

# COUPES ET DÉCOUPES TERRITORIALES

QUELLE RÉALITÉ DU BASSIN DE VIE ?

LES CAHIERS N° 172

DE L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME - ÎLE-DE-FRANCE

**DIRECTRICE DE LA PUBLICATION**

Valérie Mancret-Taylor

**RÉDACTION EN CHEF**

Sophie Mariotte, Marie-Anne Portier

**COORDINATION**

Mireille Bouleau, Catherine Mangeney

**DIRECTION ARTISTIQUE**

Olivier Cransac

**MAQUETTE**

Élodie Beaugendre

**CARTOGRAPHIE**

Jean-Eudes Tilloy

**INFOGRAPHIE**

Guillemette Crozet, Laurie Gobled

**MÉDIATHÈQUE/PHOTOTHÈQUE**

Claire Galopin, Julie Sarris

**FABRICATION**

Sylvie Coulomb

**CORRECTION**

Max Duco, Laurence Girard

**RELATION PRESSE**

Sandrine Kocki,  
sandrine.kocki@iau-idf.fr

**IMPRESSION**

Stipa

**IAU île-de-France**

15, rue Falguière  
75740 Paris Cedex 15  
01 77 49 77 49



[www.iau-idf.fr](http://www.iau-idf.fr)



ISSN ressource en ligne 2262-2551

© IAU île-de-France

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés. Les copies, reproductions, citations intégrales ou partielles, pour utilisation autre que strictement privée et individuelle, sont illicites sans autorisation formelle de l'auteur ou de l'éditeur.

La contrefaçon sera sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal (loi du 11-3-1957, art. 40 et 41). Dépôt légal : 3<sup>e</sup> trimestre 2015.

# PRÉFACE

En quelques décennies, notre monde a fondamentalement changé. Dans un double mouvement de globalisation et de métropolisation, notre société est devenue urbaine et, pour une part, extrêmement mobile et connectée ; nos modes de vie s'en trouvent bouleversés et nos territoires transformés. Le besoin de proximité, voire d'ancrage, en est un corollaire, pris en charge dans le champ politique par la décentralisation.

Si la question des découpages territoriaux est essentielle, ne serait-ce que d'un point de vue démocratique, elle est désormais dépendante de la coopération et de la complémentarité entre les territoires. Une région capitale de 12 millions d'habitants ne fonctionne pas au quotidien par magie mais grâce à la mise en œuvre de politiques publiques et de dynamiques privées, pilotées et coordonnées à différentes échelles. C'est ce qui fait sa richesse et sa complexité.

La réforme territoriale est un processus au long cours qui dessine progressivement la silhouette institutionnelle francilienne de demain. Plus qu'un acte de décentralisation au sens strict, une nouvelle règle du jeu se prépare où les questions d'articulation et de capacité de négociation sont aussi importantes que les périmètres des collectivités. L'État, revendiquant la simplification, la rationalisation et la mutualisation, répond à la question de la bonne échelle en tentant d'élargir la maille de l'action publique : spécialisation des différents niveaux, agrandissement et renforcement des régions et des intercommunalités. La discussion et la mise en œuvre sont autant d'occasions d'adaptation : la commune et le département se repositionnent comme relais des attentes des citoyens, et plus largement de la société civile, comme appariteurs entre les injonctions d'efficacité et de cohérence venant du « haut » et les « réalités » du terrain. Mais avec cette possible répartition des rôles c'est la concordance entre représentation démocratique, pouvoir fiscal et capacité d'action qui est plus que jamais questionnée.

L'IAU îdF souhaite s'inscrire dans ce débat complexe et passionnant pour tenter modestement de le décoder grâce au croisement de points de vue différents et d'analyses thématiques, sociétales et territoriales.

La formule des *Cahiers* évolue également pour s'adapter au contexte. Articles en ligne au quotidien, organisation de débats, accès à des informations complémentaires permettent de faire partager les savoirs et les interrogations que de telles transformations suscitent.

**Valérie Mancret-Taylor**

Directrice générale de l'IAU île-de-France

## **P. 04** **DE LA PERTINENCE D'UNE NOTION**

**P. 06** FRONTIÈRES ET LIMITES :  
UNE NÉGOCIATION PERMANENTE  
Gérard Lacoste

**P. 12** DES BASSINS, ENCORE DES BASSINS,  
TOUJOURS DES BASSINS...  
Martin Vanier

**P. 16** DÉCOUPER L'ESPACE EN FONCTION  
DES PRATIQUES SPATIALES : UNE ILLUSION ?  
Julie Vallée

**P. 20** LE « BASSIN DE VIE » : LA GÉOGRAPHIE  
SENSIBLE DES MAIRES  
Tanguy Le Goff

**P. 24** DE L'INTERCOMMUNALITÉ  
AUX COOPÉRATIONS SOUPLES  
Agnès Parnaix et Isabelle Zugetta

**P. 29** LE « BASSIN » DE VIE N'EXISTE PAS  
DANS LE GRAND LONDRES  
Sebastian Loew

**P. 33** BRÈVE HISTOIRE D'UNE NOTION  
Philippe Montillet

## **P. 38** **UNE DIVERSITÉ DE DÉCOUPAGES**

**P. 41** L'ESPACE RURAL ET LES BASSINS DE VIE  
DE L'INSEE  
David Levy

**P. 45** BASSINS LOCAUX D'EMPLOI ET DE VIE  
EN ÎLE-DE-FRANCE  
Pascale Rohaut

**P. 50** LES TERRITOIRES SEINE-ET-MARNAIS  
Catherine Mangeney et Jérôme Bertrand

**P. 56** LES DÉCOUPAGES EN SEINE AVAL  
Catherine Mangeney et Jean-Christophe Rigal

**P. 61** LES « PÔLES-RÉSEAUX-TERRITOIRES » :  
UNE AUTRE LECTURE DU GRAND PARIS  
Christian Devillers et Marie Evo

**P. 66** MODES DE VIE ET TERRITOIRES :  
UN EXEMPLE EN ESSONNE  
Alain Bourdin et Pauline Silvestre

**P. 71** LE LOCAL MÉTROPOLITAIN  
Béatrice Mariolle et Antoine Brès

**P. 76** BASSIN DE VIE : COMPARAISON  
DES MÉTHODOLOGIES

## **P. 78** **LES FRANCILIENS ET LEURS USAGES DE L'ESPACE**

**P. 81** DÉPLACEMENTS ET USAGES  
DE LA MÉTROPOLE  
Mireille Bouleau et Catherine Mangeney

**P. 87** LE TROPISME DES TERRITOIRES FAMILIAUX  
Mariette Sagot

**P. 91** ÉLARGIR L'ESPACE DE VIE :  
UN FACTEUR D'INSERTION  
François Piazzoni

**P. 95** DE L'IMPORTANCE DES IDENTITÉS SPATIALES  
Hélène Nessi

**P. 100** IDENTITÉS PÉRIURBAINES :  
L'OUEST FRANCILIEN  
Lucile Mettetal

**P. 105** IDENTITÉS PÉRIURBAINES :  
LE BOCAGE GÂTINAIS  
Sandrine Beaufile, Nicolas Laruelle et Florian Soulard

**P. 112** IMPACT DE LA MOBILITÉ  
PROFESSIONNELLE SUR LES TERRITOIRES VÉCUS  
Anne Claire Davy, Pascale Leroi et Thomas Sigaud



## **P. 116**

### **L'ACTION PUBLIQUE ET LA FABRIQUE DES TERRITOIRES**

**P. 118** LA CONSTRUCTION COLLECTIVE  
DES TERRITOIRES  
André Torre

**P. 124** IMAGINAIRES ET VISIONS HABITANTES  
Guillaume Faburet

**P. 126** CHELLES : ORGANISER UNE DESSERTE  
À GÉOMÉTRIE VARIABLE  
Muriel Millard Sanchez

**P. 131** DES RÉSEAUX DE BUS DE PLUS EN PLUS  
ADAPTÉS AUX BESOINS DES USAGERS  
Laurence Debrincat et Fabien Majesté

**P. 134** À CHAQUE POLITIQUE PUBLIQUE,  
SON « TERRITOIRE » : L'EXEMPLE DE LA SANTÉ  
Julien Galli

**P. 138** BASSIN DE DÉLINQUANCE :  
UNE CATÉGORIE OPÉRANTE  
POUR LE GRAND PARIS ?  
Virginie Malochet

## **P. 167**

### **CONCLUSION**

**P. 167** ENTRE LIEUX ET LIENS,  
L'ACTION PUBLIQUE À RÉINVENTER  
Mireille Bouleau et Catherine Mangeney

## **P. 173**

### **BIBLIOGRAPHIE**

## **P. 140**

### **DE LA VIE LOCALE À LA CONNEXION GLOBALE**

**P. 142** L'ACCOMPAGNEMENT  
DU VIEILLISSEMENT  
Pierre-Marie Chapon

**P. 146** LE TERRITOIRE : FREIN OU FACTEUR  
DE RÉSILIENCE À L'INTÉGRATION SOCIALE  
DES PERSONNES ÂGÉES  
Brigitte Hallier-Nader

**P. 149** LE GRAND PARIS EXPRESS,  
UNE OPPORTUNITÉ POUR DE NOUVELLES  
RELATIONS  
Catherine Barbé

**P. 153** LES DÉCOUPAGES TERRITORIAUX  
À L'HEURE DU NUMÉRIQUE ONT-ILS ENCORE  
UN SENS ?  
Alain Rallet

**P. 157** À L'AVENIR, LE COMMERCE SERA  
UBIQUITAIRE  
Interview de Carole Delaporte et Christine Tarquis

**P. 159** HOMME AGILE ET AIRES MOBILES  
Bruno Marzloff

**P. 163** DES BASSINS DE VIE AUX MÉTROPOLES  
DU FUTUR  
Max Rousseau

© IAU île-de-France

## DE LA PERTINENCE D'UNE NOTION

\*\*\*\*\*

Devenue sujet d'actualité à l'occasion des débats sur les découpages institutionnels et la réforme territoriale, la notion de « bassin de vie » ne va pourtant pas de soi. Censée traduire la volonté de construire des territoires au plus près du vécu de leurs habitants, cette notion se heurte à des définitions variables, complexes, et finalement difficiles à circonscrire territorialement. La réalité des déplacements et des flux brouille les cartes. Cette labilité se révèle néanmoins stratégique pour les élus locaux, qui font du « bassin de vie » un outil de construction d'un « bien commun territorial » adossé à des coopérations locales plus ou moins institutionnalisées. Le « bassin de vie », spécificité française intraduisible en anglais, est-il devenu un outil souple ou rigide ? Est-il porté par un imaginaire collectif riche d'histoire ?





# FRONTIÈRES ET LIMITES : **UNE NÉGOCIATION PERMANENTE**

Le tracé des frontières et des limites a toujours été le fruit de rapports de force et de compromis, légitimé *a posteriori* par la référence à l'histoire, la géographie ou quelque « loi naturelle ». Aujourd'hui encore...

\*\*\*\*\*

Gérard Lacoste, IAU idF

**P**armi les « réformes de structure » que la France doit, dit-on, engager d'urgence, la question territoriale ne semble soulever que peu de doutes. Pourtant ce chantier est ouvert depuis près de cinquante ans ! Ainsi, en 1966 sont créées les premières communautés urbaines<sup>1</sup>, afin de remédier au décalage entre structures administratives et réalité géographique des grandes agglomérations nées de l'urbanisation rapide du pays. Peu après, la loi Marcellin (1971) veut « simplifier » le paysage institutionnel en favorisant les fusions de communes. Elle s'est soldée par un échec. On aurait pu penser, après cela, et surtout avec l'avènement de la décentralisation, que cette question de la réforme territoriale perdrait de son acuité. D'autant que la loi Chevènement de 1999, qui privilégie la coopération intercommunale par rapport à la fusion, connaît un succès rapide.

Mais à peine cette loi votée, la question resurgit et est agitée de façon quasi ininterrompue par les parlementaires<sup>2</sup>. Ceux-ci n'ont cessé de fustiger le mille-feuille territorial, le nombre excessif de collectivités, l'enchevêtrement des compétences...

Ce débat se pare peu à peu d'arguments nouveaux. Ainsi, avec l'urbanisation galopante... dans le monde (mais quasiment achevée en France) et le développement planétaire des économies de marché, mondialisation rime avec métropolisation. Hommes politiques et médias répètent à l'envi qu'il faut s'adapter à cette nouvelle réalité mondiale. La ville cède la place à la métropole, perçue comme une composante majeure de la « structure économique » dont il convient d'optimiser le fonctionnement. Comment, alors, repenser sa gouvernance, ainsi que les échelles et limites des collectivités qui la composent ?

## **LES FRONTIÈRES, TRACÉS ET LÉGITIMATIONS...**

Commençons par les frontières entre États, dont le concept, aujourd'hui, ne suscite pas de débats. Pourtant, cette acception moderne de la frontière, ligne continue et objet juridique, n'émerge qu'entre le <sup>XIII</sup><sup>e</sup> et <sup>XIV</sup><sup>e</sup> siècle, associée au développement de l'État moderne. Auparavant, les royaumes et principautés étaient bornés par des « confins », aux contours flous, comprenant



## DE LA PERTINENCE D'UNE NOTION

places fortes, obstacles, enclaves ou zones tampons sans continuité linéaire précise. Le rôle de la frontière s'avère tout aussi fluctuant que son tracé : initialement limite matérialisée pour exprimer un rôle protecteur, militaire ou économique, elle est de plus en plus un concept abstrait, dans un monde ouvert aux échanges et au libre-échange.

Ainsi la frontière est une production humaine<sup>3</sup> sans cesse débattue, produit de rapports de forces régulièrement remis en cause, même si cette réalité est occultée et « habillée » par d'autres considérations et légitimée par un supposé « droit divin » et l'histoire des rois, ou par des limites « naturelles »<sup>4</sup>.

Il en est souvent de même pour les « frontières intérieures » nécessaires pour organiser les fonctions régaliennes des États modernes et trouver les relais locaux au pouvoir central.

### DE LA PAROISSE À LA COMMUNE

Les communes<sup>5</sup>, « plus petites divisions administratives en France », sont créées en 1789 en s'appuyant sur les paroisses préexistantes. Ces dernières n'avaient, à l'origine, pas de délimitation territoriale fixe. Chaque paroisse se définit alors par son église, son cimetière et son « décimaire », liste des biens et « feux » payant l'impôt. Leur nombre et leur taille étaient le fruit d'un compromis entre la nécessité que tous puissent se rendre fréquemment à l'église et la viabilité du centre paroissial dont la « dot de l'église » devait permettre d'assurer l'entretien et la subsistance du prêtre. La première de ces contraintes tendait à multiplier les églises paroissiales et à réduire leur territoire. La seconde, d'ordre économique, exigeait au contraire que chaque paroisse ait une superficie et/ou une population suffisamment importante.

En fait, plusieurs « découpages » se superposent, reflétant plusieurs sources de pouvoir et diverses réalités sociales (pratique religieuse et perception de la dîme ; seigneurie et circonscription judiciaire et fiscale pour la levée des droits seigneuriaux ; communauté villageoise et pratiques collectives...). « Ces tracés sont parfois restés flous jusqu'à la Révolution et, lors de la



Châssis figuratif du territoire de la France partagée en divisions égales.

création des communes en 1790, il a fallu parfois de longues enquêtes et le recours au témoignage des anciens pour fixer les bornes » [ZADORA-RIO, 2005].

Depuis le xv<sup>e</sup> siècle, la paroisse est devenue le lieu de la perception de l'impôt royal puis de la tenue de l'état civil. Le développement progressif de ces fonctions administratives s'accompagne d'une structuration du « paysage communal » assurant la continuité de son maillage, sur lequel s'appuiera l'Assemblée constituante pour fonder son organisation territoriale.

Après la Révolution, la première tentative de réforme de ce maillage et de réduction du nombre de communes ne tarde pas. En 1795, le Directoire remanie l'organisation des communes, pour diviser les plus grosses et regrouper les plus petites. Mais cet intermède sera de courte durée, le Consulat rétablissant, en 1800, l'autonomie des 40 000 communes créées en 1789.

### LA NAISSANCE TUMULTUEUSE DES DÉPARTEMENTS

Comme le canton, le département apparaît avec la constitution de 1791, qui, dans son article 1, établit que « le Royaume est un et indivisible : son territoire est distribué en quatre-vingt-trois départements, chaque département en districts, chaque district en cantons ».



**Carte de France divisée en 83 départements.  
Plan proposé à l'Assemblée nationale en 1789.**

Ce nouveau découpage doit à la fois servir de cadre à l'élection de la représentation nationale et fonder un nouveau cadre territorial mettant fin à l'organisation en provinces, duchés, baronnies...., reflet des inégalités de l'Ancien Régime. En fait, cette réforme était déjà envisagée depuis le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>6</sup> et les travaux de la Constituante s'appuieront sur les réflexions des précédents gouvernements et sur les arguments invoqués par Condorcet<sup>7</sup>. Il proposait de limiter la taille des départements afin que « dans l'espace d'un jour, les citoyens les plus éloignés du centre puissent se rendre au chef-lieu, y traiter d'affaires pendant plusieurs heures et retourner chez eux ».

Thouret<sup>8</sup> reprendra à Robert de Hesseln (1780) l'idée d'un découpage géométrique, en dressant une carte de la France divisée en 81 « contrées » carrées, de 18 lieues sur 18 (72 km) environ, divisées elles-mêmes en 9 districts de 9 cantons chacun. Mais la carte proposée reste abstraite et ne tient pas compte des voies de communication, des densités d'occupation du sol et des contraintes du relief. Mirabeau s'oppose avec véhémence à cette division artificielle. « Je demande une division [...] qui, si j'ose le dire, permette de composer avec les préjugés et même

avec les erreurs, qui soit également désirée par toutes les provinces et fondée sur des rapports déjà connus. »

Il est partisan de 120 départements sans subdivisions, « pour rapprocher l'administration des hommes et des choses ».

Mais il ne sera pas suivi. Après des débats animés, le nombre est arrêté à 83 départements. Les tracés définitifs seront sensiblement différents, et fixés au terme de négociations entre le Comité de division et les députés de chaque province<sup>9</sup>, débats où préoccupations électorales et querelles de clocher eurent leur part.

### **VISIONS PRÉFECTORALES : D'HAUSSMANN À DELOUVRIER...**

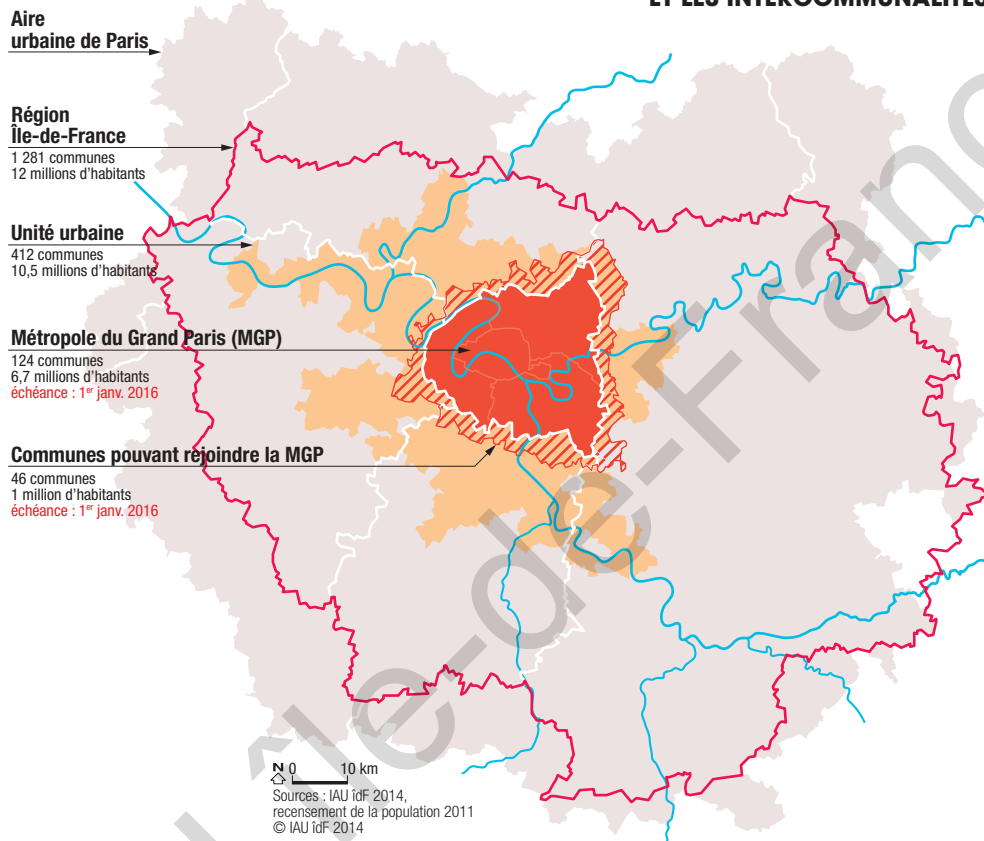
L'essor industriel du début du XIX<sup>e</sup> siècle entraîne d'importants mouvements de population, et une expansion des villes dont les principales débordent largement des limites communales. Cet essor, spectaculaire à Paris, conduit à déplacer les limites de la ville jusqu'aux fortifications le 1<sup>er</sup> janvier 1860. Pour Haussmann, parlant de Paris et sa banlieue, « ce n'est pas le nom de Paris, mais celui de Babel qu'il faudrait donner à un pareil assemblage » [HAUSSMANN, 1859].

Si les motivations de cette extension de Paris sont multiples, l'une ressort clairement : la raison fiscale. Outre la commodité d'étendre la ville jusqu'à une limite matérialisée, ce tracé permet aussi de retrouver des bornes claires pour l'acquittement de l'octroi. Là, pas de négociation, mais l'affirmation d'un pouvoir autoritaire, et ce en dépit des contestations exprimées lors de l'enquête publique. Mais cette nouvelle limite de la ville est vite dépassée...

En 1900, faut-il de nouveau voir dans cette banlieue qui ne cesse de s'étendre la Babel dénoncée par le baron Haussmann, que seuls une action centralisée et un déplacement des limites de la ville-centre pourraient canaliser ?

Dès le début du XX<sup>e</sup> siècle, l'action des maires des « communes suburbaines » montre que d'autres voies sont possibles. Le succès de la première génération d'intercommunalités codifiées par la loi du 22 mars 1890 tient beaucoup au fonc-

## LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS ET LES INTERCOMMUNALITÉS



tionnement collégial des réseaux de maires et de secrétaires généraux et à l'octroi d'un véritable statut du personnel communal à partir de 1919. Il permet le financement mutualisé des politiques locales entre municipalités et le développement des grands syndicats techniques [BELLANGER, GIRAULT, 2008].

Cependant, alors que les limites des communes restent inchangées autour de Paris, celles des départements de Seine et de Seine-et-Oise sont bouleversées par la loi du 10 juillet 1964. Cette réforme vise à découper le puissant département de la Seine, et à aligner la région parisienne sur la province dans la mise en œuvre de la récente réorganisation des services de l'État. Officiellement, il s'agit de rapprocher l'administration du citoyen, dans cette agglomération qui compte

près de 9 millions d'habitants. Mais, les vraies raisons sont ailleurs selon Paul Delouvrier<sup>10</sup> : « Le ministre de l'Intérieur [Roger Frey] fait remarquer au général de Gaulle que, malgré tous ses efforts, il lui était impossible d'éviter la constitution d'un département entièrement communiste. »

### DEMAIN, LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS...

Cinquante ans plus tard, les débats sur « les périmètres pertinents » d'une métropole du Grand Paris sont de retour. Parallèlement au développement rapide de l'intercommunalité après l'adoption de la loi Chevènement (1999), chacun a conscience des multiples interdépendances entre territoires formant cette métropole. De nombreux élus invoquent l'existence d'un « fait métropolitain », mot valise qui rallie



les suffrages. En dépit de ce consensus de façade, chacun a son avis sur ce que devrait être cette métropole, son mode de gouvernance, la forme juridique à lui donner, les compétences et les ressources à lui octroyer ainsi que, bien sûr, son étendue...

Si le modèle des communautés urbaines créées dans les grandes villes françaises depuis plusieurs décennies fait image, son application pratique à l'agglomération parisienne soulève de nombreuses questions, dont celle de son périmètre. La question est débattue en 2005 au sein de la Conférence métropolitaine, regroupant dans un premier temps autour de Bertrand Delanoë, maire de Paris, ses collègues des communes limitrophes. Puis le cercle des élus s'élargit... et le périmètre potentiel de la métropole également. Certains proposent une métropole étendue à la « zone dense », concept mal défini ; d'autres à l'agglomération Insee, privilégiant la morphologie urbaine et la statistique ; d'autres, enfin, souhaitent créer une métropole épousant l'aire urbaine, c'est-à-dire l'ensemble du bassin d'emploi polarisé autour de l'agglomération de Paris, et un territoire proche de celui de la région Île-de-France.

Mais cette dernière option, bien que la plus cohérente avec le concept de métropole, ne peut rallier les suffrages d'un collège de maires qui s'est constitué pour affirmer les ambitions du cœur de l'agglomération face à la Région, institution montante, chargée de définir la stratégie en matière d'aménagement, de développement économique et de transport.

Alors, quel périmètre pour la métropole du Grand Paris ? Celui de l'agglomération, adopté en 2009 lors de la création du syndicat Paris Métropole, après de longues négociations, et repris par le gouvernement dans le projet de loi Maptam<sup>11</sup> déposé en 2012 ? Celui regroupant Paris et les trois départements qui l'entourent, périmètre retenu au terme du débat parlementaire et par la loi du 27 janvier 2014 ?

De fait, ce périmètre apparenté à la « zone dense » n'est pas constitutif de la métropole. En délimitant un espace de seulement 760 km<sup>2</sup> –

soit quatre fois moins que pour Aix-Marseille –, le législateur laisse hors-jeu des territoires stratégiques comme les plates-formes aéroportuaires ou les centres de recherche, et plus de 5 millions d'habitants de l'agglomération parisienne dont la plupart travaillent dans son cœur.

Ainsi, l'histoire se répète. Une fois encore, si les réalités géographiques et humaines sont invoquées pour dessiner la métropole, ni leurs enseignements ni une quelconque norme ne suffisent à en définir les limites. Le supposé « fait métropolitain » n'est guère plus utile pour cela que « les bassins de vie » pour subdiviser la métropole en « territoires » comme le prévoit la loi. De multiples autres considérations sont entrées en ligne de compte dans la sinueuse négociation qui a conduit au vote de la loi, et dont le résultat n'est peut-être que provisoire. ■

Gérard Lacoste est géographe-économiste, ancien directeur général-adjoint de l'IAU idF.

1. Bordeaux, Lille, Lyon et Strasbourg.

2. Principaux rapports parlementaires publiés depuis 2000 : rapports Mauroy (2001, page 33), Dallier (2006, page 89), Attali (2008, page 195), Balladur (2009, page 39), Malvy et Lambert (2014, page 17)...

3. Parfois fondée sur une expression populaire, comme lors de scrutins d'autodétermination.

4. Une des plus célèbres est la référence aux « frontières naturelles » chères à Danton et à la France révolutionnaire de 1793.

5. Le terme de commune s'impose par décret de la Convention en date du 31 octobre 1793, remplaçant les appellations de villes, bourgs et villages.

6. Le marquis d'Argenson en 1739, Turgot en 1775 puis Necker, Calonne, Loménie de Brienne...

7. Ancien ministre de Turgot et député de la Constituante.

8. Président du comité chargé en 1789 du découpage en départements. Il dispose des premiers travaux de la famille Cassini, auteur de la première représentation intégrale du royaume (relevés réalisés entre 1759 et 1789, publication achevée en 1815).

9. Les départements respectent les limites des anciennes provinces.

10. Institut Delouvrier, 2003.

11. Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles. Loi du 27 janvier 2014.

# DES BASSINS, **ENCORE** DES BASSINS, **TOUJOURS** DES BASSINS...

... Et la France est sauvée? Le retour récurrent d'une notion vieille comme la géographie vidalienne – et que l'Insee a instrumentée dès les années 1970-80 – interroge quant à la permanence des représentations qui fondent l'action publique territoriale. Le bassin : évidence gravitaire, ou totem technico-politique?

\*\*\*\*\*

Martin Vanier, géographe

Imaginons un instant que l'Insee mette toute la puissance de son ingénierie statistique et cartographique au service d'une implacable démonstration : l'espace vécu est fait de « réseaux de vie » au long desquels les individus – et les collectifs qu'ils forment – organisent leur quotidienneté faite de résidence(s), d'emploi(s), de loisirs, de services, etc., et de beaucoup de circulations. La France des « réseaux de vie » dessine des systèmes de territoires, qu'on ne peut pas représenter sur une seule carte étant donné leurs nombreuses échelles articulées. Mais l'Insee en livrerait quand même une image simplificatrice sous la forme de grands faisceaux, où se concentrent les parcours structurants, et auxquels s'accrochent divers rhizomes et autres réseaux. Cette belle carte des « Réseaux vécus » tapissant les murs de toutes les administrations, que se passerait-il dans le monde périmétré (autrement dit « fini » ?) des pouvoirs locaux qui n'existent que par les frontières qui les distinguent, et par les zonages qu'ils génèrent ?

Ceci n'est qu'un cauchemar politique. Au réveil, le confort des bassins de vie attend, tels des

coussins moelleux et rassurants, le politique qui a cru rencontrer la société en réseaux. La société en réseaux ne doit pas vraiment exister, puisque l'Insee peut, sur simple commande, fournir des bassins de vie actualisés, exhaustifs, aussi bord à bord que les pièces du patchwork du couvre-lit. On peut même en ajuster l'image, en réglant la taille des bassins, en fonction des seuils adoptés : le thermostat du politique en somme, pour plus ou moins de proximité, plus ou moins de solidarité, plus ou moins de ruralité, etc.

Qu'on pardonne ce moment d'ironie. La question est sérieuse : comment se fait-il que la métaphore du bassin soit aussi résistante à la réalité de la société mobile, et à quoi sert cette mythification par la géographie de grand-papa ?

## LA DEMANDE SOCIÉTALE DE BASSIN

La première raison est sociétale. La société française a peur. Peur du monde qui s'en vient, peur d'y perdre ses acquis, ses héritages, ses spécificités, peur des mutations que cela implique. « Multiscalaire » n'est pas un mot sympathique, et ne dit pas clairement qui est responsable. « Système

MA VIE À MOI  
NE SE LIMITE  
PAS À CE  
PÉRIMÈTRE!

VOUS ÊTES SÛR?...  
PARCE QUE JE DOIS  
VOUS AVOUER  
QU'ADMINISTRATIVEMENT  
ÇA M'ARRANGERAIT



de territoires» tombe mal au moment où s'affirme l'opinion antisystème. « République des réseaux » fait mafieux, alors que « République des territoires » a désormais la force du constitutionnel. La France veut être rassurée : zonage, joli zonage, dis-moi dans quel bassin j'habite ?

LES BASSINS PROTÈGENT  
LE POLITIQUE D'UN DÉFI QUI  
LE BOULEVERSERAIT DE FOND  
EN COMBLE : INVENTER  
LA RÉPUBLIQUE DES RÉSEAUX

Les bassins de vie sont rassurants. Ils prouvent qu'on vit ensemble, malgré tout. Ils montrent que le territoire n'est tout de même pas si compliqué que le maudit mille-feuille territorial le prétend. Ils redonnent du crédit aux pouvoirs locaux et à ceux qui y accèdent. Ils promettent l'équité sans faire douter de l'entre-soi. Ils unifient, simplifient, égalisent. Eux, au moins, ne laissent personne au bord de la route.

Et tant pis si les bassins de vie sont un leurre. S'ils gommant la pluralité des territorialités de la société des individus. S'ils nient le jeu décisif des concentrations entre les centralités. S'ils effacent les doubles appartenances et la multipolarisation. S'ils ne disent rien des réseaux qui les débordent et des accès à distance. Ou, pire encore, s'ils n'ont de sens que pour les plus captifs au sein de la société mobile, ceux auxquels sont refusés les horizons multiples et les bénéfices de la circulation. Les bassins de vie n'ont pas besoin d'être vrais pour être rassurants. Soit !

#### UNE QUESTION DE SURVIE POLITIQUE

L'autre cause majeure de résistance des bassins de vie est purement politique. Le politique entretient un rapport congénital et obsessionnel avec les territoires. Il ne les aura jamais autant invoqués qu'au moment où ils lui échappent, du fait des logiques labiles de la société et de l'économie. Contenir les citoyens dans des bassins, en certifier l'existence, en faire l'horizon du contrat territorial, sont des questions de survie pour le politique. C'est là qu'il peut continuer à

prétendre à une pseudo-souveraineté, en mimétisme avec le bassin des bassins (la France). C'est de là qu'il peut parler d'égal à égal avec les autres chefs de bassins. C'est par là que se pérennise une relation de contrôle bien plus vieille et résistante que la démocratie : le fief, et la personification du pouvoir qu'il incarne.

Certes, il faut ajuster de temps à autre la surface des fiefs à la pulsion des bassins. Il faut justifier l'emboîtement des bassins (bassins de proximité, bassins de vie, bassins d'emploi), et réformer périodiquement cet emboîtement, pour maintenir la pyramide vassalique. Il faut bien « que tout change pour que rien ne change », selon les fameux mots de Lampedusa<sup>1</sup>. Des lois s'y emploient, avec régularité, aux effets d'annonce inversement proportionnels aux transformations de l'organisation politique de la nation. Des lois qui stimulent l'ingénierie des bassins. Hors des bassins, le politique se retrouve face aux réseaux, à la puissance de leurs opérateurs publics et privés, à leur rationalité limitée et peu négociable, à l'absence totale de leur citoyenneté. Ces réseaux qui nous gouvernent de plus en plus, que Saint-Simon voulait mettre au cœur du contrat social, mais que la III<sup>e</sup> République, celle qui inventa le compromis territorial encore actif, relégua au rang d'objets techniques subéquents. Les bassins protègent le politique d'un défi qui le bouleverserait de fond en comble : inventer la République des réseaux.

### AU-DELÀ DES BASSINS

Les bassins ont donc quelques solides raisons d'être, comme toute représentation qui perdure bien au-delà de ce qui l'a fondée à un moment donné. Reste qu'ils ne décrivent plus le fonctionnement spatial de la société, et qu'ils ne devraient donc plus fonder son imaginaire politique. Mais par quoi les remplacer ?

Les professionnels des systèmes informatiques ont adopté un *buzzword*, à partir de l'anglais *to scale* (changer d'échelle), et *scalability*. Est dit « scalable » un produit capable de tirer parti d'un changement d'ordre de grandeur de ce qui le sollicite. La « scalabilité » relève à la fois de l'extensivité, de l'évolutivité, de l'adaptabilité, de la variabilité, toutes qualités requises par des changements d'échelle (*rescaling*). Ne serait-il pas temps de remplacer les métaphores naturalistes – comme celle du bassin (hydrographique) – par celles que peut proposer l'avancée des sciences et des techniques ?

Nos sociétés et les individus qui les composent, les organisations qui les structurent, sont multi-échelles : ils et elles développent cette nouvelle compétence spatiale qu'on pourrait appeler la « scalabilité ». Compétence très inégalement répartie, qui vient contribuer aux écarts de dotation en capital spatial de chacun, mais compétence tout de même... qui consiste, somme toute, à s'émanciper des bassins dans lesquels on voudrait nous faire croire que nos vies se déroulent encore et toujours. ■

Martin Vanier est professeur en géographie et aménagement à l'Institut de géographie alpine de l'université Joseph Fourier à Grenoble.

1. Giuseppe Tomasi di Lampedusa, *Le Guépard*, 1958.





# DÉCOUPER L'ESPACE EN FONCTION DES PRATIQUES SPATIALES : **UNE ILLUSION ?**

Face à la diversité des pratiques de mobilité et d'appropriation de l'espace local, vouloir agréger des espaces de vie individuels pour faire apparaître des territoires collectifs est un pari risqué, même si les délimitations spatiales des territoires vécus de certains habitants vivant à proximité peuvent parfois se superposer.

\*\*\*\*\*

Julie Vallée, géographe

Face à la territorialisation de l'action publique qui pousse à diviser l'espace national en bassins de proximité ou de vie, il importe de souligner la grande diversité des façons dont les individus s'approprient leur espace local et se déplacent au quotidien au sein d'un espace qui leur est propre. Agréger des espaces de vie individuels pour faire apparaître des territoires collectifs est un pari risqué dans la mesure où les dimensions sociale et multiscale structurant les pratiques spatiales des individus risquent d'être ignorées.

## LES ESPACES DE LA PROXIMITÉ

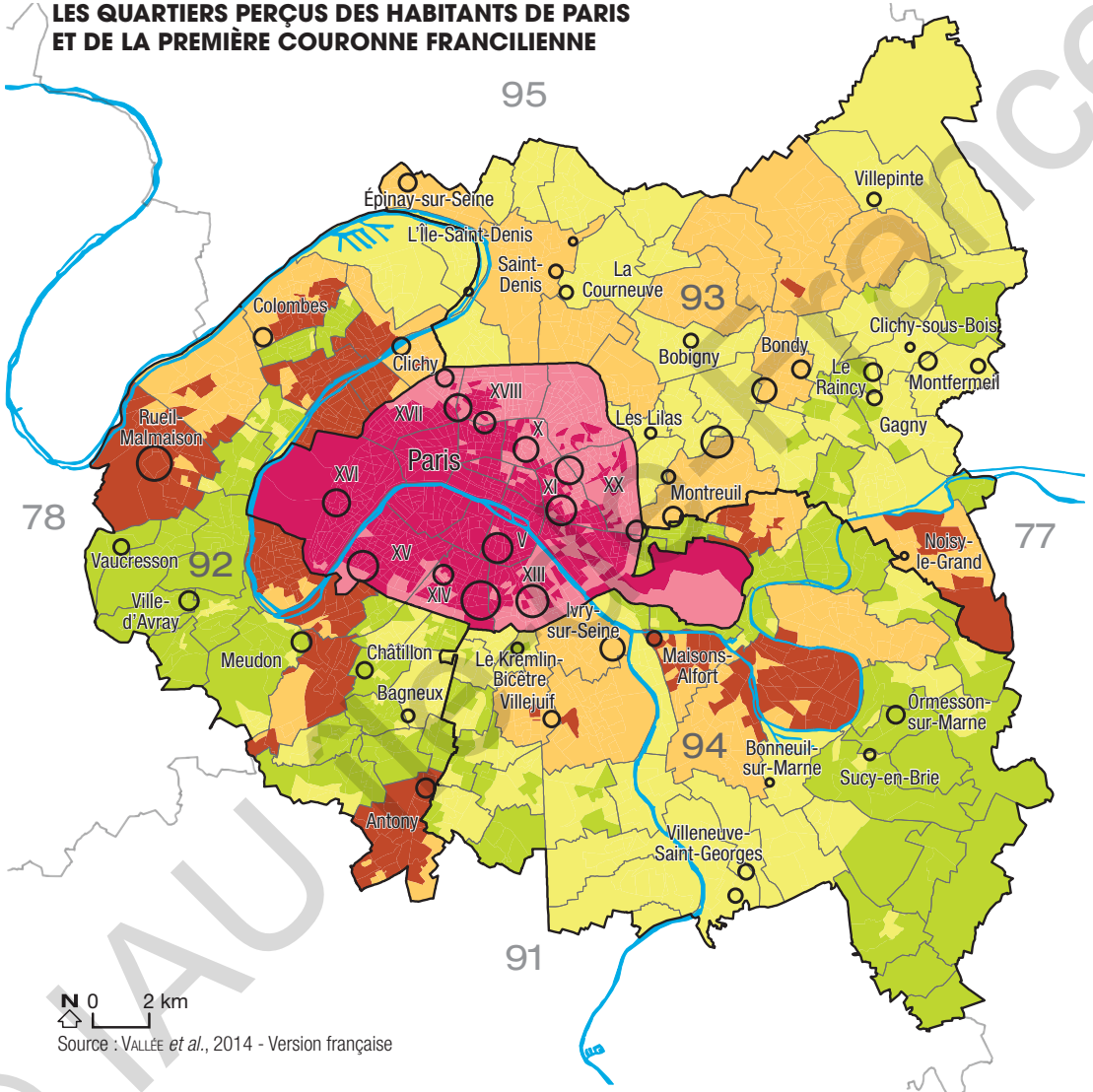
Si on raisonne à l'échelle locale, la notion de « bassins de proximité » laisse penser qu'on peut créer des découpages qui correspondent aux façons dont les habitants s'approprient leur espace de proximité. Pourtant, la littérature internationale portant sur les « quartiers » (*neighborhood*) souligne que chaque individu a sa propre représentation du quartier dans lequel il réside : un quartier unique, commun à tous n'existe pas, même si les délimitations spa-

tiales des quartiers de certains habitants vivant à proximité peuvent se superposer. Diverses études menées essentiellement aux États-Unis ont ainsi montré que la taille des quartiers perçus variait selon le profil démographique et social des individus et selon les formes urbaines locales [e.g. COULTON *et al.*, 2013 ; LEE & CAMPBELL, 1997 ; SASTRY *et al.*, 2002].

## CHAQUE INDIVIDU A SA PROPRE REPRÉSENTATION DE SON QUARTIER

Dans l'agglomération parisienne, les données recueillies dans le cadre de la cohorte Sirs (santé, inégalités et ruptures sociales) permettent d'étudier les quartiers perçus de plus de 650 habitants. Si la taille moyenne de ces quartiers perçus est de 42 ha (soit un cercle d'environ 370 m de rayon), on constate que les personnes aisées, les femmes et les adultes de moins de 45 ans perçoivent leur quartier comme un espace plus étendu que les autres.

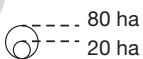
# LES QUARTIERS PÉRÇUS DES HABITANTS DE PARIS ET DE LA PREMIÈRE COURONNE FRANCILIENNE



N 0 2 km

Source : VALLÉE *et al.*, 2014 - Version française

## Taille moyenne des quartiers perçus par zone d'enquête



□ limite des communes et arrondissements

Meudon noms des communes et arrondissements de l'enquête SIRS

## Paris et sa première couronne

Revenus moyens (par Iris)

Faibles Élevés



Population (par commune)  
 < 50 000 hab.  
 50 000 - 200 000 hab.  
 > 200 000 hab.



Au-delà de ces différences entre groupes, on observe de fortes variations spatiales qui se déclinent en grande partie selon la hiérarchie urbaine et la structure sociale des espaces considérés. Les quartiers perçus sont trois fois plus étendus à Paris, avec une moyenne de 74 ha, que dans les petites communes suburbaines (de moins de 50 000 habitants) avec une moyenne de 21 ha. Ceux des grandes communes suburbaines (entre 50 000 et 200 000 habitants) se situent en position intermédiaire avec une moyenne de 42 ha. Par ailleurs, on observe que les quartiers perçus sont deux fois plus larges dans les espaces socialement favorisés que dans les espaces défavorisés [VALLÉE *et al.*, 2014]. Ces variations spatiales observées dans la taille des quartiers perçus peuvent être mises en lien avec la présence d'équipements et de services qui sont autant de repères et de lieux attractifs stimulant l'appropriation locale,



avec la forme du réseau de rues plus ou moins favorable à la marche à pied et avec la morphologie du bâti à l'origine de potentielles discontinuités dans le paysage.

Si la mise en place de découpages qui correspondraient aux espaces de proximité de chaque habitant est illusoire, on peut toutefois penser que des découpages dont la taille varierait en fonction de la hiérarchie urbaine et la structure sociale des espaces considérés seraient plus à même de prendre en compte, en partie du moins, la capacité différenciée des habitants à s'approprier leur espace local. Pour autant, l'échelle de la proximité est-elle la seule à considérer lorsqu'on analyse les pratiques spatiales des habitants ?

### LES ESPACES DE VIE

Réduire les espaces de vie des populations à leurs seuls espaces de proximité conduit à tomber dans le piège d'une approche exclusivement locale, qui n'est pas conforme à la réalité quotidienne de nombreux habitants. Plus des trois quarts des habitants de l'agglomération parisienne interrogés lors de l'enquête Sirs déclarent, ainsi, ne pas concentrer leurs activités domestiques, sociales et de loisirs dans leur seul quartier de résidence. Cette dispersion spatiale est plus fréquente dans les zones faiblement pourvues en équipements et services, là où, de fait, les populations ne disposent pas des ressources locales suffisantes pour réaliser la grande majorité de leurs activités quotidiennes [VALLÉE *et al.*, 2010]. Dans ces zones de plus faible densité, les populations ont alors recours à des biens et des services plus éloignés de leur domicile et dont l'aire d'attraction est logiquement plus étendue. Pour autant, la morphologie de l'espace ne permet pas, à elle seule, de présumer de la forme des espaces de vie des populations. On constate, en effet, que la position sociale des habitants est également très discriminante : les personnes avec un faible niveau d'éducation ou de faibles revenus ont tendance, indépendamment du volume des ressources locales, à concentrer leurs activités au sein de leur seul quartier de résidence [VALLÉE *et*



al., 2010] et à vivre ainsi centrés « sur des territoires de repli » [RÉMY, 2004]. Ce sont ces populations qui, lorsqu'elles vivent dans des zones dépourvues de ressources locales, souffrent le plus fortement d'un mauvais accès aux soins pour ne prendre que cet exemple. En fonction de leur position sociale et spatiale, certaines populations peuvent donc être amenées – par choix ou par contrainte – à faire coïncider leur espace de vie avec leur quartier de résidence, tandis que d'autres construisent des espaces de vie réticulaires dont l'espace à proximité de leur résidence ne constitue qu'un des pôles. Les pratiques spatiales des habitants – et notamment leur caractère plus ou moins polycentrique – ne peuvent s'appréhender indépendamment de leur position sociale. La capacité d'un individu à se déplacer et à accéder aux ressources réparties sur l'ensemble du territoire dépend en effet – pour paraphraser Bourdieu dans son texte sur les effets de lieu [BOURDIEU, 1993] – du capital économique, culturel et social qu'il possède et de la distance géographique qui le sépare de ces ressources, celle-ci dépendant, aussi, étroitement de son capital.

### LES PRATIQUES SPATIALES NE PEUVENT S'APPRÉHENDER INDÉPENDAMMENT DE LA POSITION SOCIALE

Nos propos illustrent dans quelle mesure des découpages visant à délimiter des espaces collectifs et compacts au sein desquels les populations habitent, travaillent et se déplacent sont illusoire. Non seulement ils gommant la dimension sociale qui structure les pratiques spatiales des habitants mais ils ignorent également le polycentrisme des espaces de vie d'une grande majorité de la population. Enfermer des populations aux positions sociales et spatiales différentes au sein d'un seul et même « bassin de vie », sous prétexte qu'elles résident dans la même ville, résulte ainsi d'une analyse très simplifiée des pratiques spatiales des habitants. Pour autant, il ne s'agit pas ici d'inviter à renoncer à tout dé-

coupage de l'espace mais d'encourager à une certaine méfiance vis-à-vis de cet « art de la découpe » [BRUNET, 1997] : le plus grand danger, pour les politiques comme pour les scientifiques, étant sans doute de se référer à un découpage unique de l'espace et de l'utiliser, sans précaution, à des fins autres que celle pour laquelle il a été établi. Car c'est sans doute lorsqu'un seul et même découpage spatial (par exemple, celui des « bassins de vie ») est utilisé pour répondre à des finalités aussi diverses que la gestion politique du territoire, la mise en place d'actions territorialisées ou l'analyse des comportements, que ce découpage s'avère inopérant. ■

Julie Vallée est géographe, chargée de recherche au CNRS dans l'UMR Géographie-Cités et chercheuse invitée à l'université de Montréal.

### PRÉSENTATION DE LA COHORTE SIRs

**La cohorte Sirs (santé, inégalités et ruptures sociales) est une enquête longitudinale menée depuis 2005 dans 50 Iris (îlots regroupés pour l'information statistique) de Paris et de la première couronne francilienne. Elle est coordonnée par Pierre Chauvin dans l'équipe de recherche en épidémiologie sociale (Eres) de l'Institut Pierre-Louis d'épidémiologie et de santé publique (Inserm/Sorbonne Universités UPMC). En 2010, 3 006 personnes sélectionnées aléatoirement ont été interrogées ou réinterrogées en face-à-face. Un module de plus d'une trentaine de questions concernait, plus spécifiquement, le quartier de résidence, les activités domestiques, sociales et de loisirs pratiquées dans et en dehors du quartier, la qualité et la disponibilité des équipements, le support social, l'attachement envers le quartier, etc. Dans ces questions, le terme « quartier » n'était pas défini mais, au contraire, était laissé à l'appréciation de la personne interrogée. À la fin de ce module, il était demandé aux personnes de « citer trois ou quatre noms de lieux ou de rues qui délimitent [leur] quartier, qui en marquent la frontière » afin de « comprendre à quelle zone cela correspond dans [leur] esprit ». En se limitant dans un premier temps aux personnes ayant cité des rues pour délimiter leur quartier de résidence, 653 polygones représentant les quartiers perçus ont été créés dans un système d'information géographique [Le Roux, 2010 & Vallée *et al.*, 2014]. ■**

# LE « BASSIN DE VIE » : LA GÉOGRAPHIE SENSIBLE DES MAIRES

Le « bassin de vie » est utilisé par les maires du périurbain francilien non pas comme un outil de délimitation rationnelle de l'espace, mais comme un outil de traduction d'une géographie du sensible.

Cet outil participe ainsi à établir des passerelles entre territoire géographique des espaces vécus et territoire politique des institutions.

\*\*\*\*\*

Tanguy Le Goff, IAU îdF



La «cohérence du bassin de vie doit primer sur la notion purement quantitative de la loi du 27 janvier 2014 (loi Maptam<sup>1</sup>).» Tel est l'argument récemment opposé par le président d'une communauté de communes de l'agglomération parisienne<sup>2</sup> à un nouveau découpage institutionnel proposé par le préfet de Seine-et-Marne. Il a d'autant plus de force que la notion de bassin de vie est devenue difficilement contestable tant elle s'est imposée dans l'espace politique comme une évidence. À entendre les maires, elle permettrait de légitimer les périmètres de politiques publiques puisqu'ils correspondraient, alors, au vécu quotidien des habitants du territoire. Au regard des critiques portées sur sa faible consistance scientifique – bien qu'elle soit devenue une catégorie statistique de l'Insee, en 2003 –, on peut en douter. Mais, au-delà de la rationalité du bassin de vie, ce qui compte pour les élus locaux, c'est qu'il corresponde à leur manière de se représenter leur territoire de légitimité politique.

### UNE APPROCHE PLUS SENSIBLE QUE RATIONNELLE

Dans les discours des maires<sup>3</sup>, les «bassins de vie» sont présentés comme des espaces vécus au tracé *a priori* bien délimité. Pourtant, les maires font référence à des espaces dont les contours sont définis de manière très peu précise et encore moins objective. L'utilisation d'instruments de connaissance (diagnostics, études, bases de données) pour «faire parler» le territoire et en tracer les limites est loin d'être systématique. Au mieux, le «bassin de vie» est un zonage construit empiriquement en sélectionnant quelques indicateurs qui se rapprochent de ceux établis par l'Insee : les déplacements quotidiens des habitants de la commune, les pratiques de consommation des équipements de proximité, etc.

«L'intercommunalité correspond à des bassins de vie véritables. Du fait que l'intercommunalité est devenue une obligation, on s'est dit : "autant qu'on le fasse par bassin de vie (le projet)." [...] On a essayé de savoir d'où les gens venaient, quelles

sont leurs habitudes de vie et de consommation, et c'est comme ça qu'on a commencé à vraiment comprendre comment fonctionne le bassin de vie. On le comprenait intuitivement mais on a voulu le vérifier statistiquement.»

Maire de Maule

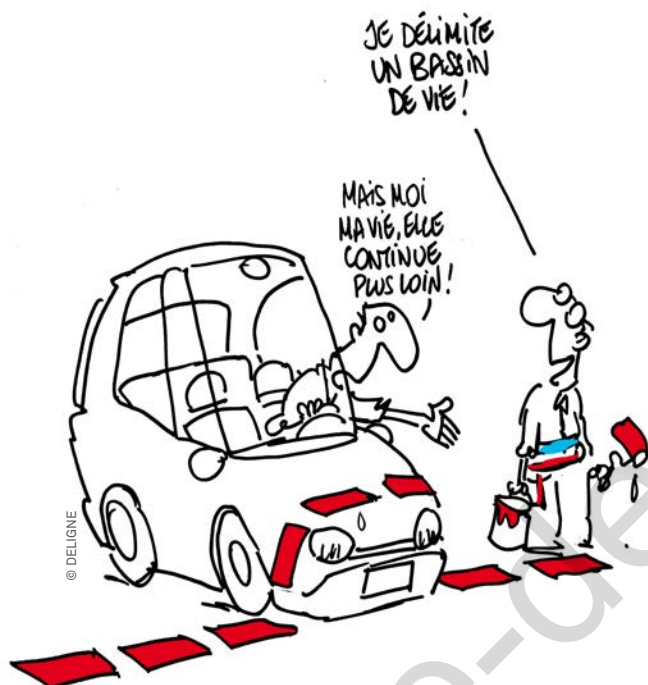
Il n'est pas rare que les limites du «bassin de vie» reposent sur la seule connaissance intuitive que le maire possède du fonctionnement de son territoire de légitimité politique et des habitudes de ses habitants. Les «bassins de vie» sont donc construits à partir d'une géographie du sensible et non pas nationalement sur la base de critères incontestés<sup>4</sup>. Ils sont aussi et surtout déterminés par d'autres critères : l'histoire d'une coopération locale (politique et/ou technique), l'identité supposée d'un territoire (par exemple, la Plaine de Versailles), des logiques affinitaires ou encore une stratégie de démarcation par rapport à des «villes-repoussoirs».

«Notre bassin de vie, c'est Maule-Aubergenville. Il y a, quand même, beaucoup de choses à Mantes et c'est une ville qui a changé, ce n'est plus une ville-repoussoir, même le Val Fourré a profondément changé. Je reconnais qu'on a envie d'y aller. Ce n'est plus le cas avec Les Mureaux. La grande ville qui nous attire, c'est Mantes.»

Maire d'Aulnay-sur-Mauldre

Même lorsque le «bassin de vie» est soigneusement défini par un travail d'analyse, le choix des frontières d'un périmètre institutionnel – ou l'association d'une commune à un regroupement intercommunal existant – se fait sur d'autres critères comme les compétences dont dispose une communauté de communes.

«On avait le choix entre plusieurs intercommunalités et l'on a fait une enquête publique parmi nos habitants pour savoir quelles étaient les zones où les gens allaient faire leurs courses. Et l'on s'est rendu compte que l'on avait trois pôles différents. [...] Et ce qui nous a fait pencher, naturellement, c'est parce que Mantes, c'est quand même plus notre bassin de vie... Et puis, d'un autre côté,



parce qu'ils avaient la compétence assainissement ; ce qui n'est pas le cas de la communauté de Seine-Mauldre. Or la compétence assainissement, c'était très important au regard de nos projets qui, depuis 30 ans, n'avaient pas abouti.»

Maire de Jumeauville

Dans ce cas précis, la décision de rattachement à une intercommunalité a été motivée par des intérêts communaux plus que par une analyse du territoire vécu. Bref, la délimitation du « bassin de vie » par une enquête a simplement servi de caution scientifique à une recomposition territoriale déterminée, avant tout, par des enjeux financiers.

**PARADOXALEMENT, L'INTÉRÊT MÊME DE LA NOTION EST SA FLEXIBILITÉ ET SA LABILITÉ**

Comment expliquer le succès de cette notion auprès des élus locaux ?

Il tient, à n'en pas douter, à sa souplesse et à sa labilité. La notion de bassin de vie permet de faire correspondre des territoires de politiques

publiques avec des problèmes à traiter qui débordent les frontières administratives des communes. De surcroît, le « bassin de vie » est un espace qui n'est pas figé. Ses contours et, par conséquent, les périmètres d'action publique définis sur la base de son tracé, sont susceptibles d'évoluer en raison même des politiques mises en œuvre dès lors qu'elles influent sur le vécu des habitants, sur leurs mobilités (politiques tarifaires, de transport, d'équipement). Un bon exemple est donné par le processus de fabrication du territoire de la communauté de communes de Houdan [ARAGAU, 2013]. Initialement, il a été construit autour de cette commune et de celles avoisinantes qui, selon le maire, constituaient le « bassin de vie naturel » de sa commune. En créant des équipements structurants

(une piscine, une maison de santé) et des services, le projet de territoire aurait, selon le président de la communauté de communes, modifié les pratiques des habitants de communes situées au-delà de ce « bassin de vie initial » qui en sont devenus des usagers. Selon lui, « on peut recentrer, élargir les bassins de vie par des éléments structurants qui en rendent naturel le tropisme. » La recomposition des mobilités, en redessinant les frontières du « bassin de vie », a ainsi pu légitimer le rattachement de nouvelles communes se situant au-delà même des frontières régionales. Le « bassin de vie » a été modelé par la représentation que se fait un élu du développement de son territoire et du projet qui le porte. En ce sens, on peut parler d'une fabrique du bassin de vie par le politique.

Si la notion de bassin de vie est si régulièrement mobilisée par les maires, notamment par ceux des petites communes des territoires périurbains et ruraux, c'est parce qu'elle entre en congruence avec le mythe de la proximité des maires très ancré dans notre imaginaire républi-

cain. Elle véhicule, en effet, une représentation de l'action publique au plus près des réalités, des besoins, du vécu des individus, qui est raccord avec l'idée de proximité fortement valorisée aujourd'hui dans l'action publique, en particulier dans le domaine de la réorganisation des collectivités territoriales<sup>5</sup>. Or, cette représentation peut d'autant plus facilement être portée par les élus locaux qu'ils sont censés incarner cette proximité. Une proximité qui « repose sur un jeu d'équivalences naturalisées dont l'effet symbolique est puissant : proximité = implication = participation = efficacité = légitimité » [LE BART & LEFEBVRE, 2005]. Cette proximité, que les maires entretiennent car elle renforce leur légitimité politique, les autorise à décrire le local et accrédite la pertinence de leur diagnostic territorial. C'est elle qui donne toute la force à leur représentation du bassin de vie et c'est sur elle qu'ils s'appuient pour revendiquer une dérogation au seuil démographique posé par la loi Maptam. On le voit bien dans la citation introductive du président de la communauté de communes de Marne et Gondoire ou dans cet extrait de communiqué de presse des élus de l'agglomération du Val d'Orge.

« Depuis 13 ans, le Val d'Orge s'est efforcé à construire une agglomération à taille humaine, dans un bassin de vie cohérent, avec pour objectif premier d'offrir à ses habitants des services de proximité toujours plus performants et efficaces. [...] Son existence est aujourd'hui menacée, alors même qu'elle constitue une des intercommunalités les plus intégrées du département. Ce constat est révélateur de l'absence de prise en compte des intérêts réels de la population par l'État qui impose une loi sans y associer les habitants<sup>6</sup>. »

Le « bassin de vie » sert, dans ce cas, à opposer deux visions du découpage institutionnel. Portée par les élus locaux, l'une est qualitative, attentive aux préoccupations des habitants, à l'épaisseur géographique, historique et sociale du territoire. Par opposition, l'autre vision est portée par le représentant de l'État et serait uniquement quan-

titative, désincarnée et décontextualisée, sans lien avec les spécificités du territoire et les besoins des habitants. L'enjeu définitionnel du bassin de vie et de son échelle est ainsi au centre des négociations qui s'engagent sur les découpages intercommunaux imposés par la loi Maptam. Elle est décisive car ce qui est en jeu, c'est la détermination de ce que doit être « le bien commun territorial » [LASCOURMES, LE BOURHIS, 1998]. Scientifiquement « molle », la notion de bassin de vie n'en participe pas moins à établir des passerelles entre le territoire géographique des espaces vécus des habitants – qu'il soit objectivé par des chiffres ou qu'il s'appuie sur la seule représentation des maires – et le territoire politique des institutions. Bien sûr, on peut regretter que, selon les intérêts poursuivis, selon le positionnement institutionnel des acteurs (maire, préfet, conseiller général), les « bassins de vie » aient une géométrie variable. Mais on peut aussi considérer que l'incapacité de cet « outil » de stabiliser un périmètre, de délimiter un espace, est ajustée aux « nouvelles grammaires de l'action publique locale » [BALME, FAURE, MABILEAU, 1999] résumables en trois mots : flexibilité, négociation et proximité. ■

Tanguy Le Goff est chargé d'études à l'IAU idF, politiste.

1. Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

2. Michel Chartier, président de la communauté de communes de Marne et Gondoire, *La Marne*, 10 juin 2014.

3. Cet article s'appuie sur des entretiens réalisés auprès d'une vingtaine de maires périurbains d'Île-de-France de novembre 2013 à février 2014 avec Lucile Mettetal et Lionel Rougé dans le cadre d'une étude pour le Puca, *Les territoires périurbains : de l'hybridation à l'intensité*.

4. Par contraste, Philippe Estébe [ESTÉBE, 2004] montre bien comment le zonage par « quartiers » est passé, sur la base d'indicateurs solides, d'une approche locale à une approche nationale.

5. En atteste la place de « la proximité » dans le discours du président de la République du 6 mai 2014.

6. Communiqué de presse des élus de la communauté d'agglomération du Val d'Orge, le 27 juin 2014.

# DE L'INTERCOMMUNALITÉ AUX **COOPÉRATIONS SOUPLES**

Coopérations de projets ou d'intérêts, les « coopérations souples » se développent entre collectivités afin de répondre à certains besoins locaux d'intermédiation supracommunautaire. Pour autant, et quelle qu'en soit la tentation, ces structures ne sont pas si simplement susceptibles d'évoluer vers une forme plus intégrée d'intercommunalité.

\*\*\*\*\*

Agnès Parnaix et Isabelle Zugetta, IAU îdF

**F**ace à l'émiettement communal, « les structures intercommunales ont permis aux élus de faire l'apprentissage du travail en commun en dépassant le cadre devenu trop étroit de leurs communes respectives, pour adopter une démarche de solidarité territoriale élargie »<sup>1</sup>. Toutefois, en raison de la fragmentation d'établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre, la loi du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales fixe, parmi ses objectifs, au côté de l'achèvement de la couverture intercommunale, la rationalisation et l'élargissement de leurs périmètres.

## **LE « BASSIN DE VIE », UNE RÉFÉRENCE POUR LES PÉRIMÈTRES INTERCOMMUNAUX**

Afin d'améliorer la cohérence des périmètres intercommunaux, la prise en compte du « bassin de vie » comme espace de solidarité fait partie des orientations proposées par cette loi. Néanmoins, le législateur – prudent – s'abstient de définir cette notion, tandis qu'il renvoie à la définition de l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) pour les unités

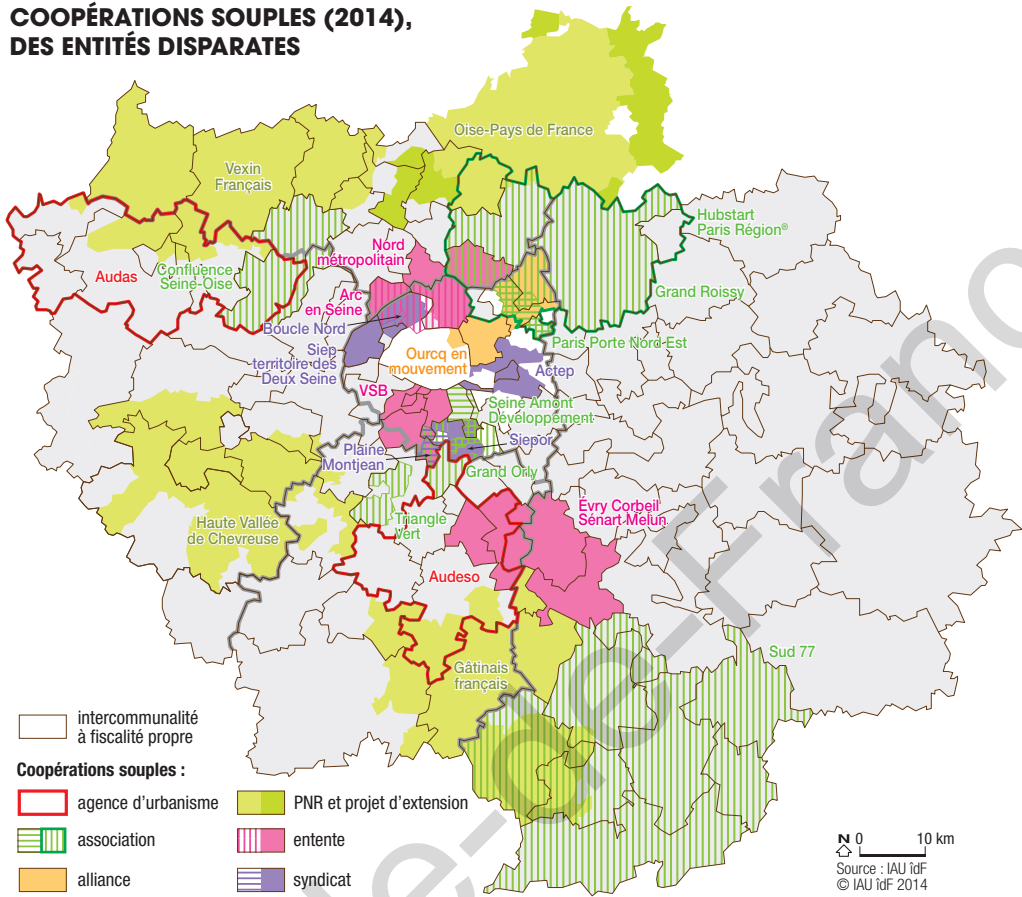
urbaines, autre référence en matière de cohérence territoriale. Près de quatre ans après son inscription dans le Code général des collectivités territoriales (CGCT) en son article 5210-1-1, il est intéressant d'analyser comment le concept de bassin de vie est pris en compte dans le cadre de l'élaboration du schéma régional de coopération, devant conduire (sauf exceptions) les 41 EPCI à fiscalité propre de la grande couronne, dont le siège se situe dans l'unité urbaine de Paris, à atteindre, au 1<sup>er</sup> janvier 2016, le seuil démographique minimal de 200 000 habitants<sup>2</sup>.

## **LE « BASSIN DE VIE », UNE INTERCOMMUNALITÉ « RÊVÉE »**

La notion de bassin de vie recueille, auprès des élus, un écho certain. Appellant de leurs vœux des structures de proximité, de nombreux élus ont eu recours à la rhétorique du bassin de vie, lors de la réunion de la commission régionale de la coopération intercommunale du 5 septembre 2014. À travers cette notion floue, nombre d'entre eux trouvent un argument pour affirmer leur opposition aux projets d'EPCI proposés par le préfet de



# COOPÉRATIONS SOUPLES (2014), DES ENTITÉS DISPARATES



**Avertissement :** malgré leur disparité, les entités portées sur la carte, illustrent, chacune à leur façon, les critères de définition retenus dans le cadre de cet article (souplesse, implication d'élus locaux, initiatives plurithématiques, échelon territorial intermédiaire). Les acteurs impliqués peuvent comprendre des élus du bloc communal, des élus départementaux, régionaux et d'autres partenaires issus notamment de la sphère économique.

région, qu'ils jugent surdimensionnés. Selon eux, une intercommunalité à l'échelle du bassin de vie rend possible la proximité – de façon parfois concurrente avec l'échelon communal – grâce au dialogue des élus avec les habitants. Par opposition, les périmètres intercommunaux, jugés trop larges, distendraient ces liens, compromettraient la prise en compte des besoins locaux dans la délivrance du service public, allongeraient les délais de réponse et nuiraient à l'efficacité du service. Pour les élus, le « bassin de vie » constitue, également, le territoire sur lequel s'organisent une mixité des fonctions territoriales et l'offre d'équipements publics ou privés (commerces, divers équipements publics, communautaires ou non). Ainsi défini, le bassin de vie remporte l'adhésion du plus grand nombre, en offrant une grande souplesse d'interprétation.

Cette conception des bassins de vie, comme « territoires vécus au quotidien par les habitants » est autoproductrice d'une certaine réalité pratique. En modifiant l'offre de services publics et les maillages d'équipements et de services, les intercommunalités orientent les déplacements des habitants. De ce fait, les modifications de périmètres intercommunaux ont une incidence sur la fréquentation de services et d'équipements et modulent les territoires vécus par les habitants. Néanmoins, cette conception du bassin de vie simplifie et uniformise les multiples échelles temporelles et spatiales qui rythment la vie quotidienne des habitants. Ainsi la carte intercommunale, faite d'une juxtaposition de pavés parfaitement emboîtés, ne peut rendre compte de la réalité complexe des bassins de vie, tout particulièrement en milieu urbain.

## DE LA PERTINENCE D'UNE NOTION

Dès lors, faut-il comprendre le développement assez récent de « coopérations souples » comme une tentative de remédier à la rigidité des périmètres intercommunaux ?

### LES « COOPÉRATIONS SOUPLES » : CONTOURS FLOUS ET FLUCTUANTS

La « coopération souple » correspond à toutes les actions peu formalisées destinées à produire des axes de coopération entre acteurs. Cette dé-

### CONTOURS ET MARGES DE LA NOTION DE COOPÉRATIONS SOUPLES

L'analyse des marges de la notion de « coopérations souples » retenue ici permet d'en mesurer la portée, et les limites. Les initiatives visées ici impliquent un portage par les élus, ce qui écarte les structures initiées par l'État (établissement publics d'aménagement) ou portées uniquement par des acteurs privés (un grand nombre d'associations). D'échelle intermédiaire, parfois interterritoriale, ces structures ne comprennent ni le syndicat Paris Métropole, dont le périmètre potentiel s'étend à l'ensemble de l'unité urbaine de Paris, ni celles qui se rapportent à des périmètres interstitiels tels que l'entente Aubervilliers-Pantin. Elles portent une réflexion plurisectorielle structurante, qui peut tendre vers un quasi-projet de territoire, tels le syndicat mixte d'études et de projet de l'Est parisien (Actep) ou la Vallée scientifique de la Bièvre (VSB). Les agences d'urbanisme, lieux de dialogue entre élus et de construction d'une vision partagée de leur territoire, sont également incluses (agences d'urbanisme de Seine Aval et d'Essonne Seine Orge). Les structures formées en vue de prendre en charge une thématique particulière ou de mener exclusivement un projet d'aménagement opérationnel (syndicat mixte pour l'aménagement de la plaine de Pierrelaye-Bessancourt) ne sont pas intégrées, sauf si leur activité les conduit à élargir leurs réflexions. Ainsi, ces « lieux » peuvent être dotés d'une personnalité juridique (associations) ou non (alliances, ententes). Ils comprennent peu d'EPCI, sauf certains syndicats à vocation généraliste (parcs naturels régionaux, par exemple). Ainsi, les critères juridiques illustrent le contenu de la notion de coopération souple, plus qu'ils ne l'orientent. ■

finition floue, jointe à une absence de sources officielles, en rend difficile tout recensement à moins d'y combiner quelques critères complémentaires.

Ainsi, la coopération souple regrouperait, dans le cadre de cet article, les modalités peu formalisées et volontaires de dialogue entre élus (impliquant le cas échéant d'autres partenaires), d'échelle territoriale intermédiaire, qui introduisent des réflexions assez générales sur l'avenir des territoires. Du fait de leur souplesse, ces coopérations présentent un caractère instable, se manifestant également par l'évolution de leur statut juridique ou encore par la flexibilité de leur périmètre, modifié au gré des entrées et sorties de membres.

### COOPÉRATIONS D'OBJECTIFS OU D'INTÉRÊTS

En dépit de ces limites, la coopération souple répond à certains besoins sur le plan local. En effet, les objectifs légaux assignés aux communautés, les projets auxquels elles participent, peuvent les amener à dialoguer avec des partenaires issus de la sphère privée et/ou à interagir sur des territoires plus vastes que leur périmètre, malgré leur contrainte de territorialité. Elles dialoguent ainsi, à l'échelon supra-communautaire, en vue d'assurer une meilleure articulation et coordination de l'action publique (enseignement supérieur, emploi, déplacements, environnement, etc.) ou de porter des réflexions communes. Cette fonction d'intermédiation peut être remplie par les coopérations souples, en complément d'autres formes d'intercommunalités, telles que les syndicats, le plus souvent dédiés à la gestion de services publics (eau, assainissement, etc.) ou chargés, sur le plan réglementaire, de l'élaboration de schémas de cohérence territoriale.

Néanmoins, les « coopérations d'objectifs » ne résument pas l'ensemble des motivations locales. Certaines coopérations souples tirent d'abord leur origine de coalitions d'intérêts, dans une optique stratégique et/ou défensive. Les collectivités territoriales ainsi réunies s'organisent en communauté d'intérêts pour peser davantage dans les négociations, notamment face à l'État.





**En complétant et modifiant les maillages d'équipements et de services, les intercommunalités orientent les déplacements des habitants.**

PJC&CO/FLICKR

### **COOPÉRATION SOUPLE, PRÉFIGURATION D'INTERCOMMUNALITÉS ?**

Certaines structures sont-elles susceptibles d'évoluer vers une forme plus intégrée d'intercommunalité ? Dans le cadre de l'élaboration du schéma régional de coopération intercommunale, la tentation pourrait être forte pour l'État d'assimiler coopération souple et velléités de rapprochement communautaire, dans certains secteurs (Grand Roissy, Centre Essonne Sénart, par exemple). Le préfet de région, en proposant le 28 août 2014, pour les futures intercommunalités, de larges périmètres allant jusqu'à grouper 800 000 habitants, leur a assigné un rôle de gestion de projet et renvoie aux communes la responsabilité des services de proximité.

Néanmoins, la plupart des élus se sont démarqués de cette posture : les démarches interterritoriales de coopération souples, loin de constituer les prémices d'une forme plus intégrée d'intercommunalité, constituent, pour nombre d'entre eux, une « chambre de résonance » de leurs revendications, en vue de préserver l'identité de structures dont ils sont les représentants. S'ils estiment que le rôle de ces

outils coopératifs est dévoyé, d'aucuns peuvent aller jusqu'à s'en retirer. Quels que soient les périmètres arrêtés en 2016, les intercommunalités de demain seront-elles, *in fine*, des structures de proximité qui délivrent des services à la population et équipent les territoires des « bassins de vie » ou des structures appelées à porter des projets structurants ? La réponse est connue. Elles seront – parce qu'elles le sont déjà – les deux à la fois, conciliant services, équipements et projets, dans un modèle de coopération à la française. La loi pour une nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) pourrait encore renforcer cette double identité. ■

Agnès Parnaix est chargée d'études à l'IAU îdF, pôle gouvernance.

Isabelle Zugetta est chargée d'études à l'IAU îdF, spécialiste des questions d'intercommunalité.

1. Projet de loi de réforme des collectivités territoriales (exposé des motifs, titre III, développement et simplification de l'intercommunalité).

2. Loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (Maptam).





COUNTY OF LONDON PLAN BY J.H. FORSHAW AND F. BROMBIE, 1943. MAP OF SOCIAL AND ECONOMIC ANALYSIS.



# LE « BASSIN » DE VIE N'EXISTE PAS DANS LE GRAND LONDRES

Du comté de Londres au Greater London, le centre historique est resté un attracteur fort, mais c'est aussi au niveau des *boroughs* que s'organise une grande partie de la vie quotidienne et que se construisent les identités. Espaces et territoires se superposent et s'entrecroisent et le concept même de bassin de vie est intraduisible en anglais.

\*\*\*\*\*

Sebastian Loew, consultant

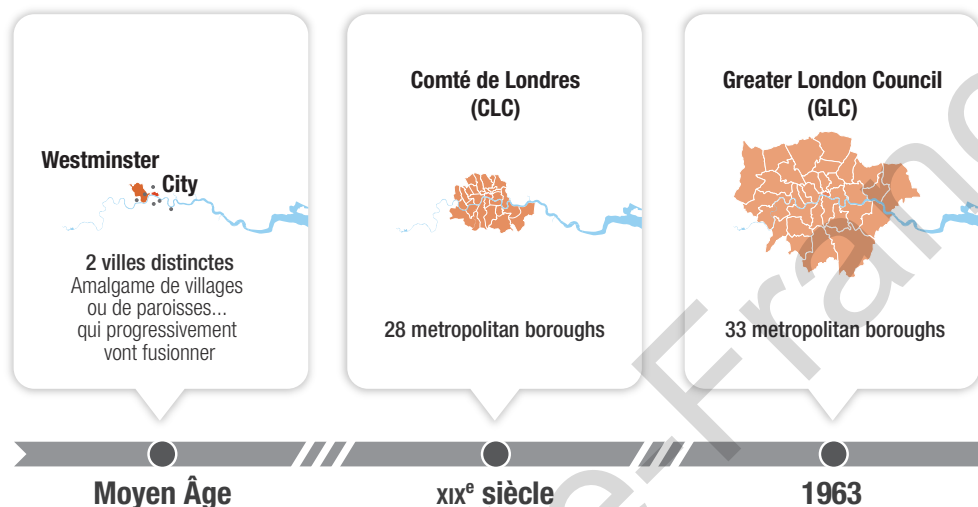
**E**n 1934, l'architecte et urbaniste Steen Eiler Rasmussen écrivait que « London became a greater and still greater accumulation of towns, an immense colony of dwellings where people still live in their own home in small communities with local government just as they had done in the Middle Ages<sup>1</sup> ». De fait, le Grand Londres n'existe que depuis 1965. Son prédécesseur, le comté de Londres, depuis 1889.

## **XIX<sup>e</sup> SIÈCLE : CRÉATION DU COMTÉ DE LONDRES PAR FUSION DE VILLES ET DE VILLAGES VOISINS**

Londres est un amalgame de villages ou paroisses qui sont restés indépendants pendant longtemps. Dès le Moyen Âge, deux villes distinctes, la City (ou Londres) et Westminster, situées le long de la Tamise, ont eu chacune leurs fonctions spécifiques : d'une part la City financière (le Londres romain) qui, malgré un territoire minuscule, a une influence mondiale et préserve une structure de gouvernance quasi médiévale. D'autre part, Westminster qui a toujours été le siège du gouvernement national. Petit à petit, les différents villages entourant ces

deux villes principales ont fusionné les uns avec les autres, tout en gardant leurs gouvernances et leur identité. Ce n'est que dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle – suite aux épidémies et à l'essor de l'hygiénisme – qu'une gouvernance va émerger avec la création du comté de Londres (LCC), divisé en vingt-huit *metropolitan boroughs* qui correspondaient, plus ou moins, aux périmètres historiques et gardaient des compétences locales. Le LCC était surtout responsable des grands équipements et services régionaux, y compris l'urbanisme, le logement, la santé publique et l'éducation.

D'autres administrations, comme la police, les transports, les eaux, la planification régionale, couvraient des territoires différents et plus étendus que celui du LCC. Pendant l'entre-deux-guerres, il y a eu plusieurs propositions d'étendre le périmètre du LCC pour couvrir un territoire qui correspondrait mieux à la réalité économique et au marché du travail. Cependant, Patrick Abercrombie, responsable du premier plan de Londres, avait illustré sur une carte les quartiers tels qu'ils étaient perçus.



**1963 : CRÉATION DU GREATER LONDON COUNCIL**

Finalement, en 1963, une loi a permis la création du Greater London Council (GLC), établi en 1965. Celui-ci a absorbé les territoires de comtés environnants (tout le Middlesex et une partie de l'Essex, du Hertfordshire, du Kent et du Surrey). Les boroughs ont été également reconstitués, en partie par la fusion de deux ou trois *metropolitan boroughs*, et le GLC en comprend trente-trois. Après une courte période, la population s'est bien adaptée à ces nouvelles structures. Les compétences ont continué à être partagées entre pouvoir local et régional, nécessitant la collaboration des deux niveaux mais causant souvent des tensions.

**1986 : ABOLITION DU GLC**

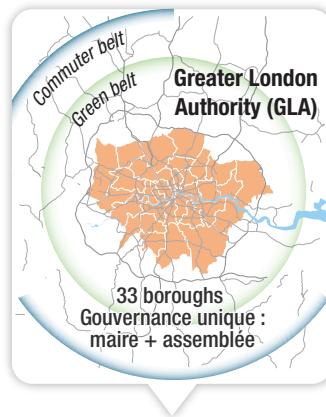
Pour des raisons politiques, le GLC a été aboli en 1986, laissant les trente-trois *boroughs* indépendants les uns des autres. L'État a pris en charge certaines compétences du GLC, les transports par exemple, et les *boroughs* ont essayé de collaborer pour certains services. En même temps, par différentes mesures, y compris la limitation des responsabilités concernant le logement social et la diminution des budgets, l'État a réduit la puissance des collectivités locales.

**1999 : LE GREATER LONDON AUTHORITY**

En 1999, une nouvelle administration régionale a été créée couvrant le même territoire, le Greater London Authority (GLA) dont la forme est unique en Grande-Bretagne : le pouvoir est partagé entre un maire élu au suffrage universel et une assemblée de 25 membres – également élue, mais séparément. Ils ne sont pas responsables l'un envers l'autre et le rôle de l'assemblée est limité à examiner les décisions du maire et son budget. La division entre compétences locales et stratégiques est de nouveau présente. Le GLA, et le maire en particulier, ont des compétences limitées<sup>2</sup> concernant surtout la planification stratégique, le développement économique et les transports, tandis que les *boroughs* sont concernés par le jour à jour de l'urbanisme. Le territoire administré par le GLA correspond assez bien à la zone urbanisée et est encerclé par la ceinture verte (*green belt*), établie après la guerre pour limiter son expansion. Cependant, aidée par l'amélioration des transports et par la hausse des prix du foncier dans la capitale, l'urbanisation a, depuis quelques années, sauté par-dessus la ceinture verte. L'*Office for National Statistics* définit le territoire urbain de Londres comme ayant une population de 9,8 millions d'habitants et comprenant des parties des



1986



1999

**DU MOYEN ÂGE  
AU GREATER LONDON  
AUTHORITY : L'HISTOIRE  
D'UNE CONSTRUCTION  
TERRITORIALE  
ET ADMINISTRATIVE**

SOURCE : IAU ÎDF

comtés environnants le long des voies d'accès. Cependant, la *commuter belt* – la zone dans laquelle les habitants font le déplacement pendulaire quotidien pour travailler dans Londres – est probablement plus représentative du bassin de vie métropolitain ; elle n'a pas de périmètre fixe et on estime sa population à un peu moins de 14 millions d'habitants. En tout cas l'aire métropolitaine est maintenant bien plus étendue que le Grand Londres et a, selon la définition, une population qui va de 12 à 14 millions d'habitants.

**LE CENTRE DE LONDRES :  
FORCE CENTRIFUGE POUR L'EMPLOI**

La force centrifuge du centre de Londres exercée sur l'emploi est extrêmement puissante : plus d'un million de personnes font le voyage quotidien vers le centre, la plus grande concentration d'emplois étant dans la City et Westminster, et les *boroughs* environnants. Parmi ces *commuters* (pendulaires), un nombre important réside au-delà de la ceinture verte. En dehors du centre, seul l'aéroport de Heathrow attire un nombre important de travailleurs, autant du Grand Londres que de l'aire métropolitaine. D'autre part à l'intérieur du Grand Londres, les déplacements domicile-travail vers l'extérieur du *borough* de résidence sont majoritaires (environ 75 %).

**CE GRAND BASSIN D'EMPLOI  
N'EST PAS UN « BASSIN DE VIE »**

Cependant, ce grand bassin d'emploi ne correspond pas forcément aux habitudes des habitants concernant d'autres activités. Même si, encore une fois, le centre de Londres est le plus grand pôle commercial du pays, les commerces sont distribués à travers la capitale, et chaque *borough* a au moins une « grand-rue » avec au minimum tous les services de proximité, et davantage dans certains cas ; elles sont aussi une source d'emplois. En plus, quelques pôles plus importants, et sous la forme de grands centres commerciaux, attirent des populations venant de loin ; au moins deux d'entre eux sont à l'extérieur du Grand Londres et ont un rayonnement qui chevauche les limites de la métropole. Par conséquent, les déplacements domicile-commerces ne correspondent pas nécessairement aux pendulaires pour le travail, et varient selon le genre de courses.

De même pour les loisirs, le centre de Londres est le pôle le plus important avec une grande densité de théâtres, musées, clubs, restaurants, etc., mais il en existe d'autres à travers la capitale. Comme pour les commerces – qu'ils remplacent souvent – des restaurants se trouvent dans toutes les grandes rues des *boroughs*.

### LA VIE QUOTIDIENNE S'ORGANISE AUSSI AU NIVEAU DES *BOROUGH*S

La gouvernance de Londres à deux niveaux est reflétée par son urbanisme : chaque *borough* a son conseil municipal élu et son plan d'urbanisme préparé par ses propres techniciens. Ces plans correspondent à une politique et à des objectifs spécifiques pour chaque *borough*, mais doivent aussi entrer dans le cadre de la stratégie du maire. Ils ne sont pas réglementaires, mais sont la base de négociations avec les aménageurs privés (*developers*). Les collectivités n'ont ni les moyens ni la force politique pour avoir un vrai projet de ville ou un urbanisme opérationnel. Par conséquent, pendant les négociations autour des permis de construire, les techniciens cherchent à obtenir le plus possible des *developers*.

D'autre part, le maire de Londres prépare un plan stratégique pour le Grand Londres, également non réglementaire, et a un droit de regard sur les projets « stratégiques ». Alors, ses techniciens participent aux négociations ou même se substituent aux *boroughs* pour ce faire. D'autre part, pour mettre en œuvre sa stratégie, le maire, dont l'influence politique est de poids, doit également négocier avec les *boroughs*.

La loi d'urbanisme actuelle exige qu'en préparant leurs plans, les collectivités consultent et coopèrent avec leurs voisins (Localism Act 2011) : la *duty to cooperate* s'applique aux *boroughs* entre eux, mais ceux en périphérie doivent également consulter les districts hors de la capitale, par exemple concernant les projections de déficit de logements et la capacité d'y remédier.

Tous les *boroughs* tiennent à leur indépendance et à leur identité et ne sont pas de couleurs politiques uniformes. Cependant, ils sont très dépendants les uns des autres et dépendent également du maire pour, entre autres, les transports. Tandis que les *boroughs* centraux – qui correspondent plus ou moins au périmètre du comté d'avant 1965 – font assez clairement partie d'un ensemble, les *boroughs* périphériques ont une identité plus forte.

### LE *BOROUGH* : VECTEUR D'IDENTITÉ

Ceci mène à la façon dont les habitants perçoivent leur identité territoriale. Les résidents de *boroughs* périphériques vont, très probablement, s'identifier à ceux-ci. Par exemple, les habitants de Richmond y scolarisent leurs enfants et y font leurs courses. Même s'ils travaillent probablement dans le centre de Londres, ils se diront venant de Richmond plutôt que de Londres. Par contre, les habitants des *boroughs* centraux se diront tout simplement Londoniens et en même temps s'identifieront à leur quartier, Soho, Hampstead, Chelsea, Marylebone – qui sont bien plus petits et ne correspondent pas à des structures administratives. En ce sens, la carte d'Abercrombie citée plus haut est encore valable.

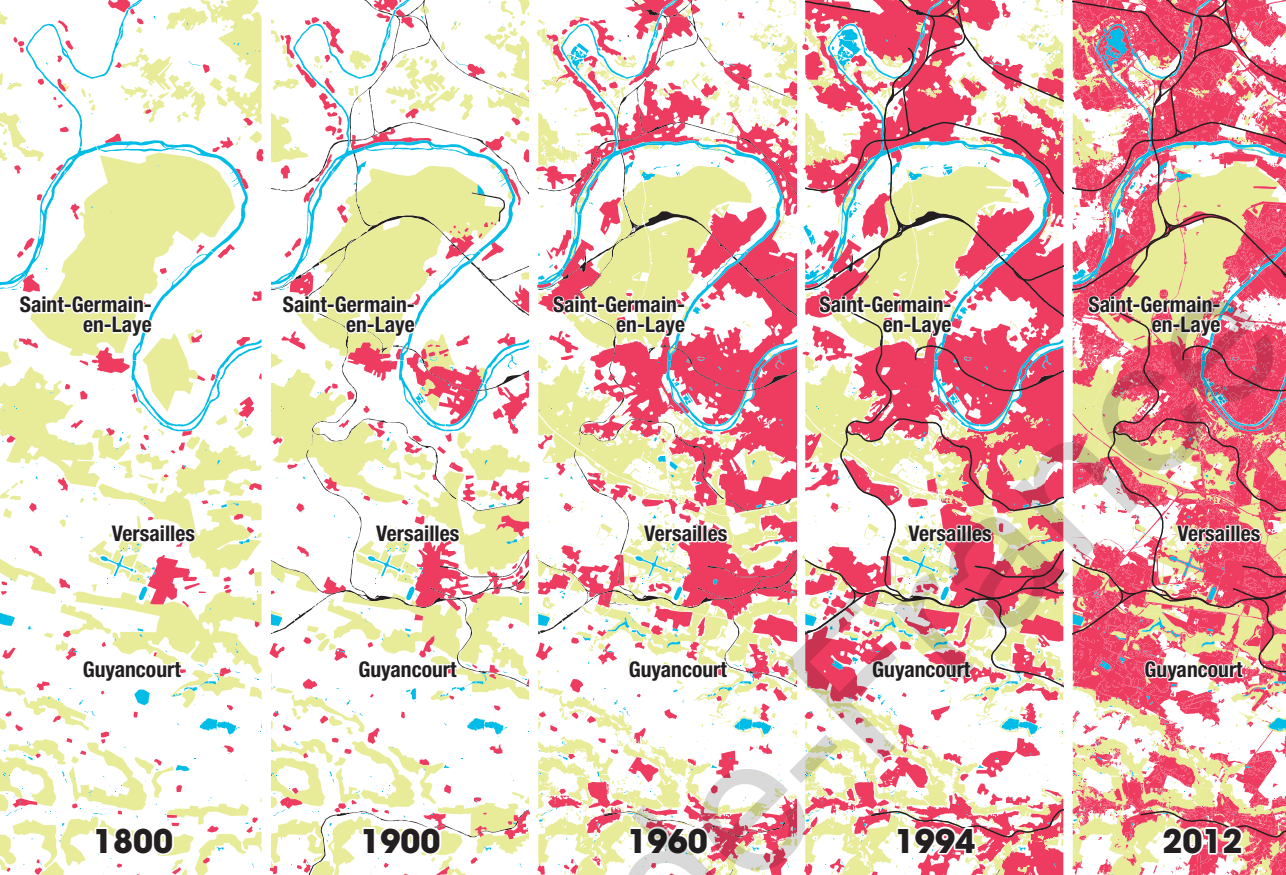
### LE CONCEPT DE « BASSIN DE VIE » N'EXISTE PAS EN ANGLAIS

Le ou les bassins de vie du Grand Londres sont donc difficiles à définir. Il y a plusieurs catégories de bassins de vie qui se superposent et s'entrecroisent. D'un côté, les villages historiques conservent encore leur identité. De l'autre, la métropole a une force centrifuge qui déborde ses limites administratives. Les territoires de la *commuter belt* (bassin d'emploi) sont vastes, mais ne correspondent pas à ceux d'autres activités – éducation, loisirs, commerce –, qui sont également variés. La population n'est probablement pas consciente d'un bassin de vie – concept qui n'existe d'ailleurs pas en anglais – unique ou identitaire, et gravite vers différents pôles, selon les aménités qu'ils offrent. ■

Sebastian Loew est consultant en planification et design urbain, Grande-Bretagne.

1. « Londres devint de plus en plus un assemblage de villes, une énorme colonie de logements où les habitants continuent de vivre dans leurs maisons, dans de petites collectivités gouvernées comme elles l'étaient au Moyen Âge » dans RASMUSSEN S.E., *London, the Unique City*, 1934.

2. Cependant, le maire a réussi, petit à petit, à étendre ses compétences et son budget.



Une carte de l'organisation de l'espace tel qu'il fut agencé jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, puis jusqu'en 2012, permet de bien comprendre comment le territoire était structuré autour d'une armature hiérarchisée de polarités qui s'est peu à peu brouillée.

CRÉDITS : MOS, IAU ÎdF.

## BREVE HISTOIRE D'UNE NOTION

Longtemps, les « bassins de vie » ont correspondu à des entités spatiales reconnues par les usagers, d'autant mieux qu'elles étaient indépendantes les unes des autres et donc bien identifiables. L'histoire permet de se souvenir de la manière dont ces « bassins de vie » se sont créés, ont perduré, puis se sont brouillés et entremêlés.

\*\*\*\*\*

Philippe Montillet, IAU ÎdF

Jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, les différentes échelles territoriales se complétaient et formaient un tout, depuis le hameau, les petites villes et jusqu'à Paris. Un système dirait-on aujourd'hui, un corps auraient dit les auteurs du XVIII<sup>e</sup> siècle, où chaque partie est importante et « vit », qu'elle soit petite ou grande, et dont l'ensemble forme l'entité.

### **LE BASSIN DE VIE, COMME ESPACE POLARISÉ, EST LIÉ AU PHÉNOMÈNE URBAIN**

Si la royauté féodale resta longtemps itinérante, cette errance s'effectuait de ville en ville. Ainsi, les villes royales (Dourdan, Melun, Vincennes, Pontoise...) – avec leurs fortifications – jouaient un rôle de pôles de référence dont la fonction principale était de protéger le plat pays. La fonction religieuse – elle aussi associée, dès l'origine, aux villes – a de son côté créé une hiérarchie entre les cités. Ainsi, les villes, royales et/ou religieuses, ont délimité dès le Moyen Âge des territoires d'influence, fondés sur certaines caractéristiques susceptibles d'évoluer dans le temps : leur multifonctionnalité, leur rapport au temps et à l'espace et leur autonomie.

### **DES FONCTIONNALITÉS DES VILLES DÉPENDAIT LEUR RAYONNEMENT**

Les différentes fonctions assumées par les villes (administratives, civiles ou religieuses d'une part, commerciales et de services d'autre part) se sont très vite organisées selon une hiérarchie territoriale à plusieurs échelles (la basse justice et la haute, justice de premier degré et celle d'appel par exemple). Le roi s'est entouré d'un certain nombre d'officiers qui ont siégé dans des villes qui, peu à peu, ont pris une importance certaine : les villes de bailliage notamment, puis les villes d'élection (subdivision de la généralité) à mesure que l'administration se renforçait, comme Meulan, Montfort-l'Amaury, Pontoise, Montereau-Fault-Yonne, Rozay-en-Brie, par exemple. Certaines, étant à la fois villes de bailliage et villes d'élection, acquéraient une importance encore accrue.

En parallèle, toute la structure administrative de l'Église jouait aussi son rôle : les paroisses à

l'échelle des villages, les doyennés au-dessus, correspondant à un ensemble de paroisses, puis le diocèse... Ces échelons avaient une certaine importance car l'Église avait des fonctions relativement larges (état-civil notamment), qui sous-entendait qu'il pouvait y avoir des contentieux et, de ce fait, des tribunaux (les officialités), du personnel et des locaux dédiés. Et, par conséquent, un ressort d'activités, c'est-à-dire une aire d'influence, un bassin.

Les fonctions économiques relevaient également d'une hiérarchie territoriale : les marchés locaux et autres lieux d'échanges fréquents étaient du niveau des paroisses. D'autres villes étaient villes d'artisanat et sièges de foires locales, ou de foires nationales et plus, comme Provins, Lagny ou Saint-Denis.

EN 1790, UN CHEF-LIEU DE CANTON  
DOIT ÊTRE ATTEIGNABLE  
EN 2 OU 3 HEURES DE MARCHÉ

### **UN RAPPORT AU TEMPS ET À L'ESPACE SE MESURANT À L'AUNE DE LA MARCHÉ À PIED**

La seconde caractéristique des villes-pôles est leur rapport au temps et à l'espace. S'agissant de lieux où se concentrent les services et les commerces, elles devaient être réparties en fonction des capacités qu'on avait de pouvoir les rejoindre, capacité qui se mesurait alors à l'aune de la marche à pied. Ainsi, même si ce fut fait de manière informelle, c'est bien la règle définie au moment du découpage des collectivités en 1790 qui s'était appliquée durant de longs siècles : le chef-lieu de canton devait être atteignable en deux ou trois heures de marche pour un aller-retour en une demi-journée, le chef-lieu d'arrondissement en une demi-journée et le chef-lieu de département en une journée maximum. Pour les deux premiers, place au débit de boissons, à l'auberge ; pour le troisième, place à l'hôtel dit de préfecture. Quelle belle ordonnance et cohérence des échelles territoriales !





« Les environs de Paris à trois lieues à la ronde. Carte du département de la capitale suivant le décret de l'Assemblée nationale du 15 janvier 1790. » Chez Desnos, [1790]. Éch. 1/68 000, 197 mm pour 3 lieues. Papier grav., coul. Dim. 0,485 x 0,538.

ARCHIVES NATIONALES PARIS, NN 286/3

### LES VILLES-PÔLES DEVAIENT SE SUFFIRE À ELLES-MÊMES

D'autre part, ces villes-pôles devaient être autonomes, c'est-à-dire suffisamment développées pour assurer à un individu la totalité des actes courants et lui permettre d'assumer ses besoins. Il devait être possible, si on le souhaitait, de ne pas quitter son aire de rayonnement tout en y trouvant subsistance (ferme), échanges de première nécessité (le village) et rapports périodiques dans la ville chef-lieu du bassin de vie. C'est cette autonomie que le <sup>xx</sup><sup>e</sup> siècle a bousculée, avec l'hyperdensification du centre aggloméré dans les années 1960, amenant le déclin de nombreux bassins de vie ancestraux.

### UN ÉQUILIBRE ÉBRANLÉ PAR L'INDUSTRIALISATION

Les bassins de vie<sup>1</sup>, traditionnellement, reposaient sur un équilibre entre réponse à des besoins, espace et rapport au temps, équilibre qui s'inscrivait dans le cadre de la société rurale où les questions de subsistance et de rareté étaient primordiales. Le passage, au cours du <sup>xix</sup><sup>e</sup> siècle, à un nouveau type de société industrielle et ses différents « appendices » comme l'éclairage électrique (allongeant la durée du « jour ») et les transports en commun (raccourcissant le temps et les distances), a modifié cet équilibre. Notamment, l'agglomération – encore plus que la ville – a pris une importance majeure. L'industrie, requérant la concentration de la main-d'œuvre, une banlieue toujours plus étendue s'est développée. En Île-de-France, le basculement du rural à l'urbain date des années 1930. C'est à partir de ce moment aussi que le brouillage territorial a commencé à s'opérer, que les premiers essais de planification régionale n'ont pu endiguer. Les anciens villages sont devenus des villes à travers des mouvements de croissance désordonnés, dirigés essentiellement par l'appel du vide... et de la spéculation foncière, mais non plus des villes « pôles de bassins de vie », plutôt des cités-dortoirs, plus ou moins monofonctionnelles.

La situation s'est encore aggravée avec les Trente Glorieuses. De bassins de vie plus ou

moins complémentaires les uns des autres, on était passé à une conurbation d'autant plus informelle que le réseau routier était demeuré en l'état, avec d'anciens chemins ruraux devenus rues et quelques voies dirigées vers Paris, l'ensemble étant de plus en plus engorgé. Déjà le Padog<sup>2</sup> de 1960 avait cherché à remédier à cette situation en créant neuf pôles régionaux, donc de nouveaux « bassins de vie » polarisés.

### L'EXPÉRIENCE MONTRE QU'IL EST DIFFICILE DE DÉCRÉTER LA VILLE

Parallèlement, les grands ensembles devaient s'accompagner d'un certain nombre d'équipements, de services et de commerces. Dans le même esprit, le Sdaurp<sup>3</sup> de 1965 créa les villes nouvelles, dont le but était de recréer des centralités fortes pendant que les nouvelles villes préfectorales de la banlieue redécoupée voyaient le jour, elles aussi, dans le but de recréer des centralités fortes. Mais l'expérience montre qu'il est difficile de décréter la ville.

### LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS A AUSSI JOUÉ CONTRE LES ANCIENS BASSINS DE VIE

Le développement des facilités de transports automobiles et collectifs a aussi joué contre les anciens bassins de vie, entraînant un étalement urbain toujours plus important. Celui-ci s'effectuant contre les centralités existantes. Pensons à ces premières gares que les édiles rejetaient à l'extérieur de leur cité (Melun, Magny-en-Vexin), croyant les protéger, à court terme, et les affaiblissant, à long terme. Au siècle suivant, apparut – pour des questions de circulation et non de « vivre mieux » – le phénomène des déviations de bourgs. Là encore, en s'écartant de la ville, en l'isolant, on lui faisait perdre ses chalds, son dynamisme, entraînant son dépérissement, puisque les nouveaux centres commerciaux d'abord, puis des zones commerciales de périphérie se sont installés sur ces axes extérieurs et non plus en centre-bourg... Les lotissements



aussi ont souvent été édifiés sans tenir compte du parcellaire ancien et encore moins des voies de communication, achevant de brouiller un paysage qui évoluait déjà trop vite, sans laisser le temps au temps... Le déclin des pôles structurant les bassins de vie n'a pas tardé, non remplacés par les centres commerciaux ni les cités administratives qui souffrent de leur conception fonctionnaliste. Les bassins de vie puisaient leur force dans la concentration, marquée par le rôle donné à la place centrale, où étaient groupés les principaux équipements, de l'église aux commerces, de la mairie aux divers services, sans oublier le croisement des routes. Les grands ensembles ou les villes nouvelles n'ont pas su recréer cette entité centrale qui donnait vie à un bassin d'activités.

### **COMMENT RETROUVER DES BASSINS DE VIE STRUCTURÉS ET LISIBLES ?**

Aujourd'hui, certains bassins de vie sont des héritages du passé et il est intéressant de voir pourquoi et comment ils ont survécu.

Dans la zone rurale, un certain nombre de polarités anciennes persistent et remplissent toujours leur rôle de villes-centres : Houdan, Étampes, Nemours, La Ferté-sous-Jouarre, etc. Plusieurs conditions semblent nécessaires à cette persistance [IAURIF, 1993]. La première est l'éloignement à la fois au centre de l'agglomération et à d'autres villes de référence qui leur feraient concurrence. Rochefort a ainsi perdu face à Dourdan, qui tend aussi à faire perdre sa place de pôle d'un bassin de vie à Saint-Arnoulten-Yvelines. Le rayonnement de Maule est aussi peu à peu grignoté par l'agglomération mantaise. Il n'y a pas toujours de place pour deux. La seconde condition est la permanence (voire le renforcement) d'un certain nombre de services et d'équipements, ce qui pose une question importante. Faut-il, dans le cas d'une intercommunalité, grouper tous les services et équipements dans une seule commune, comme par le passé, pour lui donner tous les moyens de devenir un bassin de vie actif, ou faut-il les répartir ?

Dans la zone agglomérée, la dialectique du dépérissement-renouveau des bassins de vie se

pose différemment. Elle est avant tout celle d'une hiérarchisation à retrouver et à rendre lisible. Comme à l'origine, il y a toujours, même si la société change, besoin de plusieurs niveaux d'échelles de vie. La hiérarchie naturelle, qui existait anciennement et qui s'opérait selon l'utilité et les fonctions, disparaît au profit d'autres critères, dont celui des déplacements, de l'accessibilité et de la complémentarité.

Pour conclure, l'expérience historique montre que le pragmatisme est la meilleure des idées à retenir : que les bassins de vie ne se décident pas, mais qu'ils peuvent se structurer et s'harmoniser entre eux dès lors que le territoire est irrigué par des infrastructures de déplacement et que les conditions d'une hiérarchisation et d'une complémentarité entre « polarités » sont réunies et recherchées. ■

Philippe Montillet est directeur du département Information documentation mémoire à l'IAU îdF.

1. Entités qui découlaient autant de la géographie que de l'histoire [DION, 1946].

2. Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne.

3. Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris.

© IAU île-de-France

# UNE DIVERSITÉ DE DÉCOUPAGES

\*\*\*\*\*

Face au monde mobile dans lequel les sociétés urbanisées évoluent, plusieurs institutions ont proposé une lecture de l'Île-de-France en « bassins de vie ». Il ne s'agit pas seulement d'une question de sémantique ni de représentation. La recherche du territoire pertinent peut recouvrir des objectifs différents (projet local ou partagé, mutualisation de moyens...), à condition d'accepter que les divers périmètres soient perméables aux réalités vécues des citoyens. C'est une des conditions intrinsèques de l'attractivité du territoire, celle qui permet des dynamiques collectives, des développements de lien social, la qualité des interactions entre acteurs, la gestion des conflits d'usage, la bonne circulation des personnes et des informations.





# L'ESPACE RURAL ET LES BASSINS DE VIE DE L'INSEE

En 2002, le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) a confié à l'Insee le pilotage d'un groupe de travail interministériel pour qualifier l'espace rural et sa structuration. L'Insee a ainsi construit un zonage en « bassins de vie » qui peuvent se lire comme des aires de proximité aux équipements et services.

\*\*\*\*\*

David Levy, pôle Analyse territoriale, Insee

**E**n 2004, le bassin de vie d'un bourg ou d'une petite ville a été construit, à partir de l'inventaire communal<sup>1</sup> et des flux domicile-travail, comme « le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès à l'emploi et aux services les plus courants ».

## **LE BASSIN DE VIE: PLUS PETIT TERRITOIRE D'ACCÈS AUX ÉQUIPEMENTS ET SERVICES**

En 2012, l'inventaire communal n'existe plus. Il a été remplacé par la base permanente des équipements (BPE), très riche mais qui ne comporte plus d'indications sur les flux.

Pour ne pas s'apparenter à des bassins d'emplois, et pour plus d'homogénéité entre actifs occupés et non actifs, la référence à l'emploi a également disparu.

Le nouveau zonage en bassins de vie correspond, aujourd'hui, au « plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements courants (ou services) ».

C'est une partition de la France métropolitaine en territoires proches où la population peut accomplir la majorité des actes de la vie courante.

Chaque bassin est construit autour d'un pôle qui regroupe la plus grande part des équipements ou services de la vie courante.

La méthode consiste en la détermination de pôles de services, autour desquels se dessineront les bassins de vie qui constituent, ainsi, la zone d'influence « théorique » de leur pôle.

## **L'USAGE PRIVILÉGIÉ DE LA PROXIMITÉ COMME PREMIÈRE HYPOTHÈSE**

La source disponible concernant l'accès aux équipements est la base permanente des équipements (BPE) qui regroupe différentes bases de données administratives dans les domaines des services – marchands ou non –, des commerces, de la santé et de l'action sociale, de l'enseignement, du sport-loisir et du tourisme. Environ 1,95 million d'équipements sont ainsi répertoriés sur la France entière.

Tous les ans, avec la nouvelle version de la BPE, sont calculées trois gammes d'équipements (proximité, intermédiaire, supérieure) par une méthode de nuées dynamiques en fonction de la coprésence de ces équipements sur un même



## UNE DIVERSITÉ DE DÉCOUPAGES

territoire communal et de la fréquence de leur présence sur le territoire national :

- la gamme de proximité regroupe les équipements les plus fréquents, tels que les commerces de proximité (boulangerie), les médecins généralistes, les écoles maternelles ;
- la gamme intermédiaire regroupe les services administratifs, collèges, supermarchés ;
- enfin, la gamme supérieure regroupe les lycées, hôpitaux et cinémas.

UNE BASE DE FLUX « D'ACCESSIBILITÉ THÉORIQUE » EST RECONSTITUÉE EN POSANT QUE TOUS LES HABITANTS S'ÉQUIPENT DANS LA COMMUNE LA PLUS PROCHE

On détermine, pour chaque équipement non présent dans une commune, la commune la plus proche proposant cet équipement. Une base de flux « d'accessibilité théorique » aux équipements est ainsi reconstituée en posant que tous les habitants d'une commune s'équipent dans la commune la plus proche. En l'absence de données réelles sur les flux, cette approximation est nécessaire, même si l'on sait qu'elle ne correspond pas aux pratiques dans certaines portions du territoire où plusieurs pôles peuvent être suffisamment proches pour permettre aux habitants d'avoir le choix entre l'usage de la polarité la plus proche ou d'autres, un peu plus lointaines.

### LES UNITÉS URBAINES POSÉES COMME INSÉCABLES

La maille choisie est la commune ou l'unité urbaine (UU)<sup>2</sup> : il a été décidé de conserver les unités urbaines insécables. En effet, on peut considérer que l'unité urbaine forme une entité territoriale pouvant proposer un ensemble d'équipements à la population. Ainsi, la plus petite maille du territoire est l'unité urbaine pour les communes urbaines et la commune pour celles hors UU. Une très grande partie de l'Île-de-France est, de ce fait, agrégée dans un très

large « bassin de vie » centré autour de Paris. Un des projets de l'Insee étant d'ailleurs de poursuivre l'exercice dans l'objectif d'identifier des bassins de vie infracommunaux ou infra-UU.

### PREMIÈRE ÉTAPE : DÉTERMINATION DES « PÔLES »

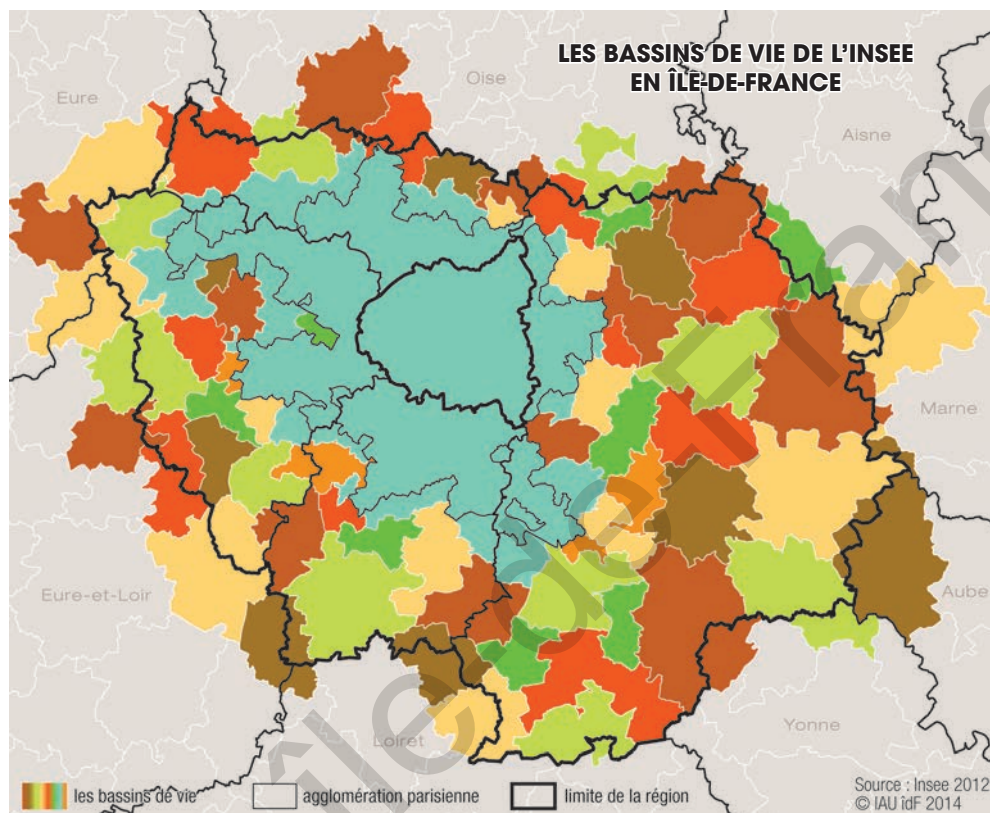
Pour la détermination des pôles, un premier arbitrage méthodologique a dû être effectué : le panier d'équipements à partir duquel les pôles seront constitués est celui de la gamme intermédiaire, telle que définie en 2010. Celle-ci contient 31 équipements différents. Prendre en compte les équipements de proximité (soit les plus fréquemment répandus sur le territoire) aurait conduit à avoir quasiment autant de pôles que de communes. Au contraire, prendre en compte les équipements supérieurs aurait conduit à des bassins de vie bien trop étendus.

Ensuite, un seuil de présence a dû être choisi : pour être pôle, une unité urbaine ou une commune devra posséder au moins 50 % des équipements de la gamme, soit 16 parmi les 31<sup>3</sup>. Cependant, considérer 50 % du tout peut amener à avoir des pôles avec beaucoup de commerces et peu ou pas d'équipements de santé (ou inversement). Nous avons donc pris le parti de considérer ces équipements par sous-ensembles (services aux particuliers, commerces, santé, enseignement, sports et loisirs). Une commune (ou unité urbaine) sera donc pôle de services si elle contient au moins 50 % des équipements dans chacun des sous-ensembles. La seule exception sera l'enseignement car il ne présente qu'un équipement (collège), et donc mesurer la présence (ou l'absence) d'un collège nous a paru trop restrictif.

Par cette méthode, nous constituons 1 666 pôles de services en France, et donc autant de bassins de vie.

### DEUXIÈME ÉTAPE : AGRÉGATION DES COMMUNES À CES PÔLES

Pour calculer la zone d'influence de chaque pôle, il aurait été nécessaire d'avoir des flux associant la population aux équipements. En l'absence de



flux réels de fréquentation de l'ensemble des équipements, il a été choisi de se baser sur des flux « théoriques » d'accessibilité. Ainsi, on suppose que la population s'équipe au plus près du domicile, c'est-à-dire au plus rapide en temps de trajet (heures creuses) pour les bassins métropolitains et au plus près en termes de kilomètres pour les bassins ultramarins.

De plus, pour quantifier ces flux, il a été choisi d'y affecter l'ensemble de la population de la commune.

Concernant les équipements retenus pour constituer cette base de flux, l'option choisie est de conserver la gamme intermédiaire (comme pour les pôles), à laquelle vient s'ajouter la gamme de proximité afin de ne pas scinder les bassins de proximité à travers plusieurs bassins de vie.

Nous avons donc une base de flux et un ensemble de pôles. Une méthode d'agrégation itérative des communes au pôle le plus proche (méthode Anabel<sup>4</sup>) a ensuite été utilisée afin de construire un zonage correspondant aux bassins de vie 2010.

Ainsi, cette méthodologie a permis d'identifier sur l'ensemble du territoire rural des bassins de proximité potentielle pouvant offrir aux habitants les équipements et services courants ou, dit autrement, des aires d'influences potentielles des pôles de service. Ils ne préjugent en rien des pratiques effectives.

Par commodité, on peut appeler ce zonage « découpage en bassins de vie », malgré le caractère inapproprié de cette appellation dans les zones urbaines, et ce d'autant plus qu'elles sont grandes, comme c'est le cas pour l'Île-de-France.



Il est clair que la totalité de l'unité urbaine de Paris, ou de celle de Lyon, n'appartient pas en réalité à un seul bassin de vie. Ailleurs, malgré l'absence des données de flux, la confrontation du zonage obtenu avec les acteurs locaux montre que cette appellation est assez conforme à la réalité et à la perception des personnes qui connaissent les bassins considérés. ■

David Levy est chef du pôle Analyse territoriale à l'Insee.

1. L'inventaire communal est une enquête, dont la dernière a été réalisée en mars 1998, auprès de toutes les mairies de France, DOM compris, sauf pour les villes de plus de 30 000 habitants et pour les départements de Paris (75), des Hauts-de-Seine (92), de Seine-Saint-Denis (93) et du Val-de-Marne (94). Il consiste en un inventaire des équipements commerciaux et services à la population existant sur le territoire de la commune (avec un système d'affectation théorique pour les communes les plus grosses). Outre l'inventaire de l'offre, l'inventaire communal présente l'intérêt, pour les communes de moins de 10 000 habitants, de renseigner, pour les équipements et services non présents sur le territoire communal, le lieu où les habitants se rendent principalement pour avoir recours à cet équipement.

2. Une unité urbaine, ou agglomération, est un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (sans rupture de 200 mètres) et comptant au moins 2 000 habitants.

3. Par souci de cohérence avec les réalités de terrain, une phase de validation régionale a ensuite été mise en œuvre, conduisant à la création de quelques nouveaux pôles correspondant à des communes ou UU ne comportant que 15 ou 16 équipements intermédiaires au lieu des 17 requis, mais qui sont vécus sur le terrain comme de véritables pôles de services.

4. Algorithme permettant de traiter tous types de données bilocalisées afin de construire des zonages homogènes avec des taux stables les plus élevés possibles.

# BASSINS LOCAUX D'EMPLOI ET DE VIE EN ÎLE-DE-FRANCE

Compte tenu de la taille de la région Île-de-France, un fonctionnement polycentrique à plusieurs échelles est inévitable. Les politiques publiques doivent l'accompagner, notamment en organisant une offre de transport hiérarchisée. Des « sous-bassins » d'emploi et de vie structurent, de fait, l'aire urbaine de Paris.

\*\*\*\*\*

**Pascale Rohaut**, directrice d'études - DRIEA

La notion de bassin de vie a pu paraître dépassée à l'heure du développement de la mobilité, qui permet aux habitants de déployer leurs activités dans des espaces toujours plus vastes, et potentiellement d'élargir ainsi leurs possibilités de développement personnel. Pour des raisons assez proches, la réalité de bassins locaux d'emploi en Île-de-France a été peu considérée. Bien sûr, l'influence régionale du grand pôle d'emploi parisien tend naturellement à les recouvrir de son poids, mais surtout la mobilité accrue des actifs devait permettre le développement d'un grand marché du travail jugé plus efficace. En effet, en élargissant les choix des entreprises et des actifs, notamment pour les couples composés de deux actifs, il optimise l'adéquation entre offre et demande d'emploi. Ainsi, l'idée de ce grand marché du travail unifié par un système de transport toujours plus rapide s'est imposée, reléguant au second rang des préoccupations la recherche de proximité dans l'organisation de la région, tant la notion de territoires équilibrés paraissait passéiste ou, du moins, impossible...

Est-on allé trop loin dans cette recherche « d'accessibilité potentielle » aux bénéfices implicitement supposés sans limites ? Ce grand marché du travail et des bassins de vie éclatés sont-ils durables, compte tenu des déplacements qu'ils impliquent et de la capacité limitée des réseaux ? À quelles conditions et avec quel système de transport ?

## **DE L'USAGE DES ÉCHELLES LOCALES POUR UNE RÉGION PLUS DURABLE**

Le desserrement de l'emploi et des équipements vers des pôles secondaires, au cours des dernières décennies du siècle passé, a permis d'envisager une autre structuration régionale plus soutenable. Une forme polycentrique, hiérarchisée ou non, serait théoriquement vertueuse, pourvu, néanmoins, qu'elle autorise un fonctionnement à plusieurs échelles, et notamment un fonctionnement local grâce à la présence d'emplois, de logements, de services, d'équipements de loisir directement accessibles dans les divers centres ; le bon fonctionnement de cette (ou ces) échelle(s) locale(s), celle de la proximité, pré-

servant ainsi le fonctionnement régional. Dans cette hypothèse, la ville des courtes distances serait à nouveau bienvenue.

### LE FONCTIONNEMENT MULTISCALEIRE DE L'AIRE URBAINE DE PARIS

Les pratiques « effectives » des Franciliens permettent d'apporter quelques éclairages sur ces visions théoriques, et nécessairement simplificatrices ; ces comportements résultent, en effet, de multiples compromis articulant données personnelles complexes, marché du logement, localisation des emplois et des équipements de toute nature, et donc offres de transport, l'accessibilité réelle à ces aménités ne pouvant se résumer à un seul indicateur de temps d'accès physique, même s'il semble clairement limitant. La dissociation entre lieu de résidence et lieu de travail des actifs est-elle si fréquente que la dissociation entre espaces résidentiels et de travail serait devenue la forme dominante de l'agencement régional, conséquence d'une mobilité « généralisée », ou, au contraire, la superposition de

bassins de vie et d'emploi est-elle observée, organisée par la présence d'activités, de commerces et d'équipements ?

