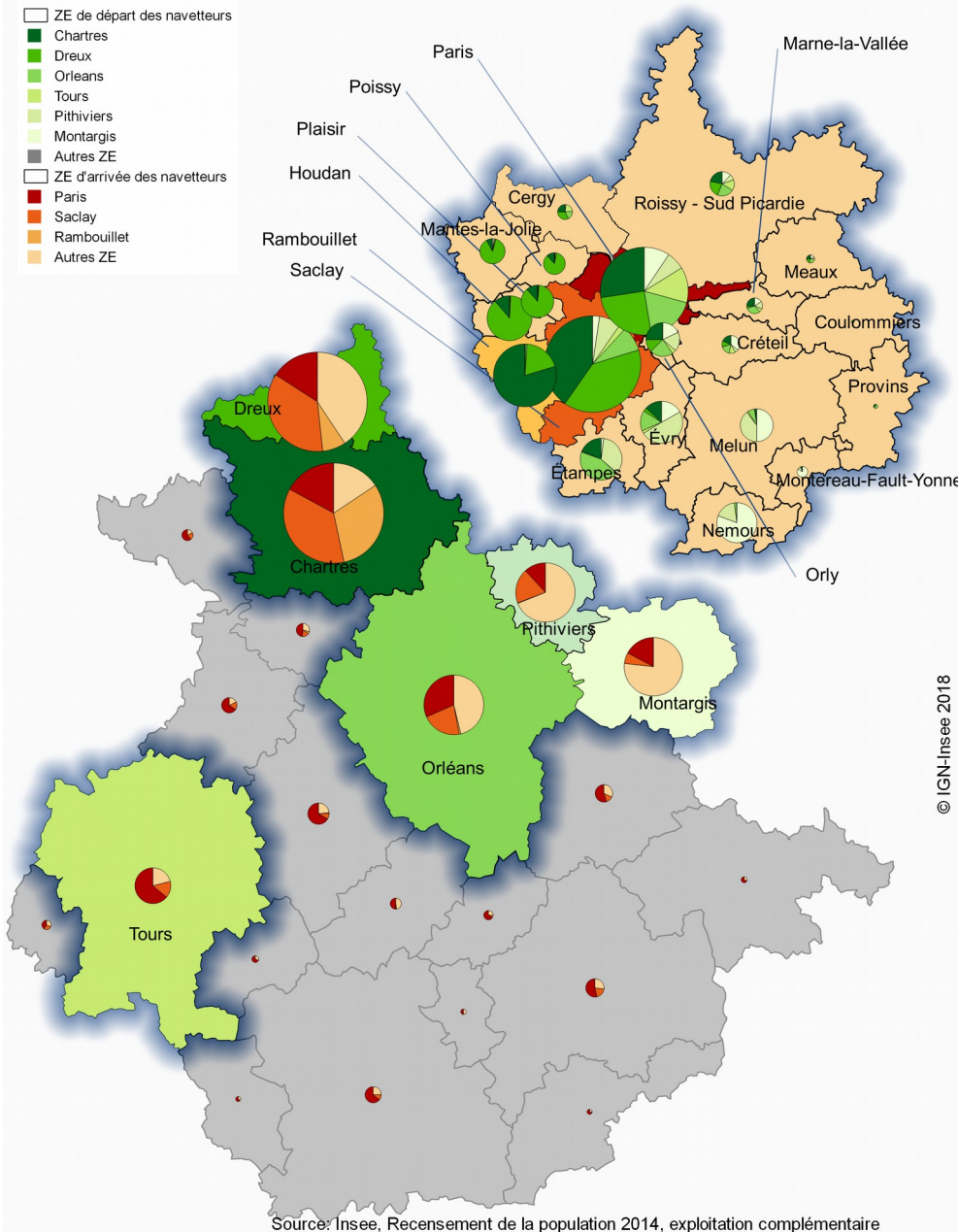


Pour cette étude des flux de déplacements quotidiens domicile-travail, 25 axes de liaison ont été retenus sur l'ensemble de la région Centre-Val de Loire. La présente fiche est par ailleurs produite pour éclairer, de manière générale, les échanges existants depuis la région Centre-Val de Loire vers la région Île-de-France.

