

# Insee Dossier

Centre-Val de Loire



N° 4

Juin 2019

25 axes structurent les mobilités régionales

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



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

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

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

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

**Christophe Chassande**  
Directeur régional de la DREAL





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



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

Directrice de la publication :  
Yvonne Pérot

Chef de service :  
Vincent Bernard

Rédacteurs en chef :  
Anne Billaut  
Rémi Josnin

Cheffe de projet :  
Sophie Faure

Auteurs :  
Sophie Faure  
Clément Meyniel  
Julia Hédoux

Relations médias :  
[medias-centre@insee.fr](mailto:medias-centre@insee.fr)

ISSN 2262-9238  
© Insee 2019



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

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

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

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

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

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

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

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

## 72 % des emplois concentrés dans les grandes aires urbaines

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

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

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

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

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

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

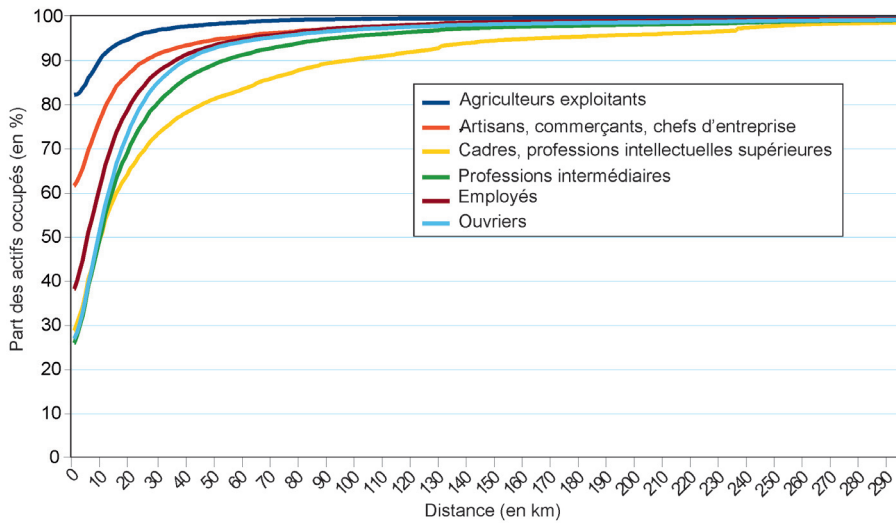
En dehors des agglomérations, l'usage des transports en commun pour rejoindre les lieux de travail est particulièrement limité (3,2 %). La présence de gares permet à davantage d'habitants d'utiliser le train pour se rendre à leur lieu de travail, mais pour le Centre-Val de Loire, les habitants des communes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

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

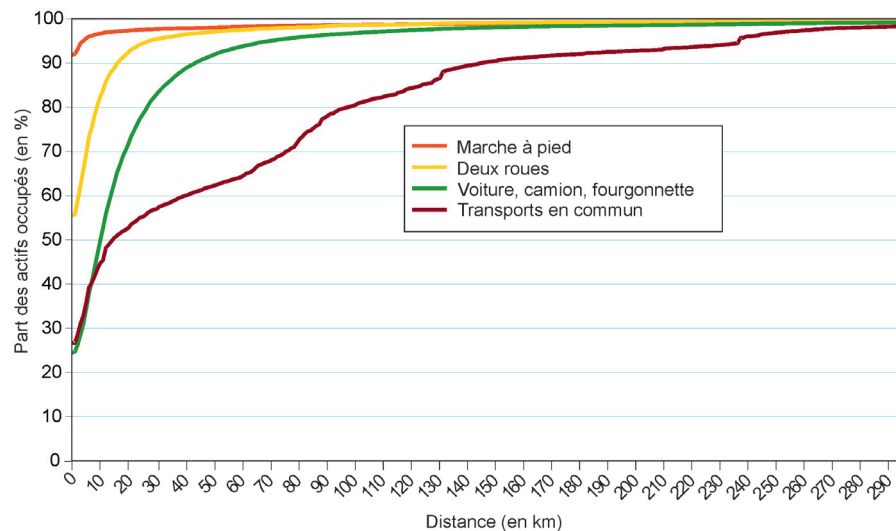


## 1 Distribution de la distance de trajet par catégorie socioprofessionnelle, mode de transport et département de résidence

