

MOBILITÉS ET BASSINS DE VIE : UN FONCTIONNEMENT À PLUSIEURS ÉCHELLES

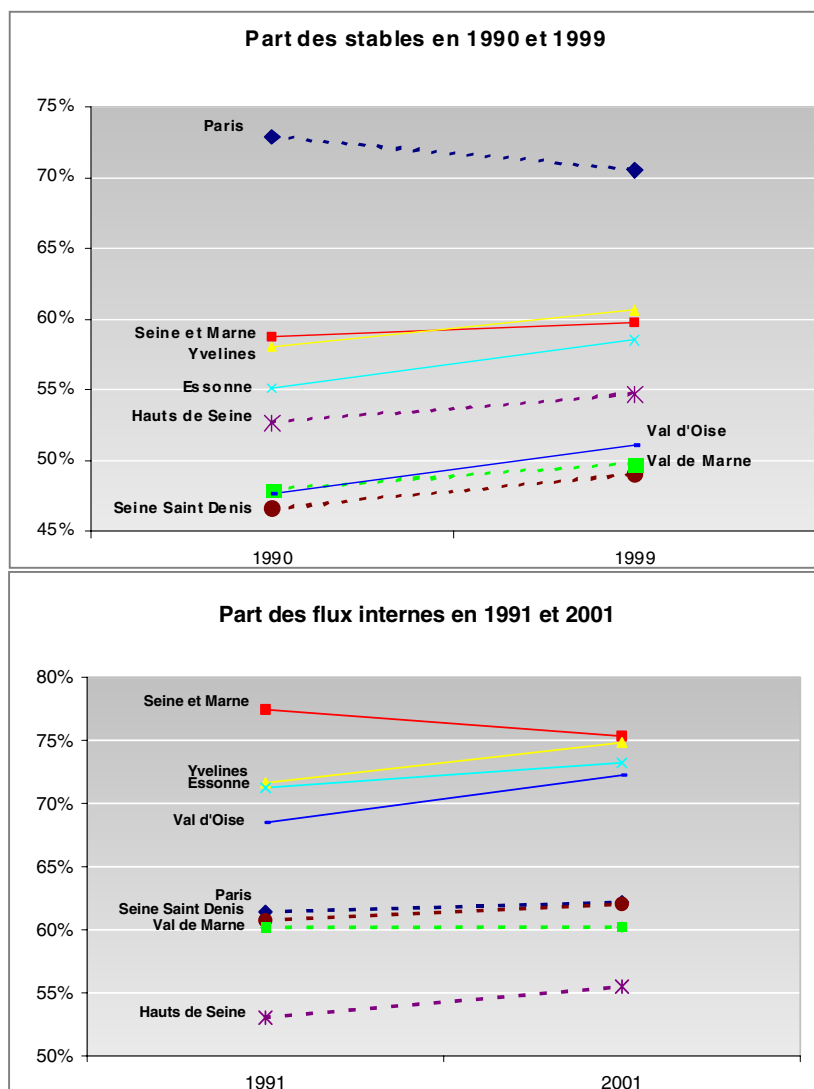
Les bassins d'emplois sont des bassins de vie

Selon l'EGT 2001 les flux internes aux départements représentent une part importante des déplacements, comprise entre 55% dans les Hauts de Seine et 75% en Seine et Marne et dans le Val d'Oise ; l'écart entre les départements de la zone centrale et ceux de grande couronne est significatif d'une plus grande intégration de la zone centrale.

L'autonomie relative des départements a tendance à s'affirmer dans les années 90, sauf en Seine et Marne plus récemment entrée dans l'aire urbaine de Paris, et qui reste néanmoins au niveau de fonctionnement local le plus élevé.

