

Les liens entre les aires urbaines, leviers de développement dans une région en quête de métropole

Les navettes quotidiennes des actifs se rendant à leur travail forment des réseaux d'échanges entre les aires urbaines et participent au développement économique.

En Bourgogne-Franche-Comté, les aires urbaines de Dijon et Besançon animent une grande partie de ces déplacements. Elles ont des échanges limités entre elles mais sont au cœur d'un réseau composé de dix aires urbaines faisant système au niveau national parmi lesquelles on compte aussi Chalon-sur-Saône, Dole, Vesoul, Lons-le-Saunier, Montceau-les-Mines, Le Creusot, Beaune et Pontarlier.

L'aire industrielle de Montbéliard est très liée à celle de Belfort, plus tertiaire qui échange également avec Mulhouse. Sens et Auxerre sont davantage tournées vers Paris, Mâcon vers Lyon. Nevers entretient quelques liens avec Paris et Clermont-Ferrand. Pontarlier et Montbéliard ont par ailleurs des relations économiques fortes avec la Suisse.

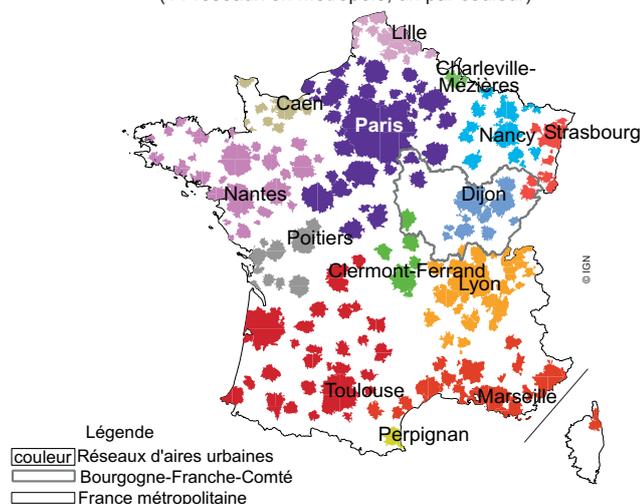
Mélanie Bouriez, David Brion (Insee)

En Bourgogne-Franche-Comté, seize aires urbaines, définies comme les aires d'influence des pôles urbains offrant au moins 10 000 emplois (définitions), regroupent 61 % de la population et 67 % de l'emploi. L'essentiel des mobilités du domicile au lieu de travail s'effectuent au sein de chacune d'elles. Ainsi, près de 317 900 actifs se déplacent chaque jour au sein de leur aire urbaine, de leur commune de résidence à leur commune de travail.

Les migrations pendulaires entre les aires urbaines sont moins nombreuses. Elles atteignent cependant des volumes significatifs : 36 600 actifs vont travailler dans une autre aire urbaine que celle dans laquelle ils résident, sans pour autant dépasser les limites de la région, 11 600 viennent d'une autre région et 19 200 sortent de Bourgogne-Franche-Comté. Ces déplacements quotidiens constituent

1 Déplacements domicile-travail : 10 aires urbaines de la région forment un réseau d'échanges à l'échelle française

Espaces de coopération entre les aires urbaines françaises déterminés à partir des navettes domicile-travail des actifs (14 réseaux en Métropole, un par couleur)



Source : Insee, Recensement de la population 2009.

une des composantes des liaisons entre les aires urbaines et des réseaux de villes qui en découlent. Ils contribuent à rapprocher actifs et emplois ; ils participent ainsi à l'ajustement du marché du travail. Ils constituent de fait des leviers de développement économique d'autant que ces actifs, par leur consommation sur leur lieu de travail, contribuent au développement de l'offre de services.

À ces liens s'ajoute en Bourgogne-Franche-Comté une dimension transfrontalière : près de 7 200 actifs habitant une aire urbaine de la région travaillent en Suisse.

Dijon et Besançon animent les échanges de population

Les aires urbaines de Dijon et de Besançon sont les plus peuplées de Bourgogne-Franche-Comté. Elles constituent aussi les deux pôles économiques majeurs de la région desquels partent ou arrivent quotidiennement de nombreux actifs.

