



# ATLAS *des mobilités domicile/travail*



septembre 2013





Oise-la-Vallée  
**AGENCE  
D'URBANISME**

**Oise-la-Vallée  
Agence d'urbanisme**  
13, Allée de la Faïencerie 60100 CREIL  
Tél. 03 44 28 58 58  
| [www.oiselavallee.org](http://www.oiselavallee.org) |

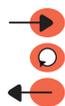
Direction : Pascale POUPINOT  
Pilotage de l'étude : Magali DELBOUILLE-CARPENTIER  
Base de données/cartographie : Grégory BODET  
Conception/Réalisation : Virginie MORIN-MAUBOUSSIN



Document réalisé avec notamment  
le concours financier  
du Conseil régional de Picardie



1.  
La réalité des flux domicile/travail  
p. 13
2.  
Les mobilités domicile/travail  
à l'échelle de la Picardie  
p. 25
3.  
Les mobilités domicile/travail  
à l'échelle de l'Oise  
p. 33
4.  
Les mobilités domicile/travail  
secteur Centre Oise  
p. 41
5.  
Les mobilités domicile/travail  
secteur Compiégnois-Noyonnais  
p. 49
6.  
Pour aller plus loin...  
p. 57







Lors de l'élaboration du programme de travail 2013 de l'Agence d'urbanisme de la vallée de l'Oise, la Région Picardie, les agglomérations de Creil et de Compiègne ont émis le souhait d'aborder la large thématique des mobilités qui se trouve être au croisement de différents travaux et réflexions en cours au sein du périmètre Oise-la-Vallée :

■ Le SCoT du Grand creillois a été approuvé et le Syndicat Mixte du Grand Creillois devrait prochainement porter la réalisation d'un Plan de Déplacement Urbain à l'échelle de son territoire.

■ Le protocole « Gare Coeur d'agglo » visant à élaborer un projet urbain ambitieux autour de la gare de Creil devra intégrer un pôle d'échange multimodal, dont la définition a fait l'objet d'une étude confiée à l'AREP Ville. Rappelons que le projet « Gare Coeur d'agglo » repose largement sur la future liaison Roissy-Picardie pour laquelle Réseau Ferré de France a lancé une étude de trafic menée par Stratec et Eurotrans.

■ La liaison Roissy-Picardie demande également une connaissance des besoins en déplacements des habitants de l'étoile ferroviaire de Creil captables par le fer et l'étude du rôle des gares secondaires de cette même étoile afin de prévenir un afflux supplémentaire de voitures au sein de la ville de Creil.

■ La réflexion d'aménagement autour de la gare de Compiègne va être lancée.

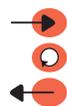
■ La Directive Régionale d'Aménagement (DRA) « quartiers de gare » se poursuit.

■ La Communauté de Communes des Pays d'Oise et d'Halatte souhaite lancer une étude transport / déplacement pour évaluer les besoins de rabattement internes, voire externes, vers la gare de Pont-Sainte-Maxence pour, à terme, étudier l'opportunité d'organiser un réseau de Transports en Commun (lignes régulières et/ou Transports en Commun à la Demande).

■ Une réflexion sur la création d'un pôle d'échange à la gare de Pont-Sainte-Maxence est également envisagée et soutenue par le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise.

Dans ce contexte d'abondance de sujets liés à la thématique transport, une optimisation des travaux au sein de l'Agence est nécessaire. Il est apparu que l'observation détaillée des mobilités dites « contraintes » domicile/travail à partir du fichier « mobilités professionnelles » de l'Insee permet d'établir une base de travail commune. Celle-ci pourra évoluer dans le temps, en fonction des besoins (croisements d'informations, zooms géographiques) et des données à disposition.

Ce volet « domicile/travail » est donc pensé comme un outil destiné à la connaissance plus globale de la mobilité et permettant d'alimenter d'autres travaux en lien avec la thématique. Ainsi, ce document s'attache à répondre à 4 questions essentielles à propos des mobilités domicile/travail : Combien ? Où ? Qui ? Comment ?







## Cadrage méthodologique

Compte tenu de l'utilisation future des éléments issus de cet outil, la méthode se veut la plus générale possible afin de donner la possibilité d'affiner les résultats à travers des croisements entre variables et/ou des zooms géographiques. La démarche se fait donc pas à pas, partant du général vers le particulier.

**3 niveaux géographiques** sont étudiés :

- régional et départemental
- secteurs de l'Oise : l'Oise est découpée en 5 grands secteurs qui ont été définis à partir de la réalité des flux domicile/travail :
  - Centre Oise,
  - Compiégnois-Noyonnais,
  - Valois-Sud Oise,
  - Beauvaisis,
  - Vexin-Sablons.

Seuls les secteurs Centre Oise et Compiégnois-Noyonnais sont traités dans le présent document.

Pour chaque niveau géographique cité ci-dessus, l'étude des mobilités porte sur **5 variables** :

- la quantification des flux : Combien ?
- la qualification des flux à travers 4 variables choisies :
  - le mode de transport : Comment ?
  - la catégorie socioprofessionnelle des actifs ayant un emploi : Qui ?
  - le mode de cohabitation des actifs ayant un emploi : Qui ?
  - le statut d'occupation du logement des actifs ayant un emploi : Qui ?

Au sein de ces variables, **3 groupes d'actifs occupés** sont mis en évidence :

- les **stables** : personnes qui vivent et travaillent au sein d'un même périmètre d'étude,
- ← les **sortants** : personnes qui vivent au sein d'un périmètre d'étude et qui partent travailler à l'extérieur,
- les **entrants** : personnes qui travaillent au sein d'un périmètre d'étude et qui vivent ailleurs.







## Evolutions possibles

Ce document est pensé comme un outil, une base de travail qui va pouvoir accueillir au fur et à mesure des éléments complémentaires en fonction des besoins et de la pertinence des résultats.

Chacune de ces évolutions devra au préalable être estimée en termes de temps de travail.

### ■ Les variables

Ce premier document repose sur 5 variables qualitatives, d'autres variables pourraient venir alimenter l'étude afin de qualifier plus finement le « Qui ? ». Ainsi, l'âge, le sexe, la condition de l'emploi (CDI, CDD, stage, emploi aidé, apprenti), le niveau de diplôme, et le temps de travail (temps complet ou partiel) issus de la même base de données Insee pourraient être utilisés.

De la même manière, les données DADS pourraient être une source d'information importante pour continuer à peindre le visage des migrants. Ainsi, le revenu, le domaine d'emploi (fonction d'état, fonction publique, fonction territoriale, fonction hospitalière, entreprise privée, entreprise individuelle), la tranche d'effectif de l'entreprise et la date d'entrée dans l'entreprise pourraient apporter des éléments nouveaux et éclairants liés à l'emploi occupé.

### ■ Les croisements de variables

Chacune des variables utilisées pour ce premier document a été étudiée indépendamment. Pour aller plus loin dans l'analyse, il serait possible de croiser ces variables entre elles (les modes de transport et les catégories sociales par exemple, ou encore le temps de parcours et le mode de transport, etc.) La liste des croisements possibles étant très longue, ceux-ci devront être choisis avec attention.

### ■ Les échelles d'analyse

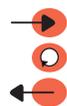
Le présent document s'est reposé sur la réalité des flux pour définir les 5 secteurs de l'Oise, cependant l'échelle de la donnée statistique étant la commune, d'autres échelles d'observation ou d'analyse pourraient être définies.

### ■ Les évolutions temporelles

Un rapprochement entre les données du recensement 1999 et celui de 2009 pourrait être tenté mais des précisions méthodologiques seront nécessaires.

### ■ Les comparaisons

Une comparaison entre secteurs d'étude pourrait être réalisée afin de mieux appréhender la mobilité domicile/travail au sein de chacun d'eux.







### Données statistiques utilisées

Pour aborder le sujet des mobilités domicile/travail de commune à commune, un important travail statistique et infographique a été nécessaire.

Il est important de noter que l'ensemble des chiffres présentés (nombre d'emplois au lieu de travail, population active occupée, actifs entrants, actifs sortants, ...) est issu du fichier du recensement de la population 2009 « Fichier Mobilités professionnelles des individus : déplacements commune de résidence / commune de travail » édité par l'Insee. Cette précision apportée, il est possible de constater des différences dans les chiffres bruts par rapport aux autres données du recensement de l'Insee dénommées « Bases de chiffres clés ». Dans ses conseils d'utilisation du fichier « mobilités professionnelles », l'Insee indique que sans remettre en cause la fiabilité de la mesure, les migrations dont le nombre de flux est inférieur à 200 doivent être considérées comme des ordres de grandeurs.

Le calcul des distances moyennes parcourues a été réalisé sous SIG en considérant une ligne entre le centre de la commune de résidence et le centre de la commune du lieu de travail. Seule la longueur de cette ligne a été retenue pour estimer cette distance, avec les critères suivants :

- uniquement en France Métropolitaine,
- les actifs résidant et travaillant dans la même commune ont par défaut une distance entre leur lieu de résidence et de travail nulle. Cette situation n'étant pas une réalité, la méthode de calcul a intégré une distance de 1km par défaut pour ces actifs.

Les relations de distance (à vol d'oiseau) ainsi établies de façon conventionnelle n'ont qu'une valeur indicative.

Les modes de transport présentés correspondent au mode de transport principal utilisé pour aller travailler déclaré lors du recensement (ex : si une personne utilise sa voiture pour

aller prendre le train, elle a déclaré, a priori, prendre un transport en commun en mode principal).

Les cartes de flux présentées dans les fiches profils ne font pas apparaître les relations avec les autres régions de France. Ces relations existent mais ne sont pas représentatives par rapport aux autres échanges présentés sur la carte.

### La lecture des informations

Cette analyse statistique va reposer sur 3 niveaux de lecture :

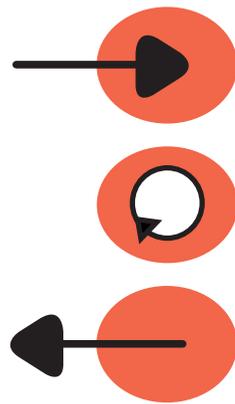
- les effectifs pour définir la quantification des flux,
- la part pour définir la qualification des flux par rapport à un total,
- la sur et sous-représentation pour définir la qualification des flux par rapport à une moyenne. Par souci de fiabilité statistique, cette notion ne sera abordée que sur les flux supérieurs à 100.

Pour plus de facilité de lecture, les résultats ont été arrondis.

Enfin, dans les graphiques détaillés, seules les quatre premières catégories de chaque variable sont représentées.







réalité des flux

# DOMICILE/TRAVAIL





Même si les résultats datent un peu, selon la dernière Enquête Nationale Transports et Déplacements (ENTD) de 2008 réalisée sur l'ensemble du territoire français par le Ministère du développement Durable (SOeS), l'Insee et l'Inrets, les mobilités domicile/travail représentent près d'un tiers des déplacements liés aux mobilités locales(\*) des Français, et plus d'un quart des déplacements réalisés en semaine.

Ce type de mobilités, « contraintes », présente des distances moyennes parcourues plus importantes par rapport aux autres motifs de déplacements. De plus, cette distance est celle qui augmente le plus entre les deux dernières périodes d'enquête (1994-2008). En effet, les trajets supérieurs à 10 km représentent un trajet domicile/travail sur deux en 2008 contre un sur trois en 1982, et le nombre de trajets « longs » (de 20 à 40 km) a doublé entre ces deux dates. A l'inverse, les trajets de moins de 5 km ont sensiblement baissé passant de la moitié des déplacements domicile/travail en 1982 à 28% en 2008.

Ces distances moyennes et leurs évolutions ont une incidence sur les modes de transports utilisés. En effet, la voiture et les transports collectifs, davantage adaptés à des trajets longs, sont utilisés de manière préférentielle pour ces déplacements. A l'inverse, la marche à pied est bien moins utilisée.

Même s'ils ne représentent qu'un quart des déplacements en semaine, la concentration des trajets domicile/travail dans le temps (heures de pointe du matin et du soir) détermine globalement le dimensionnement des infrastructures de transport. De manière générale, 39% des déplacements réalisés en voiture en tant que conducteur sont liés au travail et concerne 48% des kilomètres parcourus. Aux heures de pointe du matin (7h-9h) ces parts augmentent à 45% des déplacements en voiture-conducteur et à 68% des distances parcourues.

Ainsi, les déplacements domicile/travail sont « un motif structurant de la mobilité, important à prendre en compte, notamment, pour la conception des réseaux routiers, des réseaux de transports collectifs » et du stationnement en lien.

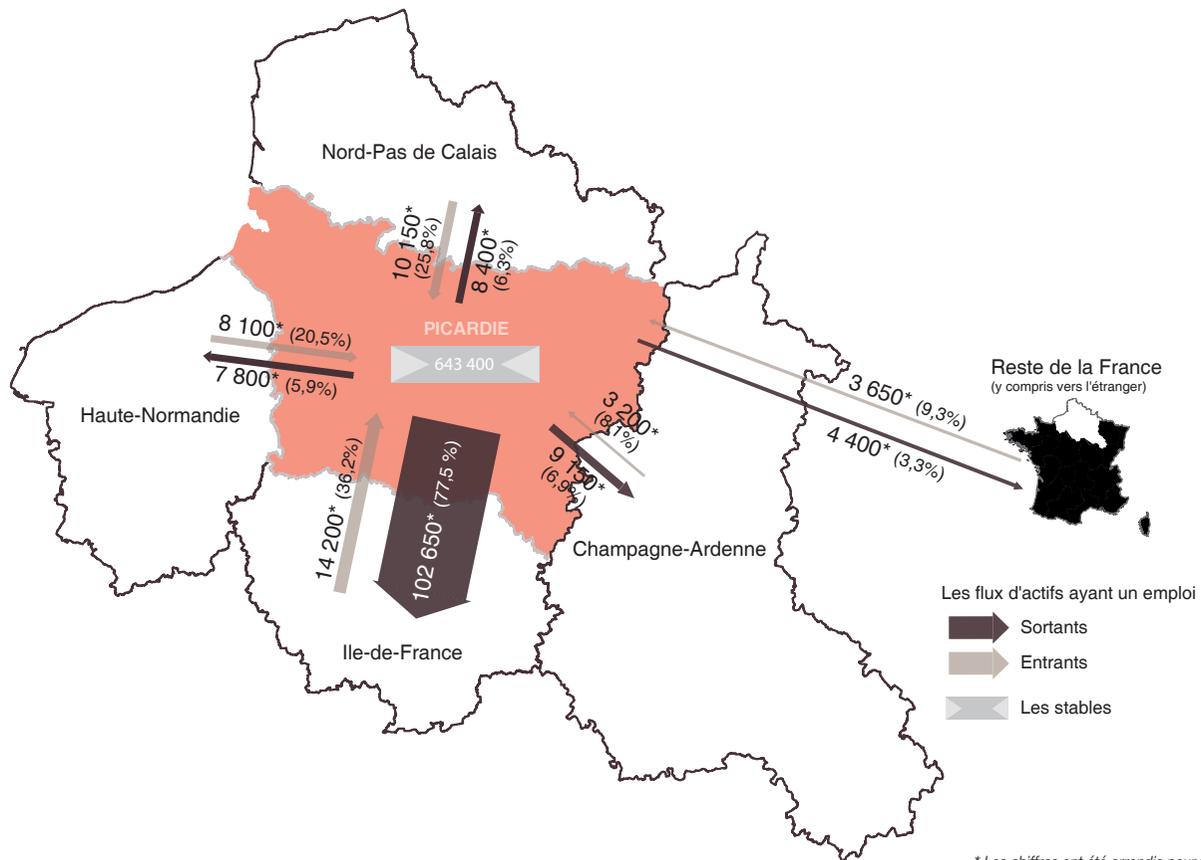
MODE DE TRANSPORT UTILISÉ	ENSEMBLE DES DÉPLACEMENTS	DÉPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL
Voiture 	65 %	72 %
Marche à pied 	22 %	9 %
Transports en commun 	8 %	13 %
Deux-roues 	4 %	5%
Autres modes	1 %	1 %

Sources : SOeS, INSEE, INRETS, Enquête Nationale Transports Déplacements 2008

(\*) Cette mobilité locale est l'ensemble des déplacements du quotidien réalisés dans un périmètre de 80 km à vol d'oiseau autour du domicile.

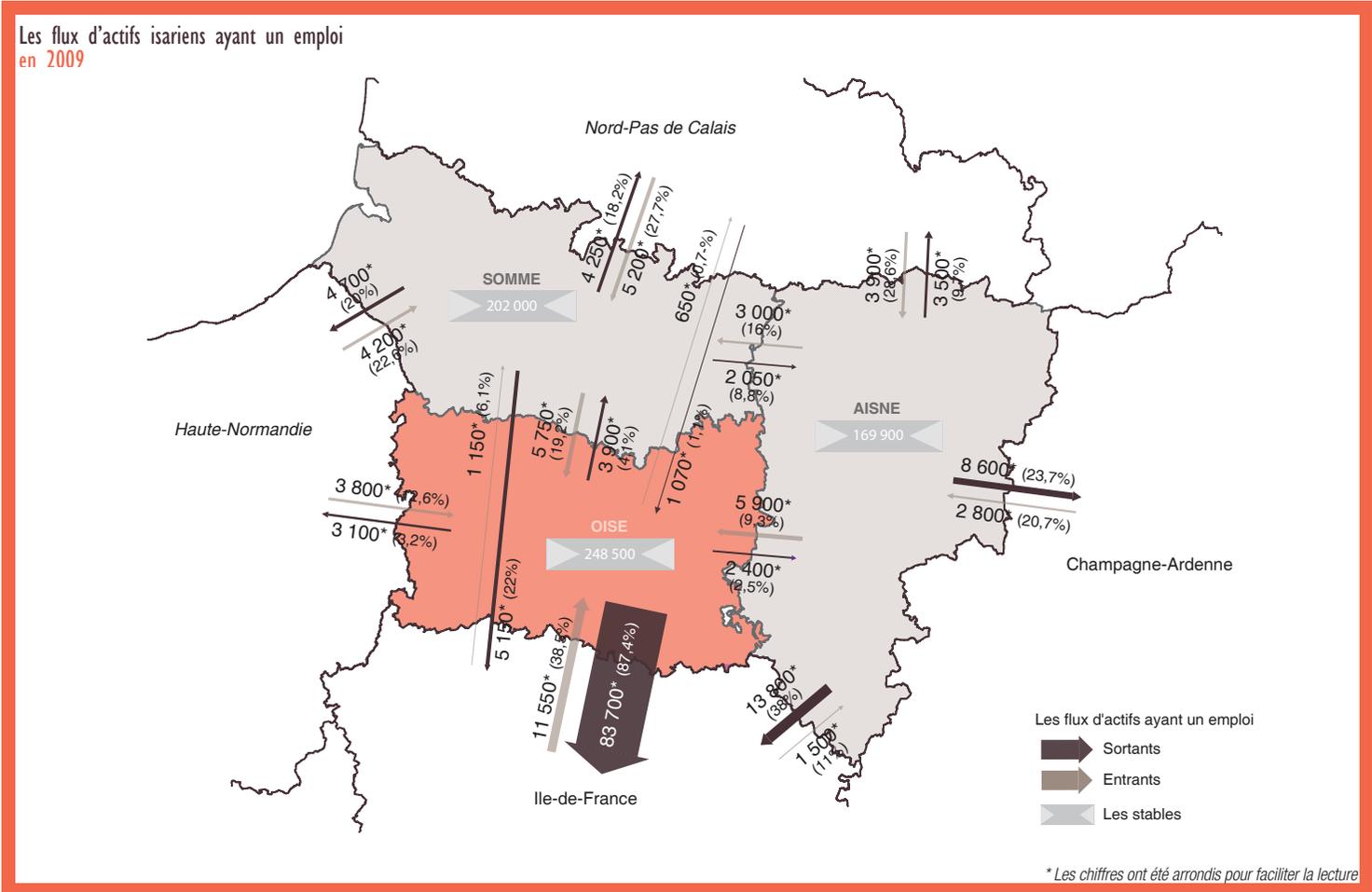


Les flux d'actifs picards ayant un emploi  
en 2009



\* Les chiffres ont été arrondis pour faciliter la lecture







Dans l'Oise, sur une population de 344 400 actifs ayant un emploi, 28% soit 95 780 personnes vont travailler en dehors de leur département de résidence, soit 10 points de pourcentage en plus qu'au niveau régional.

L'Oise est le 10<sup>ème</sup> département français en termes de « sortants », la moyenne des départements étant de 17%. L'Oise se situe donc après l'ensemble des départements de la région parisienne pour lesquels la part de personnes travaillant dans un autre département que leur lieu de résidence varie de 30 à 55% de la population active ayant un emploi, et le territoire de Belfort qui est le plus petit département français. Au sein de la région Picardie, l'Aisne enregistre 17% de sortants et la Somme 10%.

La proximité de l'Île-de-France explique à elle seule 87% des migrations domicile/travail de l'Oise (78% au niveau régional). En effet, 83 700 actifs Isariens ayant un emploi se rendent dans la région capitale pour travailler, 3% vont en Haute-Normandie.

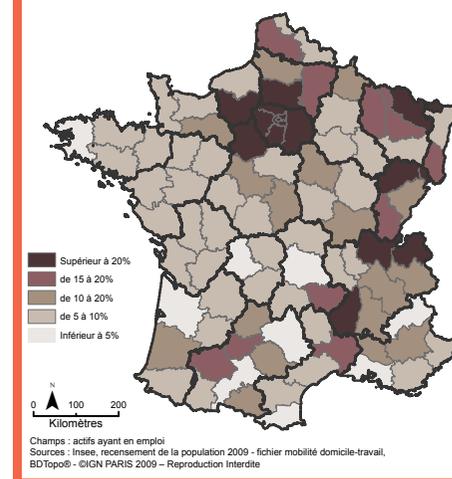
Au sein de la Picardie, 4% d'entre eux vont travailler dans la Somme, et 2,5% dans l'Aisne.

