

# La diffusion de la croissance parisienne s'étend au-delà de l'Île-de-France

**F**orte d'un sixième de la population française, l'agglomération parisienne influe sur les dynamiques de développement d'un vaste espace dépassant la région Île-de-France, s'étendant sur douze départements des régions Bourgogne-Franche-Comté, Centre-Val de Loire, Grand Est, Hauts-de-France et Normandie. Au sein de cet espace, l'emprise de la capitale est plus orientée vers l'ouest et le nord. Les territoires limitrophes à l'Île-de-France bénéficient nettement plus que les autres de leurs relations avec la région parisienne. Plus loin, si l'influence de Paris est avérée, elle se combine à d'autres moteurs aussi bien internes qu'externes. D'une part, les villes de plus de 100 000 habitants proches de Paris structurent également l'espace, le fragmentant en plusieurs systèmes urbains n'ayant que peu de relations entre eux. D'autre part, aux marges de cet espace, parties nord-ouest et sud-est s'opposent, la première disposant d'un maillage urbain dense appuyé par les métropoles lilloise, nantaise et rennaise, l'autre formant le pan septentrional de la diagonale aux faibles densités.

Noël Gascard, Anh Van Lu, Insee du Grand Est

Paris fait partie des toutes premières *global cities* du XXI<sup>e</sup> siècle. Elle constitue un des nœuds des réseaux mondiaux marqués par l'internationalisation des flux d'échanges de biens, de personnes et de capitaux, parallèlement aux évolutions technologiques, au même titre que Londres, New York ou encore Tokyo. Par rapport aux hiérarchies urbaines d'autres pays, le territoire national se singularise par une situation de primauté parisienne. Si le processus de métropolisation de la capitale s'apprécie à travers cette inscription dans les réseaux de l'économie mondiale et nationale, il modifie également son ancrage local, à la manière des autres villes de premier rang de France. Toutefois, à la différence des « métropoles régionales », la métropolisation s'inscrit dans un périmètre beaucoup plus vaste pour Paris, dépassant largement le simple cadre de la région francilienne.

À un niveau local, la métropolisation peut s'appréhender au premier abord par une **organisation** spatiale de la population et de ses richesses aussi bien matérielles qu'immatérielles, de plus en plus concentrées dans l'espace autour de Paris.

Dépassant le cadre initial posé par une structure géomorphique - hydrographique puis géologique, cette organisation s'appuie de plus en plus sur des logiques de **fonctionnement** prenant la forme de réseaux d'échanges, à travers notamment les déplacements des habitants. L'importance d'un territoire s'évalue ainsi non plus uniquement par son poids démographique ou

économique, mais également à l'aune des interconnexions qu'il entretient, de manière directe ou indirecte, avec la capitale.

L'intensité de ces relations constitue en effet l'un des moteurs du processus de diffusion de la croissance de la métropole parisienne. Ce phénomène de diffusion a une incidence forte sur les **dynamiques** économiques et démographiques des territoires alentour qui bénéficient ainsi, à des degrés variés, du rayonnement mondial de la Ville-Lumière.

## Une organisation urbaine concentrique autour de Paris

Les cours d'eau sont historiquement des facteurs prépondérants à la concentration des habitants dans l'espace et ainsi, à la constitution des villes (*Carte 1 - Géographie physique de l'Île-de-France et des espaces alentour*). Avec la Seine et les quelques îles qui émergent de son lit, Paris s'est ainsi bâti sur un emplacement stratégique, qui offrait à la fois une sécurité et une facilité de passer d'une rive à l'autre du fleuve. Les villes qui entourent la capitale, soit son armature urbaine, se sont elles aussi réparties en suivant les nombreux cours d'eau qui sillonnent le territoire. La Seine et ses affluents forment ainsi un bassin versant partant du Havre à l'ouest, pour s'élargir à l'est en un grand arc s'étendant sur quatre départements et formé par Laon, Reims, Châlons-en-Champagne, Bar-le-Duc, Troyes et Auxerre. Au sud-ouest, la Loire accueille

les villes de Tours, de Blois et d'Orléans, tandis que la Somme structure la partie nord-ouest avec la présence d'Amiens et de Saint-Quentin.

Outre les facteurs géographiques, l'histoire politique a également eu une forte incidence sur le développement de ces villes. L'influence de Paris prend ses origines avec sa désignation comme capitale du royaume des Francs par Clovis au VI<sup>e</sup> siècle et ne cesse de s'amplifier au cours du deuxième millénaire. De nos jours, l'agglomération parisienne, au sens de l'unité urbaine (*définitions*), compte plus de dix millions d'habitants. En France, elle dépasse largement en population les autres unités urbaines, avec neuf millions d'habitants de plus que la deuxième ville, Lyon. Par rapport aux hiérarchies urbaines d'autres pays, cet écart massif marque une situation de primauté de la capitale (*encadré 1*). L'organisation urbaine française témoigne de ce déséquilibre prononcé avec un développement des villes de grande taille de plus en plus limité au fur et à mesure de leur rapprochement de Paris. Ainsi, en 2014, Creil est la seule agglomération de plus de 100 000 habitants située dans la première couronne autour de la capitale (rayon de 100 km), et se place à la fin de la hiérarchie des grandes villes de France, au 50<sup>e</sup> rang avec 120 000 habitants. Ce n'est que dans un rayon de 100 à 150 kilomètres qu'apparaissent véritablement les premiers relais importants qui maillent l'espace de part et d'autre de Paris. Si les unités urbaines d'Amiens au nord et Troyes à l'est sont de

