

Bassins d'emploi et déplacements "domicile-travail" en Nouvelle-Calédonie

2019



En 2019, un actif calédonien sur trois travaille en dehors de sa commune de résidence

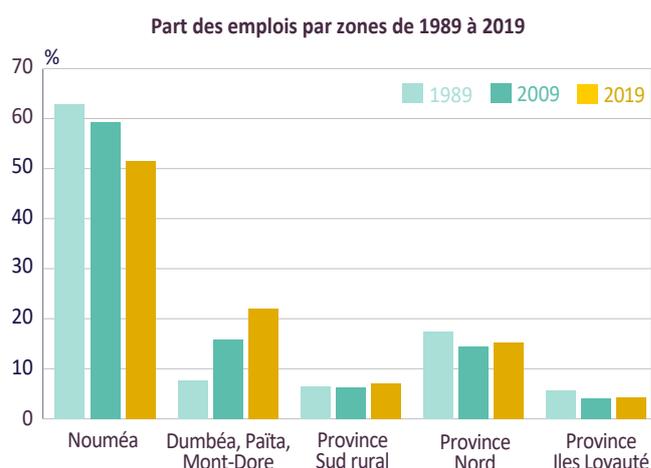
Auteur : P. Rivoilan

Le paysage calédonien de l'emploi s'est profondément transformé depuis les accords de Matignon. La baisse des emplois dans l'agriculture au profit du développement des activités liées au nickel et des services a bouleversé la répartition des lieux de travail et des lieux de résidence. En 2019, le Grand Nouméa et la zone VKP concentrent quatre emplois sur cinq ; Nouméa encore un sur deux, malgré un net développement de l'emploi dans les communes de l'agglomération. L'étalement urbain s'est accéléré en périphérie de la capitale. L'impressionnant essor économique de la côte Ouest de la province Nord s'est aussi traduit par un repli relatif de l'emploi sur la côte Est. Les déplacements domicile-travail se sont intensifiés et rallongés. Un actif sur trois travaille désormais en dehors de sa commune de résidence, soit deux fois plus qu'il y a trente ans. À Dumbéa, Mont-Dore et Païta, ce sont plus de la moitié des actifs qui travaillent à l'extérieur de leur commune. Dans le Grand Nouméa, près de 20 000 actifs vivant en périphérie font ainsi quotidiennement la **navette** entre leur domicile et la capitale. Plusieurs initiatives (transport en commun en site propre, télétravail, covoiturage ou coworking) ont été lancées récemment pour fluidifier les accès de la presqu'île nouméenne. Le défi est immense car la voiture demeure le mode de transport privilégié par 80 % des actifs.

Trente ans de mutation de l'emploi

Au recensement de la population de 2019, 110 200 personnes de 15 à 64 ans occupent un emploi en Nouvelle-Calédonie. C'est deux fois plus qu'en 1989, 15 % de plus qu'en 2009 et 1 % de moins qu'en 2014. Après plus de deux décennies de croissance, l'économie calédonienne s'est nettement ralentie : elle a perdu 700 emplois entre 2014 et 2019 alors qu'elle en avait créé 15 000 de 2009 à 2014. En trente ans, le paysage de l'emploi sur le Caillou a profondément changé. L'évolution des **secteurs d'activité** s'est répercutée sur les bassins d'emploi. La baisse des emplois dans l'agriculture combinée au développement des usines a directement impacté la répartition des lieux de travail et des lieux de résidence. En trente ans, la part d'emplois situés en province Sud a augmenté de 77 % à 81 % au détriment de la province Nord (18 % à 15 %) et de la province Iles (5 % à 4 %). Mais c'est surtout entre Nouméa et ses communes limitrophes et entre les deux côtes de la Grande Terre que se sont opérées les mutations les plus marquées (**fig. 1 et fig. 2**).

Figure 1. En 30 ans, un transfert de certains emplois de Nouméa vers son agglomération



Sources : Insee-Isee, Recensements de la population

Les emplois et la population se sont polarisés dans la zone urbaine du Grand Nouméa. En 2019, elle concentre 67 % des Calédoniens et 74 % des emplois, contre 59 % et 69 % en 1989. Toutefois, la progression de cette population, plus forte que celle des emplois dans

l'agglomération, traduit probablement une relocalisation des familles entière près de la capitale, quand trente ans plus tôt, certains actifs venaient seuls y travailler, laissant le reste de la famille aux îles ou en Brousse.

Cependant, au sein de l'agglomération urbaine, la part de la capitale s'est progressivement réduite au bénéfice des communes en périphérie. En 1989, Nouméa rassemblait 63 % des emplois du pays contre 52 % en 2019. Avec plus de la moitié des emplois, la capitale conserve toutefois une position écrasante sur le marché du travail calédonien. Nouméa, c'est en effet l'usine métallurgique de la SLN à Doniambo, l'unique port international et l'université à Nouville, deux zones industrielles (Ducos et Normandie), un aéroport domestique à Magenta et de nombreux hôtels et restaurants sur le front de mer dans les quartiers sud. La capitale polarise également de nombreuses fonctions administratives, économiques, juridiques, politiques ou culturelles : sept cadres calédoniens sur dix y exercent leur profession. Le remplacement du vétuste hôpital situé au centre-ville de Nouméa par la construction en 2014 du Médipôle à Dumbéa est un exemple emblématique de délocalisation d'une grosse infrastructure en périphérie.

