



## LE MASS TRANSIT AU CŒUR DES DYNAMIQUES D'EMPLOI

**80 %**

DES EMPLOIS RÉGIONAUX SITUÉS DANS LES PÔLES D'EMPLOI

**70 %**

DES EMPLOIS SALARIÉS À MOINS DE 15 MINUTES DE MARCHÉ D'UNE GARE OU D'UNE STATION DE MÉTRO

**45 %**

DES TRAJECTS DOMICILE-TRAVAIL EFFECTUÉS EN TRANSPORTS COLLECTIFS EN 2018

**SUR LES SIX MILLIONS D'EMPLOIS QUE COMPTE L'ÎLE-DE-FRANCE, PRÈS DE SEPT EMPLOIS SUR DIX SE CONCENTRENT SUR 6 % DU TERRITOIRE. CETTE POLARISATION GÉOGRAPHIQUE DE L'EMPLOI S'ACCÉLÈRE DEPUIS 20 ANS ET IMPACTE L'EXPLOITATION DES TRANSPORTS FERRÉS DU QUOTIDIEN, AUTREMENT DIT LE MASS TRANSIT. QUELS SONT LES PRINCIPAUX PÔLES D'EMPLOI ET LEURS TRAJECTOIRES DE CROISSANCE ? QUELS ENSEIGNEMENTS DE LEURS SPÉCIFICITÉS PEUT-ON TIRER POUR LE DYNAMISME ÉCONOMIQUE ET LE MASS TRANSIT RÉGIONAL ?**

**S**'il n'y a pas de règle causale unique établie entre l'offre de transport et les transformations spatiales économiques<sup>1</sup>, les interactions entre le système de transport collectif et la géographie de l'emploi apparaissent fortes dans les faits. Les pôles d'emploi peu ou mal desservis par les transports en commun ferrés font figure d'exceptions (Vélizy-Villacoublay, Les Ulis, Saclay...), alors que les quartiers dotés de grands pôles multimodaux (Saint-Lazare, La Défense, La Plaine Saint-Denis...) affichent les plus fortes densités d'emploi de la région. Pour preuve, sept emplois salariés sur dix et trois établissements sur quatre sont situés à moins de quinze minutes de marche d'une gare Transilien-RER, d'une station de métro ou d'un arrêt de tramway. Surtout, la mobilité en lien avec le travail ressort comme une composante majeure de la desserte en transports collectifs. Les déplacements domicile-travail et ceux liés au travail avec d'autres motifs (achats, loisirs...) ne représentent certes que 30 % des 43 millions de déplacements quotidiens (tous modes, y compris la marche<sup>2</sup>) en 2018, mais 41 % de la durée des déplacements et 51 % des distances parcourues chaque jour par les Franciliens. Par ailleurs, 45 % des flux domicile-travail sont effectués en transports collectifs, essentiellement aux heures de pointe. Tout ceci dans un contexte de croissance structurellement élevée de l'emploi francilien – 1 million d'emplois supplémentaires en 20 ans<sup>3</sup> – et d'augmentation de la mobilité liée au travail (+ 800 000 déplacements entre 2010 et 2018), qui conduisent ainsi à une forte hausse de la fréquentation du réseau de transport<sup>4</sup>.



### LA FORTE POLARISATION DE L'EMPLOI DEPUIS VINGT ANS

Les cycles économiques et les politiques d'aménagement du territoire ont façonné par strates cumulatives la géographie francilienne telle que nous la connaissons aujourd'hui. Jusque dans les années 60-70, l'économie de l'Île-de-France était organisée spatialement de façon monocentrique,

**68 %**  
des emplois sur 6 %  
du territoire régional

**+ 1 MILLION**  
d'emplois en 20 ans<sup>3</sup>  
en Île-de-France

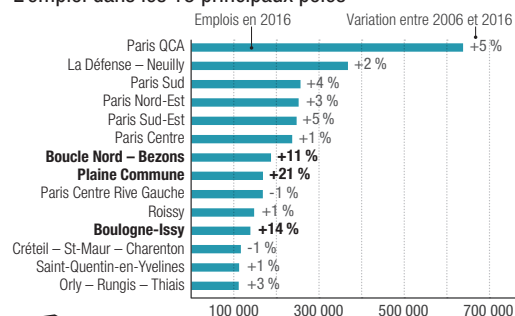
**+ 58 000**  
emplois à Paris en 10 ans

Les trajectoires et caractéristiques des pôles d'emplois décrites se fondent sur une analyse des données avant la crise de la Covid-19.