taille relativement similaire à Creil, celles d'Orléans au sud et Reims à l'est dépassent les 200 000 habitants, se classant respectivement 23<sup>e</sup> et 30<sup>e</sup> villes de France les plus peuplées. À l'ouest, Rouen atteint le 12<sup>e</sup> rang avec 470 000 habitants et se démarque par sa taille en tant que « métropole de fait au sens de la loi », faisant partie des huit créées

obligatoirement par la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) de 2014. Il faut dépasser le rayon des 200 kilomètres autour de Paris pour voir apparaître au nord une des métropoles régionales de France : Lille comprend en effet plus d'un million d'habitants et se situe derrière Lyon

et Marseille dans la hiérarchie. Cette ville est entourée d'un ensemble d'agglomérations de premier rang s'intégrant dans le système lillois : Béthune, Douai-Lens, Valenciennes. Les autres villes localisées à plus de 150 kilomètres de Paris sont plus dispersées dans l'espace, mais sont toutes à l'ouest : Le Havre, Le Mans et Tours.

**Encadré 1**

**Une hiérarchie des villes en France dominée par Paris**

En France comme dans les autres pays, il existe beaucoup de petites villes et peu de grandes villes. Le nombre des villes diminue selon une progression géométrique régulière lorsqu'on considère des catégories de taille de plus en plus élevée. Cette observation répond à une logique classique de distribution des villes, observée comme persistante à la fois dans le temps et dans la formation de tous les paysages urbains contemporains, et usuellement connue sous le nom de loi de Zipf.

La distribution des villes apparaît à peu près régulièrement échelonnée, à la façon d'un continuum rang-taille, prenant la forme d'une droite. Alors qu'une pente de l'ordre de -1 signale une hiérarchie urbaine plutôt équilibrée, la distribution des villes en France est marquée par la primauté de la capitale, avec en 2014, un rapport de 1 à 7 entre la population parisienne (10 660 000 habitants) et la deuxième ville, Lyon (1 620 000 habitants), alors que le modèle de Zipf prévoit un rapport de 1 à 2 seulement. Derrière Paris, la distribution prend la forme de plusieurs « plateaux » mettant en évidence des groupes de villes bien distincts mais au sein desquels la hiérarchie n'est pas bien définie :

- un premier groupe concerne les **métropoles régionales** s'approchant ou dépassant le million d'habitants, au sein duquel Lyon et Marseille se détachent, devançant Lille, Nice, Toulouse et Bordeaux ;

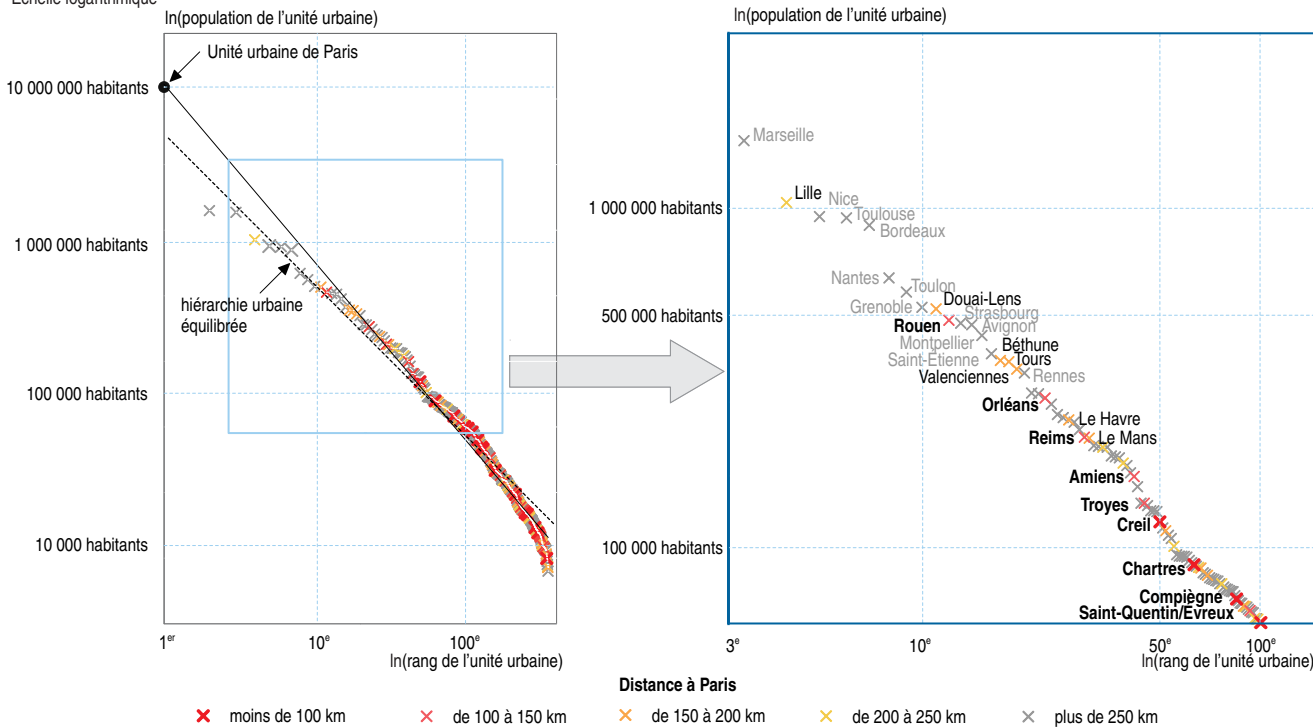
- un deuxième groupe est formé des **villes de premier rang** de plus de 300 000 habitants : Nantes, Toulon, Grenoble, Douai-Lens, Rouen, Strasbourg, Avignon, Montpellier, Saint-Étienne, Béthune, Tours, Valenciennes, Rennes. Il se rapproche peu ou prou du champ des « **métropoles au sens de la loi** », soit les entités ayant compétence de métropole de fait au sens de la loi MAPTAM (modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles) de 2014 (EPCI formant un ensemble de plus de 400 000 habitants dans une aire urbaine de plus de 650 000 habitants) ;

- en dessous de 300 000 habitants, la hiérarchie devient plus régulière, même s'il demeure possible de distinguer les villes de premier rang, de plus de 100 000 habitants, des **villes moyennes** et au-delà.