Dans ce cas, cette organisation permet-elle de limiter la demande de transport, notamment à l'heure de pointe, qui dimensionne les infrastructures ?

### LE DESSERREMENT DE L'EMPLOI ET DES ÉQUIPEMENTS VERS DES PÔLES SECONDAIRES A PERMIS D'ENVISAGER UNE AUTRE STRUCTURATION RÉGIONALE PLUS SOUTENABLE

Plusieurs études, conduites à partir des pratiques effectives des Franciliens à la fin des années 1990, confirmaient le fonctionnement à plusieurs échelles de l'aire urbaine de Paris, mais, aussi, une structuration n'apparaissant pas optimale, en raison des grandes disparités entre l'est et l'ouest de la région, notamment d'accès à l'emploi.

En particulier, une étude de Géographie-cités, *Mobilités et polarisations : vers des métropoles polycentriques* [BERROIR S. et al., 2004], décrit la répartition de l'emploi dans l'espace francilien en 1999. Cet emploi est alors concentré d'une part dans un ensemble de « pôles majeurs » formé des arrondissements parisiens augmentés des communes de l'ouest autour de la Défense<sup>1</sup>, et d'autre part dans des pôles secondaires composés d'une ou plusieurs communes.

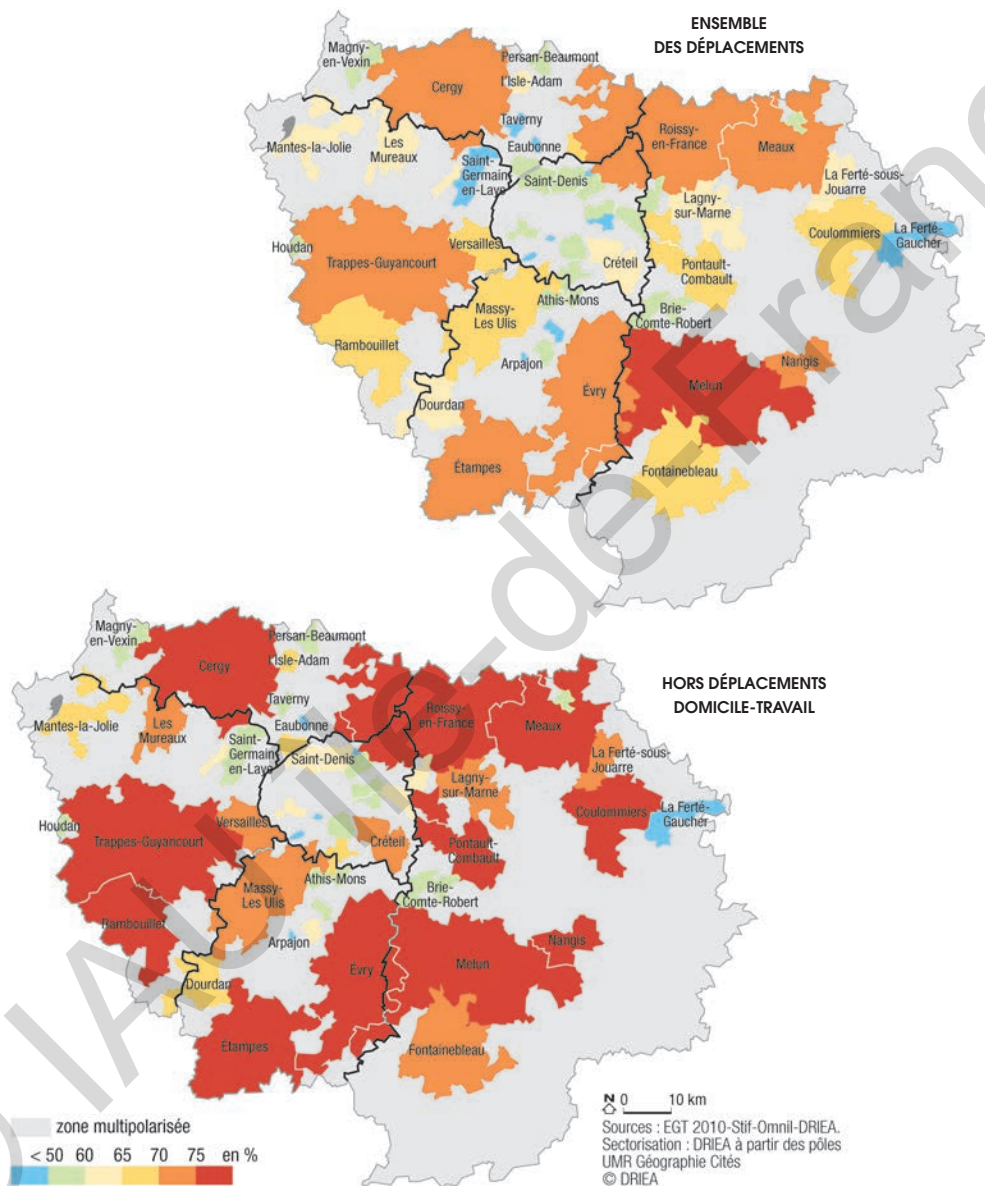
### L'EXISTENCE DE SOUS-BASSINS D'EMPLOIS FRANCILIENS...

Reprenant les conclusions de Géographie-cités, nous avons pu décrire les aires d'influence de ces deux niveaux de pôles. L'influence de l'ensemble formé par les pôles majeurs, mesurée par les déplacements pendulaires, est nettement régionale : on vient de loin pour travailler à Paris, où les emplois sont nombreux, d'autant plus que l'offre de transport est très radiale [ARMAND, ROHAUT, 2005].





## PART DES DÉPLACEMENTS INTERNES DE CHAQUE SOUS-BASSIN D'EMPLOI



**Lecture :** l'enquête globale transport (EGT) permet de calculer la part des déplacements effectués en semaine par les habitants des bassins secondaires qui restent internes à ces bassins, d'une part pour l'ensemble des motifs de déplacements (carte 1) et d'autre part pour les motifs autres que domicile-travail pour approcher les bassins de vie (carte 2). Le poids de ces flux internes (locaux) est élevé, en moyenne 63% pour l'ensemble des motifs et 69% pour les motifs autres que domicile-travail. Les fonctionnements les plus « autonomes » concernent les bassins périphériques où plus de 70% des déplacements sont internes, 80% hors flux pendulaires. Plus près de Paris, les résidents restent dans leur sous-bassin, pour la moitié au moins de leurs déplacements, et 60% en excluant le domicile-travail.

## UNE DIVERSITÉ DE DÉCOUPAGES

Cependant, les pôles secondaires, ayant un important recrutement de main-d'œuvre dans un territoire qui leur est proche, structurent également des bassins d'emploi secondaires.

### ... AU SEIN DESQUELS SE RÉALISENT SOUVENT LES AUTRES DÉPLACEMENTS

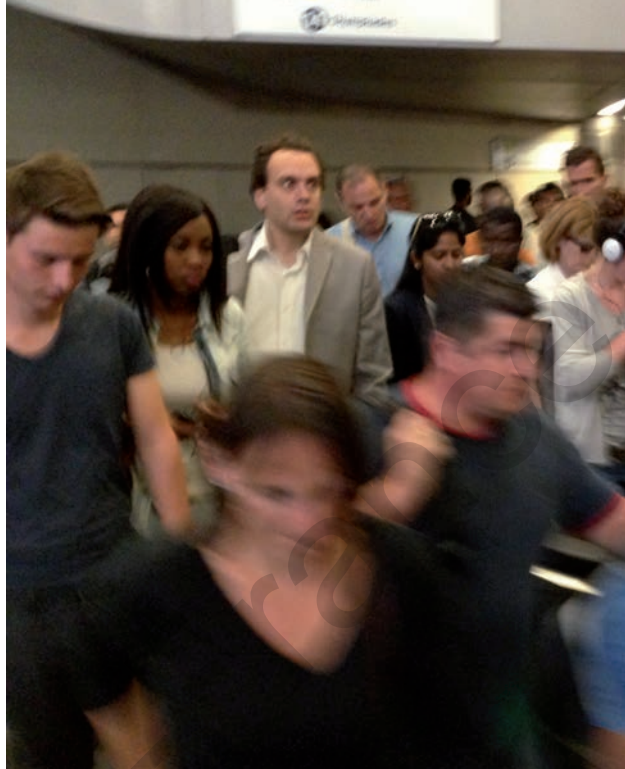
L'enquête globale transport (EGT, voir encadré), en 2001 comme en 2010<sup>2</sup>, indique que ces bassins d'emploi secondaires sont aussi des bassins de vie. En effet, selon cette enquête, les résidents de ces bassins secondaires effectuent une part importante de leurs déplacements – hors motif domicile-travail – sans sortir du périmètre de ces bassins. Cette part est très majoritaire pour les bassins de grande couronne (supérieure à 70 %), plus faible à proximité du périphérique, mais quand même supérieure à 60 % autour de Créteil ou Saint-Denis. Enfin, ce résultat est apparu cohérent avec la structure de l'emploi dans les pôles, car la plupart concentrent à la fois des emplois de production et de service aux ménages, et sont donc des centres secondaires qui structurent bien leur territoire. En 2010, les résidents des bassins d'emploi secondaires travaillent plus souvent dans leur bassin d'emploi que dans les pôles majeurs et les flux domicile-travail entre pôles et sous-bassins sont plus nombreux entre voisins.

De plus, les déplacements liés aux lieux d'étude ou à la garde d'enfants et aux achats sont fréquents. Ils représentent ensemble plus du quart des déplacements, et sont le plus souvent très

### DÉFINITION DU TAUX D'EMPLOI

**Le taux d'emploi compare offre et demande d'emploi, c'est le rapport entre le nombre d'emplois et le nombre d'actifs présents sur un territoire.**

**Les études empiriques montrent qu'un taux d'emploi faible entraîne de longs déplacements pour se rendre au travail pour une part importante des habitants, un taux d'emploi élevé génère de longs déplacements pour les actifs qui viennent de loin occuper les emplois. C'est un indicateur pertinent pour mesurer les (dés)équilibres habitat-emploi, mais il doit être examiné à différentes échelles. ■**



locaux, comme les équipements correspondants. Au contraire, la longueur des déplacements domicile-travail varie fortement selon les territoires. Elle est, notamment, liée au taux d'emploi du sous-bassin ou de l'environnement proche (ses voisins), un taux d'emploi local faible implique de longs déplacements pendulaires. Ainsi, les études empiriques soulignent combien l'accès réel aux aménités est lié à la localisation respective des emplois, des services, et des habitants, et pas seulement à la mobilité et à la vitesse. L'objectif de taux d'emploi relativement équilibrés par grands territoires est donc pertinent (voir encadré).

Rappelons que, si le département de la Seine-et-Marne est le département du Bassin parisien qui présente le plus faible taux d'emploi (0,66), c'est aussi celui où les résidents parcourent les plus longues distances pour aller travailler [CARIOU, ROHAUT, 2012].

### ORGANISER POLARITÉS ET DESSERTA DE PROXIMITÉ, UN ENJEU DE PERFORMANCE

Les pratiques effectives des Franciliens privilégient la proximité et un fonctionnement local au sein de sous-bassins de vie et d'emploi qui se superposent, ce qui évite d'engorger davantage le niveau régional. Favoriser ce fonctionnement local est un objectif pertinent : sa déclinaison – côté aménagement – est le renforcement des



## PRÉSENTATION DE L'EGT

L'enquête globale transport (EGT) est une enquête ménages-déplacements (EMD) sur les pratiques de mobilité des Franciliens, réalisée environ tous les dix ans (1976, 1983, 1991, 2001, 2010). Cette enquête de grande ampleur recueille un nombre important d'informations sur les caractéristiques des ménages enquêtés, sur la mobilité individuelle la veille de l'enquête, sur les modes de transport utilisés, sur les motifs ainsi que sur le temps consacré aux déplacements. En 2010, des entretiens ont été conduits auprès de 18 000 ménages, soit 43 000 personnes, pour un total de 143 000 déplacements recensés, ce qui fait de l'EGT la principale source de connaissance des déplacements des Franciliens.

La méthode d'enquête utilisée est celle des EMD du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu). L'ensemble des déplacements des Franciliens âgés de 5 ans et plus sont recensés, déplacements dont au moins l'une des extrémités (origine ou destination) se situe en Île-de-France. L'enquête a été effectuée hors vacances scolaires, entre octobre et mai, sur deux années (2009-2010 et 2010-2011). Elle a été pilotée par le Stif (Syndicat des transports d'Île-de-France) et la DRIEA-IF (Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France). ■

centres secondaires pour qu'ils offrent directement accès aux logements, équipements et emplois ; sa déclinaison – côté mobilité – est l'organisation d'une offre de transport hiérarchisée, correspondant aux différentes échelles et, notamment, interne aux sous-bassins. La performance du système en dépend.

Le fonctionnement de la région vu au travers des déplacements indique un fonctionnement à plusieurs échelles correspondant bien à la définition du polycentrisme comme un système composé de plusieurs centres, même si Paris et son extension restent dominants. Compte tenu de la taille de la région, ce polycentrisme est inévitable, la trop grande concentration produisant congestion et compétition pour l'occupation de l'espace, et finalement le renchérissement du foncier et la spécialisation des fonctions. Or, les échanges recherchés dans la centralité et l'urbanité nécessitent densité et diversité. La mobilité contrainte comme variable d'ajustement atteint ses limites, les politiques publiques comme la production de logements accessibles et le maintien d'activités à faible valeur ajoutée sur un foncier cher ne peuvent, à elles seules, recréer cette diversité. ■

Pascal Rohaut est directrice d'études à la DRIEA, service de la connaissance, des études et de la prospective (SCEP).

1. Levallois-Perret, Rueil-Malmaison, Suresnes, Puteaux, Nanterre, Courbevoie, Neuilly-sur-Seine.
2. L'étude citée fondée sur l'EGT 2001 a été actualisée avec l'EGT 2010.





# LES TERRITOIRES SEINE-ET-MARNAIS

Le conseil général de Seine-et-Marne a adopté en 2010 son projet de territoire dessinant les grands enjeux et priorités d'action pour les années à venir. Dans cet esprit, le conseil général a choisi d'engager une réflexion sur la territorialisation de ses engagements à l'échelle de grands « bassins de vie », véritables territoires de projets.

\*\*\*\*\*

Catherine Mangeney et Jérôme Bertrand, IAU îdF

**D**ès 2010, la réflexion sur une déclinaison opérationnelle des enjeux du projet de territoire du département était au cœur des débats : quelle taille pour des territoires pertinents ? Pour ne citer que quelques exemples, l'État avait mené sa propre étude sur les grands bassins de vie, la Région avait identifié des grands faisceaux dans le cadre de la révision du schéma directeur de la région Île-de-France et le conseil général de Seine-et-Marne avait identifié dix grands bassins de vie pour une étude transports<sup>1</sup>... Dans le même temps, la question de l'élaboration d'une nouvelle carte de la coopération intercommunale couvrant l'ensemble du territoire départemental était sous-jacente.

## **INSUFFISANCE ET MULTIPLICITÉ DES DÉCOUPAGES EXISTANTS**

Auparavant, la question des « infraterritoires » seine-et-marnais était abordée à travers différents découpages :

- les divers découpages administratifs (arrondissements, cantons, intercommunalité) ;
- les zonages d'organisation (maison départementale des solidarités, bassins d'emploi de Pôle emploi...);
- les découpages d'interventions (bassins d'habitat de l'État, Scot, PNR, territoires de projet...);

- les zonages d'observation (bassins de vie de l'Insee, zones d'emploi de l'Insee, les grandes entités paysagères de l'IAU îdF...).

Or, tous ces périmètres ne correspondent pas toujours – ou pas totalement – au vécu des habitants. Ils présentent, en outre, le défaut de ne pas prendre en compte les interdépendances avec les territoires limitrophes, soit du cœur de la métropole, soit du Bassin parisien. D'autre part, pour certains experts, cette notion de « bassin de vie » n'a pas de signification au regard des interactions d'une grande partie de l'espace seine-et-marnais avec la métropole francilienne.

Enfin, même si elles étaient à prendre en considération, il est à noter que les intercommunalités en Seine-et-Marne ont été créées sans forcément tenir compte de cette notion.

## **POUR UN DÉCOUPAGE OPÉRATIONNEL, MULTICRITÈRE ET PARTAGÉ**

Le conseil général a donc décidé de définir, en association avec l'État, la Région, les services départementaux, mais aussi l'université de Paris-Est Marne-la-Vallée et l'IAU îdF, une base commune qui permette d'aboutir à une dizaine de grands territoires autorisant une mise en œuvre territorialisée, une articulation et une coordination des différentes politiques contractuelles du département.





L'objectif a été de construire un outil d'analyse multicritère croisant les données de flux (déplacements entre le domicile et le lieu de travail et entre le domicile et le lieu d'étude, des habitudes de consommations et des zones de chalandises des hyper et supermarchés...), avec les périmètres administratifs, les découpages existants des services départementaux, les autres données géographiques, paysagères, historiques et morphologiques...

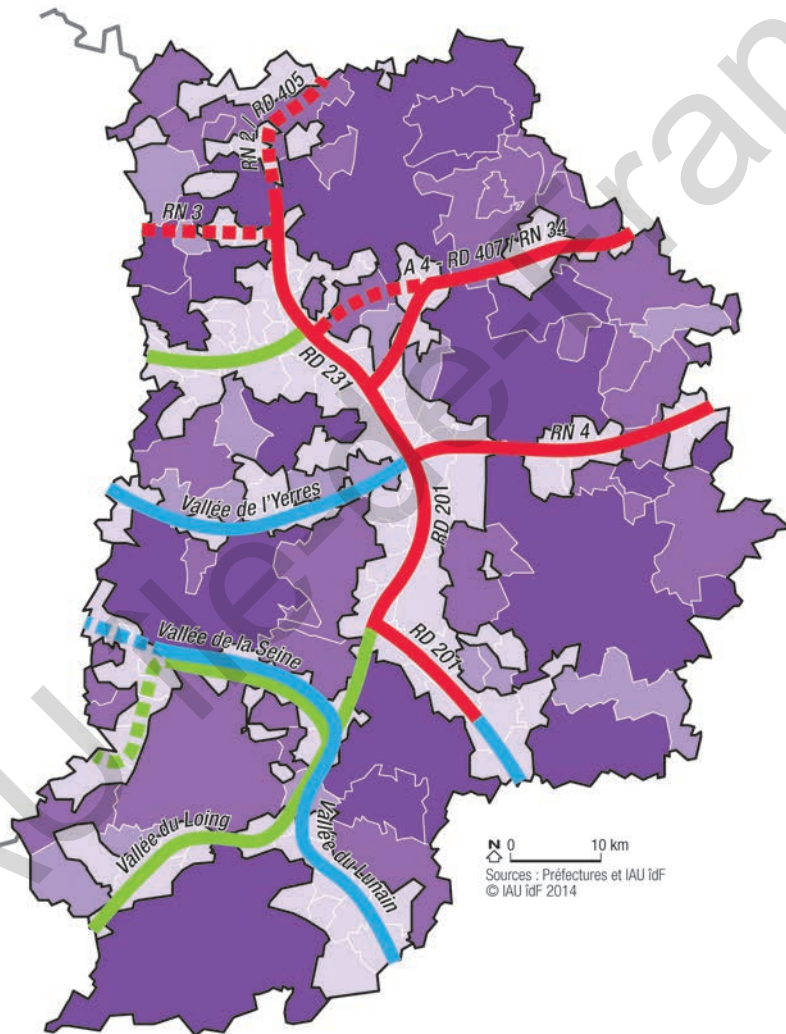
L'enjeu de l'outil était de voir l'évolution des périmètres obtenus selon l'intégration et la pondération des différents critères, afin d'évaluer les atouts, limites et recouvrements de tout découpage envisagé. En effet, le conseil général, conscient qu'il était « illusoire de prétendre donner une réponse simple, unique et incontestable » à cette question, souhaitait plutôt « rapprocher les points de vue, donner plus de sens et de justification aux périmètres utilisés, fournir une clé de lecture compréhensible aux découpages utilisés et harmoniser les approches territoriales des différents services »<sup>2</sup>. Il s'agissait finalement « d'apporter

des éléments permettant d'éclairer les choix de l'action publique » en proposant différents scénarios de découpages et d'évaluer ces propositions à l'aune des cinq chantiers prioritaires identifiés dans le projet de territoire élaboré au niveau du département : accessibilité et qualité des services

### IL EST ILLUSOIRE DE PRÉTENDRE DONNER UNE RÉPONSE SIMPLE, UNIQUE ET INCONTESTABLE À LA QUESTION DES DÉCOUPAGES TERRITORIAUX

pour tous ; développer et innover : de nouvelles clés pour la mobilité ; diversifier l'offre de tourisme et de loisirs ; bâtir le territoire modèle de la construction durable ; inventer un nouvel équilibre ville-nature. L'analyse des recouvrements géographiques des différents périmètres retenus montre les permanences d'organisation spatiale autour d'une même polarité, mais aussi des phénomènes de multipolarisation dans certains secteurs du

## LES GRANDES LIGNES DE DÉCOUPAGE REPÉRÉES



Pourcentage de recouvrement des bassins d'emploi, de consommation, de déplacement et de scolarité

15 20 30 80 %

aires de moindre polarisation

— ligne en appui sur un ou des tracés routiers

— ligne en appui sur un massif forestier

— ligne empruntant un site de vallée

Sources : 2007

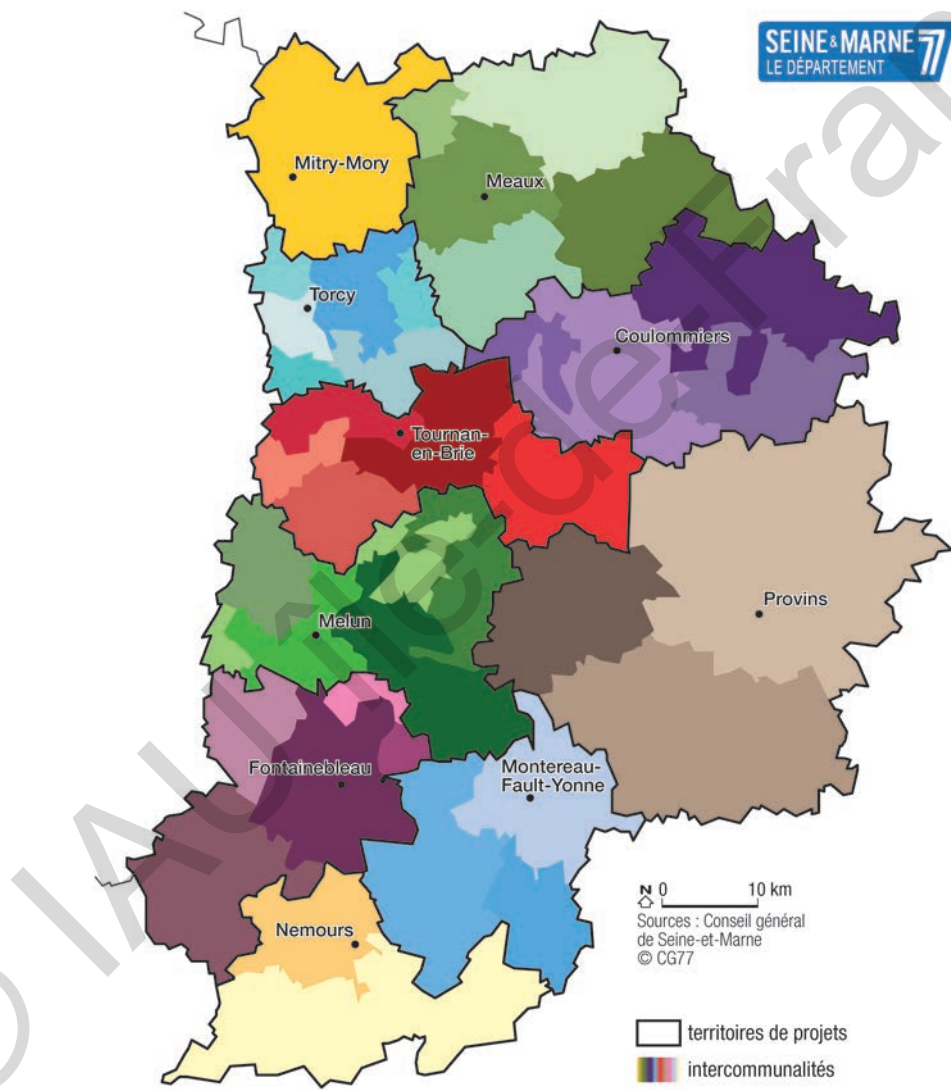
Bassins d'emploi : carte IAU-idF 2011, réalisée selon la méthode des flux dominants, navettes domicile/travail (Insee 2007)

Grands bassins de consommation : carte issue du «schéma de développement commercial de Seine-et-Marne 2004-2010» (CCI - 77)

Bassins de déplacement : carte issue de l'étude Beture sur «l'offre de transport en Seine-et-Marne» (2006-2007)

Bassins de scolarité : carte IAU-idF 2011, réalisée selon la méthode des flux dominants, navettes domicile/lieu d'étude (Insee 2007)

### PÉRIMÈTRES RETENUS POUR LA TERRITORIALISATION DES POLITIQUES DÉPARTEMENTALES AU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2014





JEAN-CLAUDE PATTAGNI/URBA IMAGES/IAU ÎdF

département, tels que l'arc central de Pontault-Combault en passant au nord de Roissy-en-Brie et aboutissant entre Montereau-Fault-Yonne et Bray-sur-Seine. Dans ces espaces multipolarisés, le choix des habitants peut varier en fonction des biens et services auxquels ils désirent accéder, ou selon des critères davantage « sociologiques » comme, par exemple, les habitudes des pratiques spatiales, le territoire vécu ou l'entourage, ou bien selon les facilités d'accès (proximité d'un échangeur d'autoroute ou d'une gare). Ces espaces peuvent alors former ou définir les lignes de partage territorial.

### UN DÉCOUPAGE DÉPENDANT DU PROJET POLITIQUE À METTRE EN ŒUVRE

La superposition des différents découpages a donc permis d'identifier certaines grandes lignes de partage territorial (taux de recouvrement entre les différents découpages), plus ou moins marquées selon les éléments intégrés et selon la pondération attribuée. Différents tracés d'un découpage opérationnel potentiel ont ainsi été proposés au conseil général, qui a ensuite adopté le

découpage qu'il pensait répondre le mieux à ses besoins, en tenant compte des périmètres des intercommunalités à fiscalité propre.

La délimitation des « bassins de vie » du département seine-et-marnais a donc procédé, de manière tout à fait assumée, d'une méthode volontairement pragmatique, itérative et « arbitrée », visant un objectif de mise en œuvre territoriale de sa politique de contractualisation établi *a priori*. C'est ce qui en fait tout l'intérêt, même si à l'appellation « territoires de projets » retenue en interne pourrait être substituée l'appellation de « territoires opérationnels » ou « territoires d'intervention de l'action publique », tant le découpage apparaît ici clairement dépendant de l'objectif politique qu'il doit soutenir et qui est sa raison d'être. ■

Catherine Mangeney est démographe, chargée d'études équipements à l'IAU îdF et Jérôme Bertrand est urbaniste, chargé d'études transports à l'IAU îdF.

1. Diagnostic et enjeux du transport public en Seine-et-Marne, Étude 2006 – 2007, CG 77.
2. Aide à la définition du cahier des charges de l'étude, IAU îdF, 2011.



# LES DÉCOUPAGES EN **SEINE AVAL**

« Soulever la couche métropolitaine pour mettre en lumière les pratiques territoriales plus locales » et, sans chercher à figer un découpage, « donner une idée » de ce que pourrait être un périmètre pertinent de coopération, telle est la démarche entreprise par l'Agence d'urbanisme et de développement de la Seine aval (Audas).

\*\*\*\*\*

**Catherine Mangeney, IAU îdF et Jean-Christophe Rigal, Audas**

**E**n 2001, puis de nouveau en 2007 et 2009, l'Audas (ancienne Agence d'urbanisme du Mantois jusqu'en 2006) s'est intéressée à la structuration interne de la Seine aval par ses grands pôles urbains (Mantes-la-Jolie, Les Mureaux, Poissy), à leur rôle de relais local répondant aux besoins quotidiens de leurs habitants, rôle qui est rendu difficilement objectivable tant l'influence parisienne est forte. En analysant les flux autres que ceux dirigés vers Paris ou vers d'autres grands pôles d'emploi tels que la Défense, Saint-Quentin-en-Yvelines..., l'agence a démontré l'existence de « bassins de vie locaux », s'appuyant sur un réseau interne de communes concentrant différentes fonctions urbaines, que ce soit en termes quantitatifs ou qualitatifs (volume, présence/absence, niveau des services ou des prestations) ou en termes de diversité de l'offre (éventail des fonctions urbaines). L'étude initiale s'est appuyée sur l'inventaire communal de l'Insee (qui indiquait les flux de déplacements). En l'absence de nouvel inventaire communal, les actualisations ont nécessité la conduite d'une phase d'enquête auprès des communes concernées, démarche difficilement reproductible à grande échelle.

Cependant, l'intérêt de la démarche a été de considérer, dès le départ, l'emboîtement des échelles :

- le grand bassin de vie parisien ;
- des grands bassins de vie locaux mais élargis, structurés le plus souvent par de grands pôles urbains, souvent développés autour d'un pont franchissant la Seine et associant cité historique et ville homologue sur l'autre rive du fleuve. Ces « grands bassins de vie locaux » répondent aux besoins liés aux grands équipements et à l'emploi ;

## L'INTÉRÊT DE LA DÉMARCHE A ÉTÉ DE CONSIDÉRER, DÈS LE DÉPART, L'EMBOÎTEMENT DES ÉCHELLES

- des sous-bassins locaux, parfois organisés en réseau, et polarisés par des communes-centres, à l'offre urbaine plus modeste, répondant aux besoins plus quotidiens des habitants. Ainsi, l'étude a montré que vivre en Seine aval, c'est s'inscrire dans trois dimensions territoriales, complémentaires, emboîtées et articulées : la dimension métropolitaine, la dimension

locale élargie et la dimension locale rapprochée, dont les frontières sont poreuses et évolutives et dont les contours sont plus facilement discernables lorsque l'on s'éloigne de l'influence métropolitaine du cœur d'agglomération.

**L'IDENTIFICATION INITIALE DE « PÔLES » D'EMPLOIS ET D'ÉQUIPEMENTS**

Encore une fois, la méthode utilisée s'est fondée sur l'identification initiale de pôles, autour desquels s'organisent les déplacements, selon le rayonnement plus ou moins large qu'ils génèrent. Ces pôles étant définis par la quantité et la diversité des emplois qui y sont implantés mais aussi du niveau et du rayonnement<sup>1</sup> des équipements et services qu'ils proposent.

**UNE PHASE DE LECTURE DE L'ARMATURE URBAINE PROPRE AU TERRITOIRE**

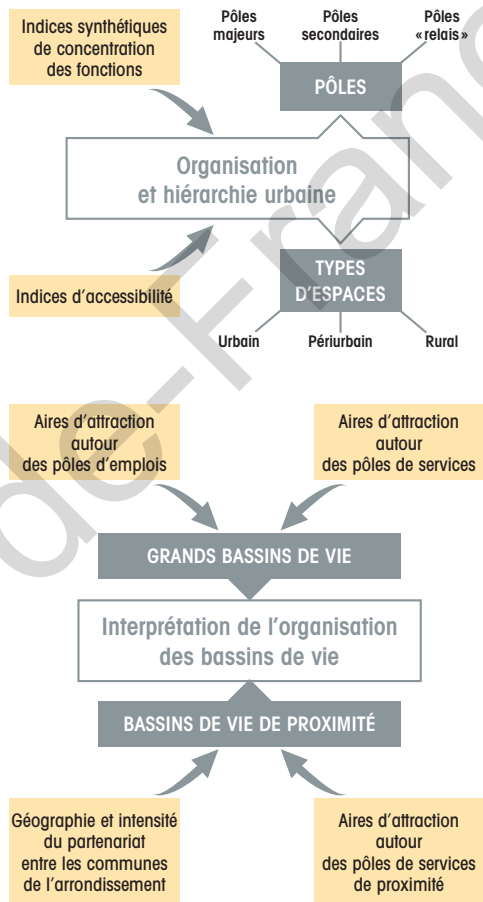
Une première lecture de l'armature urbaine du territoire est ainsi proposée, avec trois systèmes qui se dégagent :

- un système urbain structuré autour des pôles de Mantes et de Poissy (pôles urbains majeurs), des Mureaux (pôle majeur mais excentré et de rayonnement limité, du fait de cette position géographique mais également de la présence/concurrence d'autres pôles à proximité), et d'Aubergenville (pôle interstitiel plus modeste) ;
- un système rural au sud organisé autour du pôle de Houdan et de « centres-relais » tels qu'Orgerus, Longnes, Bréval et Septeuil ;
- un système périurbain entre les deux, organisé autour de trois pôles que sont Maule, Gargenville et Bonnières-sur-Seine qui polarisent, chacun de manière très différente, l'espace périurbain.

**DE L'ARMATURE AUX BASSINS : UNE APPROCHE COMBINANT LES ÉCHELLES**

L'agence précise, ensuite, la définition qu'elle donne au « bassin de vie » et son postulat de départ, approche intéressante car elle indique, une fois encore, la dimension quelque peu « arbitraire » de ce genre de découpage, fortement dépendant des seuils qui auront dû être rete-

**SCHÉMA DE LA MÉTHODOLOGIE**



SOURCE : AUDAS

nus. « Un bassin de vie est un territoire organisé autour d'un ou plusieurs pôles et de leurs périphéries, et au sein duquel les habitants peuvent satisfaire la plupart de leurs besoins d'actifs, de consommateurs, de citoyens, de mères/pères de famille, de sportifs, d'amateurs de culture et de loisirs... »

Selon cette première étape de définition, le bassin de vie pourrait s'apparenter à un bassin de proximité aux équipements et services. Cependant, une notion de relation entre territoires est

## UNE DIVERSITÉ DE DÉCOUPAGES

également introduite : « L'existence d'un bassin de vie implique des relations suffisamment régulières et soutenues entre le ou les pôles de services et leurs périphéries. Toute la démarche méthodologique pour le découpage des bassins de vie réside dans l'appréciation du caractère "suffisamment régulier et soutenu" des relations entre pôles et périphéries » [AUMA, 2001]. L'intensité du partenariat entre les communes a également été introduite, de même que le critère du degré d'isolement des communes par rapport aux pôles (critère d'accessibilité), afin d'intégrer la notion de dépendance plus ou moins forte au pôle en question.

### DES FONCTIONNEMENTS SPÉCIFIQUES DANS CHAQUE PARTIE DU TERRITOIRE

La carte de synthèse finale met en évidence l'existence de différents types d'organisation des « bassins de vie ».

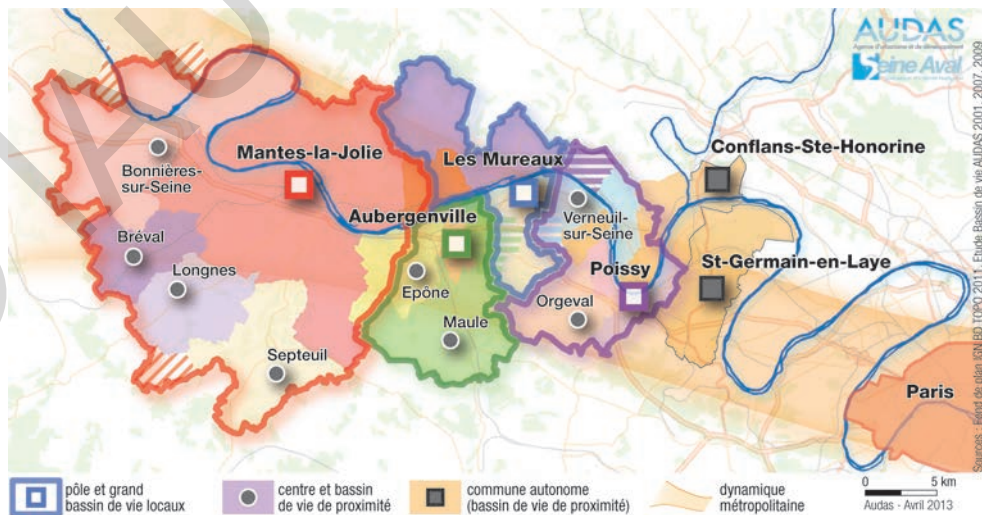
- L'organisation des bassins de vie de Mantes, qui comportent un grand bassin principal et un réseau interne de bassins de proximité, centrés autour du bassin de proximité généré par le pôle de Mantes. Le passé urbain de Mantes, son statut administratif ainsi que son positionnement à l'extrémité ouest de l'agglo-

mération parisienne expliquent son rayonnement large, notamment vers le sud où la concurrence avec d'autres pôles urbains est relativement faible.

### L'ORGANISATION DU TERRITOIRE « N'EST JAMAIS FIGÉE »

- L'organisation des bassins de vie de Meulan-Les Mureaux, marquée par une superposition quasi parfaite entre grand bassin et bassin de proximité. Cette organisation s'expliquant à la fois par la bipolarisation constituée par le centre historique (Meulan) et le centre en développement récent (Les Mureaux), posant des difficultés au développement de centralités fortes et, par la concurrence faite à ce pôle, par les autres pôles de la vallée de la Seine, que sont Mantes, Aubergenville, Poissy, Orgeval...
- L'organisation du bassin de vie d'Aubergenville, caractérisée par un grand bassin généré par un pôle (Aubergenville), qui lui-même ne génère aucun bassin de proximité. Ce sont d'autres communes (Épône et Maule) qui génèrent un réseau de bassins de vie de proximité. Cette situation découle du développement récent

## LES « BASSINS DE VIE » DE SEINE-AVAL



d'Aubergenville, de l'absence de pont et enfin de la concurrence des communes proches bien équipées en services de proximité.

- L'organisation des bassins de vie à l'est de la Seine aval est dominée par l'influence de Poissy et Conflans-Sainte-Honorine. Toutefois, la proximité du cœur de l'agglomération parisienne et le contexte urbain très marqué dans ce secteur (nombreuses villes à l'offre urbaine importante) ne permettent pas de dégager – très clairement – les aires d'attraction des pôles urbains. L'intensité du caractère métropolitain est beaucoup plus affirmée.

Ces études ont également montré que l'organisation du territoire « n'est jamais figée », mais qu'au contraire elle « évolue parfois de façon brutale, entraînant même des bouleversements profonds dans le fragile équilibre entre villes. Ainsi, Mantes et Meulan étaient historiquement les deux pôles de la Seine aval, mais l'implantation d'activités aux Mureaux (Aérospatiale) et à Aubergenville (Renault) a bouleversé cette armature urbaine ».

Ces éléments incitent, s'il en était besoin, à considérer avec attention les implantations mais aussi les disparitions des emplois ou des équipements, dans cette approche d'équilibre relativement fragile entre polarités et entre territoires, et à s'en servir comme leviers d'orientations territoriales choisies. Ces études contribuent, également, à alimenter les réflexions sur l'organisation et la coopération institutionnelles locales. ■

Catherine Mangeney est démographe chargée d'études équipements à l'IAU idF et Jean-Christophe Rigal est urbaniste, directeur de l'Agence d'urbanisme et de développement de la Seine aval (Audas).



1. En l'absence d'inventaire communal pour les études récentes, l'Audas a procédé à une enquête auprès des communes concernées. Elle a orienté son questionnaire autour de 10 équipements « intermédiaires » (établissement de santé, lycée, laboratoire d'analyse médicale, piscine, cinéma, salle de spectacle, hyper et supermarché, gare, antenne Pôle emploi, trésorerie) et de 12 équipements de « proximité » (bureau de poste, vétérinaire, station-service, notaire, tabac, supérette ou commerce alimentaire et banal, marché de détail, pharmacie, agence bancaire, PMI ou centre médicosocial, centre de loisirs et collège).







# LES « PÔLES-RÉSEAUX-TERRITOIRES » : UNE AUTRE LECTURE DU GRAND PARIS

L'équipe Devillers et Associés s'est attachée à comprendre ce que pouvait être le « Grand Paris des habitants », complément indispensable à la « métropole compétitive ». À la recherche de « bassins de vie », ils ont mis au point un nouvel objet géographique, le « pôle-réseau-territoire », pour mieux appréhender la complexité territoriale.

\*\*\*\*\*

Christian Devillers et Marie Evo, Devillers et Associés

Une métropole est un espace continu et les diverses tentatives pour la découper en espaces juxtaposés paraissent arbitraires. Pourtant, le « local » existe vraiment et il peut être décrit de façon rigoureuse par ce que nous avons appelé des « pôles-réseaux-territoires » (PRT) : des pôles reliés entre eux par des flux de déplacements, qui mettent en évidence des territoires définis comme espaces parcourus. Cet « objet géographique » raconte tout autant la territorialité que les interterritorialités, le local que le métropolitain, et autorise une lecture de la complexité de la métropole car il n'a, par essence, pas de limites. Sa nature réticulaire permet les superpositions.

Un Francilien est en situation de coterritorialité. Il est à la fois un habitant de la métropole mais aussi du territoire qu'il pratique le plus, son bassin de vie<sup>1</sup>. La part du local et celle du métropolitain sont variables pour chaque habitant et pour chaque bassin de vie. On la décrit par la notion d'autonomie.

## CINQ TYPES DE « PÔLES-RÉSEAUX-TERRITOIRES » POUR DÉCRIRE L'ÎLE-DE-FRANCE

À partir de la base des déplacements domicile-travail de l'Insee (2008), nous avons trouvé cinq types de PRT en Île-de-France. L'analyse et la représentation graphique des déplacements pour d'autres motifs que le travail (achats, loisirs, éducation, sociabilité, etc.), tels qu'ils apparaissent dans l'enquête globale Transport (EGT 2010)<sup>2</sup>, confirme massivement les résultats obtenus à partir des déplacements domicile-travail, qui sont en moyenne plus longs et plus structurants.

### Les « zones intenses » : des territoires relativement autonomes

Les « zones intenses » (en rouge sur la carte p.63) correspondent à des communes qui échangent « intensément » des actifs entre elles. Nous en avons trouvé vingt dans toute l'Île-de-France. Ces territoires ont été obtenus par agrégation successive de communes voisines aux principaux pôles d'emploi de la région, jusqu'à

maximiser le taux d'emploi sur place<sup>3</sup> (l'autonomie) du territoire ainsi constitué. À chaque itération est agrégée la commune qui échange le plus d'actifs avec le périmètre précédent. Ces territoires recouvrent l'ensemble de l'unité urbaine<sup>4</sup> de l'Insee.

UN FRANCIEN EST EN SITUATION  
DE COTERRITORIALITÉ. IL EST  
À LA FOIS UN HABITANT  
DE LA MÉTROPOLE MAIS AUSSI DU  
TERRITOIRE QU'IL PRATIQUE LE PLUS

Ils agrègent souvent plusieurs pôles d'emploi. C'est le cas de Versailles et de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, des communes d'Antony, Massy et Les Ulis. D'autres, comme Marne-la-Vallée, se trouvent, à l'inverse, désagrégés. Certains ont profité des lignes de transport, qui constituent leur colonne vertébrale (le RERC et les lignes transiliennes pour Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines, le RER B pour Antony-Massy-Les Ulis), d'autres les ont vécues comme un obstacle (l'A1 divise les zones intenses de Sarcelles et d'Aulnay-sous-Bois). Leur construction est étroitement liée aux grandes décisions d'aménagement. En particulier, on distingue les villes préfectorales (Créteil, Bobigny), les villes nouvelles (Cergy, Évry, Sénart et Saint-Quentin-en-Yvelines) et les villes historiques (Versailles, Saint-Germain-en-Laye, Mantes). Enfin, une confrontation avec la géographie explique que d'autres rapprochements n'aient pas eu lieu (Saint-Quentin et Antony-Massy-Les Ulis sont séparés par la vallée de Chevreuse, Noisy-le-Grand et Aulnay-sous-Bois sont séparés par les buttes de l'Est parisien).

L'« autonomie » de ces zones intenses varie entre 23 % et 53 %, et augmente avec la richesse, le nombre d'activités et d'équipements du territoire, ainsi qu'avec son éloignement de Paris. L'étude des déplacements pour les autres motifs, à partir de l'EGT, montre que cette autonomie est beaucoup plus forte si l'on prend en compte tous les déplacements.

L'analyse de chacun de ces territoires, de leurs réservoirs de main-d'œuvre et de leurs aires d'emploi, montre une dépendance très locale (voir carte p. 64) et une interdépendance variée. À l'ouest, les échanges avec Paris sont équilibrés, voire symétriques. Dans la banlieue nord, l'est et le sud-est, les échanges sont beaucoup plus déséquilibrés en faveur de Paris.

### ***Au centre, le « soleil » formé par Paris, la Défense et Saint-Denis***

La même méthode agrégative, appliquée aux pôles d'emploi des arrondissements parisiens, conduit à une délimitation d'un « centre parisien » (en orange sur la carte). Le taux d'emploi sur place y est très important (80 %). Le périmètre obtenu correspond à Paris, quelques communes limitrophes (Boulogne, Issy-les-Moulineaux, Montreuil), une Défense élargie à Colombes, Nanterre, Rueil-Malmaison, Suresnes et Levallois-Perret, et un pôle autour de Saint-Denis avec Clichy, Saint-Ouen, Aubervilliers et Pantin.

### ***Autour, des « étoiles » fortement attractives***

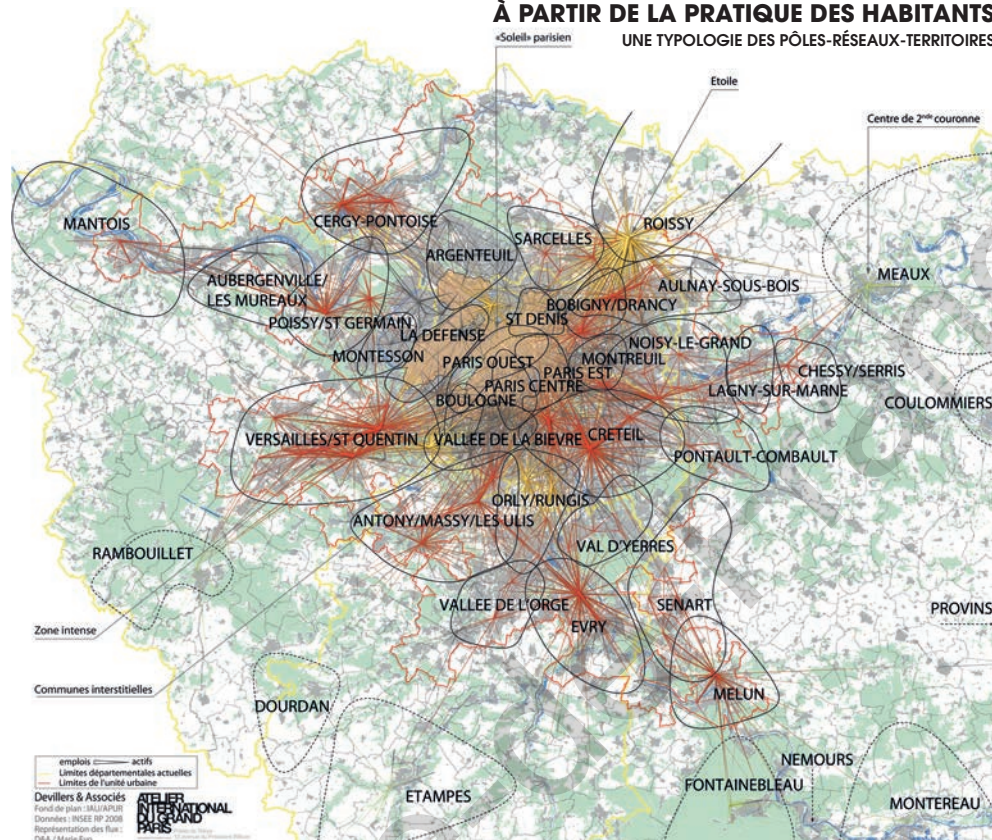
Les « étoiles » sont des communes qui attirent un nombre important d'actifs à plus de 10 km (en jaune sur la carte) : Aulnay-sous-Bois, Cergy, Créteil, Évry, Gennevilliers, Guyancourt, Ivry, les Ulis, Massy, Melun, Noisy-le-Grand, Orly, Poissy, Rungis, Vélizy-Villacoublay, Versailles, Roissy. Beaucoup de ces pôles appartiennent aussi à des « zones intenses », mais pas tous.

### ***Des « communes interstitielles » en première couronne***

D'autres communes (en noir sur la carte) sont à l'interstice entre des zones intenses ou entre une zone intense et le soleil central, Paris. On distingue des groupes plus ou moins denses, avec, pour certains, une existence politique (Vallée scientifique de la Bièvre, Est Ensemble) et des communes plus isolées. Elles ne rentrent pas dans un système intense d'échanges, mais interagissent avec leurs voisines, formant de proche en proche un réseau, qui explique en partie qu'elles se reconnaissent un destin commun.

## RECHERCHE DES BASSINS DE VIE À PARTIR DE LA PRATIQUE DES HABITANTS

### UNE TYPOLOGIE DES PÔLES-RÉSEAUX-TERRITOIRES



### En dehors de l'unité urbaine, des « centres de seconde couronne »

Il s'agit de Meaux, Rambouillet, Fontainebleau, Étampes, Coulommiers, Provins, Montereau-Fault-Yonne, Nemours, Dourdan, Brie-Comte-Robert (en vert sur la carte). Ces « centres » polarisent les communes alentour.

### QUATRE TYPES DE BASSINS DE VIE

Se dégage ainsi, à partir de la géographie des flux, mais aussi de la géographie politique (les intercommunalités existantes, les CDT...), une représentation de l'Île-de-France à plusieurs niveaux, qui rend compte des superpositions, imbrications et emboîtements inhérents au fonctionnement des métropoles et donne à lire plusieurs types de « bassins de vie », en suivant une radiale à partir de Paris.

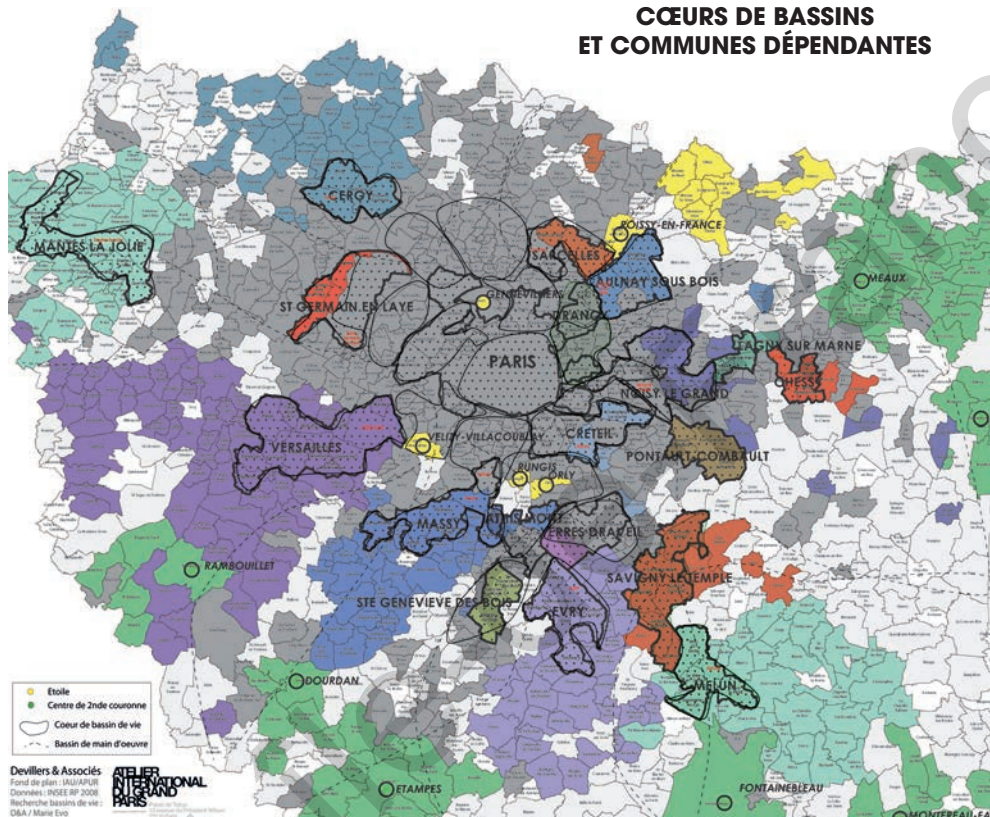
Le premier correspond au centre, Paris (2 210 000 habitants), et la « Défense élargie » (390 000 habitants).

Le second concerne, à l'intérieur des limites actuelles de la métropole du Grand Paris, des territoires déjà organisés en grandes intercommunalités (Plaine Commune, Grand Paris Seine Ouest, Est Ensemble) ou en association (Vallée scientifique de la Bièvre). Mais aussi d'autres « zones intenses » d'échanges intercommunaux : Créteil, Noisy-le-Grand, Aulnay-sous-Bois, qui sont aujourd'hui mal structurées par de « petites intercommunalités » ou CDT sans rapport avec la réalité du bassin de vie. Ces territoires ont majoritairement plus de 300 000 habitants.

Le troisième type de bassin de vie se rencontre à l'extérieur de la métropole du Grand Paris, mais dans l'unité urbaine. On identifie très clairement les « zones intenses », qui sont des cœurs de bassin de vie. Ils attirent des actifs venant de grands « réservoirs d'actifs » qui s'étendent souvent au-delà des limites de la région. Il n'y a pas de limite précise entre bassins, plutôt des zones de recouvrement, les habitants d'une commune



**CŒURS DE BASSINS ET COMMUNES DÉPENDANTES**



pouvant être pour partie attirés par une zone intense, pour partie par une autre, et parfois plus encore par Paris.

Le quatrième type correspond aux « centres de seconde couronne » et à leur aire d'influence. Ils sont imbriqués dans les bassins de vie du troisième type.

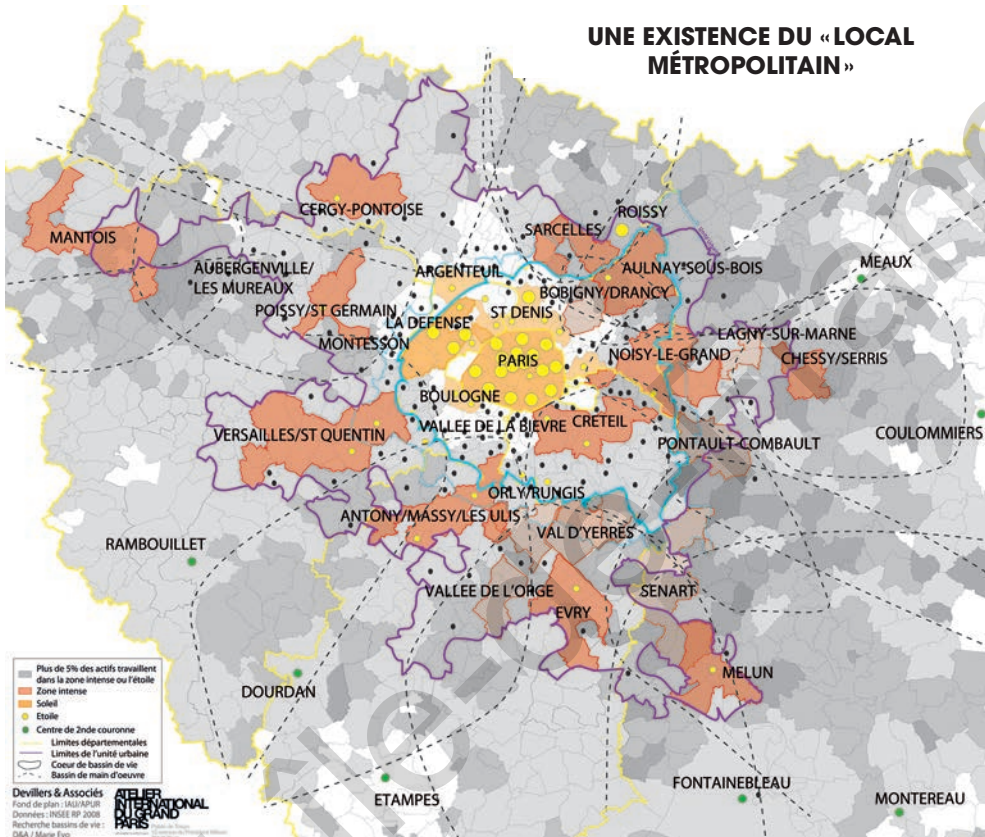
**LE « LOCAL MÉTROPOLITAIN » PEUT ÉCLAIRER LE DÉBAT SUR LA REFORME DES TERRITOIRES**

L'étude montre que, au sein de la métropole, la dimension locale existe beaucoup plus fortement qu'on ne le pense habituellement quand on privilégie l'efficacité économique (voir carte ci-après). Les Franciliens habitent, travaillent, consomment, sortent... en majorité à l'intérieur de bassins de vie de 50 000 à 500 000 habitants.

Pour le reste, ils vont à Paris, et relativement peu dans d'autres bassins de vie.

L'échelon territorial intermédiaire entre la commune et la métropole ne doit pas reposer sur une fiction politique, mais sur la réalité des pratiques des habitants. C'est une condition nécessaire à la démocratie et à la dynamique du territoire, qui repose sur la mobilisation de ses acteurs. On se déplace en majorité dans son bassin de vie, mais le réseau des transports publics a, jusqu'à maintenant, privilégié les déplacements de longue distance et vers Paris. Il reste à doter les bassins de vie de transports publics lourds (tram, bus à haut niveau de service), comme on en trouve dans les métropoles régionales de taille comparable. Nous montrons que ces bassins n'ont pas de ville-centre mais plusieurs centralités qu'il s'agit d'organiser en

## UNE EXISTENCE DU « LOCAL MÉTROPOLITAIN »



réseaux de proximités pour apporter à tous les Franciliens les avantages dont jouissent aujourd'hui les Parisiens. Enfin, la plupart des métropoles régionales montrent leur efficacité en matière de développement économique, de construction de logements, de lutte contre l'exclusion et de développement durable.

Le « Grand Paris des habitants » n'est pas en contradiction avec la « métropole compétitive ». Il est, au contraire, la condition de son efficacité. ■

Recherche effectuée au sein de l'Atelier international du Grand Paris<sup>5</sup> avec la collaboration d'Alain Bourdin et Burcu Ozdirlik (Ifu), Christian Isberie et Daniel Marin (CDVIA), Rachel Mullon, Jeanne Olléon et Julie Thouvenin (Devillers et Associés)

1. La définition du terme de bassin de vie ne fait pas consensus. L'Insee l'utilise pour décrire les espaces non fortement peuplés, et le définit comme « le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants ». D'autres considèrent que le bassin de vie est l'espace délimité par l'aire d'influence d'une ville. Ou encore une maille territoriale, à l'autonomie plus ou moins marquée, où s'organise la vie quotidienne des habitants. C'est cette dernière définition qui nous semble la plus intéressante pour tenter de décrire ce qui se passe à l'intérieur d'une métropole.

2. L'EGT est une enquête réalisée par le Stif et la DRIEA, sur 18 000 ménages. Seules les données de déplacement pendant la semaine ont été exploitées dans notre étude, celles sur le week-end étant trop peu nombreuses.

3. Proportion d'actifs qui résident et travaillent à l'intérieur du territoire.

4. L'unité urbaine est une définition de l'Insee. Elle est obtenue à partir d'une analyse morphologique du tissu urbain, et représente la zone dense d'une agglomération.