Près de 7 % des actifs occupés de la région travaillent en Île-de-France

Parmi le million d'actifs occupés qui résident en Centre-Val de Loire, 6,6 % travaillent en région parisienne. Ces 68 000 navetteurs partent essentiellement des zones frontalières : la moitié réside dans les zones d'emploi de Chartres et Dreux et plus d'un tiers dans celles de Pithiviers, Orléans et Montargis. 41 % de l'ensemble de ces navetteurs, c'est à dire plus de 28 000 personnes, travaillent dans la zone d'emploi de Paris et 25 % dans celles de Saclay, deuxième zone d'emploi francilienne pour les actifs de Centre-Val de Loire, ou de Rambouillet.

Volumes de navetteurs en voiture



Plus de 20 % des actifs occupés des zones d'emploi de Dreux et Chartres

La part des actifs occupés travaillant en région parisienne est particulièrement importante pour les zones d'emploi de Dreux (36 %) et de Chartres (20 %). Depuis ces deux territoires, les flux de navetteurs se dirigent principalement vers la zone d'emploi de Paris, où se rendent un quart des navetteurs de Dreux (4 500 navetteurs) et un tiers de ceux de Chartres (7 700 navetteurs). Pour ces deux zones d'emploi d'Eure-et-Loir, celle de Saclay représente un lien privilégié car elle est le lieu de travail d'un tiers de leurs navetteurs rejoignant l'Île-de-France. La zone d'emploi de Rambouillet accueille enfin plus de 20 % des navetteurs en provenance de la zone d'emploi de Chartres.

Des volumes moindres depuis les franges sud de la région parisienne

Depuis les zones d'emploi de Montargis et Pithiviers, les volumes de navetteurs qui travaillent en Île-de-France sont moins importants (6 300 depuis la zone de Montargis et 5 500 depuis celle de Pithiviers). Cependant, ces navetteurs représentent plus d'un quart des actifs occupés résidents pour la zone de Pithiviers et 14 % pour celle de Montargis. Les trajets depuis ces deux zones d'emploi vers l'Île-de-France sont moins polarisés que depuis l'Eure-et-Loir et mettent en jeu un plus grand nombre de zones d'emploi franciliennes.

Note de lecture de la carte : Chaque diagramme représente les navetteurs du Centre-Val de Loire vers la région parisienne, selon soit leur zone d'emploi (ZE) de départ, soit leur ZE d'arrivée. Les couleurs des secteurs correspondent chacune à une ou plusieurs ZE, soit en Île-de-France, soit en Centre-Val de Loire, et les diagrammes sont chacun détaillés selon ces couleurs afin de rendre compte des échanges zone à zone.

Exemples :

- Au départ de la ZE de Chartres (vert foncé), un tiers des navetteurs allant en voiture vers la région parisienne rejoint la ZE de Rambouillet (jaune), un tiers celle de Saclay (orange) et un quart celle de Paris (rouge).
- Les navetteurs venant en voiture du Centre-Val de Loire travailler dans la ZE de Rambouillet (jaune) viennent à plus des trois quarts de la ZE de Chartres (vert foncé), et un peu moins d'un quart de celle de Dreux (vert).

