Insee
Mesurer pour comprendre

Publication sous embargo jusqu'au jeudi 24 septembre 2026 à 17h

La France et ses territoires

Édition 2026

Dossier de presse

Vue d'ensemble
Les ressorts économiques, facteurs de contrastes territoriaux

Dossier 1
Cinq millions d'habitants à proximité d'un tramway : une infrastructure qui favorise la croissance de la population et de l'emploi

Dossier 2
Au-delà du transport, le projet du Grand Paris Express transforme les territoires

Dossier 3
Les activités logistiques dans les territoires français : la vigueur de la construction d'entrepôts s'accompagne d'un maintien de l'emploi logistique

Dossier 4
Les dynamiques locales influent fortement sur la croissance de l'emploi

Dossier 5
L'innovation en 2022 : une forte concentration en Île-de-France, suivie par l'Auvergne-Rhône-Alpes

Dossier 6
L'Île-de-France concentre plus de la moitié des dépenses de recherche et développement des entreprises privées

Contact presse
01 87 69 57 57
bureau-de-presse@insee.fr

Cinq millions d'habitants à proximité d'un tramway : une infrastructure qui favorise la croissance de la population et de l'emploi

Fiche presse • La France et ses territoires, édition 2026

En 2022, **4,9 millions d'habitants de France hexagonale** ont accès à une station de tramway à moins de 500 mètres de chez eux, soit à environ huit minutes à pied. **C'est 3,1 millions de plus qu'en 2006.** Cette croissance s'explique à la fois par la mise en service de **1 007 nouvelles stations de tramway** sur cette période et par le dynamisme démographique induit par le tramway.

Six années après la mise en service d'une station de tramway, **la hausse de population moyenne des quartiers concernés est supérieure de 4 points de pourcentage** à celle des quartiers de comparaison, qui ont les mêmes caractéristiques mais n'accueillent pas de tramway.

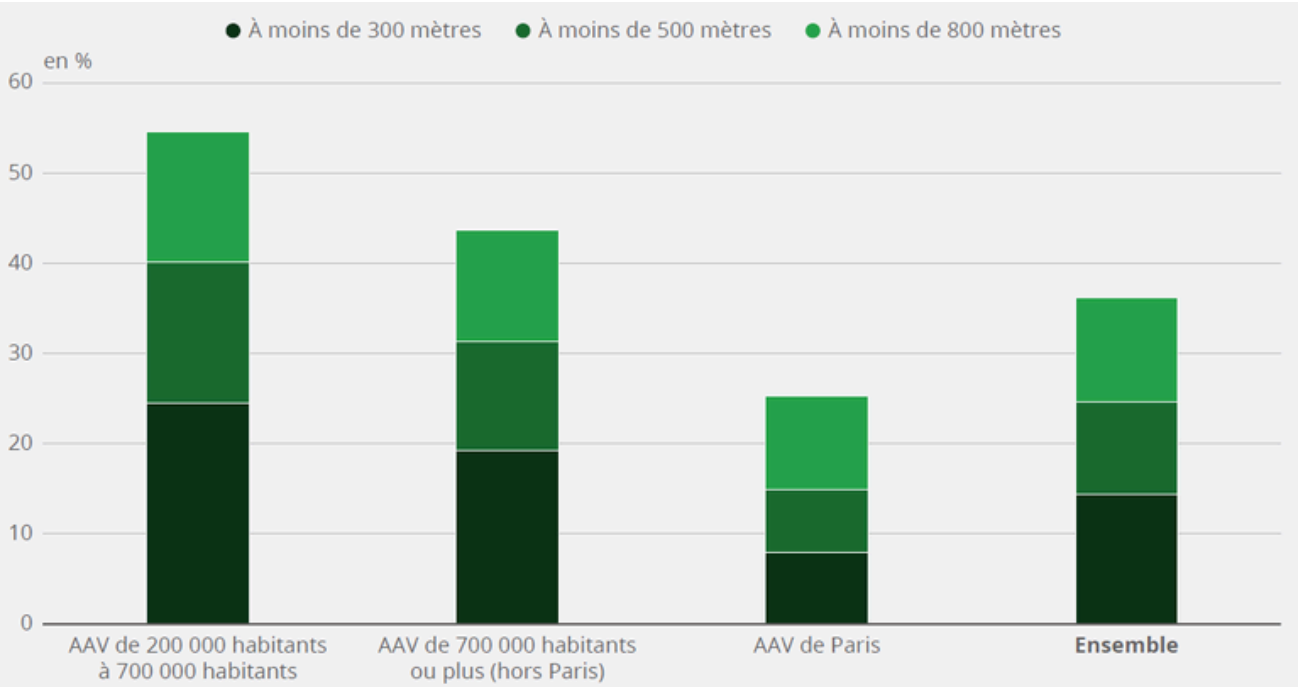
L'effet de l'arrivée du tramway sur l'emploi est encore plus prononcé : après six ans, **l'emploi salarié dans les quartiers concernés a progressé de 9 points de pourcentage de plus** que dans les quartiers de comparaison.

Ces effets ne sont toutefois pas uniformes : **ils varient selon la position des quartiers et la population de l'aire d'attraction des villes** dans laquelle ils se trouvent. Les quartiers non centraux bénéficient des hausses les plus fortes : **la population y augmente de 8 points de pourcentage et l'emploi de 13 points de pourcentage de plus** que dans les quartiers de comparaison, tandis que **seul l'emploi progresse dans les quartiers centraux.**

Par ailleurs, **l'impact démographique du tramway est concentré dans les quartiers des aires d'attraction des villes les plus peuplées,** celles de 700 000 habitants ou plus (hors Paris), **où la population croît de 11 points de pourcentage de plus** que dans les quartiers de comparaison. **Dans les aires plus petites, le tramway n'a pas d'effet sur la population, même si l'emploi y progresse.**
Voir p.23

Dans les villes accueillant un tramway, un habitant sur quatre réside à moins de 500 mètres d'une station.

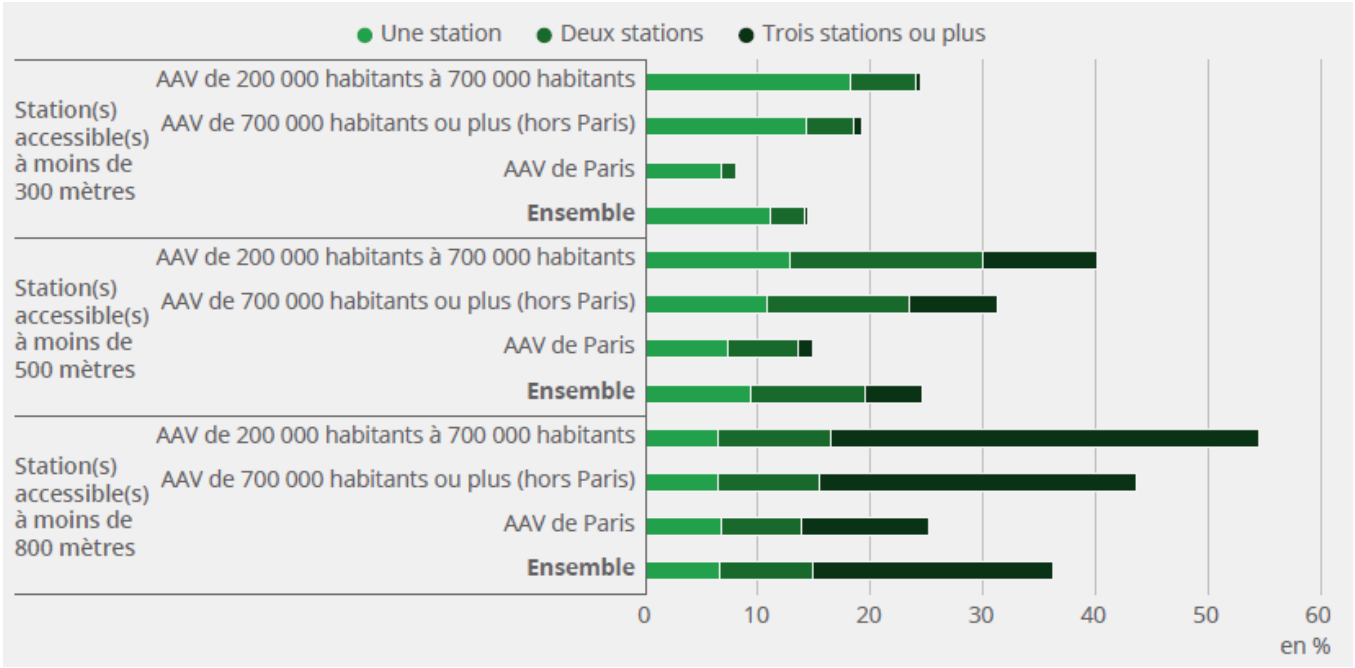
Part de la population proche d'une station de tramway selon la taille de l'agglomération en 2022



Lecture : En moyenne, dans les AAV (aire d'attraction d'une ville) de 700 000 habitants ou plus (hors AAV de Paris), 31 % de la population a accès à un arrêt de tramway à moins de 500 mètres de son domicile en 2022.

Pour information : L'accessibilité au tramway est la plus élevée dans les AAV de Grenoble et Montpellier, où deux habitants sur trois disposent d'une station à moins de 500 mètres de leur domicile.

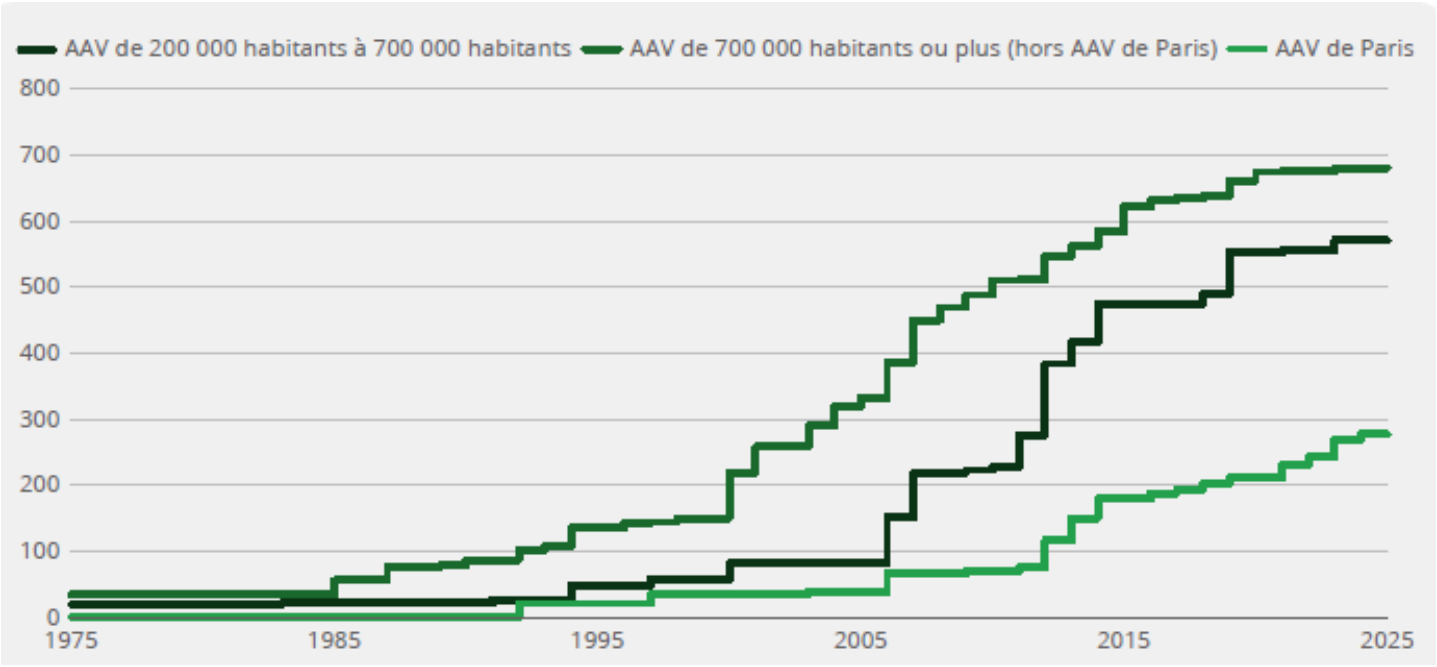
Nombre de stations à proximité du domicile des habitants en 2022



Lecture : En moyenne, dans les AAV de 700 000 habitants ou plus (hors AAV de Paris), 8 % de la population a accès à au moins trois stations de tramway à moins de 500 mètres de son domicile en 2022.