La primauté de Paris se traduit également dans la répartition des villes sur le territoire national. Seule une ville de premier rang, Creil, se situe à moins de 100 kilomètres de Paris. Elles sont quatre entre 100 et 150 kilomètres : Amiens, Orléans, Reims et Rouen. Les métropoles régionales sont, quant à elles, plus éloignées : la plus proche, Lille, se situe à 200 kilomètres de distance.

**Distribution rang-taille des unités urbaines françaises en fonction de leur proximité à Paris en 2014**

Échelle logarithmique



Source : Insee, recensement de la population 2014.

## 1 Près d'un tiers des déplacements domicile-travail de France métropolitaine concernent Paris

Déplacements domicile-travail entre zones d'emploi en France métropolitaine en 2014

	Zone d'emploi de travail				
	Paris	Île-de-France hors Paris (*)	Province	Ensemble des déplacements	Ensemble des emplois
<b>Zone d'emploi de résidence</b>					
Paris	///	339 800	27 100	<b>366 800</b>	3 511 200
Île-de-France hors Paris (*)	953 300	488 000	46 500	<b>1 487 800</b>	2 291 600
Province	165 900	156 600	2 918 900	<b>3 241 400</b>	19 942 400
<b>Ensemble des déplacements</b>	<b>1 119 200</b>	<b>984 400</b>	<b>2 992 500</b>	<b>5 096 000</b>	///
Ensemble des actifs occupés	2 758 800	2 795 000	20 191 300	///	25 745 200

(\*) y compris la zone d'emploi interrégionale de Roissy-Sud-Picardie

Lecture : en 2014, 1 119 200 personnes qui ne résident pas dans la zone d'emploi de Paris se déplacent quotidiennement pour aller y travailler. Ils sont 366 800 à effectuer le chemin inverse.

Source : Insee, recensement de la population 2014.

### Hors de l'Île-de-France, une armature urbaine plus tournée vers le nord et l'ouest

Le positionnement géographique des villes de premier rang laisse ainsi apparaître un ancrage plus fort vers le nord et l'ouest de Paris, même s'il demeure avant tout organisé de manière concentrique (*Carte 2 - Organisation de l'armature urbaine de l'espace autour de l'Île-de-France*). Ce déséquilibre s'observe également au niveau des villes

moyennes, comprenant de 50 000 à 100 000 habitants. Parmi les douze d'entre elles situées à moins de 150 kilomètres de Paris, quatre se trouvent à l'ouest (Chartres, Dreux, Évreux, Vernon), quatre au nord (Beauvais, Compiègne, Soissons, Senlis), tandis que les quatre restantes se partagent entre le sud et l'est (Auxerre, Château-Thierry, Montargis, Sens). À un niveau territorial encore plus fin, les espaces au nord et à l'ouest, qu'ils soient urbains ou ruraux, présentent une

concentration d'habitants plus importante, avec peu de zones à très faible densité de population, inférieure à 30 hab/km<sup>2</sup>. À l'inverse, une fois dépassé les 100 kilomètres autour de Paris, ces zones faiblement peuplées deviennent majoritaires au sud et à l'est, en particulier loin des plus grandes agglomérations et des principaux cours d'eau.

Ces disparités territoriales en termes de concentration de population autour de Paris se constatent également dans l'accessibilité à la capitale. En matière de transports, le rayonnement parisien n'est pas parfaitement circulaire. Les temps d'accès sont ainsi réduits le long de ces principaux axes routiers, qui permettent d'être à moins de deux heures en voiture de Paris : depuis Amiens par l'A16, d'Orléans par l'A10, de Reims par l'A4 et de Rouen via l'A13. Au total, huit autoroutes relient la capitale aux principales grandes villes de proximité.

Le réseau ferroviaire et notamment celui des lignes à grande vitesse accentue encore plus les inégalités territoriales d'accès à la capitale par rapport à la simple distance à vol d'oiseau (*Carte 3 - Cours d'eau, réseaux autoroutiers et ferroviaires organisent l'espace*). Ainsi, les agglomérations de premier rang de Douai-Lens, Lille, Le Mans et Tours, toutes situées à environ 200 kilomètres de Paris, sont à moins d'une heure et quart de Paris en train, soit des temps similaires à des villes plus proches : Amiens, Orléans, Reims et Rouen. À l'inverse, d'autres villes ne bénéficient pas de telles infrastructures : les habitants de Béthune, Le Havre, Troyes et Valenciennes situées également dans ce rayon de 200 kilomètres mettent plus d'une heure trente pour se rendre dans la capitale par voie ferrée.

