau des déplacements associés à la MEL (*figure 2*). En dehors de ces flux internes, la MEL entretient un volume important d'échanges avec les territoires situés à l'extérieur. Ainsi, chaque jour, 118 000 actifs viennent travailler dans la métropole. Le taux d'entrée dans la MEL (part des emplois occupés par des non-résidents) reste cependant moins élevé que la moyenne des métropoles de province : 23 % contre 26 %. Cette proportion inférieure à celles observées dans les métropoles de Lyon (27 %) ou Toulouse (34 %) s'explique notamment par l'étendue de la MEL, qui est la métropole de province regroupant le plus de communes. Par ailleurs, les entrées comptabilisées ici excluent celles en provenance de l'étranger, de la Belgique en particulier (*sources*). Les actifs venant travailler dans la MEL résident essentiellement dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais (respectivement 67 700 et 43 600). Les flux avec les autres départements sont beaucoup plus modestes ; par exemple, le trajet Amiens-Lille ne concerne qu'une centaine de navetteurs en 2014.

Dans le même temps, 52 000 personnes en emploi quittent la MEL pour aller travailler en dehors, soit 12 % des actifs occupés, une proportion identique à celle observée dans les métropoles de province. Ces actifs travaillent principalement dans le Nord et le Pas-de-Calais (respectivement 17 900 et 12 000), mais aussi en Île-de-France (5 500). Les sorties vers l'étranger se font surtout vers la Belgique (12 500), en majorité vers le versant belge de l'Eurométropole (*définitions*).

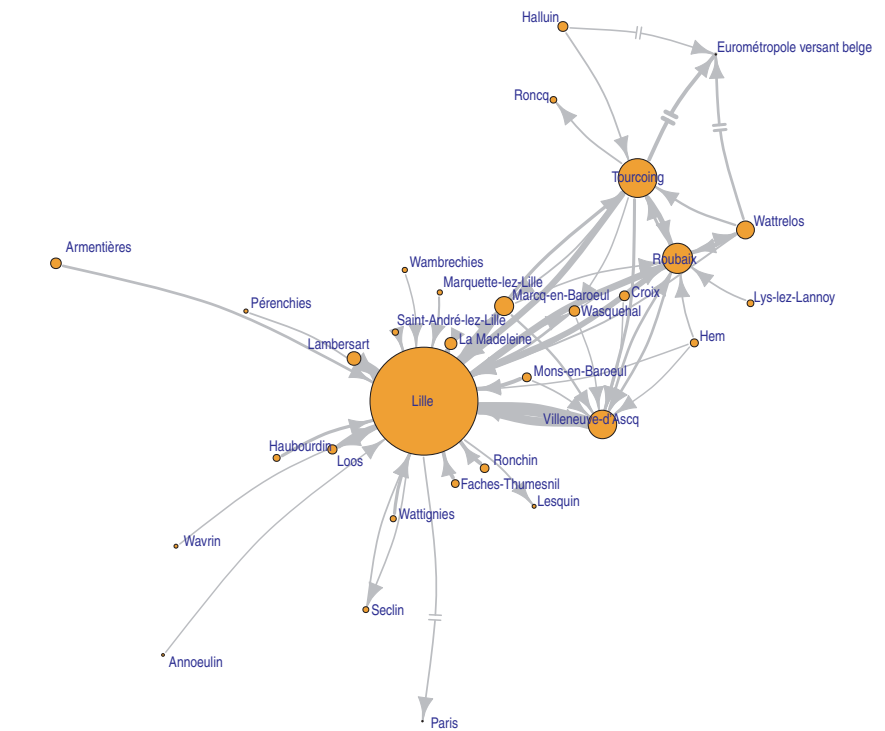
### En 8 ans, une augmentation de 16 % des entrées dans la MEL

Entre 2006 et 2014, le volume des déplacements domicile-travail en lien avec la MEL a progressé de 4,6 %, malgré le recul de l'emploi régional sur la période (- 1,3 %). Cette progression est portée par les échanges avec l'extérieur qui ont le plus augmenté (*figure 3*), à l'instar d'autres métropoles.

