

Les migrations alternantes internes à l'Île-de-France



© C. Douaire / BcSoH / LAURIF

L'armature urbaine de l'Île-de-France ne cesse d'évoluer. Paris perd des emplois, le poids économique de la proche banlieue ouest se renforce, le pôle de Roissy et les villes nouvelles s'affirment. Ces mutations se répercutent sur la structure des flux domicile-travail, leur longueur et le choix du mode de déplacement.

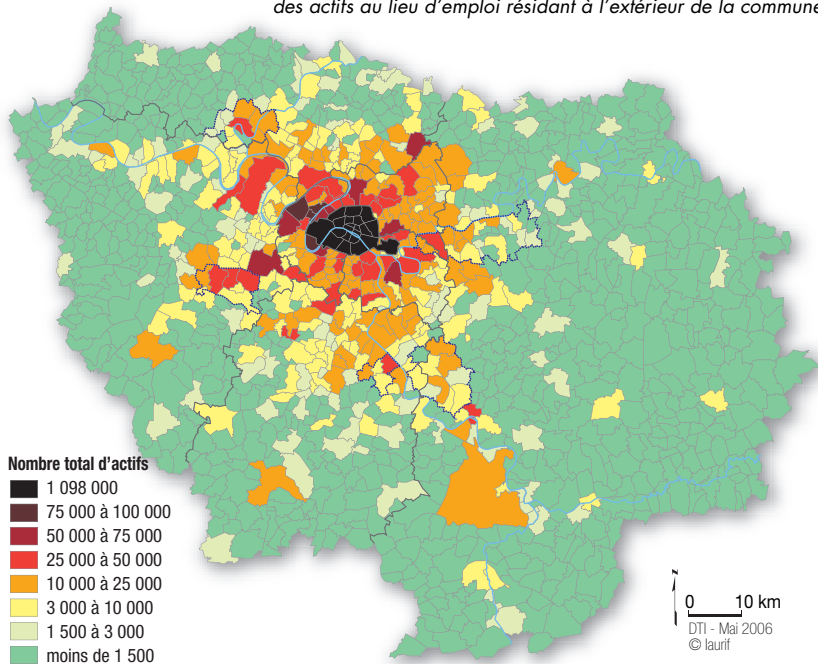
Des flux structurés par l'attractivité de Paris et des pôles urbains de banlieue

En 1999, 4 786 890 actifs, soit 99 % des actifs franciliens ayant un emploi, résident et travaillent en Île-de-France. Les migrations alternantes régionales⁽¹⁾ comprennent 37 % de migrations liées à Paris, 44 % de migrations internes aux départements de banlieue et 19 % de migrations entre ces départements. La capitale représente le pôle urbain principal avec 32 % des actifs au lieu d'emploi, 20 % des actifs au lieu de résidence et de l'ordre de 1 098 000 migrations alternantes ayant une extrémité à l'extérieur de la ville. Les Hauts-de-Seine accueillent 16 % des actifs au lieu d'emploi, 13 % des actifs au lieu de résidence, en particulier dans les grands pôles urbains que constituent Boulogne-Billancourt, Courbevoie, Nanterre, Puteaux, avec

75 000 à 100 000 migrations alternantes ayant une extrémité à l'extérieur de la commune, et Issy-les-Moulineaux, Levallois-Perret, Neuilly-sur-Seine, Rueil-Malmaison, avec 50 000 à 75 000 migrations alternantes ayant une extrémité à l'extérieur de la commune. Les autres départements accueillent chacun 7 à 10 % des actifs au lieu d'emploi et 10 à 12 % des actifs au lieu de résidence. Ils intègrent des pôles urbains importants tels que Créteil, Montreuil, Roissy, Saint-Denis, Versailles (50 000 à 75 000 migrations alternantes ayant une extrémité à l'extérieur de la commune), et un certain nombre de pôles à caractère plus local, comme les communes principales des villes nouvelles (25 000 à 50 000 migrations alternantes ayant une extrémité à l'extérieur de la commune).

(1) Les caractéristiques des migrations alternantes et leurs évolutions ont été précisées à partir des données Insee issues des recensements de la population de 1982, 1990 et 1999.