### Une primauté parisienne accentuée concernant les flux d'échanges

Au-delà de son poids, l'importance de la métropole parisienne s'apprécie davantage par ses interactions avec le reste du territoire français. La métropolisation et la croissance des villes s'appuient en effet amplement sur le développement des mobilités, marqué par la dissociation croissante des lieux de résidence et de travail, de consommation et de loisirs. Les déplacements quotidiens liés à l'exercice d'une activité professionnelle participent activement à cette réorganisation structurelle. Elle n'opère pas seulement dans une logique de

## Encadré 2 Classification des déplacements domicile-travail entre les zones d'emploi de France métropolitaine et l'Île-de-France

Dans cette étude, les liens qu'entretient une zone d'emploi avec l'Île-de-France sont appréciés selon deux critères. D'une part, l'influence de la région parisienne sur l'équilibre du marché du travail local de la zone, appréhendée par le rapport entre l'ensemble de ses échanges avec l'Île-de-France et son nombre d'actifs occupés résidents. D'autre part, l'importance de la zone dans l'ensemble du réseau d'échanges entre marchés locaux du travail autour de Paris, déterminée par le nombre de déplacements domicile-travail entre la zone d'emploi et l'Île-de-France. Six catégories de zones d'emploi peuvent alors être mises en évidence :

- les « **zones d'emploi de l'Île-de-France** », où les échanges avec le reste de l'Île-de-France représentent plus de la moitié de leurs actifs occupés ;
- parmi celles-ci se distinguent des « **zones d'emploi de l'Île-de-France, avec flux de navetteurs principalement dirigés vers Paris** ». Les habitants de la zone d'emploi de Paris allant travailler dans ces zones sont très peu nombreux, au plus 200, par rapport aux habitants des autres zones d'emploi d'Île-de-France ;
- les « **zones d'emploi fortement liées à l'Île-de-France** » présentent un rapport entre leurs échanges avec l'Île-de-France et leur nombre d'actifs occupés compris entre 0,1 et 0,5 : les échanges équivalent à une proportion allant de 10 % à 50 % des actifs occupés ;
- parmi ces dernières, des « **zones d'emploi fortement liées à l'Île-de-France, mais moins influentes dans le fonctionnement de l'espace autour de Paris** » peuvent être mises en évidence. Le volume de leurs échanges avec l'Île-de-France représente moins de 10 000 individus, à l'inverse des autres zones d'emploi fortement liées à l'Île-de-France ;
- les « **zones d'emploi moins liées à l'Île-de-France** » présentent un rapport entre leurs échanges avec l'Île-de-France et leur nombre d'actifs occupés entre 0,03 et 0,1. La zone d'emploi de Saint-Quentin, qui a un rapport de 0,029 mais un volume d'échanges important (1 400 personnes concernées), est également incluse, à l'inverse de la zone d'emploi de Gien où le rapport est de 0,032 mais le volume d'échanges plus faible (900 personnes concernées) ;
- les « **zones d'emploi des grandes villes fortement liées à l'Île-de-France** » présentent un rapport entre leurs échanges avec l'Île-de-France et leur nombre d'actifs occupés entre 0,025 et 0,5 et un volume d'échanges dépassant les 4 000 navetteurs. La zone d'emploi de Tours, dont les caractéristiques sont proches (rapport de 0,024 et volume de 5 300 navetteurs) est également incluse du fait de son intégration dans un réseau d'échanges incluant une autre grande ville liée à l'Île-de-France, Orléans.

centre-périphérie, c'est-à-dire au sein d'un marché local du travail appréhendé par la notion de zone d'emploi (*définitions*), mais également sous forme d'échanges entre centralités d'emploi. Paris occupe une place essentielle dans le fonctionnement de ces réseaux (*figure 1*). Parmi les 5,1 millions d'actifs de France métropolitaine allant travailler dans une autre zone d'emploi que celle où ils résident, 1,5 million, soit un peu moins d'un tiers d'entre eux, gagnent ou quittent la zone d'emploi parisienne. Cette proportion correspond à plus du double de la place qu'occupe la capitale dans l'emploi du pays. Avec 1 100 000 personnes allant travailler à Paris, contre 400 000 faisant le chemin inverse, la métropole parisienne occupe principalement une fonction de pourvoyeur d'emplois au sein de ce système.

La majorité de ces échanges ont lieu en Île-de-France, qui forme un ensemble extrêmement intégré, où plus d'un actif occupé sur deux est concerné par des mobilités entre zones d'emploi. Cependant, 193 000 déplacements quotidiens se font entre Paris et la province. Avec les autres échanges entre l'Île-de-France et la province, ce sont près de 400 000 actifs qui sont concernés, soit l'équivalent de 2 % des actifs occupés de l'ensemble des régions hors Île-de-France.

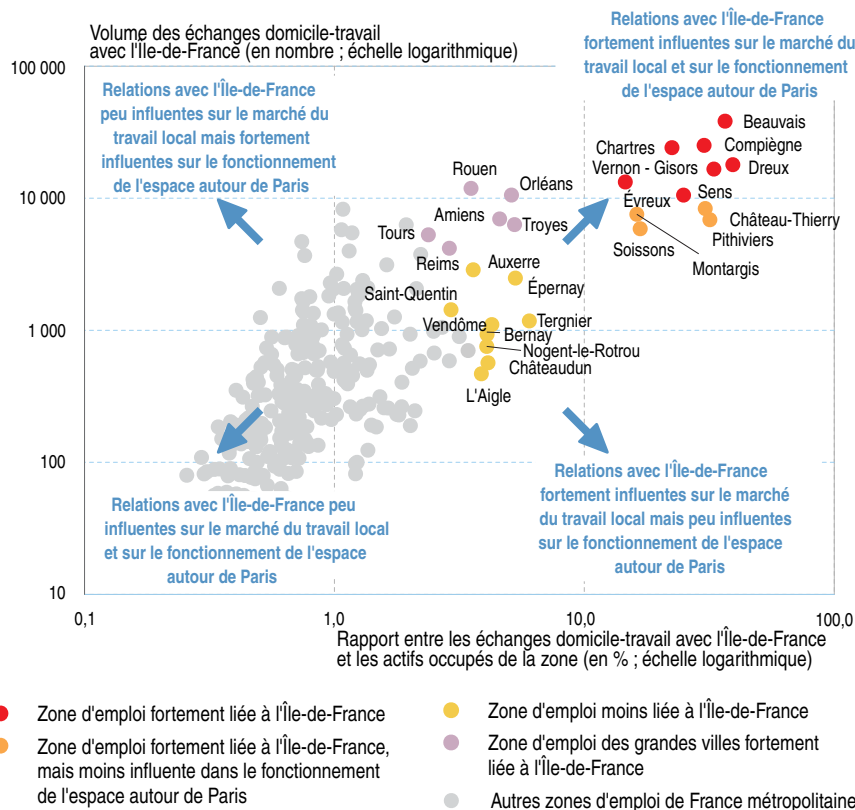
### Une organisation de l'espace autour de Paris qui se reflète dans son fonctionnement