avec l'hyper-centre, Paris, des sites industriels en proche couronne et un développement peu ordonné en tache d'huile. Paris concentrait près de la moitié des 4,3 millions d'emplois franciliens<sup>5</sup>. Puis la politique d'aménagement et les schémas régionaux vont structurer pendant plus de vingt ans la croissance de l'emploi dans un système urbain plus polycentrique. Dans le contexte de tertiarisation de l'économie, les villes nouvelles émergent (Cergy-Pontoise, Marne-la-Vallée, Noisy-le-Grand, Évry, Saint-Quentin-en-Yvelines...), tandis que la proche couronne devient le relais de croissance de Paris autour des villes préfectorales (Nanterre, Bobigny, Créteil...) et du prolongement de l'axe historique (Neuilly-sur-Seine, Puteaux, Courbevoie...). Ce desserrement spatial des emplois et de la croissance<sup>6</sup> s'est poursuivi jusqu'à la fin des années 90, où Paris, la première couronne et la deuxième couronne pèsent alors chacun pour un tiers de l'emploi régional.

L'entrée de l'Île-de-France dans l'ère de la globalisation, dans les années 2000, va marquer un tournant. Une croissance de l'emploi tertiaire plus polarisée sur les territoires du cœur d'agglomération dotés d'une très bonne desserte en transports collectifs se dessine, inversant la tendance au desserrement. Entre 2006 et 2016, 10 communes portent 45 % de la croissance de l'emploi régional. Paris et les communes limitrophes ont ainsi multiplié les opérations de renouvellement urbain, souvent à forte dimension économique, par réappropriation des friches industrielles ou densification immobilière. La dynamique de population s'est aussi recentrée – la moitié de la croissance démographique étant désormais accueillie à moins de 20 km de Notre-Dame –, mais les territoires périphériques conservent une attractivité résidentielle significative. Finalement, la géographie de l'emploi francilien se caractérise par un gradient de densité du centre de Paris vers sa périphérie. Dans le noyau central de grande densité, les activités et les services se répartissent de façon polycentrique, alors que l'habitat est plus dispersé. Dans cette organisation, le système ferroviaire Transilien-RER à orientation radiale relie les bassins de vie et d'emploi depuis la périphérie jusqu'au cœur d'agglomération, et connecte de nombreux pôles d'emploi entre eux.

### L'emploi dans les 15 principaux pôles



© L'INSTITUT PARIS REGION 2020  
Sources : Insee, RP 2006, 2016

### UNE ORGANISATION POLYCENTRIQUE DE L'EMPLOI

Les pôles d'emploi se définissent à partir des seuils de concentration d'emplois et des déplacements domicile-travail (voir encadré page 6). 48 pôles d'emplois ont ainsi été identifiés sur le territoire francilien. Ils totalisent 80 % des effectifs régionaux, soit plus de 4,6 millions d'emplois, mais ne couvrent que 15 % des communes franciliennes. Les trajectoires et caractéristiques de ces pôles décrites ci-après se fondent sur une analyse des données avant la crise de la Covid-19.

#### Paris, locomotive de la région

Les pôles parisiens, cœur économique de la région, disposent du volume d'emploi le plus élevé. Avec près de 640 000 emplois, le quartier central des affaires<sup>7</sup> (QCA) est de loin le premier pôle d'emploi de la région. Sur une trajectoire de croissance entre 2006 et 2016 (+ 58 000 emplois, soit 31 % de la croissance régionale), les pôles parisiens offrent tous les critères d'attractivité : accessibilité en transports en commun, aménité urbaine, écosystème d'innovation et d'affaires... Les parts d'actifs résidant et travaillant au sein du même pôle sont parmi les plus élevées de la région, comprises entre 38 % et 54 %. À l'inverse, leur densité et leurs coûts immobiliers nettement plus importants pourraient venir contrarier cette dynamique.

#### Le cœur d'agglomération porte la croissance de l'emploi

Les pôles d'emploi limitrophes de Paris s'affirment comme les autres pôles structurants de la région, avec en moyenne 135 000 emplois. La dynamique sur ces pôles est forte, avec 100 000 emplois supplémentaires accueillis en dix ans, dont 30 000 uniquement pour Plaine Commune. La Défense-Neuilly occupe une position à part, avec 370 000 emplois. Cette dynamique de croissance de l'emploi s'accompagne d'une dissociation plus forte entre le lieu de résidence et le lieu de travail. En moyenne, 30 % des actifs résident et travaillent dans le même pôle d'emploi, un chiffre qui a tendance à baisser.