Parallèlement à cela, 30 000 personnes habitant dans un autre département viennent travailler dans l'Oise. C'est trois fois moins que le nombre de « sortants » mais là encore, la répartition géographique est plus équilibrée. 38% viennent d'Île-de-France, 12% de Haute-Normandie, 19 % de l'Aisne et 19% de la Somme.

Dans l'Oise, la distance moyenne parcourue est, comme au niveau régional de 20 km, avec une moyenne de 10 km pour les trajets internes (13 km au niveau régional) et de 45 km pour ceux qui quittent le département (56 km au niveau régional). A titre de comparaison, dans la Somme, ces distances sont de 22 km tous flux (8 km en interne et 74 km pour les flux sortants) et 18 km dans l'Aisne (7 km en interne et 61 km pour les flux sortants). L'influence de l'Île-de-France se fait donc de nouveau sentir sur ces distances moyennes.

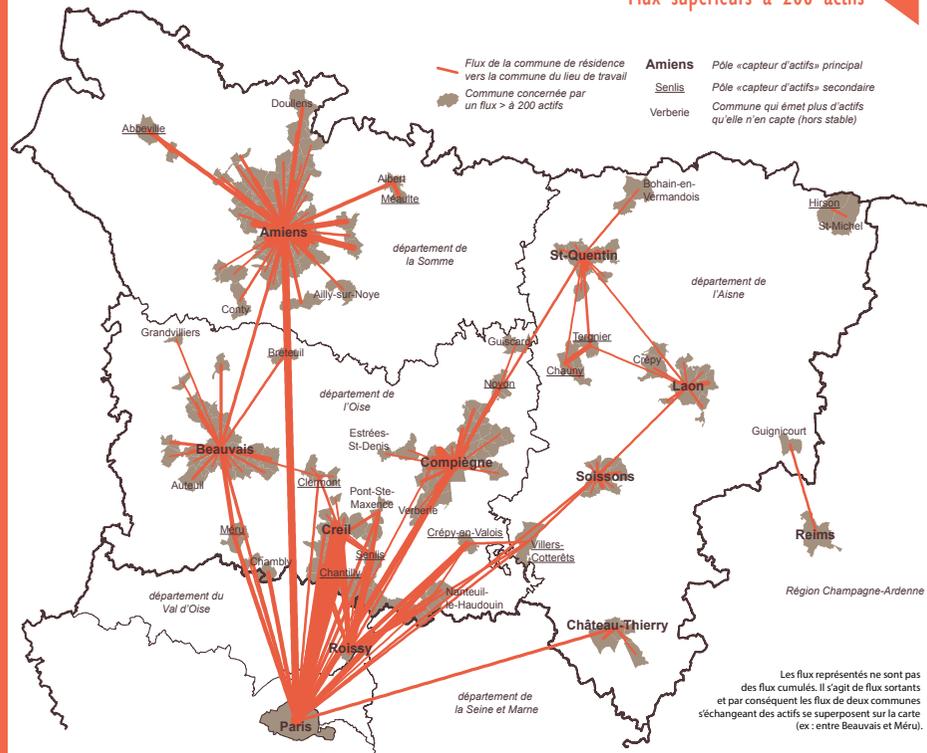


Part des actifs travaillant  
hors de leur département de résidence en 2009



Destination des actifs résidant en Picardie par commune en 2009  
en dehors de leur commune de résidence

Flux supérieurs à 200 actifs



Flux supérieurs à 100 actifs



LES FLUX

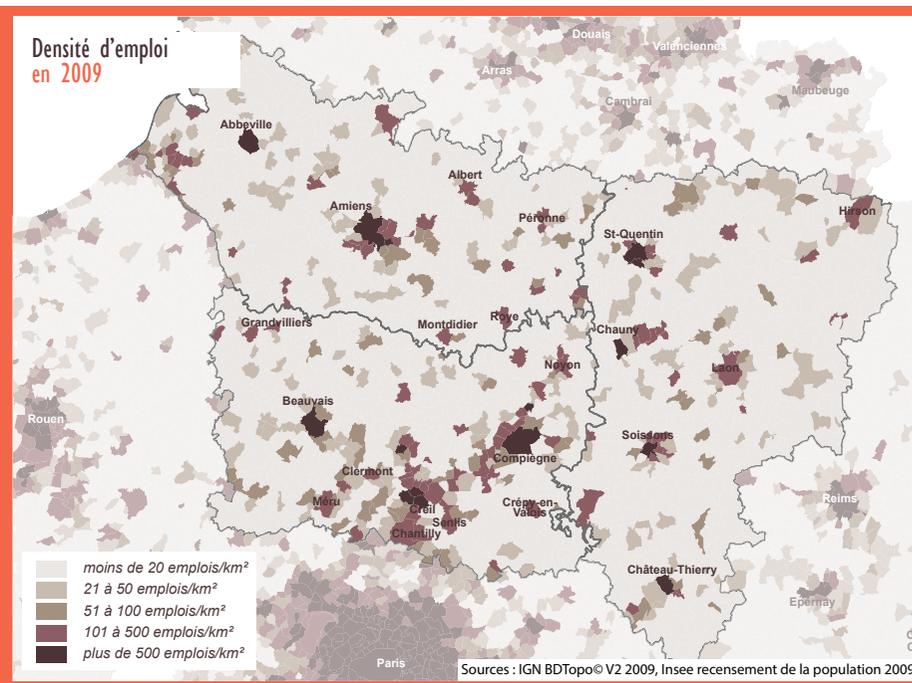
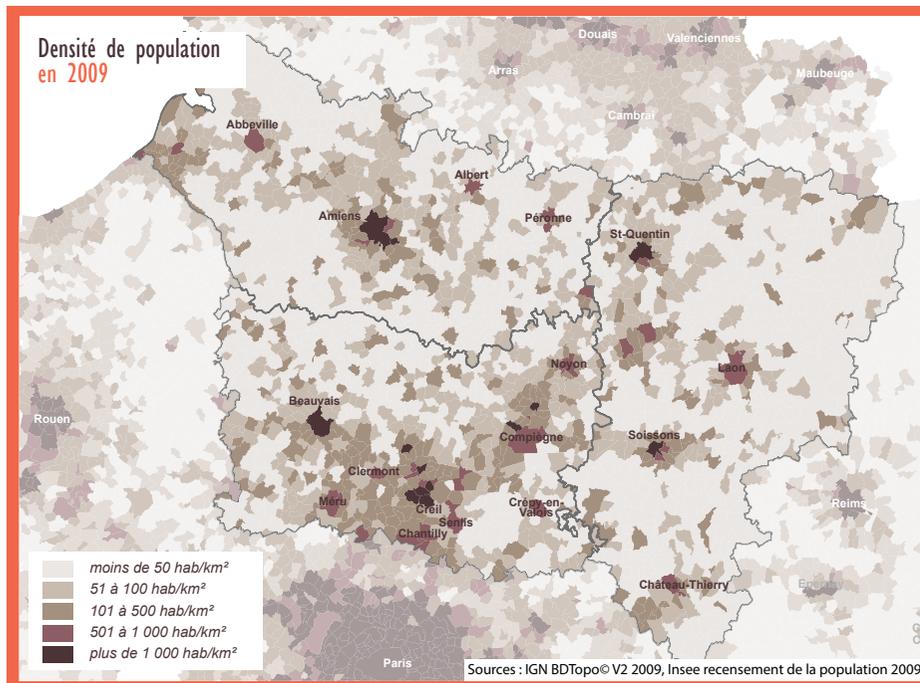


(\*) Une aire urbaine ou « grande aire urbaine » est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

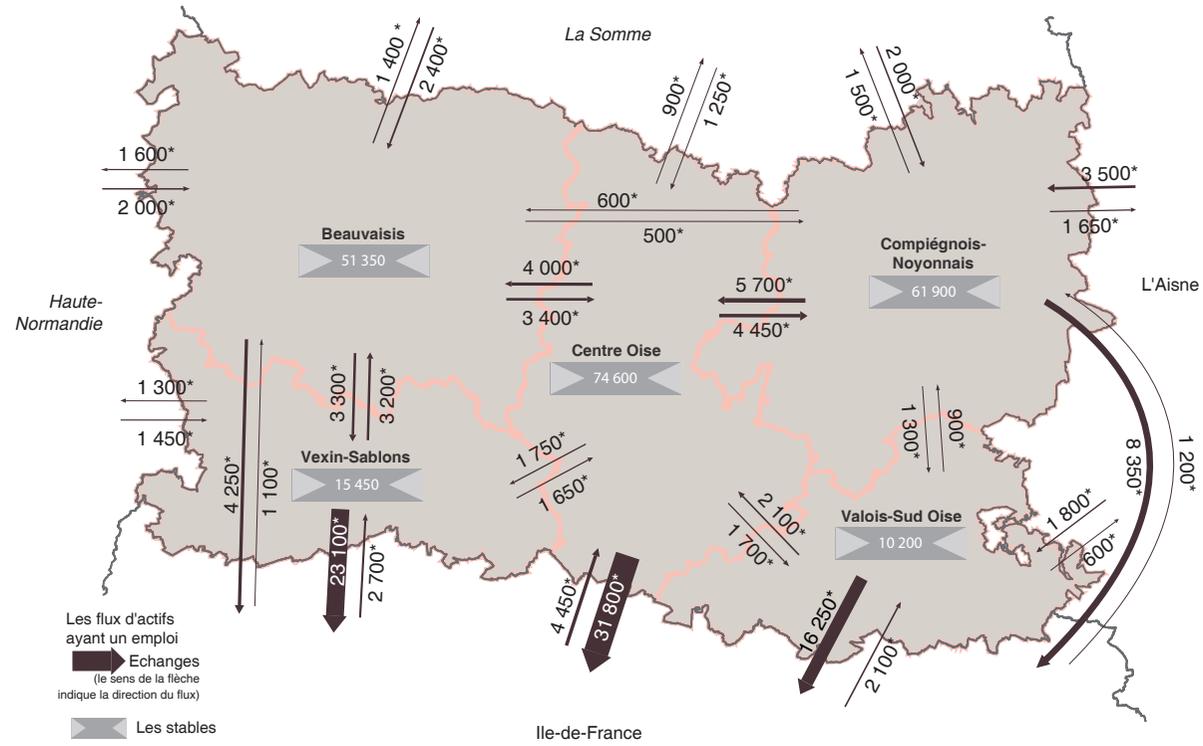
La cartographie des flux domicile/travail montre que ceux-ci s'affranchissent des limites administratives. Les pôles d'emplois de Paris et de Roissy ont une influence importante sur l'ensemble de la région. En revanche il y a peu de relations évidentes entre les grandes villes picardes. A l'échelle de l'Oise, 3 oursins apparaissent autour des 3 pôles « capteurs d'actifs » principaux de Beauvais, Compiègne et Creil. Ils correspondent peu ou prou aux périmètres des aires urbaines(\*) de l'Oise du même nom. Il est à noter que la 4<sup>ème</sup> grande aire urbaine de l'Oise, celle de Senlis, n'apparaît pas en tant que pôle principal « capteur d'actifs » mais en pôle secondaire. Ainsi, la réalité des flux domicile/travail peut se superposer aux pôles d'emplois et de population principaux du département. Ces pôles jouent un rôle déterminant dans la « résistance » de l'Oise face à l'aire urbaine de Paris.

Si les oursins de flux domicile/travail sont bien dessinés autour de Beauvais et de Compiègne, l'oursin de Creil est plus complexe et l'aire d'attractivité y est plus réduite. La proximité immédiate des pôles « capteurs d'actifs » secondaires de Senlis, Chantilly et de Clermont explique le phénomène.

L'ensemble de ces pôles secondaires participe à la multipolarité isarienne. Si la proximité de la région francilienne influe sur le petit nombre de pôles isariens (une grande partie du département étant multipolarisée et une autre attirée par l'aire urbaine de Paris), c'est cette multipolarité qui « stoppe » l'avancée de l'aire urbaine de Paris dans l'Oise.



Les flux d'actifs ayant un emploi selon les secteurs  
en 2009



\* Les chiffres ont été arrondis pour faciliter la lecture

## LES 5 GRANDS SECTEURS DE L'OISE



Ainsi, parce que la réalité des flux domicile/travail ne répond pas à des échelles et des logiques administratives, la définition de grands secteurs d'étude internes à l'Oise s'impose. Au nombre de 5, ces grands secteurs ont été définis à partir des 3 oursins de flux principaux qui ont été associés aux découpages des aires urbaines et à ceux des limites administratives des EPCI pour arbitrage. Cet arbitrage a été nécessaire lorsque qu'une commune n'était pas soumise à des flux domicile/travail conséquents, et / ou n'appartenait pas à une aire urbaine clairement définie (cas des communes multipolarisées).

Les 5 grands secteurs de l'Oise sont les suivants :

- Centre Oise,
- Compiégnois-Noyonnais,
- Valois-Sud Oise,
- Beauvaisis,
- Vexin-Sablons.

Ces secteurs se trouvent dans des situations migratoires diverses. En effet, pour les deux grands secteurs du sud de l'Oise (Vexin-Sablons et Valois-Sud Oise) le nombre de sortants est trois fois plus élevé que le nombre d'entrants, et deux fois plus élevé que le nombre de stables. L'attraction de l'Île-de-France est telle que 80% des personnes résidant dans ces secteurs et travaillant dans un autre territoire se rendent dans la région capitale. Par conséquent, le taux d'attraction par l'emploi<sup>(\*)</sup> de ces grands secteurs est faible (entre 0,56 et 0,57) et la part des emplois offerts occupés par des entrants élevée (près de 40% des emplois).

En ce qui concerne les secteurs nord (Beauvaisis et Compiégnois-Noyonnais), les effectifs entrants et sortants sont presque similaires.

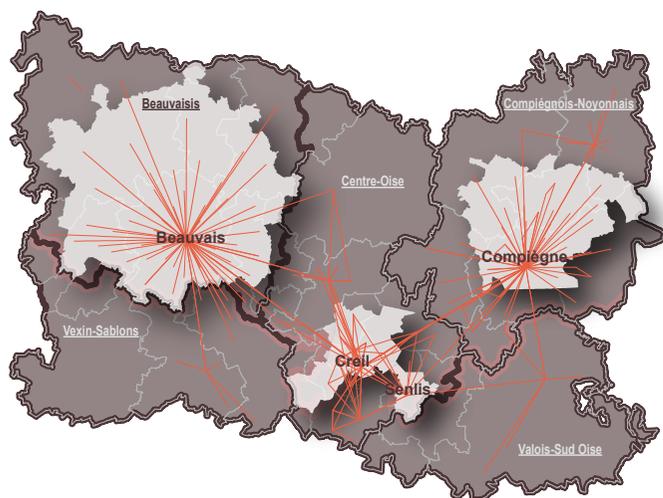
L'attraction de l'Île-de-France pour ces deux secteurs se fait donc beaucoup plus discrète. Seuls 42% des sortants du Compiégnois-Noyonnais vont dans la région capitale pour

travailler et seulement 29% des sortants du Beauvaisis. Le taux d'attraction par l'emploi est donc fort pour ces secteurs (il y a quasiment autant d'emplois que d'actifs résidents car le rapport est proche de 1). Par conséquent, le taux d'emploi occupé par des entrants assez faible (entre 18 et 21% des emplois). Autre conséquence de cette attraction par l'emploi, la distance moyenne parcourue est un peu moins élevée que celle des secteurs sud. Elle se situe autour de 18 km en moyenne.

Enfin, le secteur Centre Oise se trouve dans une situation plutôt intermédiaire. Le bilan migratoire montre qu'il y a deux fois moins d'entrants que de sortants traduisant l'influence de l'Île-de-France. Celle-ci est forte (70% des sortants du secteur vont en Île-de-France pour travailler) mais toutefois moins importante que celle qui s'exerce sur les secteurs sud. Le taux d'attraction par l'emploi est moyen (0,79) comparé aux autres secteurs de l'Oise. Pour autant, le taux d'emploi occupé par des entrants est assez faible (près de 22% des emplois) et proche de ceux constatés dans les secteurs nord. De la même manière, la distance moyenne parcourue est similaire.

(\*) taux d'attraction par l'emploi : rapport entre le nombre d'emplois offerts dans un territoire et les actifs ayant un emploi qui résident dans ce territoire. Il permet de mesurer l'attraction par l'emploi qu'un territoire exerce sur les autres.

### Détermination des périmètres d'étude interne à l'Oise



- Flux de la commune de résidence vers la commune du lieu de travail pour les actifs isariens restant dans l'Oise (flux supérieur à 100 actifs)
- Aires urbaines de l'Oise
- Limite nord de l'aire urbaine de Paris
- Secteur d'étude
- Creil** Libellé de l'aire urbaine
- Centre-Oise** Libellé des secteurs d'étude
- Limite des EPCI

### Nombre d'actifs concernés par les flux par secteur

	ENTRANTS	SORTANTS	STABLES
Centre Oise	20 500	45 900	74 600
Compiégnois-Noyonnais	13 800	20 100	61 900
Valois-Sud Oise	7 300	20 300	10 172
Beauvaisis	13 900	14 900	51 300
Vexin-Sablons	9 700	29 800	15 500





secteur  
**PICARDIE**

## DONNÉES DE CADRAGE

### Répartition de la population active occupée résidente

PICARDIE	775 971
ILE-DE-FRANCE	5 382 168
NORD-PAS-DE-CALAIS	1 525 162
CHAMPAGNE-ARDENNE	545 167
HAUTE-NORMANDIE	750 626

Source : Insee, recensement de la population 2009 - fichier mobilité

### Répartition de l'emploi

PICARDIE	682 660
ILE-DE-FRANCE	5 643 425
NORD-PAS-DE-CALAIS	1 481 038
CHAMPAGNE-ARDENNE	542 090
HAUTE-NORMANDIE	717 176

Source : Insee, recensement de la population 2009 - fichier mobilité

### Part des emplois occupés par des entrants

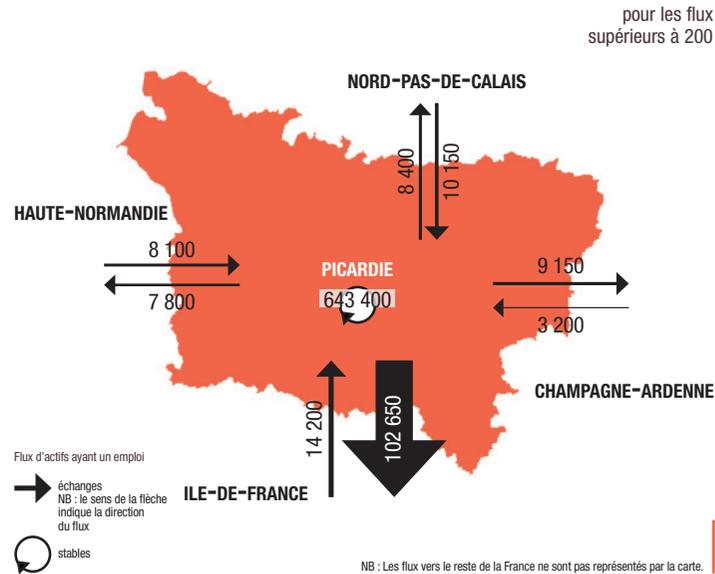
PICARDIE	6 %
ILE-DE-FRANCE	6 %
NORD-PAS-DE-CALAIS	1 %
CHAMPAGNE-ARDENNE	5 %
HAUTE-NORMANDIE	4 %

Source : Insee, recensement de la population 2009 - fichier mobilité

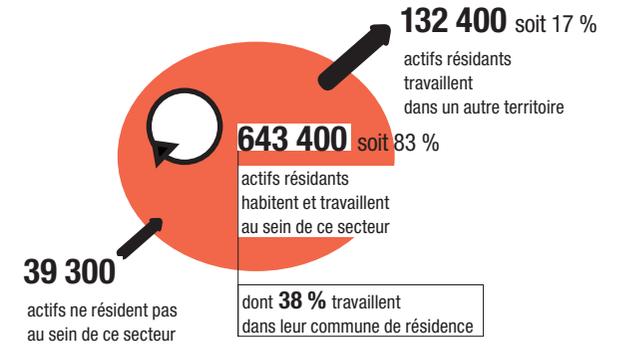
## FICHE PROFIL

secteur  
**PICARDIE**

### Les navettes domicile-travail Picardie entrants/sortants/stables



### Bilan des mobilités Picardie



### Majorité d'actifs stables (83 %)

≈ 3,5 fois moins d'actifs entrants que d'actifs sortants

### Flux principaux avec :

- l'Ile-de-France,
- le Nord-Pas-de-Calais,
- la Haute-Normandie.