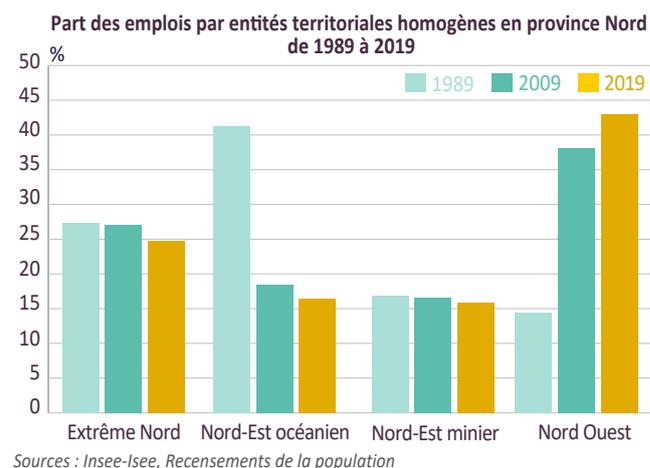
Dumbéa, Mont-Dore et Païta regroupent près de trois fois plus d'emplois qu'il y a trente ans (8 % en 1989 contre 22 % en 2019). Environ 10 000 emplois sont désormais implantés à Dumbéa, 7 400 au Mont-Dore et 6 800 à Païta. Le Médipôle de Koutio, l'usine de nickel de Goro et l'aéroport international de la Tontouta sont les plus gros employeurs en périphérie en 2019. Pour pallier l'asphyxie de la zone industrielle de Ducos, plusieurs sites ont été progressivement emménagés par les pouvoirs publics à l'extérieur de la presqu'île nouméenne : la ZAC Panda à Dumbéa, la Ziza et la Zipad au sud de Païta et la zone industrielle de la Coulée au Mont-Dore. Plusieurs zones commerciales, allant essentiellement du centre de Païta jusqu'à Boulari au Mont-Dore, ont également été construites en écho au fort dynamisme démographique. Si l'aspect de « communes dortoir » s'est ainsi un peu atténué, ce sont encore 60 % des actifs de Dumbéa, Mont-Dore et Païta qui travaillent en dehors de leur commune de résidence (contre 71 % en 1989 ou 66 % en 2009).

L'essor du pôle VKP et le recul relatif de la côte Est

En province Nord, quatre entités territoriales homogènes, regroupant des communes présentant des similitudes sur les plans économiques, démographiques et géographiques permettent d'appréhender plus finement les évolutions. Le Nord-Est Minier s'étend de Canala à Houailou, le Nord-Est Océanien de Ponérihouen à Hienghène, le Nord-Ouest de Poya à Voh et l'extrême Nord de Kaala-Gomen sur la côte Ouest à Pouébo sur la côte Est. En trente ans, la part de l'emploi en province Nord s'est effondrée dans le Nord-Est Océanien et s'est légèrement érodée dans l'extrême Nord

et le Nord-Est minier. À l'inverse, le poids économique du Nord-Ouest a presque triplé en trente ans : Voh, Koné, Pouembout et Poya concentre 43 % des emplois de la province en 2019 contre 14 % en 1989. La zone VKPP recèle deux massifs miniers d'envergure, le Kopéto au sud et le Koniambo au nord. Ces sites, devenus propriétés de la province Nord après les échanges de titres miniers validés par l'Etat et le protocole de Bercy, vont être le centre du projet de l'« usine du Nord », porté en 1998 par la Sofinor et son partenaire canadien Falconbridge, troisième producteur mondial de nickel à l'époque. Avant l'ouverture de la route Koné-Tiwaka, il fallait de quatre à six heures pour se rendre de Koné à Poindimié par le col d'Amos au nord ou le col des Roussettes au sud. Cet axe transversal, en mettant les deux localités à une grosse heure en voiture, a désenclavé la côte Est et placé Koné en situation de carrefour. Mais cette route n'est pas parvenue à associer la côte Est à la dynamique d'emploi de la côte Ouest. Entre 1989 et 2019, la population de la seule zone VKP a ainsi augmenté de 150 % (de 5 500 à 13 800) contre 24 % pour le reste de la province. Quant au nombre d'emplois basés sur la zone, il augmente de 440 % (de 1 100 à 6 100) contre 26 % ailleurs dans la province (fig. 2).

Figure 2. Un fort développement des emplois dans le Nord-Ouest



À l'opposé, l'emploi a fortement diminué dans de nombreuses communes de la côte Est. En trente ans, le nombre d'emplois a reculé de 50 % à Belep, Pouébo, Hienghène et Ponérihouen, de 20 % à Touho et de 12 % à Poindimié. Dans l'Est minier, l'emploi est resté stable à Houailou et Kouaoua et a progressé de 60 % à Canala. À Ouégoa, commune géographiquement proche de la côte Ouest, l'emploi a augmenté de 80 %. Sur la côte Ouest, ailleurs que dans la zone VKP, l'emploi s'est amélioré dans toutes les communes : il a progressé de 330 % à Poya, 250 % à Poum, 140 % à Koumac et 70 % à Kaala-Gomen. En trente ans, l'emploi a légèrement régressé sur la côte Est alors qu'il a presque triplé sur la côte Ouest. Cette évolution contrastée conduit à une situation de plus en plus dichotomique entre les deux versants de la chaîne et à une marginalisation économique progressive du nord de la côte Est à l'origine de l'exode de beaucoup de tribus.

En plus d'une relocalisation massive des emplois dans la zone Nord-Ouest, la structure même des emplois occupés par catégorie socio-professionnelle s'est transformée : 51 % des actifs résidant dans le Nord-Est Océanien en 1989 étaient agriculteurs - pêcheurs, ils ne sont plus que 15 % en 2021. Inversement, 32 % des actifs du Nord-Ouest sont cadres ou professions intermédiaires en 2019, contre seulement 13 % il y a 30 ans.