Dijon (1) entretient surtout des liens avec les aires urbaines situées le long de la vallée de la Saône. Une **zone d'échanges préférentiels interconnecte ainsi Dijon, Beaune et Chalon-sur-Saône**.

Ces trois aires urbaines résistent plutôt bien à la crise économique : la population augmente entre 2007 et 2012 et le nombre d'emplois croît ou se maintient. Située au centre de ce réseau, Beaune est davantage tournée vers les deux autres aires urbaines plus peuplées et dans lesquelles les emplois sont plus nombreux et diversifiés.

Dans le sens Beaune-Dijon, comme dans l'autre sens, les migrations alternantes concernent environ 1 400 personnes. Entre Beaune et Chalon-sur-Saône, elles sont moindres, 750 dans le sens nord-sud, 600 en sens inverse. Au total, 12 % des emplois de l'aire urbaine de Beaune sont occupés par des actifs résidant dans les deux aires urbaines voisines. Pour ces trois aires urbaines, une part élevée des déplacements concerne des actifs exerçant des fonctions métropolitaines (33 % en moyenne), c'est-à-dire des emplois souvent qualifiés, considérés comme porteurs de croissance. Du fait des distances parcourues, la voiture est le mode de transport privilégié dans les échanges avec l'aire de Beaune, les transports en commun sont davantage sollicités entre Dijon et Chalon-sur-Saône : ils concernent 28 % des navetteurs.

Les liens sont plus lâches entre Dijon et les aires plus éloignées de Nevers, Sens, Mâcon et Auxerre. Toutefois, l'offre de formation de l'enseignement supérieur sur Dijon attire

(1) Pour faciliter la lecture, les aires urbaines seront, par la suite, souvent désignées par le nom de leur ville-centre.

2 Dijon et Besançon sont, de loin, les aires urbaines les plus peuplées de la région

Population, emplois des aires urbaines de Bourgogne-Franche-Comté

Aires urbaines	Population		Emplois		Évolutions 2007-2012	
	Nombre d'habitants	Nombre	Part de l'industrie (%)	Part des fonctions métropolitaines (%)	de la population (% par an)	de l'emploi (% par an)
Dijon	377 600	167 700	12	25	+ 0,4	+ 0,1
Besançon	246 800	104 800	13	22	+ 0,4	+ 0,1
Montbéliard	162 300	65 500	33	21	+ 0,0	- 1,5
Chalon-sur-Saône	133 600	57 400	17	21	+ 0,2	- 0,2
Belfort	114 100	45 700	14	25	+ 0,2	- 0,5
Nevers*	95 400	40 000	14	20	- 0,4	- 1,0
Auxerre	92 300	40 200	14	21	0,0	- 0,7
Mâcon*	68 000	37 200	13	23	+ 0,1	+ 0,4
Dole	65 300	25 000	20	15	+ 0,2	- 0,3
Sens	62 200	24 300	20	18	+ 0,1	- 0,7
Vesoul	59 500	27 200	17	18	+ 0,2	- 0,1
Lons-le-Saunier	58 100	26 200	15	20	+ 0,2	+ 0,2
Montceau-les-Mines	45 100	15 400	19	16	- 0,4	- 1,2
Le Creusot	38 100	14 700	28	21	- 0,4	- 0,8
Beaune	35 500	17 700	15	22	+ 0,6	+ 0,5
Pontarlier	30 600	14 000	17	18	+ 0,1	- 0,1
Ensemble des 16 aires urbaines*	1 684 500	723 100	16	22	+ 0,2	- 0,3