Toutefois, tous les marchés locaux du travail de province ne sont pas liés avec la même intensité à Paris (*encadré 2*). Si leur proximité à la région parisienne joue à l'évidence un rôle essentiel dans ce lien (*encadré 3*), le fonctionnement de l'espace autour de Paris se rapproche sensiblement de l'organisation spatiale de sa population : les liens y sont ainsi plus intenses à l'ouest et au nord et plus faibles au sud et à l'est (*Carte 4 - Un fonctionnement de l'espace autour de l'Île-de-France fragmenté en plusieurs réseaux interurbains*).

Cette inclination se constate déjà au sein même de l'Île-de-France. Les quatre zones d'emploi du sud-est, Coulommiers, Montreuil-Fault-Yonne, Nemours et Provins, sont celles qui attirent le moins de navetteurs en provenance de Paris. Avec au plus 200 navetteurs chacune, soit moins de 1 % de leurs actifs occupés concernés, elles jouent un rôle essentiellement résidentiel

## 2 Quatre types de relations des marchés locaux du travail à la région parisienne

Volume des échanges domicile-travail des zones d'emploi de province avec l'Île-de-France et comparaison par rapport à leur poids en termes d'actifs occupés en 2014



Lecture : la zone d'emploi de Beauvais est classée comme « zone d'emploi fortement liée à l'Île-de-France ». Ses échanges domicile-travail avec la région parisienne concernent un nombre important de navetteurs (38 300). Ces derniers influent fortement sur le marché du travail local de la zone : ils représentent 36,6 % des actifs occupés y résidant.  
Source : Insee, recensement de la population 2014.

dans leur relation à la capitale. À l'inverse, les habitants de Paris occupent le quart des emplois dans des zones de l'ouest et du nord parisien comme celle de Roissy - Sud Picardie, et jusqu'au tiers pour Marne-la-Vallée et Saclay. Au-delà de la région parisienne, les zones d'emploi limitrophes se distinguent par des échanges importants avec Paris, mais également avec les autres territoires de l'Île-de-France qui leur sont proches : les déplacements domicile-travail avec la région parisienne représentent dans ces zones plus de 10 % de leurs actifs occupés (*figure 2*). Celles des grandes villes d'Orléans et de Troyes ainsi que celle d'Épernay dans le Grand Est font toutefois exception. Là encore, les zones d'emploi situées au sud-est, hormis celle de Sens, se démarquent par leur poids plus faible dans l'ensemble des échanges, avec chacune moins de 10 000 navetteurs allant ou venant de la région parisienne. Au-delà des territoires limitrophes, les liens avec l'Île-de-France deviennent plus ténus.

L'influence sur les marchés locaux du travail demeure encore conséquente pour certaines zones d'emploi, où les navetteurs représentent plus de 3 % des actifs en emploi, correspondant majoritairement à des déplacements quotidiens vers Paris. Ces zones tendent à prolonger les espaces fortement liés à l'Île-de-France, à l'ouest, après Chartres et Évreux, au nord, à proximité de Compiègne et au sud avec Auxerre dans la continuité de Sens. Dans ce paysage, les zones d'emploi des grandes villes autour de Paris se distinguent par les caractéristiques de leurs échanges avec l'Île-de-France : leurs volumes de navetteurs se rapprochent de ceux des zones limitrophes à Paris, mais pèsent beaucoup moins sur le marché du travail local (au plus 5 % de leurs actifs occupés). Aux cinq villes de premier rang à moins de 150 kilomètres de Paris se rajoute Tours, qui bénéficie par sa desserte TGV d'un temps de trajet vers Paris similaire à ces dernières.

### Un espace fragmenté en plusieurs réseaux d'échanges dirigés vers la capitale

Les marchés locaux du travail ne se structurent pas uniquement à travers leurs relations à la région parisienne, mais également par les liens qu'ils tissent entre eux. Les réseaux d'échanges de navettes domicile-travail interurbains s'appuient sur les villes de premier rang à la proximité de Paris. Ces dernières jouent ainsi le rôle de « villes portes » pour l'influence métropolitaine parisienne sur une partie des territoires de leur environnement. En effet, les différents réseaux s'étendent également à des territoires n'ayant pas d'échanges privilégiés avec l'Île-de-France. Le marché du travail local de ces territoires peut être ainsi indirectement affecté à travers les liens de l'ensemble de leurs systèmes urbains à la région parisienne. Quatre grands sous-ensembles peuvent être mis en évidence, présentant chacun des caractéristiques distinctes et ayant la particularité d'avoir peu de relations entre eux. L'espace autour de l'Île-de-France ne se présente ainsi pas comme un seul système, mais se retrouve fragmenté en plusieurs réseaux d'échanges, ayant tous en commun leur lien à la capitale.