Ainsi, le nombre d'actifs venant travailler dans la MEL depuis l'extérieur a augmenté de 15,9 % entre 2006 et 2014, passant de 102 000 à 118 000. Cette augmentation dépasse les 20 % pour la plupart des territoires d'origine. Dans certaines communes de l'ancien bassin minier (Hénin-Beaumont, Villeneuve-le-Roi, Courcelles-lès-Lens, Béthune, Beuvry, Meurchin, Noyelles-Godault et Haisnes), le nombre de déplacements en direction de la

## 2 Des déplacements concentrés autour des 4 principaux pôles d'emploi de la MEL

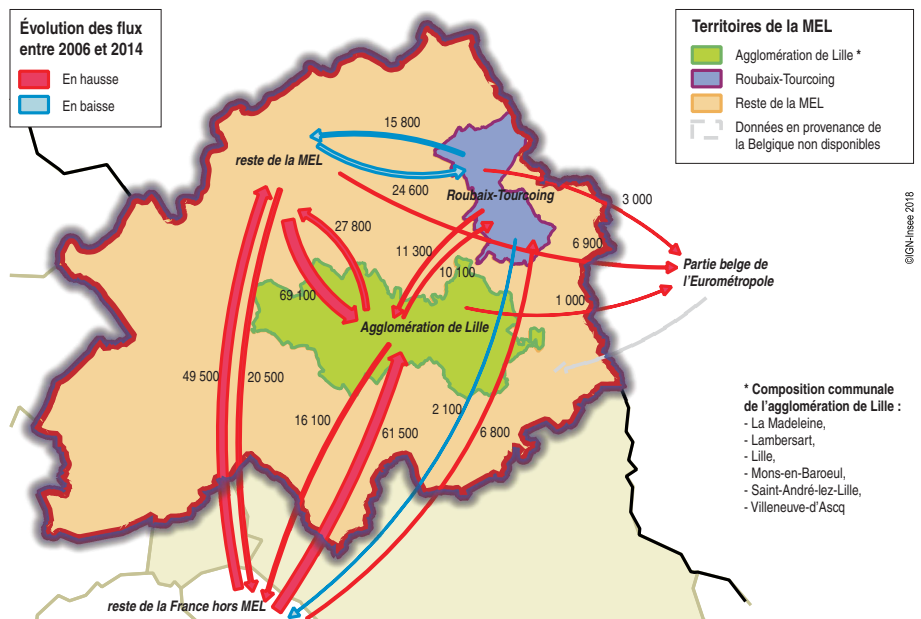
Les soixante plus forts flux inter communaux de navetteurs en lien avec la MEL



Lecture : les flèches sont proportionnelles au volume de déplacements, les ronds proportionnels à la population résidente en emploi. Source : Insee, recensement de la population 2014, exploitation complémentaire.

## 3 Des échanges avec l'extérieur de la MEL plus nombreux qu'en 2006

Évolution des déplacements domicile-travail en lien avec la MEL entre 2006 et 2014



Lecture : les flèches sont proportionnelles au volume de déplacements. Source : Insee, recensements de la population 2006 et 2014, exploitation complémentaire.

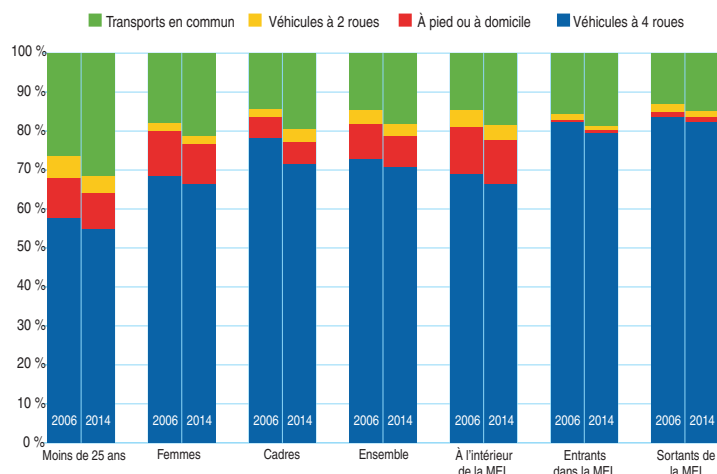
MEL a même progressé de 68 %. Cette hausse spectaculaire est à rapprocher de l'augmentation des personnes en emploi (+ 30 %) dans ce territoire, nettement supérieure à celle du nombre d'habitants (+ 3 %). Le prix de l'immobilier plus accessible, la présence d'infrastructures de transport, en particulier les autoroutes (A21, A1) et les Trains Express Régionaux, alliés à la proximité géographique des pôles d'emploi de la MEL, ont incité des actifs travaillant dans la MEL à venir s'installer dans le bassin minier.