5. L'étude a fait l'objet d'une publication en trois tomes, qui sont en ligne sur [www.lesbassinsdeviedugrandparis.fr](http://www.lesbassinsdeviedugrandparis.fr)





AUDESQ

# MODES DE VIE ET TERRITOIRES : UN EXEMPLE EN ESSONNE

Dans le Centre Essonne-Seine-Orge, les modes de vie se déploient à trois échelles, autour d'attracteurs forts, sollicités par chacun en fonction de sa localisation, de ses ressources et de ses préférences. Pour autant, cela ne signifie pas que les territoires de vie des individus soient semblables et encore moins que ces derniers souhaitent qu'ils le soient.

\*\*\*\*\*

Alain Bourdin et Pauline Silvestre, sociologues

**D**ans le cadre de l'Atelier international du Grand Paris, l'équipe des Urbanistes Associés, autour de Christian Devillers, a choisi de focaliser sa démarche sur les modes de vie et les usages du territoire. Afin de compléter l'analyse quantitative des bassins de vie présentée dans ce même numéro, nous avons réalisé<sup>1</sup> une enquête exploratoire sur un territoire pilote de l'Île-de-France, le Centre Essonne-Seine-Orge (Ceso), afin de mettre au point des éléments de méthode pour une approche qualitative plus large de la territorialisation des modes de vie dans le Grand Paris. En outre, l'exemple particulier de ce territoire, qui appartient à la grande couronne francilienne, a permis de questionner la spécificité des modes de vie et de leur ancrage spatial dans de tels espaces, par rapport à Paris et à la petite couronne.

### **LES ÉLÉMENTS STRUCTURANTS DES MODES DE VIE**

Étudier les modes de vie revient à analyser des pratiques, quotidiennes ou non, mais aussi l'imaginaire qui leur donne sens : chaque individu s'accommode de facteurs divers (capacités économiques, milieu socioculturel, capacités de déplacement...) considérés tantôt comme des contraintes, tantôt comme des opportunités.

L'activité professionnelle pèse fortement sur les modes de vie, particulièrement dans la grande couronne. Mais le hors-travail les influence aussi fortement, ce qui suppose une organisation du mode de vie différente en fonction de la temporalité (semaine, week-end, congés). Ce temps permet, d'abord, de réaliser des activités contraintes (recours aux services administratifs ou de santé, courses d'approvisionnement, corvées ménagères...), mais les activités choisies y occupent une place déterminante. En témoignent une sociabilité des habitants du Ceso (réseaux amicaux et familiaux très forts, appartenance à des communautés professionnelles, relations de voisinage, réseaux communautaires...) et un engagement associatif souvent très riches ainsi que des pratiques de loisirs très fréquentes. Trois choses frappent : l'étendue de la gamme couverte par les engagements hors-

### **DESCRIPTION DE L'ENQUÊTE**

**Cette enquête a été réalisée grâce à l'aide de l'Audeso (Agence d'urbanisme et de développement Seine-Orge) et en liaison avec la thèse (en convention Cifre) réalisée au sein et à l'initiative de cette agence d'urbanisme par Pauline Silvestre.**

**Compte tenu des contraintes matérielles et temporelles, nous avons réalisé, au cours de l'été 2013, une enquête auprès de 25 « experts » du territoire.**

**L'expression désigne des acteurs qui, par leur activité professionnelle, leur engagement associatif ou leurs pratiques personnelles, sont amenés à côtoyer une ou des catégories d'usagers du territoire et donc à bien connaître leurs modes de vie. Ils devaient également présenter des profils différents et être implantés dans des intercommunalités variées. La construction de cette population d'enquête a été réalisée grâce à la collaboration avec l'Audeso qui possède une très bonne connaissance de son territoire et de ses acteurs.**

**L'analyse des entretiens visait trois objectifs :**

- caractériser les éléments qui structurent les modes de vie pour les différentes catégories de population ;
- mettre en évidence la manière dont les individus inscrivent leur mode de vie dans l'espace ;
- établir une géographie des modes de vie sur ce territoire de la grande couronne.

**Les résultats de cette enquête exploratoire auraient besoin d'être consolidés, mais ils fournissent la base d'un portrait du Ceso. Pour le reste de l'Île-de-France, ils donnent des pistes certainement pertinentes pour la grande couronne, mais pas nécessairement pour le noyau central. ■**

travail, l'importance des réseaux, des activités et des équipements évoqués dans l'enquête et l'intensité de ces pratiques.

Le niveau d'équipement du territoire y joue un rôle. Par exemple, si le succès des activités de randonnée ou de course pédestre correspond à une tendance plus générale (les sports ou les activités de plein-air rencontrent partout un grand succès), le fait que toute une partie du territoire soit « génèreuse » pour ce type de pratiques n'a rien d'anecdotique : c'est un point fort qui peut donner une certaine unité de l'idée qu'une partie des habitants se fait du territoire. D'autres activités, culturelles et artistiques, n'ont pas la





même transversalité, mais beaucoup sont très dynamiques et s'appuient sur des équipements forts : elles sont suffisamment satisfaisantes et diverses pour que l'on n'ait pas « besoin » de Paris.

### LA MOBILITÉ ET SA PERCEPTION

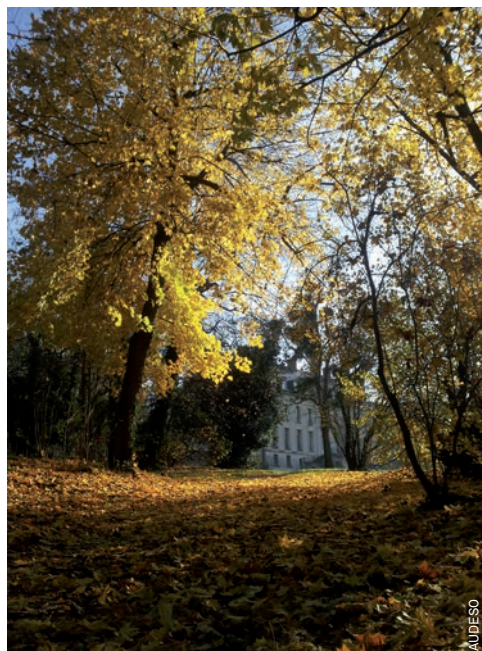
Choisis ou contraints, les déplacements sont le support du mode de vie. Bien que l'offre de transports du Ceso présente de nombreux atouts, les déplacements représentent toujours une difficulté relative pour les usagers, souvent contraints d'emprunter leur véhicule personnel. Les flux vers Paris sont essentiellement générés par le travail (les déplacements sont quatre fois plus importants en semaine que le week-end). Le RER reste le moyen de transport préféré des actifs, mais il fait l'objet de nombreuses critiques. Ses dysfonctionnements ont des conséquences sur la mobilité des habitants du Ceso (ils se déplacent en voiture), les lieux pratiqués (ils privilégient ceux qui sont accessibles en voiture) et l'implantation des actifs sur le territoire. Ils sont en même temps à l'origine de nouvelles

pratiques de déplacement (covoiturage et auto-stop) qui témoignent d'une prise en compte de ces difficultés par les usagers.

Les habitants de quartiers populaires se déplacent beaucoup (en cela, l'enquête confirme les études de mobilité), à l'échelle départementale ou régionale, que ce soit pour le travail, des démarches administratives, des activités de consommation (enseignes discounts de Corbeil-Essonnes, marché ethnique de Grigny), de sociabilité et de loisir (base de loisirs de Draveil). Ce résultat relativise l'affirmation selon laquelle cette population a une pratique de mobilité réduite par rapport à la classe moyenne, même si les comportements de mobilité peuvent être très différents en fonction de l'origine, de l'âge, du sexe et du degré d'intégration sociale des individus.

### LES ÉCHELLES DES MODES DE VIE

La caractéristique principale des habitants du Ceso semble être leur aptitude à jouer sur différentes échelles, malgré une revendication de plus de proximité. On en distingue trois principales :



- Les lieux correspondant à l'échelle de proximité (près du domicile, du lieu de travail ou sur le trajet entre les deux) sont intériorisés par l'utilisateur comme faisant partie de son quotidien, si bien que leur fréquentation est ancrée

### LES HABITANTS DE CESO JOUENT SUR DIFFÉRENTES ÉCHELLES, MALGRÉ UNE REVENDICATION DE PLUS DE PROXIMITÉ

dans la routine, marquée par la commodité et demande très peu d'efforts (en termes temporels, financiers, d'implication personnelle, ou de « coûts de transaction »). Cette fréquentation assidue permet à l'utilisateur de satisfaire des besoins élémentaires et d'exister en tant qu'« habitué » de lieux donnés.

- Les lieux correspondant à l'échelle du territoire de vie sont choisis par l'utilisateur en fonction de ses préférences personnelles<sup>2</sup>. Ils sont fréquentés régulièrement, mais on « choisit » d'y aller. Cette échelle de la « générosité » est

celle à laquelle l'utilisateur structure la spécificité (« l'identité ») de son mode de vie : par exemple, par l'exercice d'un loisir spécifique ou l'affirmation de goûts alimentaires (magasin bio). Ils participent donc de son équilibre personnel et lui permettent de s'exprimer en tant qu'individu.

- Les lieux correspondant à l'échelle de l'« attractivité » sont d'une fréquentation beaucoup plus rare, même si elle peut obéir à une certaine régularité. Un déterminant plus fort que la nécessité ou le goût pèse sur cette fréquentation : l'envie, que l'on peut lier à l'événement, à l'exceptionnel, aux expériences exaltantes. Ce facteur peut justifier un déplacement plus long et un investissement (économique ou personnel) plus fort pour atteindre ces lieux.

L'échelle de la proximité implique des mailles assez fines (souvent celle des intercommunalités). L'échelle de la générosité est celle de grands territoires (au moins une grande portion du Ceso). Enfin, celle de l'attractivité intègre quelques éléments extérieurs de façon variable (Paris, mais pas nécessairement, ainsi que le reste de l'Essonne et d'autres), les habitants faisant appel, dans l'idéal, à ces trois échelles. Mais le domicile-travail déforme fortement cette organisation, négativement (en empêchant le recours à telle ou telle échelle) ou positivement (en contribuant à l'échelle de la proximité ou de la générosité). Ainsi, la facilité d'accès au travail libère le mode de vie.

### DU TERRITOIRE DE VIE AU BASSIN DE VIE

On l'aura compris, le territoire est structuré par des différences sociales qui se traduisent dans les modes de vie. Les lieux fréquentés et les modalités de cette fréquentation permettent tantôt de « faire société », tantôt de « faire entre soi ». Tout l'enjeu du bon fonctionnement du territoire est dans le poids respectif de ces deux tendances. Les modes de vie s'équilibrent, pour tous, entre les contraintes (travail et, surtout, accès au lieu de travail) et les marges de manœuvre qui permettent d'organiser la vie hors travail. À partir de cet équilibre, chacun s'organise en fonction de sa localisation, de son système de relations et de ses préférences. Même



s'il existe des attracteurs forts fréquentés par beaucoup d'habitants, cela ne signifie pas que leurs territoires de vie soient semblables et encore moins que ces derniers souhaitent qu'ils le soient.

Si l'on superpose un grand nombre de territoires de vie individuels ou familiaux, on obtient une sorte de métaterritoire avec, d'une part, des zones intenses qui concentrent un ensemble de lieux fréquentés par la majorité et, d'autre part, des zones de faible intensité. Mais, encore une fois, le fait que beaucoup de personnes fréquentent des lieux situés sur un même territoire ne signifie pas qu'elles pratiquent toujours les mêmes lieux et de la même façon : il y a recouvrement, pas nécessairement cohérence.

En ce qui concerne le territoire étudié, on dira volontiers qu'il existe un bassin de vie, qui correspond à l'ensemble du Ceso (éventuellement étendu de quelques communes) et beaucoup de sous-bassins de vie, correspondant à l'échelle de la proximité. Les territoires intenses de « Pôles-réseaux-territoires » (sous réserve qu'on

y ajoute des communes sans emplois qui leur sont très liées) correspondent aux sous-bassins les plus unanimement reconnus.

On aurait donc intérêt à y organiser la gestion du quotidien à l'échelle de grands territoires permettant d'avoir une offre complète des équipements et services classiques correspondant à ceux d'une grande ville, mais aussi à y organiser l'échelle de l'attractivité, donc des hauts lieux exceptionnels et attractifs, du domaine du sport, des loisirs, de la culture, du patrimoine, du commerce. ■

Alain Bourdin est professeur à l'Upem (Lab'Urba-lfu) et Pauline Silvestre doctorante au Lab'Urba et à l'Audeso, financée par l'Audeso et par l'ANRT.

1. Avec Burcu Ozdirlik (Lab'Urba).

2. On parle ici de préférences au sens d'un « système » de préférences. L'utilisateur est présenté comme un individu. En fait, il faudrait développer une analyse de l'interaction entre ce qui se joue au niveau de l'individu *stricto sensu* et ce qui se joue à l'échelle de l'unité de vie (famille ou autre).

# LE LOCAL MÉTROPOLITAIN

Aujourd'hui, l'espace habité (ou « archipel pratiqué » ?) par chaque individu s'organise du local au régional. Comment, alors, concilier proximité et lointain ? Comment vivre chez soi en métropole ? La solution que nous avons esquissée se situe dans un local renforcé, mis en réseau avec le métropolitain, le national, l'europpéen...

\*\*\*\*\*

**Béatrice Mariolle et Antoine Brès, urbanistes**

Les métropoles ont grandi dans de telles proportions qu'on parle maintenant de « ville-réseau », à l'image d'un espace en mouvement et non plus de « ville-territoire », espace de la continuité. Désormais, la notion de centralité se décline au pluriel au cœur d'un réseau de systèmes urbains regroupant un ensemble de pôles interconnectés. La mobilité est à la source de ces transformations de l'espace concret et des relations complexes que chacun peut tisser. Cela signifie que l'on habite un quartier, mais qu'on vit en relation avec le lointain et que chaque individu ou groupe d'individus dessinent leur propre géographie territoriale tout au long de leur parcours personnel, de leur éducation, de leurs systèmes propres de relations et de liens. Même au cours d'une journée, l'appartenance à un domaine spatial évolue. Les concepts de centre et de périphérie en sont bouleversés.

Dans ces conditions du vivre métropolitain, la question de l'identification de « bassins de vie » est complexe, puisqu'il s'agit, à la fois, de considérer le lieu d'habitat et l'espace réticulaire du quotidien. C'est toute la notion de projet urbain et de périmètre de projet qui est remise en ques-

tion. La solution que nous avons esquissée, dans le cadre de l'Atelier international du Grand Paris, se situe dans un local renforcé et mis en réseau avec le métropolitain, le national, l'europpéen...

## LA PROXIMITÉ EN ÎLE-DE-FRANCE

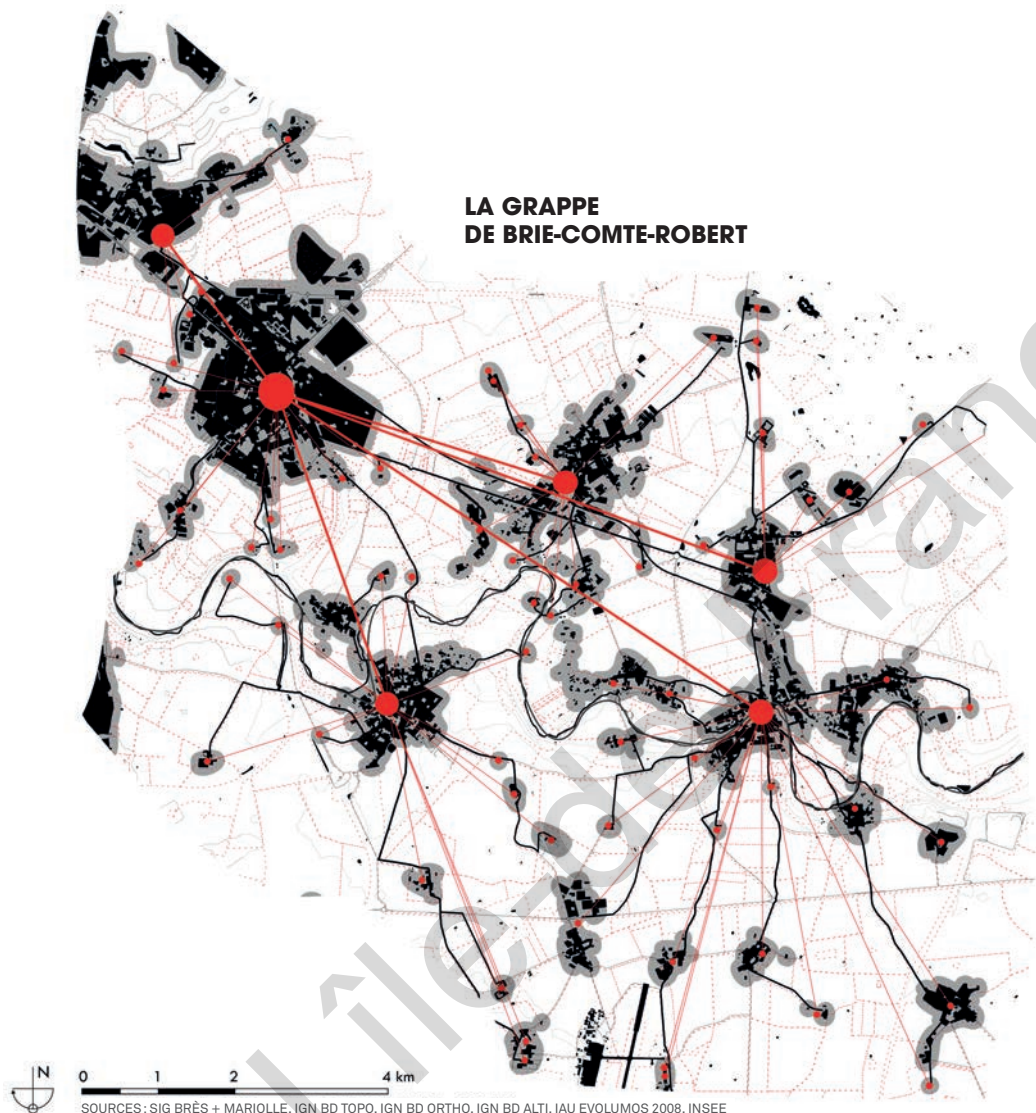
Comme le démontre l'enquête globale transport 2010, la proximité se développe au gré des mobilités actives, avec 65 % de l'ensemble des déplacements franciliens (majoritairement les déplacements pour les études, les achats

CHAQUE INDIVIDU DESSINE SA  
PROPRE GÉOGRAPHIE TERRITORIALE  
TOUT AU LONG DE SA VIE,  
DE SA JOURNÉE...

et l'accompagnement) inférieurs à 3 km. Seuls 14 % des déplacements effectués en Île-de-France ont une portée supérieure à 10 km et concernent, essentiellement, les déplacements domicile-travail, qui ne représentent qu'une part limitée du nombre de déplacements. Les déplacements pour motifs d'achats, de loisirs ou pour



## LA GRAPPE DE BRIE-COMTE-ROBERT



SOURCES : SIG BRÉS + MARIOLLE, IGN BD TOPO, IGN BD ORTHO, IGN BD ALTI, IAU EVOLUAMOS 2008, INSEE

affaires personnelles sont en très nette augmentation. Cette enquête fait également apparaître que seulement 36 % des déplacements pour achats s'effectuent aujourd'hui en voiture et 55 % en marchant.

### LES GRAPPES DE PROXIMITÉ

Nous avons tenté de développer deux représentations complémentaires de ce vivre métropolitain : celle des « grappes de proximité », basée sur les relations potentielles domicile-services, et celle des « systèmes relationnels », fondée sur les mobilités liées au travail et aux études. L'exploration des territoires de la proximité et du quotidien s'est appuyée, dans un premier temps, sur un travail de construction spatiale des re-

lations entre domicile et services, établies sur des distances et non des usages, à partir des catégories de services de l'Insee (de proximité, intermédiaires, supérieurs, rares) et des agrégats habités (et non des communes). Ainsi, en repérant la boulangerie la plus proche de chez soi, on sait que, même si on n'y achète pas son pain, sa disponibilité à proximité est effective. Cette démarche nous permet d'évaluer des usages possibles dans un certain registre de proximité spatiale. À l'échelle de l'Île-de-France, une figure apparaît sous forme d'arborescence plus ou moins polarisée, affranchie de toute limite communale, départementale ou régionale, et permettant de dessiner des périmètres que nous avons appelés « grappes de proximité ».

Les « grappes mineures » définissent des périmètres au sein desquels les usagers ont potentiellement accès à des services de la gamme de proximité (poste, coiffeur, médecin généraliste, infirmier, pharmacie, boulangerie, boucherie...) et intermédiaire (dentiste, masseur-kinésithérapeute, pompier, gendarmerie, collège, notaire, librairie-papeterie, droguerie-quincaillerie, banque, supermarché, magasins de vêtements...). Les « grappes majeures » sont constituées d'une ou plusieurs grappes mineures, disposent d'une connexion au réseau ferré de transports en commun (RER, Transilien...), et offrent l'accès à des services supérieurs : hôpital, lycée, cinéma...

## LA PROXIMITÉ S'ACCOMPAGNE D'UN RAPPORT À DES LOINTAINS PLUS OU MOINS DISTANTS

Cette méthode est opératoire jusqu'au stade où l'imbrication et la proximité des services de différents niveaux hiérarchiques ne permettent plus de les dissocier spatialement. C'est ce qui se produit au niveau des espaces agglomérés, aux abords de Paris.

Cette étude a mis en évidence une relative proximité entre domicile et services en grande couronne : avec une distance moyenne à un pôle de services de proximité en « subagglomération » (au-delà de l'agglomération) de 3,9 km et de 6,7 km pour un pôle de services intermédiaires, et avec 44 % des communes pouvant être considérées comme un pôle de proximité et 19 % comme un pôle de service intermédiaire. L'identification et la figuration de ces grappes offrent une représentation inédite du fonctionnement quotidien du territoire métropolitain en partant de la plus petite échelle de relation et en faisant émerger des systèmes locaux de proximité, microhiérarchisés, qui transgressent les limites institutionnelles et invalident la perception fragmentée et discontinue que l'on a de ces territoires.

C'est sur la base de ces grappes de proximité et sur leur potentiel d'accueil de nouveaux habitants que nous nous sommes attachés à élaborer des propositions de réagencement des territoires d'urbanisation dispersée, autour du développement des mobilités alternatives au tout automobile (marche à pied, vélo, VAE...).

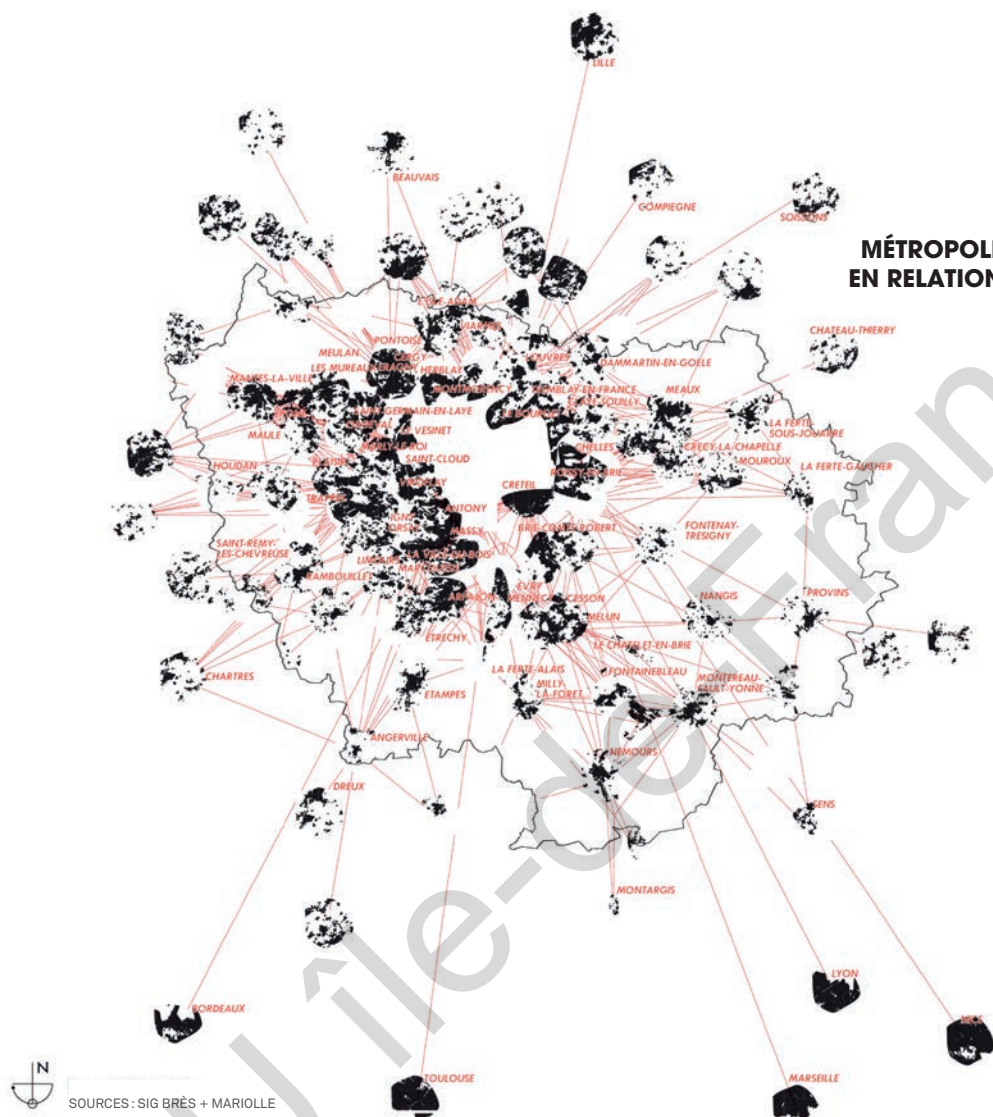
Au regard du paysage et de la géographie, chaque grappe construit les contours d'un territoire de la proximité, du système local des chemins et des sols parcourables. Il s'agit donc d'un véritable territoire de projet, celui d'un quotidien potentiel.

### LE SOL À HAUTEUR D'HOMME

Cette proximité potentielle, telle qu'elle a émergé, s'accompagne d'un rapport à des lointains plus ou moins distants, les relations domicile-services étant bien entendu insuffisantes pour définir le quotidien. Leur extension aux déplacements pour le travail, les loisirs, les études... est nécessaire, et nous l'avons mesurée en considérant les grappes de proximité comme point de départ. Alors que les relations domicile-services étaient fondées sur la proximité potentielle et non sur l'usage observé, les relations domicile-travail et domicile-université s'appuient sur les données Insee 2008 (à l'individu et non agrégées).

Même si on peut constater qu'une part importante, voire majoritaire dans certains cas, des déplacements pour le travail s'effectuent au sein même de la grappe de proximité, la représentation cartographique qui en résulte donne à voir une figure possible des systèmes relationnels de la subagglomération parisienne. Les liens dessinés à partir des mobilités sélectionnées forment une figure de synapses orientées selon les flux, qui donne à lire des systèmes territoriaux très contrastés : des centralités mononucléaires, c'est-à-dire des lieux qui constituent des points de convergences fortes accueillant des flux équilibrés sur 360 degrés, ou asymétriques et orientées et, d'autre part, des centralités réticulaires, des lieux qui entretiennent des liens privilégiés entre eux, formant ainsi des systèmes relationnels.

## MÉTROPOLE EN RELATIONS



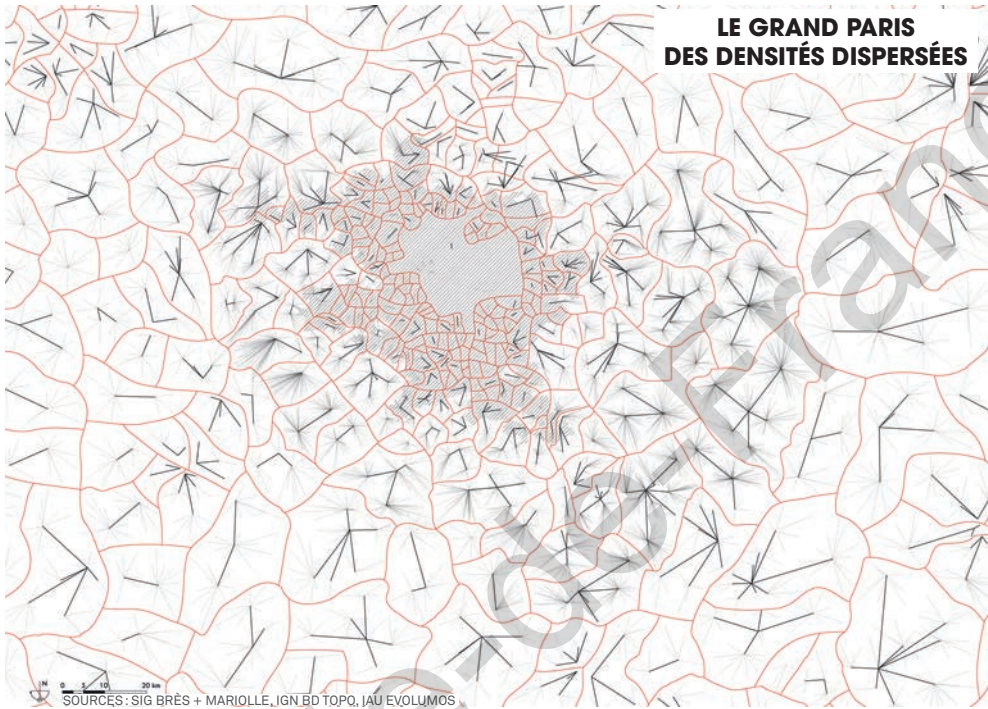
Ces constellations représentent autant de fragments d'un espace complexe et instable. Loin des territoires de la continuité : des microcentralités sont mises en relation avec le territoire entier, alors que d'autres risquent d'être laissées pour compte. Car le risque, comme le dit Pierre Veltz, c'est un monde à deux vitesses, alors que « ... les liens à grande distance et le temps court des événements mondiaux sont aussi structurants que les liens de proximité et le temps long des enracinements locaux. Que devient l'équité dans un monde où les pôles riches et puissants n'ont plus besoin de leurs périphéries appauvries et débranchées ? » [VELTZ, 2012].

La mise en évidence de systèmes territoriaux a permis d'identifier les pôles du Grand Paris, hors la grappe de Paris. L'ensemble du territoire francilien se présente sous forme d'une organisation polynucléaire plus ou moins isotrope dans laquelle le local est mis en tension avec le métropolitain, voire le national, non pas selon des aires continues mais, au contraire, en système relationnel.

### LES TERRITOIRES DU GRAND PARIS

La métropole francilienne continue d'être identifiée à la ville capitale à défaut d'autres représentations fortes. Paris a transmis au monde entier une image mentale puissante, celle de la





ville constituée, planifiée, maîtrisée. Cette force, encore très présente dans l’imaginaire urbain français, reste ancrée sur une dualité et une organisation hiérarchique entre centre et périphérie. La solution d’un local renforcé mis en réseau avec le métropolitain dans un système d’échanges solidaires interpelle notre manière d’urbaniser, de planifier. Comme le souligne Nadine Cattan, « ... concevoir le Grand Paris comme un système urbain signifie appréhender cet espace métropolitain par la figure de l’archipel qui exprime pleinement la dimension réticulée des territoires et des grandes métropoles. Mais cette image effraie, car elle interpelle notre capacité de gestion de territoires discontinus. Nous ne savons pas, en effet, donner sens à des villes en dehors de leur zonage et de leurs limites. Les pesanteurs sont symboliques, issues d’une métaphysique de la sédentarité qui empêche de prendre pleinement en compte le mouvement dans nos savoir-pen-

ser les territoires. Elles sont conceptuelles, car on ne sait pas associer le réseau et le territoire dans un même schéma de pensée. Les difficultés sont également, et surtout, institutionnelles car les acteurs des territoires fondent leur gouvernance sur des territoires bien délimités là où les enveloppes budgétaires sont affectées. Nous sommes entrés dans une phase de transition et de mutation des fonctionnements territoriaux » [CATTAN, 2013]. ■

Béatrice Mariolle et Antoine Brès,  
architectes du Grand Paris.

## BASSIN DE VIE : COMPARAISON DES MÉTHODOLOGIES

Ce tableau synthétise les spécificités des différentes approches présentées dans les articles précédents. Chaque méthodologie répond à un objectif spécifique et s'inscrit dans une échelle territoriale qui lui est propre. Elles diffèrent par les hypothèses posées et les partis pris adoptés, conduisant à des découpages dont le sens varie sensiblement.

	<b>OBJECTIF</b>	<b>CHAMP</b>	<b>HYPOTHÈSES</b>
<b>Insee</b>	Qualifier l'espace rural	France entière	Usage privilégié des équipements les plus proches  Unités urbaines insécables
<b>DRIEA</b>	Optimiser le réseau de transports	Île-de-France	Découpage basé sur le flux domicile-travail principal
<b>Devillers</b>	Pointer les dynamiques locales connectées	Île-de-France	Découpage basé sur les flux domicile-travail  Chevauchements possibles
<b>Conseil général de Seine-et-Marne</b>	Mise en œuvre optimisée de l'action publique	Seine-et-Marne	Découpage pragmatique et arbitraire - choix politique
<b>Audas</b>	Identifier la structure interne du territoire	Agglomération du Mantois	Les pôles interagissent entre eux  Les bassins ont chacun une organisation spécifique
<b>Brès et Mariolle</b>	Dégager les territoires de proximité	Île-de-France	Usage des équipements les plus proches selon trois niveaux de hiérarchie de service : mineurs, intermédiaires et majeurs

<b>MÉTHODE</b>	<b>RÉSULTAT</b>	<b>PARTICULARITÉS</b>
<p>Définition de communes «pôles» de services intermédiaires</p> <p>Définition de bassins par agrégation des autres communes à ces pôles selon un critère de proximité (par la route)</p>	<p>Plus petits territoires d'accès aux équipements et services courants</p>	<p>L'ensemble de l'agglomération parisienne (unité urbaine) ne constitue qu'un seul «bassin de vie»</p>
<p>Identification de pôles d'emplois secondaires (hors Paris et la Défense)</p> <p>Délimitation de bassins par agrégation des autres communes à ces pôles en fonction des flux domicile-travail</p>	<p>Sous-bassins d'emplois typés selon les déplacements de la vie courante qui s'y réalisent</p>	<p>Met en évidence des zones multipolarisées</p>
<p>Identification de communes «denses» en emploi</p> <p>Agrégation progressive des autres communes à ces communes «denses»</p> <p>Prise en compte des logiques d'acteurs</p>	<p>Une structuration de l'Île-de-France à partir de « pôles-réseaux-territoires »</p>	<p>Croise un découpage partiel en territoires (zones intenses) et une hiérarchisation de pôles franciliens (grandes et petites étoiles/centres/communes interstitielles)</p>
<p>Superposition de tous les zonages existants (administratifs, organisationnels, observation) + éléments paysagers</p> <p>Analyse des recouvrements et tests de pondération de certains éléments</p>	<p>Découpage opérationnel</p>	<p>Prise en compte d'une multitude de facteurs organisationnels et paysagers</p>
<p>Identification de pôles selon les emplois (quantité et diversité) ET des équipements (services et accessibilité)</p> <p>Analyse des différents types d'organisation au sein des bassins</p>	<p>Nouvelle lecture des dynamiques internes du territoire</p>	<p>Emboîtement des échelles</p>
<p>Mise en évidence de proximité spatiale entre agrégats habités et agrégats de services</p>	<p>Grappes de proximité mineures, intermédiaires et majeures</p>	<p>S'affranchit de tout découpage institutionnel (même communal)</p>



© IAU île-de-France

# LES FRANCILIENS ET LEURS USAGES DE L'ESPACE

\*\*\*\*\*

La diversité des espaces, des lieux et des équipements qui constituent une région capitale ne doit pas être sous-estimée. Tous les territoires et toutes les fonctions métropolitaines contribuent au fonctionnement global et régulé d'un espace qui accueille 12 millions d'habitants et plus de 30 millions de visiteurs chaque année. Il s'agit de prendre en compte ce qui existe déjà, de savoir en découvrir les attraits, les potentiels et les esthétiques diverses, pour composer les projets qui assureront sa transformation et son adaptation aux besoins contemporains. La qualité des paysages, les offres d'urbanité variées entre le cœur de la région et ses franges présentent des réponses multiples aux aspirations et aux modes de vie des Franciliens, différents et variables dans le temps.





# DÉPLACEMENTS ET USAGES DE LA MÉTROPOLE

Si les flux de déplacements qui parcourent la métropole semblent former un réseau entremêlé presque impénétrable, il est possible de dégager certaines règles d'usage de l'espace urbain simples et communes à tous. Mais ces logiques individuelles ne se superposent pas spatialement, rendant difficile leur délimitation en « bassin », au sens collectif du terme.

\*\*\*\*\*

Mireille Bouleau et Catherine Mangeney, IAU îdF

Le déplacement domicile-travail est souvent le déplacement le plus long en distance, le plus fréquent, et le plus contraint. Les autres motifs de déplacements – activités de loisirs, achats, accompagnements, suivi de santé ou démarches administratives – s'ajustent ensuite, en fonction non seulement de l'offre (c'est-à-dire des équipements disponibles dans les polarités avoisinantes), mais également de stratégies individuelles complexes. Néanmoins, l'analyse des pratiques de mobilité au regard de la morphologie urbaine permet de mettre en évidence une logique commune.

## UNE PROXIMITÉ SYSTÉMATIQUEMENT INVESTIE

Les Franciliens utilisent systématiquement les ressources offertes par leur proximité. Quel que soit leur lieu de résidence, même dans les territoires périurbains éloignés où l'offre locale est sommaire, la proximité reste la première destination des déplacements non contraints par le travail ou les études<sup>1</sup>. Cette dernière est investie, quels que soient le territoire de vie, mais également le profil de l'individu, actif ou retraité, homme ou femme, ouvrier ou cadre supérieur.

La capitale offrant presque tous les services et équipements possibles, 80 % des déplacements non contraints des Parisiens sont réalisés dans Paris *intra-muros*. Cette proportion monte à plus de 90 % pour les Parisiens tra-

## QUEL QUE SOIT LEUR LIEU DE RÉSIDENCE, LES FRANCIENS UTILISENT LES RESSOURCES OFFERTES À PROXIMITÉ DE CHEZ EUX

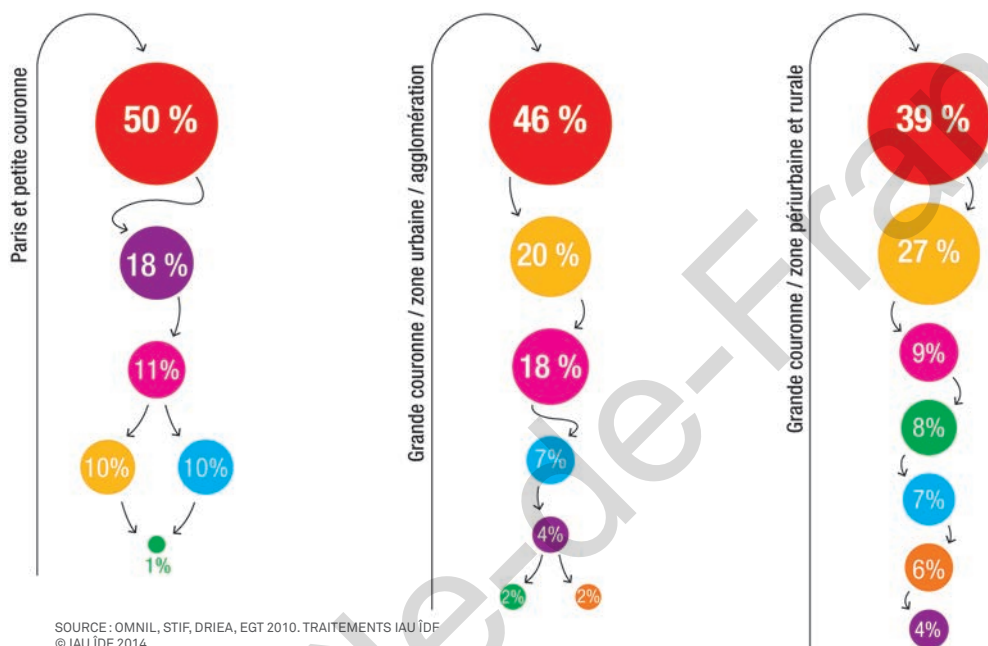
vailant à Paris. Environ un tiers de ces déplacements sont même réalisés à moins de 500 m du domicile. À l'exception des enfants de moins de 14 ans, cette hyper proximité est d'autant plus utilisée que l'âge augmente, atteignant 43 % chez les plus de 75 ans et tombant à seulement 18 % chez les Parisiens de 15 à 24 ans. En grande couronne, la proximité immédiate du domicile (moins de 500 m) concentre plus de 20 % des déplacements non contraints, et ce sont 45 % des déplacements qui sont réalisés à l'intérieur de la commune de résidence. En petite couronne, cette proportion est tout à fait similaire (48 %), ce qui montre l'atypisme de Paris au



**Quel que soit leur lieu de résidence, les Franciliens utilisent avant tout les ressources de leur quartier.**

Lorsque le service ou l'équipement recherché ne s'y trouve pas, ils se rendent dans de **grandes polarités**, pas nécessairement proches de leur domicile.

proximité du lieu de résidence / proximité du lieu de travail / Paris / communes bien ou très bien équipées proches / autres communes proches / communes bien ou très bien équipées plus lointaines / autres communes



SOURCE : OMNIL, STIF, DRIEA, EGT 2010. TRAITEMENTS IAU ÎDF © IAU ÎDF 2014

sein de l'Île-de-France. La rupture de comportement est en effet forte entre Paris et la petite couronne, mais très progressive de la petite couronne jusque dans le périurbain [BOULEAU et METTETAL, 2014]. Même dans les communes rurales, malgré une offre souvent réduite, 27 % des déplacements sont réalisés dans la commune de résidence. À l'inverse, dans les communes principales du périurbain<sup>2</sup>, la proximité est encore plus utilisée qu'en petite couronne et concentre près de 52 % des déplacements.

**UNE FAIBLE UTILISATION DU LIEU DE TRAVAIL**

En revanche, les Franciliens n'utilisent que très peu leur lieu de travail pour réaliser des achats, des loisirs ou d'autres déplacements personnels. Il est évident que de nombreux lieux d'emploi ne se situent pas dans une polarité et n'offrent ainsi que peu de services et d'équipements utiles. Au global, seuls 6 % des déplacements (autres que travail et études) sont réalisés dans la com-

mune du lieu de travail, que le travail se situe en grande couronne, en petite couronne ou même à Paris<sup>3</sup>. Cette proportion augmente cependant si on ajoute à la commune du lieu de travail une zone de 5 km aux alentours de ce dernier. Cette zone concentre alors 15 % des déplacements non contraints des actifs travaillant en petite ou en grande couronne et 27 % de ceux des actifs travaillant à Paris. Mais, plus que la proximité du lieu de travail, c'est alors Paris qui est utilisé.

**PARIS, UN RÔLE CENTRAL... POUR LES PARISIENS**

Centre historique présentant presque tous les équipements et services possibles, idéalement desservi par les réseaux de transports collectifs et routiers, les raisons sont nombreuses pour que Paris joue un rôle à part dans les déplacements des Franciliens.

Pourtant, si les Parisiens réalisent la quasi-intégralité de leurs déplacements (autres que travail et études) dans Paris *intra-muros*, la

capitale n'est utilisée par les autres Franciliens que lorsqu'elle englobe le lieu de travail et très marginalement sinon. Même dans les communes de petite couronne, seuls 12 % des déplacements autres que travail et études sont à destination de Paris : cette part diminue très rapidement lorsqu'on s'en éloigne, tombant à 4 % pour l'ensemble des habitants de grande couronne.

### **S'ÉLOIGNER POUR TROUVER MIEUX, QUITTE À ALLER LOIN**

Pour leurs autres déplacements, les Franciliens se rendent dans des polarités systématiquement mieux équipées que leur commune de résidence et choisissent même, en majorité, les polarités les mieux équipées. Dans un système théorique de polarités métropolitaines fortement hiérarchisées, il serait possible d'imaginer que les habitants utilisent toujours la polarité la plus proche de chez eux présentant l'équipement ou le service dont ils ont besoin. En réalité, les Franciliens investissent au maximum leur commune de résidence et préfèrent, lorsque l'équipement recherché ne s'y trouve pas, se rendre directement dans des pôles « majeurs » présentant l'intégralité des équipements et services possibles. Par ailleurs, ils ne choisissent pas la polarité « majeure » la plus proche en distance de leur domicile. Puisque l'usage des modes doux n'est alors généralement plus possible, la concurrence entre les destinations devient plus forte. Les critères de choix de destination sont alors multiples et tiennent compte, par exemple, des réseaux de transports collectifs, des zones de congestion routière, de l'offre de stationnement sur place, de la qualité de l'offre, et évidemment de la situation géographique dans un enchaînement de déplacements quotidiens souvent complexe.

### **UNE MÊME LOGIQUE D'USAGE DE L'ESPACE MAIS UNE TRANSCRIPTION SPATIALE ÉCLATÉE**

Si une logique commune d'usage de l'espace polarisé se dégage quels que soient le lieu de résidence et les caractéristiques individuelles,

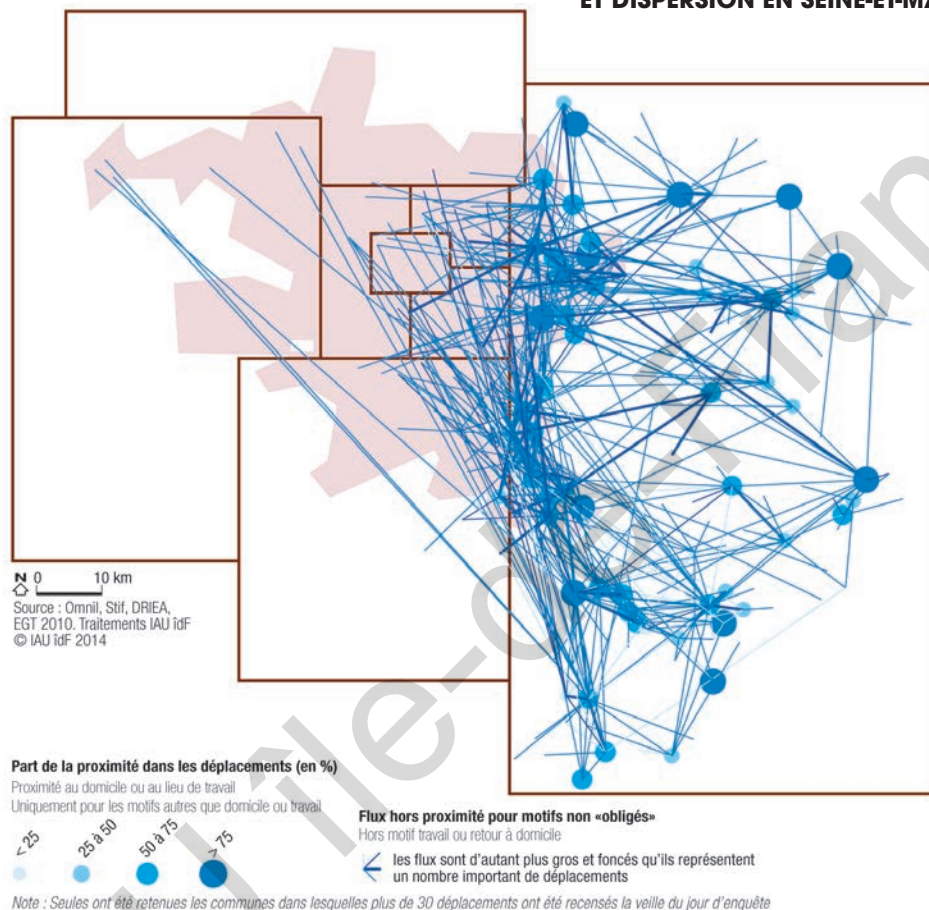
sa transcription spatiale est assez éclatée : les habitants fréquentent les mêmes types d'espaces, mais pas les mêmes espaces. En effet, l'Île-de-France se caractérise par un réseau relativement dense de communes bien équipées, de centres-bourgs, de polarités secondaires... Si bien que les habitants disposent, à quelques minutes ou à quelques kilomètres de chez eux, de différentes localités où faire leurs achats, se cultiver, se détendre, faire du sport... Ainsi, les habitants d'une même commune, lorsqu'ils ne se déplacent pas à proximité de chez eux ou de leur lieu de travail, utilisent une palette assez large de localisations différentes pour répondre à leurs différents besoins.

### **LES FRANCILIENS FRÉQUENTENT LES MÊMES TYPES D'ESPACES, MAIS PAS LES MÊMES ESPACES**

Cette logique s'observe dans tous les espaces franciliens, même si le poids de la proximité et la densité de l'offre locale génèrent une dispersion des flux légèrement différente : plus les individus résident dans des communes denses, plus leur usage de la proximité est fort. Cependant, lorsqu'ils en sortent, ils ont des pratiques très éparées. Ainsi, pour 10 déplacements effectués en dehors de leur sphère de proximité et de travail et hors de Paris par des habitants du centre de l'agglomération, un peu plus de 5 destinations différentes sont utilisées en moyenne<sup>4</sup>. En zone rurale, l'usage de la proximité est moindre, du fait d'une offre locale moins abondante. La dispersion des flux sortants l'est également, en raison d'un réseau moins abondant de polarités au voisinage. Néanmoins, même dans les zones rurales, plus de 3 communes différentes en moyenne sont utilisées pour 10 déplacements sortants.

Cette dispersion est bien visible lorsque l'on représente les déplacements dans l'espace, que ce soit à l'échelle d'un département, d'une intercommunalité, ou même d'un ensemble plus restreint de communes.

## LES DÉPLACEMENTS COMBINAIENT PROXIMITÉ ET DISPERSION EN SEINE-ET-MARNE



### LA DISPERSION DES FLUX EN IMAGE

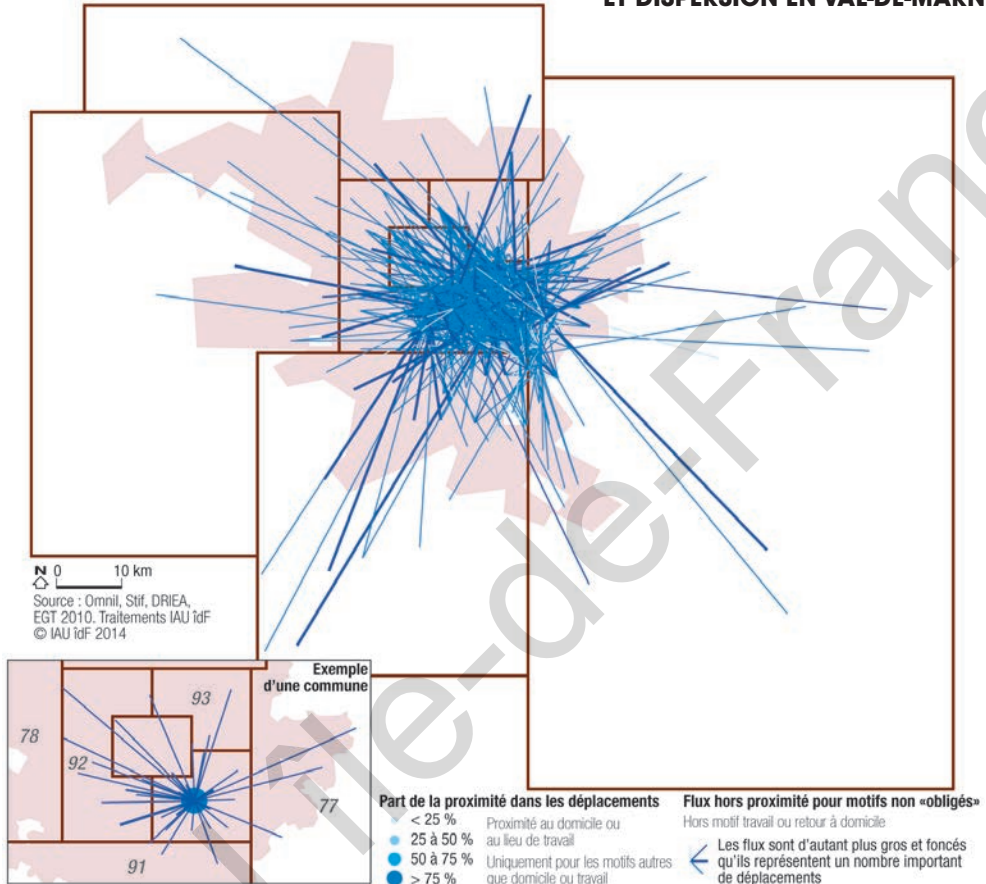
L'enquête globale transport a été utilisée pour représenter les flux en images. Que ce soit à l'échelle d'un département étendu et rural comme la Seine-et-Marne (carte ci-dessus), ou au sein d'un département dense de petite couronne comme le Val-de-Marne (carte ci-contre), la représentation des déplacements non-contraints (hors domicile-travail et domicile-étude) montre, une nouvelle fois, que, partout où c'est possible, la proximité est privilégiée (même à proximité de Paris). Des zooms plus locaux indiquent par ailleurs que ces déplacements de proximité semblent largement polarisés par les centralités locales d'équipements

et de services (« centre-ville » de la commune ou centralités voisines).

La visualisation des déplacements « hors proximité » illustre également à quel point, quelle que soit l'échelle considérée, la mobilité des habitants d'un même « territoire » (urbain ou rural) est dispersée dans de multiples directions. En Seine-et-Marne, les flux sortant de la proximité sont largement dispersés, peuvent être relativement lointains et s'entrecroisent allègrement. Dans un département dense de petite couronne comme le Val-de-Marne, la cartographie des déplacements non-contraints produit un écheveau inextricable de flux croisés et entremêlés, alors même que la proximité est, encore



## LES DÉPLACEMENTS COMBINENT PROXIMITÉ ET DISPERSION EN VAL-DE-MARNE



Note : Seules ont été retenues les communes dans lesquelles plus de 30 déplacements ont été recensés la veille du jour d'enquête

une fois, largement utilisée, y compris dans les communes les plus proches de Paris. De fait, la dispersion des flux sortant est très clairement visible à l'échelle d'une seule commune, comme celle de Créteil (carte ci-dessus) : pôle urbain conséquent, plus de 75 % des déplacements de ses habitants se font dans la proximité. Néanmoins, les flux sortants se présentent comme un oursin multidirectionnel, dont les pointes s'étendent bien au-delà du département.

De ce fait, la délimitation de « bassins » englobant la totalité des déplacements réalisés par les habitants d'une même zone semble bien délicate. Il apparaît en revanche pertinent de lire le territoire d'après sa structuration en « pôles »

(d'équipements, d'emplois...) emboîtés, selon différentes échelles de rayonnement, faisant écho à la lecture et à l'usage que les Franciliens ont eux-mêmes de leurs espaces de vie. Tout l'enjeu étant ensuite de consolider ou d'étoffer ce maillage.

En définitive, l'approche croisant l'observation des déplacements réalisés par un panel d'habitants et la structuration fine du territoire par les polarités d'équipements et de services confirme l'importance d'un réseau maillé et structuré de centralités, qu'elles soient d'envergure locale ou plus importantes, dans les pratiques des Franciliens. Ces derniers semblent « picorer » entre



les unes et les autres, privilégiant au maximum la proximité et affichant un usage des spatialités sensiblement différent de celui de leurs voisins. Si bien que les découpages territoriaux ayant intégré la dimension des pratiques habitantes (ou des zones de polarités) peuvent permettre de structurer l'action publique, les mutualisations et la coordination des échelles. Ensuite, les Franciliens continueront d'en user à leur guise. ■

Catherine Mangeney est démographe, chargée d'études équipements à l'IAU îdF.  
Mireille Bouleau est économètre, chargée d'études transports à l'IAU îdF.

1. Afin de dégager et de comprendre ces règles d'usage de l'espace urbain, nous nous sommes concentrées, dans l'intégralité de cet article, sur les déplacements autres que ceux motivés par le travail et les études qui répondent à des logiques de choix différentes. Nous avons également mis de côté les retours au domicile.

2. Les communes principales sont celles identifiées via le découpage morphologique [BERTRAND et DUGUÉ, 2008].

3. Pour les actifs travaillant à Paris, la commune du lieu de travail est l'arrondissement de ce dernier.

4. Il s'agit bien du nombre moyen de communes de destination fréquentées pour 10 déplacements effectués par les habitants d'une même commune de résidence.

## LES BASES DE DONNÉES UTILISÉES

**L'étude des déplacements pour motifs autres**

**que le travail s'appuie sur les données des enquêtes globales transport de 1976, 1983, 1991, 2001 (DRIEA) et 2010 (Stif, DRIEA). Pour l'année 2010,**

**l'échantillonnage porte sur 18 000 ménages franciliens, soit 43 000 personnes [STIF, OMNIL, DRIEA, 2013].**

**L'analyse s'est également appuyée sur le découpage morphologique réalisé à l'IAU îdF [BERTRAND et DUGUÉ, 2007], fondé sur deux critères : la proportion d'espaces urbanisés et la densité humaine sur les espaces construits.**

**Enfin, l'offre d'équipements a été prise en compte au travers d'une typologie en six classes synthétisant le niveau global d'équipement des communes franciliennes, ainsi qu'au travers d'une modélisation des centralités infracommunales d'équipements et de services [MANGENEY, 2014]. ■**

# LE TROPISME DES **TERRITOIRES** **FAMILIAUX**

Quel que soit la configuration familiale, les membres d'une même famille vivent, le plus souvent, à proximité les uns des autres et, si ce n'est à proximité immédiate, du moins dans un même « quadrant » du territoire francilien.

\*\*\*\*\*

Mariette Sagot, IAU îdF

**L**e peuplement de la région porte les traces des flux migratoires passés. En 2011, moins de la moitié des Franciliens adultes sont nés dans la région (46 %) ; 26 % sont nés en province et autant à l'étranger. L'enquête famille de 2011 (voir encadré p. 89) permet, en partie, d'analyser les différentes formes de déploiement géographique des familles des adultes franciliens, au regard de cette diversité des origines et des configurations familiales. En partie seulement, car cette enquête donne des indications sur les lieux de résidence des enquêtés, de leurs parents et de leurs enfants, mais aucune sur les autres membres de la famille tels que les frères et sœurs ou le conjoint et sa famille. Par « famille » ou « réseau familial », nous entendons donc, dans tout l'article, le groupe restreint au Francilien enquêté, à ses enfants et à ses parents.

De plus, l'analyse ne portera que sur le réseau familial des enquêtés qui ne vivent plus chez leurs parents et qui ont au moins un parent survivant et/ou un enfant vivant hors du logement la majorité de son temps (soit 90 % des adultes interrogés). Ainsi, la « famille » (enquêté, ascendants et/ou descendants) occupe au moins deux logements distincts, dont on peut étudier la dispersion ou la proximité.

## **LE RÉSEAU FAMILIAL S'ÉTEND LE PLUS SOUVENT AU-DELÀ DE LA RÉGION**

L'analyse des formes de déploiement géographique des familles témoigne d'une grande variété de situations :

- dans 40 % des cas, l'ensemble de la famille réside en Île-de-France ;
- dans 40 % des cas, au moins un des membres de la famille réside en province ou en outre-mer (il s'agit pour les trois quarts de personnes elles-mêmes nées hors de la région) ;
- dans 20 % des cas environ, au moins un des membres de la famille réside à l'étranger ;

## **LE DÉPLOIEMENT GÉOGRAPHIQUE DES FAMILLES, VARIÉTÉ DES SITUATIONS**



SOURCES : ENQUÊTE FAMILLE ET LOGEMENTS, INSEE 2011, IAU ÎdF



- il est très rare (2 % des cas) que le réseau familial s'étende à la fois en province et à l'étranger.

