



Une influence francilienne établie au nord et en croissance à l'ouest

Le dynamisme économique de l'Île-de-France rejaille sur les territoires situés aux franges, où la population et l'emploi évoluent sous l'effet des interactions entretenues avec la région francilienne. Ainsi, les territoires limitrophes situés au nord de la région parisienne, plus denses en termes d'emploi, de population et mieux desservis par les infrastructures de transport, sont les plus intégrés au système francilien en termes de navette domicile-travail. En proche couronne, c'est surtout à l'ouest que le lien avec le système francilien s'intensifie entre 1990 et 2015, la proportion de navetteurs vers l'Île-de-France ayant ainsi considérablement augmenté parallèlement au faible développement de l'emploi local. Ces territoires s'urbanisent pour absorber la croissance de la population. Dans des territoires plus éloignés de l'agglomération francilienne, le développement des transports en commun amplifie les navettes domicile-travail avec l'Île-de-France. Enfin, certains territoires conservent un lien privilégié et stable avec le système francilien, bien qu'ils en soient plus éloignés. Pour ces territoires peu densément peuplés et situés hors de l'influence de systèmes urbains locaux, le lien avec l'Île-de-France constitue un enjeu important de développement.

Grégoire Borey, Guillaume Braun, Julie Dufeutrelle, Jérémy Warmoës (Insee Hauts-de-France), Charles Pilarski (Insee Bourgogne-Franche-Comté)

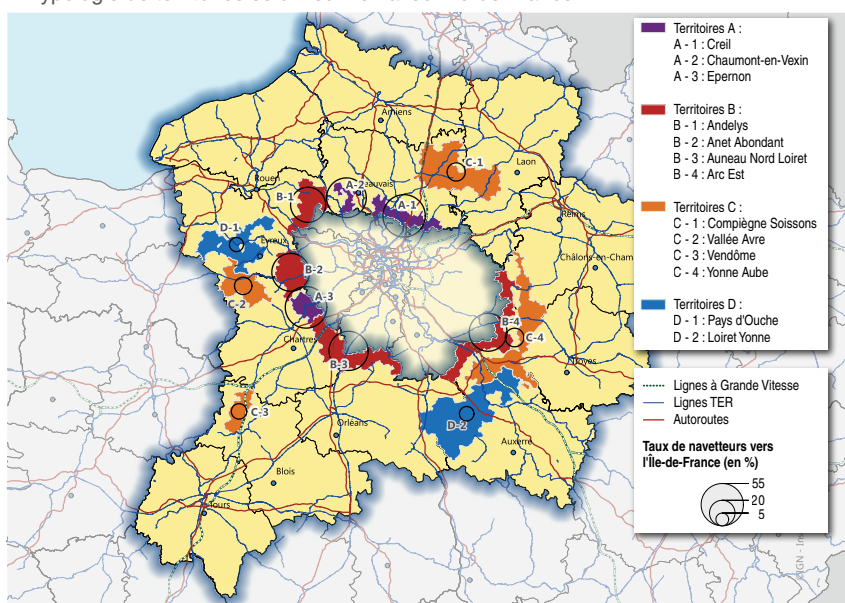
L'emprise économique de Paris s'étend au-delà de l'Île-de-France. En particulier, douze départements des régions limitrophes entretiennent des liens étroits avec la région francilienne qui offre de nombreux emplois et un réseau de transport développé. Avec l'Île-de-France, qui renforce son attractivité, en accueillant de plus de en plus de navetteurs (*définitions*) et en exportant de moins en moins ses actifs occupés (*définitions*), cet espace formé de 20 départements compte 19,1 millions d'habitants et 8,8 millions d'emplois. Ses dynamiques démographique et économique (+ 11 % d'habitants et + 10 % d'emplois depuis 1990) s'inscrivent dans la moyenne nationale.