78 % des sortants vers l'Ile-de-France

6 % des emplois picards occupés par des entrants

20 km de distance moyenne parcourue entre le domicile et le lieu de travail contre 15 km au niveau national

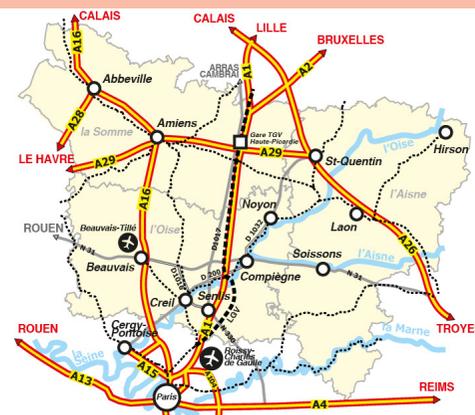
Un taux d'emplois occupés par les entrants comparable à celui de l'Ile-de-France

Un niveau d'attraction par l'emploi\* assez faible (0,88) en comparaison avec ce qui est constaté dans les autres régions

\* Rapport entre le nombre d'emplois et le nombre d'actifs résidents.  
 indice 1 = niveau d'attraction maximum

NB : Les chiffres ont été arrondis pour faciliter la lecture  
 Oise-la-Vallée | Agence d'urbanisme  
 septembre 2013

### Le réseau de transports de Picardie

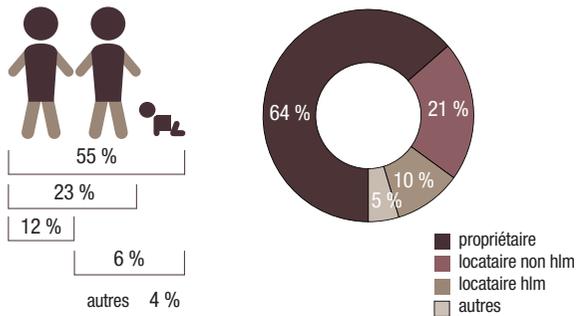


BILAN DES MOBILITÉS		
ENTRANTS	SORTANTS	STABLES
39 300	132 400	643 400
		775 800

## Qui sont les actifs de Picardie...

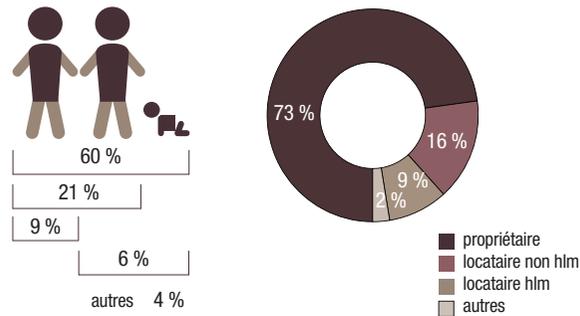
### ...qui viennent de l'extérieur pour y travailler ?

ouvriers	29 %
employés	17 %
professions intermédiaires	24 %
cadres	25 %
artisans, commerçants, chefs d'entreprise	4 %
agriculteurs	1 %



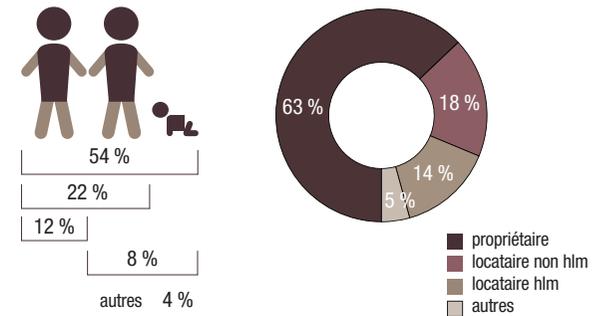
### ...qui partent travailler à l'extérieur ?

ouvriers	24 %
employés	25 %
professions intermédiaires	29 %
cadres	18 %
artisans, commerçants, chefs d'entreprise	3 %
agriculteurs	1 %

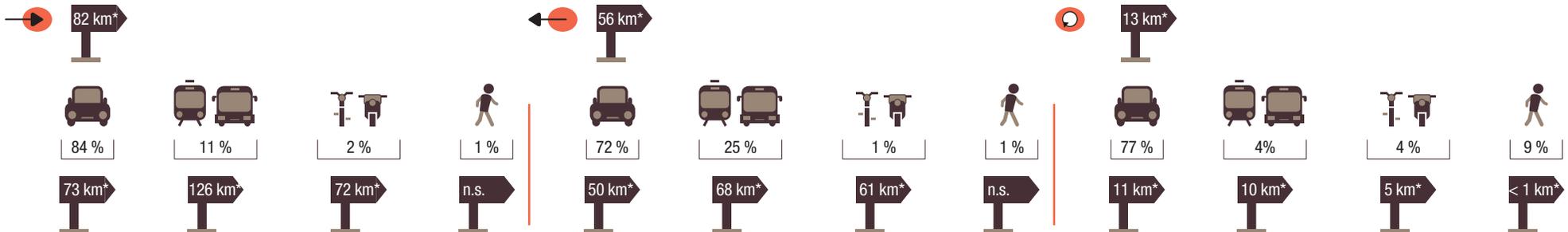


### ...qui restent travailler dans le secteur ?

ouvriers	29 %
employés	30 %
professions intermédiaires	23 %
cadres	10 %
artisans, commerçants, chefs d'entreprise	5 %
agriculteurs	2 %



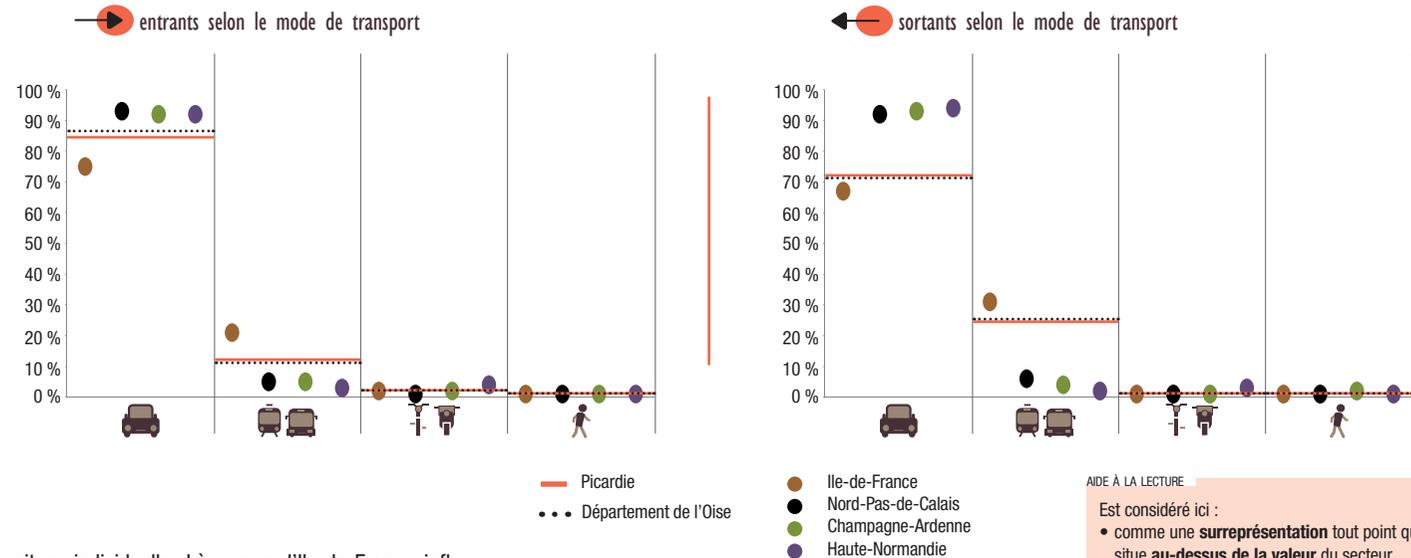
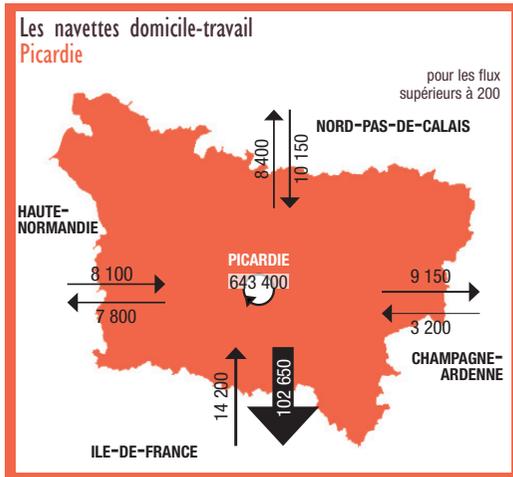
## Comment se déplacent ces actifs pour se rendre à leur travail ?



\* distance moyenne parcourue du domicile au lieu de travail

NB : Les chiffres ont été arrondis pour faciliter la lecture  
Oise-la-Vallée | Agence d'urbanisme  
septembre 2013

# 1 MODE DE TRANSPORT



AIDE À LA LECTURE

- Est considéré ici :
  - comme une **surreprésentation** tout point qui se situe **au-dessus de la valeur** du secteur.
  - comme une **sous-représentation** tout point qui se situe **en-dessous de la valeur** du secteur.

Qu'ils soient entrants, sortants ou stables, les actifs Picards privilégient la voiture pour leurs déplacements domicile/travail. Bien qu'ils soient moins nombreux que les sortants (près de 3,5 fois moins), les entrants utilisent plus souvent la voiture que les autres catégories. A l'inverse, les sortants utilisent plus souvent les transports en commun et la marche à pied pour les stables. Il est à noter que seul 4 % des stables utilisent les transports en commun, traduisant un manque d'offre en la matière et/ou une inadaptation de l'offre en fonction des besoins et/ou une habitude de déplacements tournée vers la voiture.

voiture individuelle. Là encore l'Ile-de-France influence largement sur les résultats, car même si les trajets en deux-roues concernent 1 % des flux sortants, 70 % d'entre eux sont en direction de la région capitale. On peut émettre l'hypothèse que compte tenu des difficultés de circulation, les deux-roues peuvent être, comme les transports en commun, privilégiés par rapport à la voiture lors de trajets un peu plus longs. Enfin, la distance moyenne parcourue pour les déplacements domicile/travail au sein de la région est de 13 km. Il est à noter que cette distance est identique, qu'elle soit réalisée en voiture ou en transport en commun.

Les entrants parcourent la plus grande distance pour se rendre à leur travail (82 km en moyenne). Cette distance est encore plus importante lorsque l'on s'intéresse aux trajets réalisés en transport en commun (126 km en moyenne). L'influence de l'Ile-de-France se fait largement sentir sur cette distance moyenne puisque près de 70 % des flux entrants réalisés en transport en commun viennent de cette région. Pour les flux sortants, la distance moyenne parcourue par les deux-roues motorisés est équivalente à celle parcourue en transport en commun et inférieure à celle parcourue en

Le détail origine/destination des migrants (graphiques ci-dessus) montre l'importante influence de l'Ile-de-France sur les moyennes régionales. En effet, cette région mise à part, l'utilisation de la voiture concernerait plus de 92 % des flux et seulement 4 à 5 % pour les transports en commun.

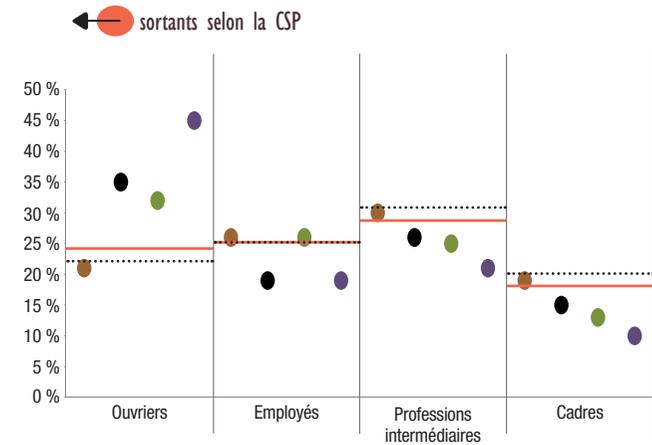
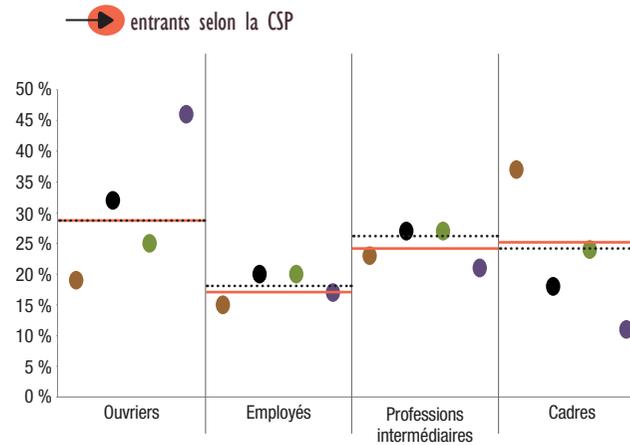
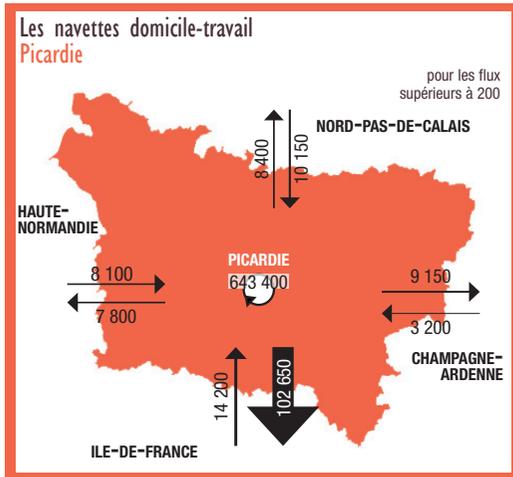
Il est à noter que les deux-roues sont plus utilisés que les transports en commun dans les relations avec la Haute-Normandie.

Les navettes domicile-travail selon le mode de transport  
Picardie

	Picardie			département de l'Oise		
	ENTRANTS	SORTANTS	STABLES	ENTRANTS	SORTANTS	STABLES
Voiture, camion, fourgonnette	84 %	72 %	77 %	86 %	71 %	78 %
Transports en commun	11 %	25 %	4 %	11 %	26 %	4 %
Deux-roues	2 %	1 %	4 %	2 %	1 %	3 %
Marche à pied	1 %	1 %	9 %	1 %	1 %	9 %
Pas de transport	1 %	1 %	6 %	< 1 %	< 1 %	6 %
		5 %			4 %	

NB : Les chiffres ont été arrondis pour faciliter la lecture  
Oise-la-Vallée | Agence d'urbanisme  
septembre 2013

## 21 CATÉGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES



— Picardie  
••• Département de l'Oise

● Ile-de-France  
● Nord-Pas-de-Calais  
● Champagne-Ardenne  
● Haute-Normandie

AIDE À LA LECTURE

- Est considéré ici :
- comme une **surreprésentation** tout point qui se situe **au-dessus de la valeur** du secteur.
  - comme une **sous-représentation** tout point qui se situe **en-dessous de la valeur** du secteur.

Bien que les effectifs ne soient pas comparables entre eux car les stables sont 5 fois plus nombreux que les sortants, il apparaît que ces groupes d'actifs présentent un profil similaire en termes de catégories socioprofessionnelles. En effet, ouvriers, employés et professions intermédiaires y sont les plus représentés. Les entrants se distinguent de ce profil par l'importance des cadres migrants.

Pour les flux sortants, l'Ile-de-France se démarque encore. En effet, la part des ouvriers allant travailler en Ile-de-France est beaucoup moins importante que celle à destination des autres régions étudiées. A l'inverse la part des cadres, des professions intermédiaires est un peu plus conséquente. La structure bien particulière de l'emploi parisien par rapport aux autres régions explique ce phénomène. La répartition des sortants par catégorie socioprofessionnelle est donc assez équilibrée pour l'Ile-de-France. Elle est davantage marquée pour les régions Nord-Pas-de-Calais et surtout Haute-Normandie où les flux d'ouvriers représentent entre 35 et 45% des flux sortants.

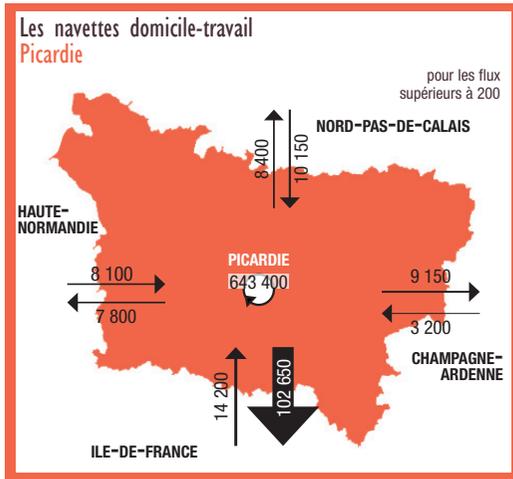
L'analyse du profil des migrants par origine/destination (graphiques ci-dessus) est assez complexe. Les personnes travaillant en Picardie venant de l'Ile-de-France ou de Champagne-Ardenne sont moins souvent ouvriers que les personnes venant du Nord-Pas-de-Calais ou de Haute-Normandie. A l'inverse ils sont plus souvent cadres et professions intellectuelles supérieures. Pour les autres catégories socioprofessionnelles, les différences de profils sont beaucoup moins marquées. Toutefois, une légère surreprésentation des employés et des professions intermédiaires venant du Nord-Pas-de-Calais et de Champagne-Ardenne est notable.

Les navettes domicile-travail selon la CSP  
Picardie

CSP	Picardie			département de l'Oise		
	ENTRANTS	SORTANTS	STABLES	ENTRANTS	SORTANTS	STABLES
Ouvriers	29%	24%	29%	29%	22%	28%
Employés	17%	25%	30%	18%	25%	30%
Professions intermédiaires	24%	29%	23%	26%	31%	24%
Cadres	25%	18%	10%	24%	20%	11%
Artisans, commerçants, Chefs d'entreprise	4%	3%	5%	3%	3%	6%
Agriculteurs	1%	< 1%	2%	< 1%	< 1%	1%

NB : Les chiffres ont été arrondis pour faciliter la lecture  
Oise-la-Vallée | Agence d'urbanisme  
septembre 2013

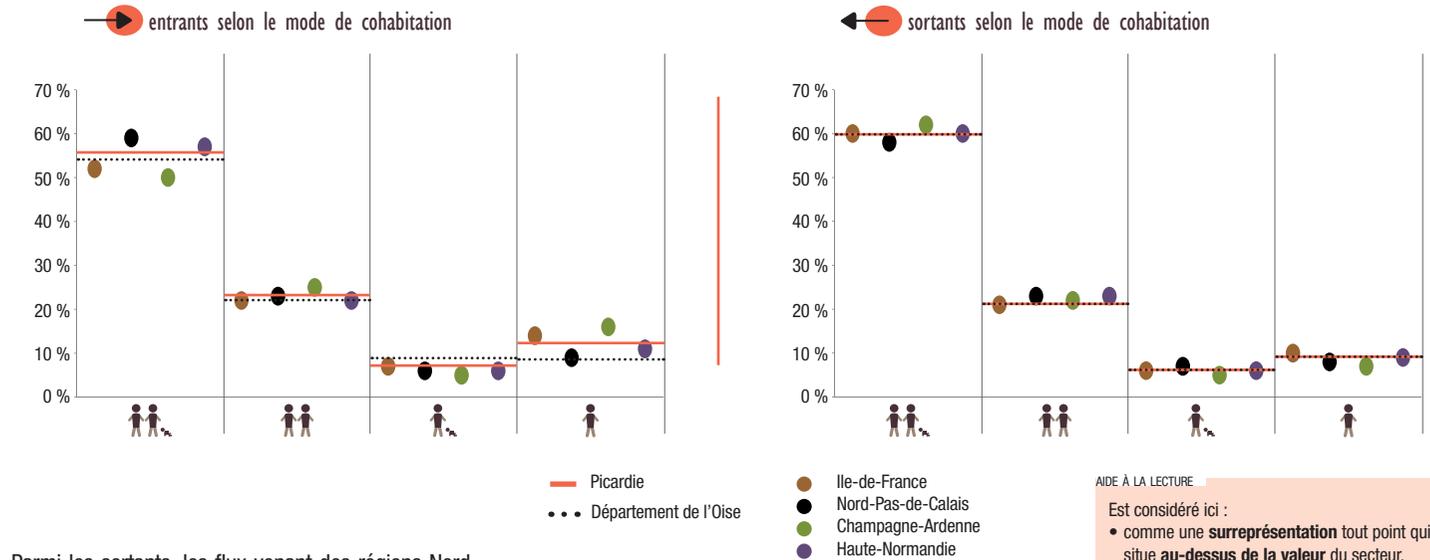
# 3 | MODE DE COHABITATION



Le couple et notamment le couple avec enfant(s) est le mode de cohabitation principal des actifs en Picardie, qu'ils y résident ou qu'ils viennent y travailler. Il apparaît toutefois que les personnes seules et les familles monoparentales sont plus souvent présentes parmi les stables. L'organisation du quotidien et parfois des niveaux de revenus moindres peuvent expliquer ce degré de mobilité un peu plus faible. Il est à noter que les personnes seules sont également assez nombreuses parmi les entrants.

L'analyse du profil des migrants par origine/destination (graphiques ci-dessus) montre qu'il n'y a pas de caractérisation flagrante des flux par région d'étude. Quelques légères particularités sont cependant notables et trouvent leurs sources dans la structure de la population de chacun des secteurs d'origine et de destination.

Parmi les flux entrants, les couples avec enfants sont sous-représentés depuis l'Ile-de-France et la Champagne-Ardenne, à l'inverse les personnes seules y sont surreprésentées. La part des familles monoparentales est légèrement plus importante dans les flux venant de l'Ile-de-France et sous-représentée depuis la Champagne-Ardenne.



AIDE À LA LECTURE

- Est considéré ici :
- comme une **surreprésentation** tout point qui se situe **au-dessus de la valeur** du secteur.
  - comme une **sous-représentation** tout point qui se situe **en-dessous de la valeur** du secteur.

Parmi les sortants, les flux venant des régions Nord-Pas-de-Calais et Champagne-Ardenne se distinguent de ceux venus des autres régions étudiées. En effet, pour la région Nord-Pas-de-Calais, les couples avec enfants et les personnes seules sont légèrement sous représentés au profit des autres catégories. Pour les flux venant de Champagne-Ardenne, les couples sont surreprésentés, à l'inverse des familles monoparentales et des personnes seules.