À l'ouest, Rouen structure un réseau d'échanges recouvrant une grande partie de la Seine-Maritime et de l'Eure. Il est fortement connecté avec Le Havre, suivant l'axe formé par la Seine. Les échanges avec la partie occidentale de la Normandie, structurée par Caen, s'avèrent plus faibles. Le département d'Eure-et-Loir s'ajoute à ces territoires normands avec un axe d'échanges Chartres-Dreux-Évreux. Cet ensemble forme un réseau particulièrement intégré et rattaché aux zones d'emploi parisiennes proches, notamment de Mantes-la-Jolie et de Saclay.

Comme à l'ouest, l'axe ligérien, qui organise l'espace au sud de la région parisienne, dispose de travailleurs mobiles au sein de son réseau. Celui-ci se structure autour des deux grandes villes d'Orléans et de Tours. Il s'étend depuis Gien, et se poursuit le long de l'autoroute A10 jusqu'à Tours et vers Chinon. La continuité du maillage urbain entre les deux grandes villes est assurée par Blois. Les liens de l'axe ligérien avec la région parisienne sont cependant moindres qu'à l'ouest.

Le nord de l'espace autour de l'Île-de-France est couvert par un système interurbain animé par Amiens, Saint-Quentin,

Beauvais et Compiègne. Il se caractérise par un polycentrisme prononcé, où chacun des pôles entretient plutôt des relations avec des petites villes situées à proximité. Il demeure fortement lié à l'Île-de-France : la zone d'emploi centrée sur Roissy dépasse notamment les frontières de la région pour s'étendre sur une partie de l'Oise, dans les Hauts-de-France.

À l'est, Reims est au centre d'un système interurbain s'étendant sur l'Aisne. Ce réseau n'associe que des zones d'emploi ayant des liens moins intenses avec la région parisienne : Épernay, Château-Thierry et Soissons. Plus au sud, les territoires ont peu de relations entre eux et ne font pas véritablement système.

### Le rayonnement de Paris profite aux zones limitrophes à l'Île-de-France

Durant les trente dernières années précédant la crise économique, le développement de la métropole parisienne s'est réalisé par le biais de ses multiples interconnexions avec l'espace qui l'entoure. L'amplification du phénomène de métropolisation a fortement profité aux territoires proches de Paris plutôt qu'à la capitale elle-même (figure 3). Entre 1975 et 2009, la zone d'emploi de la capitale a ainsi connu des augmentations d'emploi et de population de 0,1 % par an en moyenne, plutôt modestes au regard des évolutions nationales (respectivement + 0,6 % et + 0,5 %). À l'inverse, les zones d'emploi d'Île-de-France ont bénéficié dans l'ensemble d'une situation de « cercle vertueux » de développement, où la croissance simultanée de l'emploi et de la population se situait parmi les plus favorables de France métropolitaine. Seules Orly, du fait de la priorité de développement donnée à l'aéroport de Roissy au début des années 90, et Poissy, avec une spécialisation marquée dans la construction automobile, font figures d'exception. La spécificité des quatre zones du sud-ouest de l'Île-de-France dans leurs liens moindres avec Paris se retrouve dans leurs dynamiques de développement. Elles se rapprochent d'un régime de croissance « de type résidentiel », avec une hausse de l'emploi nettement plus faible.

Cette relation forte entre le fonctionnement des marchés locaux du travail et leur dynamique de développement se constate également dans l'espace autour de l'Île-de-France (Carte 5 - *Dynamiques de développement au sein de l'espace autour de*

*l'Île-de-France : entre influences de Paris, des grandes villes et de ses marges*). Au sein de cet espace, les zones d'emploi fortement liées à l'Île-de-France affichent des chiffres les plus favorables en termes de croissance d'emploi et de population. Parmi elles, les zones d'emploi de Château-Thierry, Montargis, Pithiviers et Soissons, les moins influentes dans les réseaux d'échanges du fait de leur faible poids notamment, sont celles qui bénéficient le moins de la diffusion de la croissance de la métropole parisienne.

### L'influence parisienne demeure beaucoup plus diffuse au-delà

Au-delà de ce premier cercle, l'apport de la région parisienne est nettement moindre et se résume souvent à un dynamisme démographique plus qu'économique. La plupart des zones d'emploi moins liées à l'Île-de-France suivent ainsi un régime de croissance de type « résidentiel avec baisse de l'emploi ». Les grandes villes s'y distinguent toutefois par leur capacité propre à attirer emplois et population. Par leur propre rayonnement sur les espaces qui les entourent, elles rendent également l'influence de l'Île-de-France plus difficile à discerner. Les dynamiques des zones d'emploi au sein des réseaux d'échanges de l'espace autour de la région parisienne sont ainsi très hétérogènes. Elles peuvent être proches de celles des zones limitrophes à l'Île-de-France comme pour les zones d'emploi de l'axe ligérien, qui bénéficient de la situation socio-économique plus favorable d'Orléans et de Tours. Les zones de Saint-Quentin et de Tergnier au nord, plus éloignées des villes de premier rang, connaissent au contraire une situation de déprise avec baisse de l'emploi. À ces éléments internes à l'espace autour de l'Île-de-France s'ajoutent des influences externes. Aux marges nord et ouest, le dynamisme emploi-population se poursuit, fort d'un maillage urbain dense et de la présence des métropoles lilloise, nantaise et rennaise. Aux marges sud et est, la « diagonale des faibles densités » fait obstacle à la diffusion de croissance des grandes villes plus éloignées.

### Les liens à Paris, facteurs de fragilité durant la crise

Si le phénomène de métropolisation a particulièrement profité aux territoires limitrophes à l'Île-de-France en période de croissance, la situation évolue sur la période récente, suite à la crise économique. Entre

**3 De fortes relations entre dynamiques de développement des territoires et leur lien à l'Île-de-France**

Typologie des régimes de croissance emploi-population des zones d'emploi de France métropolitaine entre 1975 et 2009



Lecture : entre 1975 et 2009, la zone d'emploi de Paris connaît une situation de « dynamisme emploi-population », avec une croissance simultanée de l'emploi (+0,1 % par an en moyenne) et de la population (+0,1 %).