Deux explications de ce renforcement du local s'imposent :

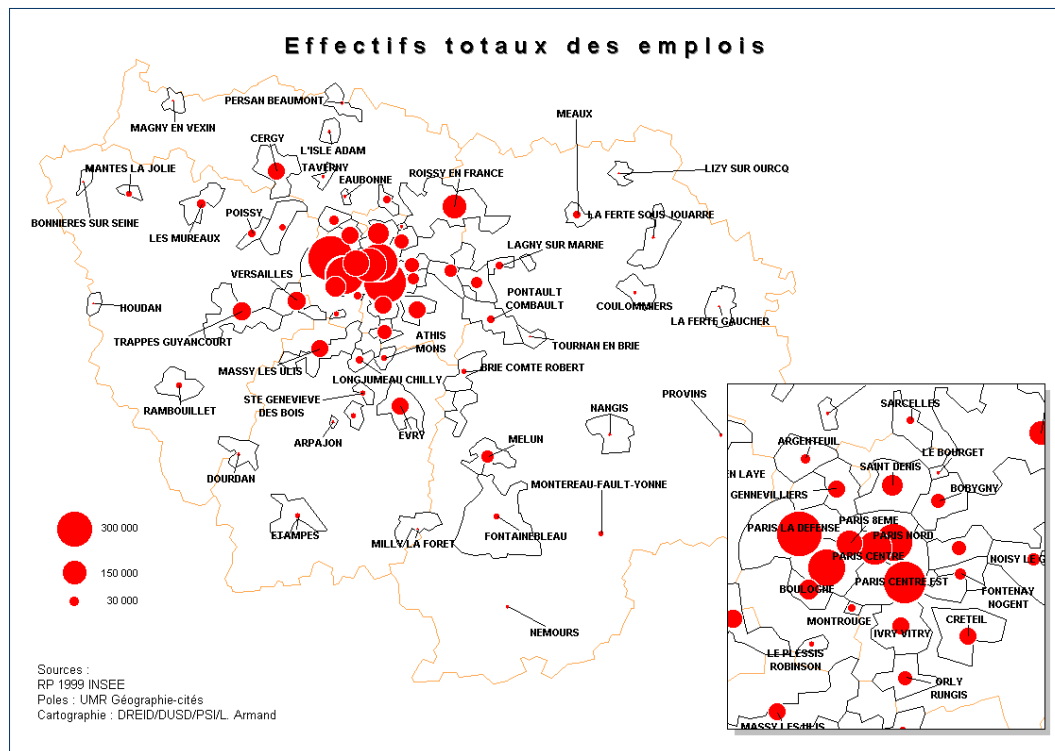
- la part des motifs de déplacements autres que « domicile-travail », augmente, or ces déplacements pour les loisirs, les achats...et plus généralement les activités privées, sont plus souvent locaux et d'autant plus que les services sont mieux répartis dans la région. Cette évolution devrait aussi se poursuivre, avec la diminution du poids des actifs dans la population.
- **la part des stables, c'est-à-dire des actifs qui travaillent dans leur département de résidence, a augmenté dans tous les départements, sauf à Paris, qui reste cependant à un niveau très élevé.**