L'Île-de-France étend son influence, au-delà de ses frontières

Les territoires voisins de l'agglomération parisienne, et dans une moindre mesure ceux autour des principales villes

1 4 profils de territoires présentant des dynamiques différentes dans leur lien à l'Île-de-France

Typologie de territoires selon leur lien avec l'Île-de-France



Source : Insee, recensements de la population 1990 et 2015.

du Bassin parisien (Orléans, Chartres, Rouen, Amiens, Reims), portent l'essentiel de cette croissance de l'emploi et de la population. Les déplacements domicile-travail soutenus à destination de l'Île-de-France et au départ des territoires situés à proximité témoignent de l'influence francilienne. Ils dessinent des auroles concentriques autour de l'Île-de-France, même s'il existe des irrégularités liées à la présence d'axes de transport (routiers, ferrés). Le dimensionnement de ces axes de communication, amplifié par l'existence de redondances entre réseau routier et réseau ferré ou le cadencement des lignes, explique pour une large partie le développement de liens privilégiés (*méthodologie*) entre certains territoires hors de l'Île-de-France, appelées franges, et la région francilienne. À la frontière nord, un peu plus de la moitié des navetteurs travaille en Île-de-France, grâce à un réseau de transports en commun dense. Aux autres frontières, le lien avec le système francilien est moins important, mais progresse rapidement. Plus loin, l'influence francilienne persiste dans certaines villes (Évreux, Beauvais, Reims, Chartres, etc.) grâce à la présence d'une gare de transports en commun longue distance (TER, TGV, etc.) desservant le cœur de l'Île-de-France.

Au sein de ces franges franciliennes, quatre ensembles de territoires aux enjeux de développement différents se démarquent dans leur lien avec l'Île-de-France (*méthodologie*). Ces territoires regroupent 96 000 navetteurs parmi les 332 000 navetteurs à destination de l'Île-de-France.

Au nord de l'Île-de-France : un lien stable, déjà fort en 1990

En 1990, les territoires à la frontière nord de l'Île-de-France, de même qu'une frange située à la frontière ouest, étaient déjà fortement intégrés au système francilien, grâce à une infrastructure étoffée de transports desservant le cœur de la région. Ainsi, autour de Creil, de Chaumont-en-Vexin et d'Épernon (territoires A, *figure 1*), 27 000 navetteurs travaillaient en Île-de-France, soit un actif en emploi du territoire sur deux et deux navetteurs sur trois. Entre 1990 et 2015, cette part, déjà élevée, progresse peu, traduisant une certaine saturation de cette intégration au système francilien (*figure 2*). Dans ces franges, la moitié des navetteurs se rendant en Île-de-France travaille à Paris ou dans sa petite couronne (soit 12 000 actifs).

2 Une progression importante du taux de navetteurs pour les territoires B

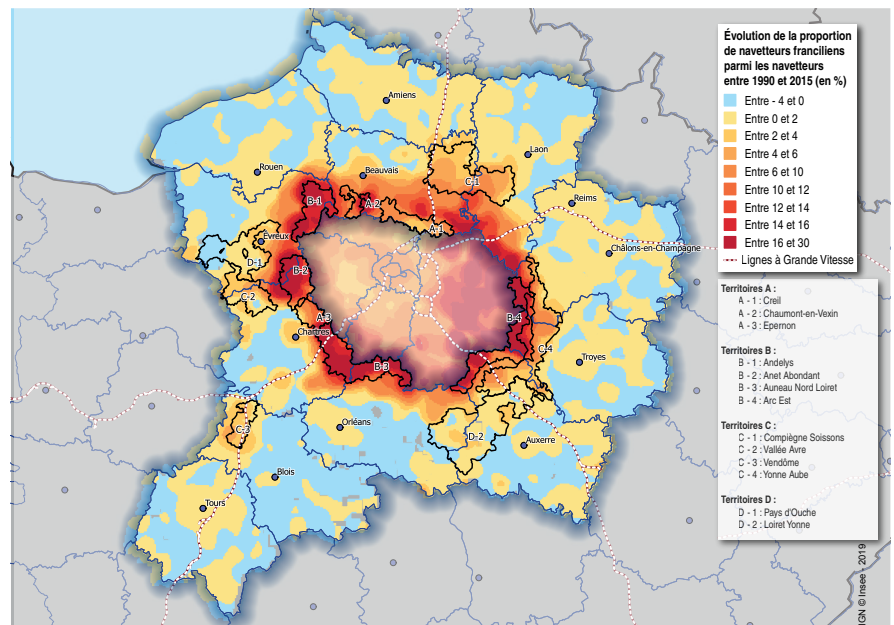
Proportion de navetteurs franciliens parmi les actifs en emploi et évolution entre 1990 et 2015

Territoires	Taux de navetteurs vers l'Île-de-France en 1990 (en %)	Taux de navetteurs vers l'Île-de-France en 2015 (en %)	Évolution du taux de navetteurs entre 1990 et 2015 (en points)
A	47,8	54,2	6,3
B	24,9	42,9	18,0
C	5,3	10,2	4,9
D	6,1	6,3	0,2

Source : Insee, recensements de la population 1990 et 2015.