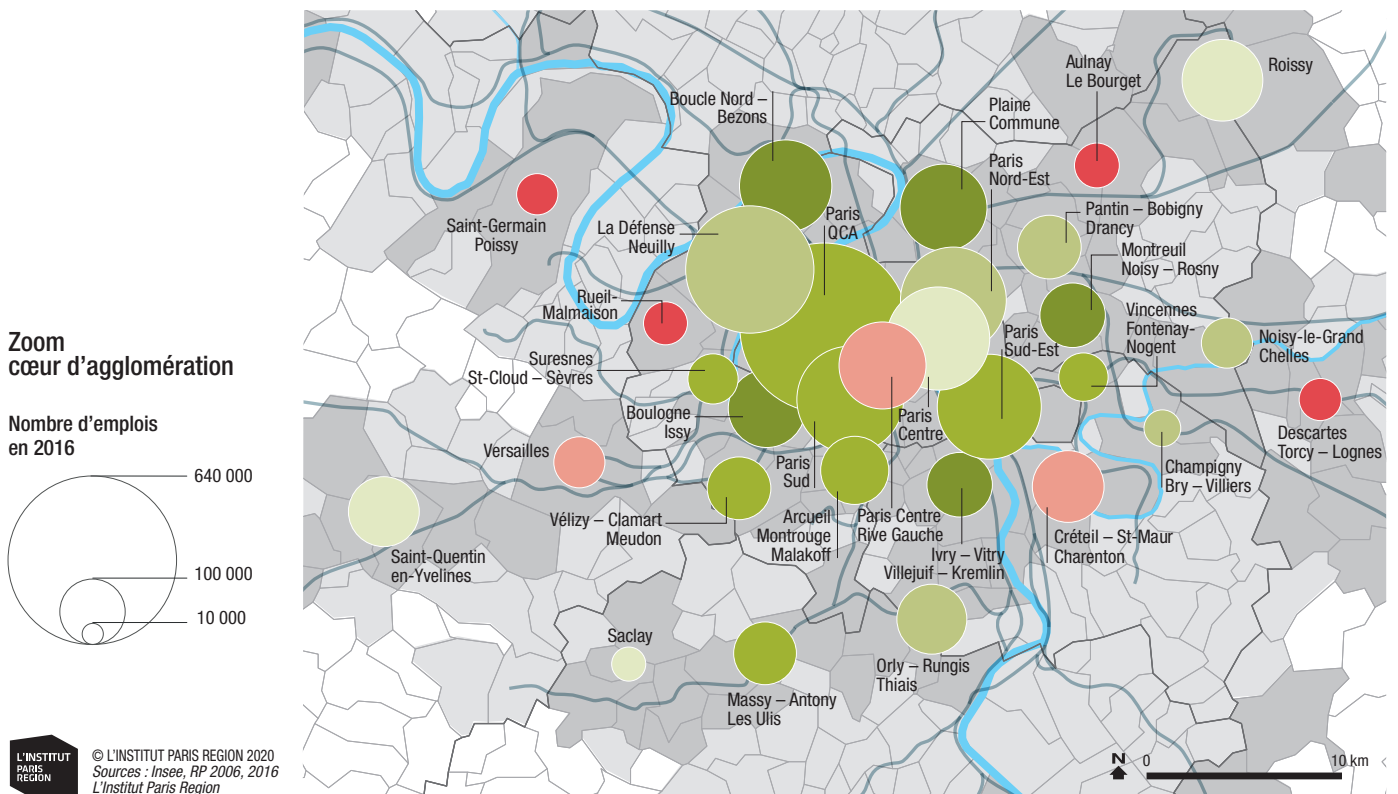
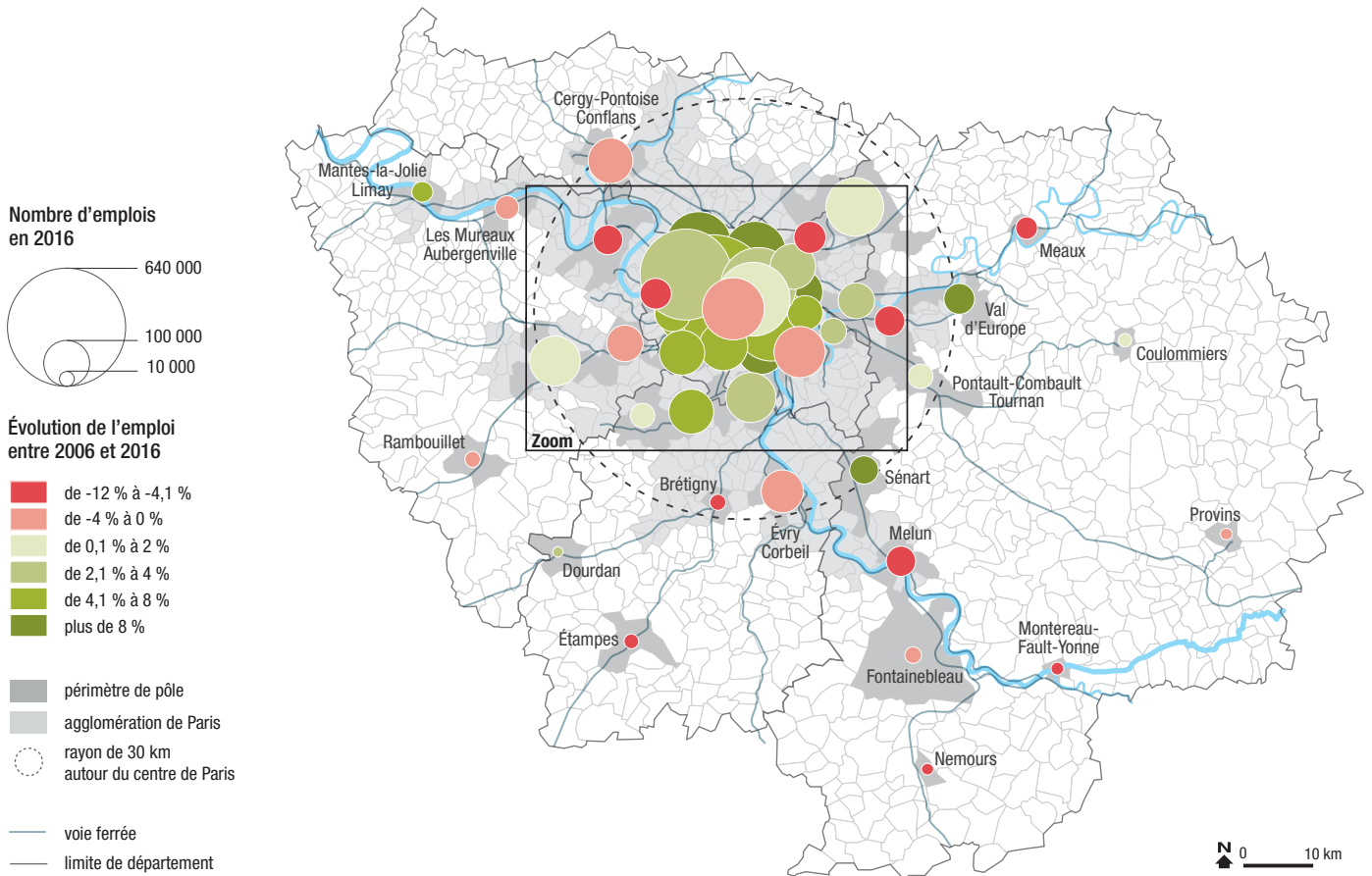
Ces territoires ambitionnent des développements importants de l'offre en immobilier de bureaux, moteur principal de la croissance de leur emploi. Si le contexte économique est un facteur déterminant à l'échelle de la zone dense, l'amélioration effective de l'offre de transport sera une condition nécessaire – mais non suffisante – pour faire émerger localement les projets. À ce titre, les pôles d'emploi concernés par les prolongements Nord et Sud de la ligne 14 et la création de la ligne 15 Sud devraient gagner en dynamisme.