Le réseau de tramway continue de s'étendre et de gagner de nouvelles villes.

Nombre de stations de tramway en service en France hexagonale entre 1975 et 2025



Lecture : Au 31 décembre 2025, 680 arrêts de tramway sont en service en France métropolitaine dans les AAV de 700 000 habitants ou plus (hors AAV de Paris).

Entre le 1er janvier 2006 et le 1er janvier 2022, **1 007 nouvelles stations de tramway ont été mises en service en France.** Le nombre de stations a ainsi été **multiplié par plus de trois** par rapport aux 453 stations existantes en 2006.

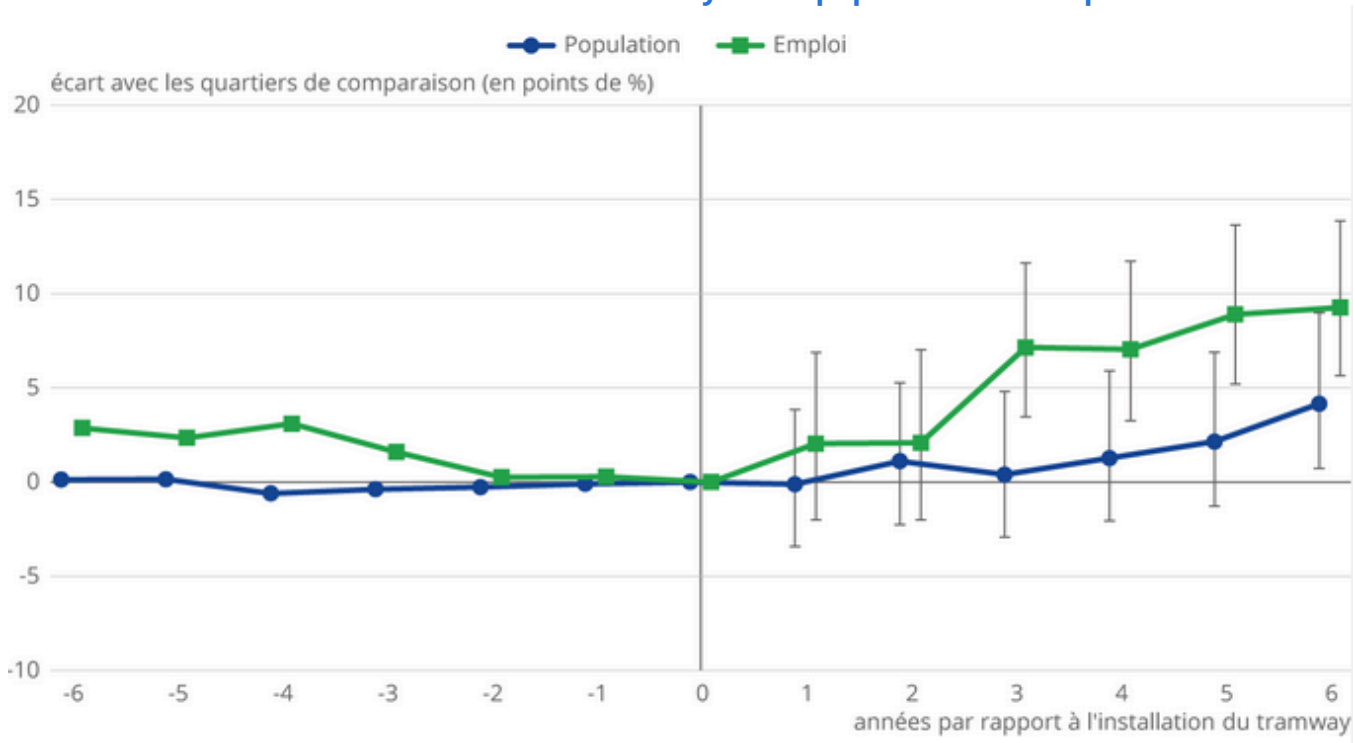
Un tiers de ces ouvertures (325 stations) correspond à l'ajout de stations sur des lignes existantes, principalement par leur prolongement.

L'évolution de l'offre de tramway sur le territoire national au cours des quarante dernières années se structure autour de **trois grandes phases de déploiement.**

- **La première phase marque la relance du tramway moderne en France**, dans le sillage du « concours Cavaillé » de 1975 visant à promouvoir le renouveau des transports collectifs urbains.
- La deuxième phase se caractérise par une **accélération marquée des ouvertures jusqu'au milieu des années 2010.**
- Depuis le milieu des années 2010, **la création de réseaux ex nihilo dans de nouvelles agglomérations devient l'exception.**

Le tramway a un effet positif sur l'évolution de la population et des emplois.

L'effet de l'installation du tramway sur la population et l'emploi



Note : Cette figure représente la différence entre la population réelle moyenne standardisée des quartiers traités et celle de leurs quartiers de comparaison autour de la date d'installation du tramway. Les barres verticales représentent l'intervalle de confiance à 90 %.

Lecture : Six ans après l'ouverture d'une station de tramway, la population des quartiers concernés est supérieure de 4 points de pourcentage à celle des quartiers de comparaison.

Six ans après la mise en service d'une station de tramway, dans un rayon de 500 mètres, **la population moyenne des quartiers concernés est supérieure de 7 % à sa valeur initiale, contre 3 % dans les quartiers de comparaison.** L'effet positif du tramway sur la dynamique locale est ainsi de l'ordre de 4 points de pourcentage.

L'effet de l'arrivée du tramway sur l'emploi est également positif et est **deux fois plus fort que sur l'évolution de la population.** Ainsi, après six années, l'effet positif du tramway sur la dynamique d'emploi est de 9 points de pourcentage.

L'effet sur la population et l'emploi est moins prononcé pour les stations centrales

Pour la population comme pour l'emploi, **l'effet du tramway est nettement plus élevé pour les stations non centrales, implantées en périphérie, que pour les stations centrales.**

Six ans après l'installation du tramway, dans les quartiers non centraux, l'emploi est en hausse de 13 points de pourcentage par rapport aux quartiers de comparaison ; dans les quartiers centraux, cette hausse est de 6 points de pourcentage.

Le tramway n'a en revanche pas d'effet sur la population dans ces quartiers centraux.

Le tramway dynamise l'emploi dans toutes les AAV, mais n'a un effet sur la population que dans les plus grandes

Les effets du tramway sur l'emploi **ne dépendent pas de la taille de l'AAV** auxquels les quartiers appartiennent. Ainsi, l'emploi dans les quartiers des AAV des villes de 200 000 habitants à 700 000 habitants (par exemple Rouen ou Mulhouse) est **supérieur de 10 points de pourcentage** à celui de leurs quartiers de comparaison après six ans, et de **8 points de pourcentage** au-delà de ce seuil de 700 000 habitants (hors Paris).

Le tramway n'a toutefois d'effet sur la population **que dans les AAV de plus de 700 000 habitants, hors Paris, (par exemple Bordeaux, Lyon ou Marseille) : la population y est supérieure de 11 points de pourcentage** à celle des quartiers de comparaison après six ans.

Définition

L'aire d'attraction d'une ville est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué d'un pôle de population et d'emploi et d'une couronne qui regroupe les communes dont au moins 15 % des actifs travaillent dans le pôle. La commune la plus peuplée du pôle est appelée commune-centre. Les aires sont classées suivant le nombre total d'habitants de l'aire. Les principaux seuils retenus sont : AAV de Paris, 700 000 habitants, 200 000 habitants et 50 000 habitants.

Au-delà du transport, le projet du Grand Paris Express transforme les territoires

Fiche presse • La France et ses territoires, édition 2026

En Île-de-France, les transports en commun constituent le principal mode de déplacement des actifs : 44 % d'entre eux les empruntent pour se rendre au travail, bien plus que dans les autres régions françaises. Néanmoins, l'offre de transport reste relativement concentrée dans le cœur de la région.

Depuis le lancement du projet de métro automatique du Grand Paris Express (GPE) en 2010, les 68 quartiers de gare autour des futures stations se sont inscrits dans un processus de transformation.

À horizon 2031, la mise en service de l'ensemble du réseau du GPE devrait presque doubler le nombre d'emplois accessibles depuis les quartiers desservis et accélérer leur transformation.

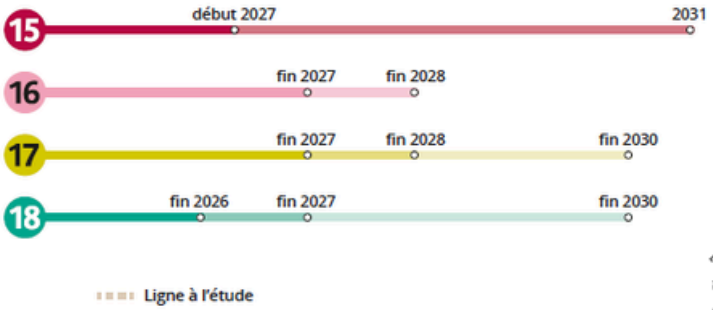
Voir p.35

Les Franciliens se déplacent principalement en transports en commun

En Île-de-France en 2022, 44 % des actifs occupés de 15 ans ou plus utilisent les transports en commun pour aller travailler, soit plus que la voiture (39 %). Cette part est de loin la plus élevée parmi les régions françaises, devant Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur (11 % chacune).