D'importants départs depuis les métropoles régionales

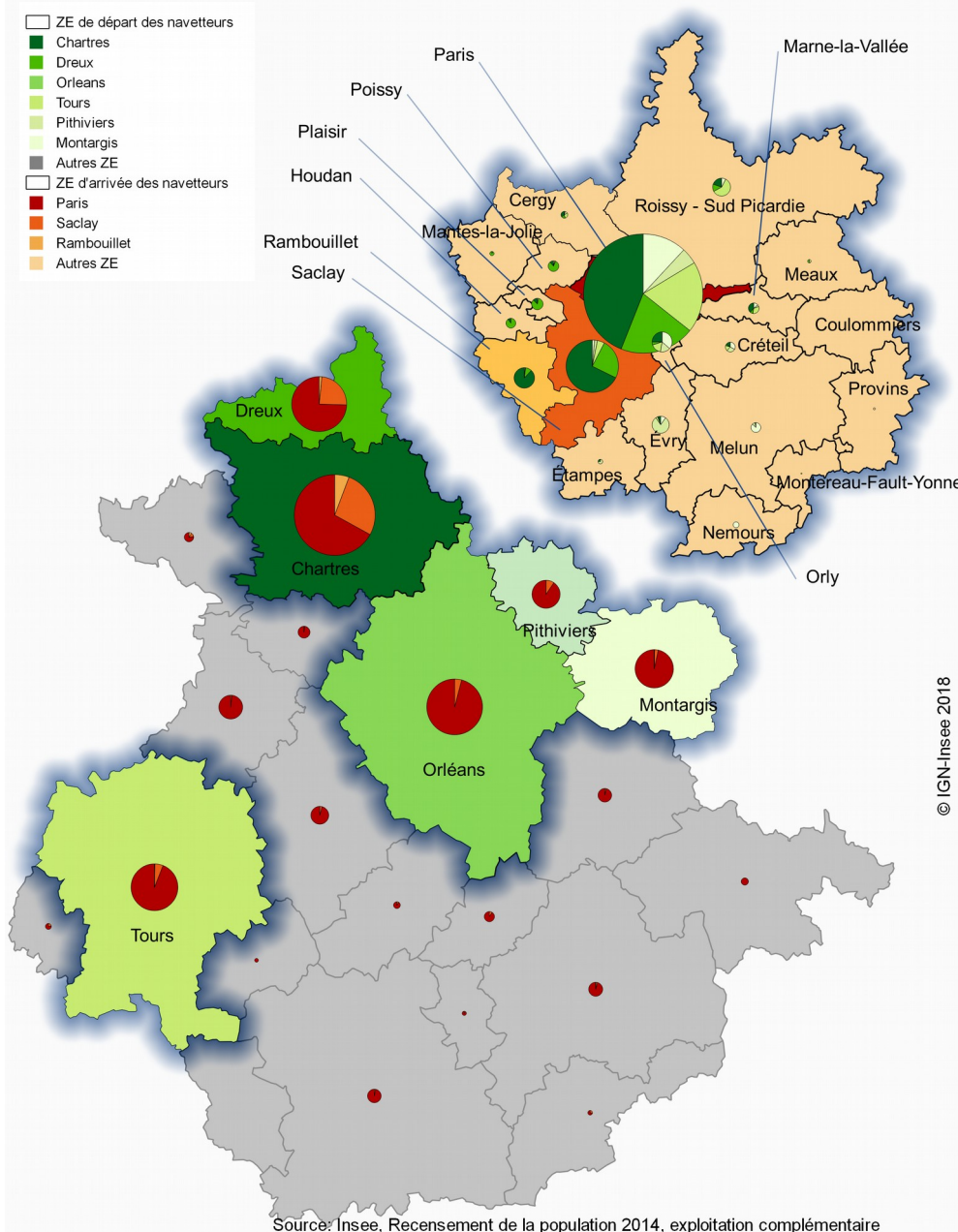
En s'éloignant des franges franciliennes, seules les zones d'emploi des deux métropoles d'Orléans et Tours envoient un nombre conséquent de navetteurs vers l'Île-de-France. 4 500 personnes quittent chaque jour la zone d'emploi de Tours pour travailler en Île-de-France. Les trois quarts d'entre elles résident dans l'agglomération de Tours. Plus de 8 500 personnes partent de la zone d'emploi d'Orléans, dont la moitié depuis la seule métropole d'Orléans. Ces déplacements sont particulièrement polarisés vers la seule zone d'emploi de Paris : 58 % des navetteurs de la zone d'Orléans et surtout 77 % de ceux de la zone de Tours y travaillent.