Comparées aux entourages des provinciaux, les familles franciliennes s'étendent beaucoup plus souvent vers le reste de la France ou l'étranger. En moyenne, l'entourage des provinciaux se

### LES CONFIGURATIONS FAMILIALES À DEUX GÉNÉRATIONS FAVORISENT LA PROXIMITÉ FAMILIALE DANS LA RÉGION

limite six fois sur dix à la même région, avec une plus forte proximité des lieux d'habitat puisque, dans près de la moitié des cas, toute la famille se situe dans le même département (moins d'une fois sur quatre en Île-de-France). Les provinciaux sont, par ailleurs, nettement moins reliés à l'étranger (7 %) et un peu moins tournés vers une autre région (34 %).

Les configurations familiales entièrement franciliennes sont, dans 70 % des cas, le lot des Franciliens nés dans la région, qu'ils soient originaires de parents nés en France ou descendants de parents immigrés (ces derniers sont pour les trois quarts nés en Île-de-France). La moitié seulement de leurs parents sont nés dans la région, ce qui atteste des migrations passées d'une partie de leurs parents, en provenance de province, d'outre-mer ou de l'étranger, et de leur installation durable en Île-de-France. Toutefois, l'ancrage régional s'atténue quand le nombre d'enfants partis du domicile parental s'accroît, avec la multiplication des contraintes et opportunités de chacun (formation, travail, rencontre d'un conjoint...). Les entourages des Franciliens nés dans la région avec au moins deux enfants autonomes s'étendent pour moitié hors de la région.

Pour les autres Franciliens, non natifs de la région, le réseau familial s'étend plus souvent au-delà des limites de la région, débordant sur la province ou l'étranger. Ce lien avec la province ou l'étranger passe surtout par les parents qui

y résident. Il s'estompe lorsque les parents sont décédés et que les enfants, qui eux sont nés ou ont vécu une grande partie de leur vie en Île-de-France, s'y installent à leur tour. Les configurations familiales à deux générations favorisent donc la proximité familiale dans la région. Dans les configurations à trois générations, les Franciliens tendent à être plus près de leurs enfants que de leurs parents. Pour les retraités qui n'ont plus de parents, n'avoir qu'un seul enfant installé dans la région favorise l'ancrage en Île-de-France. Les enquêtés semblent alors privilégier la proximité de leur enfant plutôt que de retourner vers leur terre natale, signe que les choix résidentiels sont largement polarisés par la localisation des autres membres de la famille.

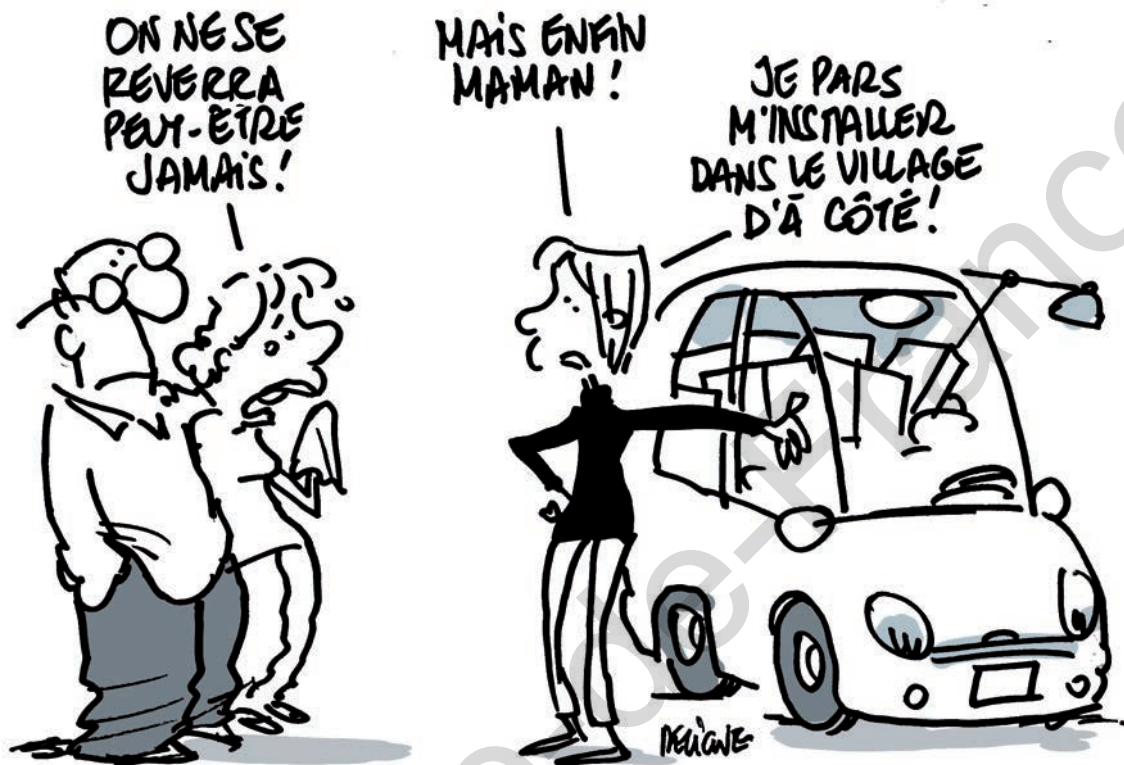
### LES MEMBRES FRANCILIENS DE LA FAMILLE VIVENT À PROXIMITÉ LES UNS DES AUTRES

Si les familles tendent à se disperser sous l'effet des migrations interrégionales et internationales, le déploiement géographique de ceux qui vivent dans la région témoigne d'une recherche de proximité.

Pour les familles entièrement franciliennes, le réseau familial se limite à la commune de résidence ou à une commune limitrophe dans plus d'un tiers des cas (36 %). Six fois sur dix, il s'étend à une commune limitrophe ou à une autre commune du département. Dans 86 % des cas, il relève du département ou d'un département voisin situé en Île-de-France.

Il en va de même pour les familles dont certains membres vivent en province ou à l'étranger. On retrouve, en effet, des ordres de grandeur proches des précédents pour la partie francilienne de ces familles : 33 % vivent dans la même commune ou dans une commune limitrophe, 58 % vivent dans une commune limitrophe ou le même département et 86 % des entourages se limitent au département de l'enquêté ou à un département limitrophe.

Pour les entourages entièrement franciliens, la proximité est plus répandue quand l'entourage se limite à une seule personne. Dans 46 % des cas, l'autre membre de la famille vit dans la même commune ou une commune voisine.



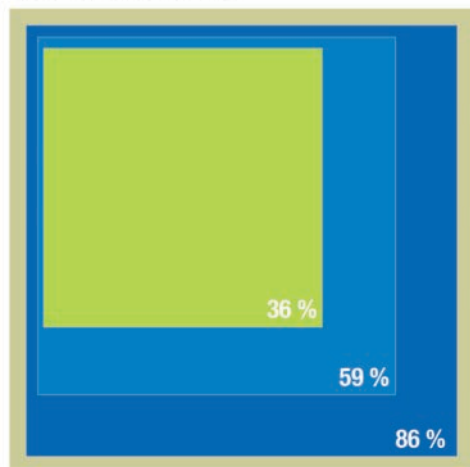
À l'inverse, la proximité immédiate du réseau familial est plus rare quand la personne a plus de 60 ans, du fait de la dispersion des enfants, devenus autonomes : dans 30 % des cas seulement, l'ensemble des membres vivent dans la commune ou une commune limitrophe. La proximité est aussi plus fréquente quand l'enquête est locataire du parc social (44 %), immigré (41 %) ou descendant d'immigré (44 %), et, dans une moindre mesure, pour les ouvriers et les employés (39 %). Deux effets peuvent se conjuguer : des pratiques d'entraide plus développées parmi ces populations ou un marché résidentiel plus resserré pour les populations modestes. La densité du tissu urbain et la structure du parc de logement semblent aussi avoir un impact sur le déploiement des familles. L'entourage des Parisiens apparaît à la fois plus proche et plus dispersé sur l'ensemble de la région : une fois sur quatre l'un des membres de la famille réside en grande couronne. Le parc de

### SOURCE ET CHAMP DE L'ÉTUDE

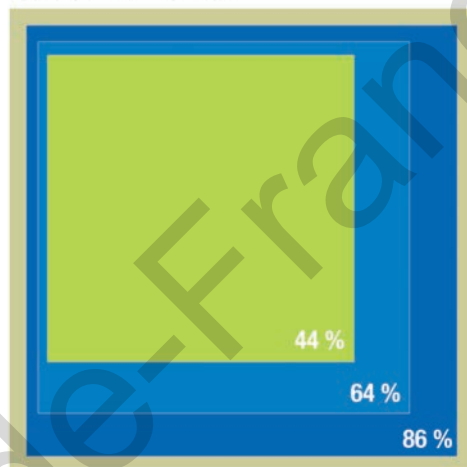
Les résultats de cette étude sont issus de l'enquête famille et logements (EFL) réalisée en 2011 par l'Insee en France métropolitaine, associée à l'enquête annuelle du recensement de la population. 46 300 personnes de 18 ans ou plus, vivant en ménage ordinaire, ont répondu à l'enquête en Île-de-France. Elles ont été interrogées sur leur vie de couple, familiale et résidentielle. L'enquête recueille également, pour chaque personne interrogée, sa localisation de résidence, celle de ses parents, ainsi que celle de ses enfants ayant décohabité. Les informations diffusées à des fins d'étude ne donnent pas la commune ou le département de résidence (à l'exception de Paris) de l'enquêté et de sa famille. L'enquête permet toutefois de savoir si les enfants ou les parents vivants demeurent dans la même commune que l'enquêté ou dans une commune limitrophe, dans le même département ou dans un département limitrophe, ailleurs en Île-de-France, en province ou à l'étranger. ■

## LOCALISATION DES MEMBRES FRANCILIENS DES FAMILLES : PLUS DE PROXIMITÉ POUR CEUX QUI VIVENT EN HLM

Ensemble des familles



Familles vivant en HLM



■ même commune ■ même département ■ département limitrophe ■ ailleurs en Île-de-France

SOURCES : ENQUÊTE FAMILLE ET LOGEMENTS, INSEE 2011 ; IAU ÎDF.

logement parisien, formé pour près de la moitié de logements de une ou deux pièces, accueille beaucoup de jeunes qui viennent de tous les départements de la région. Les personnes vivant dans le périurbain éloigné, appréhendé ici par les habitants de maisons individuelles dans des communes de moins de 10 000 habitants, ont rarement toute leur famille à proximité immédiate (un quart seulement), mais beaucoup sont installés dans le même département.

Ainsi, l'analyse de la localisation résidentielle de ces réseaux familiaux restreints aux ascendants et descendants montre que l'espace est loin d'être « isotrope » pour les individus. Qu'ils aient ou non effectué une migration de longue distance au préalable, souvent pour raison professionnelle pour les jeunes venus de province, mais aussi, dans certains cas, pour rejoindre leur famille, ils semblent rechercher, pour la plupart, une certaine proximité géographique avec les autres membres de leurs familles installés dans la région. Ce choix résidentiel va au-delà d'une recherche de territoires

connus, puisqu'il vaut aussi pour ceux qui ne sont pas nés dans la région. Il peut aussi être, pour partie, dicté par la segmentation sociale du territoire francilien, comme l'atteste la plus grande proximité des entourages des locataires du parc HLM, des ouvriers, des immigrés et de leurs descendants.

Cette recherche de proximité vis-à-vis de la famille, qui vaut aussi pour le travail, contribue sans doute à ce que 70 % des ménages qui déménagent au sein de la région le font dans un espace qui ne dépasse pas trois couronnes de communes limitrophes à leur lieu de résidence antérieur. ■

Mariette Sagot est démographe, chargée d'études à l'IAU idF.





ARNAUD BOUÏSSOU/MEDDE-MILETR

# ÉLARGIR L'ESPACE DE VIE : UN FACTEUR D'**INSERTION**

Apprendre à se mouvoir de façon autonome, à utiliser le système de transport et les lieux ressources du territoire constitue une étape primordiale dans la démarche d'insertion sociale et professionnelle.

\*\*\*\*\*

François Piazzoni, association Faire



Photo prise par un groupe de jeunes lors d'une sortie Mobicité au point zéro des routes de France sur le parvis de Notre-Dame.

**S**i l'accessibilité et la diversité de l'offre de transport sont des facteurs déterminants pour profiter pleinement du territoire dans lequel vivent les habitants, ces critères sont parfois insuffisants pour garantir l'accès aux équipements et services qui le composent. Pour bénéficier de ces derniers, il faut déjà en connaître l'existence, le contenu et le fonctionnement. Or, pour une partie de la population, ces trois dimensions restent à développer.

### **L'APPRENTISSAGE DE LA MOBILITÉ : UNE ÉTAPE DE LA DÉMARCHÉ D'INSERTION**

Créée en 1981, Faire, association francilienne pour la « formation et l'aide à la réinsertion », est un organisme dont l'action consiste à accompagner, dans leurs démarches d'insertion sociale et professionnelle, des publics jeunes et adultes, français ou étrangers, orientés vers nous par les missions locales. Cet accompagnement se fait au travers de divers parcours de formations visant l'acquisition de différents savoirs. En effet, trouver un emploi, une formation qualifiante, un hébergement, ou encore une réponse adaptée à un problème de santé nécessite la mobilisation simultanée de plusieurs compétences : savoir lire, écrire, compter, calculer,

mais aussi savoir utiliser les technologies de l'information et de la communication pour correspondre, trouver une information... S'insérer socialement et professionnellement nécessite encore la connaissance et le respect de règles et de codes, la capacité de s'intégrer dans des groupes divers et celle d'être en mesure de coopérer et d'échanger avec les autres. Notre approche s'appuie donc sur l'acquisition et le développement de compétences clés<sup>1</sup>. La capacité de se déplacer de façon autonome, d'identifier et d'utiliser les lieux ressources présents sur son territoire est une compétence primordiale dans une démarche d'insertion. C'est face à ces constats que l'association Faire a créé un module de formation destiné à développer les capacités de déplacement et de repérage dans l'espace (« mobicité »).

### **SE CONNECTER AU TERRITOIRE, UN ENJEU ESSENTIEL**

Ce qui caractérise, entre autres, le public présent dans notre structure, c'est l'exiguïté de son aire de mobilité. Par méconnaissance des possibilités offertes par le territoire, ils n'en exploitent qu'une partie infime, réduisant de fait les solutions qui pourraient se présenter à eux. On peut habiter un territoire bien desservi, bien équipé, avec des emplois, et ne pas bénéficier pour autant des potentialités qu'il recèle. La pauvreté est un des principaux freins. Ainsi, par exemple, la Région Île-de-France a mis en place, dans le cadre d'un dispositif plus large, la gratuité d'accès aux transports pour tous les jeunes de 16 à 26 ans en difficulté d'insertion, inscrits dans le dispositif « Avenir jeunes ». Cependant, la Région finance également notre démarche, car la pauvreté n'est pas le seul obstacle. Cette gratuité n'aura, de fait, que très peu d'effets si un travail d'accompagnement dans la prise de repères, dans la découverte de lieux inconnus ou qui paraissent inaccessibles n'est pas réalisé. Habitant à dix minutes de Paris, la majorité des personnes présentes dans notre structure n'y mettent jamais les pieds ou uniquement dans le quartier immédiatement desservi par le moyen de transport au départ de leur ville. En outre, la distance n'est pas le seul facteur

discriminant. Notre public peut parfois habiter à proximité d'une médiathèque, d'une piscine, d'un gymnase et pourtant ne jamais « s'autoriser » à y entrer. Les freins culturels, notamment, peuvent être nombreux.

ÉLARGIR SON AIRE DE  
MOBILITÉ, C'EST ACCROÎTRE  
SON AIRE RELATIONNELLE,  
COMMUNICATIONNELLE,  
CULTURELLE...

Le sentiment d'exclusion que peuvent ressentir ces publics, notamment les jeunes, conduit parfois à des actes d'incivilité et montre que le parcours d'insertion passe aussi par le tissage de liens avec les différentes composantes de l'espace dans lequel ils vivent. Pour être citoyen, habitant de la cité, il faut que les différentes fonctions offertes par sa ville, son département, sa région soient accessibles.

#### **MULTIPLIER LES REPÈRES ET LES ESPACES PHYSIQUEMENT ET SYMBOLIQUEMENT ACCESSIBLES**

Lors du premier jour de la formation « mobilité », consacré à l'accueil et à la présentation du programme, le public évalue, à partir d'une grille préétablie, sa capacité à utiliser les transports. La première « note » se situe généralement autour de 3/10, montrant bien que les personnes sont conscientes de leurs lacunes, ont le sentiment d'être « comprimées ». L'évaluation en fin de formation fait bien souvent observer une progression de leur appréciation de deux à trois points.

Tout au long du module de formation, de nombreuses visites sont organisées dans divers lieux de la capitale. Nous souhaitons les emmener là où ils ne vont pas et ne seraient certainement jamais allés : musées du Quai-Branly, du Louvre, de l'Immigration, Palais de la découverte, Cité des sciences et de l'industrie de la Villette, mais aussi château de Versailles... L'objet de ces



ARNAUD BOUISSOU/MEDDE-ILETR



visites à dominante culturelle et scientifique consiste donc à se déplacer en divers points de la capitale, à accompagner les personnes dans l'utilisation de transports variés. Elle permet de prendre de nouveaux repères et de se rendre compte des dimensions de l'espace. De constater que Paris n'est pas un territoire immense, sans limites, mais que l'on peut le traverser à pied de part en part. Le choix d'édifices culturels prestigieux vise à montrer que ce qui leur paraît le plus éloigné peut leur être accessible. La dynamique créée et les compétences développées durant le module pourront être reprises par la suite par d'autres formateurs et transférées pour l'identification et l'utilisation de lieux en lien direct avec les problématiques les plus courantes rencontrées par ce public (formation, emploi, logement, santé...).

Les effets de cette action sont souvent très constructifs. Une stagiaire raconte qu'à l'issue de ce module, elle prit l'initiative de se rendre seule chez ses cousins habitant Créteil. Jusqu'alors, elle ne pouvait y aller qu'accompagnée de son mari ou d'un de ses enfants. Habitant Bagneux, le trajet était jugé beaucoup trop long et trop compliqué pour elle. Elle nous avoua sa grande satisfaction de pouvoir désormais se déplacer sans l'aide de personne pour visiter sa famille et formula les autres possibilités qui s'offraient dorénavant à elle.

Une autre nous expliqua comment, depuis la visite de groupe organisée à la bibliothèque, elle y emmène maintenant ses enfants tous les mercredis.

### **ACCROÎTRE SES CAPACITÉS DE MOBILITÉ, C'EST MULTIPLIER SES CHANCES D'INSERTION**

Notre action consiste bien à donner aux personnes les clés d'accès à la ville et à élargir leurs territoires de vie. Au travers de ces multiples sorties, les personnes sont confrontées à la nouveauté, la multitude, la différence. Élargir son aire de mobilité, c'est accroître son aire relationnelle, communicationnelle, culturelle... C'est multiplier considérablement les chances de trouver des réponses adaptées aux difficultés rencontrées. ■

François Piazzoni est le directeur du pôle formation de l'association Faire.

1. Les compétences clés sont celles nécessaires à tout individu pour l'épanouissement et le développement personnel, la citoyenneté active, l'intégration sociale et l'emploi. Elles sont fixées dans un cadre de référence européen (recommandation 2006/962/CE du Parlement européen et du Conseil, du 18 décembre 2006, sur les compétences clés pour l'éducation et la formation tout au long de la vie – *Journal officiel* L. 394 du 30.12.2006).





## DE L'IMPORTANCE DES **IDENTITÉS SPATIALES**

Le contexte urbain et les facilités de transport façonnent en partie les déplacements. En partie seulement. Ce qui explique la diversité des espaces de vie des habitants d'un même quartier, c'est aussi la diversité des « modes d'habiter » et des « représentations » que chacun, de par son histoire individuelle, se fait de l'espace urbain.

\*\*\*\*\*

Hélène Nessi, université Paris Ouest Nanterre La Défense

La diversité des modes de vie se traduit par des pratiques et des inscriptions spatiales variées. Pour expliquer cette diversité, l'hypothèse la plus couramment exprimée est celle de l'influence de la position socioéconomique. Visant à dépasser l'idée d'un déterminisme du contexte urbain sur les pratiques, une seconde hypothèse est celle de l'influence de la représentation du contexte urbain sur les pratiques et le choix des lieux fréquentés<sup>1</sup>. Enfin, la troisième hypothèse consiste à montrer l'importance de la représentation de l'échelle de proximité dans le choix d'une inscription spatiale ancrée localement et sur la réduction des bassins de vie.

### LE POIDS DE LA POSITION SOCIOÉCONOMIQUE ET DES FACTEURS DÉMOGRAPHIQUES

Les facteurs démographiques (structure du ménage, âges) et les niveaux de revenu, de diplôme et de professions et catégories socio-professionnelles des ménages, plus ou moins stables ou évolutifs, influencent les déplacements. Par exemple, le fait d'avoir des enfants en bas âge structure largement le rapport qu'entretiennent les ménages avec leur contexte urbain et leurs inscriptions spatiales [Nessi, 2012] : non seulement les ménages avec enfants investissent davantage leur logement financièrement en s'appropriant les lieux (bricolage, décoration), mais ils y passent aussi beaucoup plus de temps, et sont davantage enclins à entretenir des relations de voisinage et familiales de proximité. Le statut social et le revenu participent également à la structuration de la mobilité : les bassins de vie s'élargissent lorsque le revenu augmente. En ce qui concerne les catégories socioprofessionnelles, AUTHIER [2002, 2008] et CAILLY et DODIER [2007] soulignent un lien fort existant entre certaines catégories socioprofessionnelles et un type d'inscription spatiale, avec un habitus « traditionnel » et une inscription spatiale à l'échelle du logement et du voisinage pour la « classe ouvrière » d'une part et, d'autre part, un habitus « contemporain » et une inscription spatiale à l'échelle du quartier et au-delà pour les professions intellectuelles supérieures et les cadres. De même, les



distances parcourues croissent avec le niveau de diplôme. Les ménages de niveau d'études supérieures se déplacent plus fréquemment pour des sorties culturelles et participent à un plus grand nombre d'activités sportives et culturelles. Leurs pratiques se déroulent à l'échelle de l'aire urbaine et ils revendiquent une forte citadinité. À l'inverse, les ménages dont le niveau de diplôme est faible inscrivent leurs pratiques de temps libre à l'échelle du logement et du voisinage immédiat.

### DÉPASSER LE DÉTERMINISME DU CONTEXTE URBAIN POUR EXPLIQUER LES PRATIQUES

Le contexte urbain intervient dans la génération de déplacements par le facteur distance/proximité, mais aussi, de manière indirecte, par l'intermédiaire des pratiques qu'il facilite ou complique. Toutefois, l'idée d'un déterminisme de la forme urbaine sur les pratiques de vie peut être remise en cause lorsqu'on observe la diversité des modes de vie au sein d'un même territoire. La forme urbaine n'aurait qu'une influence secondaire, à la fois directe et indirecte, sur les pratiques. De fait, dans la lignée des approches de la géographie des représentations [Di Méo,



CHRISTINE TARQUISIAU/IDE

1998 ; FRÉMONT, 1999], un certain nombre d'auteurs [AUTHIER, 2007 ; ALLEN, 2007 ; RAMADIER *et al.* 2007 ; CAILLY, DODIER, 2007] soulignent le fait que l'espace géographique matériel n'est pas déterminant, puisque ces habitants ont des « modes d'habiter » différents [ALLEN, 2007] et des « identités de déplacement » reflet de modes de vie variés [RAMADIER, 2007]. Ainsi, ces auteurs suggèrent que les pratiques des personnes sont issues du rapport qu'ils entretiennent avec le contexte urbain et font l'hypothèse d'une variable explicative de cette différenciation des pratiques : la représentation que chacun se fait de l'espace urbain.

« Finalement oui, on est bien desservi, oui, on a un parc en bas de chez nous, mais ça ne suffit pas. Ce qui me dérange ici, c'est l'insécurité du quartier, le manque d'entretien. Il faut que le quartier respire la sécurité, déjà, qu'on se sente bien, qu'on n'ait pas l'impression d'être gêné, qu'on soit à l'aise, pas stressé de savoir qu'il y a des gens pas bien. Ici dès qu'on sort, il y a du trafic de drogue. Lorsqu'on va au parc, c'est sale et les étrangers qui arrivent à gare du Nord et qui ont passé la nuit là sont en train de zoner ou de

dormir par terre. Les pauvres, je les plains, mais ce n'est pas l'idéal devant les enfants. D'ailleurs, on ne va plus dans ce parc. »

Amina (revenu moyen), La Chapelle, Paris, Île-de-France.

## LES REPRÉSENTATIONS DU CONTEXTE URBAIN POUR COMPRENDRE L'ATTACHEMENT AU LIEU

Le concept de représentation nous permet de ne pas aborder le contexte comme une simple réalité physique. L'individu avec ses propres caractéristiques [GUÉRIN-PACE, 2007], ses « positions cognitives » [RAMADIER, 2007], ses représentations [CARPENTIER, 2009], est un être réflexif, en interaction avec le contexte. Les représentations influencent l'attachement des personnes à certains lieux de vie, et l'expression de cet attachement est traduite par l'appropriation et l'usage ou non des lieux. La compréhension de l'inscription spatiale suppose donc de prendre en compte le cadre de vie des ménages, mais également les représentations qu'ils en ont [NESSI, 2012 ; LOUVET, 2012].

### CHAQUE MÉNAGE SE CONSTRUIT SON PROPRE « CADRE DE VIE » SELON LES LIEUX QU'IL FRÉQUENTE ET S'APPROPRIE

Ainsi, le développement de projets et d'activités de l'individu repose sur trois logiques d'action. La première est un usage fonctionnel de son environnement construit. Puis, lors de ces expériences, l'individu côtoie l'autre, le rencontre et tisse ainsi des liens sociaux, et à ces relations sociales s'ajoute l'implication de l'individu dans une communauté ou plus largement dans la société. Enfin, ces pratiques se composent de rapports intimes et sensibles à l'environnement [PATTARONI, 2005]. Avec cette grille de lecture, l'accent est mis sur la capacité du ménage à choisir les lieux qu'il décide de fréquenter, de s'approprier et/ou d'éviter. En fonction de ses représentations et après un certain nombre de négociations et de compromis au sein du foyer, le ménage cherche à se positionner spatialement

pour répondre à ses aspirations fonctionnelles, sensibles et sociales et modifie ainsi la géographie de son cadre de vie. Chaque ménage se construit ainsi son propre « cadre de vie » selon les lieux qu'il fréquente et s'approprie, c'est-à-dire un contexte urbain « informé », rendu signifiant par les pratiques [Nessi, 2012]. Les représentations des individus ne résultent donc pas seulement des caractéristiques socioéconomiques des ménages, mais renvoient aussi à leur histoire propre, leur parcours résidentiel, leur vécu et aux espaces antérieurement pratiqués. Pour illustrer la mise en valeur positive de ces dimensions, voici quelques citations :

- La dimension fonctionnelle :  
« Le point positif de notre logement, c'est à côté du métro et qu'on soit à moins d'une demi-heure de nos emplois. »  
Claire (revenu aisé), La Chapelle, Paris, Île-de-France.
- La dimension sociale :  
« Le point positif de notre lieu de résidence, ben.... Il y a quand même pas mal d'entraide. On se voit vraiment tous les jours plusieurs fois par jour, les enfants ou les jeunes jouent ou discutent en bas. S'il fait beau, on reste en bas du lotissement ou on va boire un café avec les amis ou les voisins. »  
Marinella (revenu modeste), Cinquina, Rome.
- La dimension sensible :  
« Mon quartier à moi, il est bien, il est tranquille, je n'ai pas de problème. Il n'y a pas de passage de voitures. J'aime bien l'espace, j'aime bien la tranquillité, la liberté, je suis libre chez moi, c'est l'avantage. »  
Joëlle (revenu moyen), Limeil-Brévannes, Île-de-France.

### L'IMPORTANCE DE L'ATTACHEMENT À L'ÉCHELLE DE PROXIMITÉ

Ainsi les pratiques obéissent à l'influence de la position socioéconomique, des représentations individuelles et familiales, ainsi que des représentations sociales (désir de différenciation et de positionnement social). Mais les pratiques se définissent également au regard du niveau d'attachement plus ou moins fort que l'individu entretient avec son environnement de proximité, que ce soit à travers le développement de

liens sociaux (au sein des tissus associatifs et du voisinage) ou à travers son rapport aux éléments liés à la sphère sensible (nature, charme du quartier, niveau sonore, paysage).

« On sort d'ici pour aller se promener sur Paris, mais c'est assez rare, trois fois dans l'année. Finalement, on est très attachés au Thillay, il y a nos familles et nos amis, puis aussi la paroisse qui nous prend beaucoup de temps et puis il y a le plan d'eau, les champs, la nature quoi, on a tout ce dont nous avons besoin. »

Virginie (revenu moyen), Le Thillay, Île-de-France.

Ainsi les représentations distinctes de deux résidents d'un même quartier expliquent qu'ils peuvent avoir des bassins de vie très différents. Lorsque le rapport au contexte urbain repose davantage sur la sphère sociale ou la sphère sensible, les bassins de vie sont plus restreints que ceux des individus qui entretiennent un rapport fonctionnel au contexte urbain [Nessi, 2012]. Les personnes qui, au contraire, expriment une image négative des sphères sensibles et/ou sociales de leur contexte urbain inscrivent leurs pratiques dans des géographies nettement plus étendues, en quête d'espaces verts souvent éloignés de leur domicile ou encore visant à compenser le manque de relation sociale à proximité de leur lieu de résidence. Ainsi, pour comprendre les pratiques et leur inscription spatiale, il est pertinent de tenir compte du contexte urbain, des positions socioéconomiques des individus, mais également de la représentation du contexte urbain et plus particulièrement de la représentation de l'échelle locale. ■

Hélène Nessi est maître de conférences en Aménagement de l'espace et urbanisme, au sein du laboratoire Mosaïques de l'université Paris Ouest Nanterre La Défense.

1. Ayant comme objectif d'étudier l'influence du contexte urbain et du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir, la recherche a été réalisée simultanément sur les territoires francilien et romain [Nessi, 2012].





France

# IDENTITÉS PÉRIURBAINES : L'OUEST FRANCILIEN

Les habitants de l'Ouest francilien semblent affranchis de tout découpage géographique. L'observation de leurs déplacements quotidiens et l'analyse de leur discours sur la centralité révèlent la difficulté à définir des bassins de vie. Entre polarités fonctionnelles et centralités affectives, ils évoluent en effet au gré des opportunités d'achats, de services, d'équipements et de loisirs offertes par le territoire.

\*\*\*\*\*

Lucile Mettetal, IAU îdF

**S**'ils restent soumis à des contraintes liées à l'utilisation de l'automobile, les habitants du périurbain de l'Ouest francilien<sup>1</sup> expriment aussi une liberté de choix quant à leurs déplacements. Ils se veulent « acteurs » de leurs mobilités, et le caractère hybride des espaces périurbains apparaît davantage comme un « champ des possibles ».

## UNE DIVERSIFICATION DES FIGURES DE LA MOBILITÉ

Les lieux fréquentés montrent une complexification des mobilités, des pratiques et des perceptions : un fonctionnement sophistiqué, moins formaté, moins radioconcentrique, en d'autres termes, plutôt hybride. En effet, l'analyse des déplacements témoigne d'une mobilité « éparse », au gré des opportunités et des ressources du territoire, d'un lien distendu à Paris, et d'appréhensions variées de la centralité.

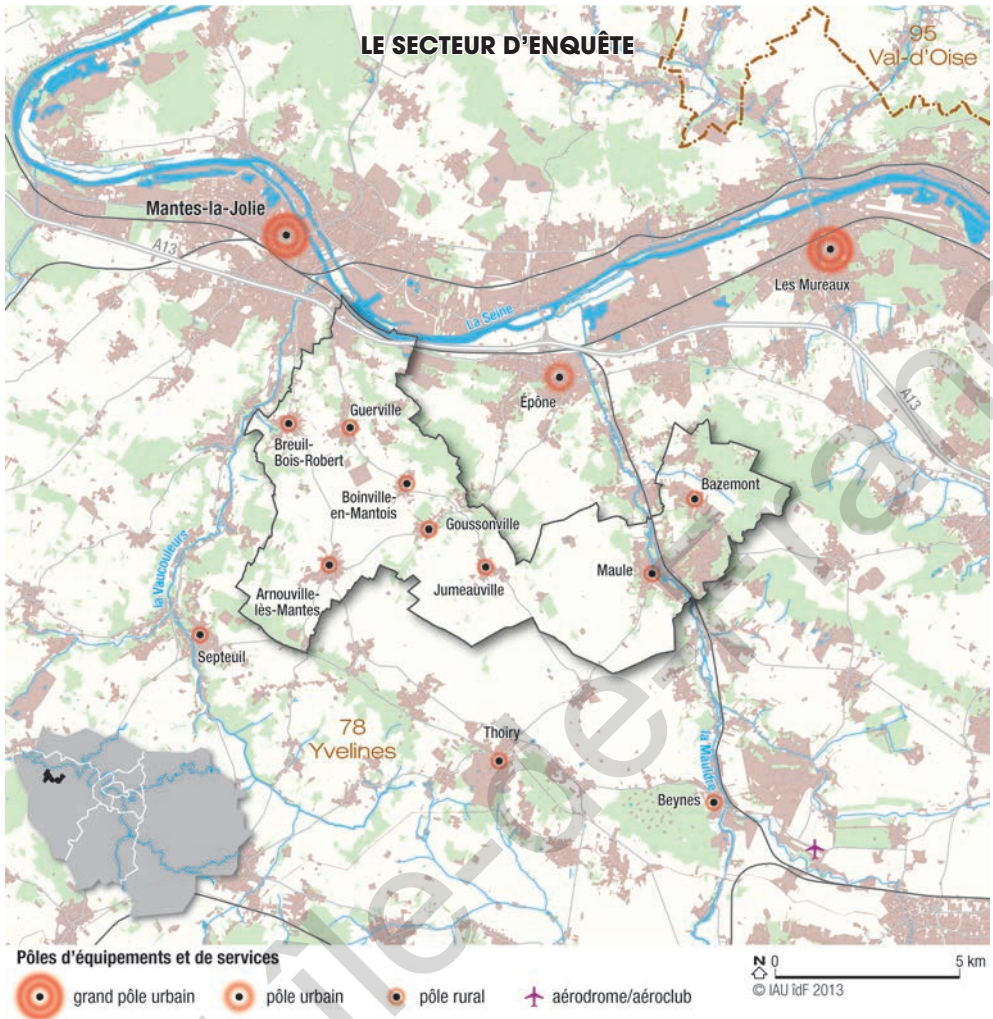
Les habitants du secteur situé entre Maule et Guerville sont sans doute assez emblématiques de la variété des comportements de mobilité quotidienne dans le périurbain de l'Ouest francilien. La relative proximité de l'agglomération et la présence de centralités locales leur offrent un

choix finalement assez généreux, leur permettant de « picorer » entre polarités fonctionnelles, centres-villes historiques et microcentralités auxquelles ils sont attachés pour des raisons tout aussi symboliques que pratiques. À la palette de l'offre s'ajoute celle des histoires personnelles de ménages aux origines variées et dont le profil s'est diversifié.

## LES HABITANTS DU PÉRIURBAIN DE L'OUEST FRANCILIEN SE VEULENT « ACTEURS » DE LEURS MOBILITÉS

Le diagnostic territorial a laissé apparaître une séparation du territoire d'étude en deux bassins de vie : il distingue la commune de Maule des autres communes du plateau, fortement polarisées par Mantes. Mais l'enquête réalisée auprès des habitants montre à quel point la notion de bassin de vie est difficile à appréhender dans cet Ouest francilien aux polarités multiformes. Des habitants dont les déplacements répondent à des logiques personnelles et illustrent un désir d'affranchissement.





### MAULE : UNE CENTRALITÉ SENTIMENTALE ET NOSTALGIQUE

Si la ville de Maule offre des équipements, des commerces et des services qui captent les déplacements de ses habitants, elle symbolise aussi une centralité « villageoise » dans sa forme et son ambiance. « Même si je travaille à Paris, pour moi, le centre de ma vie, c'est vraiment Maule. Ça fait centre-ville, on ne peut pas y aller sans rencontrer quelqu'un. » Les enquêtés y retrouvent les aménités recherchées dans la définition qu'ils se font du « centre » : « des rencontres », « un marché », « une place », « des restaurants », etc.

Centralité locale et traditionnelle, Maule semble conserver son attractivité de bourg historique. Les discours des habitants témoignent en effet d'un attachement à une forme presque nos-

talgique du centre, valorisé par sa petite taille. Une microéchelle propice aux interactions et qui permet d'oublier un temps sa voiture. Maule concentre un certain nombre de fonctions et les ingrédients d'une centralité à taille humaine, qui font sens dans la mobilité des enquêtés.

Ils sont d'ailleurs peu nombreux à se rendre dans les autres pôles de services du territoire : « *Aller à Mantes ? Pour quoi faire ? On a tout à Maule. En plus, je n'aime pas, c'est trop grand (...), ça fait trop ville. Moi, je suis attaché au petit centre des villages, comme à Maule, Épône ou Crespières.* » Les grands pôles de services tels que Mantes ou Les Mureaux sont évités, ou fréquentés de façon ponctuelle et dans un but précis, comme aller au cinéma ou se rendre dans un magasin spécifique. Les communes du plateau sont peu fréquentées par les habitants de Maule, exception faite



LUCILE METTAL / AUF DE



des visites à la famille et aux amis, et à la Ferme du Logis, une des premières expériences françaises de cueillette à la ferme, très largement citée par les enquêtés : « À part la Ferme du Logis, à Jumeauville, je connais assez mal les communes du plateau. Je n'ai pas vraiment de raison de m'y rendre, donc je n'en prends pas le temps. »

### **MANTES : PÔLE D'ATTRACTIVITÉ POUR LES HABITANTS DU PLATEAU**

Les mobilités des enquêtés résidant dans les communes du plateau présentent des structures plus complexes. En effet, mise à part Guerville, qui présente un cas particulier, les communes de Jumeauville, Arnouville-lès-Mantes, Boivreille-en-Mantois et Breuil-Bois-Robert ne disposent pas de commerces de proximité, et sont beaucoup moins équipées. Dès lors, leurs habitants sont obligés de quitter leur commune de résidence pour « aller en ville ». Dans ce cas, il semble que les mobilités d'achats et de loisirs soient canalisées par Mantes et, dans une moindre mesure, par Guerville pour les achats les plus simples (boulangerie, pharmacie, tabac, banque).

Pour certains enquêtés, c'est bien Mantes qui fait office de centralité. De par leur histoire personnelle : « Mon centre-ville, c'est Mantes, d'un point de vue fonctionnel, mais aussi parce que c'est là que je suis née. J'y ai des attaches ami-

cales et familiales. » Ou par nécessité : « Même si je n'aime pas Mantes, je pense que c'est vraiment mon centre-ville, c'est le plus pratique pour moi. » La commune de Guerville, en revanche, bien qu'elle soit dotée d'un certain nombre de commerces et d'équipements, est peu citée comme le « centre-ville », même par les personnes qui y résident. Cela tient certainement à la structure de son tissu urbain, épars et constitué de hameaux désolidarisés les uns des autres. Ainsi, pour les enquêtés, la notion de « centre-ville » est associée à des critères tels que « la rencontre », « l'échange », ou « la variété ». Guerville apparaît comme une polarité locale, qui n'est assortie d'aucune attache psychologique. « J'habite à Guerville, donc je vais faire mes courses à Guerville, mais on ne peut pas vraiment dire qu'il y a un centre vivant à Guerville. »

### LA NOTION DE « CENTRE-VILLE » EST ASSOCIÉE À DES CRITÈRES TELS QUE « LA RENCONTRE », « L'ÉCHANGE », OU « LA VARIÉTÉ »

Ainsi, pour les habitants du plateau, qui résident dans de petites communes peu équipées, mais proches de l'agglomération, un autre espace de vie se dessine : plus diffus, tout en restant polarisé par Mantes.





## JUMEAUVILLE : DES CENTRALITÉS PLURIELLES ET PERSONNELLES

L'étude des « lieux fréquentés » par les habitants de Jumeauville, la commune du plateau la plus proche de Maule, montre des mobilités plus floues, plus diffuses, et davantage liées aux parcours personnels, qui semblent échapper à toute logique géographique commune.

Ainsi, l'un des enquêtés associe son centre-ville à son lieu de travail, Saint-Quentin-en-Yvelines : « C'est à Saint-Quentin que je suis toute la journée, donc c'est là-bas que je placerais mon centre-ville. » Un autre enquêté cite Maule comme l'endroit où il se rend quand il va « en ville ». Mais la plupart éprouvent quelque difficulté à définir ce qu'ils considèrent comme leur centre-ville : « On a des endroits où l'on va pour faire les courses, comme à Épône ou à Flins. Si j'ai besoin d'aller au restaurant, je vais à Maule, si je veux aller au cinéma, je vais à Mantes, mais sinon on préfère la campagne. »

D'autre part, les habitants expriment un attachement très fort à la commune, tout en confessant qu'elle ne peut pas remplir la fonction d'un centre-ville : « Avec mes enfants, on fait beaucoup d'activités à Jumeauville. En fait, le lieu que je fréquente le plus, c'est la salle polyvalente de Jumeauville. Et tout ce qu'on peut faire à pied, on le fait. »

Conscient de la difficulté à définir le bassin de vie de ses administrés, le conseil municipal de

Jumeauville a souhaité les interroger sur leurs déplacements quotidiens, au moment du choix de l'intercommunalité. Une décision difficile, puisque les résultats de l'enquête ont montré qu'ils sont partagés entre deux « bassins

SI LES COMPORTEMENTS INDIVIDUELS  
DE MOBILITÉ SONT VARIÉS,  
LE SENTIMENT D'APPARTENANCE  
À LA COMMUNE DE RÉSIDENCE  
EST PARTAGÉ

de vie », institutionnalisés par les intercommunalités de la communauté d'agglomération de Mantes-en-Yvelines (Camy) et de Gally-Mauldre. Ainsi, d'autres logiques que celles des comportements de mobilités quotidiennes ont guidé le conseil municipal dans le choix de l'intercommunalité.

S'ils ont tendance à « butiner », la recherche de la proximité est une constante : non seulement elle permet d'éviter de prendre la voiture, mais elle répond également à un besoin d'ancrage et d'appropriation de son lieu de vie. Par ailleurs, si les comportements individuels de mobilité sont variés, le sentiment d'appartenance à la commune de résidence est partagé, et semble répondre à un besoin d'identité collective.

**UNE IDENTITÉ TERRITORIALE QUI SE CONSTRUIT AUSSI PAR OPPOSITION**

Quelle que soit leur commune de résidence, les enquêtés expriment un rejet généralisé des espaces situés au nord de la Seine. Les motifs de ce rejet s'exposent principalement de deux manières.

La première concerne l'inaccessibilité de certains espaces, qui pousse les habitants à mettre en place des stratégies d'éviction : « Traverser la Seine, c'est l'enfer ! C'est embouteillé et mal fichu. Je préfère aller plus loin si j'ai besoin de quelque chose que galérer à aller là-bas. »

La seconde, plus marquée, consiste à percevoir la Seine comme une « frontière » entre des espaces « abîmés » par l'urbanisation et un paysage préservé : « Franchement, de l'autre côté de la Seine, on n'aime pas... pour nous, ce n'est pas la même identité. Là-bas, il y a plein d'usines et aucun espace vert. C'est vraiment moche. »

Ces communes urbanisées cristallisent une partie des craintes quant à l'évolution du territoire. Les discours révèlent un attachement global à un cadre de vie qui, désormais, offre des figures valorisantes d'ancrage pour les populations périurbaines. Celles-ci ont conscience des aménités de leur cadre de vie et poussent les élus à mettre en place des mesures de protection. « À Maule, on ne veut surtout pas une

évolution comme celle des communes qui bordent la Seine. Le maire s'en est fait le garant, grâce à la volonté des habitants. »

Cette valorisation du cadre de vie et la liberté de choix exprimées par les habitants de l'Ouest francilien, dans leur expérience du territoire, dessine un mode de vie périurbain de plus en plus assumé, et des espaces vécus dont les contours sont difficiles à discerner. ■

Lucile Mettetal est géographe-urbaniste, chargée d'études à l'IAU îdF.

1. Interrogés dans le cadre d'une recherche menée pour le compte du Puca – Plan d'urbanisme construction architecture [C. ARAGAU et alii, 2014].





MARIE CARLES/AU IDF

# IDENTITÉS PÉRIURBAINES : **LE BOCAGE GÂTINAIS**

L'étude de faisabilité d'un parc naturel régional dans le Bocage gâtinais a été l'occasion de donner la parole aux habitants et acteurs de ce territoire rural, confrontés à la diffusion du mode de vie urbain.

Ils évoquent leurs parcours de vie, les pratiques et représentations à l'œuvre, et témoignent des dynamiques et des mutations en cours.

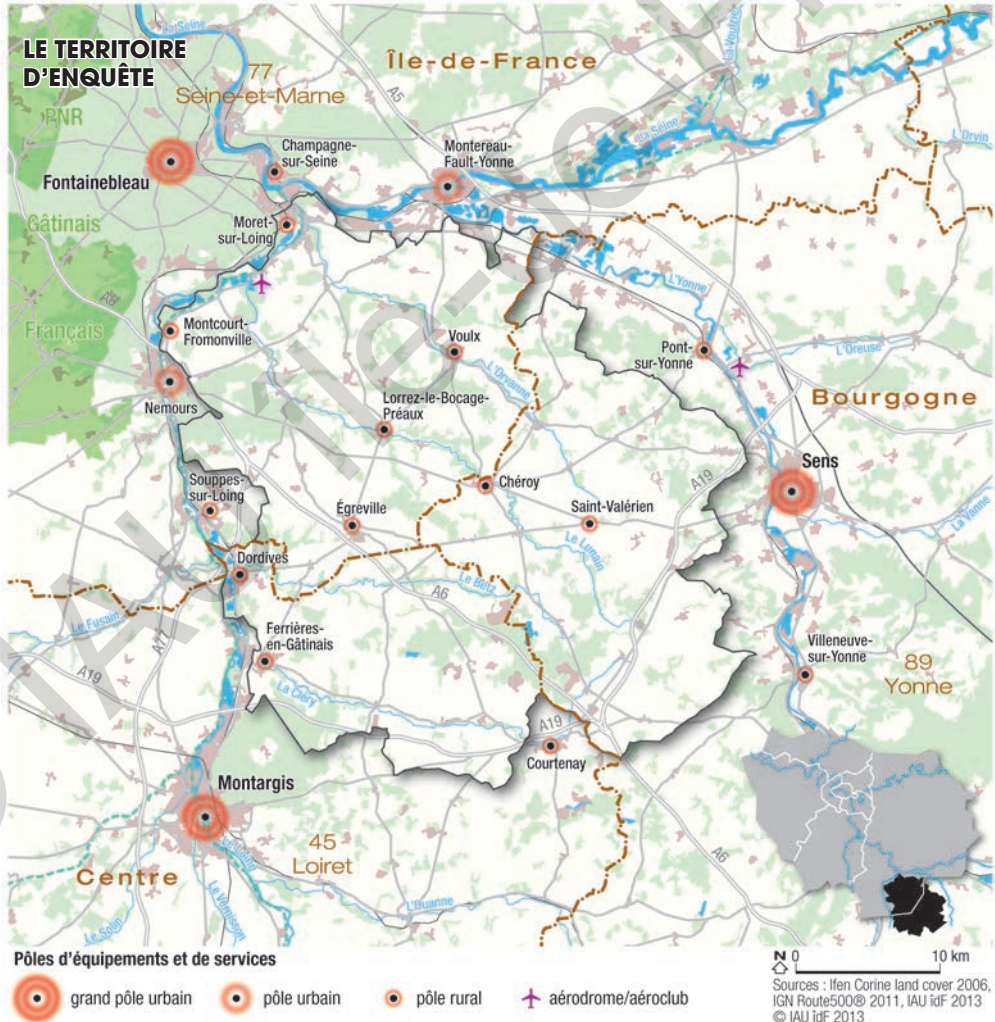
\*\*\*\*\*

Sandrine Beauflis, Nicolas Laruelle et Florian Soulard, IAU idF





MARIE CHARLES/IAU IDF





Le Bocage gâtinais est situé à une centaine de kilomètres au sud-est de Paris, aux confins de trois régions (Bourgogne, Centre et Île-de-France), et à proximité de plusieurs pôles secondaires comme Montereau-Fault-Yonne au nord, Nemours à l'ouest, Sens à l'est, et Montargis au sud. Il se caractérise notamment par ses formes spatiales et paysagères héritées du monde rural.

Une enquête menée dans le cadre du projet d'un parc naturel régional a permis de recueillir une vingtaine d'entretiens réalisés auprès d'habitants de ce territoire. Des paroles aussi diverses que celles d'un directeur d'école, d'un curé, d'un journaliste, d'un agriculteur, de commerçants, de collégiens ou de passants nous font apprécier plus justement la singularité des parcours de vie, tout comme les mutations sociétales qui s'opèrent. À l'instar de nombreux territoires, le Bocage gâtinais est aujourd'hui confronté à la diffusion et à la généralisation d'un mode de vie profondément urbain, qui modifie peu à peu ses structures traditionnelles et communautaires.

#### UNE « CAMPAGNE » RECHERCHÉE POUR SES AMÉNITÉS... ET OPPOSÉE À L'ESPACE URBAIN

Pour les personnes interrogées, le Bocage gâtinais est d'abord un territoire de « campagne » qu'elles opposent à l'espace urbain et à ses externalités négatives. On retrouve derrière le terme campagne différents attributs comme « le calme », « l'espace » ou « la tranquillité ». Ce désir de « nature », de « campagne » est difficile à saisir tant il recouvre des réalités variées, suivant

les personnes interrogées. Il s'inscrit cependant dans une relation d'opposition quasi systématique avec l'espace urbain et son mode de vie. Cette représentation sociétale est parfois à l'origine de trajectoires résidentielles, comme celle de Véronique, qui évoque la décision prise en famille de s'installer à Vallery : « Ma fille et mon mari avaient envie de campagne, de plus d'espace, même si l'on était très bien logés à Paris. On a pris un compas, on a fait un rond de 100 km maximum depuis Paris, et on a trouvé Vallery. »

#### LE BOCAGE GÂTINAIS SE CARACTÉRISE NOTAMMENT PAR SES FORMES SPATIALES ET PAYSAGÈRES HÉRITÉES DU MONDE RURAL

Ou encore celle de Claudie, qui a quitté sa maison de Montereau pour bénéficier d'un terrain plus vaste à un prix plus abordable : « Les voisins étaient trop près. Ma nouvelle maison me permet d'avoir des poules et d'être au calme. » L'accession à la propriété est un critère décisif pour un certain nombre de familles issues de la « région parisienne ». Le Bocage gâtinais dispose d'un parc de logements constitué essentiellement de maisons individuelles avec jardin. Nathalie nous explique les raisons des multiples déménagements de ses parents : « Ils ont habité successivement à Savigny-le-Temple, Vaux-le-Pénil, puis La Chapelle-la-Reine. C'est tout en



descendant ! Certainement parce que les habitations sont moins chères quand on s'éloigne, et parce qu'on était quatre, il fallait bien nous caser. » Pour Mauricette, l'avantage est double : « Les logements sont moins chers qu'en région parisienne et Montereau à l'avantage d'être en zone carte orange. »

### UNE PRATIQUE D'ESPACES PLURIELS ET DISPERSÉS

L'insuffisance d'emplois, de services et d'équipements nécessite la pratique d'espaces pluriels et dispersés, s'appuyant sur une armature urbaine de proximité (Sens, Montereau, Nemours, Montargis, accessibles en une vingtaine de minutes en voiture, en moyenne), mais aussi sur des pôles franciliens plus éloignés qui offrent, par exemple, un éventail d'emplois et de formations plus important. Nathalie doit conduire son fils de 15 ans qui suit une formation d'électricien à Nangis : « C'est déjà le nord de la Seine-et-Marne pour nous, et les deux parties du département sont très mal connectées. » Dès leur plus jeune âge, les enfants sont confrontés à l'expérience d'un espace éclaté. Dans l'Yonne, l'offre scolaire se répartit sur plusieurs communes : la maternelle est à Villedethierry, tandis que l'élémentaire se déroule à Vallery, Dollot, Brannay ou Saint-Valérien, suivant les niveaux.

L'ABSENCE D'EMPLOIS QUALIFIÉS  
ENTRAÎNE, POUR UNE PART  
IMPORTANTE DE LA POPULATION,  
UNE PRATIQUE DE LA LONGUE  
DISTANCE PENDULAIRE

Être motorisé est indispensable sur ce territoire, où l'offre en transport en commun se limite quasi exclusivement au ramassage scolaire. Il n'est d'ailleurs pas rare que le curé du village s'improvise taxi pour conduire des paroissiens à la gare de Sens, ou à la préfecture pour accomplir des démarches administratives. « Ce sont essentiellement des femmes veuves ou divorcées qui



n'ont ni voiture, ni permis et, sans voiture, ici, on ne fait rien. » L'absence de moyen motorisé accentue souvent l'isolement et la détresse de personnes déjà marginalisées socialement (personnes âgées, au chômage, etc.).

### DES EMPLOIS LOCAUX PEU QUALIFIÉS, DES EMPLOIS QUALIFIÉS ÉLOIGNÉS

L'absence d'emplois qualifiés entraîne, pour une part importante de la population, une pratique de la longue distance pendulaire. « Il n'y a pas d'emplois, ici. Un peu chez Senoble, mais c'est tout. Sinon, quelques emplois logistiques, comme à la zone de Savigny qui vient d'ouvrir. » « Il n'y a pas beaucoup de travail dans le secteur. On ferme les usines et on fait des musées à la place. » Chacun se projette sur un espace qui lui est propre, la direction et la portée du déplacement variant selon le profil socioprofessionnel de la personne interrogée. L'agglomération parisienne polarise de nombreux déplacements liés au travail, à l'offre culturelle, aux loisirs et à la famille, même si les capitales de la Bourgogne et du Loiret, elles aussi éloignées, restent des destinations obligées pour les démarches administratives ou les études supérieures.





Simone nous parle de son fils qui réside à Nanterre et travaille à Boulogne, rallié en voiture plutôt qu'en transports collectifs, car cela lui demanderait trop de changements : « Heureusement, comme il est cadre, il peut adapter ses horaires et partir très tôt le matin, quand il y a moins de circulation et revenir plus tôt aussi – il se lève quand même à quatre heures tous les matins. »

Le temps passé dans les transports pèse sur la vie familiale et sociale. Véronique : « C'est une vie difficile quand on travaille à Paris. Je partais de chez moi à 6 h 20 pour le train de 7 h à Montreuil. Avant de prendre le train, il fallait déjà trouver une place de parking. J'arrivais à 8 h ou 8 h 10, voire 8 h 20 suivant le retard du train. Ensuite, je prenais le métro avec un changement. J'arrivais au travail vers 9 h. Le soir, la même chose. Quand on arrive, on est fatigué. On rentre à la maison, on ne fait pas autre chose. »

Avoir un emploi sur place est pourtant une préoccupation forte des acteurs du territoire. Il est difficile, voire impossible pour les deux parents, de combiner la longue distance pendulaire avec la vie familiale. En l'absence d'emplois qualifiés sur le territoire, refuser cette longue distance pendulaire pour mieux accompagner ses

enfants ou mieux profiter des ressources de proximité entraîne souvent de fait une précarisation professionnelle : « Beaucoup de femmes ont des petits emplois (notamment auprès des personnes âgées) qui leur permettent de travailler à proximité. »

#### UN « VIVRE ENSEMBLE » QUI SE DISSOUT

Le délitement du « vivre ensemble » est une inquiétude exprimée par de nombreuses personnes interrogées. La diffusion et la généralisation d'un mode de vie urbain, non spécifiques à ce territoire, mais sans doute plus rapides et plus aiguës ici, paraissent avoir amorcé un processus d'individuation et d'entre-soi entraînant peu à peu la disparition des structures traditionnelles et communautaires. Les lieux et les occasions de dialogue, d'échange, de rencontre semblent nettement moins nombreux.

Une vieille dame, originaire de la région parisienne et arrivée sur le territoire dans les années 1970, livre son sentiment : « Il y avait beaucoup de fêtes de village... On s'intégrait vite à la vie de la commune. Maintenant, il y a plus rien. » Même constat avec Francis, pour qui la transformation de l'activité agricole a eu des conséquences sur la vie sociale du territoire : « Avant, on s'arrêtait



au bord du chemin avec le paysan, on causait. Aujourd'hui, c'est fini. Les mecs ont des 450-500 hectares, ils viennent de Seine-et-Marne ou du Loiret, il faut que leur champ soit fait dans la journée. Donc, ils causent à personne, et en avant, marche ! Le contact s'est perdu. »

La fragilisation du tissu associatif est une des raisons souvent évoquées, comme avec Mauricette : « Depuis quelques années, les gens ne vont plus dans les associations parce que donner de son temps, ça ne se fait plus. Le bénévolat, ça se perd. Par exemple, on a du mal à organiser une course à pied entre communes du canton. C'est un problème de temps, mais aussi d'envie de s'investir de la part des nouveaux habitants. On a l'impression que c'est un dortoir, pour eux. Quand on a toujours vécu en milieu rural, on a du mal à accepter qu'il n'y ait plus personne qui veuille s'investir pour le village. » Pour la vieille dame : « Ces nouveaux arrivants, on ne les voit pas. Ils n'ont ni le temps, ni l'envie. Il y en

a eu beaucoup ces dernières années, notamment depuis deux, trois ans. Beaucoup de lotissements. Souvent des personnes issues de la région parisienne. Parfois même des communautes. » Même discours chez Véronique : « On manque de bénévoles et il y a de moins en moins de monde aux festivités qu'on organise. Les gens, ça ne les intéresse plus. »

L'individuation des comportements, l'accélération des échanges et des mobilités, réelles et virtuelles, affaiblissent peu à peu l'espace social de proximité. Les nouveaux arrivants confirment ne pas participer à des activités sur le territoire. « On a peu de temps en dehors du travail. On préfère en profiter pour être tranquille. »

Pour Odette, cette absence de lien entraîne un phénomène d'entre-soi : « On n'est qu'entre nous, entre personnes âgées, on ne voit personne. (...) Les gens vivent avec leur ordinateur. Ça prend beaucoup de temps. On parle avec des gens qui sont loin, sans connaître ceux qui sont proches. »

## LE BOCAGE GÂTINAIS, UN BASSIN DE VIE, DES BASSINS DE VIE

La croissance démographique, la distance à l'emploi et la difficulté d'accès aux équipements et aux services, parce qu'elles sont plus fortes dans le Bocage gâtinais qu'ailleurs, y posent de façon plus aiguë la question des bassins de vie, de l'appartenance au territoire et à une communauté de destin. Les temps et les espaces de vie très différents des habitants semblent se superposer sans presque se toucher.

LE TERRITOIRE PEINE À TROUVER  
UNE IDENTITÉ ET RESSEMBLE  
DAVANTAGE À UNE SUPERPOSITION  
DE TRAJECTOIRES DE VIE QU'À UN  
BASSIN DE VIE COMMUN

Ce territoire se caractérise par un renouvellement notable de ses habitants<sup>1</sup>, par un éloignement quotidien d'une partie de la population et par des pôles secondaires et des lieux de scolarisation pluriels et dispersés. Dans ce contexte, l'appartenance au territoire diffère fortement : les natifs expriment un lien ancien et affectif à leur lieu de vie. Ils sont attachés au caractère rural du territoire et à son histoire. Une ruralité faite d'entraide, de solidarité, qu'ils opposent à l'anonymat et à la solitude des villes denses. Les nouveaux arrivants, souvent contraints à des navettes quotidiennes longues et fatigantes, s'investissent peu localement et semblent présenter un ancrage moins marqué. Dans ce contexte, le territoire peine à trouver une identité et ressemble davantage à une superposition de trajectoires de vie qu'à un bassin de vie commun.