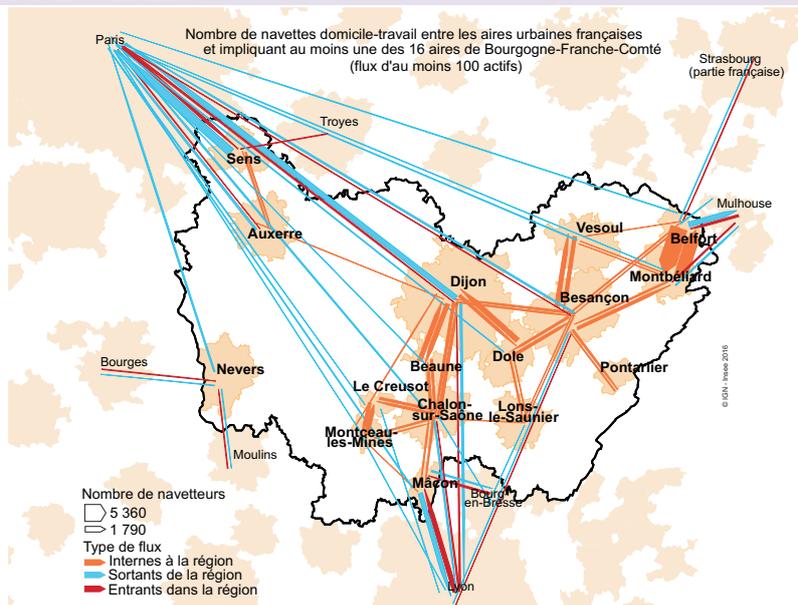
* Les aires urbaines sont prises en compte pour leur partie située en Bourgogne-Franche-Comté. Source : Insee, Recensements de la population de 2007 et 2012.

de nombreux étudiants de ces quatre aires urbaines. En particulier, les jeunes de Sens et Auxerre viennent s'installer davantage à Dijon qui relève de leur académie qu'à Paris, pourtant plus proche mais où l'accès au logement est moins facile et plus onéreux.

L'aire urbaine de Besançon anime un réseau en étoile avec celles de Vesoul, Dole, Pontarlier et Lons-le-Saunier. Plus d'un millier d'actifs se déplacent ainsi chaque jour dans un sens comme dans

l'autre entre Besançon et Vesoul, entre Besançon et Dole. Ces actifs sont pour une grande part des employés des services non marchands destinés à la population (administration, enseignement, santé...). À ces mobilités domicile-travail quotidiennes s'ajoutent des migrations résidentielles en lien avec l'offre de formation supérieure proposée dans l'aire urbaine bisontine : des jeunes en provenance de toute l'académie viennent s'y installer dès le premier cycle, pour poursuivre leurs études.

3 Les déplacements domicile-travail dessinent des liens économiques quotidiens entre les aires urbaines



Source : Insee, Recensement de la population 2012.

Dijon et Besançon, peu connectées entre elles, forment un réseau avec Dole

Des infrastructures de transport développées s'appuyant sur un axe autoroutier, un réseau TER cadencé et une ligne ferrée grande vitesse permettent de relier rapidement Dijon et Besançon. Il faut un peu plus d'une heure en voiture et 43 minutes au mieux par le train pour aller d'une ville à l'autre. Les migrations alternantes sont pourtant limitées : 500 actifs dans le sens Besançon-Dijon, 400 dans l'autre sens, ce qui représente une part minime (moins de 0,4 %) du volume d'emplois de chacune de ces deux aires urbaines.

Les migrations résidentielles d'étudiants sont aussi de faible volume. En cinq ans, moins de 250 étudiants résidant dans l'une se sont installés dans l'autre pour poursuivre leurs études, soit moins de 1,5 % de la population étudiante de ces deux aires.

De même, les liens économiques vus à travers le prisme des entreprises multi-établissements et de leur implantation sont ténus. Peu d'établissements du secteur marchand implantés dans l'une de ces deux aires urbaines dépendent d'un siège situé dans l'autre : les sièges « dijonnais », surtout des banques et assurances, contrôlent ainsi 1 300 emplois sur l'aire urbaine de Besançon, les sièges « bisontins », 300 emplois sur celle de Dijon.