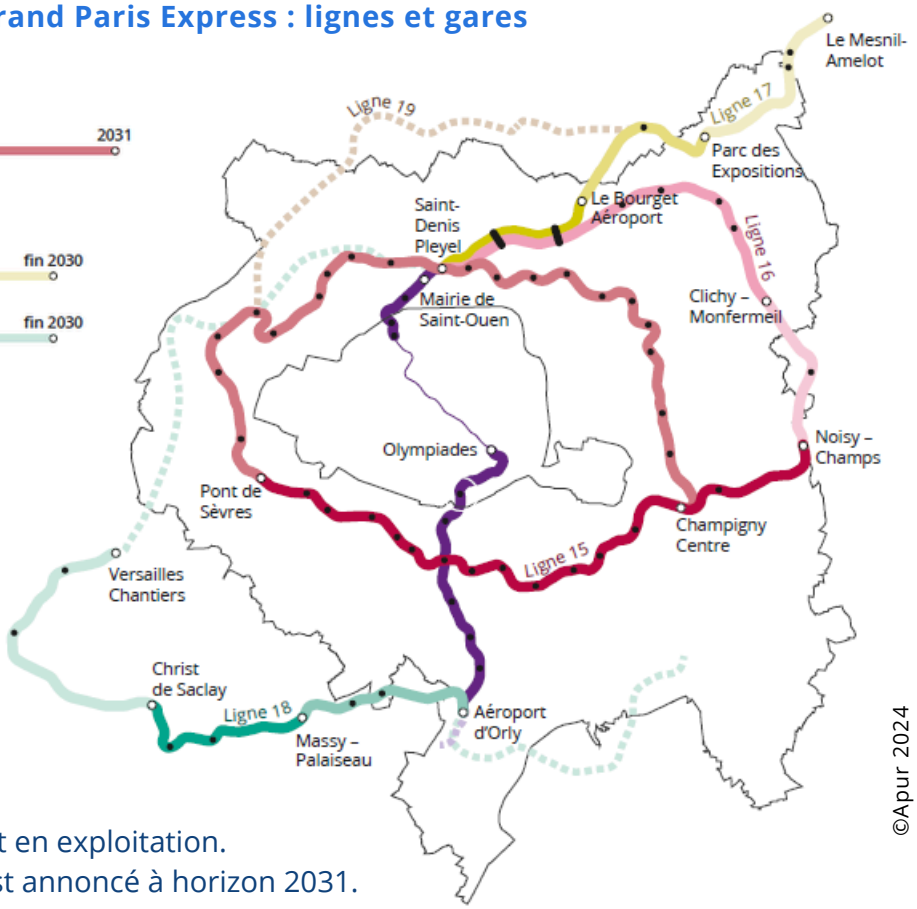
Le réseau du futur Grand Paris Express : lignes et gares

Calendrier prévisionnel



Le **Grand Paris Express** (GPE) est un projet d'infrastructure de transports publics dans la métropole du Grand Paris (MGP), totalisant **200 kilomètres de lignes nouvelles de métro**, soit un doublement du réseau existant, **68 gares et quatre nouvelles lignes de métro**.

Plusieurs gares et premiers tronçons sont en exploitation. L'achèvement de l'ensemble du réseau est annoncé à horizon 2031.



Les quartiers de gare du Grand Paris Express ont des profils très variés en matière d'emploi et de population

Les 68 quartiers de gare du GPE abritent près de 1,2 million d'habitants et plus de 900 000 emplois salariés. Ils se répartissent en trois grands profils du point de vue du nombre d'emplois et d'habitants : économiques, résidentiels et équilibrés.

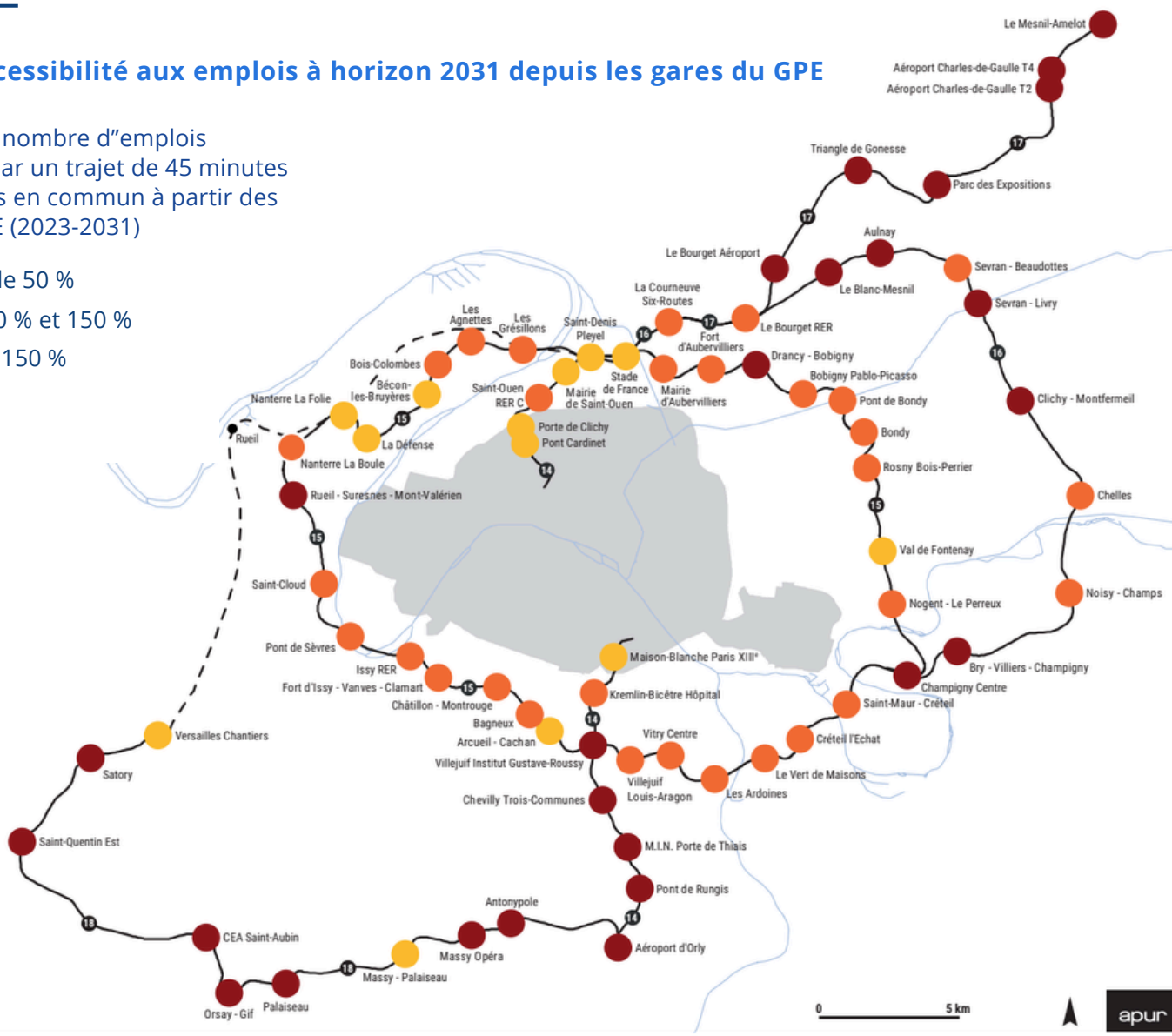
- **18 quartiers qualifiés d'« économiques »** : 40 emplois pour 10 habitants en moyenne, avec 48 % des emplois dans les secteurs d'activité de la sphère productive. Ils se situent souvent dans des zones d'activité majeures comme La Défense, Roissy-Charles-de-Gaulle, Orly, Saint-Denis, Rungis ou Saclay.
- **24 quartiers qualifiés d'« équilibrés »** : 7 emplois pour 10 habitants en moyenne, dont 47 % relèvent de la sphère productive. Ces quartiers équilibrés sont plus denses en emplois (87 emplois par hectare) et en population (129 habitants par hectare) que les autres quartiers de gare du GPE. Les trois quarts d'entre eux (18 sur 24) sont déjà connectés à un mode de transport lourd (métro, Réseau express régional (RER), train).
- **26 quartiers qualifiés de « résidentiels » :** 2 emplois pour 10 habitants en moyenne, majoritairement (75 %) dans la sphère présentielle (c'est-à-dire tournés vers la satisfaction des besoins des personnes présentes). Ils ont une densité cumulée de population et d'emplois plus faible que dans les autres quartiers et sont situés surtout en Seine-Saint-Denis et dans le Val-de-Marne.

Le nombre d'emplois accessibles pour les habitants devrait presque doubler grâce au GPE

Gains d'accessibilité aux emplois à horizon 2031 depuis les gares du GPE

Évolution du nombre d"emplois accessibles par un trajet de 45 minutes en transports en commun à partir des gares du GPE (2023-2031)

- Moins de 50 %
- Entre 50 % et 150 %
- Plus de 150 %



Selon les études d'impact réalisées par la Société des grands projets, **le GPE placerait, une fois achevé, environ 90 % des Franciliens à moins de 2 kilomètres d'une gare de transport public**, facilitant leurs trajets vers les pôles économiques de la région. Les projections indiquent également que le nombre d'emplois accessibles aux habitants des quartiers de gare par un trajet de 45 minutes au plus devrait augmenter de 88 %.

Si l'accessibilité à l'emploi progresserait pour tous les quartiers, les gains seraient variables selon le type de quartier. Le **nombre d'emplois accessibles** devrait augmenter de **67 % pour les habitants des quartiers à dominante économique ou équilibrée**, et plus fortement encore pour les habitants **des quartiers résidentiels (+124 %)**.

Ces gains d'accessibilité devraient permettre d'améliorer l'accès à l'emploi de 15 % dans le quartier de gare de Satory, dans les Yvelines, à près d'un quadruplement, soit une hausse de 273 %, dans le quartier des Hauts-de-Seine de Rueil-Suresnes-Mont Valérien. **Les gains les plus significatifs sont prévus dans les territoires qui souffrent actuellement d'un fort enclavement**, en particulier en Seine-Saint-Denis ou dans l'est parisien. Ainsi, les quartiers résidentiels de la gare d'Aulnay – Val Francilia, de Champigny Centre, Le Blanc Mesnil, Rueil-Suresnes-Mont Valérien et Clichy-Monfermeil sont ceux pour lesquels l'accessibilité à l'emploi serait nettement renforcée (de 3 à 4 fois).