Une surreprésentation des cadres au départ des métropoles

Les navetteurs vers l'Île-de-France occupent plus fréquemment que les autres actifs de la région des postes à responsabilité. Un quart d'entre eux sont des cadres et 30 % relèvent de professions intermédiaires contre 13 % et 26 % au sein des actifs occupés de la région. L'importance des liens entre les deux métropoles d'Orléans et Tours avec l'Île-de-France explique l'essentiel de ces différences : les cadres représentent la moitié des navetteurs qui travaillent en Île-de-France et résident dans les agglomérations d'Orléans et de Tours. Réciproquement les cadres sont surreprésentés à destination des zones d'emploi de Paris et Saclay. Ils le sont également vers quelques zones, notamment les plus à l'est de l'Île-de-France comme celle de Marne-la-Vallée.

Zone d'emploi de domicile	Effectifs	Part (en %)		
	Navetteurs 2014	Usagers des TC	Cadres	Vers la ZE de Paris
Chartres	21 220	39,2	22,6	36,2
<i>dont unité urbaine de Chartres</i>	<i>4 500</i>	<i>56,4</i>	<i>28,1</i>	<i>48,7</i>
Dreux	16 480	23,1	19,1	27,7
<i>dont unité urbaine de Dreux</i>	<i>5 060</i>	<i>32,3</i>	<i>14,4</i>	<i>32,9</i>
Orléans	8 640	45,8	37,5	58,2
<i>dont unité urbaine d'Orléans</i>	<i>4 480</i>	<i>66,6</i>	<i>50,7</i>	<i>77,5</i>
Montargis	6 290	29,6	14,2	35,7
<i>dont unité urbaine de Montargis</i>	<i>1 790</i>	<i>51,7</i>	<i>14,5</i>	<i>54,1</i>
Pithiviers	5 530	18,1	12,2	19,8
<i>dont unité urbaine de Pithiviers</i>	<i>600</i>	<i>19,7</i>	<i>8,0</i>	<i>23,2</i>
Tours	4 590	61,2	49,8	77,0
<i>dont unité urbaine de Tours</i>	<i>3 520</i>	<i>66,5</i>	<i>53,8</i>	<i>79,8</i>
Autres zones d'emploi	5 970	43,3	33,3	71,8
TOTAL	68 720	35,4	24,8	41,4

Volumes de navetteurs en transports en commun



Les transports en commun privilégiés uniquement pour les trajets vers Paris

Les navetteurs qui résident dans les métropoles de la région ont la particularité de privilégier largement les transports en commun pour leurs trajets domicile-travail vers l'Île-de-France : les deux-tiers au départ des agglomérations d'Orléans et Tours. Cela s'explique d'abord par la présence de lignes de train régulières à destination de Paris. De même, ce mode de transport est privilégié depuis les zones frontalières pour rejoindre la zone d'emploi de Paris. Au total, 63 % des navetteurs arrivant sur Paris depuis la région Centre-Val de Loire utilisent les transports collectifs. Ils ne sont plus que 22 % dans ce cas à destination de la zone d'emploi de Saclay. Pour se rendre dans les autres zones d'emploi, les navetteurs utilisent majoritairement la voiture.

