

Paris, le 21 janvier 2021

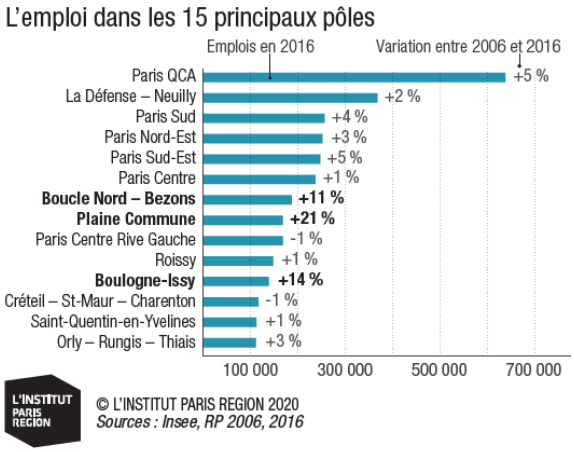
L'Institut Paris Region et Transilien SNCF publient aujourd'hui la Note Rapide

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

L'Institut Paris Region publie, en partenariat avec Transilien SNCF, un certain nombre d'analyses du Mass Transit francilien. Dans cette nouvelle publication, L'Institut a analysé les pôles économiques franciliens et les déplacements qui en résultent.

Une hyperpolarisation des emplois, trait caractéristique de l'Île-de-France

La géographie de l'emploi résulte d'une stratification au long cours. La dynamique de l'emploi suit quant à elle les mouvements profonds de l'économie mondiale au sein même d'une métropole mondialisée.



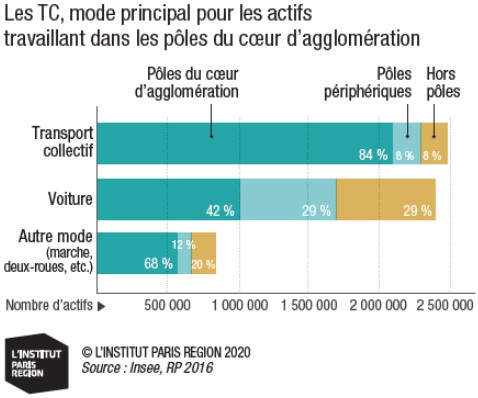
48 pôles d'emploi ont été identifiés sur le territoire francilien, qui concentrent 80 % des effectifs régionaux, soit plus de 4,6 millions d'emplois, sur 15 % des communes franciliennes.

Le quartier central des affaires (1er,2e,8e,9e,16e et 17e arrondissements de Paris) est de loin le premier pôle d'emploi de la région. La Défense se distingue comme le 2ème pôle avec 370 000 emplois environ. Viennent ensuite les pôles de petite couronne (Boucles Nord, Plaine Commune, Boulogne-Issy…), avec en moyenne 135 000 emplois. 100 000 emplois supplémentaires y ont été accueillis en dix ans, dont 30 000 uniquement pour Plaine Commune.

À l'aube de la pandémie, l'Île-de-France comptait plus de 6 millions d'emplois. Quels que soient les effets récessifs de celle-ci sur l'emploi, ils seront à mettre en regard de cet important volume et du million d'emplois supplémentaires acquis ces vingt dernières années *.

Seul un tiers des actifs travaillent et résident au sein d'un pôle d'emploi

68% des emplois étant concentrés sur 6% du territoire, le système de transport ferré hyper-capacitaire, mass transit, permet d'accéder au marché du travail régional et d'assurer les flux domicile-travail vers et depuis ces pôles d'emploi. Les transports collectifs, et en particulier les RER et trains Transilien desservant l'ensemble de l'Île-de-France, sont le premier mode de déplacements pour les actifs travaillant dans les pôles d'emplois du cœur de l'agglomération. Globalement, 45 % des trajets domicile-travail sont ainsi effectués en transports collectifs, essentiellement aux heures de pointe. Celles-ci sont la clé du dimensionnement capacitaire, l'objectif étant de les lisser pour améliorer le confort de tous.



Diffusable

L’offre de transport, condition nécessaire du développement économique

Si le contexte économique est un facteur déterminant à l’échelle de la zone dense, l’amélioration effective de l’offre de transport est une condition nécessaire pour la dynamique régionale, avec seulement 30% d’actifs qui résident dans leur lieu d’emploi.

En outre, rappelons que contrairement à une idée reçue, les cadres sont les plus utilisateurs des transports en commun en Île de France. Les pôles d’emploi de cadres des fonctions métropolitaines (Paris QCA, La Défense-Neuilly, Boulogne-Issy...) ont ainsi enregistré l’an dernier des baisses de fréquentation des transports collectifs largement plus importantes que celles d’autres pôles d’emploi.

Pour autant, les possibilités de télétravail sont nettement plus réduites pour les ouvriers et employés non qualifiés. Ils représentent par exemple près de 4 emplois sur dix des 190 000 emplois du pôle de Boucle Nord.

Aussi, quelles que soient les évolutions suite à la pandémie, la géographie et les dynamiques d’emploi ainsi que les besoins en mass transit ne devraient pas être bouleversés dans leur structure profonde à moyen terme. A l’horizon 2024 les importants volumes des déplacements quotidiens qui caractérisent la région Île-de-France devraient largement subsister.

*Source : Insee Estel, entre fin 1997 et fin 2018

Contacts presse

L’Institut Paris Region : Sandrine Kocki 06 07 05 92 20 - sandrine.kocki@institutparisregion.fr

Transilien SNCF : Aymeric Anselin 06 28 91 15 69 - ext.aymeric.anselin@sncf.fr

Diffusable