Source : EGT

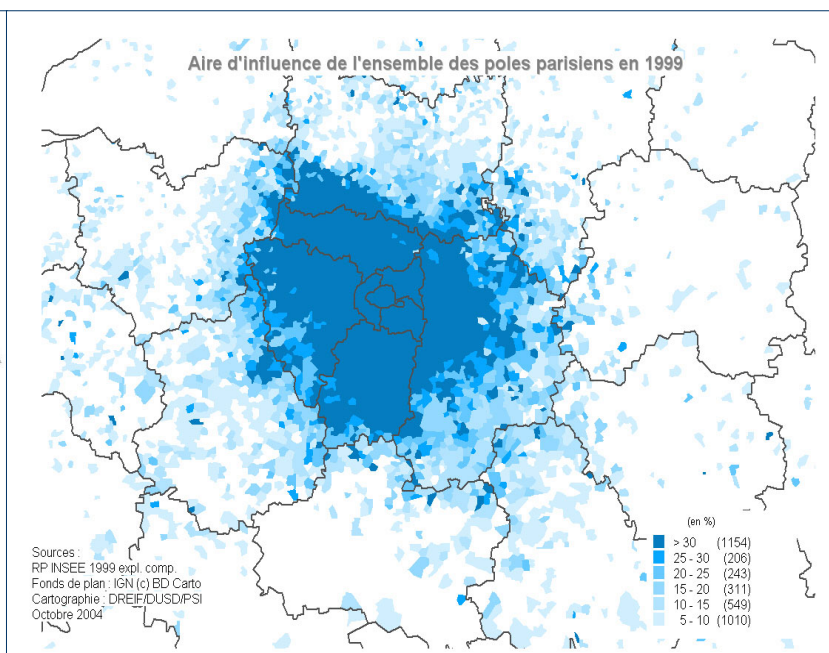
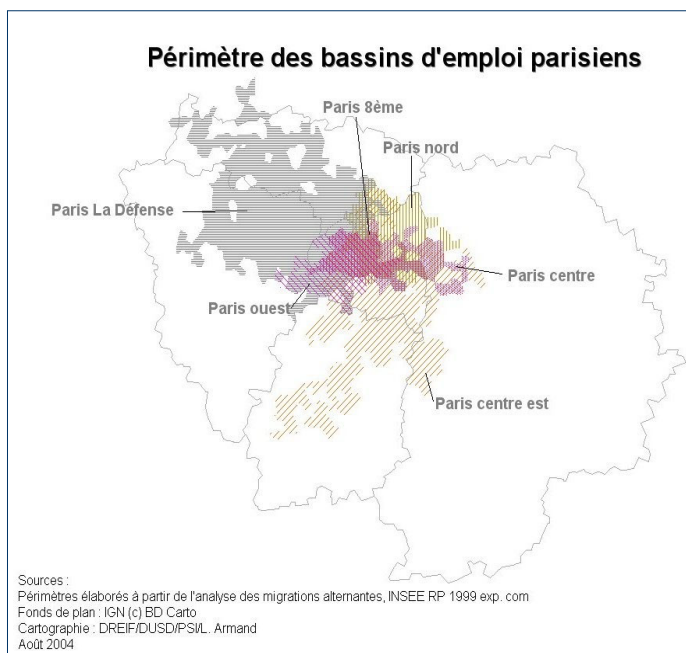
Même si de nombreuses activités ont tendance à se localiser en dehors des espaces

denses, les emplois sont concentrés dans des pôles, qui structurent les territoires.



Ce sont les pôles « parisiens » qui font « l'unité » du bassin d'emploi de la région :
 si on les considère ensemble, leur aire d'influence (les communes qui leur envoient

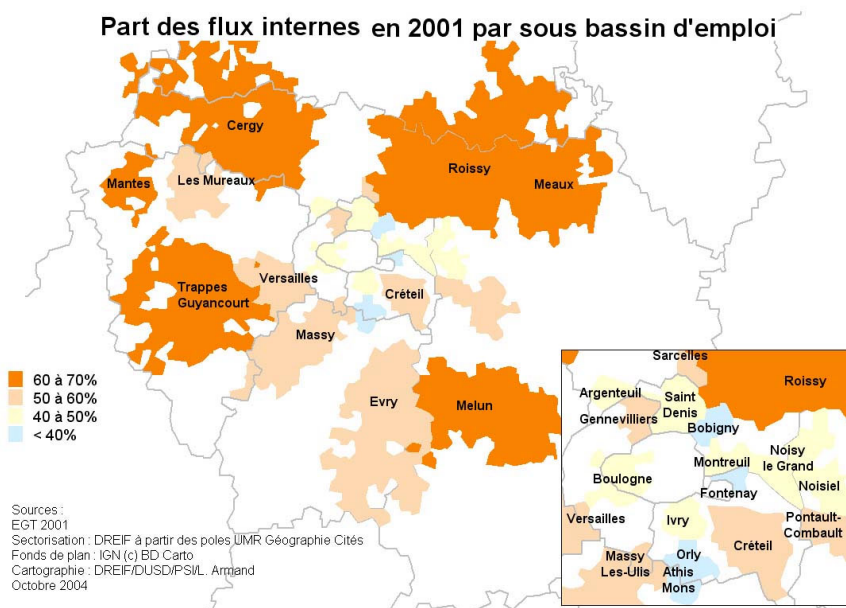
au moins 5% de leurs actifs) recouvre l'ensemble de l'aire urbaine ; si on les considère séparément leurs bassins d'emploi respectifs se recoupent largement au centre mais s'étendent chacun dans leur direction.