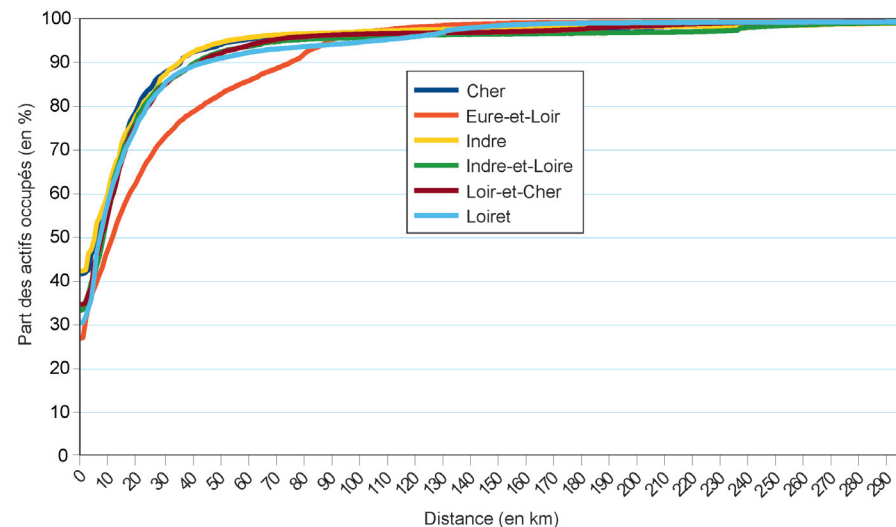
### 1a De plus longues distances pour les cadres



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



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



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

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

### Encadré



### Les utilisateurs de transports en commun

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

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

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

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

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

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



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

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

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

## 256 000 navetteurs sur 25 axes de circulation

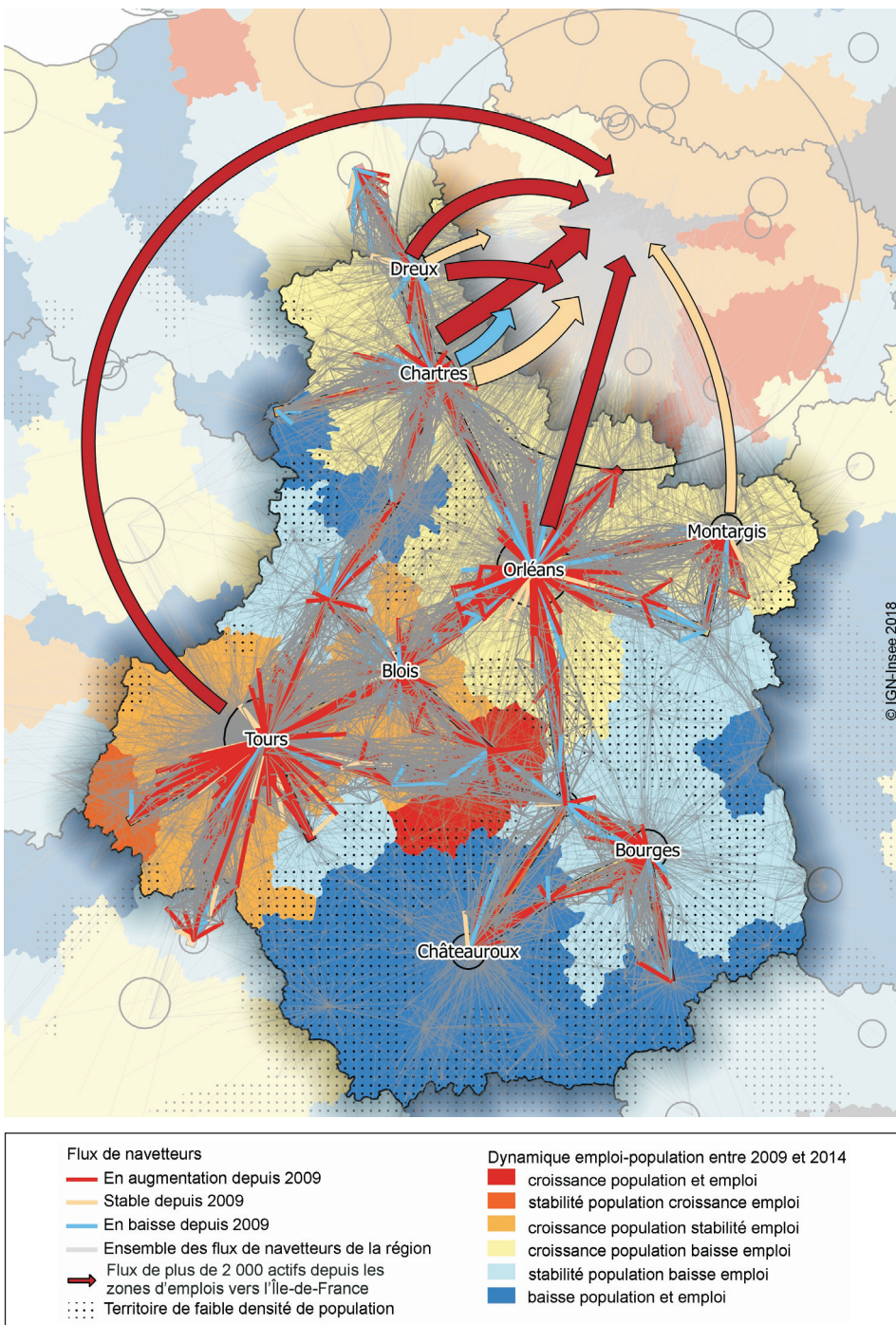
Territoires de vie autant que lieux de transit qui connectent les pôles urbains, les axes routiers sont une composante incontournable de l'armature urbaine de la région. Les 25 principaux axes identifiés en Centre-Val de Loire (méthodologie) sont un lieu de circulation quotidien pour 256 000 actifs occupés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