© IGN-Insee 2018

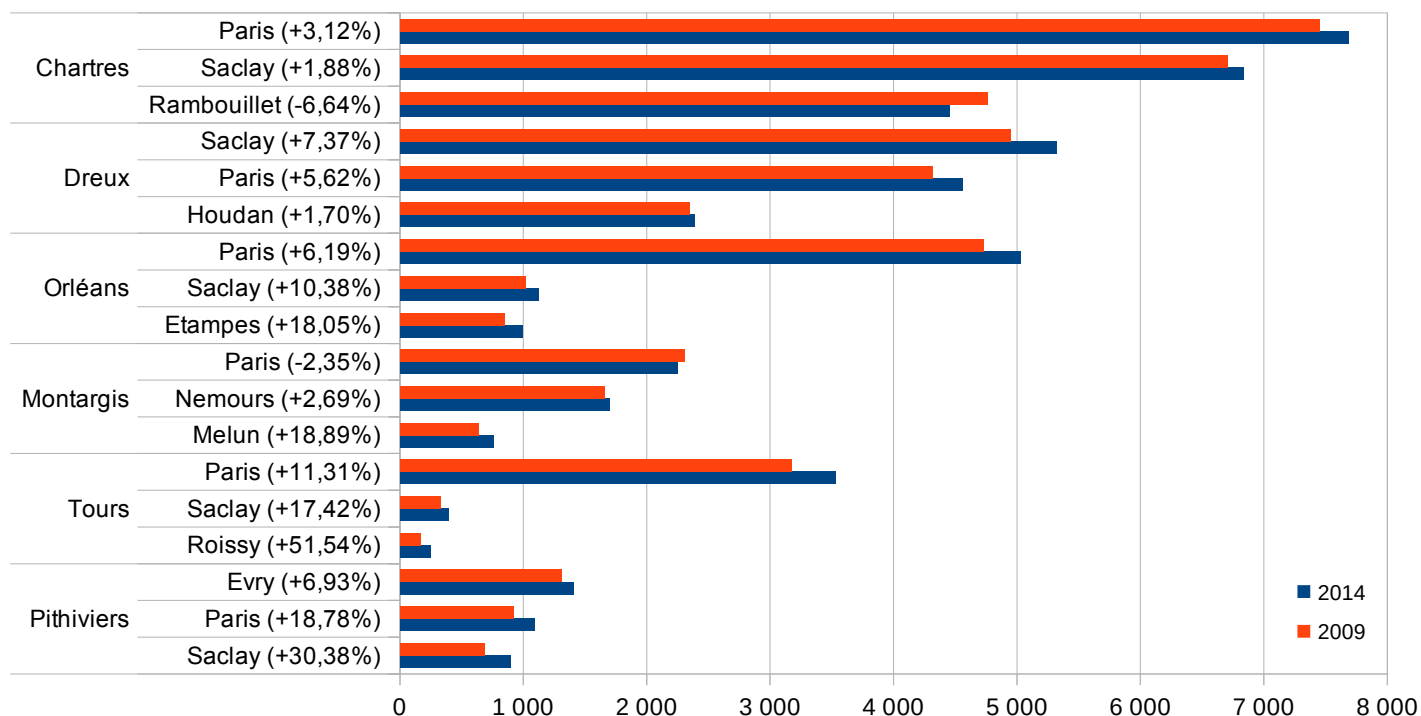
Note de lecture de la carte : Chaque diagramme représente les navetteurs du Centre-Val de Loire vers la région parisienne, selon soit leur zone d'emploi (ZE) de départ, soit leur ZE d'arrivée. Les couleurs des secteurs correspondent chacune à une ou plusieurs ZE, soit en Île-de-France, soit en Centre-Val de Loire, et les diagrammes sont chacun détaillés selon ces couleurs afin de rendre compte des échanges zone à zone.

Exemples :

- Au départ de la ZE de Chartres (vert foncé), un peu moins des trois quarts des navetteurs allant en transports en commun vers la région parisienne rejoint la ZE de Paris (rouge), un tiers celle de Saclay (orange) et une toute petite partie celle de Rambouillet (jaune).
- Les navetteurs venant en transports en commun du Centre-Val de Loire travailler dans la ZE de Rambouillet (jaune) viennent à plus de 80 % de la ZE de Chartres (vert foncé), et un peu moins de 20 % de celle de Dreux (vert).