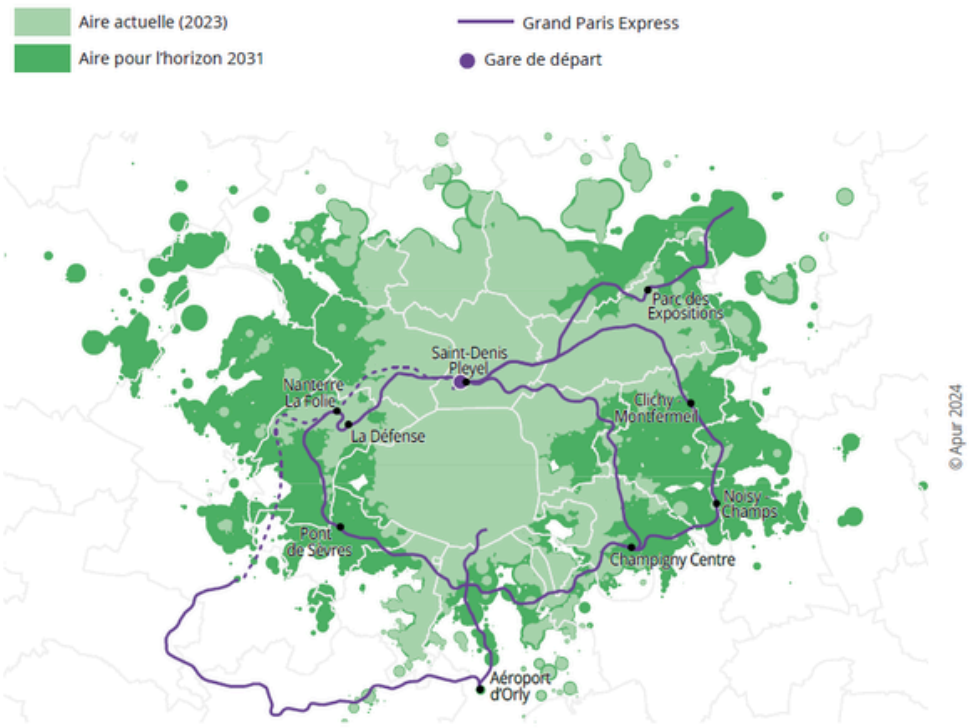
À Saint-Denis Pleyel, les infrastructures de transport amplifient le rôle de pôle stratégique

Le quartier de la **gare Saint-Denis Pleyel** est l'un des principaux pôles d'emplois en Île-de-France. Il se classe au troisième rang des quartiers de gare en nombre d'emplois salariés, derrière La Défense et Nanterre la Folie.

Son aire d'influence, à partir de laquelle il est possible de rejoindre ce quartier en moins de 45 minutes, devrait quasiment doubler (de 500 km² à 950 km²), le rendant ainsi accessible aux actifs jusqu'alors plus éloignés.

Les habitants devraient bénéficier d'un élargissement de leur accès à l'emploi, **avec 29 % d'emplois supplémentaires accessibles** (passant de 1,5 million en 2023 à 2 millions en 2030).

Aire accessible par un trajet de 45 minutes en transport en commun depuis la gare de Saint-Denis Pleyel



L’arrivée du métro devrait désenclaver Clichy – Montfermeil

Situé sur les communes de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil, le quartier de la future **gare de Clichy – Montfermeil (ligne 16)** affiche un taux de pauvreté élevé (43 %) et une faible densité d’emplois, avec seulement 2 000 emplois salariés relevant en grande majorité de la sphère présentielle (79 %). Avec près de 17 000 habitants, ce quartier résidentiel figure parmi les onze quartiers de gare identifiés comme socialement ségrégués, avec une part de ménages pauvres élevée comparativement aux autres quartiers de gare et une part de logements sociaux élevée (59 % contre 23 % dans la MGP).

Une fois le réseau du Grand Paris Express achevé, la connexion de Clichy – Montfermeil devrait offrir des gains d’accessibilité aux emplois au départ de ce quartier parmi les plus élevés : ils pourraient atteindre +211 %.

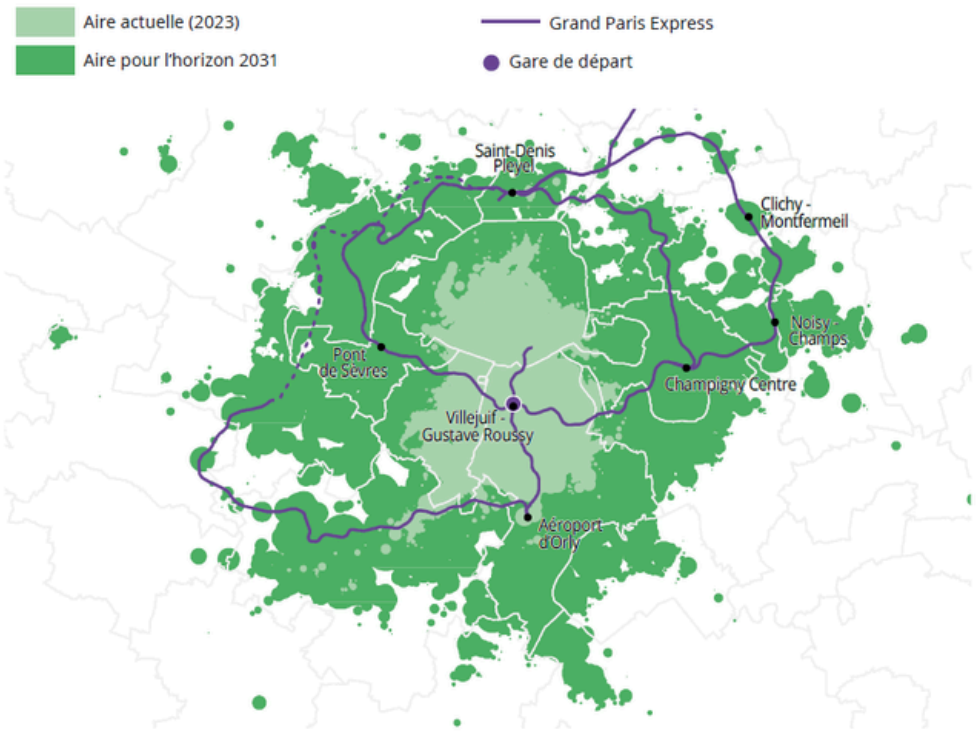
En 2023, 340 000 emplois sont accessibles en 45 minutes de trajet ; en 2030, 1,0 million devraient l’être. Les gains d’accessibilité aux emplois s’accompagnent également d’une **meilleure accessibilité aux établissements d’enseignement supérieur pour les étudiants** résidant dans les quartiers de gare, et plus généralement aux grands équipements de santé, de sport et de culture de la métropole du Grand Paris.

Une nouvelle centralité émerge à Villejuif – Gustave-Roussy grâce aux infrastructures de transport

L’accessibilité du quartier de **Villejuif – Gustave-Roussy,** qui s’étend sur quatre communes (Villejuif, Arcueil, Cachan et L’Haÿ-les-Roses) au sud de Paris, sera renforcée avec l’arrivée de la ligne 15 Sud, en plus de la ligne 14 déjà ouverte.

En 2030, 1,2 million d’emplois seront accessibles en moins de 45 minutes au départ de ce quartier (+176 % par rapport à 2023), et son aire d’influence devrait être considérablement augmentée, passant de 160 km² à 860 km² (+430 %).

Aire accessible par un trajet de 45 minutes en transport en commun depuis la gare de Villejuif – Gustave-Roussy



Les activités logistiques dans les territoires français : la vigueur de la construction d'entrepôts s'accompagne d'un maintien de l'emploi logistique

Fiche presse • La France et ses territoires, édition 2026

Dans un contexte de développement du commerce électronique, **la France métropolitaine dispose en 2024 de 93 millions de m² d'entrepôts de 10 000 m²** ou plus, dans une dynamique de reprise des constructions depuis le milieu des années 2010. Le nombre d'emplois ouvriers dans la logistique (entrepôts et transport de marchandises) s'élève à **1,3 million en 2022**. Sa croissance en 40 ans est modeste du fait des gains de productivité accomplis par le secteur, avec une modernisation des outils et une transformation profonde de l'organisation du travail dans les entrepôts. **En 2022, près d'un ouvrier sur quatre travaille dans la logistique, contre près d'un sur six en 1982.**

Cette vigueur économique des infrastructures logistiques s'accompagne de **défis écologiques et sociaux dans les territoires**. Du fait de leur localisation, majoritairement dans les couronnes urbaines et rurales des aires d'attraction des villes (respectivement **33 % et 20 % des surfaces d'entrepôts construits entre 2000 et 2023**), les constructions d'entrepôt contribueraient à **l'artificialisation des sols.** Les emplois logistiques dans le secteur de l'entreposage et de la manutention se caractérisent par un **recours élevé à l'intérim (24 %)** ainsi que par une **localisation souvent éloignée des lieux de résidence.**

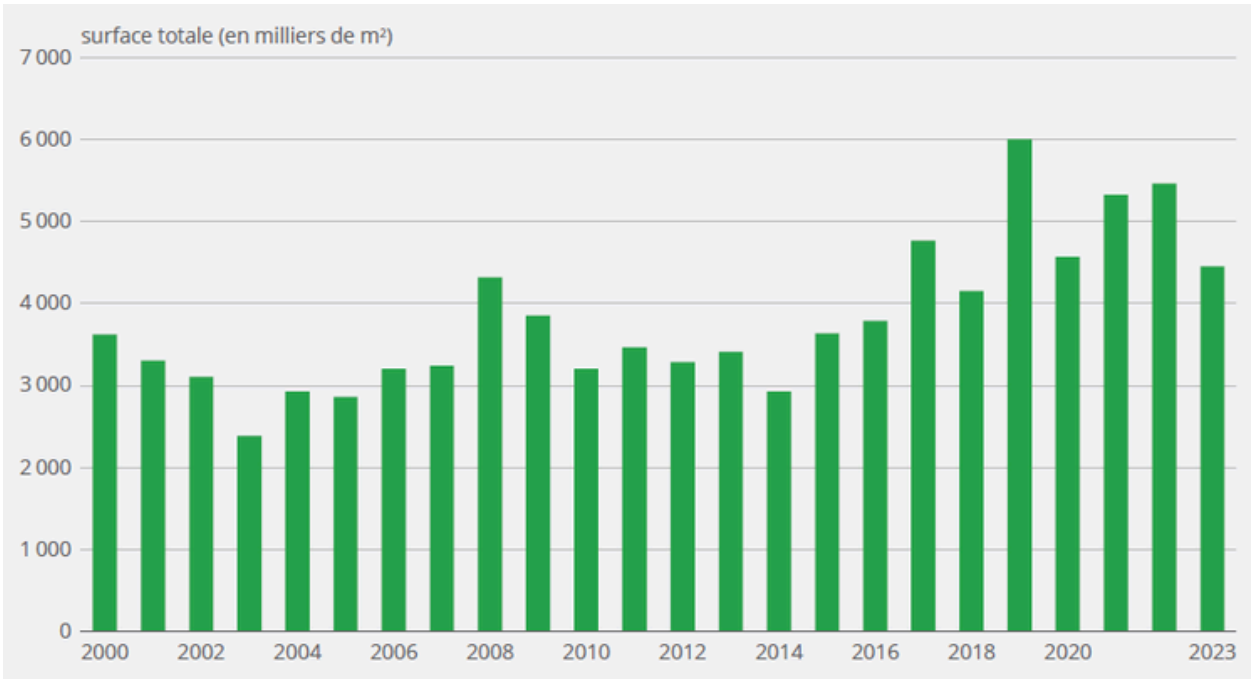
Voir p.47

Davantage de surfaces d'entrepôts construites depuis 2015

La croissance des activités logistiques peut être analysée comme une **« force » de l'économie française,** dans la mesure où ces activités sont indispensables à l'ensemble du tissu économique et notamment à l'approvisionnement quotidien des entreprises et des populations.