Pourtant, renforcer les liens entre Dijon et Besançon revêt une importance stratégique en Bourgogne-Franche-Comté. La région ne dispose pas aujourd'hui de métropole, c'est-à-dire d'une agglomération de taille suffisante pour insuffler une dynamique économique susceptible d'accroître l'attractivité et se positionner ainsi à l'échelle nationale voire européenne. Un fonctionnement en réseau permettrait d'atteindre cette taille critique, de développer, autour de partenaires économiques, sociaux, scientifiques et universitaires, une économie de l'innovation, véritable moteur de la croissance et de la compétitivité des territoires. Quelques expériences existent déjà, comme le pôle de compétitivité Vitagora ou encore la communauté d'universités et établissements « université Bourgogne-Franche-Comté ».

Ce fonctionnement en réseau peut s'appuyer sur les liens qu'entretient chacune des deux « têtes de pont » avec l'aire urbaine de Dole. En effet, près d'un millier d'actifs se déplacent chaque jour, de Dole vers Dijon, de Dole vers Besançon et les flux dans l'autre sens sont de volumes similaires. Ces actifs occupent surtout des fonctions présentes, liées à la population, sur les aires de Dole et Besançon, moins sur Dijon où les fonctions métropolitaines sont aussi très concernées.

Ces liens sont renforcés par les mobilités résidentielles des étudiants. En effet, les aires de Besançon et Dijon attirent de jeunes « Dolois » qui viennent y poursuivre leurs études dans l'enseignement supérieur : en cinq ans, 360 étudiants ont déménagé pour résider dans la première aire, 220 dans la seconde.

Un réseau métropolitain de dix aires urbaines à l'échelle nationale

Ainsi un réseau métropolitain prenant appui sur les aires urbaines de Dijon et Besançon reliées entre elles par celle de Dole se profile ; le système régional apparaît comme une structure ramifiée, de l'aire urbaine de Besançon, elle-même associée à Vesoul, Pontarlier et Lons-le-Saunier par son réseau en étoile à celle de Chalon-sur-Saône par l'axe Dijon-Beaune.

À ce réseau se raccrochent les aires de **Montceau-les-Mines et Le Creusot**, connectées à Chalon-sur-Saône, pour au final former un système métropolitain constitué de dix aires urbaines peuplé d'un million d'habitants soit plus du tiers des habitants de la région et concentrant 470 100 emplois dont plus de 103 000 relevant des fonctions métropolitaines.

En effet, entre les aires urbaines de **Montceau-les-Mines, Le Creusot et Chalon-sur-Saône**, les navettes domicile-travail dessinent un système urbain local facilité par les voies de communication routières. Les échanges sont nombreux entre Montceau-les-Mines et Le Creusot : 1 400 actifs de l'aire de Montceau-les-Mines travaillent dans celle du Creusot ; 840 réalisent le déplacement dans l'autre sens. Les échanges se renforcent avec l'aire urbaine de Chalon-sur-Saône, d'autant que celle-ci a mieux résisté à la

crise que ses voisines. Ainsi les navettes domicile-travail dans le sens Montceau-les-Mines – Chalon-sur-Saône se sont développées. Dans ces trois aires urbaines, ces actifs, qui optent majoritairement pour la voiture, occupent davantage qu'ailleurs un emploi industriel.