Principales navettes vers l'Île-de-France

Navetteurs vers l'Île-de-France en 2009 et 2014, depuis les principales zones d'emploi de la région vers leurs trois principales zones d'emploi de destination en Île-de-France



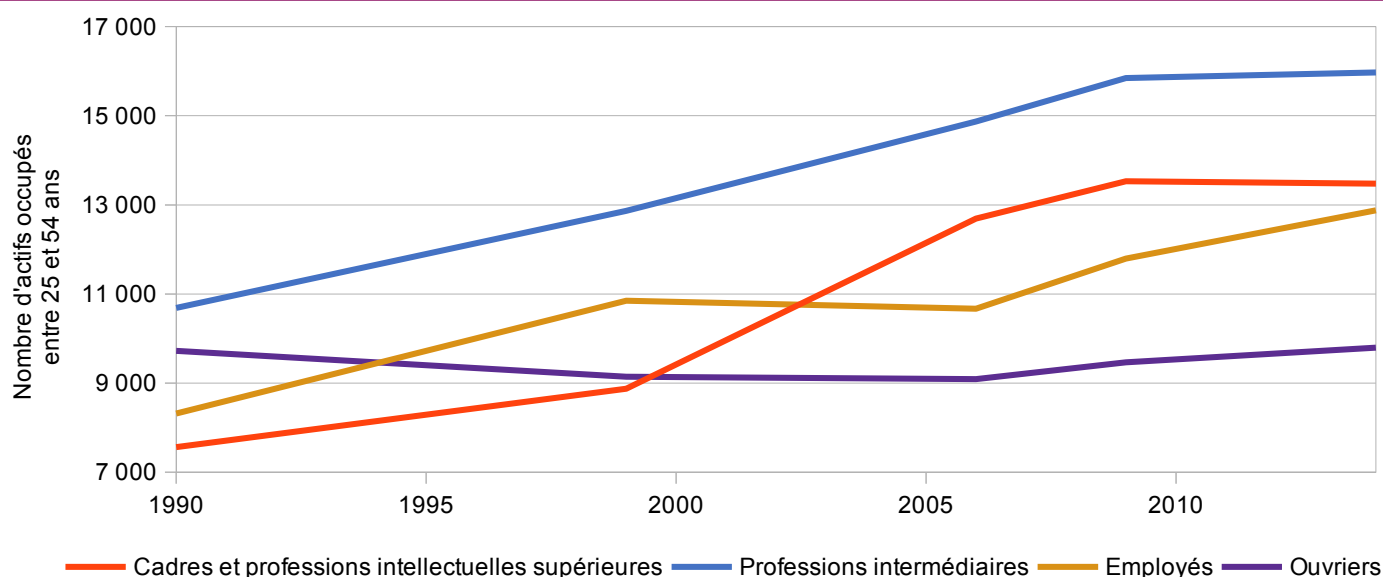
Le lien entre le Centre-Val de Loire et l'Île-de-France se renforce

Depuis 2009, le nombre de navetteurs qui partent travailler en Île-de-France augmente (3 400 navetteurs supplémentaires en cinq ans, soit + 5,3 %), tandis que la population active occupée globale du Centre-Val de Loire baisse. Le poids des navetteurs vers l'Île-de-France a donc augmenté en cinq ans (+ 0,4 pts).