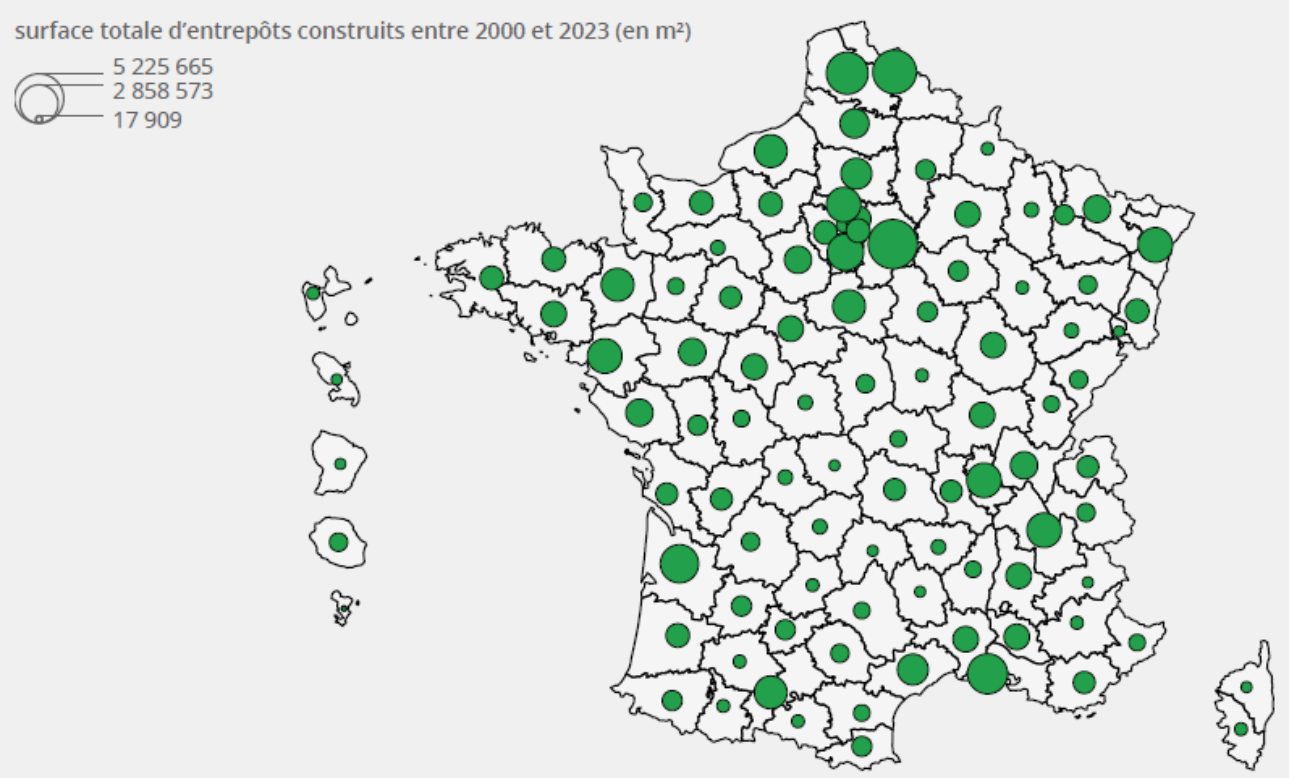
Depuis 2015, un nouveau cycle de croissance est en cours, tiré par le **développement du commerce électronique**, notamment depuis la crise sanitaire liée à la pandémie de Covid-19, au **détriment du commerce traditionnel.**

Construction annuelle d'entrepôts entre 2000 et 2023



La construction d'entrepôts concerne **l'ensemble des départements**, mais avec des volumes cependant très différents. Le volume de construction est particulièrement élevé entre 2000 et 2023 en **Île-de-France ainsi que dans les départements qui l'entourent au sud-ouest et au nord.** Cela reflète le rôle de ces espaces pour **l'approvisionnement de la métropole parisienne et plus largement du territoire national**. Les départements correspondant aux **principales capitales régionales** (Nord, Bouches-du-Rhône, Gironde, Loire-Atlantique, Bas-Rhin, Ille-et-Vilaine et Haute-Garonne) ont aussi connu de nombreuses constructions d'entrepôts, en lien avec leur **poids démographique et économique.**

Construction d'entrepôts par département entre 2000 et 2023



L'étalement logistique au sein des aires d'attraction des villes participe à l'artificialisation des sols

Ces constructions se concentrent principalement dans les **couronnes urbaines (33 % de la surface des entrepôts construits entre 2000 et 2023)**, mais prennent place souvent également dans les **couronnes rurales (20 % des entrepôts construits entre 2000 et 2023).**

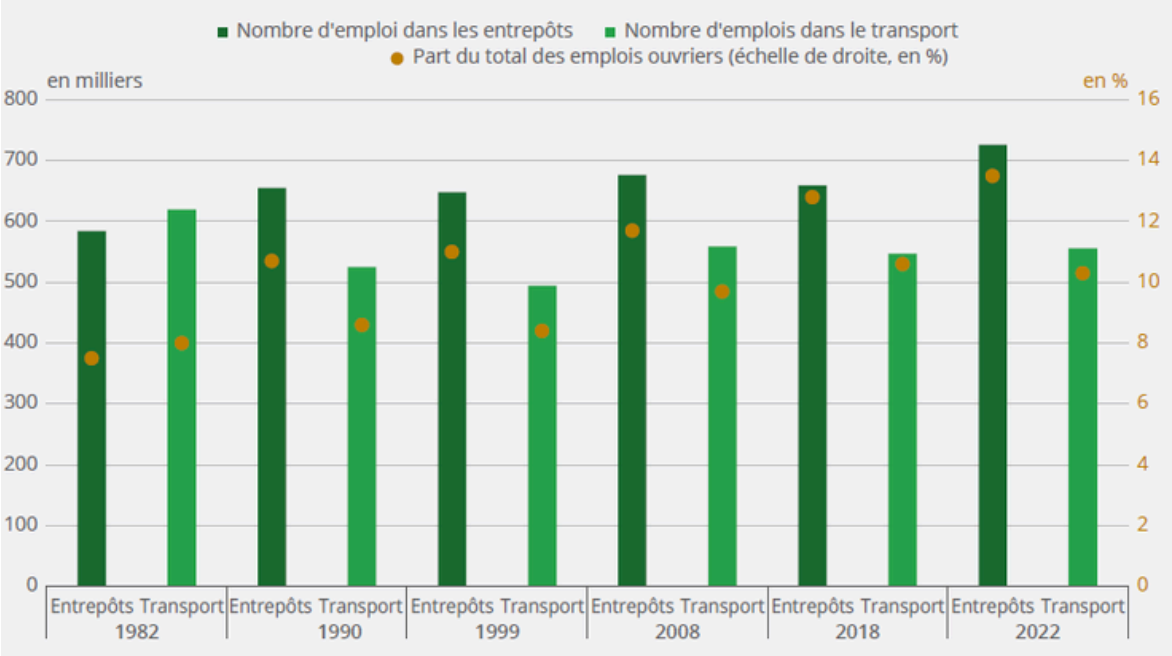
La concentration de la construction des entrepôts dans ces deux types d'espaces urbains et périurbains est un indice de la contribution de la croissance logistique à **l'étalement des agglomérations** au niveau du front urbain et aux **dynamiques de périurbanisation** dans les couronnes. À l'instar des lotissements pavillonnaires et des centres commerciaux, depuis 2000, la majorité des zones logistiques des couronnes urbaines et rurales a ainsi probablement contribué à **l'artificialisation des espaces naturels, agricoles ou forestiers.**

Des emplois qui demeurent nombreux mais précaires.

Au total, en 2022, la logistique représente **2 millions d'emplois**. La crise liée à la pandémie de Covid 19 a confirmé que les ouvriers de la logistique étaient des « **travailleurs essentiels** ». En 2022, leur nombre atteint **1,3 million**. Ils sont 725 000 à travailler dans les entrepôts comme préparateurs de commande ou caristes, soit **13,5 % du total des ouvriers en France**, et 550 000 travaillent dans les transports de marchandises (chauffeurs routiers, livreurs), soit **10,3 % des ouvriers**.

La construction d'entrepôts **ne s'accompagne pas d'une vigueur marquée des emplois ouvriers logistiques**. Sur l'ensemble des emplois ouvriers logistiques, cette évolution est de **+7% entre 1982 (1,2 millions d'emplois) et 2022 (1,3 millions d'emplois).** Cette moyenne masque deux évolutions différenciées : une hausse de 24 % pour les emplois ouvriers dans les entrepôts, passant de 583 800 à 726 000 emplois sur la période, et une baisse de 10 % pour les emplois ouvriers des transports de marchandises, passant de 619 600 à 555 900 emplois.

Emplois ouvriers logistiques (entrepôts et transport de marchandises) et part dans l'ensemble des ouvriers



Au final, **la croissance de l'emploi ouvrier dans la logistique** (entrepôts et transport de marchandises) est **modeste** du fait des gains de productivité en 40 ans accomplis par le secteur. **Cependant, elle demeure remarquable**, car **elle s'inscrit dans un contexte plus général de déclin des emplois ouvriers** : en 2022, près d'un ouvrier sur quatre travaille dans la logistique, contre près d'un sur six en 1982.

Les salaires sont plus faibles que dans les autres secteurs économiques et les conditions de travail plus pénibles, engendrant de nombreux arrêts de travail.

Définition

Les activités logistiques regroupent l'ensemble des activités connectant, via des transports et des entrepôts, les espaces d'extraction de matières premières, les espaces de transformation et d'assemblage des produits manufacturés et les espaces de consommation des produits finis ainsi que les flux de retours et de déchets. Il s'agit à la fois d'opérations concrètes, reposant principalement sur du travail manuel, comme le transport ou l'entreposage (la préparation des commandes dans les entrepôts), ainsi que d'opérations stratégiques et organisationnelles comme le pilotage des flux dit « supply chain management ».
À la charnière de ces différentes activités, les entrepôts jouent un rôle clé, car la majorité des flux de marchandises y est (ré)organisée. S'y concentrent donc le travail (et les emplois) lié à la préparation des commandes et des envois (sous forme de colis, palettes ou conteneurs) et le travail lié aux transports. Les chauffeurs routiers et les livreurs chargent les marchandises dans les entrepôts avant de les amener à leur destination (magasin, particulier, point relais ou autre entrepôt).