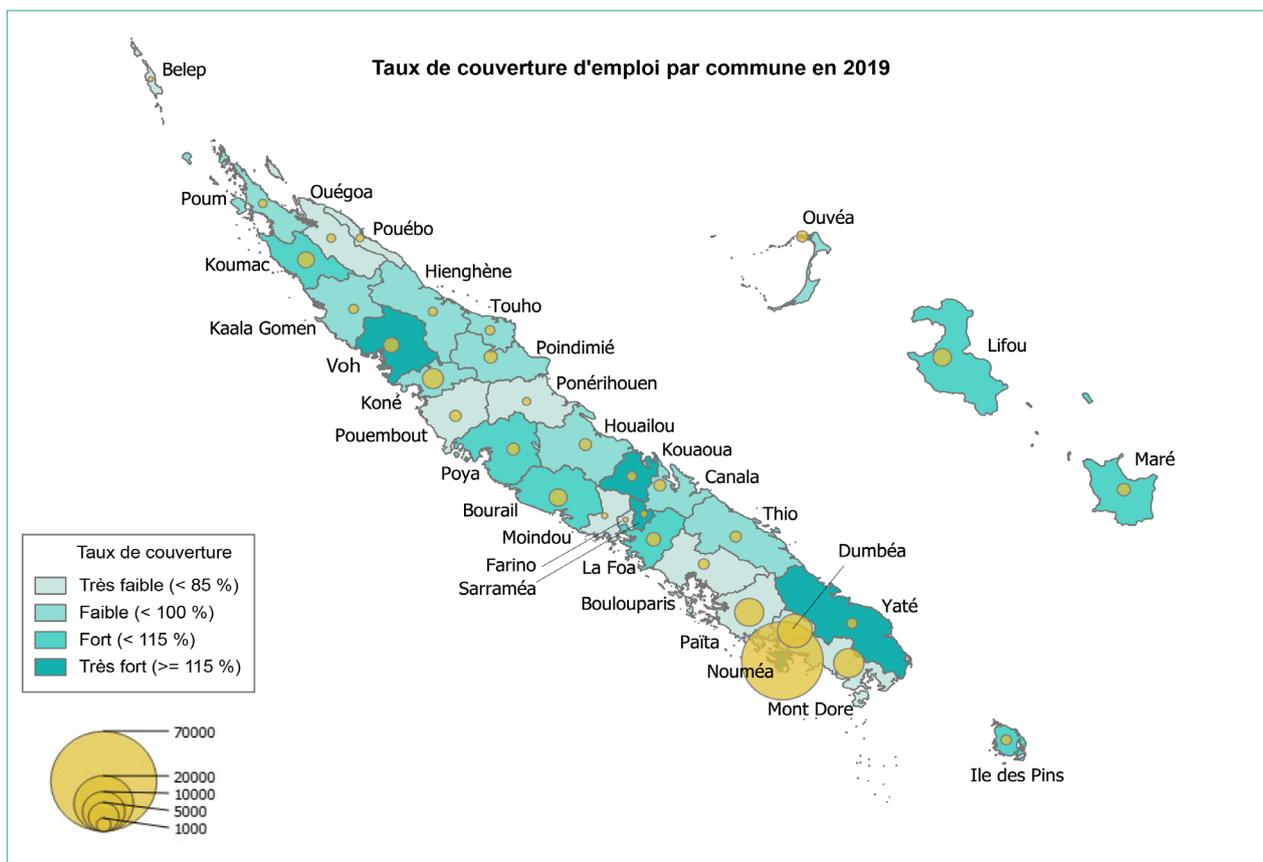
Quatre emplois sur cinq sont concentrés dans le Grand Nouméa ou la zone VKP

Le **taux de couverture de l'emploi** est le rapport entre le nombre d'emplois situés sur une commune et le nombre d'actifs y résidant. Il permet de distinguer les bassins d'emploi des zones résidentielles. Quatre communes comportent nettement plus d'emplois que d'actifs y résidant et constituent les principaux bassins d'emploi sur le Caillou. À Nouméa, Voh, Yaté et Kouaoua, le taux de couverture de l'emploi dépasse 130 % (fig. 3). De fait,

quatre emplois sur cinq sont concentrés dans le Grand Nouméa ou la zone VKP en 2019. Sarraméa possède aussi un taux de couverture de l'emploi très positif mais avec des volumes moins significatifs. Plusieurs communes de la côte Ouest bénéficient d'une bonne couverture de l'emploi : 115 % à Koumac, 112 % à Poya, 107 % à La Foa et 104 % à Bourail.

Dans deux tiers des communes, il y a moins d'emplois que d'actifs. Les communes les moins attractives en matière d'emploi sont situées dans le très Grand Nouméa : Dumbéa, Païta, Mont-Dore ont les couvertures d'emploi les plus faibles avec Boulouparis et Farino. Dans ces communes, il y a moins de 7 emplois pour 10 actifs. À Dumbéa ne sont basés que 10 000 emplois pour 15 300 actifs, 7 400 pour 11 500 au Mont-Dore, 6 800 pour 10 800 à Païta et 800 pour 1 200 à Boulouparis. Dans les communes non minières de la côte Est (de Ouégoa à Ponérihouen), le taux de couverture de l'emploi est également faible, environ 80 %.

Figure 3. Le développement des activités liées au nickel modère les bassins d'emploi