Les pôles secondaires structurent effectivement leur territoire

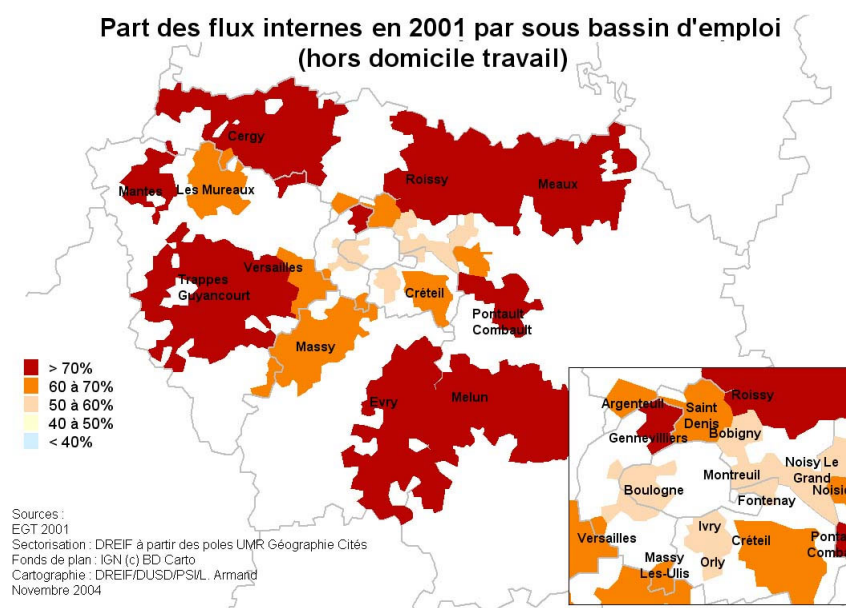
L'influence des pôles secondaires est ainsi masquée par l'influence régionale de l'ensemble « parisien » ; cependant la pertinence des sous bassins d'emploi peut se mesurer à la part des déplacements internes dans l'ensemble des déplacements qui les concernent. Cette relative autonomie est évidemment liée à la taille. Pour les 23 sous-

bassins d'emploi qui accueillent au moins 80 000 habitants, la part de ces déplacements internes, varie de 37% à Fontenay-Nogent jusqu'à 68% pour Trappes-Guyancourt et Mantes la Jolie. A l'effet taille, s'ajoute un effet distance au centre ; les bassins les plus périphériques ont un fonctionnement plus autonome.



Si on se limite aux déplacements hors domicile-travail, pour mieux cerner les bassins de vie, les taux de flux internes sont

nettement plus élevés : ils s'échelonnent de 53% à Fontenay-Nogent à 82% à Trappes-Guyancourt (pour 37% et 68% pour l'ensemble des motifs).