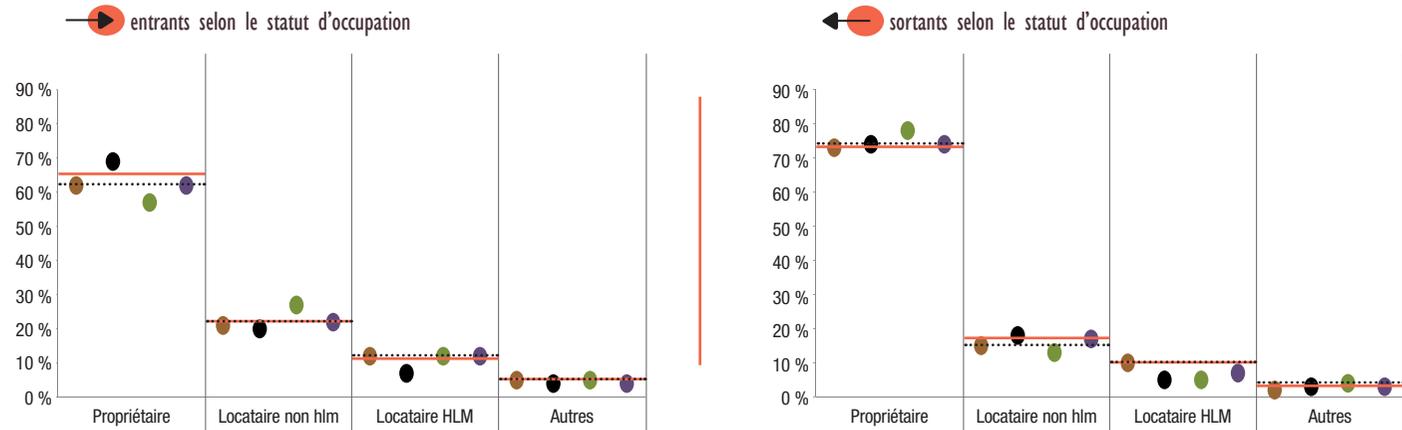
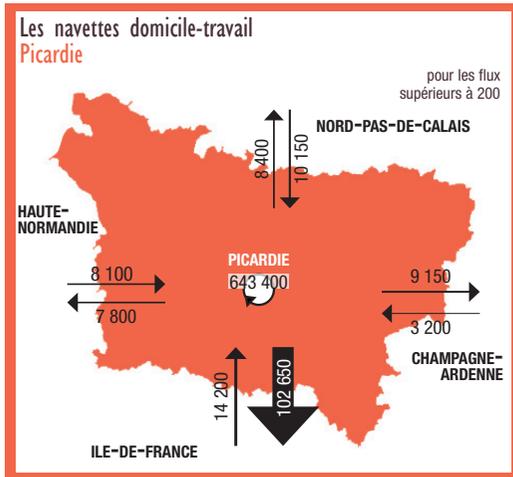
(1) La population vivant hors famille comprend les personnes qui vivent au sein d'un ménage de plus d'une personne mais qui n'appartiennent pas à la même famille, des colocataires par exemple.

(2) La population des personnes vivant hors ménage comprend à titre d'exemple des personnes logées en foyers qu'elles soient travailleurs, étudiants ou personnes âgées, en centres d'accueil, en établissements de soin, en établissements d'enseignement, en établissements militaires, en établissements pénitentiaires.

Les navettes domicile-travail selon le mode de cohabitation Picardie	Picardie			département de l'Oise		
	ENTRANTS	SORTANTS	STABLES	ENTRANTS	SORTANTS	STABLES
Couples avec enfants	55 %	60 %	54 %	54 %	60 %	55 %
Couples sans enfant	23 %	21 %	22 %	22 %	21 %	21 %
Famille monoparentale	6 %	6 %	8 %	7 %	6 %	8 %
Vivant seul	12 %	9 %	12 %	13 %	9 %	11 %
Hors famille (1)	3 %	3 %	3 %	4 %	3 %	3 %
Hors ménage (2)	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	2 %
		1 %			1 %	

NB : Les chiffres ont été arrondis pour faciliter la lecture

# 4 STATUT D'OCCUPATION



- Picardie
- • • Département de l'Oise
- Ile-de-France
- Nord-Pas-de-Calais
- Champagne-Ardenne
- Haute-Normandie

**AIDE À LA LECTURE**

Est considéré ici :

- comme une **surreprésentation** tout point qui se situe **au-dessus de la valeur** du secteur.
- comme une **sous-représentation** tout point qui se situe **en-dessous de la valeur** du secteur.

La propriété est le statut d'occupation principal des actifs en Picardie, qu'ils y résident ou qu'ils viennent y travailler. Cependant, il apparaît que les sortants sont plus souvent propriétaires de leur logement et à l'inverse, moins souvent locataires que les autres catégories de migrants. La location HLM et les personnes logées gratuitement sont plus souvent présentes chez les stables. Enfin, les entrants se distinguent par une location non HLM et une location de meublés ou d'hôtels un peu plus présente.

ou d'hôtels et personnes logées gratuitement sont surreprésentés depuis l'Ile-de-France.

Parmi les flux sortants, la propriété est surreprésentée à destination de la Champagne-Ardenne, la location non HLM dans les flux à destination du Nord-Pas-de-Calais et de la Haute-Normandie, la location HLM uniquement dans les flux à destination de l'Ile-de-France.

L'analyse du profil des migrants par origine/destination (graphiques ci-dessus) montre quelques particularités qui peuvent trouver leur source dans la structure du parc de logement de chacun des secteurs d'origine et de destination.

Parmi les entrants, les flux venant du Nord-Pas-de-Calais présentent une part de propriétaires plus importante que la moyenne des flux. La location non HLM est surreprésentée au sein des flux venant de la Haute-Normandie et plus encore de la Champagne-Ardenne. La location HLM est sous-représentée dans les flux venant du Nord-Pas-de-Calais. Les statuts d'occupation plus rares tels que location de meublés

(1) logement non-ordinaire ou hors logement ordinaire : personnes vivant dans des habitations mobiles ou vivant en collectivité (foyers de travailleurs, maisons de retraite, résidences universitaires, maisons de détention)

**Les navettes domicile-travail selon le statut d'occupation  
Picardie**

	Picardie			département de l'Oise		
	ENTRANTS	SORTANTS	STABLES	ENTRANTS	SORTANTS	STABLES
Propriétaire	64 %	73 %	63 %	62 %	73 %	61 %
Locataire non hlm	21 %	16 %	18 %	22 %	15 %	16 %
Locataire hlm	10 %	9 %	14 %	12 %	10 %	17 %
Locataire meublé ou hôtel	1 %	1 %	1 %	2 %	1 %	1 %
Logé gratuitement	2 %	1 %	3 %	2 %	1 %	3 %
Hors logement ordinaire (1)	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	2 %
		65 %			64 %	
		18 %			16 %	
		14 %			15 %	
		1 %			1 %	
		2 %			2 %	
		1 %			1 %	

NB : Les chiffres ont été arrondis pour faciliter la lecture  
Oise-la-Vallée | Agence d'urbanisme  
septembre 2013

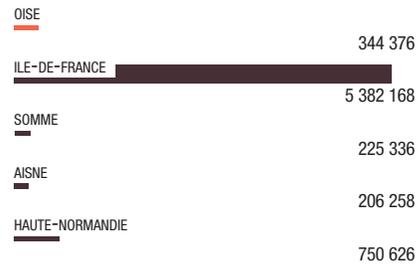




secteur  
**OISE**

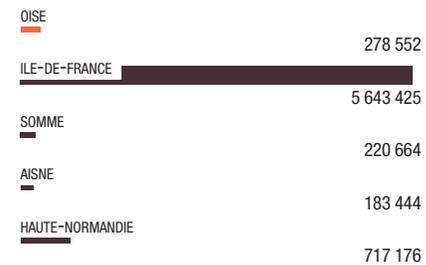
## DONNÉES DE CADRAGE

### Répartition de la population active occupée résidente



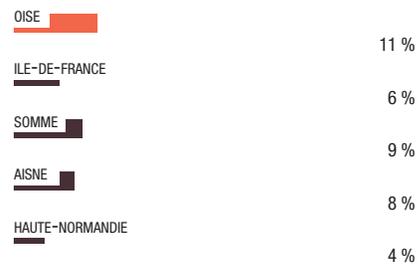
Source : Insee, recensement de la population 2009 - fichier mobilité

### Répartition de l'emploi



Source : Insee, recensement de la population 2009 - fichier mobilité

### Part des emplois occupés par des entrants

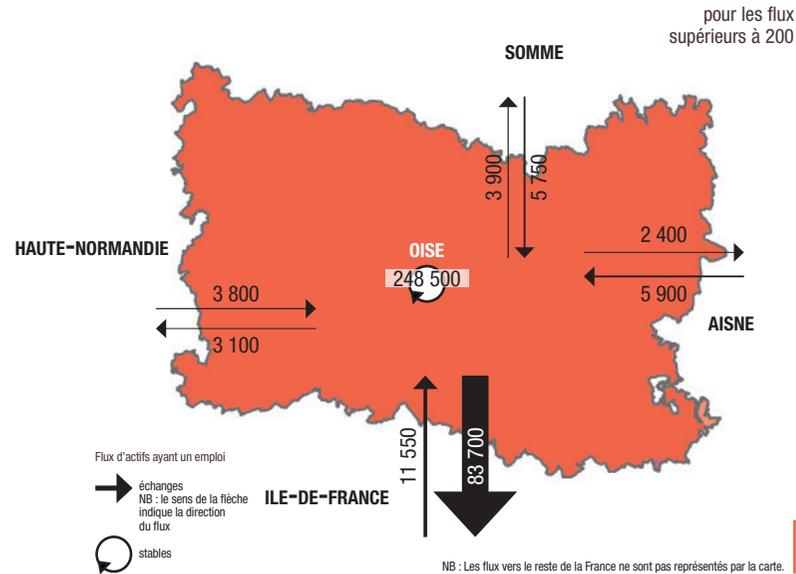


Source : Insee, recensement de la population 2009 - fichier mobilité

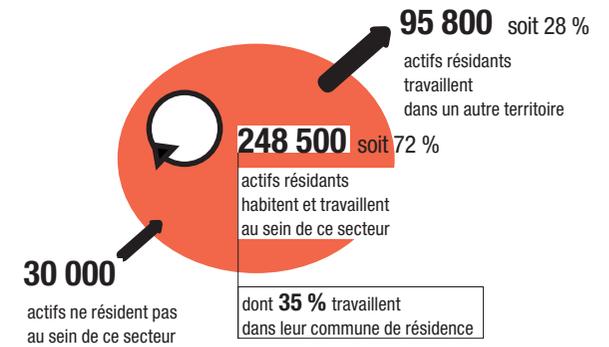
## FICHE PROFIL

secteur  
OISE

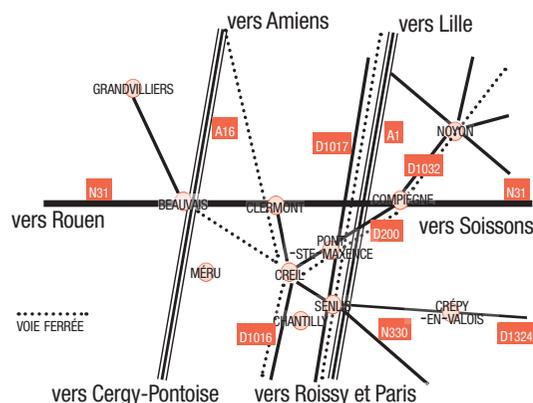
### Les navettes domicile-travail département de l'Oise entrants/sortants/stables



### Bilan des mobilités département de l'Oise



### Le réseau de transports de l'Oise



≈ **44 %** des actifs occupés picards résident dans le département de l'Oise

Un niveau d'attraction par l'emploi\* moyen (**0,81**) en comparaison avec ce qui est constaté dans les autres départements de Picardie

Un taux d'emplois occupés par les entrants élevé (**11 %**) en comparaison avec ce qui est constaté dans les autres départements de Picardie

\* Rapport entre le nombre d'emplois et le nombre d'actifs résidents.  
indice 1 = niveau d'attraction maximum

### Majorité d'actifs stables (72 %)

≈ **3 fois moins** d'actifs entrants que d'actifs sortants

Flux principaux avec :

- l'Ile-de-France,
- la Somme,
- l'Aisne.

**87 %** des sortants vers l'Ile-de-France

**11 %** des emplois du secteur occupés par des entrants

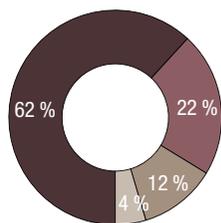
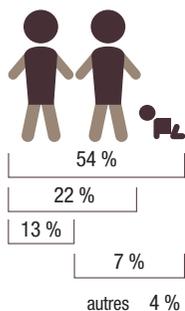
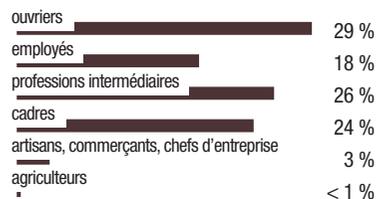
**20 km** de distance moyenne parcourue entre le domicile et le lieu de travail

NB : Les chiffres ont été arrondis pour faciliter la lecture  
Oise-la-Vallée | Agence d'urbanisme  
septembre 2013

BILAN DES MOBILITÉS		
ENTRANTS	SORTANTS	STABLES
30 000	95 800	248 500
344 300		

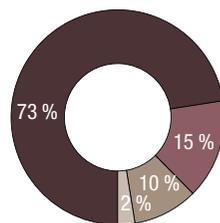
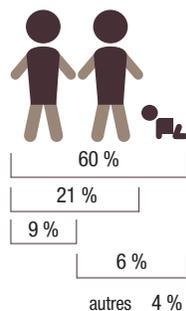
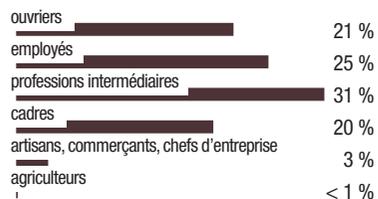
## Qui sont les actifs du département de l'Oise...

### ...qui viennent de l'extérieur pour y travailler ?



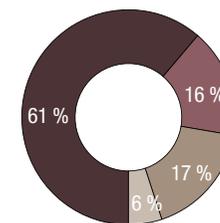
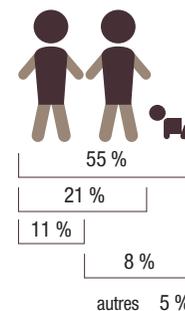
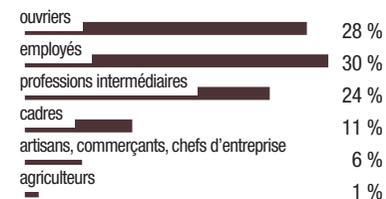
■ propriétaire  
■ locataire non hlm  
■ locataire hlm  
■ autres

### ...qui partent travailler à l'extérieur ?



■ propriétaire  
■ locataire non hlm  
■ locataire hlm  
■ autres

### ...qui restent travailler dans le secteur ?



■ propriétaire  
■ locataire non hlm  
■ locataire hlm  
■ autres

## Comment se déplacent ces actifs pour se rendre à leur travail ?

62 km\*



86 %



11 %



2 %



1 %

55 km\*

101 km\*

54 km\*

n.s.

45 km\*



71 %



26 %



1 %



1 %

41 km\*

54 km\*

43 km\*

n.s.

10 km\*



78 %



4 %



3 %



9 %

11 km\*

8 km\*

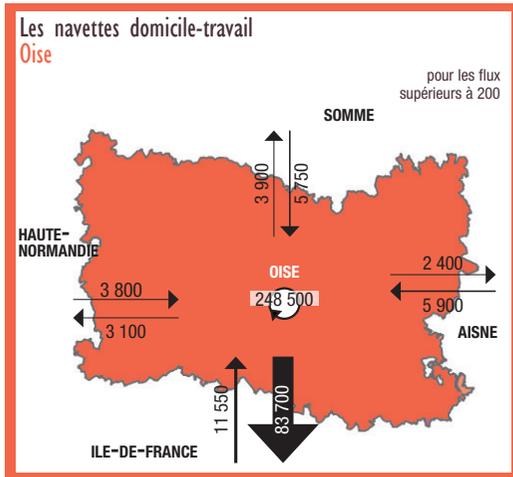
5 km\*

n.s.

\* distance moyenne parcourue du domicile au lieu de travail

NB : Les chiffres ont été arrondis pour faciliter la lecture  
Oise-la-Vallée | Agence d'urbanisme  
septembre 2013

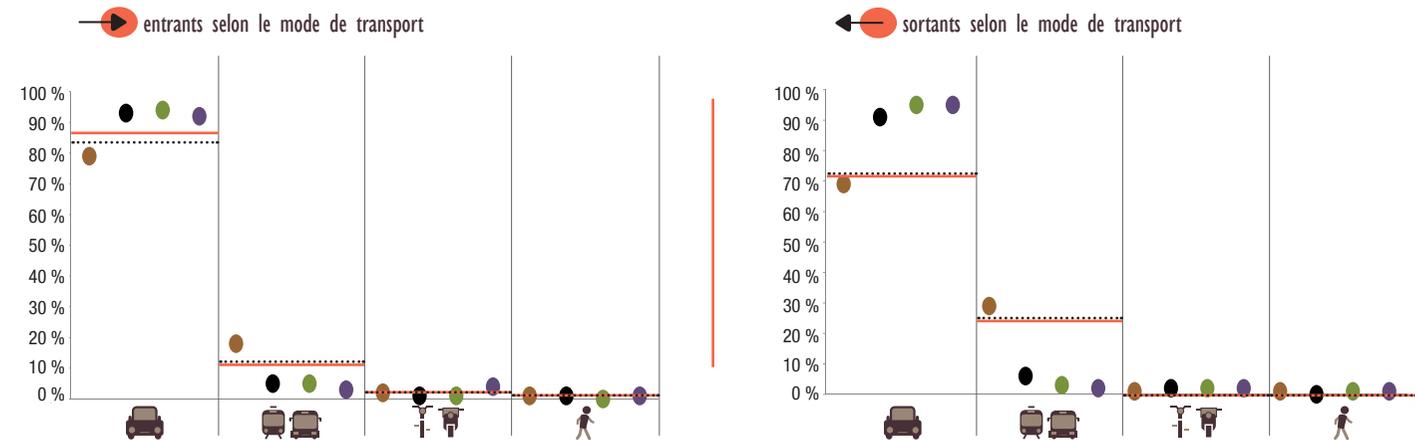
# 1 MODE DE TRANSPORT



Qu'ils soient entrants, sortants ou stables, les actifs de l'Oise privilégient la voiture pour leurs déplacements domicile/travail. Bien qu'ils soient moins nombreux que les sortants (près de 3 fois moins), les entrants utilisent plus souvent la voiture que les autres catégories. A l'inverse, les sortants utilisent plus souvent les transports en commun et la marche à pied pour les stables. Il est à noter que seuls 4 % des stables utilisent les transports en commun (Picardie : 6 %), traduisant un manque d'offre en la matière et/ou une inadaptation de l'offre en fonction des besoins et/ou une habitude de déplacements tournée vers la voiture.

Les entrants parcourent la plus grande distance pour se rendre à leur travail (62 km en moyenne). Cette distance est encore plus importante lorsque l'on s'intéresse aux trajets réalisés en transports en commun (101 km en moyenne). L'influence de l'Ile-de-France se fait largement sentir sur cette distance moyenne puisque 64 % des flux entrants réalisés en transports en commun viennent de cette région. Pour les flux sortants, les trajets réalisés en transports en commun présentent encore une distance moyenne parcourue plus longue que les autres modes de transports.

Enfin, la distance moyenne parcourue pour les déplacements domicile/travail au sein du département est de



10 km (légèrement inférieure à la distance moyenne Picardie : 13 km). Il est à noter que les trajets réalisés en voiture individuelle ne sont que légèrement plus long en distance que ceux réalisés en transports en commun.

Globalement, les moyennes par mode de transport observées sur le département sont équivalentes à celles observées au niveau régional, à l'exception des flux entrants qui sont un peu plus souvent réalisés en voiture pour l'Oise que pour la région Picardie. Le détail origine/destination des migrants (graphiques ci-dessus) montre l'importante influence de l'Ile-de-France sur les moyennes départementales. En effet, cette région mise à part, l'utilisation de la voiture concernerait plus de 92 % des flux et seulement 2 à 6 % pour les transports en commun, malgré la présence de lignes ferrées.

Les trajets réalisés en transport en commun, ayant pour origine ou destination l'Ile-de-France, concernent un tiers des flux entrants et 97 % des flux sortants.

Il est à noter que les deux roues sont plus utilisés que les transports en commun dans les relations avec la Haute-Normandie.

**Les navettes domicile-travail selon le mode de transport**

Mode de transport	département de l'Oise			région Picardie		
	ENTRANTS	SORTANTS	STABLES	ENTRANTS	SORTANTS	STABLES
Voiture, camion, fourgonnette	86 %	71 %	78 %	84 %	72 %	77 %
Transports en commun	11 %	26 %	4 %	12 %	25 %	4 %
Deux roues	2 %	1 %	3 %	2 %	1 %	4 %
Marche à pied	1 %	1 %	9 %	1 %	1 %	9 %
Pas de transport	1 %	< 1 %	6 %	1 %	1 %	6 %

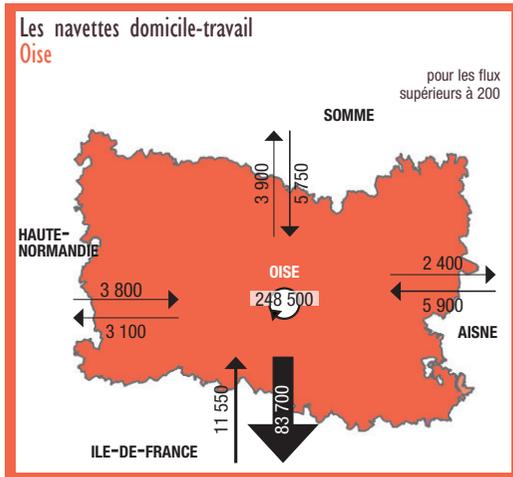
**AIDE À LA LECTURE**

Est considéré ici :

- comme une **surreprésentation** tout point qui se situe **au-dessus de la valeur** du secteur.
- comme une **sous-représentation** tout point qui se situe **en-dessous de la valeur** du secteur.