Sources : Insee-Isee, Recensement de la population 2019

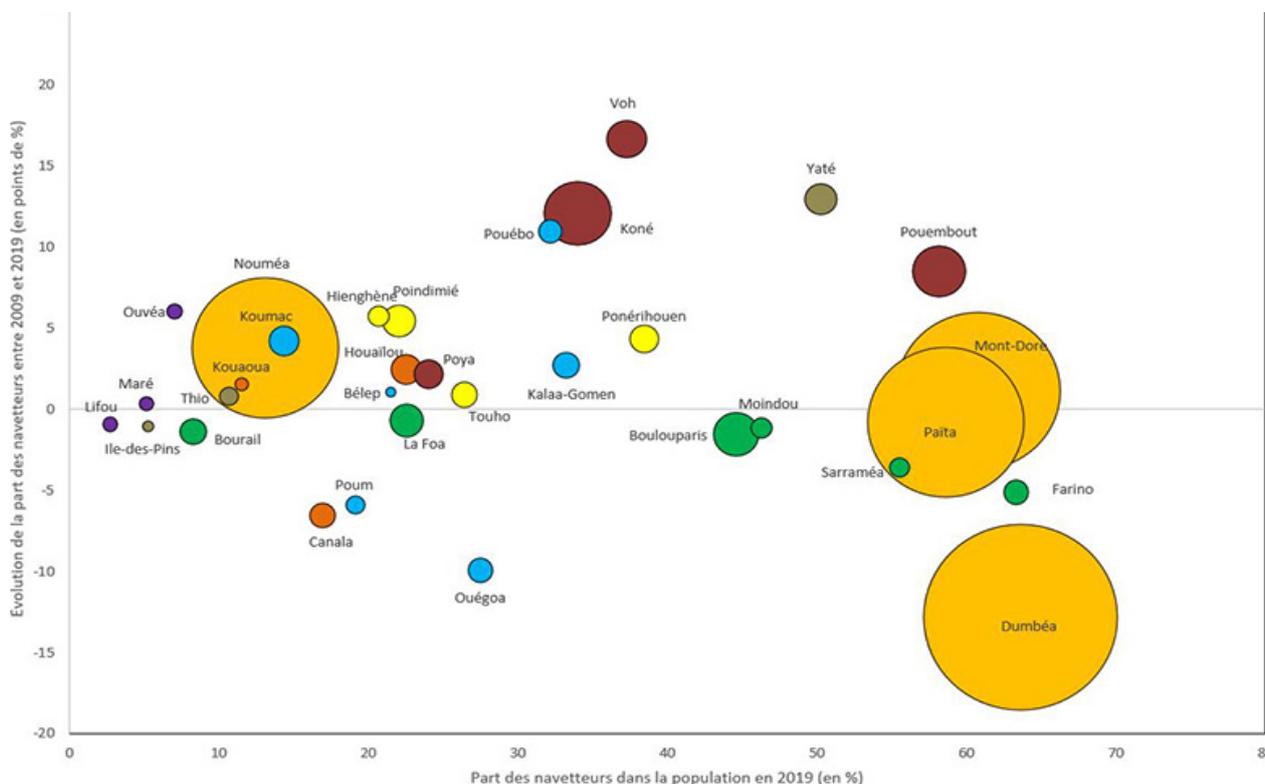
Un actif sur trois travaille en dehors de sa commune de résidence

L'inégale répartition des emplois et des actifs génère une intensification des flux domicile-travail. La durée des déplacements quotidiens est en général amplifiée quand les actifs ne travaillent pas dans la commune où ils résident. Le nombre de **navetteurs** entre communes est en constante augmentation. La part des navetteurs au sein de la population active occupée a ainsi doublé en trente ans, passant de 16 % en 1989 à 32 % en 2019. Elle reste toutefois bien en deçà du niveau de la métropole, où deux personnes ayant un emploi sur trois quittent quotidiennement leur commune de résidence pour aller travailler. Parmi les 35 600 navetteurs de 2019, 65 % habitent en périphérie de Nouméa, 16 % à Nouméa, 13 % en province Nord (dont 10 % sur la côte Ouest), 5 % en zone rurale dans la province Sud et moins de 1 % aux Iles Loyauté. Parmi les navetteurs figurent en effet un petit nombre d'actifs contraints de loger la semaine à proximité de leur lieu de travail trop éloigné de leur domicile. C'est à Dumbéa, Mont-Dore et Païta que la part des navetteurs est la plus importante avec respectivement 64 %, 61 % et 59 % en 2019 (**fig. 4**), bien moindre toutefois qu'en 1989 (79 %, 73 % et 46 %) grâce au développement de

l'emploi dans ces communes. La baisse enregistrée en trente ans à Dumbéa et Mont-Dore est la conséquence de la nette amélioration de la couverture de l'emploi de ces deux communes (30 % en 1989 contre 65 % en 2019). À Païta à l'inverse, la part des navetteurs augmente et la couverture de l'emploi diminue. Quasi rurale en 1989, Païta, desservie par la Savexpress depuis les années 2000, est la commune calédonienne qui a connu la plus forte croissance démographique en trente ans (+300 %).

Dans les deux communes voisines du Grand Nouméa, Boulouparis au nord et Yaté au sud, près de la moitié des actifs travaillent ailleurs. Le taux de navetteurs est élevé également à Farino, Moindou, Sarraméa et Pouembout, petites communes situées à proximité immédiate de La Foa ou Koné. Bourail, carrefour de la brousse au fort potentiel agricole, se singularise par une très faible part de navetteurs et une couverture de l'emploi qui reste légèrement positive, même après le démantèlement du camp de Nandai en 2010 et le départ d'une centaine de familles. C'est bien évidemment aux Loyauté, à l'Île des Pins et à Bélep que les navetteurs sont les moins fréquents. Il faut cependant noter qu'environ 200 Loyaltiens sont obligés d'exercer leur profession loin de leur famille.

Figure 4. Dans l'agglomération de Nouméa, 6 actifs sur 10 travaillent en dehors de leur commune de résidence



Sources : Insee-Isee, Recensement de la population 2019

Note de lecture : la taille du rond est proportionnelle au nombre de navetteurs sortants en 2019. Plus le rond est situé à droite du cadre, plus la part de navetteurs dans la population communale est élevée. Si le rond est situé au-dessus de l'axe horizontal, cette part a augmenté entre 2009 et 2019, elle a baissé s'il est en dessous. Chaque couleur regroupe les communes d'une même ETH. Par exemple, à Dumbéa, 9 700 actifs vont travailler hors de leur commune, soit 64 % des actifs. Cette proportion a diminué de 13 points de % entre 2009 et 2019 (76 % de navetteurs en 2009).