Des tensions pointent entre les désirs et les attentes des habitants, entre les « locaux » et les « nouveaux », entre « jeunes » et « moins jeunes », entre « ruraux » et « urbains ». Tensions qui ne semblent pas pour l'instant avoir trouvé d'exutoire, en l'absence de lieux et d'acteurs capables de tisser du lien entre des habitants qui coexistent plus qu'ils ne cohabitent sur le territoire. ■

Sandrine Beaufigl est démographe,  
chargée d'études à l'IAU îdF.  
Nicolas Laruelle est économiste-urbaniste,  
chargé d'études environnement à l'IAU îdF.  
Florian Soulard est géographe,  
chargé d'études à l'IAU îdF.

1. L'étude quantitative indique que le Bocage gâtinais correspond au territoire ayant des taux d'entrée et de sortie élevés par rapport à ceux des parcs naturels régionaux des trois régions concernées (Île-de-France, Bourgogne, Centre). Ce qui signifie que, par rapport à sa population, il a accueilli et vu partir plus d'habitants que les autres territoires de référence.





# IMPACT DE LA **MOBILITÉ** **PROFESSIONNELLE** SUR LES **TERRITOIRES VÉCUS**

Les modes de vie sont fortement ancrés dans les espaces résidentiels, de travail ou de passage. Chacun puisant, en fonction de son histoire, de ses contraintes et de ses goûts, dans les différentes ressources connues de ces territoires. Toute mobilité résidentielle ou professionnelle modifie alors, parfois profondément, la transcription spatiale des usages quotidiens.

\*\*\*\*\*

Anne Claire Davy et Pascale Leroi, IAU îdF  
Thomas Sigaud, Irisso, université Paris-Dauphine



LAURENT MIGNAUX/MEDDE-MLETR

Les pratiques spatiales des Franciliens découlent de la manière dont chacun, de par ses goûts et son histoire individuelle et familiale, s'approprié les ressources, plus ou moins abondantes, de ses territoires d'ancrage : lieu de résidence, lieu de travail, lieux traversés lors des navettes quotidiennes. Si l'un de ces lieux change, quel en est l'impact sur les territoires de vie des individus ? Des sociologues de l'IAU îdF et de l'université Paris-Dauphine ont interrogé 26 salariés franciliens confrontés au transfert de leur entreprise, mettant en évidence les ajustements induits par ce déménagement sur leurs usages des territoires.

### DES MODES DE VIE ANCRÉS DANS LES TERRITOIRES

Malgré le développement des pratiques dématérialisées (achats, loisirs culturels, accès à l'information, démarches administratives...), l'ancrage territorial des modes de vie résiste. Les témoignages des salariés interrogés, principalement des cadres et des professions intermédiaires,

donnent en effet à voir à quel point les modes de vie restent indissociables des territoires de résidence, de travail ou de passage. Le déplacement contraint du lieu de travail et l'allongement des temps de transport bousculent, de ce fait, l'équilibre subtil des mobilités quotidiennes et modifie, parfois profondément, l'organisation de leurs usages dans l'espace et le temps. La mobilité du lieu de travail ou du logement, même lorsqu'elle porte sur une courte distance, impose assez souvent une réorganisation complète de l'organisation quotidienne et hebdomadaire de la famille. La mobilité n'est ainsi jamais tout à fait neutre en termes de mode de vie et de lien social : pratiques de consommation, carnet d'adresses médicales, accès aux services, pratiques sportives et culturelles, vie sociale et associative s'en trouvent presque toujours modifiés.

« Je ne mange plus de pain frais, je pars avant l'ouverture de la boulangerie et je rentre après sa fermeture, sans en croiser une sur mon chemin. »

« Avec 2 heures et demie de transport chaque jour, vous n'allez plus au cinéma en semaine, ni faire vos courses. »

« Je ne vis plus là où j'habite... »

« Je ne peux plus aller chez le coiffeur... Depuis le déménagement, je suis mal coiffée. »

### LA « VIE DE FAMILLE », POINT D'ATTACHE ESSENTIEL

Le jeu des contraintes et des ressources des salariés reste très localisé autour du logement ou du quartier et compose de multiples microterritoires de vie propres à chaque individu et à son inscription dans un cercle social et familial. Face au transfert de leur lieu de travail, de nombreux salariés enquêtés ont justifié leur sédentarité résidentielle par le poids des arbitrages familiaux : compromis avec le lieu de travail du conjoint, scolarité des enfants, soutien à des parents âgés, contraintes de garde partagée... « L'intérêt des enfants » requiert pour beaucoup de parents interrogés leur « stabilité » résidentielle. Une fois le logement choisi, souvent pour sa proximité avec une école désirée, le quartier devient celui de l'attachement des enfants et se quitte difficilement...

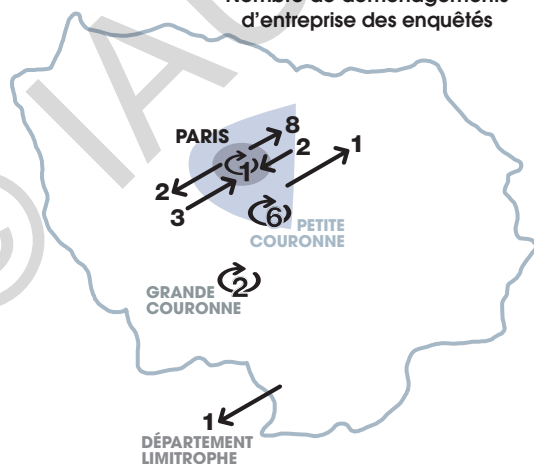
## ARBITRAGES PROFESSIONNELS ET RÉSIDENTIELS : UNE ENQUÊTE QUALITATIVE

En mai-juin 2013, l'IAU ÎdF, en collaboration avec l'université Paris-Dauphine, a réalisé 26 entretiens semi-directifs auprès de salariés (en majorité des professions intermédiaires et des cadres) dont l'établissement avait déménagé au cours des cinq dernières années. Les salariés auprès desquels ont été menés ces entretiens ont été en grande partie contactés par l'intermédiaire du syndicat CGE-CFC et recrutés sur la base du volontariat, dès lors qu'ils étaient concernés par une situation de déménagement d'entreprise imposé. Le saut géographique était interne à l'Île-de-France, mais suffisamment important pour que les salariés envisagent de changer d'emploi ou de logement.

Ces entretiens sociologiques concernaient l'impact du déménagement d'entreprise sur les comportements résidentiels (adaptation du logement ou pas), les temps de transport et les déplacements quotidiens, le rythme de vie, les conditions de travail et les compensations proposées aux salariés par leur entreprise.

Enquête réalisée par Julia Velluz (IAU ÎdF/université Paris-Dauphine) sous la responsabilité d'Anne-Claire Davy et Pascale Leroi (IAU ÎdF) avec la collaboration de Thomas Sigaud (Irisso, université Paris-Dauphine) et Claire Julliard (chaire Ville et Immobilier de l'université Paris-Dauphine). ■

Nombre de déménagements d'entreprise des enquêtés



« Quand vous engagez une famille, c'est une toute autre histoire. Le grand a subi sept nounous, je ne veux plus qu'il change. On a une stabilité, les enfants ont leur stabilité, leurs repères, c'est le plus important. »

« Mon objectif c'est de trouver un endroit où je puisse évoluer sans avoir à bouger plus tard. C'est pour les enfants, pour éviter de les déraciner encore et encore. »

« J'ai une grand-mère qui vieillit dans ma rue, des parents qui commencent à vieillir, c'est sûr que ça ne me rend pas mobile, je ne veux pas les mettre en structure sociale. »

### LE « QUARTIER » DE TRAVAIL, PARFOIS LE DERNIER LIEN AVEC LA VILLE

Dans un territoire complexe comme l'Île-de-France, la territorialisation des modes de vie ne tient pas qu'au lieu de résidence, mais intègre les ressources liées au lieu de travail, ou même aux lieux de passage. On constate ainsi parmi les salariés interrogés un fort attachement aux aménités urbaines de leur « quartier » de travail, qui se voit alors investi d'une valeur propre, comme lieu de vie. Plusieurs salariés ont ainsi fait part d'un sentiment d'arrachement au quartier de travail quitté.

Ce sentiment est particulièrement fort quand le transfert du lieu de travail rompt les derniers liens avec Paris.

« Travailler à la Plaine-Saint-Denis, c'est travailler sur une plate-forme pétrolière. »

« En passant à Malakoff, j'ai perdu Paris. »

« On parlera de temps de transports, mais déjà culturellement on est dépossédé de quelque chose. »

« C'est vrai que Paris me manque, encore plus maintenant, parce qu'avant au moins je travaillais à Paris ! »

### LE TERRITOIRE RÉSIDENTIEL, UN ESPACE SÉCURISANT

Parmi les salariés rencontrés, un grand nombre avait déjà vécu plusieurs déménagements professionnels. Cette faible prévisibilité de la stratégie patrimoniale des entreprises les conduit à privilégier au critère de proximité physique du



lieu de travail celui de l'accessibilité de leur logement au réseau de transports. Cela tient également à une valorisation identitaire du territoire résidentiel, jugé plus sécurisant et plus durable que le lien à l'emploi.

« Et puis aller sur un site qui de toute façon est condamné, il vaut mieux traîner un peu, attendre qu'il ferme et on verra ensuite ce qu'il se passe. Se déplacer pour deux, trois, quatre ans... et puis se dire qu'après ça va être encore la grande roue ! »

Cette priorité donnée au choix résidentiel est rendue possible, en Île-de-France, par une confiance presque irrationnelle en l'existence d'une offre de transports irriguant l'ensemble de la région. Pour les salariés interrogés, l'offre de transport devient le garant de la durabilité de leur choix résidentiel et de sa résilience face au choc de leur vie professionnelle. Un arbitrage favorisé aussi par les évolutions du marché de l'emploi (précarisation des statuts, télétravail, horaires aménagés...) et les tensions du marché immobilier francilien qui font de l'immobilité une stratégie résidentielle gagnante (cycle haussier et plus-values immobilières, érosion du niveau de loyer avec la durée d'occupation, renchérissement du coût de la mobilité...).

« J'avais l'habitude d'avoir des contraintes de déplacement. À aucun moment, l'implantation de mon travail n'a déterminé l'implantation de mon logement. »

### **L'ÎLE-DE FRANCE : UNE APPROPRIATION PAR LA PROXIMITÉ**

Le territoire francilien présente une difficulté d'appropriation dont témoignent les salariés interrogés. Ils ont souvent des grilles de lecture de la région très sommaires, connaissent peu de communes et de trajets possibles. Le territoire francilien est souvent perçu à travers des oppositions simples : Paris / banlieue ; Est / Ouest...

À l'inverse, ils dessinent autour de leur lieu de résidence une géographie très subtile et souvent de grande proximité. Parmi les salariés non originaires de l'Île-de-France, beaucoup racontent une première installation « par hasard » dans

telle ou telle commune francilienne, en expliquant avoir retenu des critères généraux, peu discriminants en termes de territoires... Mais, en les écoutant, on s'aperçoit qu'une clé d'entrée initiale a presque toujours été déterminante : la proximité d'un espace vert ou de loisir fréquenté, une parenté dans le voisinage, un appartement trouvé par un collègue, une gare ou un axe routier desservant le territoire d'origine... Une fois ce premier territoire d'installation apprivoisé, ils s'en éloignent rarement.

La complexité du territoire francilien et l'anticipation positive d'une offre de transports flexible et susceptible de s'adapter au cours du parcours professionnel décuplent, en Île-de-France, la valeur des ressources du territoire résidentiel, elles-mêmes inscrites dans des périmètres de grande proximité. ■

Anne Claire Davy est sociologue, chargée d'études à l'IAU îdF. Pascale Leroi est économiste-urbaniste, chargée d'études à l'IAU îdF. Thomas Sigaud est chercheur au Centre d'études de l'emploi.

© IAU île-de-France

# L'ACTION PUBLIQUE ET LA FABRIQUE DES TERRITOIRES

\*\*\*\*\*

Le schéma directeur de la région Île-de-France propose un maillage gradué de polarités constituant un réseau de territoires connectés par une offre de transports structurante. Mais au-delà de ce cadre prospectif, les acteurs locaux, élus, organismes de santé, opérateurs de transport, services de police, ont besoin de découpages opérationnels pour organiser l'action publique. Ces découpages se calent sur les pratiques quotidiennes des habitants et, en organisant l'action territoriale, les impactent à leur tour.





# LA **CONSTRUCTION** **COLLECTIVE** DES TERRITOIRES

Les territoires rassemblent et associent différents types d'acteurs ou de parties prenantes. Loin de se conformer à des limites administratives figées, leurs frontières peuvent évoluer au gré des interactions ou des projets.

\*\*\*\*\*

André Torre, Inra, AgroParisTech



Construits collectifs – en élaboration permanente – les territoires sont « changeants, fluctuants, instables » [DELAMARRE, LACOUR, THOIN, 2013], parfois à géométrie variable, à la fois consommateurs et créateurs de ressources productives locales. Leur évolution est déterminée par des dynamiques individuelles et collectives : une entreprise va avoir pour stratégie d'y développer des activités spécifiques, comme une innovation numérique, un signe de qualité ou un réseau de coopérations locales, alors que les institutions chercheront à créer une identité commune, des relations de confiance, ou des savoir-faire innovants, comme dans les systèmes productifs localisés [COURLET, 2002].

### **LES TERRITOIRES : À LA CROISÉE DES ESPACES ET DES ORGANISATIONS**

Les territoires sont, ainsi, des lieux d'interactions privilégiés entre un espace physique et des modes d'organisation d'activités de différentes natures, animés par des groupes sociaux

et économiques porteurs de projets de développement. Ils s'inscrivent dans le long terme, avec une histoire et des préoccupations fortement ancrées dans les cultures et les habitudes locales. Ainsi, leur dynamique et leur croissance reposent sur leur capacité d'innovation, leur faculté d'exploitation des ressources locales et leur aptitude à mobiliser et à capter les ressources provenant de l'extérieur, transformées avec plus ou moins de bonheur en un esprit du lieu et des modes de fonctionnement souvent complexes.

Mais pour gérer cette fragile alchimie et assurer le développement des territoires, il est nécessaire que se réalise un accord sur les manières de fonctionner et sur les projets futurs. Le processus de gouvernance doit alors répondre à la question : comment construire des objectifs futurs, des modes et des pratiques de développement ? En un mot, quel(s) projet(s) de développement faut-il mettre en œuvre pour un territoire ou une région ? Quelle est l'alliance – provisoire ou de plus long terme – entre des parties prenantes aussi diverses que des entreprises, des pouvoirs publics, des collectivités locales, des associations de citoyens et des représentants de la société civile ?

Loin de se limiter à des formes gravées dans le marbre, des textes de lois ou des règlements, les dispositifs de gouvernance des territoires résultent d'un alliage complexe, qui repose sur des acteurs multiples et différents, des structures et des mécanismes de gouvernance, ainsi que des processus conflictuels et concertatifs fortement imbriqués. Il s'agit, bien sûr, des pouvoirs publics, mais aussi des acteurs de la production industrielle, des services ou de l'agriculture, des protagonistes de l'aménagement du territoire, comme les syndicats de bassins-versants ou les agences de l'eau, les parcs naturels régionaux ou les pôles d'excellence rurale. Et encore des associations de protection de la nature et de voisinage : devenues parties prenantes de la discussion publique et de l'élaboration concertée de normes au niveau local, elles participent souvent de la construction et de la mise en place de protocoles de coopération.





**CONCERTATION, NÉGOCIATION ET CONFLITS:  
LES FACTEURS DE CONSTRUCTION  
DES TERRITOIRES**

Si l'on insiste beaucoup sur la concertation ou la négociation, on souligne plus rarement le rôle joué par les conflits dans les processus de décision et de construction des territoires. Pourtant, ils constituent l'instrument privilégié de mise à l'épreuve des nouvelles idées, des innovations et des solutions de développement ; révélateurs des dynamiques d'opposition ou d'acceptation de la nouveauté, ils sont le tamis permettant de sélectionner les projets acceptables par la société. C'est, au sens de Hirschman [1972], l'expression de la prise de parole des populations par une vérification, au jour le jour, des initiatives prises par les pouvoirs publics et les

acteurs privés. Des propositions de changements importants, comme l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ou le tunnel du Somport, par exemple, donnent lieu à des oppositions longues et argumentées, car elles déterminent les orientations futures d'un territoire, voire le type de développement économique recherché – agricole, industriel, résidentiel, touristique –, tout en se révélant symptomatiques de choix de société. Les processus de gouvernance des territoires sont, ainsi, le fruit d'un équilibre subtil entre des moments de conflits et des phases de négociation et de coopération, qui doivent permettre la mise en place de nouveaux chemins de développement. Durant les phases de conflits s'échangent les opinions, se confrontent les positions sur les directions futures de déve-



loppement et se reconfigurent les relations de pouvoirs entre groupes économiques et sociaux. Pendant les étapes de négociations et de coopérations se mettent en place les arrangements fondateurs des dynamiques futures, les accords pour définir les chemins de développement et leurs caractéristiques principales [TORRE et BEURET, 2012].

### **LE DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES PASSE PAR LA COMBINAISON DES DIFFÉRENTES PROXIMITÉS**

C'est dans ces interfaces complexes que se joue la mobilisation des relations de proximité, variables clés du processus de développement local ou territorial et, plus particulièrement, de sa gouvernance. Leur activation favorise, en effet, la mise en œuvre des projets de développement territorial et facilite la coordination de groupes d'acteurs hétérogènes ; elle peut contribuer à éviter que certains acteurs ne quittent le territoire (processus de désertification ou d'abandon), prévenir les affrontements sclérosants ou bloquants, participer à l'élaboration de dispositifs de concertation larges et faciliter la décision commune des futurs chemins de développement.

Le terme de proximité est à la mode ces dernières années, et l'on évoque souvent les emplois, la justice ou la démocratie de proximité... en la considérant alors dans son acception géographique : ce qui est près, à côté, facilement accessible. Mais d'autres valeurs s'expriment par exemple quand on parle de nos proches, présents à notre esprit ou dans notre cœur, même s'ils habitent à des milliers de kilomètres. Cette dualité renvoie à la fois à des dimensions géographiques, de voisinage, et à des relations humaines, des liens, des interactions.

La proximité géographique fait référence au nombre de kilomètres à parcourir, à la possibilité de se rendre facilement à son travail ou à l'épicerie voisine, ou de rencontrer des personnes que l'on apprécie, sans négliger le temps d'accès et les coûts de transport – il n'est pas aussi facile et rapide de rejoindre deux villages séparés par des routes en lacet que deux villes

reliées par un train express – et de déplacement ; le développement du TGV, qui a rapproché les régions françaises, se paie d'un prix élevé des billets... L'autre visage de la proximité, celle qui est organisée, concerne les personnes avec qui l'on échange au quotidien, les collègues de bureau, les membres de l'association de voisinage, ou les parents d'élèves, qui cultivent des liens d'appartenance au même réseau. Mais ce sont, également, des attaches plus profondes ou plus anciennes, qui transcendent les distances : les membres d'une famille ou d'une diaspora, les amis d'enfance... avec qui il n'est pas nécessaire de se trouver dans un même lieu pour partager des valeurs, des projets communs ou des plans d'avenir.

### **LES PROCESSUS DE GOUVERNANCE DES TERRITOIRES SONT LE FRUIT D'UN ÉQUILIBRE SUBLIL ENTRE DES MOMENTS DE CONFLITS ET DES PHASES DE NÉGOCIATION ET DE COOPÉRATION**

La combinaison des deux proximités se révèle féconde pour la vie des territoires et pour leur développement. C'est sur elle que repose l'apparition de formes de coopération fondées sur des liens de voisinage et de solidarité. Face à la crise, à la globalisation, aux changements majeurs, aux risques de désocialisation et d'isolement... on voit, tous les jours, naître de nouvelles pratiques collaboratives qui impliquent le local, les territoires. Ces collaborations entre acteurs bien décidés à vivre et à travailler ensemble sont fondées sur une combinaison des deux types de proximités (géographique et organisée), sur des interactions de toute nature et surtout sur la recherche de liens de proximité entre les personnes, dans le cadre de leur travail ou d'activités plus sociales.

Il s'agit de formes d'organisations relativement classiques, comme les systèmes locaux d'innovation, ou les réseaux de producteurs,

qui travaillent ensemble avec l'aide des pouvoirs publics : grappes d'entreprises, SPL, voire pôles de compétitivité... Ainsi que de formes en constant renouvellement, comme les coopératives : pensons aux producteurs de comté et à l'excellence de leurs productions et de leur réputation, et encore plus, aujourd'hui, à des coopératives sociales étendues, comme Mondragon au Pays basque, qui implique les populations dans des actions solidaires et de montage de projets à base collaborative.

### LA DIMENSION SOCIALE ET INNOVANTE DES COLLABORATIONS DE PROXIMITÉ

Mais on constate aussi, tous les jours, l'apparition de nouvelles formes de collaborations, au croisement des deux proximités. Ainsi les circuits courts, en particulier alimentaires, qui présentent une multitude de déclinaisons : paniers à la ferme, Amap, cueillette, marchés de producteurs, épiceries sociales ou solidaires... À côté de l'intérêt d'un contrôle de l'origine de l'alimentation apparaît une dimension sociale, grâce à la familiarité avec le producteur ou aux relations de coopération entre producteurs et/ou vendeurs. Ces lieux d'insertion et de récréation du lien social se manifestent aussi bien par la production en coopération que par la création d'épiceries sociales ou de lieux de distribution et de vente de produits à des prix avantageux (et bas accessibles, cofinancement de paniers...).

FACE À LA CRISE, ON VOIT,  
TOUS LES JOURS, NAÎTRE  
DE NOUVELLES PRATIQUES  
COLLABORATIVES QUI IMPLIQUENT  
LE LOCAL, LES TERRITOIRES

Et c'est encore plus vrai pour les nombreuses autres expériences de collaborations qui se développent au niveau local. Par exemple, le *crowdfunding*, s'inspirant des pays en voie de développement pour la collecte de petites sommes de fonds de proximité, le soutien col-



lectif d'initiatives ou de projets, les prêts entre particuliers, ou encore l'épargne de proximité, de plus en plus prisée, au point que des banques nationales s'y intéressent maintenant..., voire la mise en place de monnaies locales. Ou le *crowdsourcing* et ses laboratoires d'idées, qui rassemblent des personnes autour de projets communs, dans leur élaboration ou leur réalisation, et permettent à des collectifs de créer des produits et d'élaborer des solutions concrètes, mais aussi à des personnes de se retrouver, de travailler ensemble.

### LA RÉSILIENCE DES TERRITOIRES REPOSE, LARGEMENT, SUR LA DYNAMIQUE LOCALE

Ces nouvelles pratiques sont à la base d'un fonctionnement économique davantage axé sur les territoires, avec la montée de l'économie circulaire et des approches du métabolisme territorial, qui disent que l'on doit d'abord compter sur ses propres ressources, les consommer locale-



MARIE CARLESIAU IDF



CECILE MAUCLAIR MAU IDF

ment et les faire fructifier. Mais surtout – et c’est le plus important – elles permettent de créer et de maintenir un tissu social fort au niveau local et, pour tout dire, contribuent de manière fondamentale à la résilience des territoires. Il s’agit du tissu de l’économie sociale et solidaire, qui permet aux territoires de ne pas s’effondrer et de continuer à vivre et à fonctionner sans implorer. C’est au prix de la création et du maintien des proximités de toute nature, de la mise en place des solidarités, que se réalise ce petit exploit quotidien. C’est aussi à ce prix que l’on pourra éviter des fractures sociales ou territoriales trop fortes, ou encore la montée des délaissés ou des relégués des espaces ruraux ou périurbains. C’est ainsi que les territoires et leurs habitants pourront continuer à vivre... ■

Économiste de formation, André Torre est directeur de recherche à l’Inra - AgroParisTech et rédacteur en chef de la *Revue d’économie régionale et urbaine*.



# IMAGINAIRES ET VISIONS HABITANTES

En questionnant les Franciliens sur leurs imaginaires, le bureau de recherches Aménités a recueilli la manière dont les habitants ressentent la mutation rapide des territoires et des lieux de vie dans la région. Ces imaginaires fondent des désirs dont celui d'une métropole à taille humaine, où chaque territoire serait réellement pensé comme un espace de vie particulier.

\*\*\*\*\*

Guillaume Faburel, géographe-urbaniste

**E**n 2012, le bureau de recherches Aménités a analysé les imaginaires de la ville et les visions du futur développés par quarante Francilien(ne)s provenant de toute la région et de toutes conditions sociales. En effet, par les imaginaires, l'individu peut laisser libre cours à son intelligence créatrice, mais également à l'affectivité de ses expériences personnelles [DURAND, 1960]. En l'occurrence, ici, le vécu lié à la mutation rapide des territoires et des lieux de vie dans la région.

## LE POIDS DES TERRITOIRES DANS LA COMPOSITION IDENTITAIRE

L'analyse menée<sup>1</sup> fait ressortir des imaginaires qui, quelles que soient les positions sociales et les localisations résidentielles, s'organisent autour de trois termes apparus structurants : la proximité, la convivialité et l'harmonie. Concrètement, les participants ont assez largement déploré l'accélération des rythmes de vie et le stress produit par la répétitivité et le temps consommé dans les mobilités quotidiennes au détriment d'une plus grande liberté dans le choix des rythmes de vie.

## LES TROIS GRANDS IMAGINAIRES ET LES IDÉALITÉS PROJÉTÉES

### PROXIMITÉ : IDÉALITÉ D'UN TERRITOIRE COMMUN

- désir de liberté face à une augmentation des espaces, des rythmes et modes de vie,
- entre un désir de fonctionnalisation et d'expérience plus sensible des lieux,
- adapter les territoires aux besoins de la qualité de vie.

### CONVIVIALITÉ : IDÉALITÉ D'UN TERRITOIRE PARTAGÉ

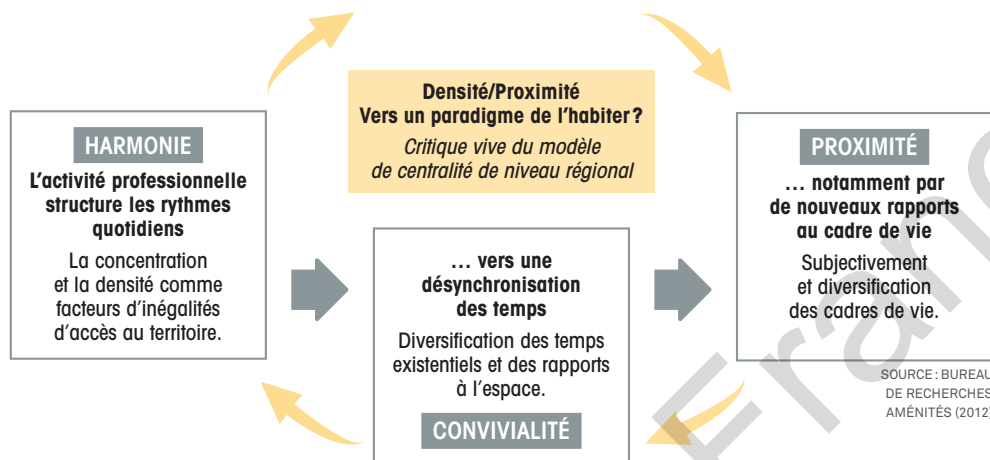
- s'émanciper de l'autre pour mieux re-vivre ensemble,
- vers une expérience sociale des lieux,
- adapter les territoires aux besoins de la réciprocité.

### HARMONIE : IDÉALITÉ D'UN TERRITOIRE ÉQUILIBRÉ

- construction d'une harmonie socio-spatiale,
- recherche d'une juste répartition de la qualité de vie,
- des territoires qui se dessinent par la continuité.

SOURCE : BUREAU DE RECHERCHES AMÉNITÉS (2012)

## IMAGINAIRES profanes et VISIONS habitantes



Leur besoin de bien-être personnel et familial s'exprime par le souhait de ré-humanisation du quotidien, par un ancrage dans des sociabilités locales (retissage de liens de réciprocité) et dans une écologie du proche (une nature ordinaire et ses expériences sensibles). Or, ce sont bien les relations à des espaces de vie, polytopiques, qui servent de creuset à de tels imaginaires, confirmant le poids revêtu par les territoires dans la composition identitaire des individus (voire dans leurs revendications).

### DES IMAGINAIRES AUX IDÉAUX... CONFRONTÉS AU RÉEL

D'autre part, ces imaginaires de la proximité, de la convivialité et de l'harmonie fondent des idéaux : ceux de la familiarité (et non de la promiscuité), du partage par la coopération et l'entraide (loin, c'est à noter, de l'évitement social) et de l'équilibre du vivant (et non de la concentration artificielle).

Mais cet idéal s'oppose à un constat mitigé de leur espace de vie réel. La région francilienne, parfois source d'agrément, leur apparaît surtout discontinue et inégalitaire, composée de fractures sociales croissantes et traversée de ruptures spatiales multiples (quartiers d'habitat populaire, grand périurbain...). Les grandes polarités régionales existantes seraient, selon eux, d'abord des spécialisations économiques et commerciales, des lieux d'échange et de grands nœuds de transport.

### POUR UN TERRITOIRE RÉGIONAL FAIT D'ESPACES LOCAUX À TAILLE HUMAINE

La planification devrait alors s'orienter vers un polycentrisme plus marqué, vers une déconcentration et une redistribution des fonctions, en privilégiant des formes de localités socialement, fonctionnellement et générationnellement mixtes, de taille et de densité plus humaines, susceptibles ainsi de recréer les attaches recherchées.

Le mot d'ordre de la densité serait ainsi à reconsidérer à l'aune de tels imaginaires d'attaches et d'aspirations en termes de spatialisation des modes de vie. Ces considérations sont apparues communes à l'ensemble des habitants, quelles que soient leurs appartenances sociales et spatiales, du centre comme de la périphérie de l'espace francilien. ■

Guillaume Faburel, géographe-urbaniste, professeur à l'Institut d'urbanisme de Lyon, chercheur à l'UMR Triangle et au laboratoire d'excellence Intelligences des mondes urbains, coordinateur du bureau de recherches Aménités.

1. Ce travail a été mené par le bureau de recherches Aménités entre avril et juin 2012 pour le conseil régional d'Île-de-France (direction de la planification, de l'aménagement et de la stratégie métropolitaine) et s'est appuyé sur la conduite de tables rondes citoyennes organisées par ViaVoice dans le cadre de la préparation du schéma directeur [FABUREL, ROCHÉ et PRIÉ, 2012].



# CHELLES : ORGANISER UNE **DESSERTE** **À GÉOMÉTRIE VARIABLE**

Depuis la fin des années 1930, la ville de Chelles dispose d'un service de bus privés. Aujourd'hui appelé « Apolo7 », le réseau de bus dessert Chelles et les communes voisines. Ce réseau a connu de nombreuses évolutions depuis les vingt dernières années.

\*\*\*\*\*

**Muriel Millard Sanchez**, directrice des transports à l'agglomération Marne et Chantierne<sup>1</sup>



**C**omment hiérarchiser, structurer un réseau tout en s'adaptant à la demande des différents publics : jeunes, actifs, seniors ? Sur quels critères se fonder ? La politique de déplacements et de transport de la communauté d'agglomération répond à de multiples objectifs.

### **UNE OFFRE EN CONSTANTE ÉVOLUTION**

L'offre a continuellement besoin de s'adapter, lorsque de nouveaux quartiers sont urbanisés, par exemple. Certaines demandes viennent également de zones d'activités qui souhaitent être desservies. Il est enfin nécessaire de s'adapter aux changements de carte scolaire des lycées, qui ont un impact important sur les dessertes. Les adaptations sont faites soit par suggestion des utilisateurs, soit par proposition du transporteur. Des comptages de fréquentation sont régulièrement réalisés par le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif). On voit les lignes et les horaires sur- ou sous-occupés, ce qui permet de s'ajuster. Ensuite, le Stif arbitre, en finançant certains projets. Mais l'évolution du réseau se fait avant tout par le dialogue avec les usagers, au travers de réunions de quartiers avec les élus et parfois même de pétitions. Certains veulent plus de liaisons, d'autres au contraire veulent moins de passages dans certaines rues résidentielles. Il est fondamental de multiplier les échanges et l'écoute, au travers, par exemple, de nombreuses réunions publiques, qui exercent un effet boule de neige : les résidents, voyant que leurs demandes sont prises en compte, n'hésitent plus à faire des suggestions et à participer.

### **CONCILIER LES ATTENTES ET LES PRATIQUES DES DIFFÉRENTS PUBLICS**

Le réseau Apolo7 doit répondre simultanément à plusieurs missions : la desserte des établissements scolaires et le rabattement vers les gares. Mais ces enjeux sont difficiles à concilier. Les heures de pointe, en particulier, sont très complexes à gérer. Sur l'ensemble des 43 bus du réseau, 11 sont articulés pour faire face à l'affluence de l'heure de pointe du matin et aux nombreux usagers « scolaires ». Aujourd'hui, les jeunes se déplacent partout avec leur carte Ima-

gine'R. Ils peuvent prendre tous les bus, tous les jours, comme ils veulent. Il serait impossible de revenir en arrière et de n'assurer la desserte des collèges et lycées qu'aux heures d'entrées et sorties principales. Concernant les actifs, 35 % des rabattements vers la gare de Chelles se font aujourd'hui en transports collectifs. Les ménages du centre-ville sont beaucoup moins motorisés qu'avant.

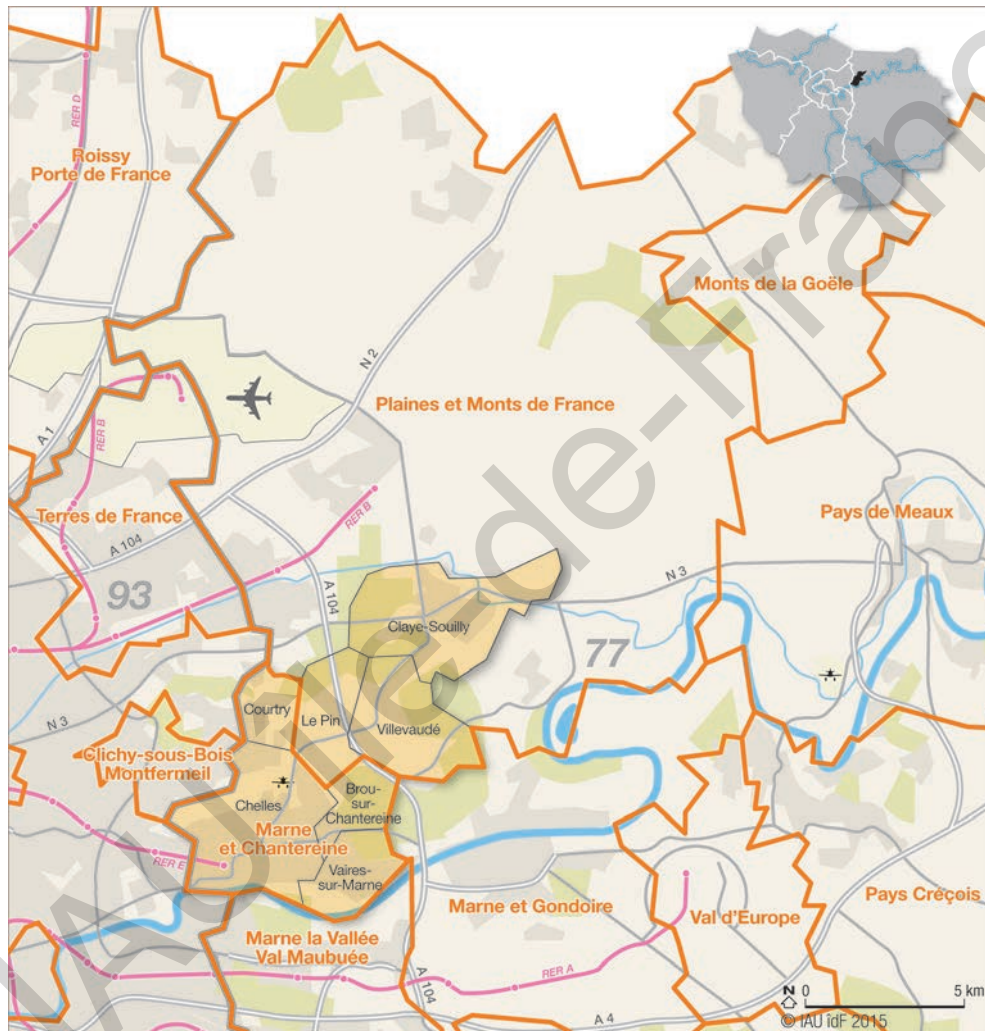
### **IL EST FONDAMENTAL DE MULTIPLIER LES ÉCHANGES ET L'ÉCOUTE AU TRAVERS DE NOMBREUSES RÉUNIONS PUBLIQUES**

Quant aux seniors, ils utilisent davantage les lignes régulières. Initialement, le transport à la demande (TAD) avait été mis en place pour les quartiers excentrés, les seniors et personnes à mobilité réduite. Mais, en fait, c'est la partie la plus urbanisée qui l'utilise. Ils profitent d'avoir leur abonnement de transport pour bénéficier de facilités pour se déplacer le dimanche, ou le soir. Il n'y a finalement que très peu de demandes de la part des habitants des secteurs éloignés des centres-villes. Dans ces communes excentrées, certaines familles ont parfois jusqu'à cinq véhicules : une voiture par adulte, une voiture par enfant, parfois aussi une voiture liée à l'activité professionnelle... Ils ont donc des pratiques entièrement liées à la voiture et une organisation spécifique.

### **UN MAILLAGE À PLUSIEURS ÉCHELLES**

La structuration du réseau exprime tout d'abord une volonté de maillage, de connexion et de liaison vers les gares, les différents RER. À ces grands axes vient s'emboîter une échelle locale de lignes régulières de bus. Le réseau local dessert tous les équipements du territoire. Les seuls creux sont dans des zones pavillonnaires ou lorsque la voirie est trop étroite et ne permet pas de passage. Ensuite, nous avons mis en place un service de transport à la demande

### COMMUNES DESSERVIES PAR LE RÉSEAU DE BUS APOLO7



Le réseau de bus Apollo7 a été créé en septembre 1997 à l'issue de la restructuration du réseau des Transports urbains chellois (TUC). Il est géré, aujourd'hui, par la Société des transports du bassin chellois (STBC). Fin 1996, un conflit social au sein de TUC force les pouvoirs publics à une restructuration. À l'initiative du maire de Chelles et des maires des 6 communes environnantes, et en collaboration avec le Syndicat des transports parisiens (ancêtre de l'actuel Stif), la société Transdev et la RATP signent un accord de partenariat afin de mettre en place un nouveau projet de transports en commun, de permettre le développement du réseau et d'améliorer sa qualité. Elles créent pour cela une société commune appelée la Société des transports du bassin chellois. Parallèlement, les sept communes desservies par le réseau s'organisent par l'intermédiaire d'une structure intercommunale : le Syndicat intercommunal des transports du bassin chellois et des communes environnantes (SITBCCE), déléguant ainsi leurs compétences en matière de transport public. En 1997 sont alors réalisées des études et mis en place une série de concertations avec les usagers afin de déterminer le projet le plus adapté. Le nouveau réseau issu de la restructuration des Transports urbains chellois est appelé « Apollo7 ».

Aujourd'hui, le réseau Apollo7 se caractérise par 7 lignes, 300 points d'arrêts et 90 000 habitants desservis.

pour compléter le réseau à une échelle encore plus fine. Ce service prend le relais des lignes régulières, le soir et le dimanche. Les véhicules du TAD peuvent atteindre des zones géographiques où les grands bus ne passent pas. Ici, le TAD est en tarification francilienne, c'est-à-dire qu'il est possible de l'emprunter avec un titre de transport habituel (ticket t+ ou passe Navigo).

### LES LOGIQUES DE DÉPLACEMENTS ÉTANT MULTIPLES EN FONCTION DES MOTIFS, IL FAUT QUE LES HABITANTS DU BASSIN CHELLOIS PUISSENT SE RENDRE PARTOUT

La communauté d'agglomération fait également des demandes pour que des bus considérés comme structurants par le Stif puissent effectuer une desserte locale<sup>2</sup>. La ligne 613 était autrefois interdite de desserte locale. Nous avons obtenu que nos habitants puissent emprunter les bus de cette ligne qu'ils voyaient passer devant chez eux et qu'ils ne pouvaient pas prendre ! Nous faisons également des demandes pour que, par exemple, la ligne 113 de la RATP puisse transférer son terminus au centre commercial Terre Ciel (ex Chelles 2).

#### **LE DIALOGUE ET L'INFORMATION POUR ASSURER L'ARTICULATION AVEC LES TERRITOIRES VOISINS**

Pour faire évoluer les lignes et réseaux que la collectivité ne maîtrise pas par contrat, des réunions régulières (et chaque fois que nécessaire) sont organisées, réunissant tous les partenaires, comme les collectivités voisines. Certains équipements sont absents du territoire. Il n'y a pas d'université par exemple. Il est donc indispensable d'avoir une liaison vers la cité Descartes à Champs-sur-Marne. Il n'y a pas d'hôpital : les plus proches sont ceux de Marne-la-Vallée (Jossigny) ou de Montfermeil. Il a donc été décidé, récemment, d'établir une communication conjointe avec le syndicat de transport de Marne-la-Vallée pour rendre facilement lisible

le trajet aux habitants et clarifier les moyens de transport pour se rendre à l'hôpital. Parallèlement, une réflexion sur des liaisons plus directes est en cours.

Ne pas avoir le même périmètre que les territoires institutionnels ne pose pas vraiment de problème. Les logiques de déplacements étant multiples en fonction des motifs (achats, loisirs, travail...), il faut que les habitants du bassin chellois puissent se rendre partout. Pour cela, il faut que le réseau local se connecte aux autres réseaux et aux gares. ■

Muriel Millard Sanchez est Directrice de la direction des transports, des déplacements et des liaisons douces à la communauté d'agglomération Marne et Chantierne.

1. Propos recueillis par Mireille Bouleau.

2. Cf. article suivant.



17.25

CCO OIS Mobilité  
 OIS Mobilité  
 OIS Mobilité

Prochains départs

Arrêt	Départ	Destination	Informations	Heure	Quai
4		NOGENT SUR OIS		17:27	D
3		MONTAIGRE		17:30	H
5		UTILERS ST PAUL		17:30	F
L3		MONTAIGRE-MAL		17:30	P
1		LES CAVEES		17:33	C
2		LES CAVEES		17:40	B
1		LES HILLES		17:40	V
PTP		BOUCEAU DRI E		17:40	V
2		LES CAVEES		17:43	C
1		BOUCEAU DRI E		17:43	V

Lumiplan

SE VILLERS-SAINT-PAUL



# DES RÉSEAUX DE BUS DE PLUS EN PLUS **ADAPTÉS** **AUX BESOINS** DES USAGERS

La contractualisation avec les opérateurs locaux de transport routier permet au Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif), en collaboration avec les collectivités locales, de faire évoluer l'offre et la qualité de service des lignes de bus, tout en assurant la cohérence du maillage de l'échelle régionale à la plus locale.

\*\*\*\*\*

**Laurence Debrincat et Fabien Majesté, Stif<sup>1</sup>**

**L**es Franciliens appuient leurs choix résidentiels dans une confiance parfois absolue dans le réseau de transport collectif francilien (cf. l'article [DAVY, LEROI, SIGAUD, infra], p. 112). Ce réseau maille en effet l'espace régional à toutes les échelles, supportant ainsi un grand nombre de déplacements.

## **UN CADRE CONTRACTUEL EN FAVEUR DE L'OFFRE ET DE LA QUALITÉ DE SERVICE**

En Île-de-France, le Stif est l'autorité organisatrice des transports sur tout le territoire régional. Il décide des liaisons à desservir, définit la consistance des services, désigne les exploitants et est responsable de la politique tarifaire. Il coordonne donc l'activité des différents transporteurs, la RATP, la SNCF et les entreprises privées regroupées dans Optile, auxquels il est lié par des contrats. Les collectivités locales sont des relais locaux de la politique des transports. Cette gouvernance unique vise une homogénéité des niveaux de desserte et de qualité de service entre les différents territoires franciliens. Le Stif est le seul signataire des contrats d'exploitation

avec les opérateurs de transport routier. À ces contrats peuvent s'ajouter une convention partenariale liant le Stif, l'opérateur et la collectivité locale lorsque celle-ci souhaite s'impliquer financièrement. La participation financière des collectivités est variable d'un territoire à l'autre et s'élève en moyenne à environ 10 % des dépenses d'exploitation.

Historiquement, les opérateurs avaient des droits patrimoniaux sur les lignes qu'ils exploitaient et proposaient eux-mêmes d'ouvrir une nouvelle ligne. Le Syndicat des transports parisiens (STP) autorisait cette ouverture si elle ne faisait pas concurrence à une ligne déjà existante. De cette gestion patrimoniale des lignes découlait l'interdiction faite à un opérateur de transport routier de prendre et/ou de laisser un même voyageur à l'extérieur de son périmètre d'intervention (interdiction de trafic local). Initialement, le financement des opérateurs reposait sur un barème harmonisé valorisant le nombre de voyageurs et leurs parcours moyens sur la base de comptages (nombre de sections-

voyageurs), incitant les opérateurs à exploiter les lignes les plus fréquentées. Les collectivités qui souhaitaient des services supplémentaires rémunéraient directement l'opérateur en conséquence.

### LE RÉSEAU DE TRANSPORT DE BUS A ÉTÉ STRUCTURÉ ET HIÉRARCHISÉ DANS LE BUT DE CONSTRUIRE UN MAILLAGE EFFICACE À CHACUNE DES ÉCHELLES

Le STP, devenu Stif en 2000 dans le cadre de la décentralisation, a peu à peu engagé une réforme de son lien contractuel avec les transporteurs, passant ainsi d'une autorité de régulation à une véritable autorité organisatrice. Cette transition contractuelle s'est traduite par le changement d'une gestion par ligne ou par entreprise vers une organisation par bassin en fonction des besoins de déplacements en bus, au travers de contrats d'exploitation dits d'abord de « type 1 » puis à partir de 2010 de « type 2 ». Le financement des opérateurs a été revu pour se baser dorénavant sur le coût réel d'exploitation des réseaux de bus et des intéressements financiers de type bonus/malus, tout en maintenant un transfert des risques industriel et commercial sur les opérateurs. Cette évolution du dispositif contractuel a permis un renforcement de l'offre, notamment aux heures creuses, et l'amélioration de la qualité de service (régularité, fiabilité, accessibilité, confort, information voyageurs...).

Le contrat s'adapte au gré d'avenants successifs à chaque évolution du réseau. Un comité de suivi réunissant les opérateurs et les collectivités partenaires permet de faire chaque année le bilan sur la qualité de service et sur les nouveaux besoins quant au périmètre du contrat. Il établit un programme d'actions partagé selon les évolutions à apporter, tenant compte notamment des dynamiques de développement urbain des territoires et des futurs projets de transports.

### DES LIGNES PATRIMONIALES AU RÉSEAU DE BASSIN

Les périmètres d'exploitation tenus par les entreprises de transport routier découpaient l'espace régional en fonction des droits patrimoniaux. Les limites de ces périmètres s'étaient dessinées au gré de la vie économique des opérateurs (fusion et regroupement de transporteurs). Une nouvelle approche territoriale a vu le jour avec la mise en place des contrats de type 2. Lors de cette deuxième phase de contractualisation, le Stif décide de s'affranchir de ces limites historiques en réalisant en amont un découpage en « bassins de déplacements ». L'objectif de ce découpage était d'aller au-delà de toute limite administrative autre que communale, en ne prenant en compte que le besoin des voyageurs. La logique de rattachement d'une ligne à un bassin de déplacements a été d'analyser pour chaque ligne (plus de 1 000 lignes) la fréquentation observée le matin et d'appréhender à quels habitants la ligne rendait le plus service. Une centaine de bassins de déplacements ont été identifiés sur l'ensemble de la région. Au sein de chacun de ces bassins, un seul contrat de type 2 a été signé, qu'il concerne un ou plusieurs opérateurs ou une ou plusieurs collectivités territoriales.

### VERS UN RÉSEAU DE BUS HIÉRARCHISÉ ET LISIBLE

Si l'objectif de ce découpage était bien de s'adapter au mieux aux pratiques locales des habitants, sa délimitation se veut néanmoins à visée purement contractuelle et totalement transparente pour le voyageur.

À cette fin, le réseau de transport de bus a été structuré et hiérarchisé dans le but de construire un maillage efficace à chacune des échelles. Le PDUIF (plan de déplacements urbains d'Île-de-France) définit l'offre bus en 5 catégories de lignes (les lignes express, les lignes Mobilien, les lignes fortes, les lignes locales et les dessertes de proximité) en fonction du niveau de trafic de la ligne, de sa longueur, de la distance entre chaque arrêt, du nombre de gares desservies et du nombre de communes desservies.





Ainsi, aux déplacements de proximité organisés au sein de chaque bassin se superposent des liaisons de desserte des pôles, plus rapides, connectées à des pôles multimodaux majeurs ou assurant la desserte de grandes zones d'emploi. Ces lignes express sont gérées par des contrats spécifiques entre le Stif et l'exploitant de la ligne.

Parallèlement, une remise à plat complète des interdictions de trafic local est en cours afin de simplifier et de rendre le réseau le plus cohérent possible pour le voyageur. Dans cette optique, un chantier important est engagé pour améliorer l'information des voyageurs et leur permettre de connaître au mieux l'offre existante afin de faciliter l'organisation de leurs déplacements quels que soient le bassin ou le transporteur concerné. Une cartographie régionale des lignes structurantes et express a d'ores et déjà été réalisée par le Stif. Le syndicat et les collectivités travaillent aujourd'hui à la réalisation de « plans de réseau de bassin » multitransporteurs.

Par ailleurs, la livrée des bus aux couleurs vif-argent du Stif, appliquée au fur et à mesure du renouvellement du matériel roulant, participe à une meilleure lisibilité du réseau des lignes de bus régulières. ■

Laurence Debrincat est chef de la division des études générales du Stif et Fabien Majesté est chargé de projet à la direction de l'exploitation du Stif.

1. Propos recueillis par Mireille Bouleau et Jérôme Bertrand.

# À CHAQUE POLITIQUE PUBLIQUE, SON « TERRITOIRE » : **L'EXEMPLE DE LA SANTÉ**

De la loi hôpital, patients, santé et territoires (HPST) de 2009 au récent rapport sur le « service territorial de santé » de mars 2014, la notion de « territoire » est au cœur des réflexions et des politiques de santé, posant les questions d'échelles, d'objectifs et de méthodologie des découpages.

\*\*\*\*\*

Julien Galli, ARS Île-de-France

**D**epuis leur création, les agences régionales de santé (ARS) animent la démocratie sanitaire dans les « territoires de santé », mettent en place des dispositifs pour lutter contre les inégalités sociales et territoriales de santé. Elles ont pour mission d'organiser l'accessibilité et la continuité de la réponse aux besoins de santé, qu'ils soient ambulatoires, hospitaliers ou médicosociaux. L'étendue de leurs champs de compétences implique des maillages territoriaux différents, du plus petit au plus grand, mais également des territoires de natures différentes : territoires d'observation, de concertation, territoire opérationnel, stratégique ou de proximité.

## **LA NÉCESSAIRE ARTICULATION DES ÉCHELLES**

Une des premières actions de chaque agence régionale a été de créer ses propres « territoires de santé ». En effet, la loi HPST prévoit que chaque agence « définit les territoires de santé pertinents pour les activités de santé publique, de soins, d'équipement des établissements de santé, de prise en charge et d'accompagnement médicosocial ainsi que pour l'accès aux soins de premiers recours » (art L. 1434-16 du

CSP). En 2010, l'Île-de-France, comme la moitié des régions françaises, a fait le choix du département après l'examen [COLDEFY, LUCAS-GABRIELLI, 2012] de plusieurs scénarii par les instances et les partenaires de l'ARS. En Île-de-France, la correspondance des territoires de santé avec les départements permet ainsi d'inscrire l'action de l'agence en cohérence avec celle des collectivités et de la plupart des acteurs intervenant dans ses champs de compétences, notamment le médicosocial.

LE CHOIX D'UN « TERRITOIRE  
D'INTERVENTION » PLUS FIN QUE  
LE TERRITOIRE DE SANTÉ S'EST  
RAPIDEMENT IMPOSÉ

En outre, dans une région où la géographie ne permet pas d'identifier de manière évidente des territoires infrarégionaux immédiatement reconnaissables par la population, l'échelon départemental est apparu comme un niveau adapté pour donner aux professionnels de santé et aux Fran-



ciliens de la visibilité sur des territoires de santé qui doivent jouer un rôle important dans le renforcement de la démocratie sanitaire régionale. Mais si le département permet en effet une résonance avec les politiques portées par les conseils généraux (PMI, handicap, gérontologie...) et une visibilité pour l'organisation de la démocratie sanitaire, rapidement les autres missions de l'agence ont nécessité de travailler à des échelles plus réduites. L'échelle du département couvre en effet de fortes inégalités de santé et d'accès aux soins. Les départements franciliens ne représentent pas des ensembles cohérents pour dessiner un profil sociodémographique et sanitaire de la population, ni les évolutions en matière de déplacements, de transport et d'aménagement du territoire. Deux exemples illustrent parfaitement ce besoin de travailler à une échelle plus locale : les contrats locaux de santé (CLS) passés entre

les ARS et les collectivités locales et la définition des territoires prioritaires en offre de soins de premier recours.

#### **LE LOCAL COMME « TERRITOIRE CONTRACTUEL D'INTERVENTION »**

Dès le départ, le CLS a été conçu comme un contrat de « proximité » avec les collectivités territoriales et comme un outil de mise en œuvre de la politique de santé au niveau local.

Le CLS doit permettre de construire, sur un territoire, une démarche globale de santé publique. À cet effet, il est rapidement convenu que, sur les territoires urbains en difficulté, l'ARS devra travailler en étroite collaboration avec les communes et la politique de la ville au niveau des quartiers (ASV) et, sur les territoires ruraux, avec les intercommunalités afin de ne pas multiplier les contrats. Si l'échelon départemental et régional n'est pas exclu (le conseil régional



ou les conseils départementaux peuvent intervenir), le choix d'un « territoire d'intervention » plus fin que le territoire de santé s'est rapidement imposé. Le portage politique pour développer des CLS, l'ambition d'un projet global de santé impliquant des déterminants tels que la scolarisation, le logement, l'urbanisation, le transport... ont été des facteurs déterminants dans les choix de l'agence.

### DE LA NÉCESSITÉ D'ADAPTER LE MAILLAGE TERRITORIAL AU TYPE DE POLITIQUE À METTRE EN PLACE

La définition des territoires prioritaires en offre de soins de premier recours est un second exemple de la nécessité d'adapter le maillage territorial au type de politique à mettre en place. Les territoires de premiers recours voient leur utilisation première, mais non exclusive, dans le cadre du volet ambulatoire du schéma régional d'organisation des soins (Sros) avec les objectifs suivants :

- permettre de définir les besoins d'implantation des médecins généralistes, infirmières, masseurs-kinésithérapeutes, chirurgiens-dentistes, pharmacies, pôles de santé, maisons et centres de santé ;
- permettre d'identifier les zones déficitaires en offre de premier recours et les zones surdotées (zones de mise en œuvre des mesures destinées à favoriser une meilleure répartition géographique des professionnels de santé) ;
- permettre une adéquation entre la répartition territoriale de l'offre ambulatoire et les besoins des populations ;
- permettre la mobilisation des acteurs de la zone autour de projets d'organisation de la réponse à un besoin de santé.

Pour ce type de travaux, il est essentiel d'analyser l'offre de premier recours à une échelle pertinente : qui ne gomme pas les difficultés en termes d'accès aux soins primaires par un maillage trop large et qui n'identifie pas des zones trop restreintes, sur lesquelles l'offre est instable, tend à disparaître et finalement ne permet pas une action « viable » dans le temps. L'objectif assigné est simple : allouer des moyens (aides à l'ins-



tallation...) dans des territoires prioritaires dans lesquels il faut favoriser l'installation et le maintien de professionnels de santé. Il a des impacts directs sur la méthodologie mise en œuvre et a fortiori sur le zonage obtenu : effet de seuil puisque les moyens à allouer sont contraints, effet de « choix » puisque, selon l'objectif initial, le zonage obtenu ne sera pas le même.

### IL EST ESSENTIEL D'ANALYSER L'OFFRE DE PREMIER RECOURS À UNE ÉCHELLE PERTINENTE

Le premier zonage publié par l'ARS en 2012 recense, sur des critères de présence et d'activité médicale, près de 50 territoires déficitaires et fragiles : l'essentiel de ces territoires se situe en zones rurales – territoires en périphérie de la région présentant des densités de population faibles – ou dans les zones urbaines défavorisées sur le plan économique et social. À défaut d'un découpage préexistant, ce premier



ÉCOLE DEGRÉMONT/AUJDF

zonage de l'offre ambulatoire par l'ARS Île-de-France s'est réalisé à l'échelle administrative du pseudo-canton Insee. Cette échelle est utilisée dans de nombreux travaux – régionaux ou nationaux – d'observation de la démographie médicale et de la situation sanitaire (étude Fnors). C'est également le maillage des outils d'installation développés antérieurement comme C@rtosanté.

Mais l'on constate dans le temps les limites d'un tel zonage, puisqu'à la fois les populations, les besoins et l'offre (dans le territoire même ou dans son voisinage) évoluent d'année en année.

### **LES LIMITES DU DÉCOUPAGE FONDÉ SUR L'OBSERVATION DES FLUX DE CONSOMMATION DE SOINS**

Construire des territoires à partir de l'analyse des flux de consommation de soins (disponibles grâce aux bases de données de l'Assurance-maladie) est une méthode de zonage très « centrée sur l'offre de soins ». Elle part de l'offre existante et présuppose que son implantation est « correcte ». Cette méthode a donc tendance

à légitimer l'offre actuelle sans la remettre en question. Néanmoins, elle traduit assez précisément les « territoires de recours » des habitants, en mettant en avant les notions de présence et d'accessibilité des offres, de distances d'accès. D'autre part, cette méthode de zonage s'appuie généralement sur l'analyse des flux principaux de consommation et masque la dispersion géographique des recours.

### **À LA RECHERCHE D'UNE APPROCHE GLOBALE DU LOCAL ET DU QUOTIDIEN**

Aujourd'hui, les pouvoirs publics et les réflexions en cours sur le service territorial de santé au public – qui intégreront la future loi santé – visent la définition de territoires dans lesquels les acteurs proposeront une approche plus globale de la prise en charge et de l'accompagnement de la personne, au-delà de la seule offre sanitaire. En effet, la santé n'est pas seulement une question d'accès aux soins, mais renvoie également à l'éducation, au cadre de vie, aux conditions de logement et de travail, à l'accès à un ensemble de services de la vie courante... Cette approche globale permet ainsi une plus grande cohérence entre la politique de santé portée par l'ARS et les autres politiques publiques (emploi, éducation, logement, transports, aménagement...). Les solutions mises en œuvre par les pouvoirs publics pour lutter contre les inégalités d'accès aux soins se tournent donc largement vers des actions territorialisées destinées à intervenir dans les territoires les plus fragiles, à tout point de vue. Plus généralement, l'approche territoriale de l'ARS cherche à identifier les « territoires de vie », ensembles de territoires communaux juxtaposés au sein desquels les habitants effectuent une grande partie de leurs recours aux soins (de premier recours), mais également de leur vie sociale ou de leur vie économique. Des solutions fondées sur la définition de territoires au regard des flux de consommation (sanitaire et autres) sont aujourd'hui à l'étude au sein de l'agence. ■

Julien Galli est responsable du Sros ambulatoire et des relations avec les professionnels de santé à l'ARS Île-de-France.