3 Dans certains territoires limitrophes, le lien avec l'Île-de-France n'a pas progressé entre 1990 et 2015

Évolution de la proportion de navetteurs franciliens chez les navetteurs entre 1990 et 2015, données communales lissées



Source : Insee, recensements de la population 1990 et 2015.

Sur la période récente, les liens avec l'Île-de-France évoluent toutefois. Les échanges de ces zones avec la grande couronne francilienne (Val-d'Oise et Yvelines notamment) se sont en effet accentués tandis que la part des navettes à destination de Paris a baissé. Dans ces territoires très urbanisés, les navetteurs utilisent plus fréquemment les transports en commun qu'ailleurs.

De plus, les cadres y sont moins présents et les professions intermédiaires surreprésentées par rapport à la moyenne du Bassin parisien. En termes de secteurs d'activité, la situation de ces actifs, qu'ils soient navetteurs ou non, ne se démarque pas de celle observée en moyenne dans le Bassin parisien.

Depuis 25 ans, la population et l'emploi offert localement (*définitions*) progressent sensiblement (respectivement + 15 % et + 17 %). Ce dynamisme accentue la pression foncière sur des espaces déjà très denses à l'image de Creil, où 13 % des terres étaient déjà artificialisées (*définitions*) en 1990.

Un lien renforcé entre 1990 et 2015 en proche couronne à l'ouest

Entre 1990 et 2015, l'Île-de-France a étendu son influence sur une bande d'une dizaine de kilomètres de large (territoires B, *figure 1*), le long de ses frontières, principalement à l'Ouest, autour des Andelys (Eure) et des communes d'Anet et d'Abondant (Eure-et-Loir), mais aussi au sud, au niveau de l'Eure-et-Loir et du Loiret (Auneau) et à l'est de la Seine-et-Marne. Ces territoires ont gagné des habitants (+ 15 %) en 25 ans, malgré un ralentissement depuis 2010 (+ 1 %). L'installation de jeunes actifs contribue au rajeunissement de la population, avec près d'un habitant sur quatre ayant moins de 20 ans (1 point de plus que dans le Bassin parisien). Ces nouveaux actifs sont plus souvent occupés (18 % d'actifs occupés de plus qu'il y a 25 ans) et se déplacent plus souvent vers l'Île-de-France pour travailler (*figure 3*). La majorité des navetteurs sont des hommes travaillant dans les services. De plus, dans ces territoires, le nombre d'emplois sur place a diminué (- 5 %).

Le recul de l'emploi productif de 29 % n'a pas été compensé par la hausse de l'emploi présentiel (+ 23 %) (*définitions*).

La croissance démographique a renforcé l'artificialisation de ces territoires : plus de 20 km² de terrains agricoles ont ainsi disparu entre 1990 et 2015. Les dynamiques démographique et économique ne sont cependant pas de même nature d'un territoire à l'autre. Dans la zone située à la frontière de l'Eure (B-1), l'emploi des

résidents a peu progressé en 25 ans. La population a surtout gagné en inactifs, notamment des personnes de 65 ans ou plus. En revanche, dans la zone au nord du Loiret (B-3) tout aussi dynamique démographiquement, le nombre d'actifs occupés a progressé jusqu'en 2010, avant de stagner. Ce territoire bénéficie d'une dynamique économique favorable. Le chômage et la pauvreté y sont nettement moins présents que dans le Bassin parisien et les autres territoires des franges.

Des flux réciproques de navetteurs entre le sud de l'Oise et le nord du Val-d'Oise, mais aussi entre Rambouillet et l'Eure-et-Loir

Les quatre territoires témoins échangent avec le cœur de l'Île-de-France, mais aussi avec sa grande couronne. Cette coopération territoriale ne se fait pas uniquement de l'extérieur de l'Île-de-France vers le cœur du Bassin parisien. Les territoires A et B ont ainsi développé des liens avec des territoires franciliens situés à proximité.