## Des territoires de résidence le long des routes entre les agglomérations

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

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

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



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

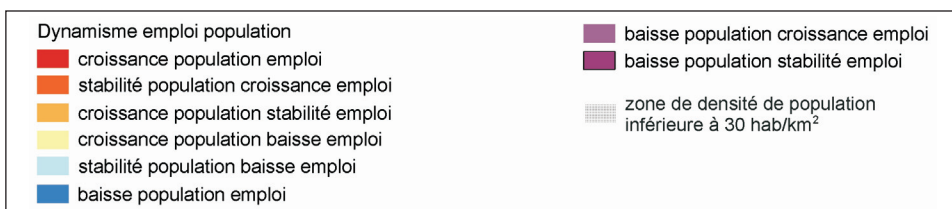
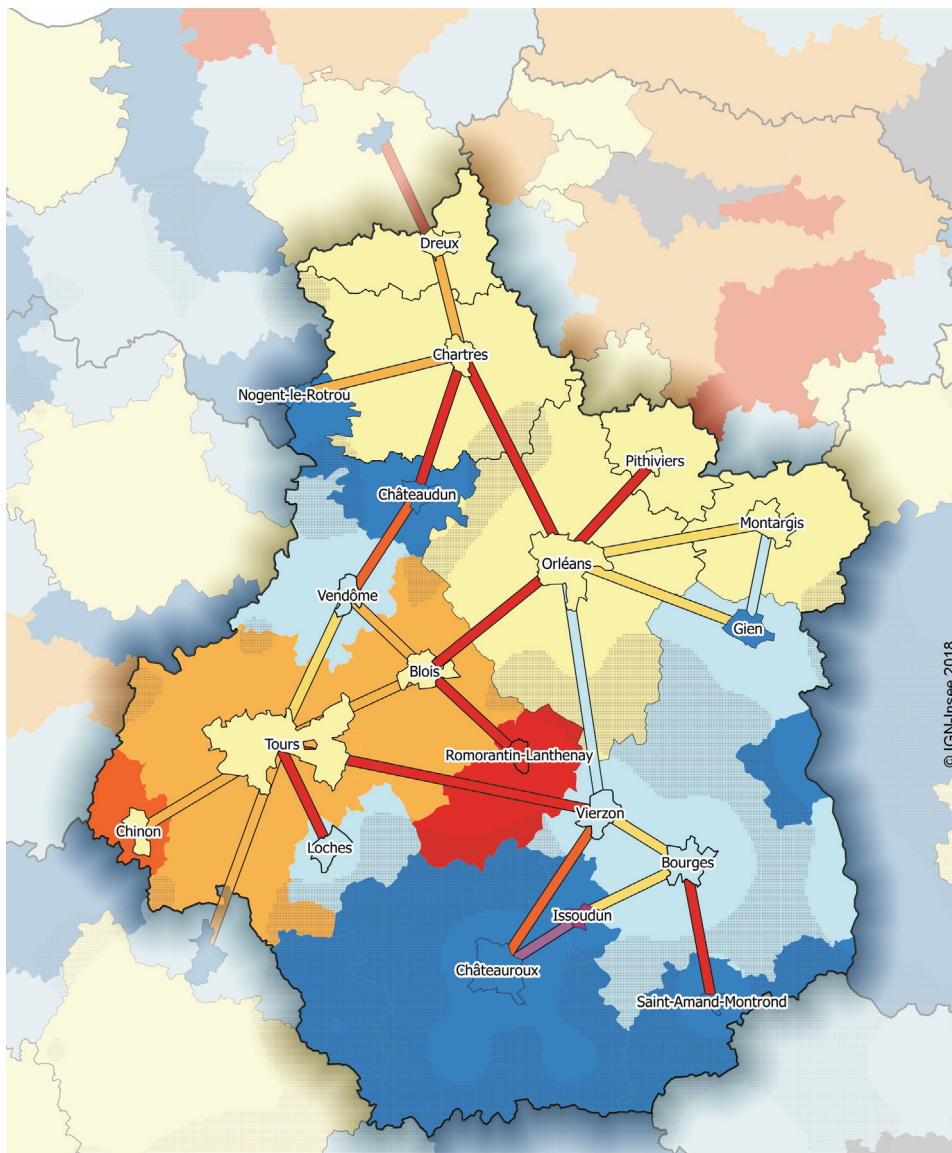
au cours des cinq dernières années (figure 3). Cette croissance y est portée en particulier par un solde migratoire excédentaire pour les jeunes actifs de 25 à 44 ans qui compense les départs importants des jeunes (15-24 ans). Dans le même temps, les emplois présents (méthodologie) y progressent et accompagnent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