NB : Les chiffres ont été arrondis pour faciliter la lecture  
Oise-la-Vallée | Agence d'urbanisme  
septembre 2013

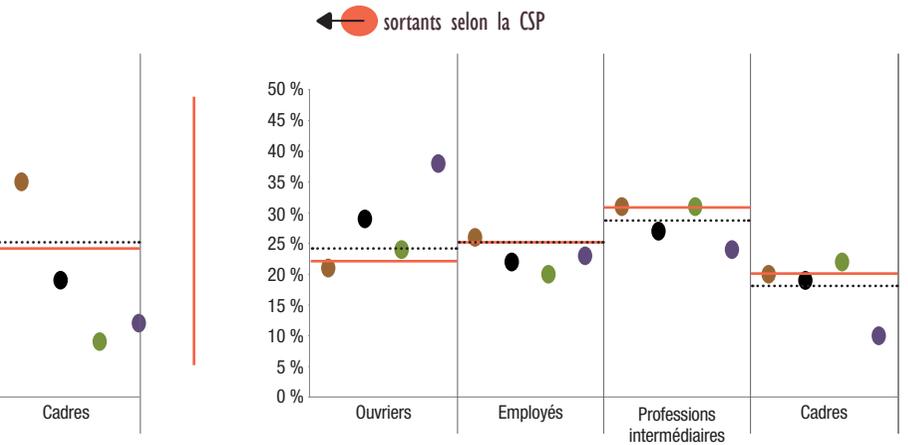
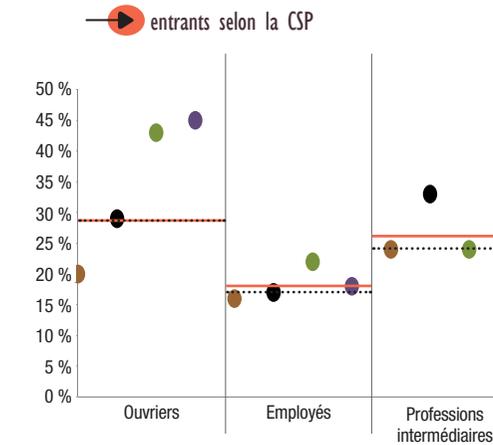
# 21 CATÉGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES



Bien que les effectifs ne soient pas comparables entre eux car les stables sont 2,5 fois plus nombreux que les sortants, il apparaît que ces groupes d'actifs présentent un profil similaire en termes de catégories socioprofessionnelles. En effet, ouvriers, employés et professions intermédiaires y sont les plus représentés. Les entrants se distinguent de ce profil par l'importance des cadres migrants.

Les moyennes par catégories socioprofessionnelles observées sur l'Oise se distinguent légèrement de celles observées au niveau régional. En effet, il apparaît que quel que soit le sens du flux, les professions intermédiaires soient plus présentes à l'échelle isarienne qu'au niveau Picard, il en est de même pour les cadres. A l'inverse, les ouvriers sont sous-représentés. La nature des emplois offerts dans les départements de Picardie peut expliquer ce phénomène.

L'analyse du profil des migrants par origine/destination (graphiques ci-dessus) est assez complexe. Schématiquement, les personnes travaillant dans l'Oise venant de Haute-Normandie et de l'Aisne sont plus souvent ouvriers que les personnes venant de l'Ile-de-France ou de



- Oise
- Picardie
- Ile-de-France
- Somme
- Aisne
- Haute-Normandie

AIDE À LA LECTURE

Est considéré ici :

- comme une **surreprésentation** tout point qui se situe **au-dessus de la valeur** du secteur.
- comme une **sous-représentation** tout point qui se situe **en-dessous de la valeur** du secteur.

la Somme. De la même manière, ils sont plus souvent cadres lorsqu'ils viennent de l'Ile-de-France et professions intermédiaires lorsqu'ils viennent de la Somme.

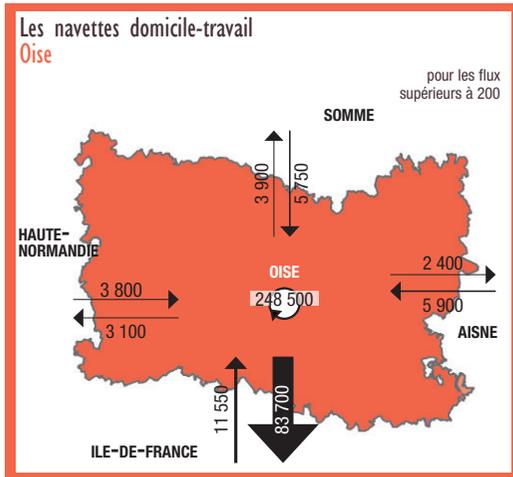
Parmi les flux sortants, les ouvriers sont surreprésentés vers toutes les destinations étudiées à l'exception de l'Ile-de-France. A l'inverse, les employés sont sous-représentés vers toutes les destinations étudiées à l'exception de l'Ile-de-France. La structure bien particulière de l'emploi parisien par rapport aux autres régions explique ce phénomène.

Il est à noter que les cadres sont surreprésentés dans les flux à destination de l'Aisne et fortement sous-représentés à destination de la Haute-Normandie.

CSP	département de l'Oise			région Picardie		
	ENTRANTS	SORTANTS	STABLES	ENTRANTS	SORTANTS	STABLES
Ouvriers	29%	22%	28%	29%	24%	29%
		26%			29%	
Employés	18%	25%	30%	17%	25%	30%
		29%			29%	
Professions intermédiaires	26%	31%	24%	24%	29%	23%
		26%			24%	
Cadres	24%	20%	11%	25%	18%	10%
		13%			11%	
Artisans, commerçants, Chefs d'entreprise	3%	3%	6%	4%	3%	6%
		5%			5%	
Agriculteurs	< 1%	< 1%	1%	1%	1%	2%
		1%			2%	

NB : Les chiffres ont été arrondis pour faciliter la lecture  
Oise-la-Vallée | Agence d'urbanisme  
septembre 2013

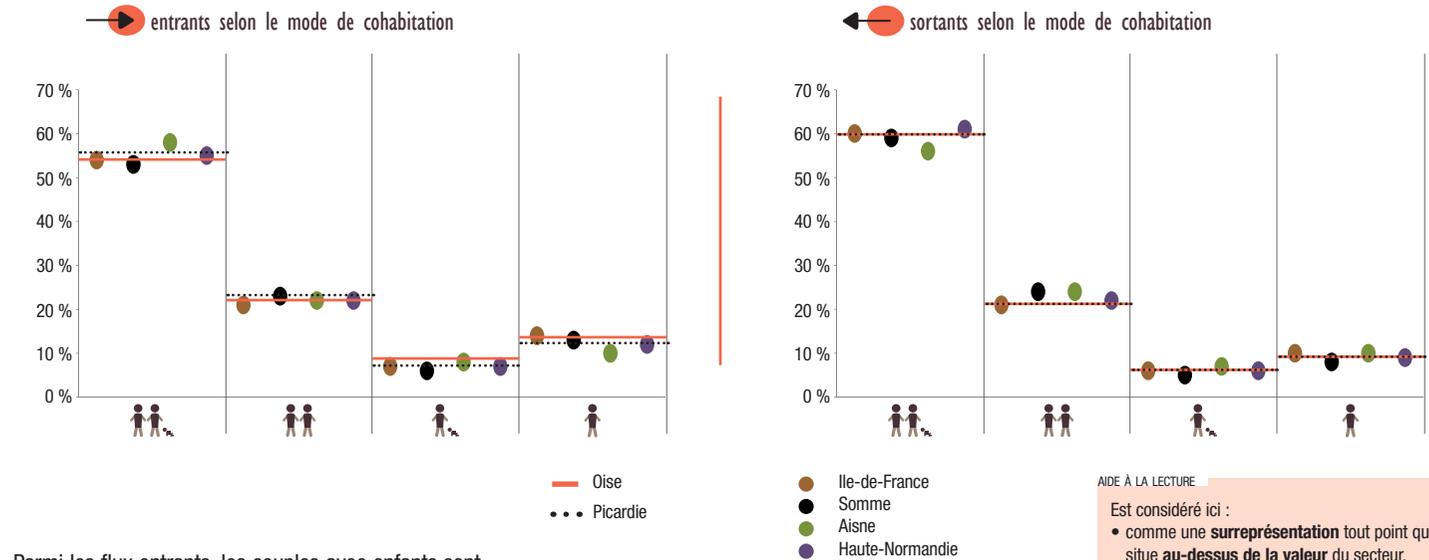
# 3 | MODE DE COHABITATION



Le couple et notamment le couple avec enfant(s) est le mode de cohabitation principal des actifs de l'Oise, qu'ils y résident ou qu'ils viennent y travailler. Il apparaît toutefois des similarités entre les profils des entrants et des stables. En effet, les personnes seules, les personnes vivant hors ménage<sup>(1)</sup> et les couples sans enfant sont plus fréquents dans ces catégories de migrants. De plus, les familles monoparentales sont également surreprésentées chez les stables et les personnes vivant hors famille<sup>(1)</sup> surreprésentées chez les entrants. Les sortants quant à eux sont caractérisés par une part de couples avec enfants un peu plus conséquente.

Globalement, les moyennes par mode de cohabitation observées sur le département sont équivalentes à celles observées au niveau régional.

L'analyse du profil des migrants par origine/destination (graphiques ci-dessus) montre qu'il n'y a pas de caractérisation flagrante des flux par territoire d'étude. Quelques légères particularités sont cependant notables et peuvent trouver leur source dans la structure de la population de chacun des territoires d'origine et de destination.



AIDE À LA LECTURE

Est considéré ici :

- comme une **surreprésentation** tout point qui se situe **au-dessus de la valeur** du secteur.
- comme une **sous-représentation** tout point qui se situe **en-dessous de la valeur** du secteur.

Parmi les flux entrants, les couples avec enfants sont surreprésentés depuis l'Aisne et la Haute-Normandie. Les familles monoparentales sont plus souvent présentes dans les flux venant de l'Ile-de-France et plus encore de l'Aisne. Enfin, les personnes vivant seules sont surreprésentées depuis l'Ile-de-France et la Somme.

Parmi les sortants, les flux venant de l'Aisne se distinguent de ceux venus des autres territoires étudiés. En effet, les couples avec enfants sont sous-représentés, alors que les autres modes de cohabitation sont, à l'inverse, surreprésentés. Enfin, les personnes vivant hors famille sont plus souvent présentes dans les flux allant vers la Somme.

(1) La population vivant hors famille comprend les personnes qui vivent au sein d'un ménage de plus d'une personne mais qui n'appartiennent pas à la même famille, des colocataires par exemple.

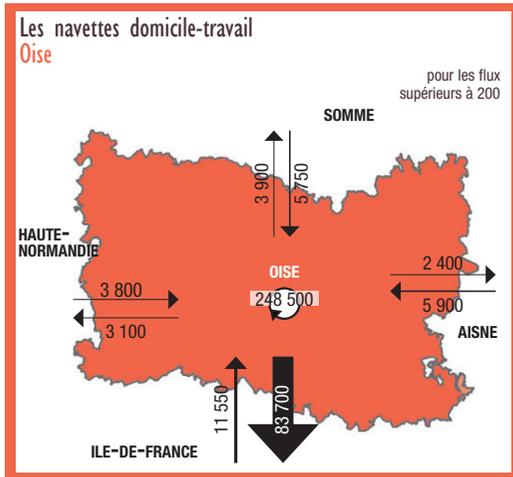
(2) La population des personnes vivant hors ménage comprend à titre d'exemple des personnes logées en foyers qu'elles soient travailleurs, étudiants ou personnes âgées, en centres d'accueil, en établissements de soin, en établissements d'enseignement, en établissements militaires, en établissements pénitentiaires.

Les navettes domicile-travail selon le mode de cohabitation  
département de l'Oise

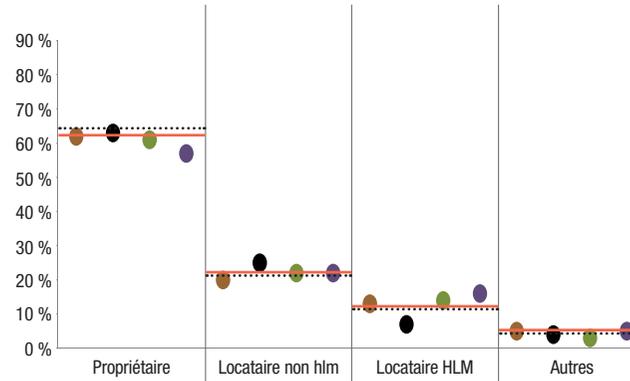
Mode de cohabitation	région Picardie		
	ENTRANTS	SORTANTS	STABLES
Couples avec enfants	54 %	60 %	55 %
Couples sans enfant	22 %	21 %	21 %
Famille monoparentale	7 %	6 %	8 %
Vivant seul	13 %	9 %	11 %
Hors famille <sup>(1)</sup>	4 %	3 %	3 %
Hors ménage <sup>(2)</sup>	1 %	1 %	2 %

NB : Les chiffres ont été arrondis pour faciliter la lecture  
Oise-la-Vallée | Agence d'urbanisme  
septembre 2013

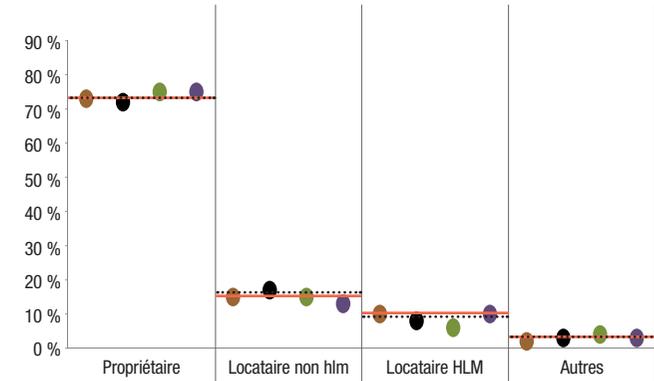
# 4 STATUT D'OCCUPATION



entrants selon le statut d'occupation



sortants selon le statut d'occupation



— Oise  
... Picardie

● Ile-de-France  
● Somme  
● Aisne  
● Haute-Normandie

AIDE À LA LECTURE

- Est considéré ici :
- comme une **surreprésentation** tout point qui se situe **au-dessus de la valeur** du secteur.
  - comme une **sous-représentation** tout point qui se situe **en-dessous de la valeur** du secteur.

La propriété est le statut d'occupation principal des actifs de l'Oise, qu'ils y résident ou qu'ils viennent y travailler. Cependant, il apparaît que les sortants sont plus souvent propriétaires de leur logement et à l'inverse, moins souvent locataires que les autres catégories de migrants. La location HLM et les personnes logées gratuitement sont plus souvent présentes chez les stables. Enfin, les entrants se distinguent par une location non HLM et une location de meublés ou d'hôtels un peu plus présente.

Globalement, les moyennes par statut d'occupation observées sur le département sont équivalentes à celles observées au niveau régional.

L'analyse du profil des migrants par origine/destination (graphiques ci-dessus) montre qu'il n'y a pas de caractérisation flagrante des flux par territoire d'étude. Quelques légères particularités sont cependant notables qui peuvent trouver leur source dans la structure du parc de logement de chacun des secteurs d'origine et de destination.

Parmi les entrants, les flux venant de la Somme présentent une part de propriétaires et de locataires HLM moins importante que la moyenne des flux, à l'inverse la part des locataires non HLM est supérieure à la moyenne. Il est à noter que la location HLM est surreprésentée depuis tous les territoires d'étude, à l'exception comme on vient de le voir de la Somme.

Les statuts d'occupation plus rares tels que location de meublés ou d'hôtels et personnes logées gratuitement sont surreprésentés depuis l'Ile-de-France et la Somme.

Parmi les flux sortants, la propriété est surreprésentée à destination de la Haute-Normandie et de l'Aisne, la location non HLM dans les flux à destination de la Somme, la location HLM uniquement dans les flux à destination de l'Ile-de-France.

(1) logement non-ordinaire ou hors logement ordinaire : personnes vivant dans des habitations mobiles ou vivant en collectivité (foyers de travailleurs, maisons de retraite, résidences universitaires, maisons de détention)

Les navettes domicile-travail selon le statut d'occupation  
département de l'Oise

Statut	département de l'Oise			région Picardie		
	ENTRANTS	SORTANTS	STABLES	ENTRANTS	SORTANTS	STABLES
Propriétaire	62 %	73 %	61 %	64 %	73 %	63 %
Locataire non hlm	22 %	15 %	16 %	21 %	16 %	18 %
Locataire hlm	12 %	10 %	17 %	11 %	9 %	14 %
Locataire meublé ou hôtel	2 %	1 %	1 %	1 %	< 1 %	1 %
Logé gratuitement	2 %	1 %	3 %	2 %	1 %	3 %
Hors logement ordinaire (1)	1 %	1 %	2 %	1 %	< 1 %	1 %
		1 %			< 1 %	

NB : Les chiffres ont été arrondis pour faciliter la lecture



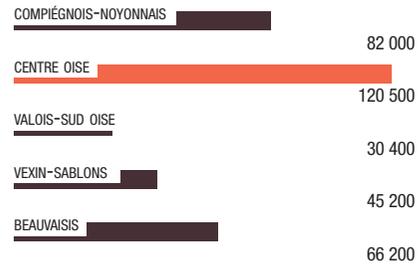


secteur

# CENTRE OISE

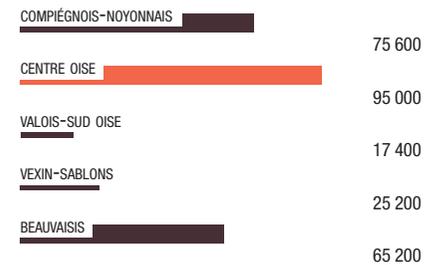
## DONNÉES DE CADRAGE

### Répartition de la population active occupée résidente dans les secteurs de l'Oise



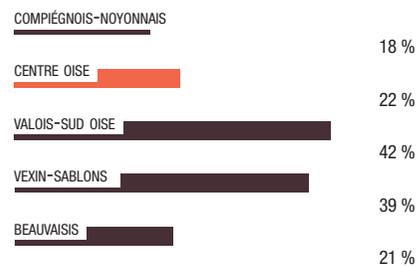
Source : Insee, recensement de la population 2009 - fichier mobilité

### Répartition de l'emploi dans les secteurs de l'Oise



Source : Insee, recensement de la population 2009 - fichier mobilité

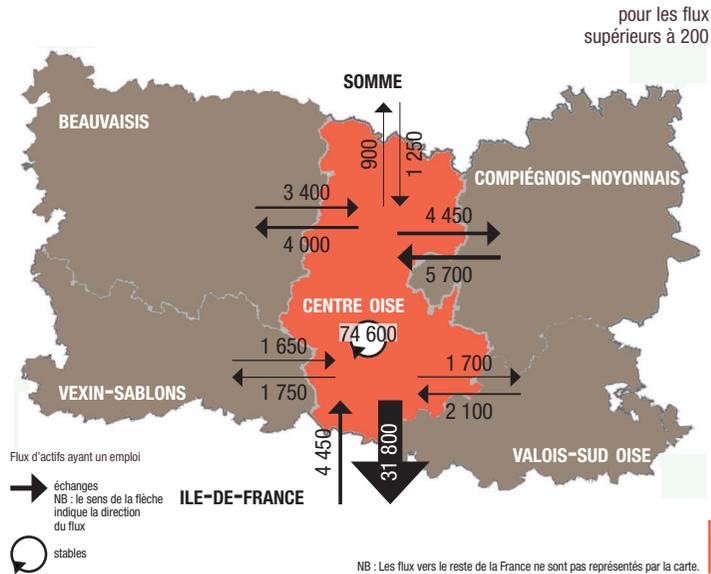
### Part des emplois occupés par des entrants dans les secteurs de l'Oise



Source : Insee, recensement de la population 2009 - fichier mobilité

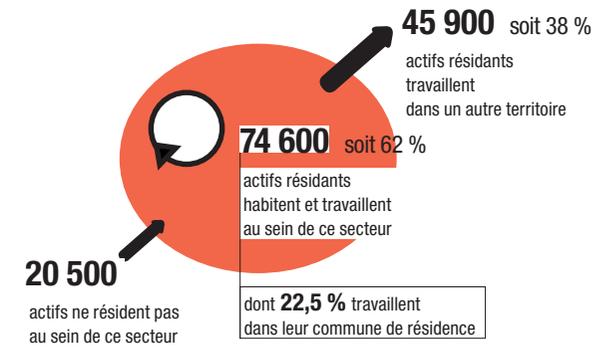
## FICHE PROFIL

### Les navettes domicile-travail Centre Oise entrants/sortants/stables

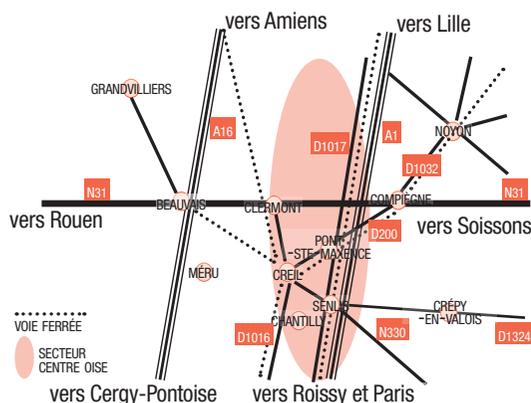


secteur  
**CENTRE OISE**

### Bilan des mobilités Centre Oise



### Le réseau de transports de l'Oise



≈ **1/3** des actifs occupés isariens résident dans le secteur du Centre Oise

Un niveau d'attraction par l'emploi\* moyen (**0,79**) en comparaison avec ce qui est constaté dans les autres secteurs du département

Un taux d'emplois occupés par les entrants moyen (**22 %**) en comparaison avec ce qui est constaté dans les autres secteurs du département

\* Rapport entre le nombre d'emplois et le nombre d'actifs résidents.  
indice 1 = niveau d'attraction maximum

### Majorité d'actifs stables (62 %)

≈ **2 fois moins** d'actifs entrants que d'actifs sortants

### Flux principaux avec:

- l'**Ile-de-France**,
- le secteur **Compiégnois-Noyonnais**,
- le secteur **Beauvaisis**.