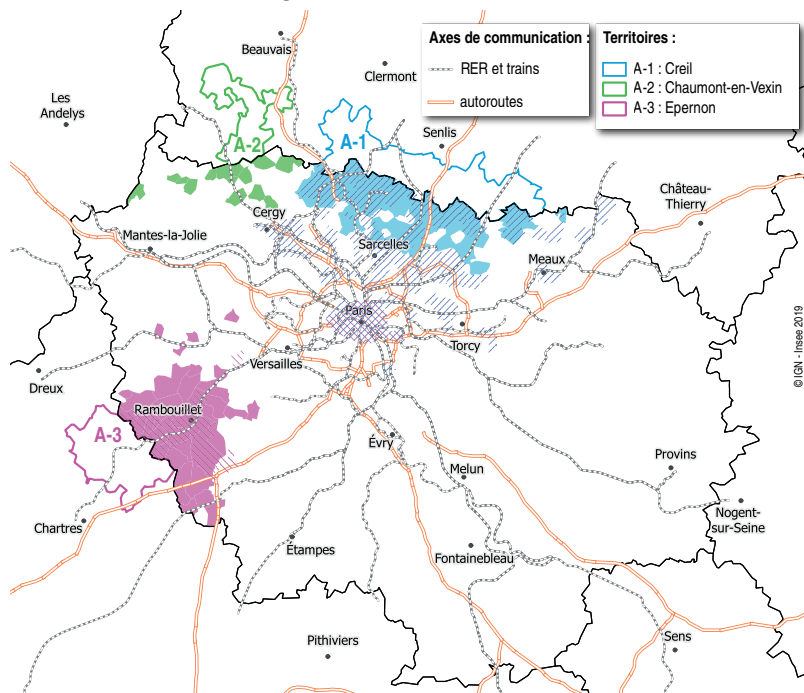
Parmi les territoires A, celui situé autour de Creil (A-1) envoie (espaces colorés en bleu) et reçoit (espaces hachurés en bleu) des navetteurs à travers des échanges avec une vaste zone située au nord du Val-d'Oise (*figure 4*). À l'inverse, il n'y a pas de réciprocity dans les échanges entre la frange de Chaumont-en-Vexin (A-2) et les territoires franciliens situés à proximité. Elle envoie ainsi des navetteurs dans ces territoires, mais en reçoit peu dans l'autre sens (pas de commune francilienne hachurée en vert). Enfin, à l'ouest, la frange d'Épernon (A-3) envoie des navetteurs dans une zone francilienne allant jusqu'aux limites de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. L'espace francilien échangeant avec la frange d'Épernon est plus restreint et s'étend le long des principaux axes de circulation reliant le département de l'Eure-et-Loir à Rambouillet (route nationale 10 et ligne ferrée Gare Montparnasse – Gare de Chartres).

Parmi les territoires B, ceux situés à l'ouest de l'Île-de-France (B-1, B-2 et B-3) se caractérisent par des échanges à double sens. En revanche, la frange de l'est de la région parisienne (B-4), envoie des navetteurs vers la Seine-et-Marne, mais n'en reçoit pas d'Île-de-France. Dans cette frange, l'axe Provins – Nogent-sur-Seine fait exception à la règle avec des échanges dans les deux sens.

Toutefois, les échanges entre les territoires hors Île-de-France et l'Île-de-France restent globalement déséquilibrés, la majorité des flux se faisant en direction de cette dernière.

4 Le territoire de Creil et le nord du Val-d'Oise sont tournés l'un vers l'autre

Territoires d'Île-de-France recevant et envoyant des navetteurs dans les franges de l'autre côté de la frontière régionale



Note de lecture : dans la zone colorée en bleu, les navetteurs en provenance du territoire A-1 représentent au moins 3 % des actifs en emploi de la commune. À l'inverse, dans les communes hachurées au moins 10 actifs vont travailler dans le territoire A-1.

Source : Insee, recensements de la population 1990 et 2015.

Plus loin, des territoires où les relations domicile-travail avec l'Île-de-France se développent

Plus éloigné de Paris (entre 100 et 150 km), un autre profil de territoires se dessine. Ceux-ci sont situés au sud-ouest autour de Vendôme, au nord-est entre Compiègne et Soissons, à l'ouest dans la vallée de l'Avre, et forment à l'est un arc de communes entre l'Yonne et l'Aube (territoires C, *figure 1*). Même si le poids des navetteurs parmi les actifs occupés (15 %) reste en retrait de ceux observés dans les profils de territoires précédents, ils y sont bien plus nombreux qu'il y a 25 ans (9 % en 1990).