#### Des évolutions contrastées en périphérie

Les autres pôles de l'agglomération parisienne<sup>8</sup> accueillent 1,2 million d'emplois, avec des volumes d'emplois très hétérogènes. Les pôles de Roissy, Saint-Quentin-en-Yvelines et Orly-Rungis sont les plus importants, avec plus de 100 000 emplois chacun et des trajectoires contrastées.



## UNE POLARISATION DE L'EMPLOI AU CŒUR DE L'AGGLOMÉRATION MISE EN RELATION PAR LE MASS TRANSIT



Les pôles de Vélizy, Massy, Sénart et Val d'Europe sont en croissance, quand d'autres enregistrent des pertes d'emplois, à l'image des pôles d'Aulnay, de Cergy-Pontoise ou de Poissy/Saint-Germain-en-Laye. Compte tenu des critères d'attractivité actuels, un changement de trajectoire à court terme de ces derniers pôles s'appuierait essentiellement sur le tissu économique local. L'amélioration de l'offre de transport constitue toutefois pour eux un enjeu majeur.

Le *mass transit* joue certes un rôle fondamental dans l'attractivité économique, mais il permet plus généralement une mise en système avec les pôles d'emploi, et notamment avec ceux du cœur d'agglomération. Dans un contexte où les liaisons domicile-travail s'allongent, et puisqu'en moyenne seul un tiers des actifs travaillent et résident au sein d'un pôle d'emploi, le système de transport ferroviaire hyper-capacitaire facilite l'accès au marché du travail régional et permet d'assurer les flux massifs domicile-travail vers et depuis ces pôles d'emploi, notamment aux heures de pointe.

### DES SPÉCIFICITÉS ÉCONOMIQUES ET TERRITORIALES

Au-delà de l'approche purement quantitative, la structure du tissu économique local et la nature des emplois présents sur un pôle sont des caractéristiques essentielles pour comprendre les différences territoriales en termes d'utilisation du *mass transit* et anticiper les évolutions de sollicitation du système de transport régional. À cette fin, une analyse et une localisation précise de la structure et de la dynamique du tissu économique ont été menées sur les pôles d'emploi stratégiques pour Transilien SNCF, en tenant compte des effets sur la mobilité professionnelle (voir les exemples issus des portraits de pôles page 5).