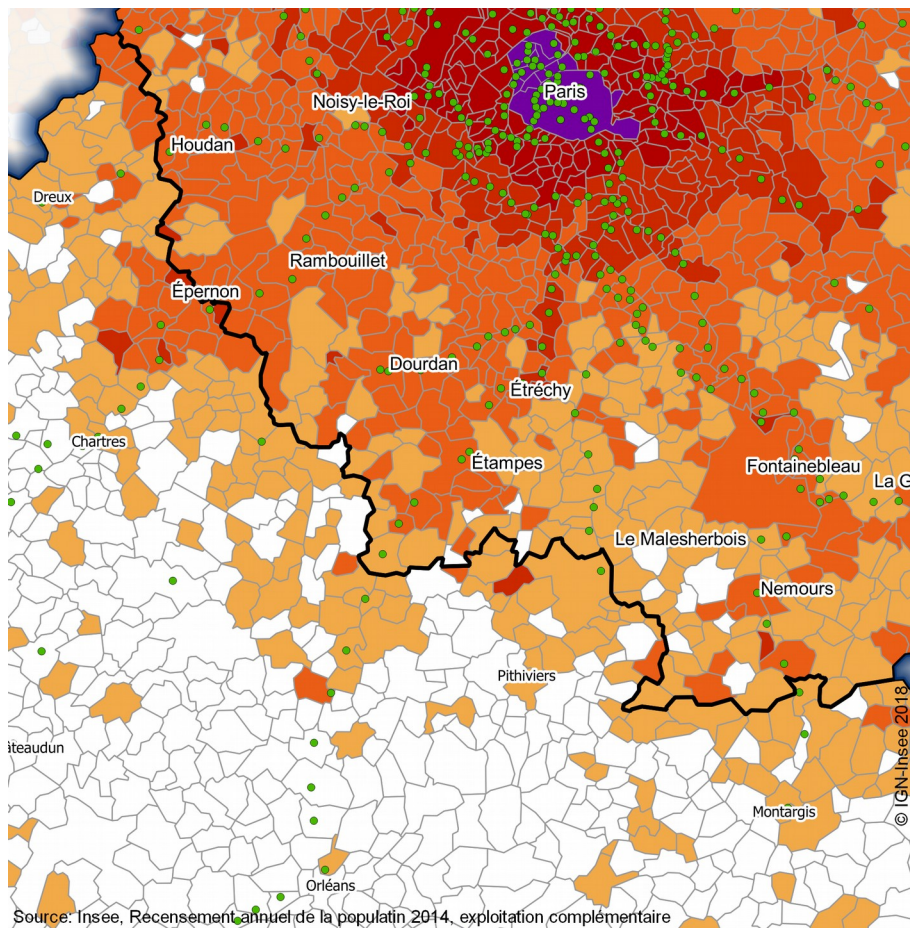
Les cadres et les employés portent une grande partie de cette augmentation (respectivement 1 300 et 1 000 navetteurs en plus). Les professions intermédiaires y contribuent un peu moins (+ 700). Pour les cadres, l'augmentation provient d'abord de navetteurs supplémentaires depuis les deux métropoles régionales vers la zone d'emploi de Paris, mais aussi de celle de Chartres vers celle de Saclay. Pour les employés et les professions intermédiaires, l'augmentation provient des déplacements entre les zones d'emploi les plus proches de la frontière régionale, Dreux, Chartres, Orléans et Pithiviers à destination des zones de Paris et Saclay, mais également celles de Plaisir et Étampes.

Pour toutes les zones du Centre-Val de Loire, les actifs de 40 ans ou plus portent l'augmentation des navettes vers l'Île-de-France. Ceux de moins de 40 ans sont en effet moins nombreux à s'y rendre quotidiennement qu'en 2009. Si le vieillissement de la population active occupée de la région explique une partie de cette évolution, la part des 40 ans ou plus augmente davantage parmi les navetteurs à destination de l'Île-de-France que dans l'ensemble de la population active occupée. Seule la zone d'emploi d'Orléans présente une nuance à ce phénomène : à son départ l'ensemble des navetteurs vers l'Île-de-France vieillit moins vite qu'ailleurs car davantage de jeunes actifs occupés réalisent ce trajet qu'en 2009.

Évolution du nombre d'actifs occupés résidant en Centre-Val de Loire et travaillant en Île-de-France depuis 1990



Part des actifs occupés, par commune, travaillant dans la zone d'emploi de Paris



Pour chaque commune de résidence, le nombre d'actifs occupés travaillant dans la zone d'emploi de Paris (carte ci-contre) ou dans le reste de l'Île-de-France (carte ci-dessous), est rapporté au nombre total d'actifs occupés résidant dans la commune.