La part des emplois de la MEL occupés par des non-résidents (23 %) s'est accrue de 3 points entre 2006 et 2014 comme pour l'ensemble des métropoles de province. Ce constat est à relier à la croissance de la population dans les couronnes périurbaines.

Bien que moins nombreux (52 000 en 2014), les mouvements vers l'extérieur ont également progressé (+ 13,9 %), et ce quel que soit le département de destination. Les plus fortes hausses concernent les sorties

#### 4 La voiture moins utilisée qu'en 2006, surtout chez les cadres

Répartition des déplacements en lien avec la MEL, selon le mode de transport en 2006 et en 2014



Source : Insee, recensements de la population 2006 et 2014, exploitation complémentaire.

hors de la région : + 24 % vers l'Île-de-France (5 500 déplacements en 2014 dont 2 600 vers Paris), + 24 % vers la Belgique (12 500) et + 26 % vers un autre département français (2 600). Au final, la part des actifs quittant la MEL pour aller travailler a augmenté de 2 points entre 2006 et 2014 (+ 1 point pour l'ensemble des métropoles de province).

Les déplacements internes à la MEL sont quant à eux restés stables sur la même période (+ 0,5 %) ; ceux effectués au sein d'une même commune ont même diminué (- 3,1 %).

#### Des trajets domicile-travail qui s'allongent

En 2014, la moitié des actifs travaillant dans la MEL sans y résider parcourt plus de 26,4 km pour se rendre au travail, soit 2,8 km de plus qu'en 2006. Les trajets des sortants, également plus longs (36,2 km pour la moitié d'entre eux), se sont le plus allongés (+ 5,8 km depuis 2006).

Les distances parcourues à l'intérieur de la MEL, logiquement plus courtes (moins de 3,9 km pour la moitié des déplacements), sont globalement restées stables depuis 2006. Seules celles entre Roubaix-Tourcoing et les autres communes de la MEL ont légèrement augmenté : la moitié des actifs occupés

concernés parcourt 7,4 km pour aller travailler à Roubaix ou Tourcoing ou 7,5 km pour en sortir (contre respectivement 6,7 km et 7,1 km en 2006).

Les femmes travaillent moins loin de leur domicile que les hommes : la moitié d'entre elles parcourt moins de 9,6 km, contre 12,2 km pour les hommes. Les cadres et les professions intermédiaires parcourent de plus longues distances pour aller travailler : plus de 12,2 km pour la moitié d'entre eux, contre 10,8 km pour les ouvriers et 8,0 km pour les employés. Ce constat se vérifie également dans l'ensemble des métropoles de province.

#### La voiture reste le mode de transport privilégié

Parmi l'ensemble des déplacements en lien avec la MEL, 7 trajets sur 10 se font en voiture ; cette proportion est plus élevée pour les entrants et les sortants (figure 4). La voiture est cependant un peu moins utilisée en 2014 qu'en 2006 (70,7 % contre 72,9 %) au bénéfice des transports en commun (18 % contre 14,6 %). La moindre utilisation de la voiture est un peu plus marquée pour les déplacements internes à la MEL (66,5 % en 2014 contre 69,1 % en 2006), en particulier pour les déplacements au sein d'une même commune (45,8 % contre 48,7 %).

Avec deux tiers des déplacements internes réalisés en voiture, la MEL est dans la moyenne des métropoles de province, devant Saint-Étienne, Brest et Toulon où l'usage de la voiture dépasse 70 %, mais derrière Bordeaux (62,6 %), Toulouse (62,0 %) et Lyon (49,9 %).

Deux femmes sur trois utilisent la voiture, contre trois hommes sur quatre. Les écarts sont moins marqués pour les déplacements sortants (80,3 % contre 83,4 %) alors qu'ils le sont davantage pour les déplacements au sein d'une même commune (41,4 % contre 50,8 %). De 2006 à 2014, l'utilisation de la voiture diminue de la même façon pour les hommes et pour les femmes.