Source : Insee, recensements de la population 1975 et 2009.

2009 et 2014, alors que la population continue d'augmenter à un rythme proche de celui d'avant-crise en France métropolitaine, le niveau de l'emploi demeure quasiment stable. Ce décrochement ne semble pas affecter la zone d'emploi de Paris, où la croissance de l'emploi et de la population

est proche de celle observée sur les trente années précédentes (figure 4). Le ralentissement de l'activité économique mondiale s'est en fait diffusé à l'ensemble des territoires en lien avec Paris (Carte 6 - *Durant la crise, la croissance de l'emploi se concentre en Île-de-France*). Sur cette période, toutes

les zones d'emploi d'Île-de-France ont une évolution de l'emploi plus faible que celle de Paris, excepté Marne-la-Vallée et Melun. Deux tiers d'entre elles voient leur nombre d'emplois diminuer. De manière similaire, seule la zone d'emploi de Beauvais affiche une hausse de l'emploi parmi les zones

**4 Un fort ralentissement de la croissance de l'emploi pour les territoires les plus liés à l'Île-de-France après la crise économique**

Typologie des régimes de croissance emploi-population des zones d'emploi de France métropolitaine entre 2009 et 2014



Lecture : entre 2009 et 2014, la zone d'emploi de Paris connaît une situation de « dynamisme emploi-population », avec une croissance simultanée de l'emploi (+0,2 % par an en moyenne) et de la population (+0,3 %).

Source : Insee, recensements de la population 2009 et 2014.

d'emploi limitrophes à la région parisienne. Cette situation moins favorable s'observe également en termes de population, même si tous ces territoires demeurent en croissance démographique. Les grandes villes autour de Paris ont mieux

résisté et se trouvent dans des dynamiques comparables à celles des territoires les plus liés à Paris, ce qui n'était pas le cas avant la crise. Les écarts d'évolution de l'emploi se sont également considérablement réduits entre les zones fortement liées à

l'Île-de-France et celles moins liées à l'Île-de-France. Les disparités concernant les dynamiques démographiques demeurent : la plupart des zones moins liées à l'Île-de-France perdent des habitants entre 2009 et 2014. ■

**Encadré 3**

**Au-delà des effets de taille et de distance, des liens préférentiels entre les zones d'emploi limitrophes et l'Île-de-France**

Pour une personne qui se déplace pour travailler, la distance à franchir représente un effort, du temps et un coût. Ainsi, la probabilité de réalisation d'un déplacement domicile-travail sera d'autant plus faible que la distance sera longue. Par ailleurs, pour chaque maille, le nombre d'habitants se déplaçant quotidiennement hors du territoire est d'autant plus important que la maille compte beaucoup d'actifs occupés. C'est la même chose en ce qui concerne la capacité de chacune des mailles à absorber des flux de toutes origines : plus la maille compte d'emplois, plus la probabilité qu'elle reçoive un grand nombre de navetteurs est importante.

C'est en combinant les effets de la distance, du nombre d'actifs occupés et de l'emploi qu'une explication des flux, en pratique très pertinente, a été trouvée. Il s'agit du modèle gravitaire. Celui-ci indique que l'importance du flux entre deux mailles est proportionnelle à la masse de ces mailles (nombre d'actifs occupés pour le lieu de départ, nombre d'emplois pour le lieu d'arrivée) et inversement proportionnelle à la distance qui les sépare. La formule mathématique est la suivante :

$$Flux_{i \rightarrow j} = k \times \frac{actifs_i^a \times emplois_j^b}{distance_{ij}^c}$$

où flux est le flux de i vers j, actifs le nombre d'actifs de la zone i, emplois le nombre d'emplois de la zone j, distance la distance entre i et j et k, a, b, c des paramètres à déterminer.

L'application d'un tel modèle sur les principaux flux d'échanges domicile-travail entre les zones d'emploi de province et la région parisienne vient conforter l'identification de plusieurs types de zones d'emploi :

- concernant les « zones d'emploi fortement liées à l'Île-de-France », les flux domicile-travail avec l'Île-de-France observés sont supérieurs à ceux estimés par le modèle. Ces échanges peuvent ainsi être qualifiés de privilégiés, au-delà des aspects de distance et de taille des zones. Cet effet est déjà moins fort pour les « zones d'emploi fortement liées à l'Île-de-France, mais moins influentes dans le fonctionnement de l'espace autour de Paris » ;