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



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

### 2b Des axes moteurs de la dynamique des territoires



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

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

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

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

### La moitié des axes constituent le système ligérien

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

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

### L'influence de Tours s'étend au sud

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

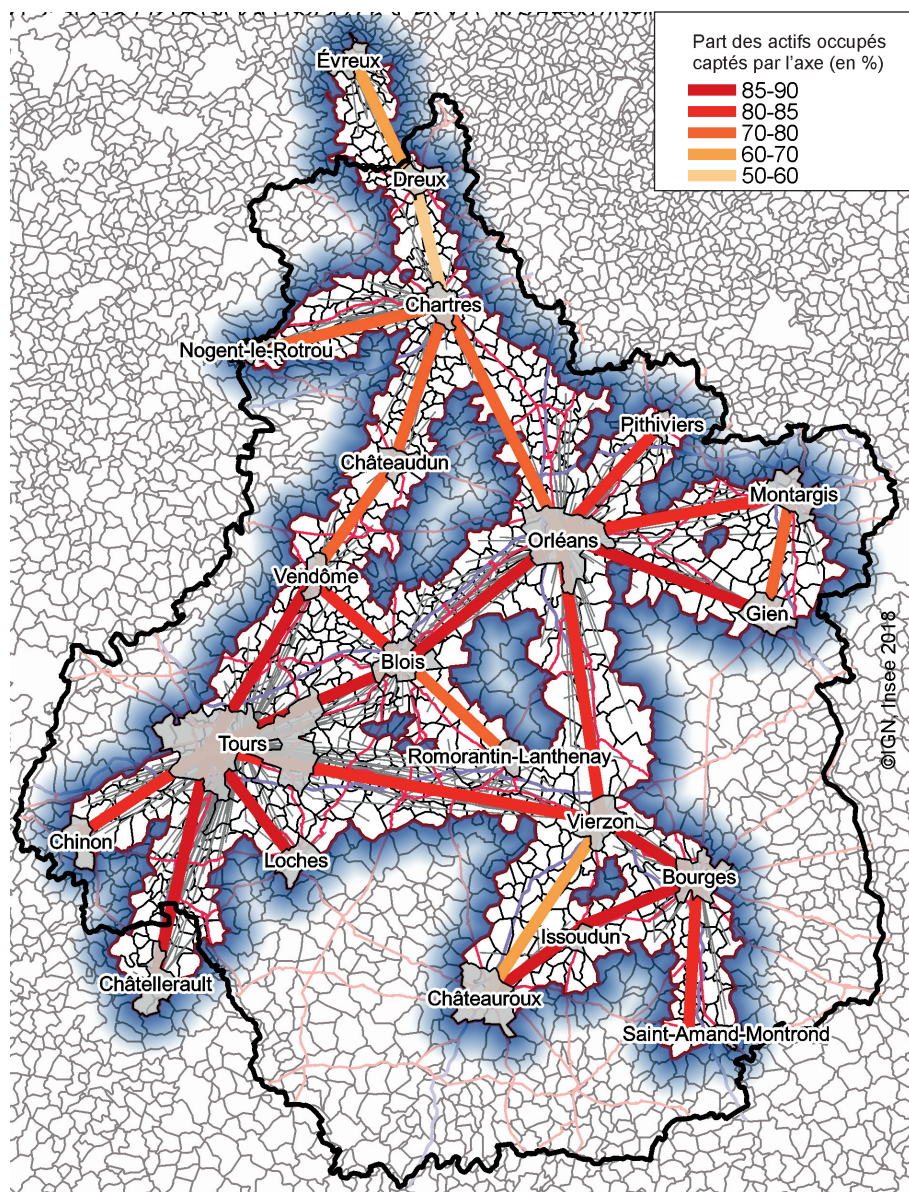
Cette dynamique est également à l'œuvre au sud de Blois, le long de l'axe rejoignant Romorantin-Lanthenay. La croissance de la population entre 2009 et 2014, de 1 % par an, est supérieure à celle des deux agglomérations, tout comme l'augmentation du nombre de navetteurs de + 0,4 %.