Ouvriers et professions intermédiaires sont les plus nombreux à prendre le volant pour se rendre au travail : c'est le cas pour trois quarts d'entre eux, contre seulement 6 employés sur 10. Les cadres ont un comportement intermédiaire : 7 sur 10 prennent le volant, 2 sur 10 les transports en commun. C'est parmi cette catégorie socioprofessionnelle que la baisse de l'utilisation de la voiture a été la plus importante depuis 2006.

À distance parcourue égale, la propension à utiliser la voiture augmente avec l'âge. 55 % des jeunes de moins de 25 ans vont travailler en voiture alors que c'est le cas de plus de sept travailleurs sur dix parmi les plus de 25 ans. En effet, ces derniers vivent plus souvent dans des ménages équipés d'automobiles ; ils peuvent aussi habiter, avec la périurbanisation, dans des secteurs moins bien desservis par les transports.

Ces évolutions des comportements de mobilité sont à rapprocher d'un élargissement de l'offre des transports en commun urbains au sein de la MEL. L'allongement des temps de parcours, lié à la saturation du réseau routier autour de Lille, incite aussi plus d'actifs à recourir plus fréquemment aux transports en commun.

#### L'offre de transports en commun influence aussi à plus long terme les comportements d'installation

Si les nouvelles offres de transports en commun peuvent faire évoluer les comportements de mobilité des travailleurs en les incitant à changer de mode de transport pour réaliser un même trajet, elles peuvent aussi à plus long terme, influencer sur le choix du lieu d'habitation : un ménage s'installera plus volontiers dans une commune desservie par des transports en commun lui permettant de se rendre au travail.

L'utilisation des **modèles gravitaires** permet d'analyser les flux de navetteurs entre communes à partir de la distance qui les sépare et de caractéristiques qui leur sont propres. Pour un flux d'une commune A vers une commune B, ces caractéristiques sont la population en emploi résidant en A et la population travaillant en B. Sont introduites également dans le modèle, des variables permettant de mesurer l'effet sur les flux de navetteurs des réseaux de transport : ici le métro et les nouvelles lignes de bus implantés dans la métropole lilloise.

En 2014, toutes choses égales par ailleurs, deux communes reliées par le métro échangent ainsi des flux de navetteurs 6 % plus intenses que si elles ne l'étaient pas. En 2006, à l'inverse, les flux observés entre ces mêmes communes, déjà reliées par le métro, étaient moins denses (de 4 %) que ceux estimés par le modèle, compte tenu des populations, des emplois et de la distance. L'effet du métro sur les choix de résidence et de lieu de travail a donc été progressif après son implantation et explique l'intensification des flux entre ces communes. Cette influence du métro est plus marquée pour les cadres (+ 17 %) et les employés (+ 11 %) que pour les professions intermédiaires (+ 4 %) ou les ouvriers (+ 2 %).

En revanche, un éventuel effet des nouvelles lignes de bus (Liane et Corolle) sur la localisation de la main d'œuvre n'apparaît pas encore en 2014.



Au sein de la MEL, le réseau de métro s'est ainsi développé à partir de 1983 et a atteint son étendue actuelle en 2000. L'offre de bus s'est par ailleurs enrichie entre 2008 et 2013, avec la création des lignes Liane 1 à 6 et Corolle.

### Les transports en commun de plus en plus utilisés

L'utilisation des transports en commun augmente entre 2006 et 2014 : avec 100 000 trajets quotidiens, elle représente, en 2014, 18 % des trajets au départ ou à destination de la MEL, soit 3,4 points de plus qu'en 2006. Ce phénomène est moins marqué pour les flux sortants (+ 1,8 point) et accentué lorsque le trajet domicile-travail est possible en bus (Liane ou Corolle) (+ 4,5 points) ou en métro (+ 5,9 points). Que ce soit pour les déplacements internes, entrants ou sortants, la part ainsi que l'augmentation de l'utilisation des transports en commun sont identiques à la moyenne des métropoles de province. Le Grand Lyon se distingue avec trois trajets sur dix en 2014. Avec 18% des déplacements internes en transports en commun, la MEL fait moins bien que les métropoles de Strasbourg (22 %) ou Toulouse (20 %), mais mieux que Rouen (16 %) et Marseille (15 %).