# BASSIN DE DÉLINQUANCE : UNE CATÉGORIE OPÉRANTE POUR LE GRAND PARIS ?

Si elle n'a rien d'un concept scientifique, la notion de bassin de délinquance n'en est pas moins significative des enjeux d'échelles inhérents aux politiques de lutte contre l'insécurité. Par-delà les frontières administratives établies, elle pose la question du territoire d'action pertinent et légitime la mise en place d'une gouvernance métropolitaine de la sécurité.

\*\*\*\*\*

Virginie Malochet, IAU îdF





**T**out comme on parle de bassins de vie ou d'emplois, on parle aussi de bassins de délinquance. Passée dans le langage courant des policiers et des gendarmes, cette locution néologique se répand plus largement dans le champ des politiques de sécurité et de prévention de la délinquance. Elle irrigue les discours, rapports et documents d'orientation produits par les pouvoirs publics et tend à se diffuser dans la classe politique comme dans la sphère médiatique.

### **UNE NOTION AUX CONTOURS FLOUS**

La notion de bassin de délinquance ne fait pourtant pas l'objet d'une définition précise. Elle sert à désigner une zone d'alimentation de la délinquance, mais reste approximative, faute de critères explicites pour en délimiter les contours. Les systèmes d'information géographiques peuvent certes permettre de cartographier la délinquance et d'identifier des *hot spots*. Mais quels indicateurs retenir pour « périmètrer » rigoureusement un bassin de délinquance ? La méthodologie soulève une série de questions qu'il conviendrait d'approfondir pour objectiver la notion.

### **UNE CATÉGORIE D'ACTION PUBLIQUE**

Malgré ce flou sémantique, l'expression bassin de délinquance s'impose progressivement comme une catégorie d'action publique. En fait, elle est avant tout mobilisée pour justifier un traitement de l'insécurité au niveau de l'agglomération, considérant (à tort ou à raison) que les bassins de délinquance sont fortement structurés par les bassins de vie. Elle traduit un enjeu de mise en cohérence des échelles d'action face à des problèmes qui débordent les frontières administratives des communes et des circonscriptions de sécurité publique.

### **UN ARGUMENT DE LÉGITIMATION DU GRAND PARIS DE LA SÉCURITÉ**

C'est ainsi qu'en 2009, dans l'objectif affiché de mieux coller au bassin de délinquance, la préfecture de police pose une première pierre à l'édifice du Grand Paris en créant une police d'agglomé-

ration compétente non seulement dans Paris *intra-muros*, mais aussi dans les départements de la petite couronne. Dans le même sens, la loi Maptam<sup>1</sup> du 27 janvier 2014 transfère de plein droit les dispositifs de prévention de la délinquance à la future métropole du Grand Paris. Elle entérine l'idée qu'il faut en la matière agir à cette nouvelle grande échelle d'intercommunalité.

L'EXPRESSION BASSIN  
DE DÉLINQUANCE TRADUIT  
UN ENJEU DE MISE EN COHÉRENCE  
DES ÉCHELLES D'ACTION FACE  
À DES PROBLÈMES QUI DÉBORDENT  
LES FRONTIÈRES ADMINISTRATIVES

### **UN ENJEU D'ARTICULATION DES ÉCHELLES D'ACTION**

Parce que les bassins de délinquance sont des espaces à géométrie variable, le périmètre métropolitain peut néanmoins s'avérer trop étroit vu la dimension (trans)régionale/(trans)nationale de certains phénomènes, et trop large attendu l'indispensable ancrage de proximité des politiques de prévention/sécurité. Si le Grand Paris constitue un territoire d'action pertinent en ce domaine, il ne saurait donc éluder la question de l'articulation avec les échelles infra- et supra-métropolitaines. ■

Virginie Malochet est sociologue, chargée d'études à l'IAU îdF, en charge des questions de sécurité.

<sup>1</sup>. Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

© IAU île-de-France

# DE LA VIE LOCALE À LA CONNEXION GLOBALE

\*\*\*\*\*

La recherche d'un découpage reposant sur les usages pose la question de sa pérennité dans un contexte où les pratiques habitantes se transforment et se renouvellent. La vie numérique s'impose et bouleverse les organisations quotidiennes. La question des bassins de vie a-t-elle un sens à l'heure où les nouvelles technologies semblent dé-territorialiser les pratiques ? Les territoires sont-ils voués à disparaître ou au contraire à devenir les hauts lieux de l'organisation sociale de demain ?





# L'ACCOMPAGNEMENT DU **VIEILLISSEMENT**

Avec l'avancée en âge, le territoire de vie se rétrécit, se recentrant progressivement sur le quartier de résidence ou le pâté de maisons et mettant en cause l'intégration des personnes âgées dans la société. Mais le territoire vécu est aussi le fruit des aménagements urbains et des politiques publiques, favorisant ou limitant les aires de mobilité de nos aînés.

\*\*\*\*\*

**Pierre-Marie Chapon, géographe**

**L**es géographes ne se sont que très récemment intéressés à la question des habitudes de vie des personnes âgées dans leur quartier alors que de nombreuses études ont été menées sur la mobilité résidentielle ou encore sur les flux migratoires interrégionaux.

LE TERRITOIRE DE VIE CONSTITUE  
L'ÉLÉMENT PIVOT POUR  
LA PERSONNE ÂGÉE. CERTAINS  
TERRITOIRES SONT PLUS FAVORABLES  
QUE D'AUTRES POUR LES AÎNÉS

Pourtant, le territoire de vie constitue l'élément pivot pour la personne âgée. Et certains territoires sont plus favorables que d'autres pour les aînés. De fait, une corrélation peut être trouvée entre les qualités d'un environnement géographique et la possibilité de rester vivre chez soi dans de bonnes conditions. Ainsi, l'adaptation des logements n'a de sens que dans une démarche plus globale comprenant le logement dans son environnement géographique [CHAPON, 2011] alors qu'il conviendrait d'adapter 2 millions de logements pour répondre aux besoins actuels et futurs d'un

public vieillissant [CAS, 2011]. Concrètement, qu'est-ce qu'un environnement géographique favorable aux aînés ? Comment le mesurer ? Comment retranscrire ces résultats dans les documents d'urbanisme et de planification ?

## **LES TERRITOIRES DE VIE DES AÎNÉS : TRÈS SENSIBLES AUX AMÉNITÉS URBAINES**

À la fin des années 2000, plusieurs travaux ont été menés en France, et ils sont tous concordants dans leurs résultats. Ils proposent une définition de l'environnement géographique favorable au vieillissement en termes d'accessibilité aux logements, aux commerces et aux transports. Ainsi CHAUDET [2009] effectue des entretiens avec les responsables de résidences non médicalisées pour personnes âgées autonomes. On y apprend que les résidents sortent des établissements deux à trois fois par semaine, en fin d'après-midi, surtout à pied et dans un rayon de 500 m à 1 km au maximum. HALLIER-NADER [2011] utilise la méthode des cartes mentales pour élaborer une typologie de territoires de vie des aînés (cf. article suivant). 51 % de l'échantillon étudié vit dans un territoire de vie inférieur à 500 m. On constate, par ailleurs, une corrélation entre l'avancée en



âge et le rétrécissement du territoire. Il y aurait, toutefois, d'autres facteurs explicatifs. Ainsi, la catégorie socioprofessionnelle et le niveau d'études interviennent largement sur les pratiques spatiales. La proximité de la famille constitue, également, un véritable moteur spatial. Les personnes âgées isolées dessinent de toute évidence un quartier rétréci. HALLIER-NADER [2011] constate également que les habitants des résidences services ont un territoire de vie plus restreint que les autres.

### LES ZONES FAVORABLES AU VIEILLISSEMENT COMBINENT COMMERCES DE PROXIMITÉ, TRANSPORTS EN COMMUN, PRÉSENCE D'ESPACES VERTS ET MOBILIER URBAIN ADAPTÉ

Les travaux de Chaudet montrent que la proximité de commerces favorise la participation sociale des personnes vieillissantes. Des études postérieures utilisant la technologie des GPS ont été utilisées à Lyon [CHAPON et RENARD, 2009] et à Nice [CHAPON *et al.*, 2011]. Elles soulignent que les courses constituent les premiers motifs de sortie [CHAPON et RENARD, 2009] : à la boulangerie (19 % des déplacements), au marché (14 %) et à la pharmacie (11 %). Quant aux visites rendues aux proches, elles sont faibles tandis que seulement un tiers de l'échantillon niçois a reçu la visite de proches lors de la période d'étude [CHAPON *et al.*, 2011]. L'accessibilité à pied, la présence de commerces et services, la possibilité de sortir seul, tous ces éléments favorisent la mobilité des personnes âgées et, de manière générale, freinent leur isolement même si l'on constate, par ailleurs, que des personnes vivant dans des environnements moins favorables peuvent avoir une mobilité forte, tout en demeurant moins protégées, dès lors qu'elles sont confrontées à des troubles cognitifs ou à des états dépressifs. Ces deux études estimaient des zones favorables au vieillissement de 300 à 500 m, au maximum, combinant une



densité suffisante de commerces de proximité, de transports en commun – dont des études complémentaires ont pu définir une fréquence inférieure à quinze minutes en heure de pointe – et la présence d'espaces verts et de mobilier urbain adapté – des bancs notamment [CHAPON et FÉLIX-FAURE, 2011].

### QUAND LES VILLES IDENTIFIENT LES ZONES PARTICULIÈREMENT FAVORABLES AUX AÎNÉS

En parallèle des travaux menés, plusieurs rapports gouvernementaux sont sortis : FRANCO [2010], LCADE [2012], BROUSSY [2013]. La notion d'environnement favorable y est reprise et le rapport Franco préconise la création d'une nouvelle catégorie de logements adaptés dans des environnements géographiquement favorables. Rennes Métropole a été associée dans le cadre de la mission et a engagé, par la suite, une réflexion sur les zones favorables au vieillissement près de trois ans avant la loi d'adaptation au vieillissement.

Ainsi, dans sa politique gérontologique, la ville de Rennes a élaboré un cahier des charges visant à s'imposer aux différents opérateurs : aménageurs urbains, promoteurs immobiliers, bailleurs et gestionnaires..., pour qu'ils contribuent à la réalisation et à l'offre d'un habitat favorable au vieillissement. La ville a retenu, comme principe général :

– d'inciter les personnes âgées vivant dans un environnement favorable au vieillissement à y demeurer en facilitant l'adaptation des logements dans ces secteurs ;





– d’inciter les personnes âgées vivant dans un environnement défavorable à s’installer dans des secteurs plus favorables, en imposant aux promoteurs et aux bailleurs sociaux un pourcentage de logements adaptés dans leurs programmes situés dans ces secteurs.

Cette démarche s’est traduite par une cartographie des zones favorables au vieillissement dans l’ensemble de la ville mais aussi à l’échelle de Rennes Métropole avec, comme référence, un rayon abaissé à 200/300 m. Dans chaque zone identifiée ont été menées à la fois une étude qualitative sur l’état du parc de logements sociaux, avec une priorisation des actions d’adaptation à mener, et une étude fine, afin d’identifier les limites, obstacles, difficultés rencontrés sur la voirie, notamment pour affiner les secteurs.

### **DES DISPOSITIONS À INTÉGRER AUX DOCUMENTS D’URBANISME ET DE PLANIFICATION**

L’objectif est d’intégrer ces éléments dans les documents d’urbanisme et de planification (SCoT, PLH, PDU dont PAVE et enfin PLU). Actuellement, les dispositions relatives aux zones favorables sont intégrées uniquement dans les règlements des nouvelles ZAC mais elles auront vocation à s’appliquer ultérieurement à l’ensemble des documents :

– mobilité, déplacements, transports : rendre la ville accessible et assurer la sécurité et le confort des déplacements, mettre en cohérence l’offre de transports en commun et la localisation des zones favorables, proposer une offre spécifique de transports ;

- commerces, services et équipements : privilégier la proximité des commerces et des services, offrir des commerces et des services adaptés aux habitants, aménager des espaces conviviaux propices aux rencontres ;
- organisation de l’espace urbain et programmation : promouvoir la mixité sociale et générationnelle, développer la diversité des formes urbaines et architecturales.

La collectivité utilise, notamment, l’outil des orientations d’aménagement et de programmation (OAP).

### **LE GRAND PARIS : UNE OPPORTUNITÉ POUR ACCOMPAGNER LE VIEILLISSEMENT EN ÎLE-DE-FRANCE**

Plusieurs villes ou communautés de communes ont engagé des réflexions similaires. C’est le cas de Dijon, notamment. Le Grand Lyon, également, devrait suivre le mouvement, comme d’autres encore qui devraient s’engager dans la démarche, incitées à cela par :

- la loi d’adaptation de la société au vieillissement, qui prévoit d’intégrer un volet vieillissement dans le SCoT et incite, dans le rapport annexé, à la mise en place de zones favorables au vieillissement ;
- la démarche « Villes amies des aînés » portée par l’Organisation mondiale de la santé (OMS), qui intègre notamment les villes de Rennes, Lyon et Dijon, et qui a pour objectif d’inciter les collectivités à mener des actions transversales, notamment au niveau de l’habitat et de l’urbanisme. Actuellement, une trentaine de villes françaises adhèrent à cette démarche. On devrait en compter une cinquantaine en 2015. Dans ce contexte, le Grand Paris constitue une formidable opportunité pour intégrer la question du vieillissement. D’une part, la Ville de Paris envisage de rentrer officiellement, en 2015, dans la démarche « Villes amies des aînés », d’autre part la création de 72 nouvelles gares pourrait constituer la base d’une réflexion à grande échelle sur les secteurs favorables au vieillissement. ■

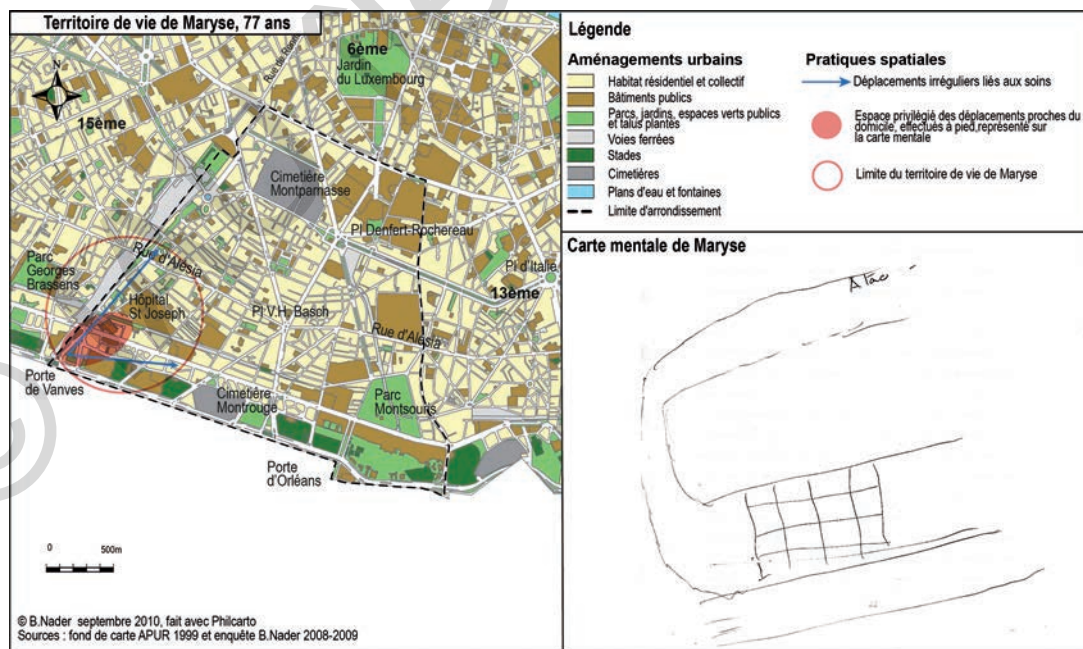
Pierre-Marie Chapon, géographe, est consultant à la SCET (CDC) et enseignant-chercheur détaché à l’université Lyon 3, CRGA/UMR 5600 « Environnement, ville, société ».

# LE TERRITOIRE : FREIN OU FACTEUR DE RÉSILIENCE À L'INTÉGRATION SOCIALE DES PERSONNES ÂGÉES

Avec l'avancée en âge et l'apparition des fragilités physiques, le territoire de vie se resserre et peut devenir un frein à l'intégration sociale des personnes âgées. Mais, s'il donne accès à des services de proximité, à des activités récréatives et à un réseau de sociabilité, il peut, au contraire, favoriser le maintien dans l'autonomie.

\*\*\*\*\*

Brigitte Hallier-Nader, géographe



La ville doit s'adapter au vieillissement de la population et aux modifications des territoires de vie au fur et à mesure de l'avancée en âge. En effet, même si l'étendue et l'appropriation du territoire de vie sont très variées selon les individus, et dépendent plus de l'histoire individuelle et des caractéristiques socio-économiques que de l'âge, l'espace de vie (vécu, perçu et ressenti) se réduit petit à petit pour tous : l'arrêt de la conduite d'un véhicule marque une première étape en termes de perte de mobilité. Puis, vient le deuil du métro, puis celui du bus. La marche devient alors, tant qu'elle est possible, le seul vecteur permettant de ne pas réduire l'espace vécu au seul logement.

### RÉTRÉCISSEMENT DES TERRITOIRES DE VIE AVEC L'AVANCÉE EN ÂGE

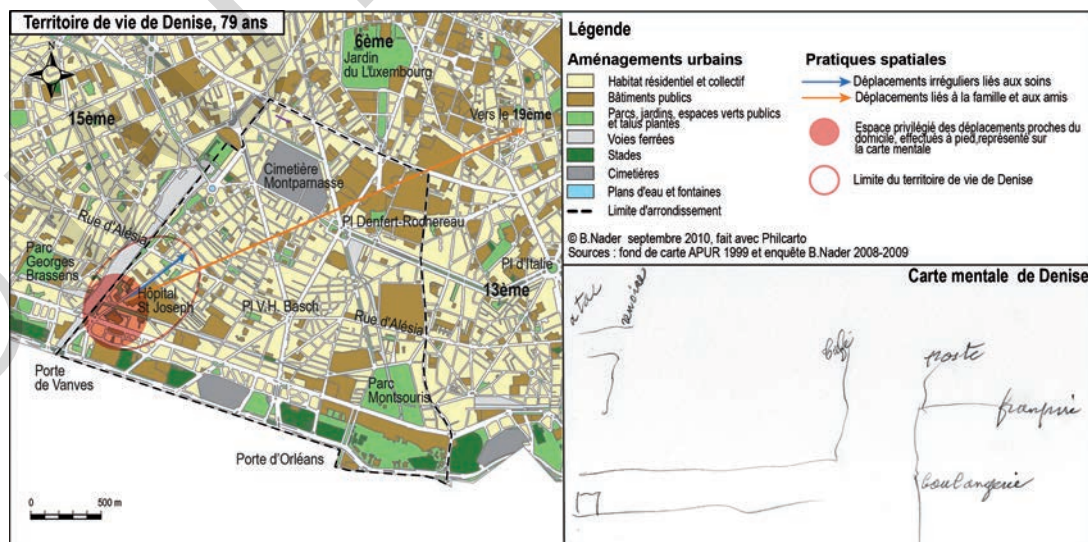
Avant 80 ans, les frontières sont très souples et assez larges, au moins pour les plus mobiles, qui se déplacent à pied, en transports en commun ou en voiture. Ensuite, les déplacements se concentrent davantage à l'échelle de l'arrondissement. Quand on s'approche des 83 ans, le rétrécissement des territoires de vie est plus visible et les déplacements se font plus fréquemment dans le quartier (aire de 500 m). Le bus et la marche deviennent les moyens de déplacement privilé-

giés. À partir de 85 ans, les déplacements se font essentiellement à pied et se recentrent encore autour du lieu de résidence (rayon de 200 à 300 m).

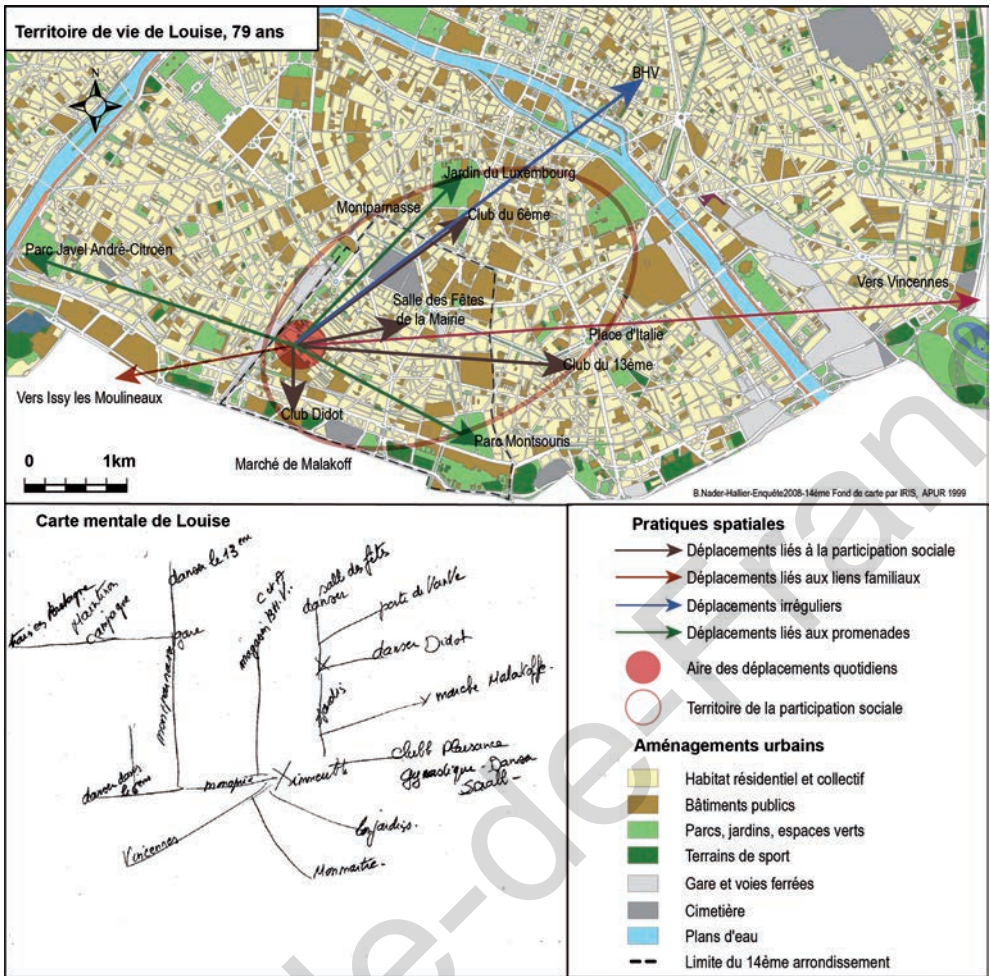
### DÈS L'APPARITION D'UNE SITUATION DE FRAGILITÉ, LE TERRITOIRE DEVIENT UN ÉLÉMENT DISCRIMINANT DE L'INTÉGRATION DES PERSONNES ÂGÉES DANS LA SOCIÉTÉ

#### LE TERRITOIRE : COMME FREIN OU FACTEUR DE RÉSILIENCE À L'INTÉGRATION SOCIALE

Ainsi, dès l'apparition d'une situation de fragilité, le territoire – qui se resserre – devient un élément discriminant de l'intégration des personnes âgées dans la société : il peut être un frein ou, au contraire, un facteur de résilience, selon qu'il donne accès – ou pas – à l'offre de soins, aux services de proximité, aux activités récréatives, mais aussi à un réseau de sociabilité. Les métros sans escalators, les bus aux mouvements brutaux, la foule, l'absence de bancs dans les rues, les trous dans la chaussée, l'éloignement des commerces ou des lieux récréatifs deviennent des obstacles infranchissables. « Je ne suis pas plus attachée







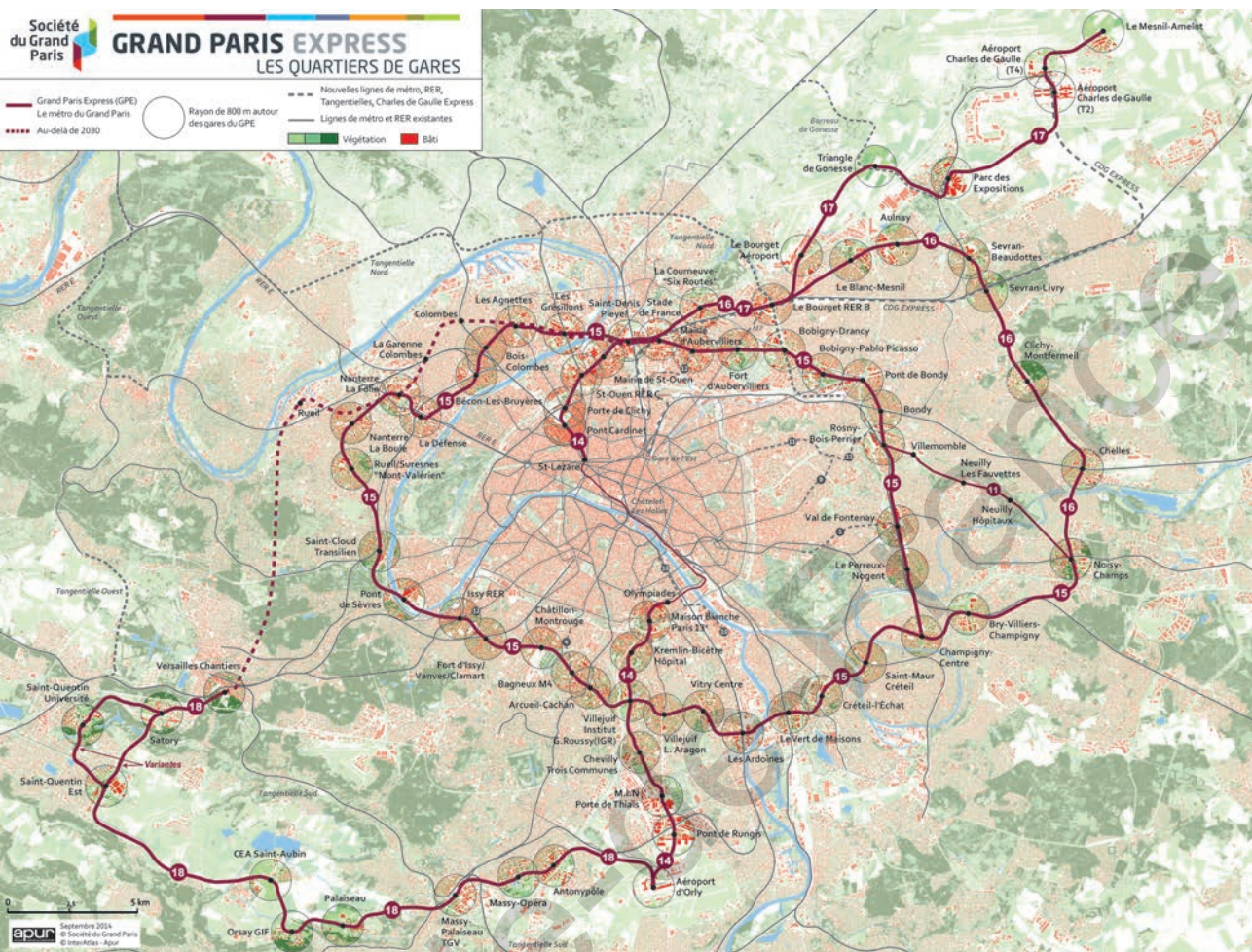
que cela au quartier, je n'y ai pas un grand passé. Tout est dangereux, les tournants des rues où je me fais bousculer, les gens ne nous voient pas, je suis comme transparente, c'est un quartier trop jeune pour moi.» (Michelle, 77 ans, quartier Montparnasse).

**LES DYSFONCTIONNEMENTS URBAINS FRAGILISENT LE MAINTIEN DANS L'AUTONOMIE**

Les dysfonctionnements urbains se superposent aux situations personnelles : un grand boulevard, une place mal éclairée, la fermeture de commerces de proximité, la déviation d'un bus, la dégradation d'une cage d'escalier... sont autant d'éléments qui fragilisent le maintien de l'autonomie des personnes âgées. Inversement, l'ancienneté dans un quartier, la proximité des services et des lieux de convivialité, l'accessibilité aux moyens de transports... facilitent l'intégration sociale et l'autonomie des personnes âgées, même lorsque leur mobilité se réduit.

C'est ce que nous enseigne notamment une enquête, menée dans le cadre d'une thèse [HAL- LIER-NADER, 2011], auprès de 158 personnes de 75 à 102 ans dans le 14<sup>e</sup> arrondissement de Paris (arrondissement parisien le plus touché par la canicule de 2003). Elle avait pour objectif, d'une part, de recueillir les habitudes de vie et les pratiques spatiales au travers des déplacements du quotidien, afin d'évaluer les impacts potentiels du territoire et de ses aménités sur l'intégration sociale des personnes âgées, préfigurant – dans les cas de fragilité – isolement et perte d'autonomie. D'autre part, il a été demandé aux personnes interrogées, en fin d'entretien, de « dessiner le quartier dans lequel vous vivez, vous vous déplacez » (carte mentale), pour représenter leur espace vécu, et la manière dont elles se l'approprient. ■

Brigitte Hallier-Nader est géographe au Lab'Urba, université Paris-Est.



# LE GRAND PARIS EXPRESS, UNE OPPORTUNITÉ POUR DE NOUVELLES RELATIONS

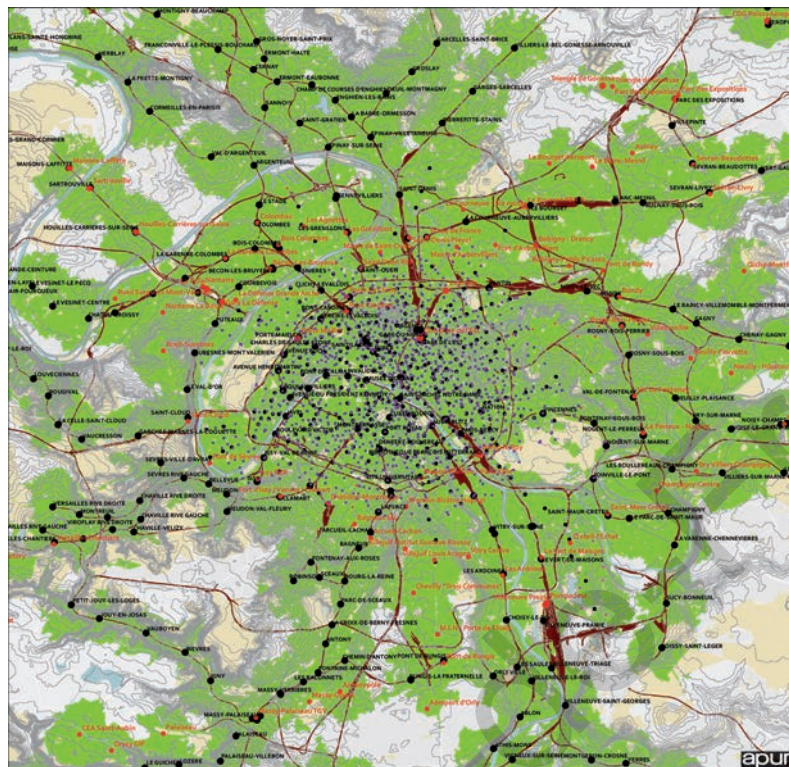
Le Grand Paris Express ne représente pas que 200 km de nouvelles lignes de métro. Il constitue aussi une opportunité de maillage renforcé du réseau dans son ensemble, de mise en connexion des territoires entre eux, et, par là, des équipements et des habitants. Au-delà de la desserte, il porte également la requalification de quartiers de gare en quartiers de vie.

\*\*\*\*\*

Catherine Barbé, Société du Grand Paris (SGP)



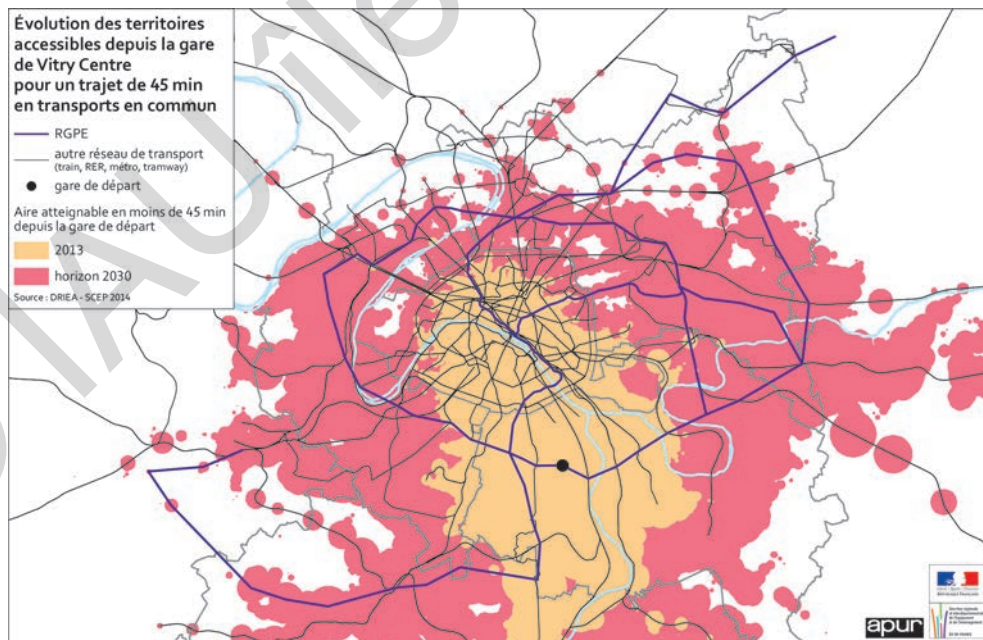
# DE LA VIE LOCALE À LA CONNEXION GLOBALE



Accessibilité en vélo réelle des gares de transports lourds existantes et futures

- RER et Transilien
- Métro
- Projet de gare RER et gare RGPE
- Projet de station de Métro
- Couverture urbaine (autoroute, voie ferrée)
- Accessibilité à 2 000 m (10 mn de temps de parcours)
- Station Velib'
- Station Cristobal
- Bois et espace verts

Source : SHF 2012, BD Topo IGN © 2012 Esri, DeLorme, NAVTEQ



Évolution des territoires accessibles depuis la gare de Vitry Centre pour un trajet de 45 min en transports en commun

- RGPE
- autre réseau de transport (train, RER, métro, tramway)
- gare de départ

Aire atteignable en moins de 45 min depuis la gare de départ

- 2013
- horizon 2030

Source : DRIEA - SCEP 2014



Les 200 km de nouvelles lignes de métro du Grand Paris Express vont considérablement modifier la desserte des territoires de la métropole par la mise en place du nouveau réseau mais aussi par son maillage avec le réseau existant et par la modification des rabattements vers les gares. Il devrait également concourir, à l'échelle de la proximité, à offrir de nouvelles aménités urbaines dans des quartiers de gare qui se veulent aussi des quartiers de vie.

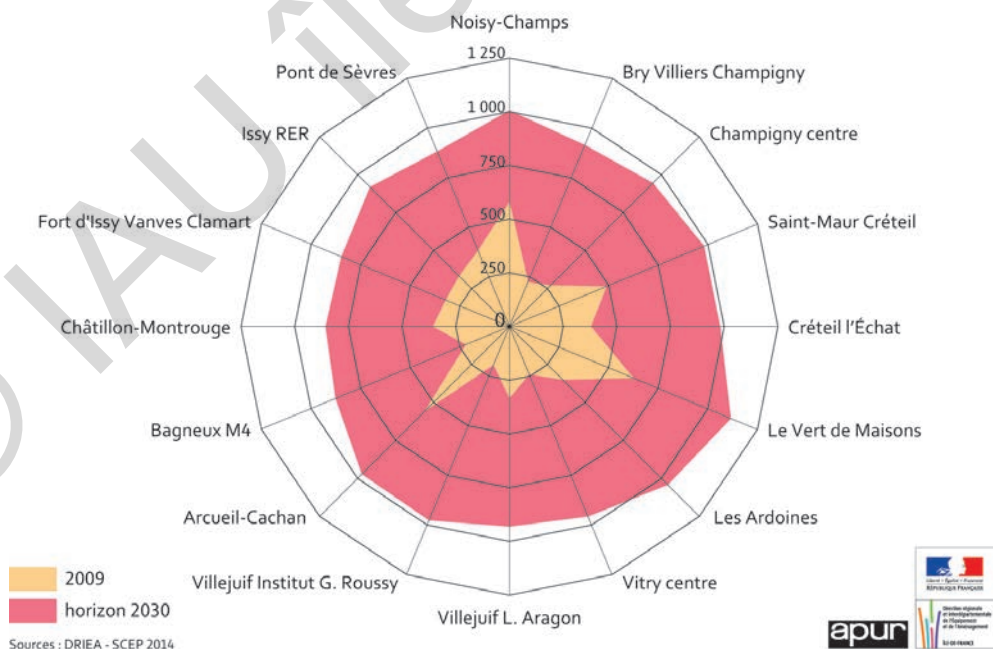
### LA DESSERTE DES TERRITOIRES FRANCIENS VA ÊTRE CONSIDÉRABLEMENT MODIFIÉE

Outre l'apport que constitue la nouvelle infrastructure de transports en elle-même, le nouveau réseau du Grand Paris Express va considérablement modifier la desserte des territoires franciliens par la mise en place d'un maillage renforcé : les nouvelles lignes en rocade vont relier, entre elles, les principales lignes radiales du réseau existant et permettre des déplacements de banlieue à banlieue plus rapides que les déplacements de banlieue à Paris offerts par le réseau existant.

Le Grand Paris Express va également modifier la desserte des territoires de la métropole par la modification des rabattements vers les gares. Les rabattements vers les transports en commun vont être largement réorganisés par le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) pour optimiser les effets de cette nouvelle offre de déplacement rapide. Les autres rabattements, à pied, en vélo et en automobile, vont aussi spontanément se modifier. Les estimations des déplacements des piétons accédant aux nouvelles gares à partir des quartiers environnants montrent des flux nouveaux, considérables aux heures de pointe. L'accessibilité en vélo va également être largement améliorée. L'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) a calculé que la majeure partie du territoire de la première couronne sera à moins de 2 km d'une gare, soit un quart d'heure en vélo.

La desserte automobile, en revanche, sera limitée par une trame viaire existante mal dimensionnée pour supporter de nouveaux flux et par une offre de stationnement qui sera, au mieux, équivalente à l'offre existante.

AIRE ACCESSIBLE PAR UN TRAJET EN TRANSPORT EN COMMUN DE 45 MINUTES MAXIMUM DEPUIS LES GARES DE LA LIGNE 15 SUD EN KM<sup>2</sup>



### DE NOUVELLES PRATIQUES DES TERRITOIRES VONT ÉMERGER

Les choix de déplacements exceptionnels vont, à la fois, s'élargir et se modifier : tel hôpital proche qui pourtant n'était pas facilement accessible pourra être atteint en moins de trente minutes ; telle université qui, comme Paris-Est, avait du mal à faire communiquer ses deux sites de Créteil et de la Cité Descartes, distants l'un de l'autre de près d'une heure de transports en commun aujourd'hui, pourra désormais les relier en moins d'un quart d'heure.

Les équipements culturels d'intérêt métropolitain et les théâtres nationaux, souvent peu accessibles – sinon par une ligne de métro ou de bus les reliant à Paris – vont voir leur public potentiel considérablement démultiplié : ainsi le musée d'Art contemporain, le MAC/VAL, à Vitry, n'est aujourd'hui desservi que par autobus. En 2020, il sera à proximité immédiate de la gare de Vitry Centre sur la ligne 15 en rocade. La modélisation des temps de parcours montre qu'il deviendra, demain, accessible aux habitants d'un territoire trois fois plus important qu'aujourd'hui.

Les liaisons nouvelles vont également faciliter les relations entre les villes voisines : « On va pouvoir enfin aller chez les voisins et plus seulement à Paris » disait la maire d'une commune du Val-de-Marne lors d'une des réunions de concertation sur la ligne 15.

### L'ACCESSIBILITÉ AUX EMPLOIS VA ÊTRE DÉMULTIPLIÉE ET PLUS ÉGALITAIRE

Le nombre d'emplois accessibles à partir d'un même lieu va être considérablement augmenté, parfois même plus que doublé, lorsque la qualité de la desserte existant aujourd'hui est faible : plus de 130 % dans les quartiers des gares de Rueil-Suresnes-Mont Valérien ou de Vitry Centre. Symétriquement, le bassin d'emploi accessible par une entreprise sera accru dans les mêmes proportions, optimisant l'accès aux emplois les plus adaptés aux besoins de l'entreprise.

Les territoires les plus enclavés de la métropole seront mis sur un pied d'égalité en termes d'accessibilité avec ceux qui sont déjà assez bien desservis. La direction régionale et interdépart-

ementale de l'équipement (DRIEA) a calculé que chaque habitant des quartiers des gares de la ligne 15 sud aura accès, en 45 minutes, à un univers de choix d'emplois d'une taille sensiblement identique, aux alentours de 4,2 millions d'emplois.

Les quartiers les plus pauvres de la métropole bénéficieront de ce désenclavement. Or la majorité des quartiers à proximité des gares du Grand Paris Express ont un revenu moyen par ménage inférieur au revenu moyen des ménages de la petite couronne. L'effet sur l'égalité des territoires métropolitains sera donc sensible.

### INCIDENCE PLUS LIMITÉE SUR LES PROXIMITÉS DU QUOTIDIEN

Les déplacements domicile/travail et les déplacements exceptionnels ne représentent pas la totalité des déplacements des habitants d'un territoire. Ils sont même minoritaires par rapport aux déplacements du quotidien, ceux qui se font majoritairement à pied. L'école, les commerces, le médecin seront tout aussi nécessaires à proximité immédiate du domicile.

L'amélioration de l'accessibilité et l'ouverture à un plus grand territoire ne doit donc pas conduire à ignorer les nécessités du quotidien, les aménités urbaines. Bien plus, la qualité des cheminements piétons, la diversité de l'offre commerciale à proximité de la gare, la localisation préférentielle des équipements de proximité devront être plus systématiquement recherchées pour offrir aux résidents et aux visiteurs une offre de services urbains adaptée à ces flux renforcés. L'amélioration de la desserte et l'ouverture à de nouveaux territoires ne doit pas conduire à négliger l'urbanisme de proximité, au cœur de la vie de chacun des habitants. Le défi du Grand Paris Express réside là aussi : offrir des quartiers de gare plus urbains et plus agréables à vivre. ■

Catherine Barbé, directrice des partenariats stratégiques, SGP.

AVANT JE FAISAIS  
LA QUEUE DANS LE  
BUREAU DE POSTE

MAINTENANT JE FAIS  
LA QUEUE À LA MAISON  
POUR ACCÉDER AU  
SERVICE POSTAL EN LIGNE !



## LES DÉCOUPAGES TERRITORIAUX **À L'HEURE** **DU NUMÉRIQUE** ONT-ILS ENCORE UN SENS ?

La recherche de découpages, tels les bassins de vie, n'est-elle pas vaine alors que le numérique tend à déterritorialiser les relations et les pratiques qui sont censées fonder ces bassins ? La question est examinée sous les trois angles qui définissent un territoire : le territoire politique, le territoire perçu par les habitants et le territoire pratiqué.

\*\*\*\*\*

Alain Rallet, économiste et professeur émérite



La chasse aux territoires pertinents est lancée, de la région aux bassins de vie. Des propositions conventionnelles en découlent. D'après débats s'engagent sur la pertinence des conventions proposées. Mais la révolution technologique actuelle (le numérique) ne remet-elle pas en cause la base de ces découpages auxquels les individus sont censés s'identifier ? Ne limite-t-elle pas l'intérêt de la recherche d'un espace physique socialement ou économiquement pertinent ? Ne condamne-t-elle pas à dresser laborieusement des cartes d'espaces évanescents ? Notamment quand il s'agit de « petits » espaces comme les bassins de vie, théoriquement fondés sur le déploiement quotidien des espaces personnels.

### LE TERRITOIRE, UNE NOTION IMPROBABLE

Tout effort de délimiter des espaces physiques se heurte aux assignations multiples d'un territoire. Il est, en effet, le triple produit d'un imaginaire (l'espace perçu par les individus), d'une symbolisation politique (ses frontières administratives) et de pratiques réelles d'occupation de l'espace. Ces trois aspects s'influencent mutuellement sans pouvoir être confondus. Analyser l'impact du numérique sur les découpages territoriaux revient à l'examiner sous l'angle de ces trois aspects. Quels nouveaux troubles introduit-il dans chacun d'eux ?

### LE NUMÉRIQUE ET LE TERRITOIRE POLITIQUE

Prenons le mot « politique » au sens d'une aire sur laquelle une institution a compétence pour assurer des services collectifs (administration, santé, poste, éducation...), qu'ils soient marchands ou non. Le numérique n'a pas d'impact sur les frontières de ce territoire, définies *ex ante*, mais sur son aménagement interne. En effet, le développement de services numériques en ligne implique une autre organisation spatiale de ces services. Quelles nouvelles formes de territorialisation physique accompagnent l'offre et la consommation de ces services ?

Le schéma le plus radical et le plus naïf est celui du territoire en pantoufles : plus besoin de se déplacer, tout est en ligne. Cette substitution qui

correspond à l'imaginaire d'Internet a fait long feu [Musso, 2008], bien que relancée par chaque nouvelle vague technologique. On s'oriente vers un tout autre schéma : celui de services supportés par un mixage d'infrastructures physiques et de fonctions virtualisées (s'informer, communiquer, réaliser certaines transactions...). Le maintien d'infrastructures et de contacts physiques a trois raisons : le coût du service (le Drive ou le point relais plutôt que la livraison à domicile), la complexité de certaines interactions et parfois l'impossibilité de les dématérialiser, le désir de sociabilité.

DE NOUVELLES FORMES DE  
COPRÉSENCE SE DÉVELOPPENT  
DANS L'ESPACE ET DANS LE TEMPS.

ON PEUT ÊTRE SIMULTANÉMENT  
« PRÉSENT » À DIFFÉRENTES ÉCHELLES  
SPATIALES. LA REPRÉSENTATION DE  
L'ESPACE EN EST TRANSFORMÉE

Quel est, alors, l'impact de l'hybridation des supports, physiques et virtuels, sur les schémas de desserte des services collectifs ? Le schéma actuel est celui d'équipements publics desservant une aire donnée, relayés par des lieux de proximité (agences, antennes, bureaux de poste...). L'accessibilité aux lieux physiques dessine le territoire pertinent. Le numérique change, en partie, cette donne puisque les services sont, partiellement, réalisés en ligne. L'existence d'économies d'échelle et de contraintes de qualité implique, certes, une concentration de la production de la part dématérialisée du service (la structure intercommunale plutôt que la commune), élargissant ainsi l'aire de service. Mais la contrainte d'accessibilité physique aux lieux centraux est allégée par la partie du service réalisée en ligne. D'autant plus que le besoin d'interactions physiques, qui n'est pas annulé mais transformé par le numérique, peut être satisfait par la multiplication d'infrastructures de proximité, déclinables à différents niveaux de tailles et de



densités. Des services plus riches qu'auparavant peuvent y être rendus grâce à l'intrication de supports physiques et virtuels. On obtient, au total, une occupation plus flexible de l'espace [RALLEY, 2005] grâce à une disjonction spatiale des fonctions (notamment le lieu de production du service peut être différent de celui de sa consommation alors que les services sont habituellement définis par l'unicité des lieux de production et de consommation). Une partie des contacts peut être assurée par des bureaux mobiles.

Le modèle d'une aire de service rapportée à un équipement central est ainsi largement remis en cause. Au profit d'une occupation plus maillée de l'espace par des infrastructures, fixes ou mobiles, mutualisables, localisées à proximité des personnes ou de leurs trajets, et qui, conjointement à l'accessibilité en ligne, permettent de réaliser les services. La création et la répartition de ces infrastructures physiques est, à mon sens, le point clé de l'innovation servicielle alors que l'attention est concentrée sur la virtualisation des services.

### LE NUMÉRIQUE ET L'ESPACE PERÇU

Il faut du temps pour modifier les perceptions. Mais les choses vont assez vite. Il ne paraît déjà plus incongru de voir des personnes seules parler dans la rue.

L'impact du numérique sur l'espace perçu est principalement lié à l'usage des outils mobiles de communication [AGUILERA, GUILLOT, RALLEY, 2012]. Car l'Internet mobile est à l'Internet fixe ce que fut l'automobile au chemin de fer : une plus grande capacité des individus à se déployer de manière individualisée dans l'espace. Trois caractéristiques fondent cet impact : le caractère « pervasif » de l'informatique (sa propension à transformer tout objet en objet « intelligent » connecté), l'individualisation des outils, la joignabilité permanente. La représentation de l'espace en est transformée : il cesse de se représenter sous la forme de grandes oppositions binaires (être ici ou ailleurs, absent ou présent...) pour apparaître comme un continuum spatio-temporel. Je quitte physiquement des personnes mais je peux continuer à interagir avec elles, sous une

forme dégradée certes mais en maintenant l'interaction. De nouvelles formes de coprésence se développent dans l'espace et dans le temps (via la multiplication des communications asynchrones). Il en résulte qu'on peut être simultanément « présent » à différentes échelles spatiales. L'espace physique était représenté comme un ensemble de lieux, théâtres d'activités temporellement circonscrites, séparés par le temps mort du transport. L'espace physique imposait une séquentialité du temps. C'est pourquoi les territoires étaient délimités par la durée de leur franchissement. L'au-delà du territoire était un au-delà temporel. Peut-on dire aujourd'hui qu'on cesse d'appartenir à un territoire parce qu'on est localisé au-delà d'une certaine distance physique ? La sociologie des migrations [DIMINESCU, 2005] montre bien qu'avec les outils numériques le migrant cesse de pouvoir être défini comme un émigrant, c'est-à-dire un individu ayant coupé les ponts avec son territoire d'origine. De même, réciproquement, appartient-on vraiment à un territoire parce qu'on est physiquement proche du lieu central supposé le définir ? Au partage d'espaces physiques délimités par des frontières succède l'image d'espaces entrelacés par les trajets physiques et virtuels des individus. Cela ne signifie pas que les territoires sont morts mais que la capacité à les dessiner comme des espaces juxtaposés doit s'appuyer sur d'autres considérations que la perception de l'espace. F. PERRON [1950] dénonçait, il y a longtemps, « l'illusion géographique », c'est-à-dire la capacité de croire qu'un espace économique (celui des firmes) pouvait être contenu par un espace géographique. La remarque peut être étendue aujourd'hui à l'espace social : fonder un découpage sur l'espace perçu, celui, quotidien, de la « vie », par exemple, repose en grande partie sur une illusion géographique.

### LE NUMÉRIQUE ET L'ESPACE PRATIQUÉ

Ce que nous venons de dire relève des représentations. Nul besoin de supposer que des pratiques leur correspondent massivement pour qu'elles commencent à exister. Qu'en est-il de l'impact du numérique sur les pratiques elles-mêmes ?

Les pratiques de l'espace sont assez mal connues car difficiles à saisir. C'est la grande inconnue du triangle (espaces symboliques, perçus, réels). La cohérence des découpages est principalement fondée sur les pratiques de déplacement domicile/travail, à défaut des flux téléphoniques qui, au temps du monopole public des télécoms, faisaient le bonheur des cartographes des régions polarisées. Or, le numérique actuel renouvelle la connaissance des pratiques réelles de l'espace. C'est un impact majeur.

La géolocalisation permet un suivi, en temps réel, des déplacements de quiconque est muni d'un téléphone [CALABRESE *et al.*, 2013]. La géolocalisation ouvre la possibilité de découper des espaces de vie plus complets que les espaces monodimensionnels dessinés par les trajets domicile/travail [TRASARTI *et al.*, 2014]. Mais ces données mettent en évidence l'extrême diversité des espaces individuels de vie selon les âges, sexes, occupations, revenus, modes de vie... Plus les aspects de la vie pris en compte sont divers, plus grande est l'hétérogénéité des configurations individuelles de pratiques spatiales. Les cartes de flux animés tirés de données géolocalisées montrent une forte hétérogénéité des parcours individuels et, en conséquence, d'indémêlables schémas collectifs.

Aussi, plus que d'en tirer d'improbables espaces de vie moyens, l'intérêt de ces données est pour les individus d'avoir une meilleure connaissance de leurs manières de pratiquer l'espace et d'introduire de la réflexivité dans leurs pratiques. La représentation visuelle de leurs pratiques quotidiennes permet aux individus d'échapper aux visions et aux classifications impersonnelles de l'espace que tracent les aménageurs. Elle offre de nouvelles opportunités pour mieux maîtriser leurs mobilités et les améliorer, grâce à des plates-formes capables de transformer les interactions individuelles, habituellement génératrices d'externalités négatives, en services collectifs [JOSSET, SOULIÉ, RALLET, 2014]. Les découpages territoriaux, qui sont des préoccupations d'aménageurs, ne sont plus les seuls modes d'accès à l'émergence de nouveaux services. ■

Alain Rallet, économiste  
et professeur émérite, université Paris-Sud.





**Carole Delaporte,  
Christine Tarquis**

chargées d'études, département  
économie, IAU île-de-France  
© STÉPHANIE ROUSSEAU/IAU IDF

**Dans l'ensemble des articles précédents, nous avons vu que les pratiques de mobilité évoluaient fortement et que les territoires de vie étaient multi-échelle, entre proximité et éloignement. Cela modifie-t-il sensiblement l'aire de chalandise des équipements commerciaux ?**

**C. D.** Traditionnellement, le bassin de clientèle d'un commerce était dimensionné en fonction de la population résidant dans la zone alentour. Ce mode de calcul renvoie historiquement aux grilles et aux normes d'équipement qui ont fondé la programmation commerciale dans les années 1960 en banlieue parisienne et dans les grands ensembles sous-équipés, ainsi que dans les villes nouvelles en cours de réalisation. Cette approche normative déterminait assez précisément la taille et la nature des équipements commerciaux à réaliser en fonction du nombre de logements à desservir. Conçue pour une population captive, cette programmation a été mise à mal par le développement de la grande distribution et de l'automobile. Plus tard, d'autres éléments ont été pris en compte mais toujours à partir du lieu de résidence : la fréquence de recours et la nature des achats expliquent que le consommateur s'éloigne plus ou moins de son domicile. Aujourd'hui, les lieux de consommation des Franciliens se sont multipliés, évoluant au gré de leurs activités et de leurs déplacements. Les pratiques et les lieux d'achat ne sont plus seulement organisés autour du lieu de résidence mais selon une géographie de la mobilité plus complexe.

**Comment les acteurs économiques s'adaptent-ils à ces évolutions ?**

**C. D.** Aujourd'hui, face à l'évolution des pratiques urbaines et des mobilités, les acteurs du commerce viennent à la rencontre du consommateur et investissent de nouveaux lieux en adaptant l'offre et les horaires d'ouverture, multipliant ainsi les opportunités d'achats à proximité ou plus loin de son lieu de résidence. Se

développe ainsi le commerce de transit [BELLANGER & MARZLOFF, 1998] ou le commerce d'itinéraires, correspondant aux pratiques d'achat dans le cadre des déplacements.

Des concentrations commerciales se développent sur les parcours de mobilité : après le développement de commerces en entrée de ville, d'autres concepts continuent d'émerger comme les Villages Paul, qui rassemblent, en entrée de ville, des produits de proximité. On assiste également au développement de rayons alimentaires de plus en plus étoffés dans les stations-service ou les Drive voiture et piéton (exemple du Panier City de Carrefour).

Dans les gares et les aéroports, les développements, plus récents, s'accroissent : restructuration de la galerie commerciale de la gare Saint-Lazare portée par un partenariat public/privé de la Ségécé et de Gares et Connexions ; programmation de commerces à l'étude dans les futures gares du Grand Paris Express. Enfin les deux aéroports internationaux franciliens s'ouvrent au commerce, ambitionnant de devenir de véritables « aéroville ».

**Le développement des achats par Internet ne vient-il pas encore compliquer la donne ? Allons-nous vers une suppression des commerces traditionnels ?**

**C. D.** En se superposant au commerce traditionnel, Internet modifie certes la donne. L'e-commerce poursuit sa forte progression : la part de marché de l'e-commerce représentait, début 2014, 5,5 % du chiffre d'affaires du commerce de détail ; à l'horizon 2020, elle pourrait atteindre 24 % [BOURDIN, 2012]. De plus, l'offre e-commerce, tout d'abord limitée à des services facilement dématérialisables, recouvre aujourd'hui une large gamme de produits comme le tourisme, les services, les produits culturels, l'habillement et les produits techniques. L'alimentaire, jusque-là peu développé, en partie pour des raisons de logistique de livraison, est en pleine progression avec le développement des Drive et de systèmes de livraison de plus en plus performants. De plus, avec la crise, les habitudes et les comportements de consommation ont changé. Internet a permis le développement de pratiques « collaboratives », de comportements d'achat

« malin », de « consommer local » (Locavores), qui concurrencent le commerce physique et se substituent aux achats de produits et de services en magasin. Des pratiques d'achats groupés (Groupon, Myfab...), de vente entre particuliers (Le Bon Coin, eBay...), de covoiturage (avec participation financière comme chez Blablacar ou iDvroom), de location d'objets ou de logements (Place de la Loc, Airbnb), de troc, de partage, de don, de prêt, se sont multipliées.

Pour autant, si beaucoup pensaient au départ qu'Internet allait sonner le glas du commerce physique, on constate aujourd'hui que les deux formats de commerce peuvent coexister. L'OBSERVATOIRE CETELEM [2014] met en avant les interactions entre l'utilisation d'Internet et les magasins, les consommateurs et les vendeurs. Les acteurs du commerce adoptent d'ailleurs des stratégies « cross canal » qui reposent sur la multiplication et surtout sur l'interaction des différents canaux de relation avec le client – qu'il soit chez lui, en mobilité ou dans un magasin, et que ce soit avant, pendant ou après l'achat. Le client peut, par exemple, scanner un QR Code sur un catalogue avec son smartphone, qui le dirige sur le site Internet d'où il peut passer sa commande puis se faire livrer en magasin. Mais il peut aussi se renseigner sur un produit auprès d'un vendeur dans un magasin, éventuellement l'essayer et l'acheter en ligne après avoir comparé les prix, ce qu'on appelle le *showrooming*.

C'est un constat, les consommateurs restent attachés au passage par le magasin. Des commerces traditionnellement *pure players* (Discount, Amazon....) ouvrent des boutiques physiques, et les magasins et les centres commerciaux cherchent à attirer des clients en

développant des systèmes de livraison qui les font venir en magasin (casiers, Click & Collect). En parallèle, des enseignes physiques comme la Fnac, Darty, Yves Rocher ont développé la vente en ligne et y réalisent une part de plus en plus importante de leurs ventes.

Avec la dématérialisation des achats, la zone de chalandise devient potentiellement planétaire, mais cette technologie facilite aussi le recours au consommer local ou à proximité. À l'avenir, le commerce sera ubiquitaire<sup>1</sup>, toutes les formes de commerce pourront être associées dans l'acte d'achat, qui sera dès lors soumis au hasard des rencontres et des événements. [BADOT, 2014]. ■

**Propos recueillis par Mireille Bouleau  
et Catherine Mangeney, le 7 avril 2015**

1. Dans le « u-commerce », ou commerce ubiquitaire, l'objectif est de connaître le client, ses goûts, son style de vie, sa localisation, pour lui offrir une continuité de services et interagir avec lui en allant au-devant de ses besoins. Source : Demoz.fr.



FELIX ROUSSEAU

# HOMME AGILE ET AIRES MOBILES

L'urbain joue des ressources offertes par la ville distendue, l'offre de déplacements, qui se multiplie, les opportunités numériques... Il les combine. Il devient un « homme agile » par nécessité, par capacité et par commodité. Ce faisant, il produit un kaléidoscope d'échelles territoriales, de temporalités et d'activités qui se multiplient et s'entremêlent. Et c'est aujourd'hui au tour des territoires de devenir « agiles ».