Les dynamiques locales influent fortement sur la croissance de l'emploi

Fiche presse • La France et ses territoires, édition 2026

Entre 2016 et 2022, les emplois dits « métropolitains » (professions de gestion des entreprises, prestations intellectuelles, conception-recherche, culture et loisir) sont devenus **le principal moteur de la croissance de l'emploi dans l'Hexagone**, devant les emplois dits « présentiels » (professions d'administration publique, d'enseignement, de santé et d'action sociale ainsi que de services de proximité)

Les grandes agglomérations portent la croissance nationale de l'emploi sur la période, en raison du dynamisme des emplois « métropolitains » largement situés en leur sein. Les moteurs de la croissance de l'emploi diffèrent fortement dans le reste du pays. Dans de nombreux territoires, **les emplois « présentiels » continuent de soutenir la hausse de l'emploi**. Ailleurs, les emplois dits « transversaux » (professions de transport-logistique, d'entretien-réparation) jouent un rôle déterminant. En revanche, **les emplois dits de la « production concrète » (professions du bâtiment et travaux publics, de l'agriculture et de la fabrication) baissent**, ce qui pénalise plus ou moins fortement les zones où ces professions sont importantes.

La répartition des emplois par famille de professions (métropolitains, présentiels, transversaux, production concrète) explique environ un quart des disparités de croissance de l'emploi entre zones d'emploi. Cet effet de structure mis à part, **la croissance de l'emploi s'explique donc pour les trois quarts par d'autres spécificités locales**. En particulier, **la dynamique passée de l'emploi joue un rôle important : les territoires dont l'emploi a crû avant 2016 sont aussi ceux qui ont le plus de chances de continuer à croître.** Les autres facteurs majeurs contribuant aux trajectoires d'emploi territoriales sont **la présence d'étudiants, le dynamisme du tissu local de PME et l'attractivité du territoire pour les personnes âgées de 65 ans ou plus.**
Voir p.61

Les emplois métropolitains sont devenus le principal moteur national de croissance de l'emploi, devant les emplois présentiels

Entre 2016 et 2022, **l'emploi a crû en moyenne de 1,0 % par an dans l'Hexagone**, d'après les données du recensement de la population. **Les emplois métropolitains et présentiels expliquent l'essentiel de cette croissance.** Les emplois métropolitains y contribuent pour **plus de la moitié (55,4%)** alors qu'ils ne représentent qu'un quart des emplois en 2016. **Leur croissance annuelle est près de deux fois plus élevée que la moyenne.** Les emplois présentiels contribuent également fortement aux évolutions de l'emploi (36 %) mais, contrairement aux précédents, c'est en raison du **poids qu'ils représentent dans l'emploi (41%)** et moins en raison de leur dynamisme (+0,8% par an). Les autres familles d'emplois concourent moins à la hausse de l'emploi (**16% pour les emplois transversaux**), ou contribuent à la baisse pour les emplois de production concrète (**- 8% par an**).

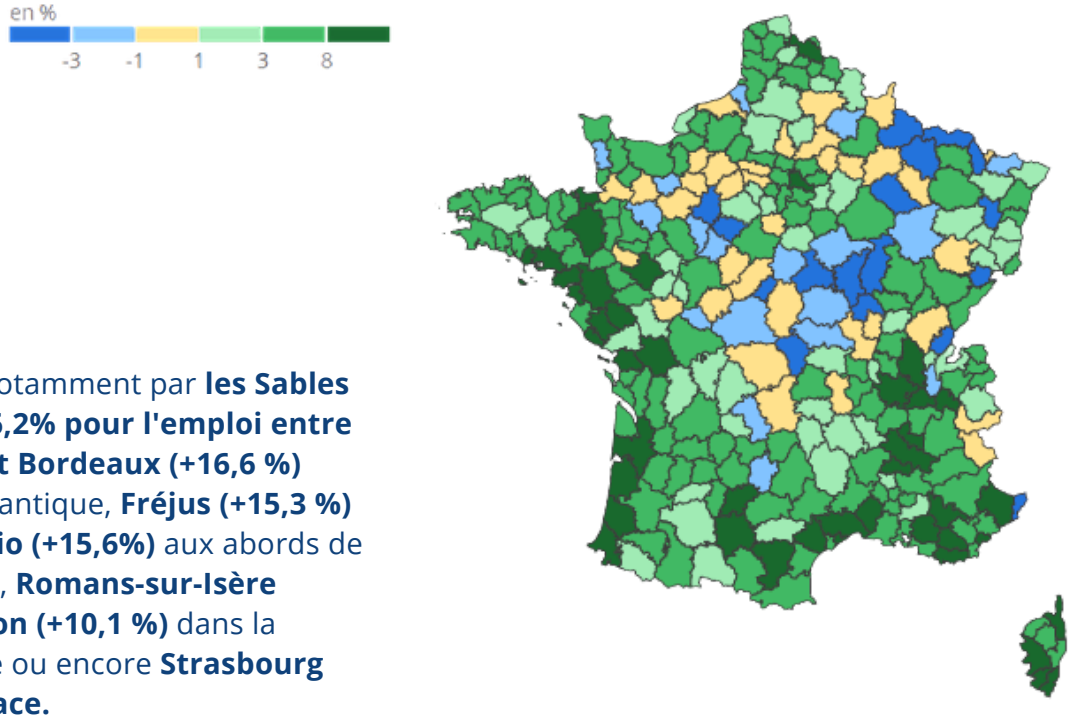
L'emploi métropolitain est **un peu plus dynamique que sur la période 1990-2016 : +1,9 % en moyenne annuelle entre 2016 et 2022, contre +1,3 % entre 1990 et 2016**, au niveau national. Au sein de ces emplois, **le rôle de la conception-recherche dans la croissance de l'emploi s'est accru**. Celle-ci inclut les emplois liés à la recherche et à la recherche et développement (R&D), mais aussi au développement et au conseil informatique. Avec une croissance annuelle moyenne de **+6,5 %, ces emplois expliquent à eux seuls près d'un quart des créations d'emploi entre 2016 et 2022**, bien qu'ils ne représentent que **3 % des emplois en 2016**.

Entre 2016 et 2022, les emplois présentiels ont **perdu leur rôle de premier moteur de la croissance de l'emploi au niveau national**, au profit des emplois métropolitains. La croissance des emplois présentiels reste portée par le dynamisme et le poids grandissant des emplois de la santé et de l'action sociale (**10 % de l'emploi total, +2,5 % de croissance annuelle**), mais elle est freinée par le **repli des emplois de l'administration publique et par le ralentissement des emplois de services de proximité**, qui incluent notamment les emplois de l'hôtellerie-restauration, de la coiffure et les emplois à domicile.

Dans de nombreux territoires, l'évolution de l'emploi reste toutefois surtout portée par l'emploi présentiel

Les dynamiques observées au niveau national se traduisent toutefois très différemment selon les territoires.
Ainsi, **les zones d'emploi où les progressions sont les plus favorables entre 2016 et 2022 se concentrent selon un axe géographique, parfois nommé « U de la croissance »** allant de **la façade atlantique à la côte méditerranéenne et de la vallée du Rhône à l'Alsace.**

Évolution du nombre d'emplois entre 2016 et 2022, selon les zones d'emploi



Cet axe passe notamment par **les Sables d'Olonnes (+ 16,2% pour l'emploi entre 2016 et 2022) et Bordeaux (+16,6 %)** dans la zone Atlantique, **Fréjus (+15,3 %) et Porto-Vecchio (+15,6%)** aux abords de la Méditerranée, **Romans-sur-Isère (+10,2 %) et Lyon (+10,1 %)** dans la Vallée du Rhône ou encore **Strasbourg (+7,8 %) en Alsace.**

Les emplois métropolitains **contribuent à la hausse de l'emploi dans la quasi-totalité des territoires**. Dans certaines zones, leur contribution est particulièrement importante et constitue le **principal moteur de la croissance de l'emploi**. C'est notamment le cas de la zone de Nantes, où l'emploi métropolitain a progressé de **27 % en six ans**, contre 12 % à l'échelle de l'ensemble du territoire, dans un contexte où ces emplois représentent également une part importante de l'emploi local.

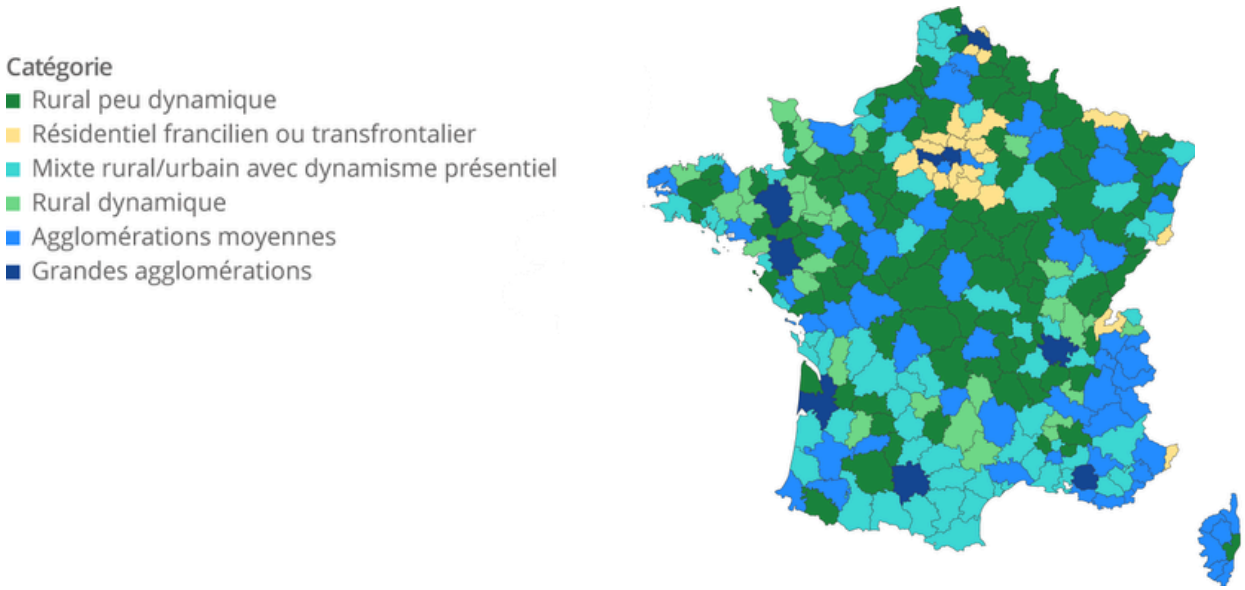
Les dynamiques locales jouent un rôle déterminant dans l'évolution de l'emploi au niveau territorial

Du fait de leur dynamisme relatif, la répartition locale des emplois entre professions explique, **une partie des différences de croissance de l'emploi selon les territoires. Toutefois, cet effet reste limité. Entre 2016 et 2022, il n'explique en moyenne qu'un quart des écarts de croissance observés entre zones d'emploi.**

L'effet de certains facteurs de contexte sur la croissance et l'emploi varie selon les territoires. Par exemple, la proportion de petites et moyennes entreprises (PME) au sein des entreprises favorise la croissance de l'emploi, en particulier dans les zones d'emploi moins dynamiques (catégorie du « rural dynamique » par exemple).