Les femmes empruntent davantage les transports en commun que leurs homologues masculins (21,2 % contre 15,1 % en 2014). L'écart s'observe pour tous les types de déplacements ; il est de 6 points pour les flux internes à la MEL, de 7 points pour les entrants et de 3 points pour les sortants.

Les employés et les cadres sont ceux qui utilisent le plus les transports en commun (respectivement 23,4 % et 19,5 % en 2014). Entre 2006 et 2014, la progression de ce mode de transport a été la plus forte chez les cadres (+ 5,3 points). Les lieux de travail de ces deux catégories socioprofessionnelles, plus souvent en centre-ville, sont mieux desservis par les réseaux de transports en commun que les usines. De plus, les ouvriers ont plus souvent des horaires décalés qui se prêtent moins aux trajets en bus, train, tramway ou métro.

L'utilisation des transports en commun diminue avec l'âge ; elle est maximale chez les actifs de moins de 25 ans (31,5 % des trajets), soit une proportion deux fois supérieure à celle observée chez les 55 ans ou plus. L'écart s'explique en partie par le fait que les jeunes actifs sont moins souvent équipés en véhicule que leurs aînés (7 sur 10 contre 9 sur 10), du fait de ressources plus limitées.

Seulement 3,9 % des trajets domicile-travail au sein de la MEL sont réalisés en deux roues, ce qui place la MEL au 16<sup>e</sup> rang des 21 métropoles de province, à égalité avec Clermont Auvergne Métropole mais loin derrière Strasbourg (12,5 % de trajets en deux roues), Grenoble (10,3 %), Toulouse (8,0 %) ou Lyon (5,5 %). ■

## Définitions

La liste des 90 communes constituant la métropole européenne de Lille (MEL) est disponible sur : <https://insee.fr/fr/metadonnees/cog/epci/EPCI245900410-metropole-europeenne-de-lille>

L'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai est un groupement européen de coopération territoriale (GECT) créé en janvier 2008 qui réunit 152 communes françaises et belges (les 90 communes de la MEL, 23 communes wallonnes et 39 communes flamandes) : <http://fr.eurometropolis.eu/qui-sommes-nous/presentation.html>

## Sources

Les résultats sont issus de l'exploitation complémentaire des données des recensements de la population de 2006 et 2014. Ont été retenues pour l'analyse les personnes ayant déclaré un emploi aux recensements 2006 et 2014 pour lesquelles le mode de transport utilisé pour se rendre au travail est connu.

Tous les déplacements sont pris en compte, quelle que soit la longueur du trajet. Parmi les 563 000 déplacements en lien avec la MEL (internes, entrants ou sortants), on dénombre 12 900 trajets de plus de 200 km (2 %).

Les entrées en provenance de l'étranger ne sont pas comptabilisées ici car non recensées dans le recensement de la population. Par contre, pour les sortants, les lieux de travail à l'étranger sont connus. L'enquête Mobilités et Déplacements de la MEL, actualisée tous les 10 ans et réalisée pour la dernière fois en 2016, estime à environ 5 000 le nombre d'entrées dans la MEL en provenance de la partie belge de l'Eurométropole.

Les distances entre le domicile et le lieu de travail sont issues du distancier Metric de l'Insee et correspondent à des distances routières (grands axes privilégiés).

## Pour en savoir plus

- « Les actifs de la région peu nombreux à vélo », *Insee Flash Hauts-de-France* n° 18, janvier 2017.
- « Première région de France pour les déplacements domicile-travail », *Insee Analyses Nord-Pas-de-Calais-Picardie* n° 18, juillet 2016.
- « De plus en plus de personnes travaillent en dehors de leur commune de résidence », *Insee Première* n° 1605, juin 2016.
- « La voiture, un mode de transport privilégié pour les travailleurs du bassin minier », *Insee Analyses Nord-Pas-de-Calais-Picardie* n° 8, avril 2016.
- « Élargissement des réseaux de villes en Nord-Pas-de-Calais », *Insee Analyses Nord-Pas-de-Calais* n° 6, octobre 2014.