**70 %** des sortants vers l'Ile-de-France

**22 %** des emplois du secteur occupés par des entrants

**19 km** de distance moyenne parcourue entre le domicile et le lieu de travail

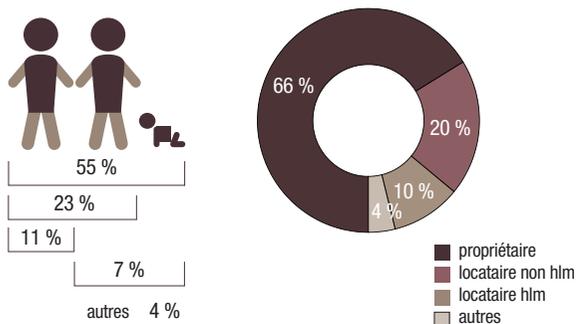
NB : Les chiffres ont été arrondis pour faciliter la lecture  
Oise-la-Vallée | Agence d'urbanisme  
septembre 2013

BILAN DES MOBILITÉS		
ENTRANTS	SORTANTS	STABLES
20 500	45 900	74 600
120 500		

## Qui sont les actifs du Centre Oise...

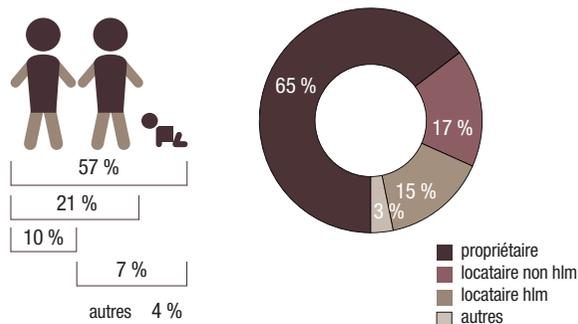
### ...qui viennent de l'extérieur pour y travailler ?

ouvriers	22 %
employés	22 %
professions intermédiaires	30 %
cadres	22 %
artisans, commerçants, chefs d'entreprise	4 %
agriculteurs	< 1 %



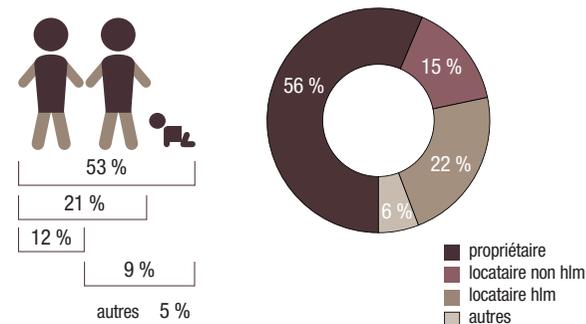
### ...qui partent travailler à l'extérieur ?

ouvriers	23 %
employés	25 %
professions intermédiaires	29 %
cadres	20 %
artisans, commerçants, chefs d'entreprise	3 %
agriculteurs	< 1 %

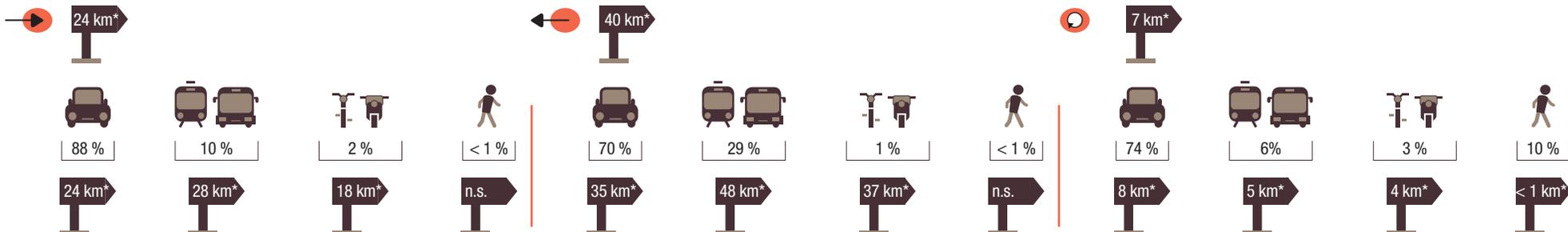


### ...qui restent travailler dans le secteur ?

ouvriers	25 %
employés	34 %
professions intermédiaires	24 %
cadres	10 %
artisans, commerçants, chefs d'entreprise	5 %
agriculteurs	1 %



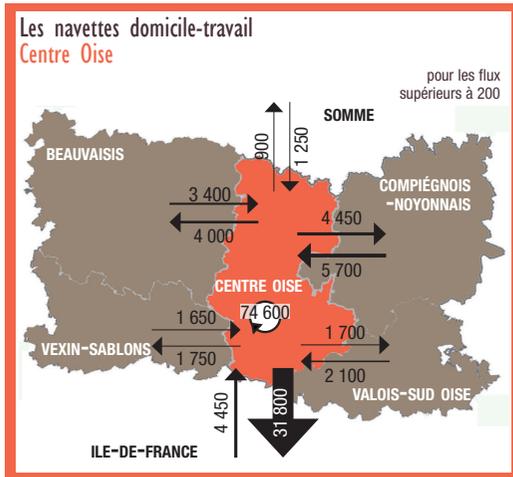
## Comment se déplacent ces actifs pour se rendre à leur travail ?



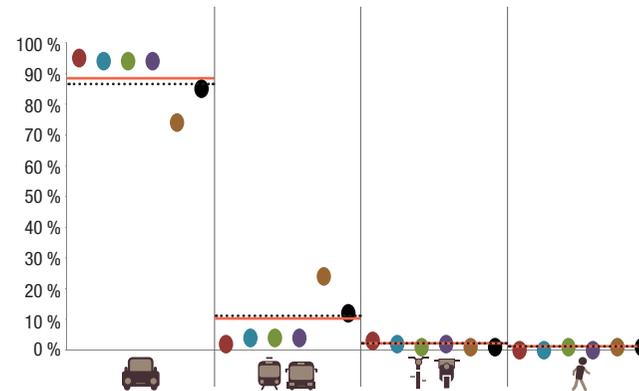
\* distance moyenne parcourue du domicile au lieu de travail

NB : Les chiffres ont été arrondis pour faciliter la lecture  
Oise-la-Vallée | Agence d'urbanisme  
septembre 2013

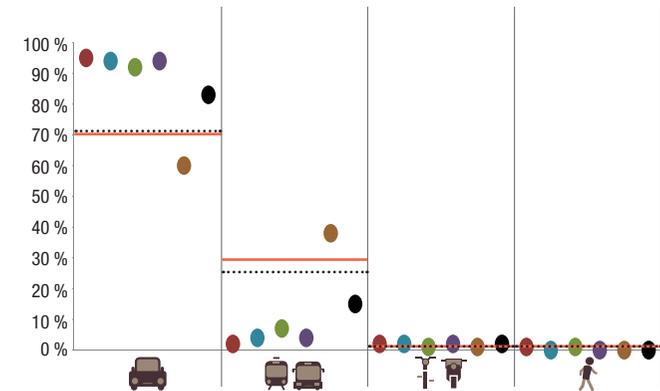
# 1 MODE DE TRANSPORT



entrants selon le mode de transport



sortants selon le mode de transport



— Centre Oise  
... Département de l'Oise

● Vexin-Sablons  
● Compiégnois-Noyonnais  
● Beauvaisis  
● Valois-Sud Oise  
● Ile-de-France  
● Somme

AIDE À LA LECTURE

- Est considéré ici :
- comme une **surreprésentation** tout point qui se situe **au-dessus de la valeur** du secteur.
  - comme une **sous-représentation** tout point qui se situe **en-dessous de la valeur** du secteur.

Qu'ils soient entrants, sortants ou stables, les actifs du secteur Centre Oise privilégient la voiture pour leurs déplacements domicile/travail. Bien qu'ils soient moins nombreux que les sortants, les entrants utilisent plus souvent la voiture que les autres catégories. A l'inverse, les sortants utilisent plus souvent les transports en commun et la marche à pied pour les stables. Il est à noter que seuls 6 % des stables utilisent les transports en commun, traduisant un manque d'offre en la matière et/ou une inadéquation de l'offre en fonction des besoins et/ou une habitude de déplacements tournée vers la voiture.

Les sortants parcourent la plus grande distance pour se rendre à leur travail (40 km en moyenne). L'importance des flux en direction de l'Ile-de-France et réalisés en transport en commun explique pour une bonne part cette distance moyenne.

Globalement, les moyennes par mode de transport observées sur le secteur Centre Oise sont équivalentes à celles observées au niveau départemental.

Le détail origine/destination des migrants (graphiques ci-dessus) montre la position bien particulière de l'Ile-de-France et de la Somme par rapport aux autres territoires étudiés. Ainsi, ils influent grandement sur les moyennes

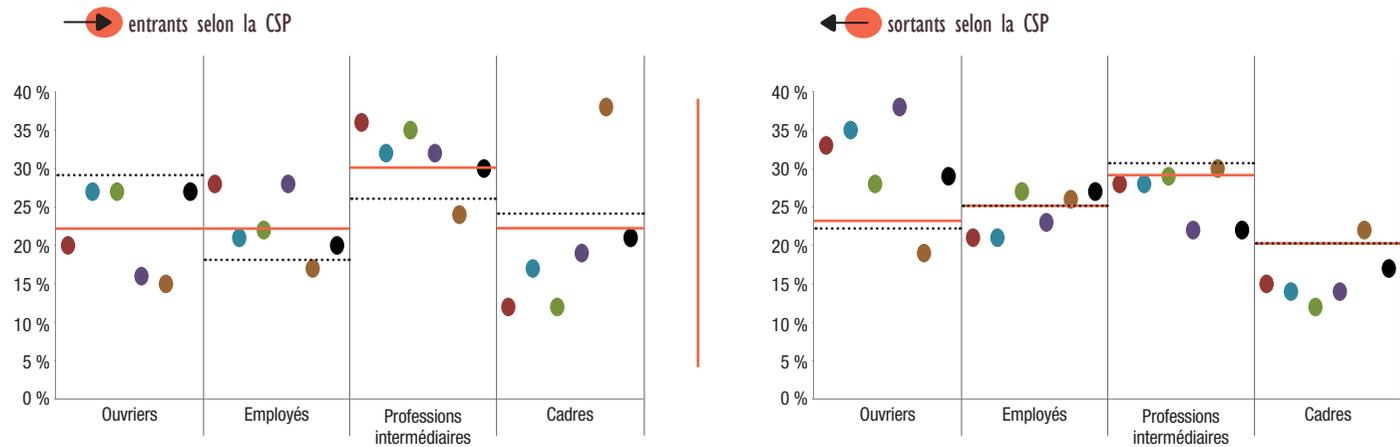
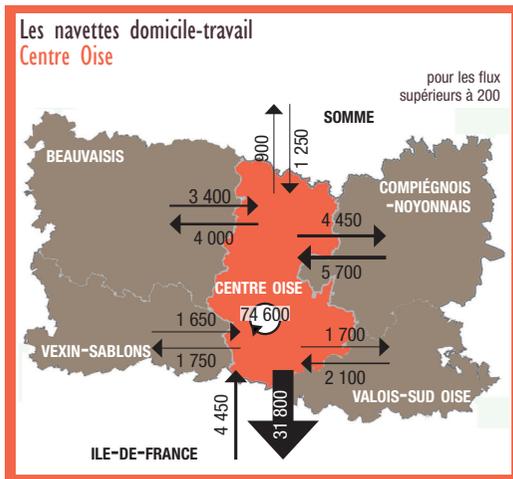
du secteur Centre Oise (surtout l'Ile-de-France). Alors que les 4 autres grands secteurs de l'Oise présentent des taux d'utilisation de la voiture dépassant les 92 %, cette part baisse à 80 % pour la Somme et tombe entre 60 et 70 % pour l'Ile-de-France. Cette particularité tient au fait que ces deux territoires sont particulièrement bien desservis en transports en commun, ferrés notamment. Ainsi, dans ce cas, l'utilisation des transports en commun est le négatif de l'utilisation de la voiture individuelle.

Les grands secteurs du Compiégnois-Noyonnais et du Beauvaisis sont également dotés de lignes de transport en commun ferré. Pour autant, l'utilisation de ce mode de transport est plus que timide (à peine plus de 4 % des trajets entrants et sortants) ce qui est, en termes de pourcentage, l'équivalent des chiffres du secteur Valois-Sud Oise qui lui n'est pas doté de ligne ferrée en liaison directe avec le secteur Centre Oise. De plus, alors que les performances des liaisons ferrées sont disparates entre ces secteurs et le secteur Centre Oise, les effectifs d'utilisateurs sont à peu près équivalents.

Les navettes domicile-travail selon le mode de transport Centre Oise	département de l'Oise		
	ENTRANTS	SORTANTS	STABLES
Voiture, camion, fourgonnette	88 %	69 %	74 %
Transports en commun	10 %	29 %	6 %
Deux roues	2 %	1 %	3 %
Marche à pied	1 %	< 1 %	10 %
Pas de transport	< 1 %	< 1 %	6 %
		73 %	76 %
		15 %	10 %
		2 %	3 %
		7 %	7 %
		4 %	4 %

NB : Les chiffres ont été arrondis pour faciliter la lecture

# 21 CATÉGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES



- Centre Oise
- Département de l'Oise
- Vexin-Sablons
- Compiégnois-Noyonnais
- Beauvaisis
- Valois-Sud Oise
- Ile-de-France
- Somme

**AIDE À LA LECTURE**

- Est considéré ici :
  - comme une **surreprésentation** tout point qui se situe **au-dessus de la valeur** du secteur.
  - comme une **sous-représentation** tout point qui se situe **en-dessous de la valeur** du secteur.

Alors que les profils, en termes de catégories socioprofessionnelles des entrants et des sortants sont quasi identiques (même si leurs effectifs vont du simple au double), celui des stables se distingue. En effet, la catégorie des professions intermédiaires est la plus représentée chez les entrants comme chez les sortants, suivie par 3 autres catégories très proches les unes des autres : ouvriers, employés, cadres et professions intellectuelles supérieures. Pour les stables, la catégorie des employés est particulièrement présente, suivie par les professions intermédiaires et les ouvriers à proportion quasi équivalente.

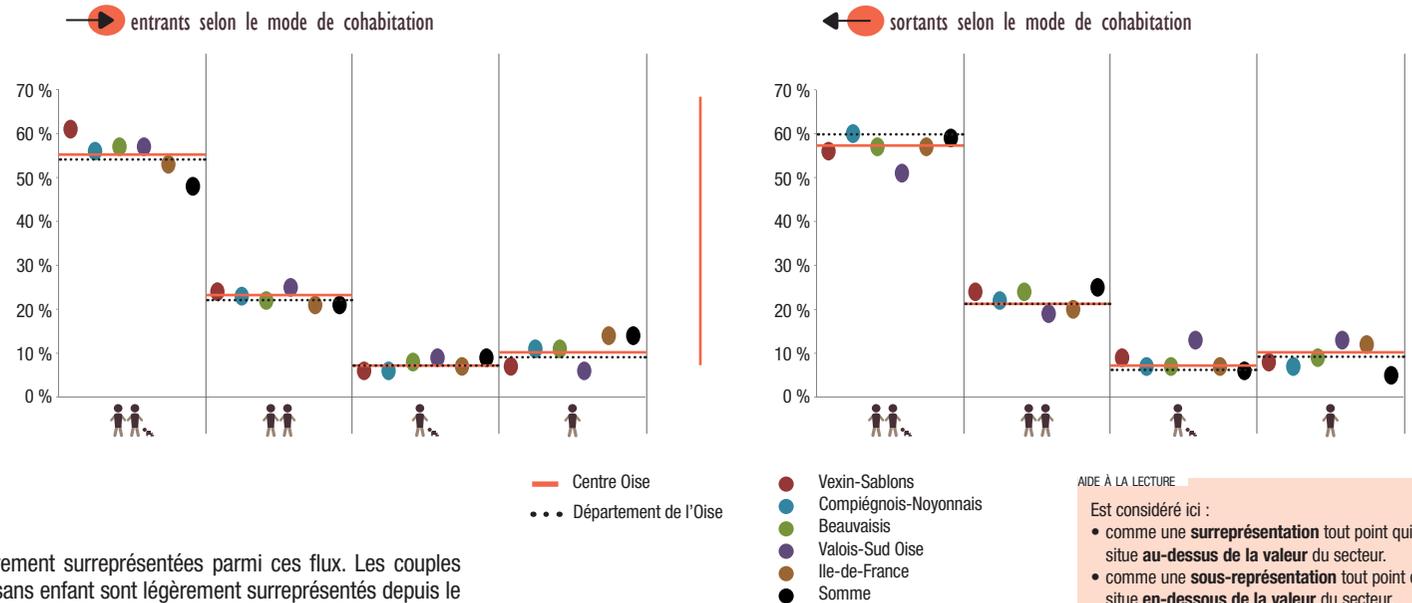
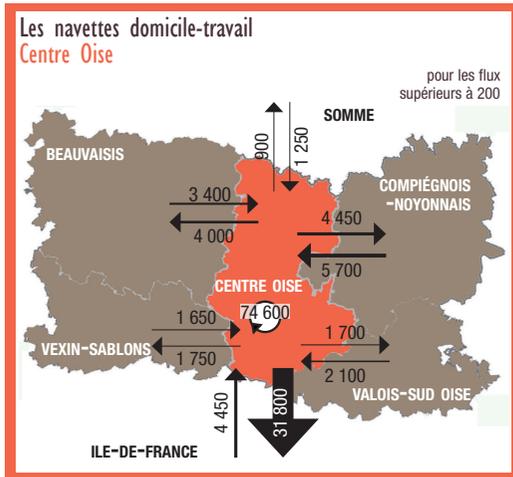
Les moyennes par catégorie socioprofessionnelle observées sur le secteur Centre Oise se distinguent de celles observées au niveau départemental. En effet, en ce qui concerne les entrants, les ouvriers et les cadres sont sous-représentés par rapport à l'Oise, alors que les employés et les professions intermédiaires sont surreprésentés. La nature des emplois offerts sur le secteur Centre Oise peut expliquer ce phénomène.

L'analyse du profil des migrants par origine/destination (graphiques ci-dessus) est assez complexe. Parmi les flux entrants, il apparaît que les ouvriers sont surreprésentés depuis les secteurs du « nord » (Beauvaisis, Compiégnois-Noyonnais et de la Somme), les employés depuis les secteurs du « sud » (Vexin-Sablons et Valois-Sud Oise) et les professions intermédiaires depuis tous les grands secteurs de l'Oise. Enfin, les cadres et professions intellectuelles supérieures sont fortement surreprésentés depuis l'Ile-de-France. Leur effectif, particulièrement important, fait augmenter sensiblement la moyenne du secteur. Parmi les sortants, les ouvriers sont surreprésentés dans les flux allant vers chacun des territoires étudiés à l'exception de l'Ile-de-France. Pour cette destination, ce sont les cadres qui sont surreprésentés. Les employés sont sous-représentés dans les flux allant vers les grands secteurs Vexin-Sablons, Valois-Sud Oise et Compiégnois-Noyonnais, tout comme les professions intermédiaires vers le secteur Valois-Sud Oise et vers la Somme.

Les navettes domicile-travail selon la CSP Centre Oise	département de l'Oise			Centre Oise		
	ENTRANTS	SORTANTS	STABLES	ENTRANTS	SORTANTS	STABLES
Ouvriers	22 %	23 %	25 %	29 %	22 %	28 %
Employés	22 %	25 %	34 %	18 %	25 %	30 %
Professions intermédiaires	30 %	29 %	24 %	26 %	31 %	24 %
Cadres	22 %	20 %	10 %	24 %	20 %	11 %
Artisans, commerçants, Chefs d'entreprise	4 %	3 %	5 %	3 %	3 %	6 %
Agriculteurs	< 1 %	< 1 %	1 %	< 1 %	< 1 %	1 %

NB : Les chiffres ont été arrondis pour faciliter la lecture  
Oise-la-Vallée | Agence d'urbanisme  
septembre 2013

# 3 | MODE DE COHABITATION



AIDE À LA LECTURE

Est considéré ici :

- comme une **surreprésentation** tout point qui se situe **au-dessus de la valeur** du secteur.
- comme une **sous-représentation** tout point qui se situe **en-dessous de la valeur** du secteur.

Le couple et notamment le couple avec enfant(s) est le mode de cohabitation principal des actifs ayant un emploi du secteur Centre Oise, qu'ils y résident ou qu'ils viennent y travailler. Il apparaît toutefois que les personnes seules, les familles monoparentales, et les personnes vivant hors ménage<sup>(2)</sup> sont plus souvent présentes parmi les stables que dans les autres catégories mobiles (entrants et sortants). L'organisation du quotidien et parfois des niveaux de revenus moindres peuvent freiner les déplacements domicile/travail.

rement surreprésentées parmi ces flux. Les couples sans enfant sont légèrement surreprésentés depuis le Valois-Sud Oise, et les familles monoparentales depuis le secteur Valois-Sud Oise ainsi que depuis les secteurs « nord » du Beauvaisis et de la Somme.

Globalement, les moyennes par mode de cohabitation observées sur le secteur Centre Oise sont équivalentes à celles observées au niveau départemental.

Au sein des flux sortants, il est intéressant de noter le profil spécifique des personnes allant travailler dans le secteur Valois-Sud Oise. En effet, les couples (qu'ils soient avec ou sans enfants) y sont sous représentés au profit des personnes seules et des familles monoparentales. Les personnes seules sont également surreprésentées dans les flux allant vers l'Ile-de-France et les familles monoparentales dans les flux allant vers le secteur du Vexin-Sablons.