Un autre atout des territoires est la présence de jeunes en études supérieures. L'implication d'infrastructures de transport joue un rôle positif. L'attractivité des populations, notamment celles ayant 65 ans ou plus, est aussi un facteur jouant plutôt sur la demande.

Typologie des zones d'emploi selon le nombre et l'évolution des emplois par fonction



Encadré - **Des emplois analysés à partir de regroupements de professions**

Cette étude analyse l'emploi à partir des professions exercées par les personnes en emploi plutôt qu'à partir du secteur d'activité des établissements. Elle permet de mieux appréhender les compétences développées sur les territoires, indépendamment des secteurs d'activité, des statuts d'emploi ou de l'organisation interne des entreprises.

Famille d'emploi	Ensemble de professions correspondant
Emplois métropolitains	Conception-recherche / Culture-loisirs / Gestion / Commerce interentreprises / Prestations intellectuelles
Emplois de production concrète	Agriculture / BTP / Fabrication
Emplois présentiels	Administration publique / Distribution / Services de proximité / Santé et action sociale / Éducation-formation
Emplois transversaux	Entretien-réparation / Transport-logistique

L'innovation en 2022 : une forte concentration en Île-de-France, suivie par Auvergne-Rhône-Alpes

Fiche presse • La France et ses territoires, édition 2026

L'Île-de-France occupe une position prépondérante dans l'innovation publique et privée en France, suivie dans une moindre mesure par l'Auvergne-Rhône-Alpes. En 2022, ces deux régions concentrent 54 % des dépenses de recherche et développement (R&D). Deux tiers des brevets sont déposés par des inventeurs de ces deux régions. Par ailleurs, l'Île-de-France regroupe 40 % des start-up innovantes.

D'autres régions se distinguent par une spécialisation sectorielle marquée en matière d'innovation : l'aéronautique en Occitanie, les télécommunications en Bretagne, l'automobile en Bourgogne-Franche-Comté, ou encore l'industrie pharmaceutique en Centre-Val de Loire.

Voir p.75

Plus d'un tiers des dépenses de recherche et développement est porté par l'Île-de-France

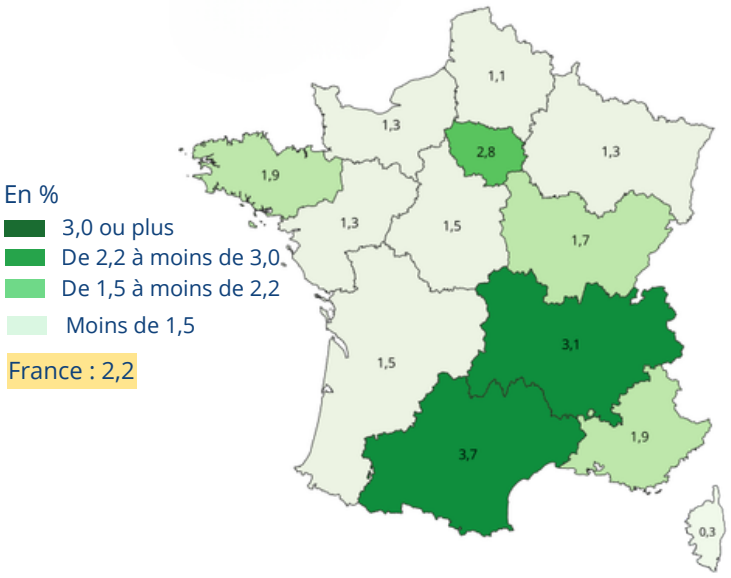
En 2022, la **dépense intérieure de recherche et développement expérimental** (DIRD) s'établit à 58,9 milliards d'euros en France.

L'Île-de-France représente plus d'un tiers de ces dépenses (38 %), devant l'Auvergne-Rhône-Alpes (16 %) et l'Occitanie (12 %).

L'**effort de recherche**, rapport entre la DIRD et le PIB, s'élève à **2,2 % au niveau national**, un niveau proche de la moyenne l'Union européenne.

La France reste en deçà des 3 %, objectif inscrit dans la loi de programmation de la recherche pour les années 2021 à 2023. Au niveau régional, seuls l'Occitanie et l'Auvergne-Rhône-Alpes dépassent cet objectif.

Effort de recherche par région en 2022



Note : Dans les DROM, l'effort de recherche est de 0,5 %.

Encadré - **Mesures de l'innovation**

L'**innovation** consiste à introduire un produit ou un procédé nouveau ou amélioré dans l'activité économique. Elle peut être appréhendée par le prisme des ressources mobilisées (dépenses de recherche et développement expérimental (R&D) ou nombre d'emplois de conception-recherche) ou par celui des résultats (nombre de start-up innovantes ou de brevets déposés).

En France, deux tiers de la DIRD est portée par les entreprises.

En France, **deux tiers de la DIRD est portée par les entreprises,** le tiers restant étant porté par l'administration. Ces dépenses intérieures de R&D portées par les entreprises sont **majoritaires dans tout l'Hexagone** (allant de **52 % dans le Grand Est** à près de **80 % en Bourgogne-Franche-Comté**).

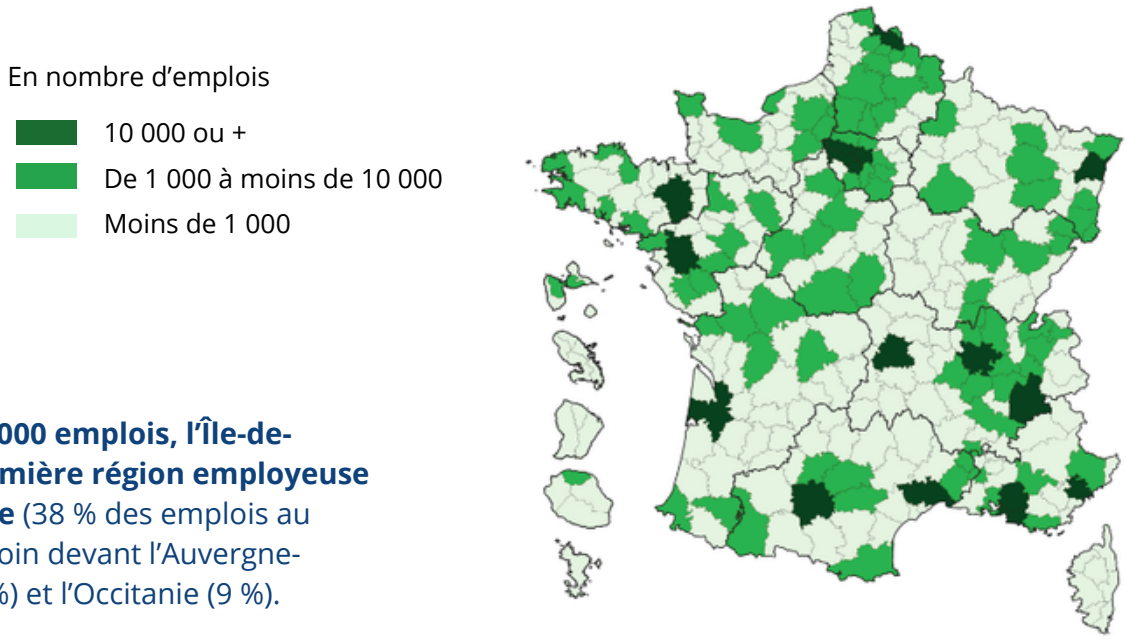
Dans l'ensemble des régions (hormis La Réunion où la recherche en agriculture a un poids élevé), ces dépenses se concentrent dans cinq secteurs

- *matériels de transport*
- *information-communication*
- *biens d'équipement*
- *services aux entreprises*
- *certains secteurs industriels (pharmacie, chimie…)*

Plus d'un emploi de conception-recherche sur trois est localisé en Île-de-France

La recherche représente plus d'un million d'emplois sur le territoire national, soit 3,9 % de l'emploi salarié total. Une grande part de ces emplois (84 %) sont occupés par des chercheurs et ingénieurs de R&D.

Répartition régionale de l'emploi de conception-recherche par zone d'emploi



Avec près **de 410 000 emplois, l'Île-de-France est la première région employeuse dans la recherche** (38 % des emplois au niveau national), loin devant l'Auvergne-Rhône-Alpes (13 %) et l'Occitanie (9 %).

Dans toutes les régions, les emplois de conception-recherche sont concentrés dans un **nombre limité de zones d'emploi**. Ce constat peut s'expliquer par la proximité des structures universitaires, des opérateurs publics et des grandes entreprises.

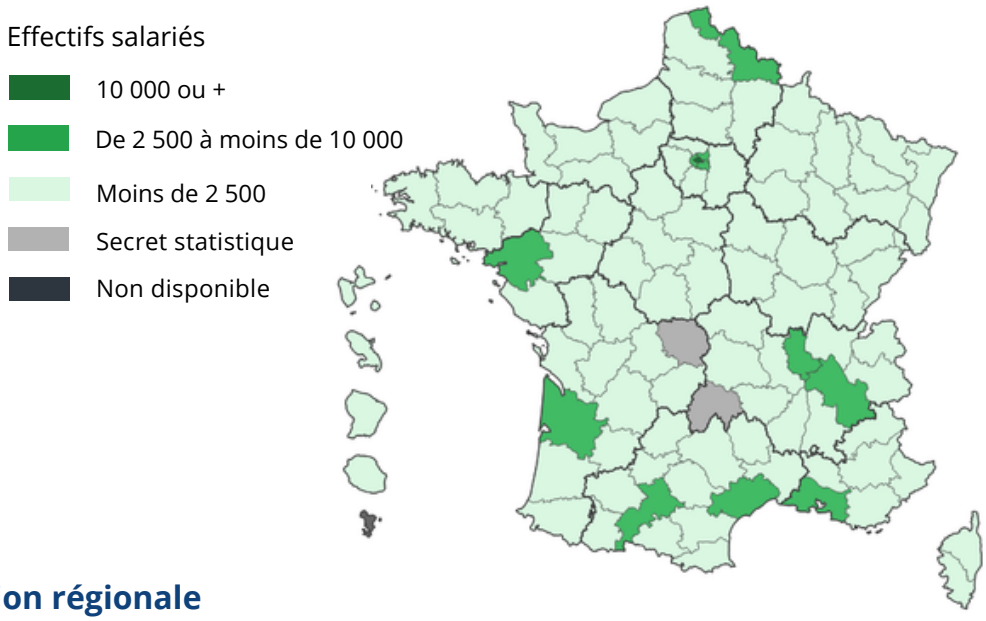
Les start-up innovantes sont concentrées en Île-de-France

En 2022, 16 420 entreprises sont des **start-up innovantes** en France (hors Mayotte) regroupant 15 690 établissements employeurs.

Près de 40 % de ces établissements et près de la moitié de leurs salariés sont localisés en Île-de-France, principalement à **Paris**, qui **regroupe à elle seule 22 % de l'ensemble des établissements et 31 % des salariés**.

Les start-up innovantes sont également fortement implantées en Auvergne-Rhône-Alpes, avec 13 % des établissements employant près de 11 % des salariés.