Cela traduit l'influence croissante de l'Île-de-France. En 2015, un actif occupé sur dix travaille en Île-de-France (14 000 navetteurs) alors que cette part n'était que de un sur vingt en 1990. Ces navetteurs travaillent de plus en plus dans le secteur tertiaire et trois quarts d'entre eux occupent des emplois de services en 2015, contre un sur deux en 1990. Parallèlement, l'emploi local s'est peu développé en 25 ans.

Les espaces à dominante naturelle occupent une place importante dans ces territoires peu denses et peu urbanisés : 26 % des sols sont des forêts ou assimilés (22 % en moyenne dans le Bassin parisien). À cela s'ajoutent les surfaces agricoles (67 % des sols), dont la proportion diminue légèrement depuis 1990 au profit d'espaces plus urbanisés.

La population y est aussi plus hétérogène avec une proportion élevée de personnes sans diplôme et de diplômés du supérieur (respectivement 36 % et 21 %) et des écarts de revenus importants entre les ménages les plus aisés et les plus modestes, les 10 % les plus aisés gagnant 5,6 fois plus que les 10 % les plus modestes.

Dans la zone de Vendôme (C-3), les taux de chômage et de pauvreté sont faibles et diminuent depuis 25 ans. Le niveau de vie y est assez homogène. Depuis 2006 et l'ouverture d'une ligne TGV avec Paris, l'emploi local progresse dans ce territoire alors que la population diminue. En 2015, les navetteurs franciliens (290 personnes) représentent 10 % des navetteurs de la zone. Près d'un sur deux est cadre et neuf sur dix utilisent les transports en commun.

Dans le nord-est, la zone entre Compiègne et Soissons (C-1) se démarque par son dynamisme démographique et le haut niveau de qualification de sa population. Le nombre de navetteurs vers Paris y a fortement progressé entre 2006 et 2010 (+ 19 %). Les cadres et professions intermédiaires s'y installent désormais, illustrant l'expansion de l'influence francilienne.

Définitions

On appelle **navetteurs** les actifs ayant un emploi ne travaillant pas dans leur commune de résidence.

Les **actifs occupés** ou les **actifs en emploi** regroupent l'ensemble des personnes ayant un emploi.

Les **emplois présents** sont les emplois mis en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes dans la zone, qu'elles soient résidentes ou touristes. Les **emplois productifs** sont déterminés par différence. Le total de ces emplois représente les **emplois locaux**.

Un espace **artificialisé** s'entend ici comme un espace construit, qu'il soit urbanisé ou industriel. Les données sont issues de la base de données géographique CORINE Land Cover (CLC).

Méthodologie

Dans cette étude, l'influence qu'exerce l'Île-de-France sur un territoire hors Île-de-France du Bassin parisien (ou lien qu'elle entretient avec ce territoire) est mesurée à travers la part de navetteurs du territoire vers l'Île-de-France parmi l'ensemble des navetteurs. L'évolution de cette part entre 1990 et 2015 est également prise en compte dans l'analyse afin d'identifier des territoires ayant une dynamique particulière dans leur lien à l'Île-de-France.

En privilégiant la part des navetteurs franciliens aux volumes, on centre l'étude sur les franges pour lesquelles le lien avec l'Île-de-France est important du point de vue des territoires. Par construction ce ne sont pas forcément des franges importantes du point de vue de l'Île-de-France, c'est-à-dire les pôles d'activité et de population secondaire du Bassin parisien (*pour en savoir plus*).

L'intensité du lien avec l'Île-de-France est plus forte pour les territoires les plus proches mais s'est accrue en 25 ans pour la majorité des territoires (*figure 3*). Au-delà de ce rayonnement concentrique, l'analyse de ruptures visuelles dans le gradient d'intensité ou dans son évolution a permis d'identifier quatre types de territoires à enjeux. Ces franges ont été définies selon des seuils sur les deux indicateurs utilisés (*figure 5*). Le choix des seuils retenus permet d'obtenir des zones continues, sans enclave ni chevauchement. Chaque type de territoire (A, B, C, D) est composé de 2 à 4 zones.