Les flux domicile-travail dans le Grand Nouméa

Deux tiers des Calédoniens résident dans l'agglomération urbaine en 2019. La population du Grand Nouméa a presque doublé en trente ans, passant de 98 000 en 1989 à 182 000 en 2019. Entre 2014 et 2019, la population de Nouméa a diminué de 6 % mais celle de Dumbéa a augmenté de 13 % et celle de Païta de 19 %. La périurbanisation s'est étalée le long des quatre voies rapides de la Savexpress, dans des logements collectifs à Dumbéa-sur-mer et des lotissements pavillonnaires dans le sud de Païta. La polarisation de l'emploi et l'étalement urbain entraînent une forte croissance du nombre et de la durée des migrations pendulaires. Les embouteillages pour entrer et sortir de Nouméa aux heures de pointe sont devenus le quotidien des navetteurs depuis une vingtaine d'années. Parmi les 81 000 emplois basés sur le Grand Nouméa en 2019, plus de trois sur dix sont exercés par des navetteurs. En 2019, 19 500 navetteurs se rendent quotidiennement dans la capitale (**fig. 5**), contre 7 700 en 1989, 17 200 en 2009 et 19 700 en 2014. Le nombre de navetteurs s'est stabilisé dans le Grand Nouméa entre 2014 et 2019 en grande partie grâce la construction du Médipôle à l'extérieur de la capitale.

Lors de l'enquête sur les mobilités réalisée en 2013 par l'Isee et le SIGN (Syndicat Intercommunal du Grand Nouméa), les habitants du Grand Nouméa passaient plus d'une heure par jour dans les transports. Pour les actifs ne résidant pas à Nouméa, la durée quotidienne de transport atteint environ une heure et demie si l'on

se déplace en véhicule particulier et presque deux heures si l'on emprunte les transports en commun. Réalisé en 2010 par le SIGN, le plan de déplacement de l'agglomération nouméenne (PDAN) mettait en évidence la prédominance de la voiture particulière (et ses effets néfastes sur la qualité de vie des habitants) et pointait également les lacunes en matière de transports en commun. Afin d'harmoniser les mobilités et les transports publics dans le bassin de vie urbain, la province Sud et les quatre communes du Grand Nouméa ont décidé en 2011 de mettre en place le Syndicat Mixte des Transports Urbains. Le SMTU a notamment piloté la création d'un transport en commun en site propre (TCSP). Entré en service en 2019, le « Néobus » a pour ambition de « répondre aux problèmes de congestion dans l'agglomération, de densifier la ville autour de son tracé et de restreindre à minima la place de la voiture en incitant au changement de mode de déplacement ». Le défi est immense car, dans le Grand Nouméa, la voiture demeure en 2019 le mode de transport privilégié de 78 % des actifs. Le recours à l'automobile est massif pour les navetteurs (86 %) et reste élevé parmi les personnes qui travaillent dans leur commune de résidence (75 %). Les ouvriers, les professions intermédiaires (infirmiers, enseignants, techniciens, etc.) et dans une moindre mesure les employés sont surreprésentés parmi les navetteurs. À l'inverse, les cadres et surtout les artisans-commerçants travaillent et résident davantage dans la même commune. Il en va de même pour les actifs les plus jeunes (moins de 25 ans) et les plus vieux (plus de 60 ans).

Figure 5. Nouméa reste le principal bassin d'emploi du Grand-Nouméa



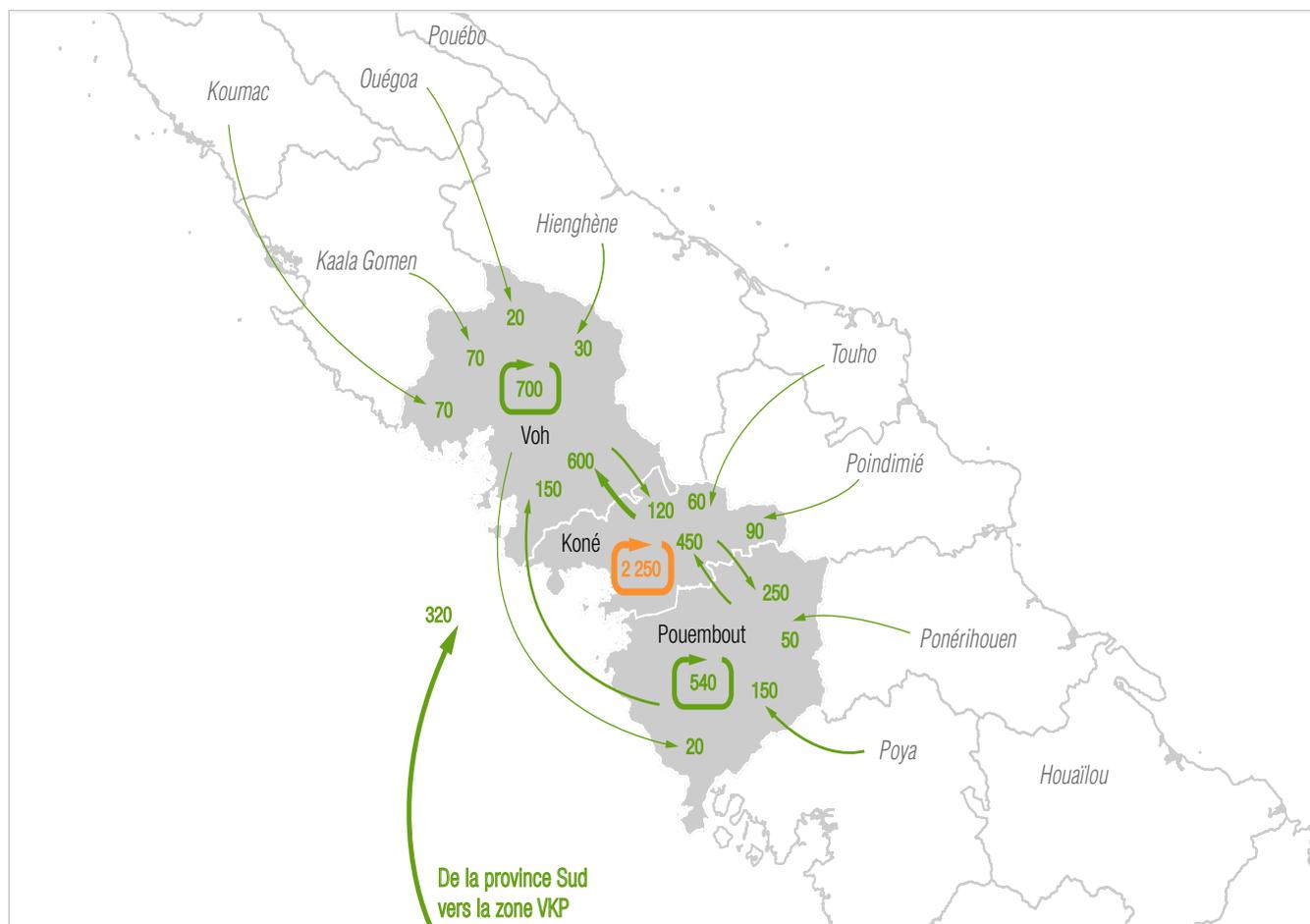
Sources : Insee-Isee, Recensement de la population 2019