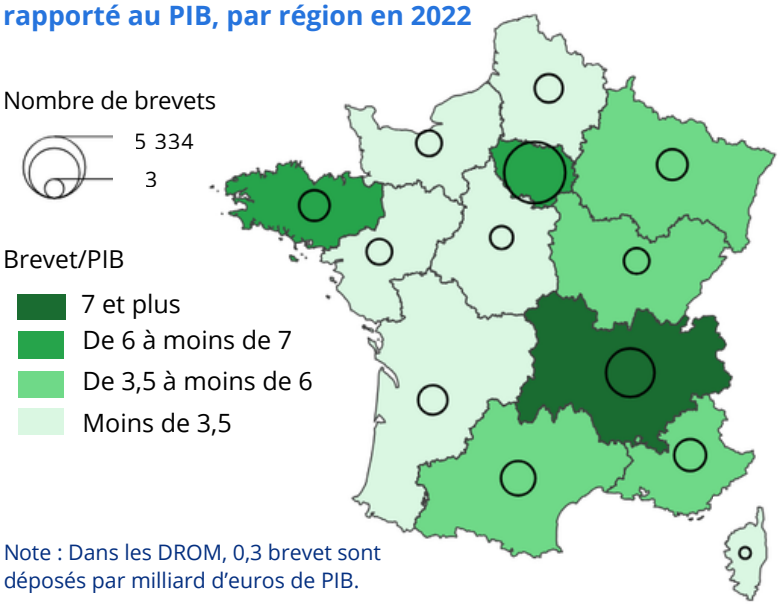
Effectifs salariés des start-up innovantes par département



Brevets : une forte spécialisation régionale

Comme pour la recherche, l'innovation en matière de brevets est associée à des territoires précis. Ainsi, 72 % des brevets sur les **semi-conducteurs sont brevetés ou co-brevetés en Auvergne-Rhône-Alpes**, où sont implantées des entreprises comme STMicroelectronics ou Soitec.
Plus de la moitié des brevets liés aux **moteurs, à la transmission numérique** et à **l'optique** viennent d'**Île-de-France**, tandis que la majorité des brevets liés à la **manutention viennent d'Auvergne-Rhône-Alpes**.

Nombre de brevets déposés et nombre de brevets rapporté au PIB, par région en 2022



Note : Dans les DROM, 0,3 brevet sont déposés par milliard d'euros de PIB.

La Bretagne se distingue dans les télécommunications et les techniques informatiques. Cette spécialisation se traduit par un pôle important à Brest et un pôle majeur de cybersécurité à Rennes, avec notamment l'implantation d'Orange Cyberdéfense, Sopra Steria ou encore la Direction Générale de l'Armement-Maîtrise de l'information.

La Bourgogne-Franche-Comté se spécialise dans les transports (21 % des brevets déposés) et dans les techniques de mesures (17 % des brevets déposés), en lien avec la présence d'entreprises comme Stellantis à Sochaux et Alstom à Belfort, Ornans et Le Creusot.

Définition

La **dépense intérieure de recherche et développement expérimental** (DIRD) comprend les moyens financiers (nationaux et étrangers) mobilisés pour l'exécution des travaux de recherche et développement (R&D) sur le territoire national par le secteur des administrations et par le secteur des entreprises.
Elle comprend les dépenses courantes (masse salariale des personnels de R&D et dépenses de fonctionnement) et les dépenses en capital (achats d'équipements nécessaires à la R&D).

L'Île-de-France concentre plus de la moitié des dépenses de recherche et développement des entreprises privées

Fiche presse • La France et ses territoires, édition 2026

L'activité de recherche privée est **fortement concentrée géographiquement**. Quatre zones d'emploi franciliennes rassemblent **plus de la moitié des moyens engagés par les entreprises en recherche et développement (R&D) : 55 % des dépenses, 56 % des effectifs** et **53 % des montants de crédit d'impôt recherche** en 2019.

Les zones d'emploi correspondant à de grandes métropoles comme **Toulouse (14 % des dépenses de R&D et 7 % des effectifs de R&D)** et **Lyon (4 % des dépenses de R&D et 5 % des effectifs de R&D)** constituent elles aussi de **véritables pôles régionaux de R&D.**

Voir p.85

Les territoires leaders, moteurs de l'économie de la connaissance

La R&D des entreprises est fortement concentrée dans un nombre restreint de zones d'emploi. Pour refléter cette concentration, les zones d'emploi ont été réparties en trois catégories établies selon l'intensité des dépenses de R&D réalisées en 2019 par les entreprises implantées localement.

Les « territoires leaders » correspondent aux 5 % des zones d'emploi réalisant les plus grosses dépenses de R&D et qui, par leur position dominante, structurent la R&D nationale. Les territoires leaders regroupent les 13 zones d'emploi.

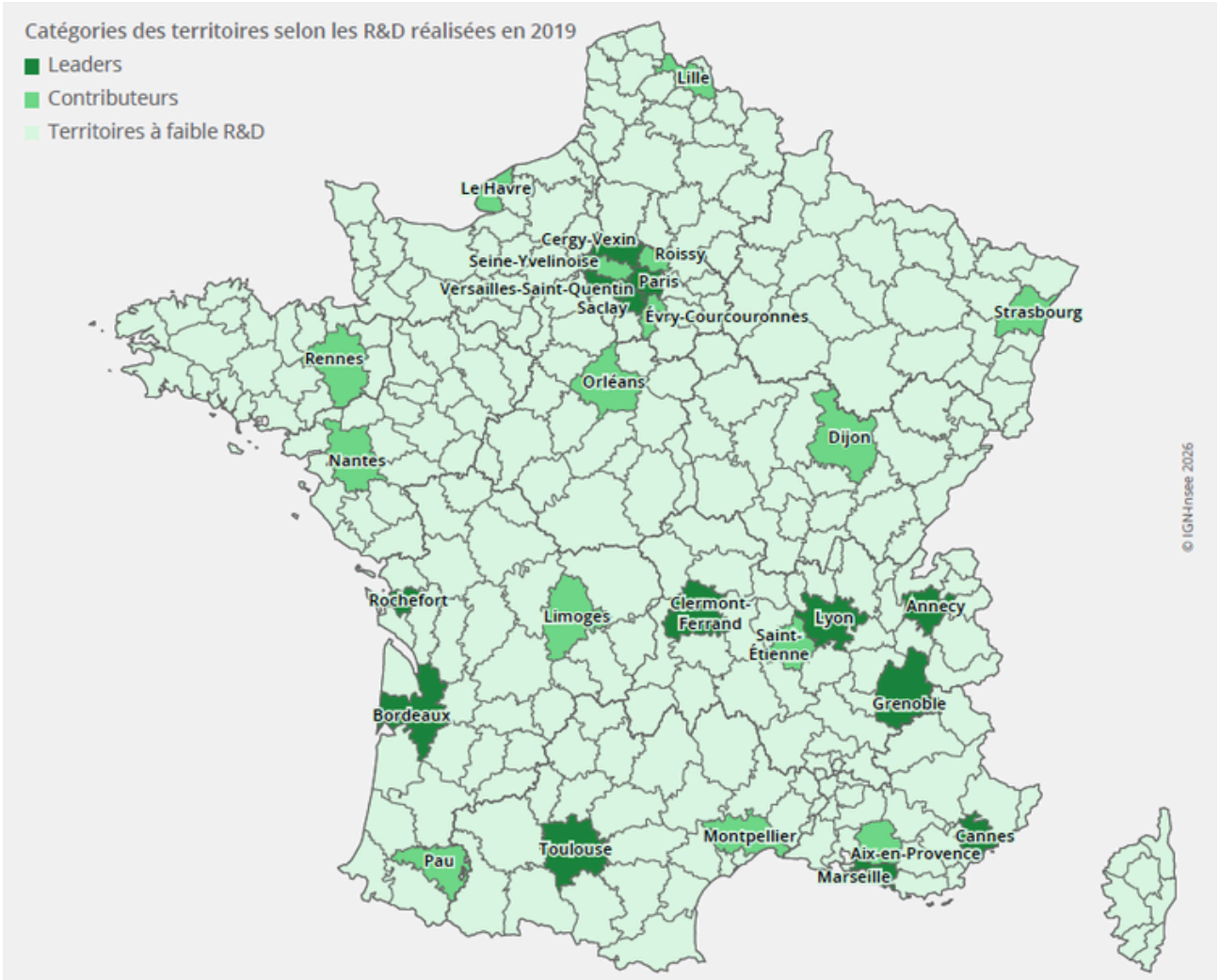
Les territoires leaders regroupent les **13 zones d'emploi dont les dépenses de R&D dépassent 284 millions d'euros en 2019.** Au sein de cet ensemble, **l'Île-de-France occupe une place prépondérante** avec les zones d'emplois de **Paris, Cergy-Vexin, Saclay et Versailles-Saint-Quentin.** Ces quatre zones d'emploi concentrent **55 % des dépenses de R&D, 56 % des effectifs de R&D et 53 % du Crédit d'impôt Recherche (CIR) au total.** Elles regroupent des sièges sociaux de grandes entreprises, des centres de recherche publics et privés (CNRS, Inrae, Institut Pasteur, etc.) et des établissements d'enseignement supérieur (universités ou écoles d'ingénieurs) avec lesquels les entreprises peuvent coopérer pour développer leur R&D.

Les « territoires contributeurs », correspondant à des grandes villes et/ou situés à proximité des précédents territoires, **leur apportent un complément significatif**. Enfin, les territoires à faible R&D, largement majoritaires, rassemblent **l'ensemble des autres zones d'emploi réparties sur l'ensemble du pays.**

Les territoires contributeurs à la dynamique de l'innovation

Les territoires contributeurs regroupent les **15 zones d'emploi pour lesquelles les dépenses de R&D sont les plus élevées après les territoires leaders**. Parmi ces territoires contributeurs, figurent également des zones d'emploi correspondant à une métropole institutionnelle, notamment **Dijon, Lille, Montpellier, Nantes, Orléans, Rennes, Saint-Étienne et Strasbourg,** ainsi que des zones périurbaines et industrielles situées à proximité de grands centres, tirant parti **des effets d'entraînement** et de l'implantation **d'établissements technologiques spécialisés ou de filiales de R&D.**

Typologie des territoires selon la R&D des entreprises en 2019



Une polarisation de la R&D qui se renforce dans le temps

Entre 2009 et 2019, période qui commence après la crise financière de 2008-2009 et s'achève juste avant le choc macroéconomique causé par la pandémie de Covid-19, les moyens consacrés à la R&D se sont accrus.

La concentration de la R&D au profit des territoires leaders s'accentue au cours de la période. Ceux-ci concentraient déjà **82 % des dépenses nationales de R&D en 2009 ; cette part atteint 84 % en 2019.** De façon similaire, leur poids dans les effectifs de R&D passe de **75 % à 77 %** sur la période.

La part des territoires contributeurs dans les dépenses nationales de R&D progresse légèrement au cours de la période, passant de **6 % en 2009 à 7 % en 2019.** Leur poids dans le crédit d'impôt recherche augmente également, de **10 % à 11 %.**