Des échanges importants entre Belfort et Montbéliard

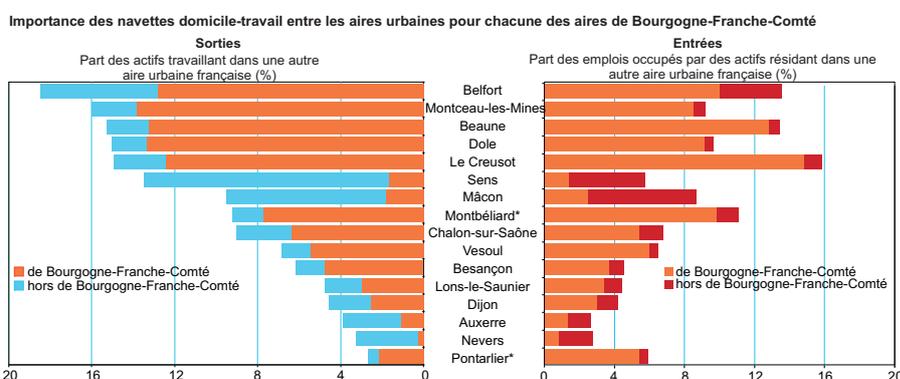
Au nord-est, les mobilités d'actifs sont importantes entre les deux aires urbaines de **Belfort et de Montbéliard**. Très proches l'une de l'autre, les navetteurs ont davantage recours à la voiture qu'aux transports en commun. Ainsi, 5 400 « Belfortains » vont quotidiennement travailler dans l'aire urbaine de Montbéliard, notamment dans son industrie ; en sens inverse, 4 000 « Montbéliardais » se rendent dans celle de Belfort pour y exercer surtout des emplois dans le commerce et les services. Ces navetteurs occupent, pour 30 % d'entre eux, des emplois relevant des fonctions métropolitaines.

Ces deux aires urbaines ont été très touchées par la crise économique, Montbéliard, au secteur automobile prédominant, plus encore que Belfort, davantage tertiaire. Dans ce contexte, le développement des échanges s'est ralenti entre les deux aires urbaines mais chacune d'elles a tissé des liens avec l'extérieur de la région : 1 650 « Belfortains » travaillent ainsi dans l'aire de Mulhouse, 2 520 « Montbéliardais » en Suisse.

Sens tournée vers Paris, Mâcon vers Lyon, Pontarlier vers la Suisse

Les autres aires urbaines de Bourgogne-Franche-Comté, du fait de leur situation géographique excentrée, sont tournées

4 Belfort, Montceau-les-Mines et Beaune très liées aux aires urbaines de la région



*Les navettes domicile-travail avec la Suisse ne sont pas prises en compte.

Les aires urbaines sont prises en compte pour leur partie située en Bourgogne-Franche-Comté.

Lecture pour l'aire urbaine de Belfort : 12,8 % des actifs occupés résidant dans l'aire urbaine ont un emploi dans une autre aire urbaine de Bourgogne-Franche-Comté, 5,7 % dans une aire urbaine française hors de la région. 10 % des emplois de l'aire urbaine sont occupés par des actifs résidant dans une autre aire urbaine de Bourgogne-Franche-Comté, 3,5 % dans une aire urbaine française hors de la région.

Source : Insee, Recensement de la population 2012.

vers l'extérieur et donc davantage déconnectées des aires urbaines régionales.

L'aire de **Sens** et dans une moindre mesure celle d'Auxerre sont liées à celle de Paris. Près de 2 630 Sénonais, soit 11 % des actifs de l'aire urbaine, travaillent dans celle de Paris ; 770 font le trajet en sens inverse. **Auxerre** est beaucoup moins connectée, avec 610 navettes domicile-travail en direction de l'aire francilienne, toutefois davantage que vers Sens (280) ou Dijon (90).

L'aire de **Mâcon** est très liée à celle de Lyon et, dans une moindre mesure à celle de Bourg-en-Bresse. Près de 1 800 de ses actifs (6 %) occupent un emploi sur « Lyon » ou « Bourg-en-Bresse ». En sens inverse, 5 % des emplois de l'aire de Mâcon sont occupés par des habitants de ces deux aires. Ces échanges tissent des liens entre ces territoires qui, malgré la crise, se développent tant au niveau économique que démographique.

L'aire de **Nevers** est celle qui entretient le moins de liens avec les autres aires urbaines régionales. Les mobilités domicile-travail s'effectuent davantage en direction des

aires de Paris, Moulins et Bourges ; elles concernent de faibles effectifs, de 150 à 400 personnes. C'est dans l'aire de Moulins que ces actifs sont les plus présents ; ils y occupent toutefois moins de 0,7 % de l'emploi. De la même façon, les étudiants de Nevers s'installent davantage à Clermont-Ferrand qu'à Dijon (430 contre 260 en cinq ans) pour poursuivre leurs études.