D'autres initiatives alternatives, publiques ou privées, ont également été lancées. Depuis 2019, un service de navettes maritimes encore embryonnaire a été mis en place entre le Vallon-Dore et le centre-ville de Nouméa. Si un site associatif de covoiturage existe depuis 2010, la province Sud a récemment initié un projet de création d'application mobile mettant en relation les covoitureurs en temps réel. Pour réduire l'« autosolisme », une douzaine d'aires spécifiques de « pose-dépose » ont été créées en 2020 par les communes de l'agglomération. Des espaces de travail partagé (ou *coworking*) ont été aménagés à Boulari par la ville du Mont-Dore ou à Koutio par la province Sud. Pour quelques habitants des communes périphériques qui travaillent à Nouméa, ces sites décentralisés et dédiés au télétravail apportent gain de temps et réduction de stress et de carburant. Le télétravail, confidentiel avant les confinements engendrés par la Covid, a depuis fait l'objet d'une loi de pays susceptible de restreindre significativement les migrations pendulaires. En attendant un éventuel impact de ces mesures, la « galère » des bouchons aux entrées de la presqu'île nouméenne demeure le quotidien des navetteurs, matins et soirs...

Les flux domicile-travail dans la zone VKP et à Koumac

Sur les 6 100 emplois basés dans la zone VKP, 5 100 (soit 84 %) sont occupés par des actifs résidant dans l'une des trois communes. À l'intérieur de cette zone de plus de 2 000 km², 3 500 personnes travaillent effectivement dans leur commune de résidence (68 %) et près de 1 600 autres passent d'une commune à l'autre chaque jour pour aller travailler. En complément, un peu moins de mille emplois sont donc exercés par des navetteurs qui résident en dehors de la zone (**fig. 6**) qui, soit se déplacent quotidiennement, soit sont logés la semaine sur place. La population brossarde, notamment en tribu, est en effet très mobile car elle n'a souvent pas d'autre choix que de parcourir plusieurs dizaines de kilomètres pour obtenir un travail rémunéré. L'organisation du travail sur mine favorise cette mobilité avec souvent quatre jours sur site et trois de repos. Plus de 300 emplois sont ainsi occupés par des actifs résidant en province Sud, 200 par des navetteurs des deux communes limitrophes (Poya et Kaala-Gomen), 200 par des habitants de communes situées au débouché de la Koné-Tiwaka (Poindimié, Ponérihouen et Touho) et 150 par des habitants de l'extrême Nord.

Figure 6. VKP : Des emplois essentiellement pourvus par des résidents de la zone



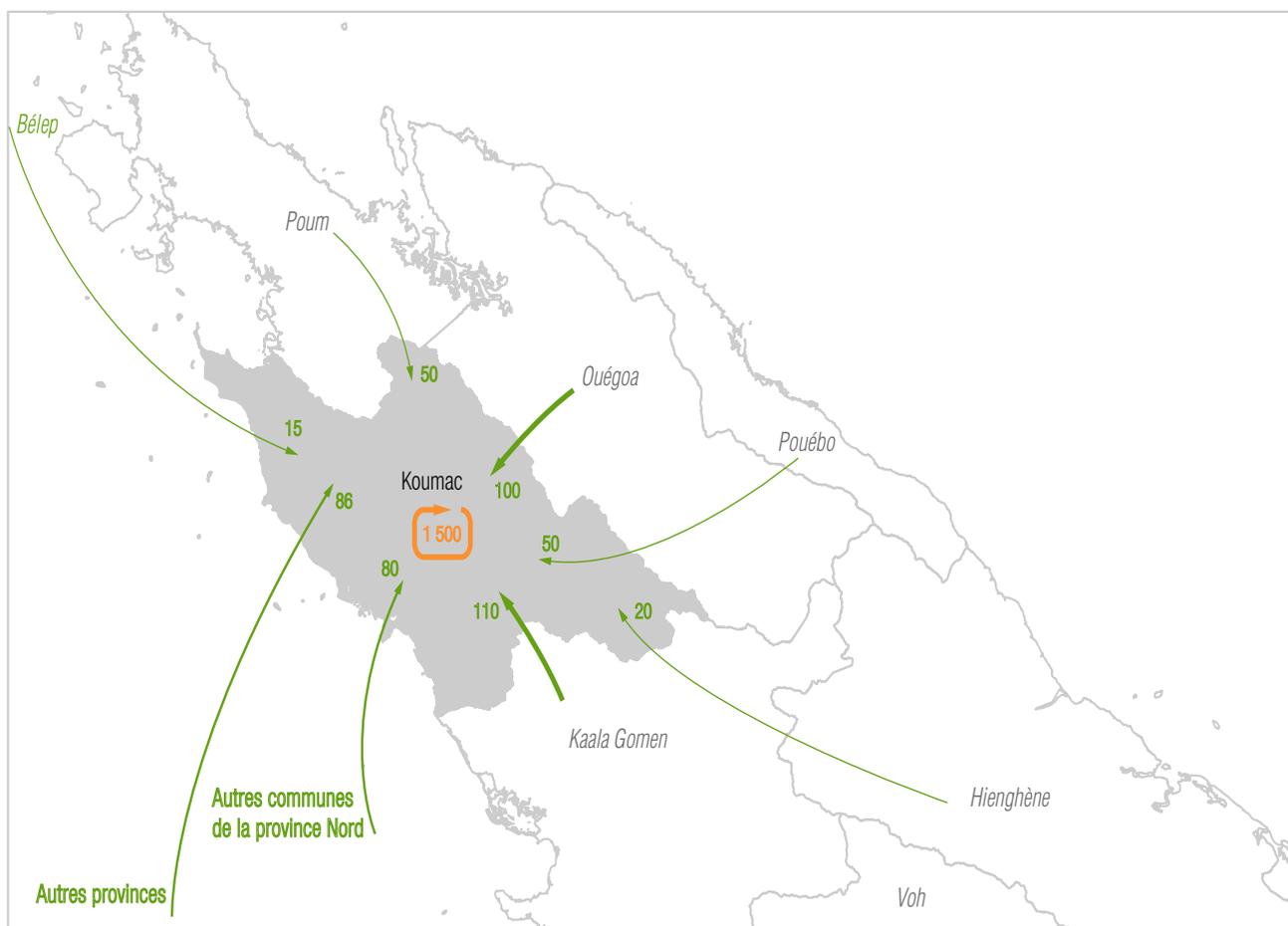
Sources : Insee-Isee, Recensement de la population 2019