#### La spécialisation par secteurs d'activité

La force de l'économie francilienne, qui est de présenter une diversité de la nature des activités accueillies sur son territoire, se reflète directement

sur les pôles d'emploi. Ils apparaissent très largement diversifiés d'un point de vue des secteurs d'activité représentés. Les pôles d'emploi avec une spécialisation sectorielle sont liés à la présence d'un équipement structurant particulier, de rayonnement international, à l'image des pôles de Roissy et d'Orly-Rungis, spécialisés dans les activités de transport et de stockage, ou de Val d'Europe, avec le parc d'attractions de Disneyland. Cette spécificité sectorielle se traduit par des besoins de mobilité relativement différenciés par rapport aux autres pôles, notamment avec des activités en horaires décalés ou le week-end. Les pôles d'emploi situés en dehors de l'agglomération de Paris (Meaux, Nemours, Rambouillet...) affichent eux aussi une forme de spécialisation, avec une prédominance de l'économie dite présentielle qui inclut les services publics et une partie des fonctions commerciales. En dehors de ces pôles, la diversité sectorielle du tissu économique est la norme.

#### La spécialisation sur des fonctions économiques

La spécificité des pôles d'emploi réside surtout dans la fonction des emplois présents. L'épisode du confinement du printemps 2020, durant lequel 39 % des actifs franciliens ont télétravaillé<sup>9</sup>, contre 18 % avant la crise sanitaire, a mis en exergue ces particularités locales et leur impact différencié sur la sollicitation des lignes de transports. Les pôles d'emploi caractérisés par un poids prépondérant des cadres des fonctions métropolitaines (Paris QCA, La Défense-Neuilly, Boulogne-Issy...) ont en effet enregistré des baisses de fréquentation des transports collectifs largement plus importantes que celles constatées dans les autres pôles d'emploi<sup>10</sup>. Les possibilités de télétravail sont en effet très importantes pour les cadres et professions intellectuelles supérieures, significatives pour les professions intermédiaires et les employés qualifiés, mais plus compliquées ou nettement plus réduites pour les ouvriers et employés non qualifiés. L'impact territorial d'une diffusion des pratiques de télétravail, dont l'ampleur reste à déterminer, s'analysera à l'aune de ces structures économiques locales.

#### La diversité de la structure du tissu économique

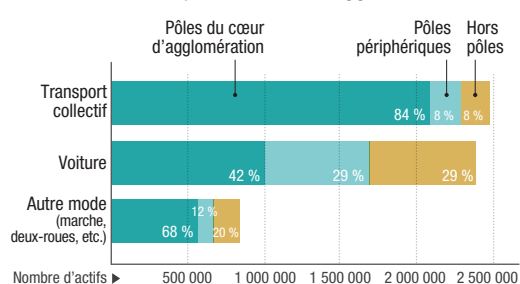
Enfin, si les pôles d'emploi sont des lieux de concentration des grandes entreprises, les TPE/PME demeurent une composante importante du tissu économique : elles accueillent plus de 30 % des emplois totaux des pôles, avec des disparités importantes. Ainsi, à La Défense-Neuilly, 70 % des emplois sont concentrés dans les établissements de plus de 100 salariés, contre 57 % pour le pôle de la Boucle Nord. Identifier les grandes entreprises comme l'ensemble des grands générateurs de flux est utile pour mettre en œuvre des stratégies de lissage des heures de pointe dans les transports en commun<sup>11</sup>. Les grandes entreprises peuvent générer par ailleurs des variations brusques de l'emploi à l'échelle locale, qu'il convient d'anticiper, d'autant plus que leur ancrage territorial est moins fort que celui des TPE/PME.