5 Seuils retenus pour la détermination du zonage « franges de l'Île-de-France »

		Taux de navetteurs vers l'Île-de-France (ÎdF)		Progression du taux de navetteurs entre 1990 et 2015
		En 1990	En 2015	
Territoires A	Territoires déjà intégrés dans l'aire urbaine parisienne, lien avec l'ÎdF saturé	> 40 %		< + 10 pts
Territoires B	Territoires de frange de 1 ^{re} couronne, où l'influence de l'ÎdF progresse fortement		> 30 %	> + 17 pts
Territoires C	Territoires de frange de 2 ^e couronne, dont la polarisation se renforce		5 % à 15 %	> + 2,5 pts
Territoires D	Territoires de frange plus éloignés, dont la polarisation évolue peu		5 % à 15 %	< + 2,5 pts

Encadré partenarial

Cette étude a été réalisée dans le cadre d'un partenariat entre la Direction régionale de l'Insee Île-de-France et la Préfecture de la région d'Île-de-France, avec le soutien du Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET), des Directions régionales de l'Insee ainsi que des Secrétariats généraux aux affaires régionales des régions Île-de-France, Bourgogne-Franche-Comté, Centre-Val de Loire, Grand Est, Hauts-de-France et Normandie. Elle s'inscrit dans une série d'études publiées en 2019 et analysant ces territoires selon diverses thématiques.

Hors de l'influence des villes, des territoires dont le lien avec l'Île-de-France est stable

Enfin, un dernier profil de territoires comprend une zone située entre l'Yonne et le Loiret et le pays d'Ouche dans l'Eure (territoires D, *figure 1*), où 3 000 des 45 000 actifs en emploi travaillent en Île-de-France. Ces territoires échappent à l'influence des centres urbains locaux, peu dynamiques. Bien que les liens avec l'Île-de-France progressent peu depuis 25 ans (le poids des navetteurs vers l'Île-de-France n'a augmenté que de 0,2 % chez les actifs en emploi, et a baissé de 1,7 % chez les navetteurs), ils demeurent à des niveaux élevés compte tenu du plus fort éloignement de ces territoires avec la région parisienne. Ils s'expliquent par l'existence d'infrastructures routières ou de dessertes de train privilégiées avec l'Île-de-France.

Avec le faible développement des activités de service, les activités agricoles et industrielles (respectivement 5 % et 25 % des actifs occupés) offrent encore de nombreux débouchés sur place, principalement dans des petits établissements. Après avoir progressé entre 1990 et 2006 (+ 25 %), le nombre d'actifs en emploi a reculé sensiblement depuis (– 8 %). Cette diminution s'explique par la nature du tissu productif local et le faible niveau de diplôme de la population. Un tiers des habitants est titulaire d'un BEP ou CAP et seulement 10 % des actifs en emploi sont cadres (24 % en moyenne dans le Bassin parisien). Le taux de chômage reste malgré tout faible, car le nombre d'actifs stagne. La population y est en effet vieillissante, l'âge médian étant plus élevé que dans le Bassin parisien (44 ans contre 38 ans).

La population du pays d'Ouche dans l'Eure (D-1) a augmenté deux fois plus rapidement en 25 ans (+ 27 %) que celle de la zone située entre le Loiret et l'Yonne (D-2) (+ 13 %). À l'inverse, dans cette dernière, les liens avec l'Île-de-France se sont renforcés (le taux de navetteur progresse de 0,9 point contre – 0,6 point pour celle du pays d'Ouche) durant la période. ■

Pour en savoir plus

- « [Un rayonnement économique de l'agglomération parisienne plus intense vers l'ouest](#) », *Insee Analyses Île-de-France* n° 98, juin 2019
- « [L'influence de l'agglomération parisienne s'étend aux régions voisines](#) », *Insee Première* n° 1758, juin 2019
- « [Organisation, fonctionnement et dynamiques de l'espace autour de Paris et de l'Île-de-France](#) », *Insee Dossier Île-de-France* n° 4, juin 2019
- « Au sein du Bassin parisien, une population jeune, spatialement concentrée mais qui se déploie dans les couronnes périurbaines » *Insee Analyses Île-de-France* n° 109, novembre 2019
- « Rapport sur la cohésion des territoires », CGET, juillet 2018