Avec ses 4 000 habitants et ses 2 100 emplois en 2019, Koumac est la capitale et le bassin d'emploi de l'extrême Nord. Elle polarise un tiers des habitants et la moitié des emplois de cette région. C'est aussi la seule commune (avec Pouembout) à majorité non Kanak en province Nord. La commune possède un potentiel économique important avec les mines de Tiébaghi et de l'Étoile du Nord. La SLN et la société Montagnat sont les plus gros employeurs : bien que l'activité minière ait régressé depuis quelques années, un emploi sur six est encore directement lié au nickel en 2019. Koumac dispose aussi d'un imposant régiment du service militaire adapté (SMA), d'un hôpital et d'une offre commerciale étoffée pour des consommateurs captifs allant de Kaala-Gomen jusqu'au nord de Hienghène. Les trois quarts des emplois présents sur la commune sont occupés par des résidents de la commune. Parmi les 500 navetteurs entrant dans

la commune (**fig. 7**), 110 habitent à Kaala-Gomen, 100 à Ouégoa, 50 à Poum ainsi qu'à Pouébo. Koumac attire aussi une centaine d'actifs habitant la province Sud.

Environ 6 300 emplois sont localisés sur la côte Est de la province Nord : 1 200 à Poindimié, 1 000 à Houaïlou et à Canala, 600 à Kouaoua et à Touho, 500 à Hienghène et à Ouégoa, 400 à Ponérihouen et Pouébo. Le secteur de l'agriculture et de la pêche y représente 20 % des métiers, quatre fois plus que la moyenne du pays. À Poindimié, qui accueille une antenne de la subdivision administrative Nord et du Centre Hospitalier du Nord, plus de la moitié des emplois appartient au secteur de l'administration, de l'enseignement et de la santé, un record sur le Caillou. La côte Est attire peu de professionnels de l'extérieur : la proportion de navetteurs entrants y est faible (moins de 15 %) sauf à Kouaoua, centre minier (35 %).

Figure 7. Koumac : un quart des emplois occupés par des navetteurs



Sources : Insee-Isee, Recensement de la population 2019

Des profils de mobilité bien distincts

Dans le Grand Nouméa, le déséquilibre entre la localisation des emplois et celle des domiciles des actifs résulte de la concentration du travail mais aussi des mobilités résidentielles. Entre 2014 et 2019, 9 700 personnes ont quitté Nouméa pour une commune voisine et 4 300 personnes de Dumbéa, Mont-Dore ou Païta ont déménagé pour la capitale. Nouméa a ainsi perdu 5 400 résidents au bénéfice de la périphérie.

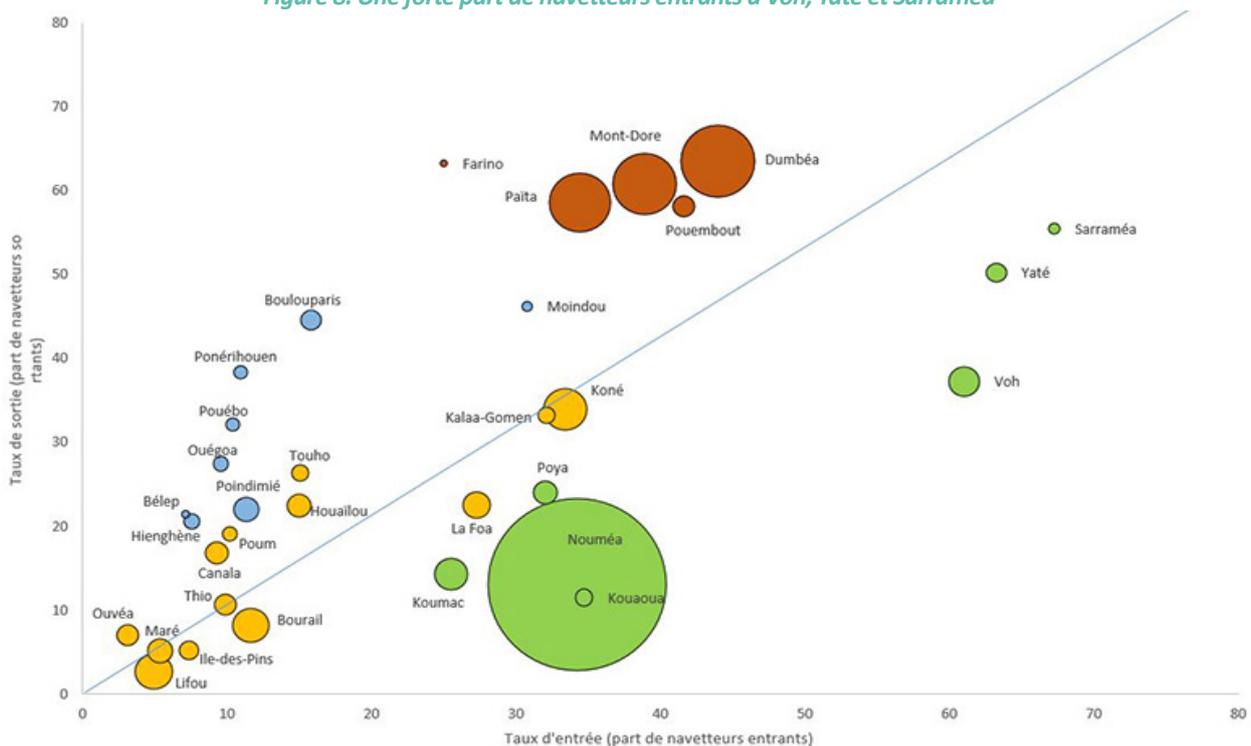
Pour mesurer correctement les migrations pendulaires d'une commune, il faut prendre en compte le nombre de navetteurs qui sortent pour travailler dans une autre commune et le nombre de navetteurs qui entrent pour y travailler (**fig. 8**).