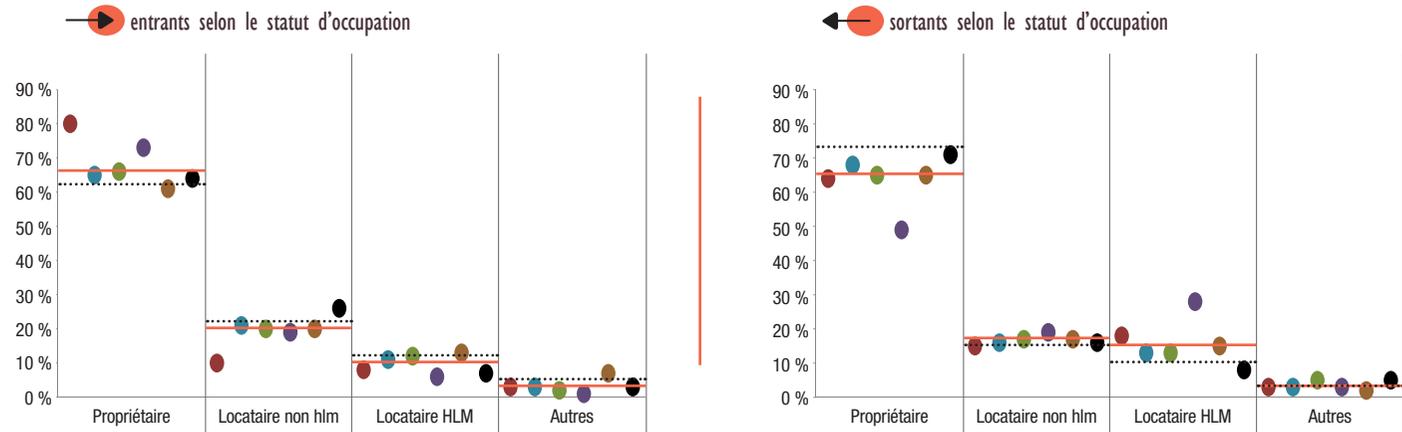
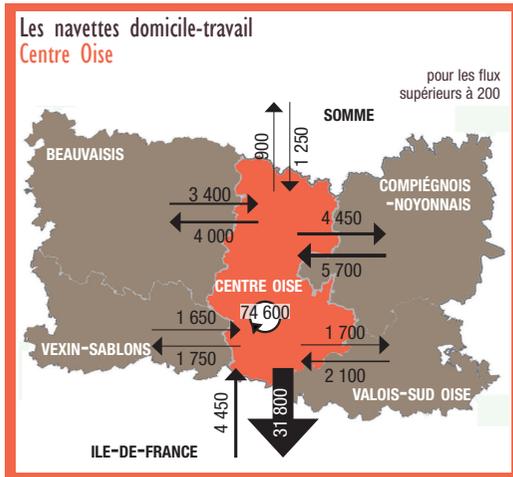
L'analyse du profil des migrants par origine/destination (graphiques ci-dessus) montre quelques particularités qui peuvent trouver leur source dans la structure de la population de chacun des secteurs d'origine et de destination. Parmi les flux entrants, les couples avec enfants sont surreprésentés depuis le secteur Vexin-Sablons et sous-représentés depuis la Somme et l'Ile-de-France. A l'inverse, pour ces derniers territoires, les personnes seules sont légè-

(1) La population vivant hors famille comprend les personnes qui vivent au sein d'un ménage de plus d'une personne mais qui n'appartiennent pas à la même famille, des colocataires par exemple.  
(2) La population des personnes vivant hors ménage comprend à titre d'exemple des personnes logées en foyers qu'elles soient travailleurs, étudiants ou personnes âgées, en centres d'accueil, en établissements de soin, en établissements d'enseignement, en établissements militaires, en établissements pénitentiaires.

Centre Oise	département de l'Oise		
	ENTRANTS	SORTANTS	STABLES
Couples avec enfants	55 %	57 %	53 %
Couples sans enfant	23 %	21 %	21 %
Famille monoparentale	7 %	7 %	9 %
Vivant seul	11 %	10 %	12 %
Hors famille <sup>(1)</sup>	3 %	3 %	3 %
Hors ménage <sup>(2)</sup>	1 %	1 %	2 %

NB : Les chiffres ont été arrondis pour faciliter la lecture  
Oise-la-Vallée | Agence d'urbanisme  
septembre 2013

# 4 STATUT D'OCCUPATION



- Centre Oise
- ... Département de l'Oise
- Vexin-Sablons
- Compiégnois-Noyonnais
- Beauvaisis
- Valois-Sud Oise
- Ile-de-France
- Somme

**AIDE À LA LECTURE**

- Est considéré ici :
  - comme une **surreprésentation** tout point qui se situe **au-dessus de la valeur** du secteur.
  - comme une **sous-représentation** tout point qui se situe **en-dessous de la valeur** du secteur.

La propriété est le statut d'occupation principal des actifs du secteur Centre Oise, qu'ils y résident ou qu'ils viennent y travailler. Cependant, alors que les profils des entrants et des sortants sont quasi identiques (même si leurs effectifs vont du simple au double), celui des stables se distingue. En effet, il apparaît qu'ils sont moins souvent propriétaires de leur logement que les mobiles (entrants et sortants) et plus souvent locataires HLM. De plus, les personnes logées gratuitement et les personnes vivant dans un logement non-ordinaire<sup>(1)</sup> sont surreprésentées parmi ces stables. A l'image du constat concernant les modes de cohabitation, un niveau de salaire ou de vie moindre pourrait expliquer un niveau de mobilité inférieur.

Globalement, les moyennes par statut d'occupation observées sur le secteur Centre Oise sont équivalentes à celles observées au niveau départemental, à l'exception des catégories propriétaires et locataires HLM pour les flux sortants. La différence de structure du parc de logements entre le secteur Centre Oise et celle de l'ensemble du département explique le phénomène. En effet, par exemple, la part de logements HLM dans le secteur Centre Oise est supérieure à celle observée dans le département (23 % contre 18 %).

L'analyse du profil des migrants par origine/destination (graphiques ci-dessus) montre quelques particularités qui trouvent leur source dans la structure du parc de logement de chacun des secteurs d'origine et de destination.

Parmi les flux entrants, les propriétaires sont surreprésentés depuis les secteurs « sud » du Valois-Sud Oise et plus encore depuis le Vexin-Sablons où cette part atteint 79% des flux entrants. En toute logique la part de la location pour ces deux secteurs est moindre.

Depuis l'Ile-de-France deux statuts d'occupation moins courants apparaissent surreprésentés : les locataires de meublés ou d'hôtels, ainsi que les personnes logées gratuitement.

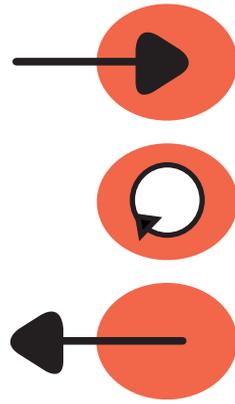
Parmi les flux sortants, le secteur Valois-Sud Oise se détache des autres secteurs étudiés avec une surreprésentation des propriétaires et une sous-représentation des locataires HLM, caractéristique de la structure du parc de logement du secteur.

(1) logement non-ordinaire ou hors logement ordinaire : personnes vivant dans des habitations mobiles ou vivant en collectivité (foyers de travailleurs, maisons de retraite, résidences universitaires, maisons de détention)

Les navettes domicile-travail selon le statut d'occupation Centre Oise	département de l'Oise		
	ENTRANTS	SORTANTS	STABLES
Propriétaire	66 %	65 %	56 %
Locataire non hlm	20 %	17 %	15 %
Locataire hlm	10 %	15 %	22 %
Locataire meublé ou hôtel	1 %	1 %	1 %
Logé gratuitement	2 %	1 %	3 %
Hors logement ordinaire <sup>(1)</sup>	1 %	1 %	2 %

NB : Les chiffres ont été arrondis pour faciliter la lecture  
Oise-la-Vallée | Agence d'urbanisme  
septembre 2013



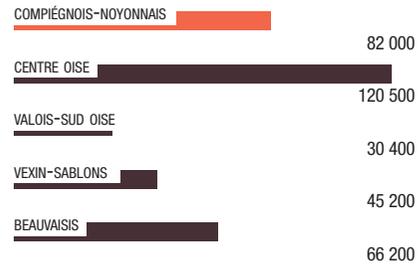


secteur

# COMPIÉGNOIS - NOYONNAIS

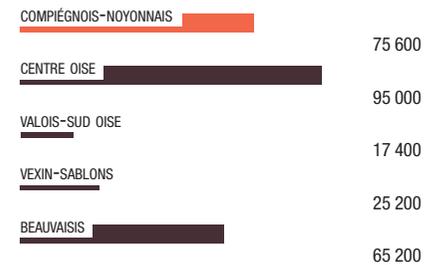
## DONNÉES DE CADRAGE

### Répartition de la population active occupée résidente dans les secteurs de l'Oise



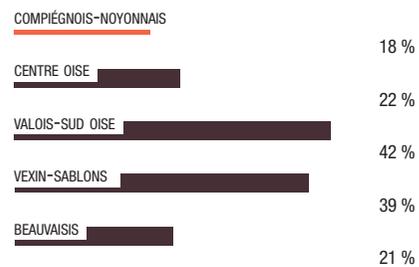
Source : Insee, recensement de la population 2009 - fichier mobilité

### Répartition de l'emploi dans les secteurs de l'Oise



Source : Insee, recensement de la population 2009 - fichier mobilité

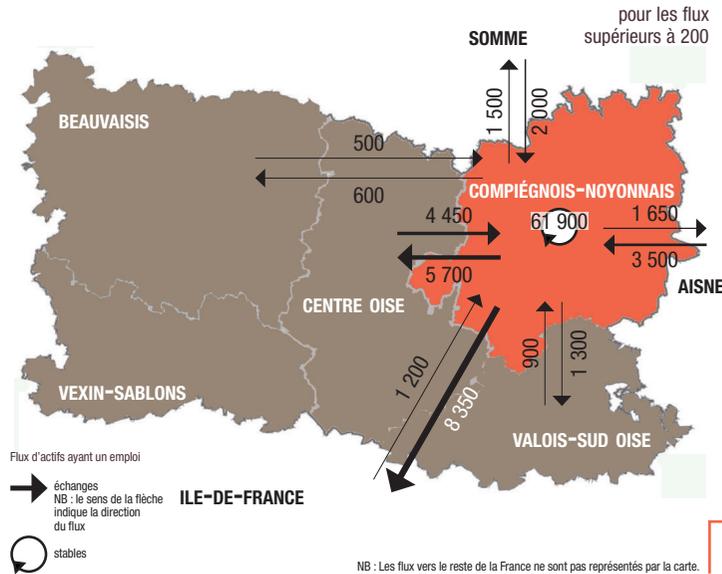
### Part des emplois occupés par des entrants dans les secteurs de l'Oise



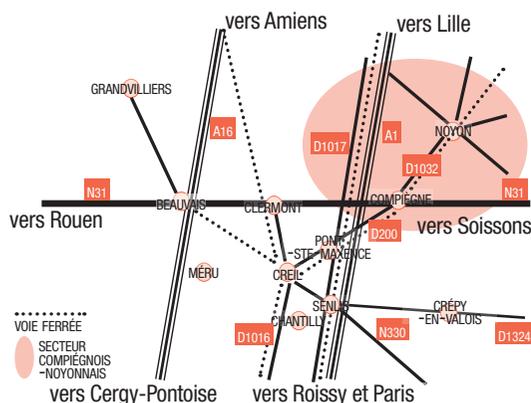
Source : Insee, recensement de la population 2009 - fichier mobilité

## FICHE PROFIL

### Les navettes domicile-travail Compiégnois-Noyonnais entrants/sortants/stables



### Le réseau de transports de l'Oise



≈ 1/4 des actifs occupés isariens résident dans le secteur du Centre Oise

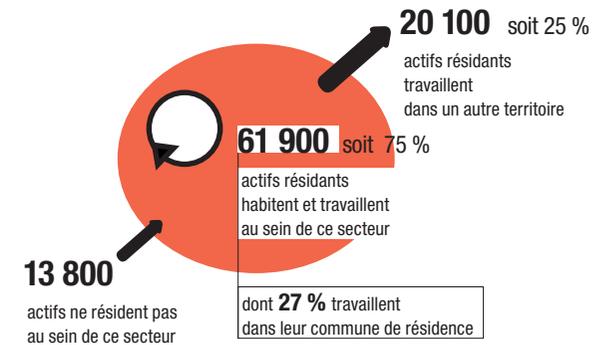
Un niveau d'attraction par l'emploi\* fort (**0,92**) en comparaison avec ce qui est constaté dans les autres secteurs du département

Un taux d'emplois occupés par des entrants plutôt faible (**18 %**) en comparaison avec ce qui est constaté dans les autres secteurs du département

\* Rapport entre le nombre d'emplois et le nombre d'actifs résidents.  
 indice 1 = niveau d'attraction maximum

## secteur COMPIÉGNOIS-NOYONNAIS

### Bilan des mobilités Compiégnois-Noyonnais



### Majorité d'actifs stables (75 %)

≈ 1,5 fois moins d'actifs entrants que d'actifs sortants

### Flux principaux avec:

- le secteur **Centre Oise**,
- l'**Ile-de-France**,
- l'**Aisne**.

41 % des sortants vers l'Ile-de-France

18 % des emplois du secteur occupés par des entrants

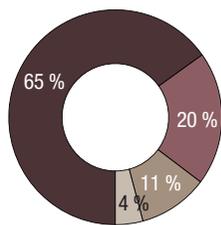
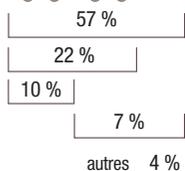
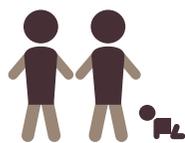
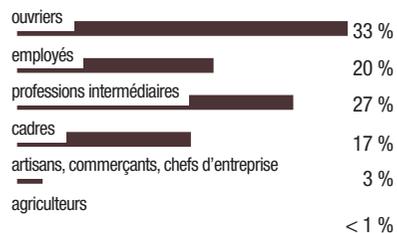
19 km de distance moyenne parcourue entre le domicile et le lieu de travail

NB : Les chiffres ont été arrondis pour faciliter la lecture  
 Oise-la-Vallée | Agence d'urbanisme  
 septembre 2013

BILAN DES MOBILITÉS		
ENTRANTS	SORTANTS	STABLES
13 800	20 100	61 900
82 000		

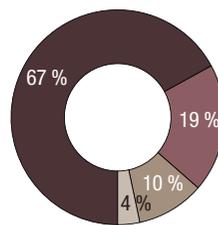
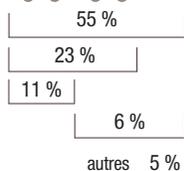
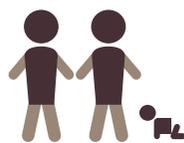
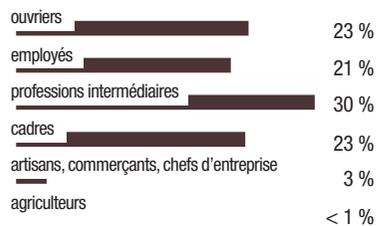
## Qui sont les actifs du Compiégnais-Noyonnais...

### ...qui viennent de l'extérieur pour y travailler ?



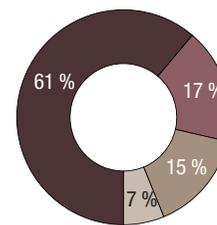
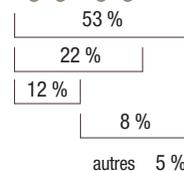
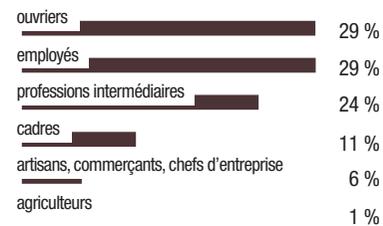
■ propriétaire  
■ locataire non hlm  
■ locataire hlm  
■ autres

### ...qui partent travailler à l'extérieur ?



■ propriétaire  
■ locataire non hlm  
■ locataire hlm  
■ autres

### ...qui restent travailler dans le secteur ?



■ propriétaire  
■ locataire non hlm  
■ locataire hlm  
■ autres

## Comment se déplacent ces actifs pour se rendre à leur travail ?

26 km\*



90 %

26 km\*



7 %

31 km\*



2 %

16 km\*



< 1 %

n.s.

53 km\*



81 %

47 km\*



17 %

80 km\*



2 %

57 km\*



1 %

n.s.

8 km\*



77 %

9 km\*



3 %

5 km\*



4 %

4 km\*



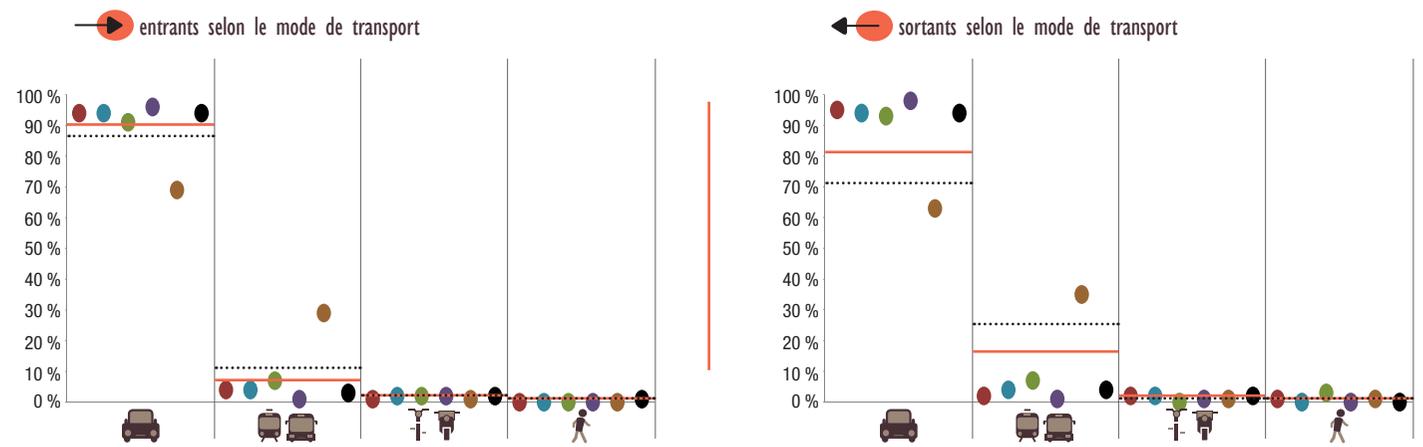
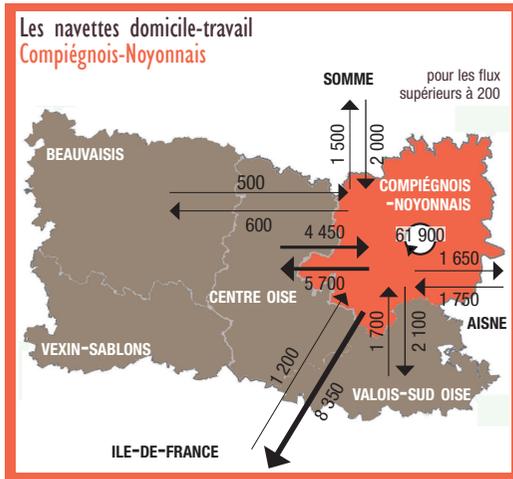
9 %

1 km\*

\* distance moyenne parcourue du domicile au lieu de travail

NB : Les chiffres ont été arrondis pour faciliter la lecture  
Oise-la-Vallée | Agence d'urbanisme  
septembre 2013

# 1 MODE DE TRANSPORT



- Compiégnois-Noyonnais
- ... Département de l'Oise
- Aisne
- Centre Oise
- Beauvaisis
- Valois-Sud Oise
- Ile-de-France
- Somme

**AIDE À LA LECTURE**

- comme une **surreprésentation** tout point qui se situe **au-dessus de la valeur** du secteur.
- comme une **sous-représentation** tout point qui se situe **en-dessous de la valeur** du secteur.

Qu'ils soient entrants, sortants ou stables, les actifs du secteur Compiégnois-Noyonnais privilégient la voiture pour leurs déplacements domicile/travail. Bien qu'ils soient moins nombreux que les sortants, les entrants utilisent plus souvent la voiture que les autres catégories. A l'inverse, les sortants utilisent plus souvent les transports en commun et la marche à pied pour les stables. Il est à noter que seuls 4 % des stables utilisent les transports en commun traduisant un manque d'offre en la matière et/ou une inadaptation de l'offre en fonction des besoins et/ou une habitude de déplacements tournée vers la voiture.

observées au niveau départemental. Ces distinctions concernent uniquement les trajets réalisés en voiture et en transport en commun. En effet, il apparaît que quel que soit le sens du flux et malgré les chiffres de l'Ile-de-France faisant varier fortement les moyennes, l'utilisation de la voiture est plus fréquente pour le secteur Compiégnois-Noyonnais que pour l'ensemble du département. A l'inverse, l'utilisation des transports en commun est sous-représentée pour ce secteur par rapport à l'Oise.

Les sortants parcourent la plus grande distance pour se rendre à leur travail (53 km en moyenne). L'importance des flux en direction de l'Ile-de-France et réalisés en transport en commun explique pour une bonne part cette distance moyenne. Il est à noter, toujours chez les sortants, que la distance moyenne parcourue en deux-roues est supérieure de 10 km à celle parcourue en voiture. L'hypothèse d'un effet statistique peut être avancée, compte tenu du faible nombre de trajets sortants réalisés en deux-roues motorisés.

Deux explications peuvent être avancées pour expliquer le phénomène :

- l'indépendance du secteur Compiégnois par rapport à l'Ile-de-France et par rapport aux autres secteurs d'emplois faisant baisser considérablement la part d'utilisation des transports en commun,
- les habitudes des migrants qui peuvent préférer la voiture aux transports en commun. C'est le cas, par exemple entre les secteurs Compiégnois-Noyonnais et Centre Oise. En effet, alors que ces secteurs sont directement reliés par transports en commun (ferrés notamment) l'utilisation de ce mode ne concerne que 4 % des flux globaux entre ces secteurs soit 400 personnes environ.