**33 %**  
des emplois des pôles occupés par des cadres (49 % sur le pôle de La Défense-Neuilly)

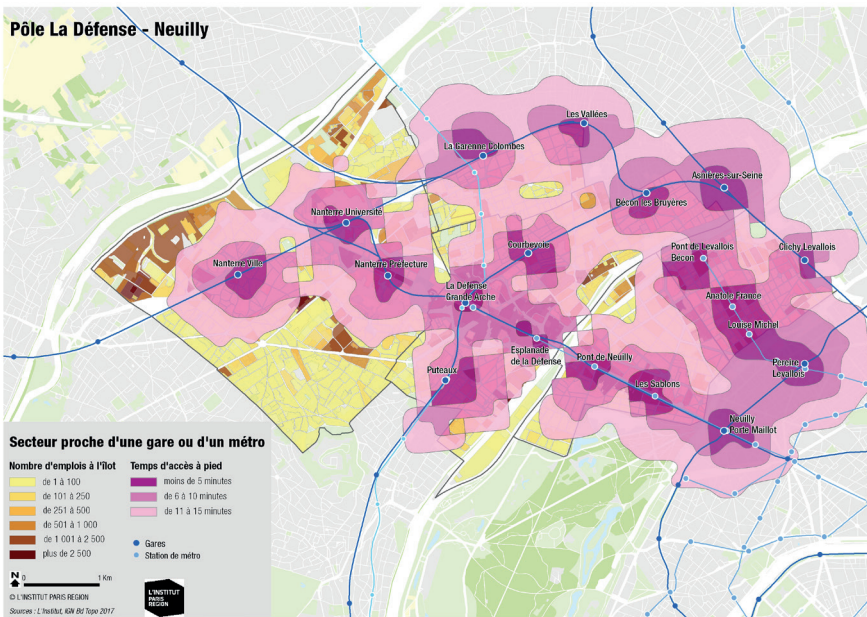
**24 %**  
des emplois des pôles concernés par les fonctions métropolitaines (42 % sur le pôle de La Défense-Neuilly)

**36 %**  
des emplois des pôles dans les entreprises de moins de 50 salariés (21 % pour le pôle de La Défense-Neuilly)

Les TC, mode principal pour les actifs travaillant dans les pôles du cœur d'agglomération

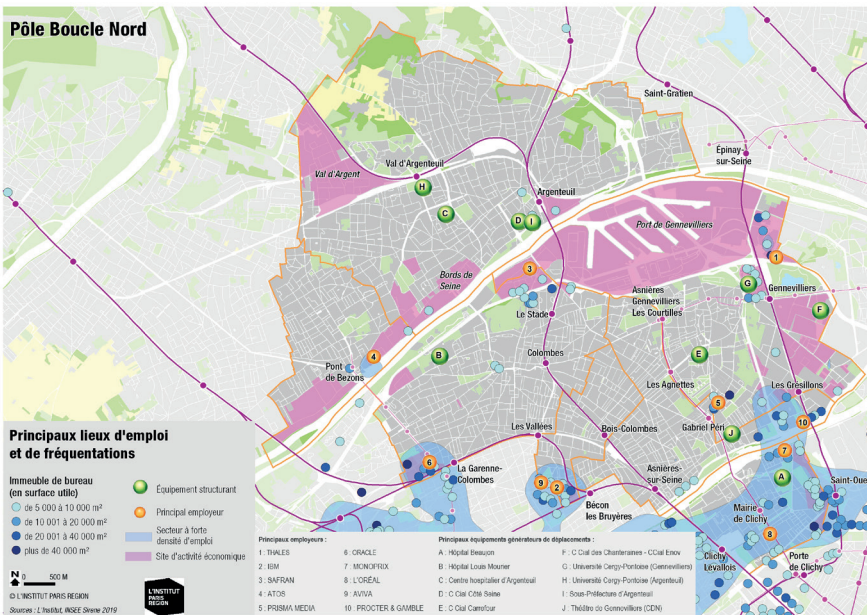






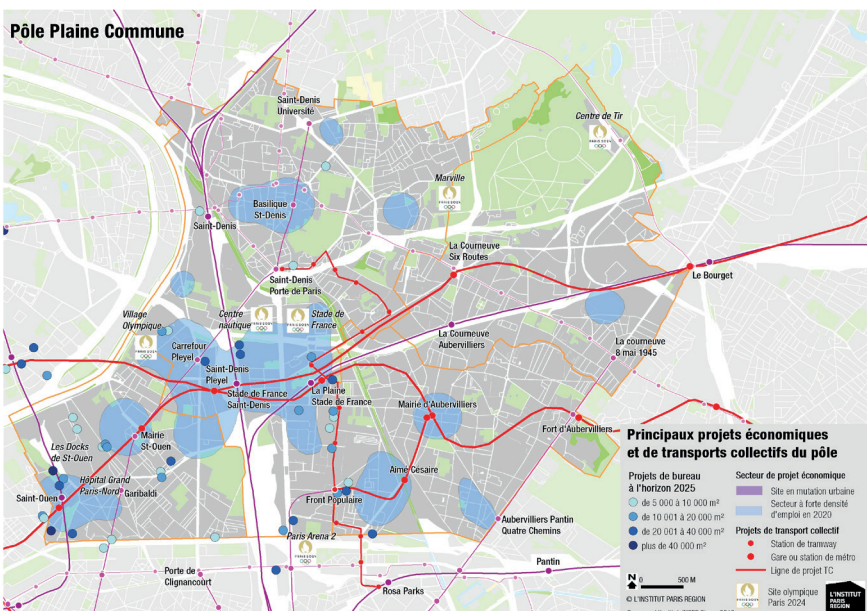
## Appréhender l'accessibilité des emplois à un niveau fin