Poids relatifs des communes franciliennes en 1999
Somme des actifs au lieu de résidence travaillant à l'extérieur de la commune et des actifs au lieu d'emploi résidant à l'extérieur de la commune



Les migrations alternantes internes à l'Île-de-France

Les 1 519 557 actifs qui travaillent à Paris (32 %) résident pour la plupart au cœur de l'agglomération : 46 % dans la capitale (45 % des Parisiens qui travaillent à Paris occupent un emploi dans leur arrondissement de résidence) et 32 % dans les trois départements de la petite couronne (notamment dans les communes denses du pourtour parisien comme Asnières-sur-Seine, Boulogne-Billancourt, Montreuil).

Les 3 267 333 actifs qui travaillent en banlieue (68 %) y résident également en grande majorité : 63,5 % dans une commune autre que celle du lieu de travail (particulièrement dans la proche banlieue dense, les villes nouvelles et à proximité des pôles urbains de grande couronne) et 28 % dans la commune du lieu de travail, qui se situe principalement dans l'agglomération dense et les pôles d'emploi de grande couronne (Roissy, communes principales des villes nouvelles, pôles secondaires). Enfin, 8,5 % habitent Paris (arrondissements périphériques, notamment).

Cette structure des migrations alternantes se traduit par une concentration de flux sur la zone agglomérée où :

- les flux liés à Paris ont leurs principales origines ou destinations,
- les flux banlieue-banlieue dessinent une véritable «toile d'araignée», avec une maille particulièrement serrée dans la partie dense,

- les flux liés aux grands pôles urbains s'organisent en étoile autour de ceux-ci, le rayonnement de La Défense touchant l'ensemble de l'agglomération et certaines villes nouvelles entretenant des relations privilégiées avec des pôles ou centres urbains voisins.

Un usage de la voiture corrélé à l'accessibilité en transports collectifs au lieu d'emploi

Les migrations alternantes, en 1999, sont assurées à 86 % par les deux modes motorisés principaux, la part des transports en commun (51 %) étant légèrement supérieure à celle de la route (49 %).

Ce relatif équilibre régional cache de fortes disparités géographiques traduisant le niveau du service offert par les transports collectifs.

L'usage de la voiture est ainsi :

- limitée à 15 % pour les actifs qui résident et travaillent à Paris, où la finesse de desserte des transports en commun est une des meilleures du monde,
- de 20 % et 25 % pour les actifs qui travaillent à Paris et résident respectivement en petite et en grande couronne (accès aux emplois parisiens depuis la banlieue favorisé par la forme radioconcentrique des réseaux ferrés et la qualité de desserte de la capitale),

- de 31 % et 45 % pour les actifs parisiens qui travaillent respectivement en petite et en grande couronne (moindre accessibilité aux emplois de banlieue à partir des gares des réseaux ferrés qu'aux emplois parisiens à partir des gares et stations de métro de la capitale),
- de 67 % pour les actifs qui résident et travaillent en banlieue, où les relations de banlieue à banlieue souffrent de l'absence de maillage des lignes radiales de transport en commun (55 % et 80 % pour les actifs qui résident et travaillent respectivement en petite et en grande couronnes).

L'effet de la qualité de desserte des transports en commun sur l'usage de la voiture apparaît également plus localement, notamment à l'échelle :

- de la proche banlieue, où la part de la voiture est minoritaire (ou équilibrée par rapport à celle des autres modes) à l'ouest, en particulier sur les relations avec La Défense, qui bénéficie d'une très bonne accessibilité, y compris depuis la banlieue (RER A, groupe II de Saint-Lazare, liaison La Verrière-La Défense, tramway T2), alors qu'elle est majoritaire sur les relations concernant de nombreux secteurs peu accessibles en transports en commun depuis la banlieue, notamment dans le Val-de-Marne,
- des villes nouvelles, où la part de la voiture est équilibrée par rapport à celle des autres modes sur les relations