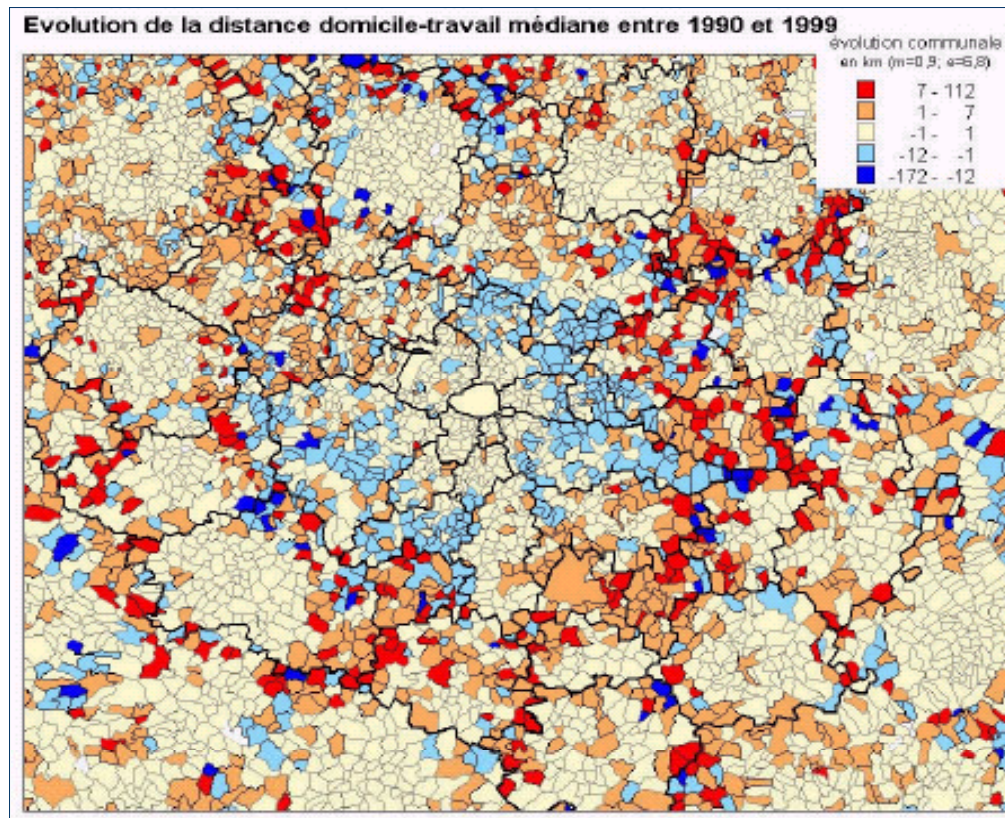
Les périmètres des sous-bassins d'emploi définis à partir des migrations alternantes correspondent donc à des sous-bassins de vie disposant effectivement d'une relative autonomie de fonctionnement, y compris en petite couronne ; les pôles d'emploi étant généralement aussi des pôles de service, le résultat n'est pas surprenant.

Les pôles d'emploi de grande couronne se renforcent, et avec eux leurs sous-bassins (y

compris ceux qui débordent en dehors de la limite régionale, en particulier Roissy et Cergy).

Les distances domicile-travail médianes autour de ces pôles en croissance ont diminué dans la période récente, renforçant la structure alvéolaire de la région (cf carte suivante).

Les grandes villes de la couronne du Bassin parisien (Rouen, Reims, ...) sont moins intégrées à l'espace régional et relèvent davantage du réseau de villes.



L'amélioration globale de l'efficacité du système de transports passe par la préservation et le renforcement de ce fonctionnement à plusieurs échelles

L'offre de transport actuelle, très radiale, a tendance à privilégier l'échelle régionale au détriment de celle des sous-bassins de vie et d'emploi, qui ne bénéficient pas toujours d'une bonne desserte en transports collectifs. Leur renforcement se traduit donc par un usage accru de la voiture. De plus, la tarification des transports collectifs selon un zonage concentrique correspond à un fonctionnement purement monocentrique qui n'est plus celui de la région Île-de-France aujourd'hui. En particulier, les débordements des bassins d'emploi de grande couronne hors des limites administratives de la région ne sont pas pris en compte.

Le passage de cette organisation très monocentrique à une organisation plus multipolaire n'est alors durable que si les pôles secondaires se retrouvent en capacité de desservir effectivement et correctement leurs territoires. Ces pôles doivent donc être des centres complets, offrant directement un maximum d'opportunités, il convient ensuite d'optimiser les déplacements afin d'éviter qu'une mobilité locale vienne s'exprimer sur un système de transport conçu pour répondre à une demande plus régionale.

L'enjeu qui émerge de cette analyse est donc de préserver le fonctionnement métropolitain en favorisant un bon fonctionnement local ; une organisation plus multipolaire permettant en outre de mieux utiliser les infrastructures en développant les flux à contresens.