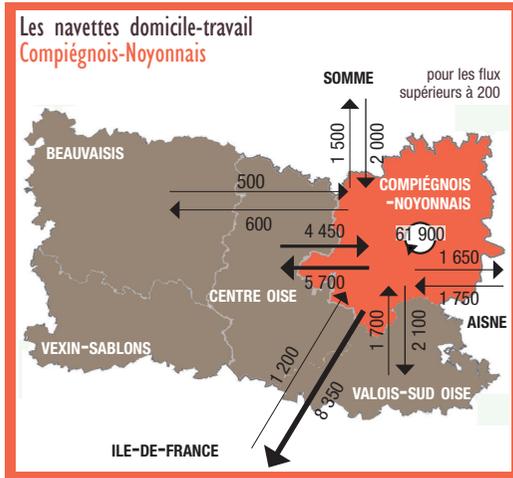
Les moyennes par mode de transport observées sur le secteur Compiégnois-Noyonnais se distinguent de celles

Les navettes domicile-travail selon le mode de transport Compiégnois-Noyonnais	département de l'Oise		
	ENTRANTS	SORTANTS	STABLES
Voiture, camion, fourgonnette	90 %	81 %	77 %
Transports en commun	7 %	17 %	4 %
Deux roues	2 %	2 %	4 %
Marche à pied	1 %	1 %	9 %
Pas de transport	1 %	< 1 %	7 %
		5 %	
			4 %

NB : Les chiffres ont été arrondis pour faciliter la lecture  
Oise-la-Vallée | Agence d'urbanisme  
septembre 2013



# 3 | MODE DE COHABITATION

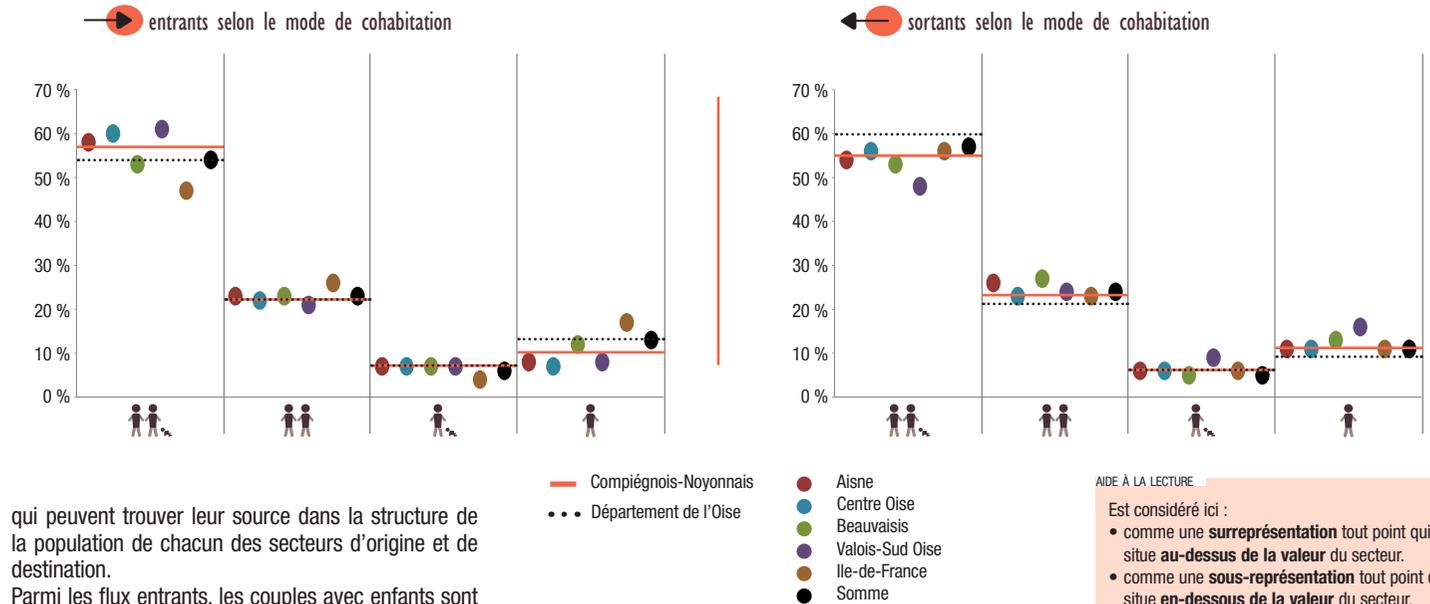


Le couple et notamment le couple avec enfant(s) est le mode de cohabitation principal des actifs du secteur Compiégnois-Noyonnais qu'ils y résident ou qu'ils viennent y travailler. Il apparaît toutefois que les personnes seules, les familles monoparentales, et les personnes vivant hors ménage<sup>(2)</sup> sont plus souvent présentes parmi les stables que dans les autres catégories mobiles (entrants et sortants). L'organisation du quotidien et parfois des niveaux de revenus moindres peuvent freiner les déplacements domicile/travail.

Les moyennes par mode de cohabitation observées sur le secteur Compiégnois-Noyonnais se distinguent légèrement de celles observées au niveau départemental. Ainsi, les actifs ayant un emploi venant travailler dans le secteur sont plus souvent en couple avec des enfants et moins souvent seuls que ce qui est constaté au niveau départemental.

Pour les sortants, la proportion de couples avec enfants est moindre qu'au niveau départemental, en revanche les couples sans enfant et les personnes seules sont légèrement surreprésentés par rapport à la moyenne du département.

L'analyse du profil des migrants par origine/destination (graphiques ci-dessus) montre quelques particularités



qui peuvent trouver leur source dans la structure de la population de chacun des secteurs d'origine et de destination.

Parmi les flux entrants, les couples avec enfants sont sous-représentés depuis le secteur du Beauvaisis, de l'Ile-de-France et de la Somme, les personnes seules sont surreprésentées depuis ces mêmes secteurs d'étude. Les flux venant de l'Ile-de-France se distinguent par une part plus importante des couples sans enfant et une part moins importante de familles monoparentales.

Au sein des flux sortants, il est intéressant de noter le profil spécifique des personnes allant travailler dans le secteur Valois-Sud Oise. En effet, les couples avec enfant(s) y sont sous-représentés, les personnes seules et des familles monoparentales surreprésentées.

Les personnes seules sont également surreprésentées dans les flux allant vers le Beauvaisis.

(1) La population vivant hors famille comprend les personnes qui vivent au sein d'un ménage de plus d'une personne mais qui n'appartiennent pas à la même famille, des colocataires par exemple.

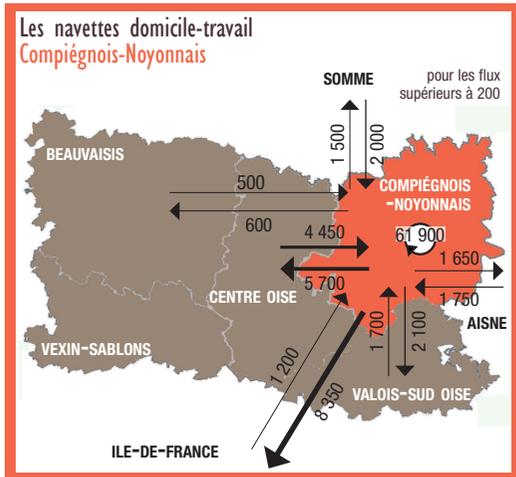
(2) La population des personnes vivant hors ménage comprend à titre d'exemple des personnes logées en foyers qu'elles soient travailleurs, étudiants ou personnes âgées, en centres d'accueil, en établissements de soin, en établissements d'enseignement, en établissements militaires, en établissements pénitentiaires.

**AIDE À LA LECTURE**  
Est considéré ici :  
• comme une **surreprésentation** tout point qui se situe **au-dessus de la valeur** du secteur.  
• comme une **sous-représentation** tout point qui se situe **en-dessous de la valeur** du secteur.

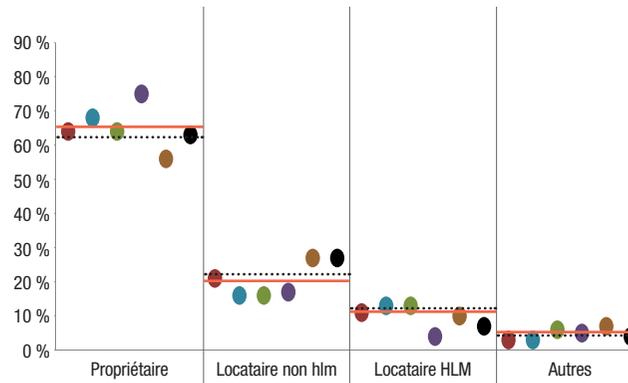
Les navettes domicile-travail selon le mode de cohabitation Compiégnois-Noyonnais	Compiégnois-Noyonnais			département de l'Oise		
	ENTRANTS	SORTANTS	STABLES	ENTRANTS	SORTANTS	STABLES
Couples avec enfants	57 %	55 %	53 %	54 %	60 %	55 %
Couples sans enfant	22 %	23 %	22 %	22 %	21 %	21 %
Famille monoparentale	7 %	6 %	8 %	7 %	6 %	8 %
Vivant seul	10 %	11 %	12 %	13 %	9 %	11 %
Hors famille <sup>(1)</sup>	3 %	3 %	3 %	4 %	3 %	3 %
Hors ménage <sup>(2)</sup>	1 %	1 %	2 %	1 %	1 %	2 %

NB : Les chiffres ont été arrondis pour faciliter la lecture  
Oise-la-Vallée | Agence d'urbanisme  
septembre 2013

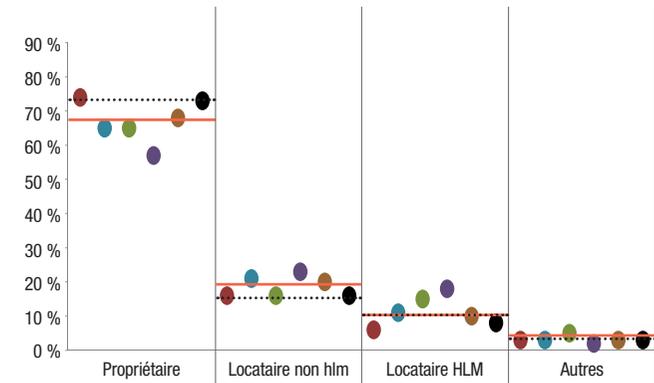
# 4 STATUT D'OCCUPATION



entrants selon le statut d'occupation



sortants selon le statut d'occupation



— Compiègne-Noyonnais  
... Département de l'Oise

- Aisne
- Centre Oise
- Beauvaisis
- Valois-Sud Oise
- Ile-de-France
- Somme

AIDE À LA LECTURE

- Est considéré ici :
- comme une **surreprésentation** tout point qui se situe **au-dessus de la valeur** du secteur.
  - comme une **sous-représentation** tout point qui se situe **en-dessous de la valeur** du secteur.

La propriété est le statut d'occupation principal des actifs du secteur Centre Oise, qu'ils y résident ou qu'ils viennent y travailler. Cependant, alors que les profils des entrants et des sortants sont quasi identiques (même si leurs effectifs vont du simple au double), celui des stables se distingue. En effet, il apparaît qu'ils sont moins souvent propriétaires de leur logement que les mobiles (entrants et sortants) et plus souvent locataires HLM. De plus, les personnes logées gratuitement et les personnes vivant dans un logement non-ordinaire<sup>(1)</sup> sont surreprésentées parmi ces stables. A l'image du constat concernant les modes de cohabitation, un niveau de salaire ou de vie moindre pourrait expliquer un niveau de mobilité inférieur.

Globalement, les moyennes par statut d'occupation observées sur le secteur Compiègne-Noyonnais sont équivalentes à celles observées au niveau départemental, à l'exception des catégories propriétaires (flux entrants et sortants) et location non HLM (flux sortants).

L'analyse du profil des migrants par origine/destination (graphiques ci-dessus) montre quelques particularités qui trouvent leur source dans la structure du parc de logement et les emplois offerts de chacun des secteurs d'origine et de destination.

Parmi les flux entrants, les propriétaires sont surreprésentés depuis le secteur Valois-Sud Oise, les locataires surtout HLM sous-représentés depuis ce même secteur. Venant de l'Ile-de-France, la propriété est sous-représentée à l'inverse de la location surtout non HLM.

Au sein des flux sortants, la propriété est un peu plus présente dans les flux à destination des secteurs de l'Aisne et la Somme, la location HLM dans les flux à destination des secteurs du Beauvaisis et du Valois-Sud-Oise.

(1) logement non-ordinaire ou hors logement ordinaire : personnes vivant dans des habitations mobiles ou vivant en collectivité (foyers de travailleurs, maisons de retraite, résidences universitaires, maisons de détention)

Compiègne-Noyonnais	entrants			sortants			stables		
	ENTRANTS	SORTANTS	STABLES	ENTRANTS	SORTANTS	STABLES	ENTRANTS	SORTANTS	STABLES
Propriétaire	65 %	67 %	61 %	62 %	73 %	61 %	63 %	64 %	61 %
Locataire non hlm	20 %	19 %	17 %	22 %	15 %	16 %	18 %	16 %	17 %
Locataire hlm	11 %	10 %	15 %	12 %	10 %	17 %	14 %	15 %	15 %
Locataire meublé ou hôtel	1 %	1 %	1 %	2 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %
Logé gratuitement	2 %	2 %	3 %	2 %	1 %	3 %	3 %	2 %	2 %
Hors logement ordinaire <sup>(1)</sup>	1 %	1 %	2 %	1 %	1 %	2 %	2 %	1 %	2 %

NB : Les chiffres ont été arrondis pour faciliter la lecture  
Oise-la-Vallée | Agence d'urbanisme  
septembre 2013





**pour aller plus loin**

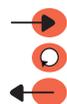


## DE LA STATISTIQUE PURE AU QUALITATIF...



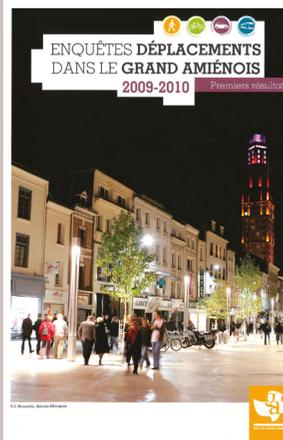
Cet atlas, imaginé comme un outil statistique, a été réalisé à partir de quelques variables principales permettant d'appréhender les niveaux de flux domicile/travail et de dégager des profils de migrants en fonction de zones géographiques. Cependant, la prise en compte de bon nombre d'autres variables statistiques (âge, sexe, type et durée du contrat de travail etc.) et d'éléments qualitatifs sont nécessaires à la compréhension de cette mobilité bien particulière, qui résulte de la superposition entre la performance d'un réseau de transport et le fonctionnement de marchés bien distincts (de l'emploi et de l'immobilier notamment) qui ne répondent ni aux mêmes logiques ni aux mêmes temporalités.

Seule une enquête, comme celles basées sur les méthodes du Certu<sup>(\*)</sup>, permettrait d'appréhender plus finement la question des mobilités domicile/travail d'un territoire et au-delà la question de la mobilité tout court.



(\*) Enquête Ménages Déplacements (EMD), Enquête Déplacements Villes Moyennes (EDVM), Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT)

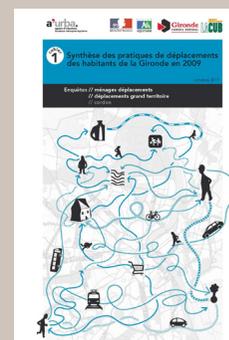
## La mobilité domicile/travail au sein des agences d'urbanisme



### Enquêtes déplacements dans le Grand Amiénois 2009-2010 Premiers résultats

Agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois  
2013. - 63 p.

Ce rapport synthétise les principaux résultats de deux enquêtes menées entre octobre 2009 et juin 2010 auprès de 5 100 foyers résidant dans le Grand Amiénois et 47 000 conducteurs de véhicules entrant ou sortant de ce périmètre. Au-delà de la connaissance des déplacements au sein de ce secteur, il permet de mieux comprendre les modes de vie des habitants de la métropole picarde, en croisant des informations sur l'espace pratiqué, les activités effectuées et la temporalité.





Les limites de la statistique s'imposent donc à cet outil pour laisser la place à toute une série de questionnements qui font appel à la dimension sociale et sociologique de la mobilité.

### « Questions ouvertes »

#### ■ Les mobilités domicile/travail de proximité

Les stables ne le sont que par rapport à une échelle de territoire définie, cette stabilité est donc toute relative. Si la mobilité domicile/travail ne concerne qu'une part limitée de la population dans des grandes ou moyennes distances, la mobilité de proximité, concerne l'ensemble des actifs (même ceux qui parcourent de grandes distances, pour aller à la gare par exemple).

Cette mobilité de proximité, par définition s'exerçant sur des distances réduites, se réalise le plus souvent en voiture individuelle, soit par manque d'alternative efficace, soit par confort dans l'organisation individuelle ou familiale.

- Lorsqu'une alternative à la voiture est présente, et que les conditions de circulation et de stationnement peuvent être contraintes pour l'automobile, qu'est-ce qui pousse malgré tout une famille ou un individu à utiliser sa voiture pour les déplacements domicile/travail ? Quelles sont ces raisons qui dépassent le raison économique (prix du carburant, de l'achat de la voiture, de son entretien, de son assurance...) et la raison pratique (bouchons, difficultés de stationnement, prix du stationnement, dégradation du véhicule dans certains secteurs...) ?
- Quelles sont les conséquences de la « chasse à l'automobile » dans certains secteurs pour les personnes dont les solutions « alternatives » proposées ne sont pas de réelles solutions ? (augmentation du niveau de contrainte quotidien et de stress, solutions apportées par la population comme par exemple la hausse des deux roues motorisés qui renvoie directement à leur place dans la ville etc)

#### ■ Les mobilités domicile/travail moyenne et longue distance

Les mobilités domicile/travail, lorsqu'elles se réalisent sur des distances moyennes à grandes sont particulièrement contraignantes pour les actifs, tant du point de vue du rythme de vie qui doit intégrer le temps de transport mais aussi des aléas dus à ce transport (bouchons, panne, correspondance, retard...), que de l'organisation personnelle et professionnelle des journées et des semaines.

- Qu'est-ce qui fait parcourir de telles distances ? Salaires, perspectives d'évolution, attente de CDI, mutation, accession à la propriété ou à un logement plus grand, envie de verdure ?
- Dans un contexte de hausse régulière du chômage et de l'immobilier, ces individus ont-ils été chercher du travail en dehors de leur lieu de vie ou bien ont-ils changé leur lieu de vie tout en gardant leur emploi ?



## Suggestions de lecture



La Revue du CGDD  
**La mobilité des Français**  
**Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008**

Commissariat général au développement durable  
 2010. - 228 p.

*Ce numéro spécial de la revue du CGDD présente les résultats de l'enquête nationale transports et déplacements réalisée auprès des ménages. Ils nous permettent à la fois de disposer d'une description complète des comportements de mobilité des Français, et de retracer et comprendre les grandes tendances à l'oeuvre au cours des dernières décennies.*

**La mobilité urbaine : un nouveau cadre conceptuel**

Jean-François Doulet  
 [s.d.]. - 6 p

*Dans le monde scientifique aussi bien que dans la pratique de l'urbanisme, les transports urbains font l'expérience de profonds bouleversements. La prise de conscience d'une augmentation aussi bien quantitative que qualitative des déplacements dans la ville oblige à repenser la façon dont on les analyse et dont on les gère.*

*L'évolution des espaces métropolitains à travers le monde se traduit par une transformation des modes de vie et des pratiques de mobilité : on se déplace de plus en plus, pour des motifs de plus en plus diversifiés et en utilisant des modes de transport plus nombreux. Pour rendre compte à la fois de la complexité des pratiques de mobilité et du lien très fort entre les transformations urbaines et les déplacements, les scientifiques et les techniciens utilisent un nouveau terme : la mobilité urbaine. Cet article analyse donc la richesse de ce terme qui ouvre de nombreuses pistes pour la recherche et l'action.*

**La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ?**

Vincent Kaufmann et Christophe Jemelin  
 in *Espaces en transactions*

Presses universitaires de Rennes, 2008. - 359 p

*Depuis la fin des années quatre-vingt-dix, de nombreuses enquêtes sur la mobilité mettent en relief que le nombre moyen de déplacements réalisés par personne et par jour et le budget-temps quotidien qui leur est alloué augmente en Europe, démentant ainsi la « conjecture de Zahavi » sur laquelle étaient fondées de nombreuses recherches et modélisations dans le domaine de la socioéconomie des transports. Non seulement le nombre de kilomètres parcourus dans la vie quotidienne ne cesse de croître, mais en plus cette croissance est soutenue par une augmentation des budgets-temps consacrés par la population aux déplacements. Quel phénomène se cache-t-il derrière cette tendance à la hausse ? Un nouvel équilibre entre ancrage et mobilité ? Une nouvelle attirance pour la mobilité ?*

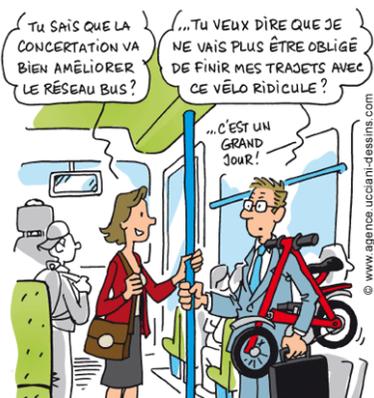




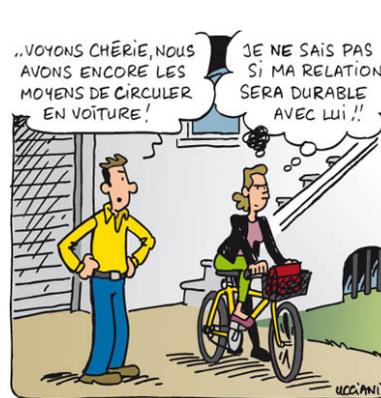
### Avantages/inconvénients de chaque mode de transports sans parti pris



<http://www.jetonsunoeil.fr/blog/>



source : <http://agence.ucciani-dessins.com>



source : <http://agence.ucciani-dessins.com>



source : <http://agence.ucciani-dessins.com>



source : <http://numerique.aquitaine.fr/-Reduction-des-deplacements->



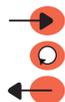
© Andy Singer

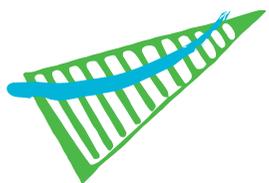


source : <http://agence.ucciani-dessins.com>



source : <http://agence.ucciani-dessins.com>





Oise-la-Vallée  
A G E N C E  
D'URBANISME