L'aire de **Pontarlier** bénéficie de sa proximité avec la Suisse : 3 440 navetteurs, soit un quart de sa population active, travaillent en Suisse. Les emplois suisses mieux rémunérés sont à l'origine de ces déplacements. Les revenus apportés et la croissance démographique favorisent localement le développement des emplois dans la construction et le secteur tertiaire. Ce marché du travail dynamique attire près de 230 actifs en provenance de l'aire de Besançon.

Dijon et Besançon : des liens modestes avec l'extérieur de la région

En dépit de leur position centrale au sein de la région, les aires de Dijon et Besançon

n'en demeurent pas moins tournées vers l'extérieur. L'aire urbaine de Dijon et dans une moindre mesure celle de Besançon subissent l'attractivité des deux grandes métropoles françaises, Paris et Lyon. L'éventail de formations supérieures qu'elles proposent attire de nombreux étudiants des aires urbaines de Dijon et Besançon. Ceux-ci s'installent à Lyon dès le premier cycle de formation, à Paris davantage pour poursuivre leurs études au-delà. Ces migrations sont loin d'être marginales. En cinq ans, 1 360 étudiants de l'aire urbaine de Dijon et 740 de celle de Besançon sont partis vers l'aire de Paris, 720 « Dijonnais » et 400 « Bisontins » vers celle de Lyon.

De la même façon, davantage de navetteurs extérieurs à la région viennent travailler dans l'aire urbaine de Dijon que dans celle de Besançon ; ils occupent toutefois une faible part des emplois : 1,2 % des emplois à Dijon, 0,8 % à Besançon. ■

Définitions et Méthodologie

Une aire urbaine est un ensemble de communes composé d'un pôle urbain et d'une couronne périurbaine. Le pôle urbain est constitué de communes présentant une continuité du bâti et comprenant un total d'au moins 10 000 emplois. La couronne périurbaine regroupe les communes qui sont sous l'influence économique du pôle urbain : son étendue est déterminée par les déplacements domicile-travail des actifs de sorte qu'in fine, au moins 40 % des actifs d'une aire urbaine résident et travaillent dans celle-ci.

Pour les besoins de l'étude, les aires urbaines de Bourgogne-Franche-Comté sont prises en compte uniquement dans leurs limites régionales. Les parties des aires de Nevers et Mâcon situées respectivement dans le Cher, et dans l'Ain et le Rhône ne sont donc pas comptabilisées. De même, les aires urbaines extérieures sont prises en compte pour leur partie hors Bourgogne-Franche-Comté : celles de Paris, Moulins, Bourg-en-Bresse et Yonnax sont ici concernées. Ces restrictions n'ont pas d'incidence sur les analyses portant sur les liens entre les aires urbaines.

Les déplacements domicile-travail sont observés à l'aide du recensement de la population de 2012. Les migrations d'étudiants le sont à l'aide du recensement de 2008, en fonction de ce qu'ils ont déclaré comme lieu de résidence et celui qu'ils avaient 5 ans auparavant. Sont ainsi mesurés les flux d'étudiants domiciliés dans une aire urbaine et qui déclaraient résider dans une autre aire urbaine française 5 ans auparavant.

Pour en savoir plus

- Bouriez M. et Brion D., « Les liens entre aires urbaines », *Insee Bourgogne-Franche-Comté Dossier n° 1*, mars 2016.
- Déroit A. et Lecrenais C., « Les territoires urbains de l'axe Dijon-Mâcon résistent mieux à la crise », *Insee Bourgogne Analyses n° 1*, juin 2014.
- Pariente J. et Weinachter F., « Une inégale résistance des territoires francs-comtois à la crise », *Insee Franche-Comté Analyses n° 1*, juin 2014.
- Brion D. et Charton C., « Le Mâconnais entre autonomie et influence lyonnaise - volet 2 : une influence diversifiée et partagée », *Insee Bourgogne Dimensions n° 194*, janvier 2014.