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



## 3 Part des actifs résidents occupés captés par l'axe

Les axes entre Chartres et Évreux retiennent peu les actifs résidents



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Une influence plus limitée de Châteauroux sur les territoires environnants

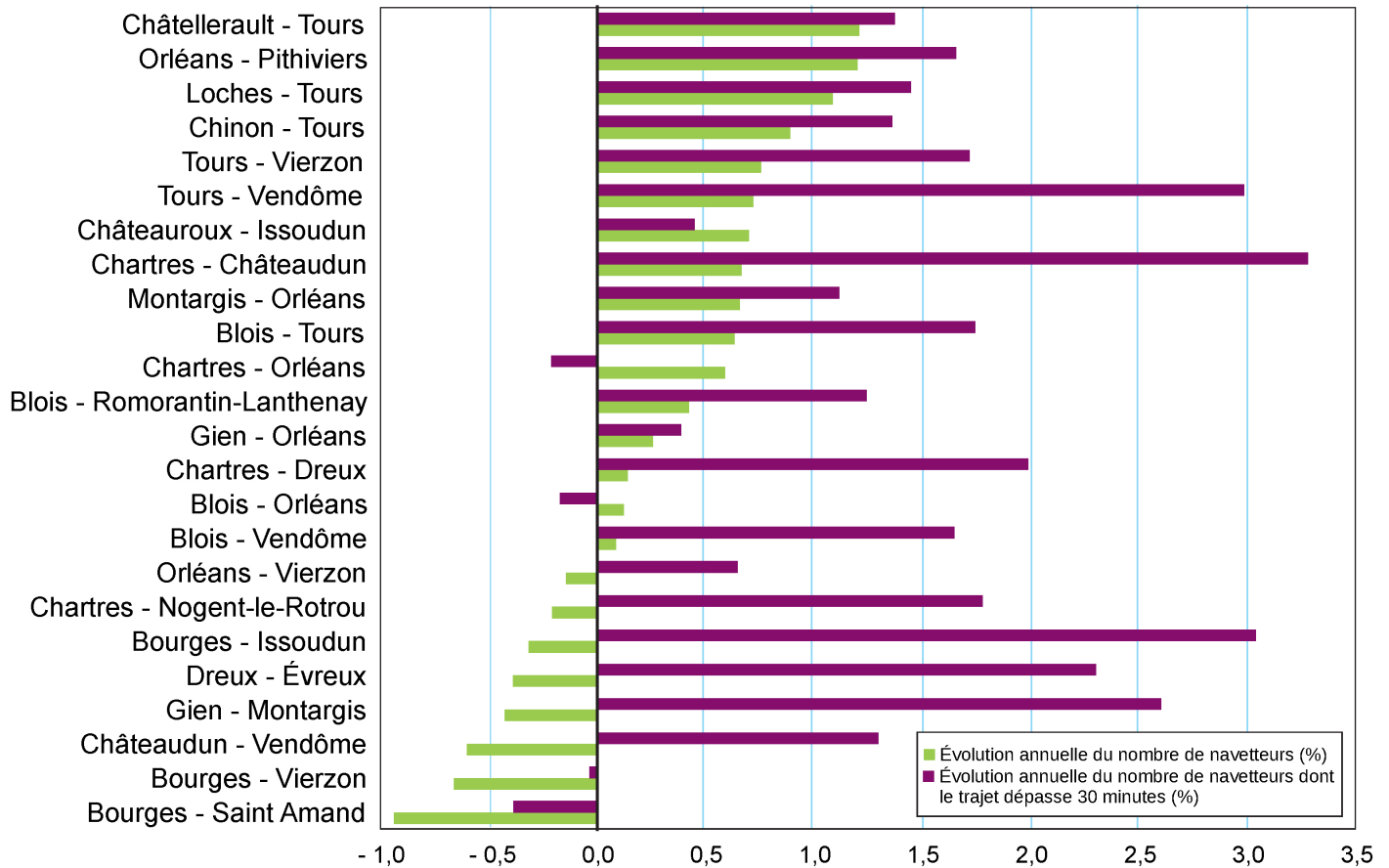
Depuis Châteauroux, les flux de navetteurs sont moins importants et se concentrent essentiellement sur l'axe Châteauroux-Issoudun. Sur ce dernier, si la population décroît depuis les années 1990, la baisse est moins prononcée que dans le reste du département. Il y a autant d'emplois que d'actifs occupés,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