\*\*\*\*\*

Bruno Marzloff , sociologue



Chacun traverse des espaces qui définissent le social. On y échange et on y cohabite. On y bouge pour travailler, faire ses courses, aller à la gym, au cinéma, chez des amis, etc. Ce faisant, se trace une zone mouvante qui intrigue l'administration, les staticiens, les opérateurs de transport ou les enseignants de distribution autant que les géographes ou les sociologues. Définir le territoire du vécu et de ses ressources (une aire de vie), c'est mettre d'aplomb sur un plan spatial les pratiques des mobilités, des temporalités et des activités et leur fixer un contour pour y ajuster une gouvernance. Rude exercice quand les uns et les autres se sont évadés depuis belle lurette des berges qui les cantonnaient dans des cadres séculaires. Objectif incertain quand les éparpillements des azimuts et les transgressions des frontières s'érigent en règles. Mission problématique quand le numérique efface le trait administratif de la carte de la République pour élargir les horizons de nos vies.

Dans ce contexte de territoire diffus, l'espace-temps du social est-il réductible à un bassin clos ? La transformation des transports converge avec celle des architectures du quotidien, l'irruption d'Internet et l'héritage de l'étalement urbain, pour bouleverser les pratiques d'accessibilité et signifier des périmètres de vie totalement chamboulés. Face à la déliquescence des marqueurs spatiaux traditionnels, ne devons-nous pas bousculer nos concepts mêmes ? Ne faut-il pas chercher d'autres repères ?

### LES TRANSITIONS AFFECTENT LA DÉFINITION DES AIRES DE VIE

La ville distendue a conduit à une urbanisation accélérée et à un étirement parfois insoutenable des distances entre le domicile et les ressources urbaines ; et au premier chef le travail. Cette extension continue conduit à ouvrir l'acceptation traditionnelle de proximités centrées sur le domicile (le quartier) pour produire



CLAIRE GALOPIN/IAU IDF

d'autres « proximités » dispersées sur les parcours du quotidien. Le bassin de vie aurait-il plusieurs centres, à moins que ces ancrages n'en soient des jalons ?

Dans le même temps, l'offre de déplacements n'a cessé de s'enrichir. La conjugaison habile des modes particuliers et collectifs de transport s'enrichit maintenant des offres en partage pour définir des mobilités encore plus flexibles. Le voyageur joue désormais d'une gamme relativement bien articulée – de la proximité à la longue distance –, prenant acte des portées très variables des déplacements. Le bassin hébergerait des vies à multiples échelles ? La trame des bassins serait-elle à géométrie variable ?

Ce faisant, le territoire se structure en lignes de déplacements et en réseaux de nœuds qui agrègent des usages urbains autour des articulations des transports. Les bassins se liraient-ils plutôt en lignes et en hubs ?

### **L'ESPACE NUMÉRIQUE CHANGE LA DONNE DE L'ESPACE PHYSIQUE, SANS LE DISSOUDRE**

La vie numérique s'est imposée comme une dimension intégrative de l'urbain et du social. Sa massification change la donne de l'espace sans le dissoudre pour autant. Le « territoire des liens » n'a que faire des limites spatiales. Ainsi, l'habitant est amené à s'affranchir du transport par le truchement de ses services. Les pratiques du quotidien à distance (travail mobile, commerce à distance, télésanté, téléformation, etc.) impactent peu à peu les organisations individuelles et collectives. Les offres urbaines s'adaptent à cette demande de multifonctionnalité, au point de fabriquer un oxymore, la « station de mobilité » – on s'y déplace pour ne pas bouger – ou un néologisme, le « tiers-lieu » – ni domicile du ménage, ni siège officiel du travail. Quelle place ces lieux communs, qui ont surgi spontanément ces dernières années, occuperont-ils dans la structuration de nos aires de vie ?

Jadis, le temps de parcours à pied définissait la paroisse. Le temps comme les déplacements sont forcément de la partie pour définir l'aire de vie. Le carcan des rythmes récurrents et collec-

tifs de la ville et la rigidité des activités cloisonnées s'estompent. Le travailleur s'engage dans une construction des temporalités adaptées à ses besoins et aux contingences de l'emploi. Se formate alors un autre bassin où se brassent des activités hier séparées. Multifonctionnalité et multiactivité sont à l'œuvre et se répondent. Le travail est partout. Cette labilité fait exploser l'ambition d'une réduction du bassin à la géographie.

### **L'URBAIN EST DEvenu UN « HOMME AGILE »**

L'urbain – nous devenons tous des urbains, ne cesse-t-on de nous répéter – joue de ces ressources. Il les combine. Il devient un homme agile par nécessité, par capacité et par commodité. Chronos en a fait la démonstration à l'occasion d'une étude réalisée sur les travailleurs et leurs pratiques du numérique [étude WITE, 2012]. On présume que ces agilités – nous parlons là de capital spatial, temporel et relationnel –, activées dans les occurrences de travail, se déclinent à l'identique dans d'autres activités du quotidien. En regard, que seraient les agilités d'un bassin de vie ?

### LA VIE NUMÉRIQUE CHANGE LA DONNE DE L'ESPACE SANS LE DISSOUDRE POUR AUTANT

Dans ce contexte, l'urbanité ne perd pas ses droits mais se reformule à l'aune d'un complexe inédit reliant lieux, lignes et liens de la ville. Autrement dit, la conjugaison des nouveaux espaces, des mobilités complexes, des échanges de proximité et des connexions à distance renvoie à d'autres attachements individuels et collectifs aux territoires.

### **UN KALÉIDOSCOPE D'ÉCHELLES TERRITORIALES, DE TEMPORALITÉS ET D'ACTIVITÉS**

Comment dès lors penser les « bassins de vie » ? Résumons. Nous sommes face à un kaléidoscope d'échelles territoriales, de temporalités et d'activités. On assiste à leur multiplication en même temps qu'à leurs entremêlements.

Même si ces évolutions sont loin d'être universelles et également partagées, même si la prégnance du local reste prépondérante, le mouvement de désagrégation des aires de vie d'hier est en marche. De fait, ces mobilités éclectiques et leurs agilités retentissent forcément sur les notions d'accessibilité, d'éditorialisation de la ville et d'échanges urbains. L'agrégation sociale reste d'abord spatiale, mais dans quelle géographie ? Faut-il penser « limites ter-

L'ARCHITECTURE DIFFUSE  
DU QUOTIDIEN ET LA PRATIQUE  
DISPERSÉE DE SES ESPACES  
FORCENT À REPENSER LA NOTION  
MÊME DE DÉCOUPAGE TERRITORIAL

ritoriales » quand les expériences du territoire réinterrogent le lointain et le proche, l'immédiat et le décalé. L'architecture diffuse du quotidien et la pratique dispersée de ses espaces forcent à repenser la notion même de découpage territorial [CITY METRIC, 2014]. D'ailleurs, doit-on rester sur un concept de divisions exclusives les unes des autres face à ces multiplications de recouvrements ? Faut-il entreprendre une taxonomie du désordre ou balayer devant nos portes pour définir des règles en rupture ?

**FAIRE MÉTROPOLE, AUJOURD'HUI,  
C'EST ACCEPTER DES APPARTENANCES  
MULTIPLES, À TOUTES LES ÉCHELLES**

Les périmètres qui ont structuré les vies de générations et organisé les collectifs autour de l'église (la paroisse) puis de l'école et la mairie (la commune) s'avèrent obsolètes devant la voiture, le mobile et l'Internet. L'urbanisation généralisée fait alors voler en éclats l'architecture hiérarchique des quartiers, communes, cantons, départements, régions. C'est bien pour cela que la Datar avait imaginé il y a une dizaine d'années la notion de bassin de vie. L'agglomération même n'acte plus une réalité de comportement. Elle reflète une identité diluée, elle rappelle la continuité de construction urbaine qui en est

son principe et elle rend compte au mieux d'un territoire de gestion et de gouvernance. Pour autant, l'agglomération, la communauté urbaine ou la métropole ne sont que des tentatives plus ou moins récentes pour endiguer les débordements urbains. Il reste que leur découpe ne se confond pas avec les bassins de vie de ceux qui les parcourent au quotidien.

Dans un chantier auquel Chronos a contribué [Amiens Métropole, BAZAR URBAIN, 2012], nous avons conclu que « Faire métropole, aujourd'hui, c'est accepter des appartenances multiples, à toutes les échelles ». C'est aussi admettre que les rythmes se désolidarisent et que des activités se superposent. L'exercice de définition de ce chaos est tout sauf simple pour nos esprits forgés à la rationalité. En tout cas, ce territoire complexe n'est pas réductible à un bassin de vie circonscrit. Les découpages territoriaux ont perdu le sens du vivre ensemble et n'ont pas acquis celui du gouverner ensemble. L'urbaniste Jean-Marc Offner [OFFNER, 2014] a cette formule cruelle : « Notre cerveau spatial s'est figé », tandis que le géographe Michel Lussault [LUSSAULT, 2014] confirme cet autre regard : « Il importe que nous redonnions à la question de la cohabitation, à toutes les échelles, une place centrale. »

Pendant ce temps, les partisans d'une métropole polycentrique s'affrontent à ceux d'une métropole intégrée. Ce n'est pas tant la gouvernance – confédérée ou centralisée – qui est en cause que l'absence de prise en compte des échelles multiples. Les territoires aussi doivent être agiles. ■

Bruno Marzloff dirige le cabinet de sociologie et prospective Chronos.



EXPOSITION DE LA CITÉ DE L'ARCHITECTURE ET DU PATRIMOINE - RÉALISATION : GUILLAUME LEBIGRE D'APRÈS LE DESSIN ORIGINAL « LA VILLE FUTURE »,  
UNE SOLUTION HARDIE DU PROBLÈME DE CIRCULATION, DE HENRI VALENTY CORRETT, 1913 © L'ILLUSTRATION / CAPA 2012



# DES BASSINS DE VIE AUX **MÉTROPOLES** **DU FUTUR**

Le processus de métropolisation, qui implique l'hypertrophie des centres urbains denses, semble *a priori* contradictoire avec la notion de « bassin de vie », notamment dans le périurbain. Pourtant, les dynamiques à l'œuvre indiquent que la relation est plus complexe et que les futurs possibles des bassins de vie sont variés.

\*\*\*\*\*

Max Rousseau, Cirad

Quelles relations régissent les bassins de vie et les systèmes métropolitains intégrés, et comment peut-on envisager l'évolution future de ces relations ? Un tel questionnement achoppe d'emblée sur le flou des définitions entourant les deux termes. Chargé d'enjeux symboliques puissants, le terme même de « métropole » est aussi malaisé à définir que les périmètres urbanisés qu'il vise à recouvrir. Le groupe de travail de Territoires 2040 chargé de réfléchir à l'avenir des systèmes métropolitains intégrés avait donc choisi de commencer par définir la métropole comme un « processus » davantage que comme un « état ». Que recouvre dès lors la notion de métropolisation ? Processus protéiforme et contradictoire qui travaille aujourd'hui aussi bien les espaces urbains (et, de plus en plus, leurs pourtours « rurbains ») que les armatures urbaines nationales et internationales, la métropolisation soumet les grandes agglomérations à des phénomènes de dilatation, d'augmentation et de diversification des mobilités ; les logiques de localisation de la résidence comme des activités semblent y échapper à toute contrainte, accroissant en retour la pression sur les espaces naturels et agricoles. Nous avons également établi le constat que ces phénomènes de dilatation et d'hypermobilité ne sont pas nécessairement incompatibles avec des phénomènes de réurbanisation et de redensification (PINSON et ROUSSEAU, 2011a).

#### MÉTROPOLISATION CONTRE « BASSINS DE VIE » ?

À bien des égards, la notion de métropolisation semble donc, a priori, contradictoire avec celle de bassin de vie. La métropolisation implique l'hypertrophie des centres urbains denses (dans lesquels on serait bien en peine de distinguer un quelconque bassin de vie tant l'enchevêtrement des flux complique la lecture des pratiques spatiales au sein des cœurs métropolitains), l'accroissement, l'accélération et l'allongement des déplacements, la dilution programmée des espaces encore préservés sous la pression de l'urbanisation... Bref, la métropolisation semble inexorablement diluer les bassins de vie dans les flux de la mondialisation.

Et pourtant... les choses sont décidément moins claires qu'elles ne le paraissent. S'il est aujourd'hui plus aisé pour le démographe d'identifier des bassins de vie dans les territoires périurbains bordant les grandes métropoles, il est loin d'être évident que ceux-ci soient voués à se voir irrémédiablement aspirés par le « trou noir » de la métropolisation, sous l'effet de leur densification et de leur connexion progressive aux grands centres urbains par les réseaux de transport et les grands équipements. Au contraire, on peut même émettre l'hypothèse selon laquelle les territoires périurbains lointains sont aujourd'hui en voie d'autonomisation vis-à-vis des cœurs métropolitains. Et c'est justement leur qualité même de bassins « de vie »,

LA MÉTROPOLISATION SEMBLE  
INEXORABLEMENT DILUER  
LES BASSINS DE VIE DANS LES FLUX  
DE LA MONDIALISATION.  
ET POURTANT... LES CHOSES  
SONT MOINS CLAIRES  
QU'ELLES NE LE PARAISSENT

organisés autour de centralités secondaires, que les territoires périurbains entendent préserver face aux tentations d'annexions en provenance du cœur métropolitain. Structurés autour d'une identité économique aux contours de plus en plus nets, parfois encore industrielle, de plus en plus fréquemment résidentielle (services à la personne, commerces), les espaces périurbains accèdent aujourd'hui de surcroît au statut d'acteurs collectifs à part entière, c'est-à-dire qu'ils s'avèrent de plus en plus aptes à défendre un intérêt commun et à négocier pied-à-pied leur évolution avec les cœurs métropolitains. Dans une étude récente envisageant la densification en termes de géopolitique métropolitaine, nous montrons avec Éric Charmes comment la capacité des territoires périurbains de l'aire lyonnaise à présenter un intérêt social, économique et « paysager » sur la scène politique métropolitaine leur permet de résister à l'injonction à la

densification, accroissant par là même la pression à la densification sur les espaces les moins denses du cœur métropolitain [CHARMES et ROUSSEAU, 2014].

### **LE PÉRIURBAIN : LIEUX DE SOLIDARITÉ ET D'INNOVATION**

Par ailleurs, les bassins de vie périurbains n'apparaissent pas seulement comme des espaces politiques en formation, mais également comme des lieux d'innovations sociales spécifiques. Certes, la littérature sur ces espaces, notamment en sociologie et en géographie, insiste traditionnellement sur l'individualisme, le repli sur un entre-soi protecteur et, *in fine*, le conservatisme qui caractériserait des pavillonnaires mus par un même rejet de la ville et du tissu de relations sociales fortement hétérogènes offert par celle-ci. La dépendance automobile qui caractériserait ces quartiers entraînerait de surcroît une baisse générale de la solidarité de quartier, les solidarités rurales préexistantes n'étant plus réactivées par des périurbains davantage enclins à nouer des relations en dehors de leur quartier, voire de leur commune. Comment dès lors imaginer redécouper le territoire sur la base d'une telle échelle, inapte à créer du lien social ?

Comme le rappelle utilement Antoine FLEURY [2014], un autre pan de la littérature sur le périurbain, moins fréquemment invoqué dans le débat public, offre pourtant une lecture plus contrastée. Les territoires périurbains y apparaissent comme le lieu d'épanouissement de multiples formes de solidarité. Fondées sur des relations de confiance, ces pratiques d'entraide prennent appui sur le quartier ou le lotissement et concernent le covoiturage, la garde des enfants, ou encore les petits services rendus aux personnes âgées. Par ailleurs, le renchérissement prévisible du coût de l'énergie, généralement perçu comme une grave menace pour le devenir de ces quartiers, contribue d'ores et déjà à renforcer ces solidarités périurbaines, avec le développement de garages et de transports associatifs mais aussi le développement des circuits courts, qui apparaissent tout autant

comme l'expression d'une solidarité avec les agriculteurs que comme une réponse aux contraintes pesant sur la mobilité des ménages modestes.

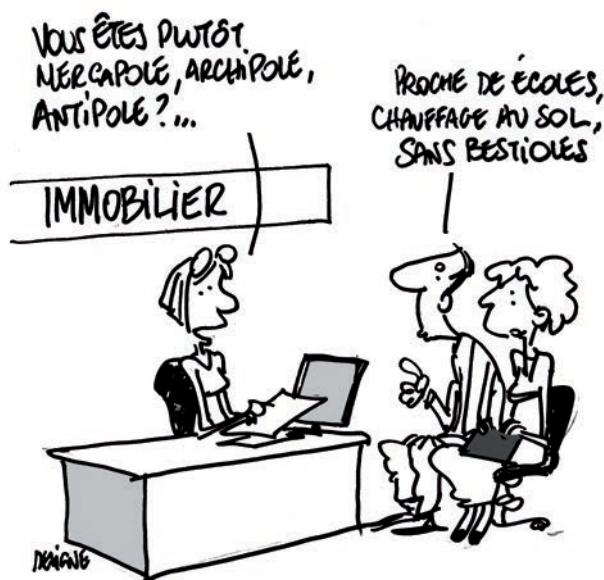
### **DIFFÉRENTS FUTURS POSSIBLES POUR LES BASSINS DE VIE**

Dans ce contexte, l'évolution future des relations entre les bassins de vie périurbains et les cœurs métropolitains est susceptible de prendre plusieurs formes selon l'évolution générale des systèmes métropolitains intégrés. Rappelons que les travaux du groupe de travail constitué par la Datar pour réfléchir au devenir de ces derniers d'ici 2040 avaient débouché sur trois grands scénarios idéaux typiques : le scénario de la « mercapole », celui de la « antipole » et/ou celui de la « archipole » [PINSON et ROUSSEAU, 2011b]. Comment les bassins de vie évolueront-ils selon ces trois scénarios ?

### **LE SCÉNARIO DE LA « MERCAPOLE » : DES BASSINS DE VIE DE PLUS EN PLUS ÉTANCHES**

Produite par l'accélération conjointe de la mondialisation et de la dérégulation, la mercapole est une métropole créée par les forces du marché. Dans ce scénario, la crise énergétique se voit progressivement jugulée par les innovations apportées dans les secteurs de la construction, de l'alimentation et des transports. La mercapole ne fait plus vraiment l'objet d'une gestion démocratique, les grandes décisions stratégiques étant prises par des coalitions restreintes réunissant les acteurs publics et les acteurs privés clés. Dans ce scénario, les logiques de ségrégation se sont considérablement renforcées : la mixité sociale s'est nettement affaiblie, et il est possible de découper la mercapole selon des zones urbaines socialement homogènes. Les bassins de vie y sont de plus en plus étanches. Ils constituent le principal lieu de l'organisation sociale, même si celle-ci prend évidemment des formes contrastées selon leur spécialisation. L'ensemble de ces bassins de vie contraste fortement avec le cœur dense de la mercapole, marqué par le turnover incessant de sa population, celle-ci appartenant à une classe supérieure internationalisée.





**LE SCÉNARIO DE L'« ARCHIPOLE » :**  
**DISPARITION DES BASSINS DE VIE**

La création de l'archipole résulte au contraire de stratégies politiques de démondialisation et de déseuropéanisation de l'économie française. Dans ce scénario, les flux de capitaux, de marchandises et de personnes se voient étroitement encadrés. Des gouvernements « archipolitains » aux compétences élargies accompagnent la relocalisation de l'économie. La renaissance de systèmes productifs locaux s'accompagne de la mise en œuvre autoritaire d'un urbanisme reposant sur une étroite séparation des fonctions et promouvant une stricte mixité sociale

L'ÉVOLUTION DES RELATIONS ENTRE  
LES BASSINS DE VIE PÉRIURBAINS  
ET LES CŒURS MÉTROPOLITAINS  
EST SUSCEPTIBLE DE PRENDRE  
PLUSIEURS FORMES

à l'échelle de la métropole, mais aussi à celle du quartier. Dans le cadre de l'archipole, les bassins de vie n'ont plus aucune consistance : les zones dévolues à la fonction résidentielle sont dépourvues de toute identité sociale, ethnique, culturelle ou politique. Il existe pourtant des tensions

autour du gouvernement de l'archipole, mais les mouvements d'opposition ne prennent racine dans aucun lieu particulier. La notion même de bassin de vie devient donc caduque dans ce scénario.

**LE SCÉNARIO DE L'« ANTIPOLE » :**  
**SYSTÈME DE BASSINS DE VIE FÉDÉRÉS**

Enfin, l'antipole résulte du déclin des grandes agglomérations françaises et finalement de leur sortie spontanée de la mondialisation. Dans ce scénario, les ex-pays émergents sont désormais hégémoniques dans les flux mondiaux et la création de la richesse mondiale.

Dans les antipoles françaises, le PIB par habitant a fondu et les échanges se sont peu à peu relocalisés. Les économies « antipolitaines » sont dominées par les secteurs de l'agriculture, du tourisme et de l'artisanat. La ségrégation s'est également renforcée. Dans chaque antipole, il existe au moins une zone de *gated communities*, le quartier de résidence des rentiers – étroitement surveillé et encerclé par un océan urbain au bâti et à la voirie en voie de délabrement avancé. Dans l'antipole, le bassin de vie revêt une importance considérable. Il faut dire que la disparition contrainte des moyens de transport rapides au profit de circulations douces a considérablement restreint les périmètres de la vie métropolitaine, y compris dans les zones les plus denses. Le bassin de vie apparaît donc comme le principal lieu d'organisation sociale de l'antipole, les relations d'entraide s'y multipliant. C'est également le site d'échanges économiques intenses, au sein desquels le troc joue un rôle croissant. C'est enfin un lieu politique particulièrement animé, les décisions collectives étant prises à l'issue de délibérations impliquant une large part de la population. On peut même considérer que le bassin de vie est devenu la principale échelle de gouvernement de l'antipole, celle-ci s'apparentant finalement à une simple fédération de bassins de vie. ■

Max Rousseau est chargé de recherche au Cirad, membre de l'UMR 5281 ART-Dev.

# ENTRE LIEUX ET LIENS, L'ACTION PUBLIQUE À **RÉINVENTER**

L'usage de la notion de « bassin de vie » marque la volonté de connecter l'organisation territoriale aux pratiques habitantes. Mais elle questionne l'articulation des échelles et la fabrique des territoires, et interroge la charpente même de notre système démocratique. Tout l'enjeu est de faire du « bassin de vie » un outil et non plus une limite.

\*\*\*\*\*

Mireille Bouleau et Catherine Mangeney, IAU îdF

**L**ancée dans l'actualité, dès 2013, par les débats autour de la réforme territoriale et du III<sup>e</sup> acte de la décentralisation, la notion de « bassin de vie » a été largement questionnée, fouillée, bousculée au travers des contributions et des échanges présentés dans ce *Cahier*.

Le 11 février 2015, l'IAU îdF a organisé une rencontre au Palais-Bourbon, en partenariat avec la Fondation Jean-Jaurès, la Fondation pour l'innovation politique et le journal *Le Monde*<sup>1</sup>, posant la question des périmètres de gouvernance dans une métropole de flux et d'échanges. Ce sujet, complexe et d'actualité, fait écho aux débats parlementaires en cours et à la sortie concomitante, tout début 2015, de deux numéros des revues *Esprit* et *Pouvoirs locaux*, dédiés au décryptage de la réforme territoriale en cours et à l'avenir du pouvoir local. Le bassin de vie, le local et le global y ont également été largement questionnés.

L'article qui suit retrace à la fois les temps forts du débat et les points saillants des expertises.

« LE PRINCIPAL DÉFI EST DE PASSER  
DES CATÉGORISATIONS  
DES TERRITOIRES ET DES  
PUBLICS À CELLES DES  
INTERACTIONS ENTRE LES  
TERRITOIRES ET LES PUBLICS. »



DANIEL BÉHAR  
© BAPTISTE HOUSSIN

## **LE BASSIN DE VIE : UN OUTIL À GÉOMÉTRIE VARIABLE**

Le tracé des frontières et des limites a, de tout temps, été le fruit de rapports de forces et de compromis (Lacoste), depuis que l'industrialisation et l'urbanisation croissante ont brouillé les espaces (Montillet). Aujourd'hui encore, les débats autour des lois Maptam et NOTRe<sup>2</sup> relancent la quête du territoire pertinent.

« LA QUESTION DU TEMPS EST PRIMORDIALE. IL EST AUJOURD'HUI INDISPENSABLE, POUR CONSTRUIRE UN PROJET DE TERRITOIRE, DE DÉLIMITER UN ESPACE PERTINENT NON SEULEMENT DU POINT DE VUE SPATIAL MAIS ÉGALEMENT À LA BONNE ÉCHELLE DE TEMPS. LE "BASSIN DE VIE" A, EN CELA, UNE PERTINENCE À UN MOMENT DONNÉ SUR UN TERRITOIRE DONNÉ. »



VALÉRIE MANCRET-TAYLOR  
© BAPTISTE HOUSSIN

Alors, certes, le terme de « bassin de vie » fait largement débat mais il est entré dans le langage courant, notamment des élus, qui s'en saisissent<sup>3</sup> pour marquer leur volonté de construire un découpage connecté à la réalité quotidienne de ses habitants, au regard des phénomènes de métropolisation et de globalisation.

Pour tous, l'usage de la notion de « bassin de vie » renvoie à la prise en compte des pratiques habitantes. Pourtant, chacun semble lui attribuer un sens différent. De fait, tout effort de délimitation des espaces physiques se heurte aux assignations multiples d'un territoire, triple produit d'un imaginaire (l'espace perçu par les habitants), d'une symbolisation politique (ses frontières administratives) et de pratiques réelles d'occupation de l'espace (Rallet).

Plusieurs institutions ont proposé un découpage du territoire national, régional ou plus local en « bassins de vie » (Levy ; Rohault ; Devillers et Evo ; Rigal). Aucun de ces découpages n'a la prétention d'englober l'ensemble des pratiques habitantes sur un territoire circonscrit mais ils offrent chacun la possibilité de questionner la structuration interne des territoires ou de territorialiser certaines actions publiques.

### DE LA PROXIMITÉ À LA DIVERSITÉ DES USAGES DE L'ESPACE

Du côté du monde académique, plusieurs chercheurs insistent sur l'impossibilité de délimiter les pratiques. Refusant l'amalgame entre bassins et territoires, eux-mêmes en crise dans notre société de plus en plus « fluide », ils revendiquent la nécessité de « penser » archipel, liens et système en réseau (Béhar ; Vanier). D'autres experts mettent en avant la diversité des pratiques de déplacements des individus, très largement marquées par les caractéristiques individuelles (Vallée ; Nessi ; Hallier-Nader ; Piazzoni).

De fait, l'analyse des mobilités quotidiennes des Franciliens montre que la proximité est partout privilégiée mais que les flux sont éparés dès lors qu'ils sortent de cette proximité. Dans une région très multipolarisée comme l'Île-de-France, les individus ont un large éventail de choix et ne fréquentent pas les mêmes espaces que leurs voisins (Bouleau & Mangeney ; Mettetal ; Rallet).

Reconnaissons alors la difficulté à délimiter, de manière collective, des espaces dans lesquels s'organiserait tout le quotidien des habitants. Reconnaissons également la multiplicité et la porosité des échelles de vie, qu'elles soient spatiales, temporelles ou même sentimentales (Bourdin & Sylvestre). Pour autant, le passage à des « systèmes ouverts » ne doit pas faire oublier la demande sociétale d'ancrage qui s'exprime tant dans les imaginaires (Faburel ; Mettetal) que dans la sphère du sensible et de l'appréciation de sa qualité de vie (Nessi), dans les pratiques de mobilité quotidiennes (Bouleau &



Mangency), les stratégies familiales et résidentielles (Sagot ; Davy *et al.*) ou les sociabilités (Beaufils *et al.* ; Hallier-Nader). Ancrage (ou besoin d'interactions physiques et sociales) qui est bouleversé mais loin d'être mis à mal par le développement du numérique (Rallet ; Delaporte et Tarquis).

### **TISSER LES PROXIMITÉS : LA FABRIQUE DES TERRITOIRES, UN SYSTÈME EN TRANSITION ET PORTEUR D'INNOVATIONS ?**

Ce sont bien les diverses proximités qui, par oppositions, frottements, frictions et négociations entre acteurs, élus, habitants, usagers..., fabriquent et refabriquent en continu les territoires eux-mêmes, et sont porteuses des germes d'innovation sociale et locale (Torre).

De fait, la porosité et l'interterritorialité se développent de plus en plus, comme l'indique le développement des coopérations souples (Parnaix & Zugetta) et les dynamiques territoriales de projet. C'est dans cette dynamique que le concept de bassin de vie devient – par l'usage qui en est fait – un « outil » d'une nouvelle grammaire d'action publique (Le Goff). Un « outil » de mutualisation et de gouvernance qui permettrait de sortir des « égoïsmes de frontière ».

Il ne s'agit pas alors d'enfermer et de délimiter de manière figée, mais au contraire de désenclaver, de tisser et de construire une « colonne vertébrale » aux différents lieux d'un territoire et de faire en sorte que chaque territoire compte et apporte à l'ensemble.

Ce sont moins les territoires qu'il s'agit de faire disparaître (Vanier) que les formes de souveraineté qui s'y exercent qu'il s'agit de réinventer (Béhar).

### **LE LOCAL ET LE GLOBAL À RÉCONCILER**

Comment penser les « territoires » et leurs ressources comme des « lieux » à mettre en interaction pour organiser des « politiques de flux » répondant mieux aux réalités d'aujourd'hui ? Il s'agit pour D. Béhar de ne plus raisonner uniquement en fonction des besoins locaux ou des besoins des locaux (qui ne font qu'exacerber la concurrence entre territoires), mais de penser l'« espace habité » ou l'« archipel pratiqué » comme une conciliation du proche et du lointain, d'intégrer le local ou les territoires locaux dans un système global (Brès & Mariolle), fait d'accessibilité et de trajectoires. La difficulté est alors de ne pas laisser sur le côté les exclus de cette mobilité (Orfeuill, Marzloff).

### **DÉLIMITER : UNE NÉCESSITÉ DÉMOCRATIQUE ET SOCIÉTALE**

À un moment donné, les limites sont aussi nécessaires, ne serait-ce que pour trouver les financeurs et identifier les acteurs locaux

« LE "BASSIN DE VIE" AGIRAIT COMME UN REMPLAÇANT DU CANTON MAIS, CETTE FOIS-CI, REMPLI DE VIE. LA QUESTION EST ALORS LA SUIVANTE : QUELLE VIE LA PUISSANCE PUBLIQUE EST-ELLE CAPABLE D'ORGANISER ET D'INSUFFLER DANS CES BASSINS ? LA PUISSANCE PUBLIQUE N'EST PAS EN PANNE POUR TRACER DES CONTOURS. CEPENDANT, SI VOUS DESSINEZ UN BASSIN, VOUS TRACEZ DES LIGNES, MAIS TRACEZ-VOUS NÉCESSAIREMENT DES LIENS ? »



LAURENCE LEMOUZY  
© BAPTISTE HOUSSIN

(Mancret-Taylor, Orfeuill). Aujourd'hui, pour agir, pour construire des politiques publiques, nous ne savons pas faire autrement que de catégoriser et de territorialiser... et de recommencer et de réadapter (Sanchez).

L'organisation des dessertes de transports en communs de proximité est une bonne illustration de la prise en compte des besoins locaux, pensés en termes d'usagers et de trajectoires différenciés, d'articulation des échelles et des territoires (Sanchez ; Debrincat et Majesté). Le Grand Paris Express constitue parallèlement une opportunité de connexion des territoires entre eux (Barbé). Le témoignage de l'ARS Île-de-France fait également écho à cette recherche de territorialisation de l'action publique à une échelle idoine (Galli). Enfin,

l'exemple des « bassins de délinquance » montre que, loin d'avoir été créés pour découper et délimiter, ils se sont au contraire imposés pour pouvoir dépasser les frontières administratives et institutionnelles (Malochet).

« LE DÉBAT ENTRE LA NOTION TELLE QU'ELLE EST PERÇUE PAR LES EXPERTS ET TELLE QU'ELLE EST UTILISÉE PAR LE LÉGISLATEUR DÉSTABILISE NOTRE FAIT POLITIQUE RÉPUBLICAIN. LA MÉTROPOLISATION OU LE "BASSIN DE VIE" LOCALISE ET GLOBALISE EN MÊME TEMPS LES COMMUNAUTÉS HUMAINES. CE FAISANT, ELLE LES DÉNATIONALISE RADICALEMENT ET ELLE NOUS LAISSE DONC AVEC UN VIDE IMPORTANT : LA QUESTION DU RÉFÉRENT COMMUN. »



DOMINIQUE REYNIÉ  
© BAPTISTE HOUSSIN

**DÉPASSER LE DÉBAT SÉMANTIQUE POUR FAIRE DU BASSIN DE VIE UN OUTIL PLUS QU'UNE LIMITE**

Pourquoi alors ne pas laisser de côté le débat sémantique pour s'appropriier collectivement ce terme dans un sens renouvelé et se concentrer sur ce que l'usage de ce mot « trouble » nous dit : que l'action publique tente aujourd'hui de muter et d'évoluer, de se rapprocher des habitants, et qu'elle ressent aussi le besoin de mutualiser et de coopérer, non plus de manière endogène entre collectivités et institutions, mais plus largement avec d'autres opérateurs, comme les entreprises publiques, les associations, la société civile organisée et les acteurs économiques (Lemouzy).

Le « territoire de vie » ou « bassin de vie », si l'on s'en saisit uniquement pour ce qu'il est, peut être un bon outil pour penser l'action publique

en termes d'accessibilité, de modes de vie, d'identification des fragilités et des complémentarités à organiser (Mancret-Taylor). Il peut permettre, à l'instar de ce qui est fait à Rennes avec la cartographie des zones favorables au vieillissement (Chapon), de modifier le focus de notre regard et de ce fait les réponses publiques qui en découlent.

À condition qu'on donne les moyens aux territoires de devenir des « territoires ou des bassins de projet », impliquant une forme évolutive et mouvante des compositions territoriales et organisationnelles.

Et nous parlons bien ici non seulement des territoires d'action publique mais aussi de la fabrique des territoires au sens plus large, territoires qui ne peuvent naître que s'il existe des liens entre les acteurs locaux quels qu'ils soient. De ces liens émergent des projets, des réseaux de coordination, de complicité, voire de conflit, eux-mêmes vecteurs d'un potentiel d'in-

novation sociale ou territoriale important (Torre, Rousseau), de créativité (Mancret-Taylor) et de renouvellement (Seydoux). Ces synergies – institutionnelles, fonctionnelles ou usitées – et les réseaux qui en découlent tissent les organes de l'« être » urbain, caractérisant, au-delà même de la notion d'écosystème, le métabolisme métropolitain. Le bassin de vie renvoie alors une puissance incroyable, vitaliste, presque spinoziste, conférant à la persistance de l'être, du conatus (Reynié).

Le débat autour de la notion de bassin de vie prend ainsi des dimensions « vertigineuses » tant il renvoie à un appel à la mobilité politique et intellectuelle, à notre capacité à se reposer un certain nombre de questions fondamentales (Finchelstein). La puissance publique y est interrogée à la fois dans ce qu'elle peut faire, dans ce qu'elle sait faire, dans ce qu'elle arrive à comprendre, à voir et à retenir, mais aussi dans ce qu'elle ne peut pas empêcher : le territoire comme nous l'habitons et comme nous l'utilisons (Reynié). C'est le charme de la subjectivité citoyenne. ■

Catherine Mangeney et Mireille Bouleau, chargées d'études à l'IAU îdF.

« CES DISCUSSIONS SOULÈVENT DEUX GRANDS DÉBATS. LE PREMIER SE SITUE AUTOUR DE LA DÉMOCRATIE ELLE-MÊME PARCE QUE LA DÉMOCRATIE SE FAIT À PARTIR D'UN LIEU, À PARTIR D'UN TERRITOIRE DÉLIMITÉ. LE SECOND PORTE SUR LES FINALITÉS DE L'ACTION PUBLIQUE ET NOTAMMENT SUR LA QUESTION DE L'ÉGALITÉ. NOUS ASSISTONS À UNE CRISE DES OUTILS. IL EN RESSORT LA NÉCESSITÉ DE RÉINVENTER L'ACTION PUBLIQUE. »



GILLES FINCHELSTEIN  
© BAPTISTE HOUSSIN

1. Daniel Béhar est géographe, professeur à l'U-Pec; Valérie Mancret-Taylor est directrice générale de l'IAU Île-de-France; Laurence Lemouzy est directrice de la revue *Pouvoir locaux*, Institut de la décentralisation; Dominique Reynié est directeur général de la Fondation pour l'innovation politique; Gilles Finchelstein est directeur général de la Fondation Jean-Jaurès; Bruno Marzloff est directeur du cabinet de sociologie et prospective Chronos; André Torre est directeur de recherche à l'Inra - AgroParisTech et rédacteur en chef de la *Revue d'économie régionale et urbaine* et Martin Vanier est professeur en géographie et aménagement à l'Institut de géographie alpine de l'université Joseph Fourier à Grenoble. Ils nous ont fait le plaisir de venir débattre de la question lors d'une rencontre animée par Delphine Papin, journaliste au *Monde*.

2. Loi Maptam : loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (2014). Loi NOTRe : nouvelle organisation territoriale de la République (2015).

3. Cf. compte rendu des débats à l'Assemblée nationale autour de la loi NOTRe.



## CONCLUSION

### RÉINVENTER L'ACTION PUBLIQUE

L'évolution de nos pratiques quotidiennes entraîne des mutations à la fois dans notre rapport à l'espace et au temps. Celles-ci sont un défi pour la notion de « bassin de vie » et, dans une certaine mesure, remettent en cause l'idée même de frontière à l'échelle des territoires locaux. Trois axes de réflexion peuvent être tirés de ces débats. Le premier concerne la démocratie, car celle-ci s'enracine traditionnellement sur un territoire délimité. Le deuxième axe porte sur l'action publique. Nous assistons à une crise des outils, qui ne sont pas adaptés à la réalité des territoires et des pratiques. L'action publique doit être repensée autour de projets – puisque ce sont eux qui façonnent le territoire, selon André Torre –, de problématiques données, comme par exemple le vieillissement de la population, et en collaboration avec les acteurs de la société civile (acteurs privés, associatifs, etc.). Cette approche est en rupture complète avec la manière dont l'action publique est conçue dans notre pays.

Le troisième axe de réflexion porte sur les finalités de l'action publique et notamment sur la question de l'égalité. Notre modèle redistributif est remis en cause à la fois à l'échelle locale et à l'échelle nationale. Cela ne veut pas dire que l'égalité n'est plus une aspiration des citoyens, mais plutôt qu'il faut repenser ses politiques, alors que la redistribution fiscale est appréhendée comme l'outil exclusif de sa promotion. L'action publique au niveau des territoires est pourtant clé dans la lutte contre les inégalités.

Un travail de réinvention des outils de la démocratie, du territoire, et de l'égalité est donc nécessaire. Selon Edgar Morin : « Nous ne vivons pas une crise, nous vivons un changement de monde. ». Avec ce débat, l'IAU îdF lance un appel à la mobilité politique et intellectuelle, c'est-à-dire à la capacité de reposer un certain nombre de questions fondamentales. ■

Gilles Finchelstein, directeur général  
de la Fondation Jean-Jaurès



### LE BASSIN DE VIE OU LA QUESTION DU RÉFÉRENT COMMUN

Au travers de la question posée par l'IAU îdF, une réflexion entre les notions de lieu et de lien est apparue, soulevant les notions d'usage, d'investissement, de passage, d'habitation, puis une mise en visibilité du fait que les assignations sociales et territoriales fonctionnent toujours. Cette tension entre l'assignation et la résistance à l'assignation est une forme de vie prodigieuse qui déborde sans cesse les limites que nous voudrions lui fixer. En même temps, dans un contexte où le numérique est très présent, certains événements n'ont pas d'autres lieux que cet espace public, non-territorial ou non-physique, où le rapport au territoire est devenu très différent. Ce qui amène à la question de la citoyenneté. Nous avons une citoyenneté de circonscription et de droit qui est représentée clairement par les citoyens mais qui n'est pas habitée et moins utilisée qu'autrefois.

Or la politique est une politique du tracé, notamment en France. La délimitation et la frontière sont des gestes souverains sur lesquels la puissance publique nationale s'est construite, de manière majestueuse, péremptoire. Dans cet objet législatif qu'est le « bassin de vie », la volonté générale s'égaré parce qu'elle est censée être à l'origine d'un objet qui échappe à la puissance publique.

Et néanmoins la formule « bassin de vie » dégage une puissance, une puissance incroyable, vitaliste, presque spinoziste. Ce débat entre la notion telle qu'elle est perçue par les experts et telle qu'elle est utilisée par le législateur déstabilise notre fait politique républicain. La puissance publique se trouve interrogée dans ce qu'elle peut faire, dans ce qu'elle sait faire, dans ce qu'elle arrive à comprendre et à voir et ce qu'elle peut retenir, et dans ce qu'elle n'arrive pas à empêcher : le territoire comme nous l'habitons et comme nous l'utilisons. ■

Dominique Reynié, directeur général  
de la Fondation pour l'innovation politique



## BIBLIOGRAPHIE

### A

- AGUILERA Anne, GUILLOT Caroline, RALLET Alain, « Mobile ICTs and Physical Mobility: Review and Research Agenda », *Transportation Research Part A, Policy and Practice*, Elsevier, 2012, vol. 46, n° 4, pp. 664-672.
- ALLEN Barbara, « Le quartier à l'articulation d'enjeux spatiaux temporels », dans AUTHIER Jean-Yves, BACQUE Marie-Hélène, GUÉRIN-PACE France, *Le quartier. Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*, Paris, La Découverte, 2007.
- ARAGAU Claire, « Le bassin de vie, un territoire porteur de ruralité aux marges de l'Île-de-France », *Norois*, 2013, n° 229, pp. 7-20.
- ARAGAU Claire, et al., *Les Territoires périurbains : de l'hybridation à l'intensité ?*, IAU îdF, université Paris-Ouest La Défense, université Paris I Panthéon-Sorbonne, université Caen Basse-Normandie, rapport de recherche pour le Puca, septembre 2014.
- ARMAND Ludovic, ROHAUT Pascale, *Le Fonctionnement de l'aire urbaine de Paris, Réalité des sous-bassins d'emploi et de vie*, Dreif, avril 2005.
- AUMA, *Territoires et bassins de vie dans l'arrondissement de Mantes*, Auma, novembre 2001.
- AUTHIER Jean-Yves, « Les citadins et leur quartier. Enquêtes auprès d'habitants de quartiers anciens centraux en France », *L'Année sociologique*, 2008, vol. 58, n° 1, pp. 21-46.
- AUTHIER Jean-Yves, BENSOUSSAN Bernard, GRAFMEYER Yves, LÉVY Jean-Pierre, LÉVY-VROELANT Claire, 2002, *Du domicile à la ville. Vivre en quartier ancien*, Paris, Anthropos, coll. « Villes », 2001.
- ### B
- BADOT Olivier, dans Convention nationale du commerce spécialisé, Procos, janvier 2014.
- BALME Richard, FAURE Alain et MABILEAU Albert (dir.), *Les Nouvelles Politiques locales. Dynamiques de l'action publique*, Paris, Presses de Sciences Po, 1999.
- BAZAR URBAIN, CONTREPOINT, CHRONOS, ZOOM, « Amiens Métropole 2030 – Le quotidien en projets », Bazar Urbain éditions, 2012.
- BELLANGER Emmanuel et GIRAULT Jacques (dir.), *Villes de banlieues*, Paris, Créaphis, 2008.
- BELLANGER François, MARZLOFF Bruno, *Transit : Les Lieux et les temps de la mobilité*, Paris, Éditions de l'Aube, 1998.
- BERROIR Sandrine, LE NÉCHET Florent, MATHIAN Hélène, SAINT-JULIEN Thérèse, SANDERS Lena, *Les Pôles d'emploi dans l'aire urbaine de Paris en 2006. Note de synthèse*, Paris, DRIEA, février 2012.
- BERROIR Sandrine, MATHIAN Hélène, SAINT-JULIEN Thérèse, SANDERS Lena, *Mobilités et polarisations : vers des métropoles polycentriques*, Paris, UMR Géographie-cités, 2004.
- BERTRAND Jérôme, DUGUÉ Régis, *Le Nouveau Découpage morphologique. Note aux utilisateurs*, Paris, laurif, 2007.
- BOULEAU Mireille, METTETAL Lucile, « La mobilité dans le périurbain : désir d'ancrage et nouvelles proximités », *Note rapide*, n° 646, IAU îdF, mars 2014.
- BOURDIEU Pierre, « Effets de lieu », dans *La Misère du monde*, Paris, Seuil, 1993.
- BOURDIN Joël, rapport d'information n° 272 sur le commerce électronique, Sénat, 18 janvier 2012.
- BRUNET Roger, *Les Phénomènes de discontinuité en géographie*, Paris, Éditions du CNRS, coll. « Mémoires et documents », 1968.
- BRUNET Roger, « Territoires : l'art de la découpe », *Revue de géographie de Lyon*, 1997, vol. 72, n° 3, pp. 251-255.
- ### C
- CAILLY Laurent, DODIER Rodolphe, « La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographiques et de genre », *Norois*, 2007, n° 205, pp. 67-80.
- CALABRESE Francesco, DIAO Mi, DI LORENZO Giusy, FERREIRA Jr. Joseph, RATTI Carlo, « Understanding Individual Mobility Patterns from Urban Sensing Data: A Mobile Phone Trace Example », *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 2013, vol. 26, pp. 301-313.

## BIBLIOGRAPHIE

- CARIOU Philippe, ROHAULT Pascale, *Les Navettes en Île-de-France et dans le Bassin parisien*, Paris, DRIEA-Insee, janvier 2012.
- CATTAN Nadine, « Le Grand Paris des échanges », dans BMCA, *Le Grand Paris des densités dispersées*, Paris, juillet 2013.
- CATTAN Nadine, ROZENBLAT Céline, « Délimiter et mesurer l'évolution des populations urbaines », *Population*, 1991, vol. 46, n° 4, pp. 979-991.
- CENTRE D'ANALYSE STRATÉGIQUE, *L'Adaptation du parc de logements au vieillissement et à la dépendance*, Note d'analyse stratégique, n° 245, 2011.
- CG 77, *Diagnostic et enjeux du transport public en Seine-et-Marne*, Étude 2006-2007, CG 77, 2007.
- CHAPON Pierre-Marie : *Qualité territoriale, qualité du vieillissement : contribution du géographe*, thèse de doctorat en géographie-aménagement, université de Lyon 3, 2011, 202 p.
- CHAPON Pierre-Marie et FÉLIX-FAURE Maud, *Lyon, Ville amie des aînés*, Ville de Lyon, 2011, 52 p.
- CHAPON Pierre-Marie et RENARD Florent, « Construire des logements adaptés aux personnes âgées : une analyse par les territoires de vie à Lyon (France) », *Geographica Helvetica*, 2009, 64/3, p. 164-174.
- CHAPON Pierre-Marie, RENARD Florent, GUESLOT J., DAUTAN M., MALLEA P., ROBERT P., GUERIN O. (2011) : « Analyse des territoires de vie et de la mobilité des personnes âgées au moyen de traceurs GPS », *Annales de Géographie*, 2011, n° 679-3, p. 320-333.
- CHARMES Éric et ROUSSEAU Max, « Le pavillon et l'immeuble : géopolitique de la densification dans la région métropolitaine de Lyon », *Géographie Économie Société*, 2014, vol. 16, n° 2, pp. 155-181.
- CHAUDET Béatrice : *Handicap, vieillissement et accessibilité. Exemples en France et au Québec*, thèse de doctorat en géographie, université d'Angers, 2009, 407 p.
- CHRONOS, ATOS, TELECOM PARISTECH et CITICA, « Wite 2.0, une étude sur le travail mobile », étude financée par Oséo et la région Île-de-France, 2012.
- COLDEFY Magali, LUCAS-GABRIELLI Véronique, « Le territoire, un outil d'organisation des soins et des politiques de santé ? Évolution de 2003 à 2011 » *Questions d'économie de la santé*, avril 2012, n° 174.
- COULTON Claudia, JENNINGS M. Zane et CHAN Tsui, « How Big Is My Neighborhood? Individual and Contextual Effects on Perceptions of Neighborhood Scale » *American Journal of Community Psychology*, 2013, 51(1-2).
- COURLET Claude, « Les Systèmes productifs localisés. Un bilan de la littérature », *Études et recherches sur les systèmes agraires et le développement*, 2002, n° 33, pp. 27-42.
- CUSIN François et JUILLARD Claire, « Le logement, facteur d'éclatement des classes moyennes? », étude de l'université Paris-Dauphine pour la Confédération française d'encadrement-CGC, 2010.
- D**
- DI MÉO Guy, *Géographie sociale et territoires*, Paris, Nathan Université, 1998.
- DIMINESCU Dana, « Le migrant connecté : pour un manifeste épistémologique », *Migrations/Société*, 2005, vol. 17, n° 102, pp. 275-292.
- DION Roger, FEBVRE Lucien, « La part de la Géographie et celle de l'Histoire dans l'explication de l'habitat rural du Bassin parisien », dans *Publications de la Société de géographie de Lille*, 1946, vol. 2, n° 2, pp. 234-235.
- E**
- ELLEDGE John, « What is a City, anyway? », *CityMetric*, 4 août 2014.
- ESTÈBE Philippe, dans LASCOUMES Pierre, LE GALÈS Patrick, *Gouverner par les instruments*, Paris, Presses de Sciences Po, 2004.
- F**
- FLEURY Antoine, « Le périurbain : des pratiques solidaires en émergence », dans Rousseau Max, Béal Vincent et Faburel Guillaume (dir.), *Pratiques et politiques de la ville solidaire*, rapport de recherche pour le Puca et la Dihal, 2014, pp. 74-80.
- FRANCO Alain : *Rapport de la mission « Vivre chez soi »*, présenté à Madame Nora Berra, secrétaire d'État en charge des Aînés, 2010, 95 p.



FRÉMONT Armand, *La Région, espace vécu*, Paris, Flammarion, coll. « Champs », 2<sup>e</sup> éd., 1999.

## G

GLA DATA MANAGEMENT AND ANALYSIS GROUP, *Commuting in London*, 2007.

GUÉRIN-PACE France, « Le quartier entre appartenance et attachement : une échelle identitaire ? », dans AUTHIER Jean-Yves, BACQUÉ Marie-Hélène, GUÉRIN-PACE France, *Le quartier. Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*, Paris, La Découverte, 2007.

HALLIER-NADER Brigitte, *Les Territoires de vie des 75 ans et plus à Paris : quel environnement urbain pour une qualité de vie durable ?*, thèse de doctorat en histoire, université Paris-Est, 2011, 458 p.

HAUSSMANN Georges Eugène, « Mémoire présenté par le sénateur préfet de la Seine au conseil municipal du 11 mars 1859 » dans *Documents relatifs à l'extension des limites de Paris*, Paris, Charles de Mourgues frères, 1859.

HIRSCHMAN Albert O., *Défection et prise de parole*, Paris, Fayard, coll. « L'espace du politique », 1972, réédition en 1995.

## I

LAURIF, *Entre banlieue et province, 18 petites villes en Île-de-France*, Paris, juin 1993.

ICADE, *Adapter les villes au vieillissement : enjeux d'aménagement et de gouvernance*,

rapport financé par le Centre d'analyse stratégique, 2012.

INSTITUT DELOUVRIER, *L'Aménagement de la région parisienne (1961-1969). Le témoignage de Paul Delouvrier*, Paris, Presses des Ponts et Chaussées, 2003.

## J

JOSSET Jean-Marc, RALLET Alain, SOULIÉ Nicolas, « Des smart cities aux smart citizens : représentations, incitations et comportements de mobilité. Une expérimentation sur le Plateau de Saclay », École d'été Économie numérique, Chaire Innovation et Régulation des services numériques, Télécoms ParisTech, 7-8 juillet 2014.

## L

LACOUR Claude, DELAMARRE Alette, THOUIN Muriel, 2013, *40 ans d'aménagement du territoire*, coll. « Territoires en mouvement », Paris, Datar, 152 p., éd. originale en 2003.

LASCOURMES Pierre et LE BOURHIS Jean-Pierre, « Le bien commun comme construit territorial », *Politix*, n° 42, 1998.

LE BART Christian et LEFEBVRE Rémi (dir.), *La Proximité en politique. Usages, rhétoriques, pratiques*, Rennes, Pur, coll. « Res Publica », 2005.

LEE Barrett et CAMPBELL Karen E, « Common Ground? Urban Neighborhoods as Survey Respondents See Them », *Social Science Quarterly*, 1997, vol. 78, n° 4.

LE ROUX Guillaume, *Les quartiers perçus des habitants de l'agglomération parisienne*, mémoire de M2, Sciences de l'information géographique, Paris, ENSG, 2010.

LOUVET Nicolas et NESSI Hélène (dir.), 6T BUREAU DE RECHERCHE, Latts, *Recherche sur le lien entre densité et mobilité globale en Île-de-France*, rapport DRIEA, 2012.

LUSSAULT Michel, « Quels effets de l'accélération des rythmes sociaux ? », Forum Vies Mobiles, mars 2014.

## M

MANGENEY Catherine, *Les Polarités d'équipements et services en Île-de-France*, IAU îdF, 2014.

MARZLOFF Bruno, *Sans bureau fixe*, Limoges, Fyp éd., 2013.

MUSSO Pierre (dir.), *Territoires et cyberspace en 2030*, La Documentation française/Diact, 2008.

## N

NESSI Hélène, *Influences du contexte urbain et du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir en Île-de-France et à Rome*, thèse de doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme, université Paris-Est, 2012, 805 p.

NORDMAN Daniel, *Frontières de France. De l'espace au territoire. XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Gallimard, 1998.

## BIBLIOGRAPHIE

### O

OBSERVATOIRE CETELEM, « Magasins et Internet, l'interdépendance imposée par les consommateurs », 2014.

OFFNER Jean-Marc, « La pensée urbaine en panne », *Les Échos*, août 2014.

### P

PATTARONI Luca, *Politique de la responsabilité : promesses et limites d'un monde fondé sur l'autonomie, thèse de doctorat en sociologie*, Paris-Genève, EHESS, université de Genève, 2005, 671 p.

PERROUX François, « Les espaces économiques », *Économie appliquée*, 1950, archives de l'ISEA, n° 1, pp. 225-244.

PINSON Gilles et ROUSSEAU Max, « Les systèmes métropolitains intégrés. État des lieux et problématiques », *Territoires 2040*, 2011, n° 3, pp. 29-58.

PINSON Gilles et ROUSSEAU Max, « Les systèmes métropolitains intégrés. Processus et scénarios », *Territoires 2040*, 2011, n° 4, pp. 40-66.

### R

RALLET Alain, « La mobilité urbaine comme facteur structurant du commerce électronique », dans MOATI Philippe, *Nouvelles technologies et modes de vie*, Éd. de l'Aube, 2005, 221-239.

RAMADIER Thierry, LANNON Pierre, DEPEAU Sandrine, CARPENTIER Samuel, ENAUX Christophe, « Vers l'hypothèse d'une identité de déplacement : congruence entre espace social,

cognitif et géographique », dans GRANDJEAN Pernelle (dir.), *Construction identitaire et espace*, Paris, L'Harmattan, 2009, pp. 75-94.

RASMUSSEN Steen Eiler, *London, the Unique City*, London, 1934.

RÉMY Jean, « Culture de la mobilité et nouvelles formes de territorialité », dans VODOZ LUC, PFISTER GIAUQUE Barbara et JEMELIN Christophe (dir.), *Les territoires de la mobilité, l'aire du temps*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2004, pp. 13-42.

ROHAUT Pascale, SCHMITT Denise, *Les Sous-Bassins de vie et d'emploi de l'aire urbaine de Paris, quelle réalité en 2010?*, Paris, Dreif, juillet 2013.

RONCALOVO Marcel, « Le département », dans NORA Pierre (dir.), *Les Lieux de mémoire, t. 3 Les France*, Paris, Gallimard, 1992.

### S

SASTRY Narayan, PEBLEY Anne R. et ZONTA Michela, *Neighborhood Definitions and the Spatial Dimension of Daily Life in Los Angeles*, UC Los Angeles, California Center for Population Research, 2002.

SENÉ Daniel (dir.), *Le Polycentrisme en Île-de-France*, Paris, Dreif, décembre 2003.

SIGAUD Thomas, *Mobilités résidentielles et professionnelles des salariés en France : entreprises, marchés et territoires, une articulation en tension*, thèse de doctorat en sociologie, Paris, 2014, université Paris-Dauphine, 574 p.

### T

TRASARTI Roberto, et al., « Discovering urban and country dynamics from mobile phone data with spatial correlation patterns », *Telecommunications Policy*, 2014, DOI: 10.1016/j.telpol.2013.12.002.

TORRE André, BEURET Jean-Eudes, *Proximités territoriales. Construire la gouvernance des territoires, entre conventions, conflits et concertations*, Paris, Economica, 2012.

### V

VALLÉE Julie, CADOT Emmanuelle, GRILLO Francesca, PARIZOT Isabelle et CHAUVIN Pierre, « The Combined Effects of Activity Space and Neighbourhood of Residence on Participation in Preventive Health-Care Activities. The Case of Cervical Screening in the Paris Metropolitan Area (France) » *Health & Place*, 2010, vol. 16, n° 5, pp. 838-852.

VALLÉE Julie, LE ROUX Guillaume, CHAIX Basile, KESTENS Yan et CHAUVIN Pierre, « The "Constant size Neighbourhood Trap" in Accessibility and Health Studies » *Urban Studies*, 2014.

VELTZ Pierre, *Des lieux et des liens, Essai sur les politiques du territoire à l'heure de la mondialisation*, La Tour-d'Aigues, éditions de l'Aube, septembre 2012.

### Z

ZADORA-RIO Élisabeth, « Territoires paroissiaux et construction de l'espace vernaculaire », *Médiévales*, n° 49, 2005.

Que soient remerciés tous ceux qui ont contribué à l'élaboration de ces *Cahiers*, les experts de l'IAU îdF, bien sûr, et nos partenaires qui, en se lançant dans cette aventure à nos côtés, nous ont témoigné à nouveau leur confiance.

Catherine Barbé  
Daniel Béhar  
Alain Bourdin  
Antoine Brès  
Pierre-Marie Chapon  
Laurence Debrincat  
Christian Devillers  
Marie Evo  
Guillaume Faburel  
Gilles Finchelstein  
Julien Galli  
Brigitte Hallier-Nader  
Laurence Lemouzy  
David Levy  
Sébastien Loew  
Fabien Majesté

Béatrice Mariolle  
Bruno Marzloff  
Muriel Millard Sanchez  
Hélène Nessi  
François Piazzoni  
Alain Rallet  
Dominique Reynié  
Jean-Christophe Rigal  
Pascale Rohaut  
Max Rousseau  
Thomas Sigaud  
Pauline Silvestre  
André Torre  
Julie Vallée  
Martin Vanier



# COUPES ET DÉCOUPES TERRITORIALES

QUELLE RÉALITÉ DU BASSIN DE VIE ?

Depuis le début des années 2000, le paysage institutionnel et l'avenir du territoire francilien se dessinent. Le 27 janvier 2014, la loi Maptam a rebattu une partie des cartes de l'action publique territoriale en créant la future métropole du Grand Paris et en créant la notion de chef de filat. De nouveaux territoires et intercommunalités vont se mettre en place. Seront-ils en adéquation avec les « bassins de vie » et les réalités vécues des habitants ? Articles, analyses, regards croisés, expériences vécues sont rassemblés ici pour tenter de décrypter ce qui se joue en ce moment et de quoi le paysage institutionnel francilien sera fait demain.

14,50 €

N° 172 • SEPTEMBRE 2015

ISSN 0153-6184

ISBN 978 2 7371 1959 0



9 782737 119590



INSTITUT  
D'AMÉNAGEMENT  
ET D'URBANISME