L'attraction de Paris s'étend au-delà des frontières de l'Île-de-France, et suit, entre autres, les lignes de transports en commun. Le secteur d'Épernon, en Eure-et-Loire, est le plus concerné par cette forte attractivité, tout comme celui du Malesherbois, dans le Loiret, qui bénéficie d'une desserte directe vers Paris par le RER D.

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

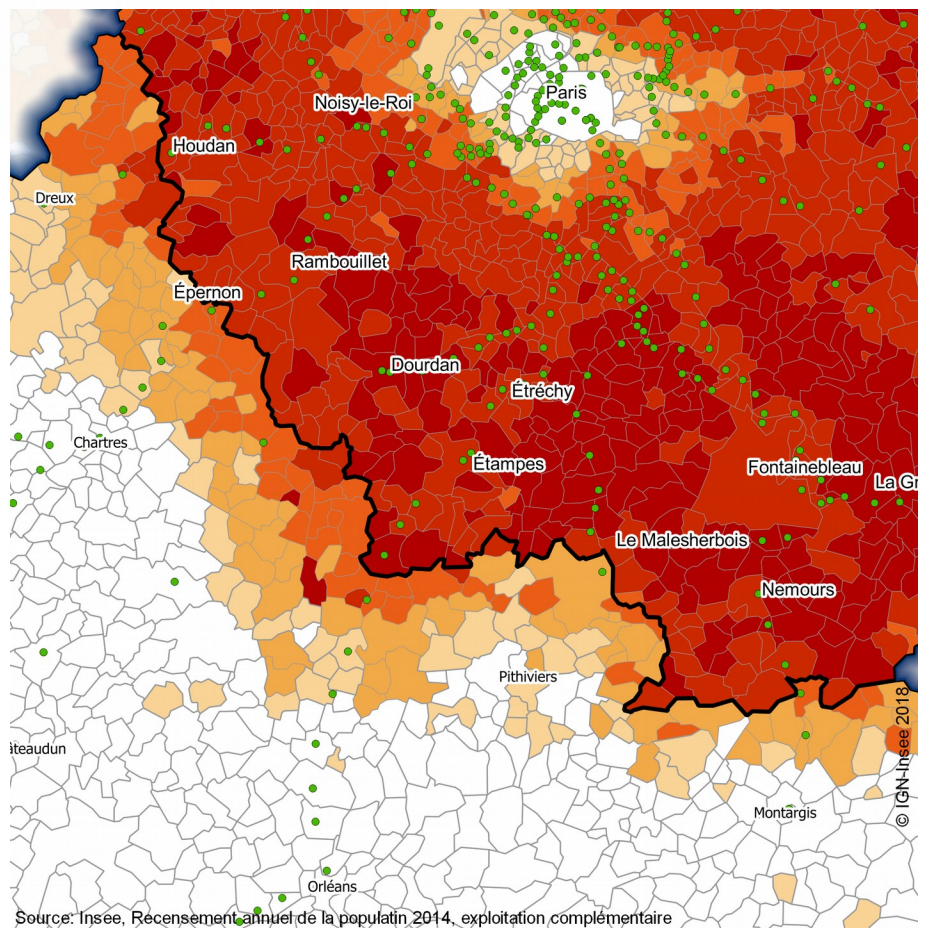
Part des actifs occupés travaillant dans la zone d'emploi de Paris (en %)



L'attraction des autres pôles d'emploi de l'Île-de-France s'étend de manière plus homogène en Centre-Val de Loire, selon une logique de distance qui peut être parcourue notamment en voiture.

Toutefois, deux secteurs semblent davantage attirés par ces pôles d'emploi :

- > la pointe nord du département d'Eure-et-Loire ;
- > la zone limitrophe des franges franciliennes comprise entre Épernon et Le Malesherbois.



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

Part des actifs occupés travaillant dans le reste de l'Île-de-France (en %)



Part des actifs occupés, par commune, travaillant en Île-de-France hors zone d'emploi de Paris