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

Des trajets de plus en plus longs



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

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

**Vierzon : un nœud routier pourtant peu fréquenté par les navetteurs**

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

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

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

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

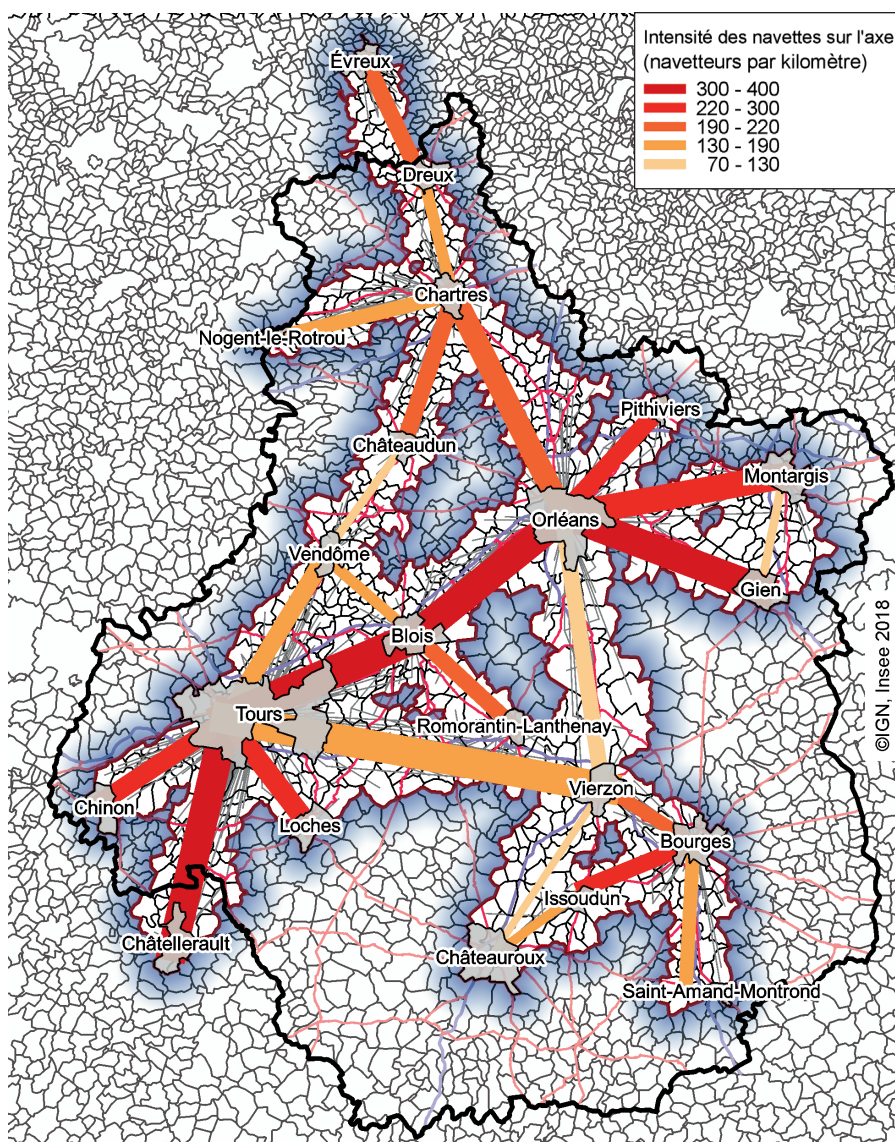
nombreux (moins de 300 personnes).

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



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

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



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

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

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

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

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

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