Le croisement des densités d'emplois à l'échelle de l'îlot urbain et du temps d'accès à pied à une gare permet de mesurer l'intensité de l'aire d'attraction des gares. La Défense-Neuilly est, à ce titre, l'un des pôles d'emploi qui disposent non seulement d'une très forte densité d'emplois, mais également de l'une des plus grandes facilités d'accès aux emplois par les transports en commun : 72 % des emplois sont situés à moins de dix minutes de marche d'une gare ou d'une station de métro. Ce croisement permet aussi d'identifier les emplois moins bien desservis d'un pôle et sur lesquels des solutions de rabattement pourraient être envisagées ou renforcées. C'est particulièrement le cas du pôle d'emploi de Roissy, où 78 % des emplois sont à plus de quinze minutes à pied d'une gare.



## Caractériser les générateurs de déplacements

L'analyse des pôles d'emploi à partir des données économiques clés disponibles à l'échelle communale permet de caractériser les fondamentaux locaux de la demande de transport, qui peuvent varier fortement d'un territoire à l'autre. Le pôle d'emploi de la Boucle Nord, pôle majeur du cœur d'agglomération avec 190 000 emplois, illustre ces contrastes locaux. Doté d'une identité axée sur la production et accueillant le premier port fluvial de France, le nord du territoire est marqué par de nombreux sites d'activité plus ou moins étendus, avec une part élevée d'ouvriers et d'employés. Au sud, l'emploi des cadres et professions intellectuelles supérieures est en forte croissance depuis quinze ans, en lien avec le développement important du parc de bureaux, notamment à proximité du Transilien. Ce pôle est aussi caractérisé par la présence de grands campus tertiaires occupés par une seule entreprise (Thalès, Atos, IBM...).



## Anticiper la future demande

La perspective de développement des pôles d'emploi est examinée au regard des projets connus en immobilier d'entreprise, des sites en mutation urbaine et de l'évolution du réseau de transport. Les pôles d'emploi qui verront leur niveau de desserte se renforcer seront très certainement les plus dynamiques. Le pôle d'emploi de Plaine Commune préfigure cette trajectoire, avec le prolongement de la ligne 14, qui le reliera aux pôles de Paris QCA et Paris Rive Gauche, et, à terme, les lignes 15, 16 et 17, qui le lieront directement notamment aux pôles de La Défense-Neuilly, Boulogne-Issy et Roissy. Ce pôle de 170 000 emplois est par ailleurs l'un de ceux qui disposent du plus grand potentiel foncier économique du cœur d'agglomération, avec une dynamique de projet stimulée par les sites olympiques, et plus particulièrement le village olympique.

À ce titre, les opportunités offertes par l'extension du réseau de transport, au premier rang desquelles figurent Eole et le Grand Paris Express, façonneront les dynamiques locales de croissance de l'emploi. Ces évolutions se feront de manière progressive, en lien avec la mise en service effective des nouvelles infrastructures et sans bouleverser la structure actuelle de la géographie de l'emploi ni la dynamique de polarisation. Si ces projets de *mass transit* désenclavent certains territoires, notamment ceux situés à l'est du cœur de l'agglomération et sur le plateau de Saclay, le nouveau réseau de métro en rocade permettra surtout de réduire les temps de parcours et d'obtenir un maillage de desserte performant, qui contribuera ainsi à renforcer l'accessibilité régionale au marché de l'emploi et, par voie de conséquence, l'attractivité des pôles d'emploi existants. Il est donc peu probable que la polarisation de l'emploi soit remise en cause, à moins qu'un changement profond et durable du comportement des entreprises et des actifs soit opéré. En revanche, les évolutions des modes d'organisation dans les entreprises (télétravail, utilisation d'espaces de *coworking* ou de tiers lieux, aménagement des horaires...), amplifiées par la situation sanitaire, pourraient redéfinir la notion de lieu de travail principal et être un levier puissant de lissage des heures de pointe au profit d'un *mass transit* moins saturé et plus confortable. ■

**Renaud Roger**, département Économie (*Vincent Gollain, directeur*), et **Jérôme Bertrand**, département Mobilité et transports (*Dany Nguyen-Luong, directeur*), L'Institut Paris Region avec la participation de **Françoise Tournassoud** et **Charlotte Bernard**, Transilien SNCF

## MÉTHODOLOGIE D'IDENTIFICATION DES PÔLES D'EMPLOI FRANCILIENS

Pour des raisons d'accès aux données localisées de l'emploi, le travail à l'échelon communal a semblé le plus pertinent. Les pôles identifiés correspondent à des regroupements de communes. Les 116 communes de plus de 10 000 emplois situées à moins de 30 km du centre de Paris et les 24 communes de plus de 5 000 emplois situées à plus de 30 km ont été sélectionnées. Un regroupement a été opéré en examinant les similitudes entre les périmètres des pôles d'emploi des travaux menés par la DRIEA Île-de-France et ceux de l'Insee Île-de-France (voir Ressources). Les périmètres des pôles ont été ajustés et leur nombre adapté pour tenir compte des réalités opérationnelles des acteurs du *mass transit*. Les 48 pôles d'emploi identifiés forment ainsi l'armature des polarités économiques de l'espace régional.