Ces deux indicateurs permettent de mettre en évidence quatre groupes de communes :

- le premier (**en vert**) regroupe des communes qui accueillent des navetteurs et ne perdent pas leurs actifs. On y retrouve les communes avec un fort taux de couverture : Nouméa, Koumac, Kouaoua, Poya, Voh, Yaté et Sarraméa ;

- le deuxième (**en jaune**) regroupe des communes présentant des situations équilibrées (proches de la diagonale) où la part de navetteurs en entrée et en sortie sont proches: Bourail, Koné, La Foa, Kaala-Gomen, Canala, Houaïlou ou Thio par exemple ;
- le troisième (**en bleu**) regroupe des communes qui sont peu attractives et dont les actifs vont donc travailler en dehors (**taux de sortie** modéré et faible **taux d'entrée**) : Poindimié, Boulouparis, Ouégoa ou Hienghène notamment ;
- le dernier (**en orange**) regroupe des communes où les mobilités alternantes sont les plus intenses, mais qui sont plus résidentielles, puisque leurs actifs sortent beaucoup, même si elles accueillent tout de même des navetteurs. On y retrouve les communes avec de faibles taux de couverture, notamment en périphérie de la capitale : Dumbéa, Païta, Le Mont-Dore, Pouembout et Farino.

Figure 8. Une forte part de navetteurs entrants à Voh, Yaté et Sarraméa



Sources : Insee-Isee, Recensement de la population 2019

Note de lecture : la commune de Voh comporte 1 800 emplois. Parmi ces emplois, 61 % sont occupés par des personnes qui résident en dehors de la commune. Par ailleurs, 37 % des actifs habitant à Voh travaillent en dehors de la commune.

Ce graphique synthétise les mobilités alternantes dans les 33 communes calédoniennes :

- La taille des bulles est proportionnelle au nombre d'emplois dans la commune. Le positionnement de la bulle dans le plan renseigne sur l'intensité des mobilités et sur le bilan des navettes (excédentaire en dessous de la diagonale, déficitaire au-dessus).
- Les bulles positionnées sur le cadran inférieur du graphique correspondent à des espaces récepteurs (comptant davantage d'entrées d'actifs que de sorties) et celles du cadran supérieur à des espaces émetteurs (comptant davantage de sorties d'actifs). Plus une commune se situe sur le haut de la diagonale, plus elle envoie d'actifs vers l'extérieur, tout en en recevant davantage. Ainsi à Boulouparis, 45 % des actifs résidant dans la commune travaillent à l'extérieur et 15 % des emplois basés sur la commune sont occupés par des personnes de l'extérieur.

Définitions

Navettes : on appelle navettes les déplacements quotidiens d'actifs entre leur domicile et leur lieu de travail. Cette étude ne retient que les navettes avec changement de commune. Un **navetteur** est une personne en emploi travaillant en dehors de sa commune de résidence. Quelques navetteurs, exerçant leur profession trop loin de leur résidence, sont contraints de se loger à proximité de leur lieu de travail la semaine. Pour les personnes exerçant leur activité professionnelle dans un lieu variable (chauffeurs, BTP etc.), le lieu de travail retenu correspond à l'adresse de l'employeur.

Taux de couverture de l'emploi : c'est le rapport entre le nombre d'emplois localisés dans une commune et le nombre d'actifs occupés (de 15 à 64 ans) résidant dans la même commune. S'il est supérieur à 1, la commune s'apparente à un bassin d'emploi : elle draine des actifs domiciliés à l'extérieur. Dans le cas contraire, la commune est qualifiée de zone résidentielle : ses habitants travaillent plus souvent dans une autre commune.

Taux de sortie : c'est le rapport entre le nombre de navetteurs sortants d'une commune et le nombre d'actifs occupés résidant dans cette commune.

Taux d'entrée : c'est le rapport entre le nombre de navetteurs entrants dans une commune et le nombre d'emplois localisés sur cette commune.

Secteur d'activité : il regroupe des entreprises qui ont la même activité principale. L'économie est regroupée en cinq grands secteurs : l'agriculture, l'industrie, la construction et les services, qu'ils soient marchands (commerce, transport, hébergement, communication, finances) ou non marchands (administration publique, enseignement, santé).

Bibliographie

P. Rivoilan, « Après deux décennies de croissance, coup d'arrêt de la création d'emplois en 2019 », *Synthèse*, n° 48, Isee, Mai 2021

P. Rivoilan, « La croissance démographique fléchit nettement en Nouvelle-Calédonie entre 2004 et 2019 » *Synthèse*, n° 45, Isee, Octobre 2020

D. Broustet, P. Rivoilan, F. Luiggi, C. Mestre, « Les habitants du Grand Nouméa passent plus d'une heure par jour dans les transports », *Synthèse*, n° 32, Isee - Sign, Février 2014

Synthèse n° 63

Edition Mars 2023

Directeur de la publication : O. Fagnot

Conception graphique et réalisation : C. Aluze