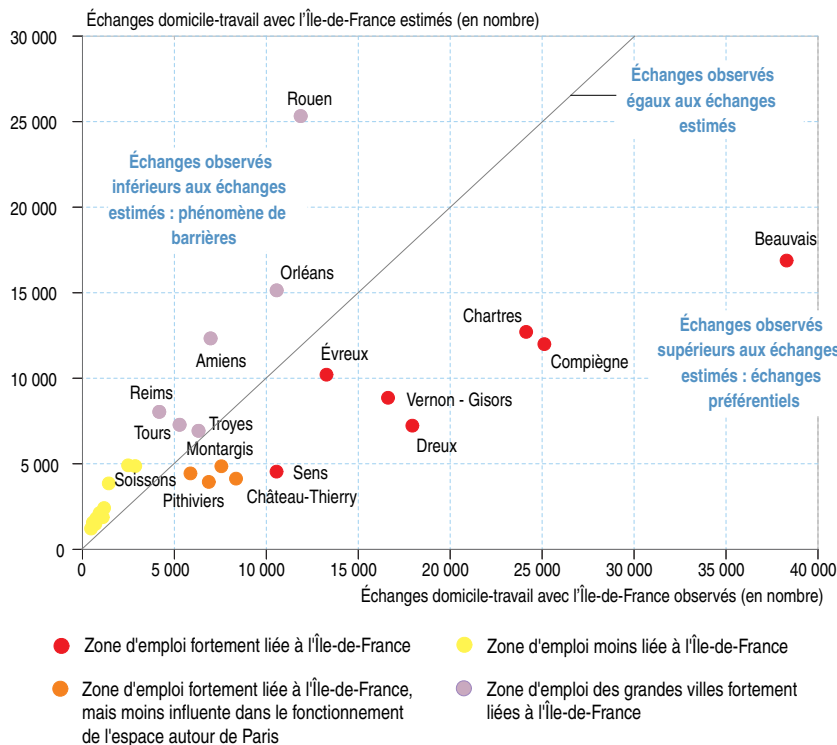
- dans les « zones d'emploi moins liées à l'Île-de-France », l'importance des échanges domicile-travail avec l'Île-de-France est presque entièrement expliquée par leur proximité et leur taille. Les flux estimés par le modèle sont égaux, voire supérieurs aux flux observés ;

- dans les « zones d'emploi des grandes villes fortement liées à l'Île-de-France », les échanges observés s'avèrent nettement inférieurs à ceux prévus par le modèle. Cela met en évidence la capacité de ces territoires à être eux-mêmes des centralités d'emploi au sein de leur réseau interurbain respectif. Leur marché local du travail est ainsi moins tourné vers la région parisienne, en dépit de leur taille et de leur proximité. Ce phénomène est par ailleurs plus faible pour Troyes, dont le rôle de centralité de réseau est moins prononcé parmi les six villes : Amiens, Orléans, Reims, Rouen, Tours et Troyes.

La distance utilisée dans ce modèle est la distance à vol d'oiseau du centre de Paris au centroïde de la zone d'emploi concernée.

Le modèle retenu est un modèle sans constante avec les coefficients suivants : a = 0,77338, b = 0,97686, c = 1,34243. Tous les paramètres sont significatifs au seuil de 0,1 %. Le R<sup>2</sup> ajusté du modèle est de 0,9935.

**Échanges domicile-travail avec l'Île-de-France observés et estimés selon un modèle gravitaire pour les zones d'emploi liées à l'Île-de-France**



Champ : déplacements domicile-travail vers ou depuis l'ensemble de l'Île-de-France des zones d'emploi dont l'ensemble des échanges avec la région parisienne est supérieur à 1 000 navetteurs ou 2,5 % de leurs actifs occupés.  
Source : Insee, recensement de la population 2014.



## Définitions

La notion d'**unité urbaine** repose sur la continuité du bâti et le nombre d'habitants. On appelle unité urbaine une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants.

Une **zone d'emploi** est un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent, et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main-d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts. Le

découpage en zones d'emploi constitue une partition du territoire adaptée aux études locales sur le marché du travail. Les zones d'emploi peuvent s'étaler sur plusieurs régions. C'est le cas de la zone d'emploi de Roissy-Sud Picardie, qui couvre une partie de l'Île-de-France et des Hauts-de-France. Dans le cadre de l'analyse des interactions entre les marchés locaux du travail et l'Île-de-France conduite dans la présente étude, cette zone d'emploi est considérée comme faisant partie de l'Île-de-France dans son entièreté.

## Bibliographie

- Gascard N., Lu A. V., « L'influence de la métropole parisienne s'étend aux régions voisines », *Insee Première* n° 1758, juin 2019.
- « Rapport sur la cohésion des territoires », CGET, juillet 2018.
- Meyniel C., « Trois systèmes territoriaux dans la région pour autant de dynamiques d'emploi et de population », *Insee Analyses Centre-Val de Loire* n° 42, février 2018.
- Bigot I., Dardaillon B., Fichot C., Letournel J., Moisan M., « Les systèmes urbains en Normandie : aires urbaines, métropoles, réseaux d'échanges », *Insee Dossier Normandie* n° 6, juillet 2017.
- « Emploi et territoires - Rapport de l'Observatoire des territoires 2016 », CGET, janvier 2017.
- Cacheux L., Creusat J., Eichwald A., « Les dynamiques socio-économiques du Grand Est dans son environnement régional et transfrontalier », *Insee Dossier Grand Est* n° 4, décembre 2016.
- Creusat J., Morel-Chevillet H., « La hiérarchie des villes en France métropolitaine sur trente ans : stabilité globale et reclassements », *La France et ses territoires*, Édition 2015, *Insee Références*, avril 2015.
- Gingembre J., Baude J., « Les mobilités domicile-travail dans les réseaux d'agglomérations », *ÉchoGéo* 2014.
- Lambin R., Lu A-V., Perron R., « Le projet de pôle métropolitain G10 : un territoire d'échanges socio-économiquement cohérent », *Insee Flash Champagne-Ardenne* n° 162, novembre 2012.
- « Fonds structurels 2014-2020 - Diagnostic territorial stratégique : fiche Fonctionnement urbain de la Picardie », Datar, juillet 2012.
- Ghorra-Gobin C., « Une ville mondiale est-elle forcément une ville globale ? Un questionnement de la géographie française », *L'Information géographique* 2007.
- Gilli F., « Le Bassin parisien, espace cohérent autour d'une vaste région urbaine », *Insee Picardie Relai* n° 112, 2003.
- Guérin-Pace F., Pumain D., « 150 ans de croissance urbaine », *Économie et statistique* n° 230, Insee, mars 1990.