1. Jean-Marc Offner, « Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace géographique*, 1993.
2. Source : EGT H2020 - résultats partiels 2018, Île-de-France Mobilités-Omnil-DRIEA.
3. Source : Insee Estel, entre fin 1997 et fin 2018.
4. Sur le 1,1 million de déplacements en plus en transports collectifs entre 2010 et 2018, 450 000 sont liés au travail, soit 40 % de la croissance de l'usage des transports collectifs.
5. Source : Insee RP 1968.
6. Frédéric Gilli, « Le desserrement de l'emploi dans la région urbaine de Paris 1975-1999 », Direction régionale de l'équipement de l'Île-de-France, 2003.
7. Dans le cadre de cette étude, le quartier central des affaires est composé des 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup>, 16<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> arrondissements de Paris.
8. Périmètre de l'unité urbaine de Paris défini par l'Insee en 2010.
9. Delphine Brajon, « Le confinement, accélérateur du télétravail ? », *Note Rapide* n° 866, L'Institut Paris Region, octobre 2020.
10. À titre d'exemple, en comparant les validations enregistrées au mois de septembre 2020 avec celles de septembre 2019, le nombre moyen de validations un jour de semaine à la gare de La Défense - Grande Arche a baissé de 50 %, contre -35 % pour l'ensemble du réseau ferré régional.
11. Notamment sur le modèle des expérimentations menées sur le territoire de Paris La Défense, Plaine Commune et Grand Paris Sud.

### DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Fouad Awada

### DIRECTRICE DE LA COMMUNICATION

Sophie Roquelle

### MAQUETTE

Jean-Eudes Tilloy

### INFOGRAPHIE/CARTOGRAPHIE

Gaëtane Carette, Laurie Gobled, Emmanuel Marion

### MÉDIATHÈQUE/PHOTOTHÈQUE

Inès Le Meledo, Julie Sarris

### FABRICATION

Sylvie Coulomb

### RELATIONS PRESSE

Sandrine Kocki  
33 (0)1 77 49 75 78

### L'Institut Paris Region

15, rue Falguière  
75740 Paris cedex 15  
33 (0)1 77 49 77 49

ISSN 2724-928X  
ISSN ressource en ligne  
2725-6839



institutparisregion.fr



## RESSOURCES

- S. Berroir, F. Le Nechet, H. Mathian, T. Saint-Julien, L. Sanders, « Les pôles d'emploi dans l'aire urbaine de Paris en 2006 », UMR Géographie-cités, DRIEA, février 2012.
- A. Marsal et V. Baudrand, « 60 pôles d'emploi organisent l'espace francilien », DRIEA, mars 2020.
- F. Dubujet, Y. Musiedlak, F. Mohrt, P. Virot, « En Île-de-France, 39 pôles d'emploi structurent l'économie régionale », Apur, Insee Île-de-France, *À la page*, n° 417, janvier 2014.
- C. Camors, V. Gollain, C. Calvier, L. Pichard, Y. Burfin, « La petite couronne au cœur des transferts d'établissements franciliens », *Note rapide*, n° 737, L'Institut Paris Region, Insee Île-de-France, Crocus de la CCI Île-de-France, janvier 2017.
- P. Leroi, R. Roger, M. Bouleau, « Les lieux de travail, reflets de la diversité économique », *Note rapide*, n° 785, L'Institut Paris Region, septembre 2018.
- R. Roger, « L'immobilier de bureau dans un nouveau cycle de production », *Note rapide*, n° 760, L'Institut Paris Region, novembre 2017.
- P. Louchart, E. Chometon, D. Brajon, J. Dupoizat, R. Roger, A. Wittmann, « Les projections de population et d'emploi en Île-de-France, un outil d'aide à la décision », *Note rapide*, n° 861, L'Institut Paris Region, DRIEA, juillet 2020.
- J. Bertrand et alii « Quel rôle pour le Mass Transit en Île-de-France à l'heure de la crise sanitaire ? », *Note rapide*, n° 864, L'Institut Paris Region, Mass Transit Academy, Transilien SNCF, Kisio, Sustainable mobilities, septembre 2020.
- D. Brajon, « Le confinement, accélérateur du télétravail ? », *Note rapide*, n° 866, L'Institut Paris Region, octobre 2020.

Les portraits de pôle d'emploi réalisés sont disponibles sur le site de L'Institut Paris Region à la page de cette *Note rapide*.