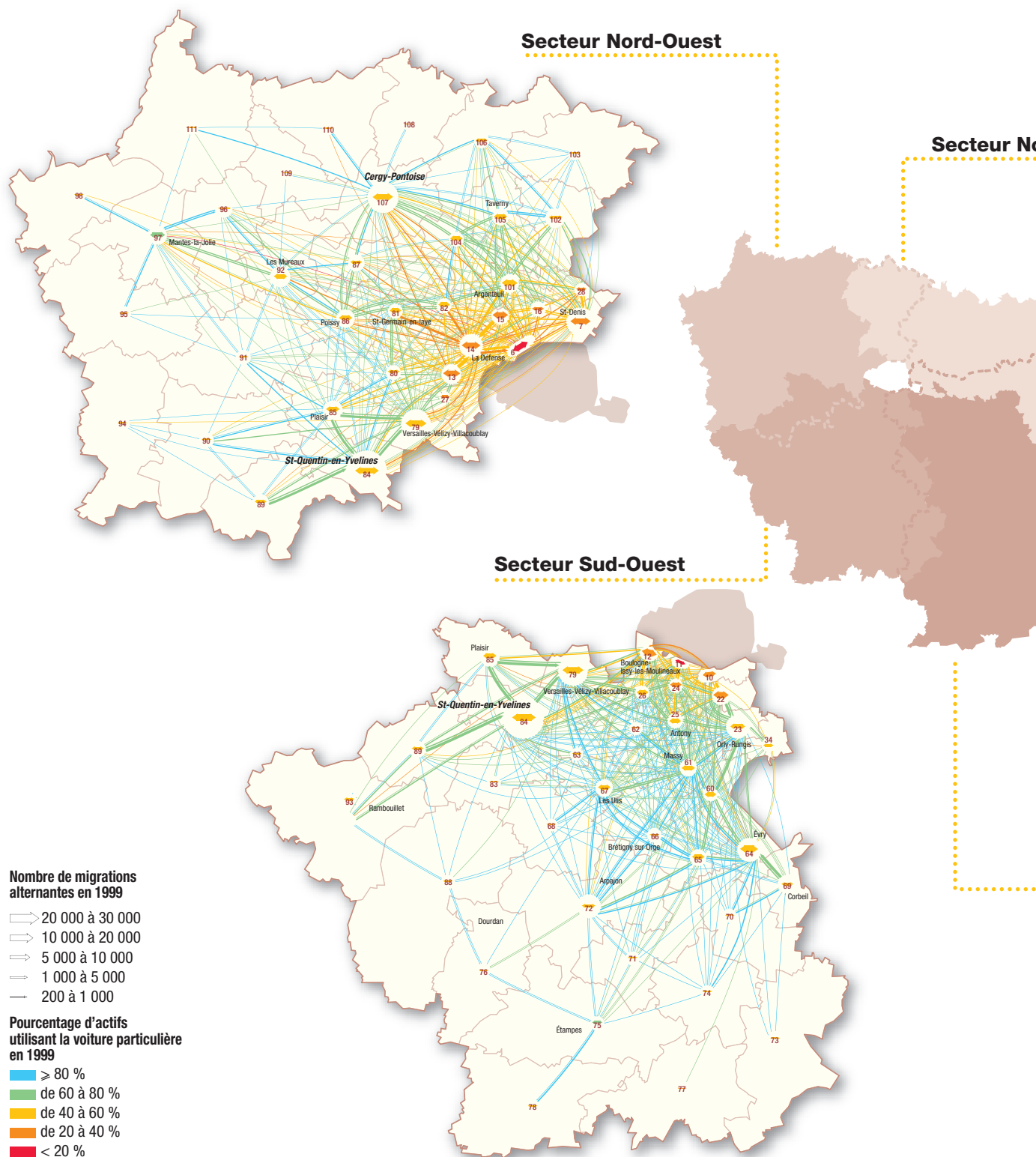
Nombre de migrations alternantes départementales internes à l'Île-de-France (1999)

Emploi	75	92	93	94	77	78	91	95	RIF
Résidence									
75	698 742	127 502	48 965	39 437	8 733	20 040	15 699	16 732	975 850
92	178 259	356 100	20 522	21 498	3 141	35 380	16 365	13 881	645 146
93	156 318	41 353	273 318	28 795	17 112	5 060	4 838	25 930	552 724
94	152 189	42 901	28 142	270 508	13 973	7 019	17 473	6 408	538 613
77	77 900	18 136	37 831	34 637	314 455	2 690	20 451	11 006	517 106
78	85 672	91 231	8 275	8 202	1 487	363 326	13 498	18 385	590 076
91	80 372	39 113	7 246	48 932	9 543	16 732	296 518	3 580	502 036
95	90 105	62 324	38 360	7 141	3 056	20 661	2 191	241 501	465 339
RIF	1 519 557	778 660	462 659	459 150	371 500	470 908	387 033	337 423	4 786 890

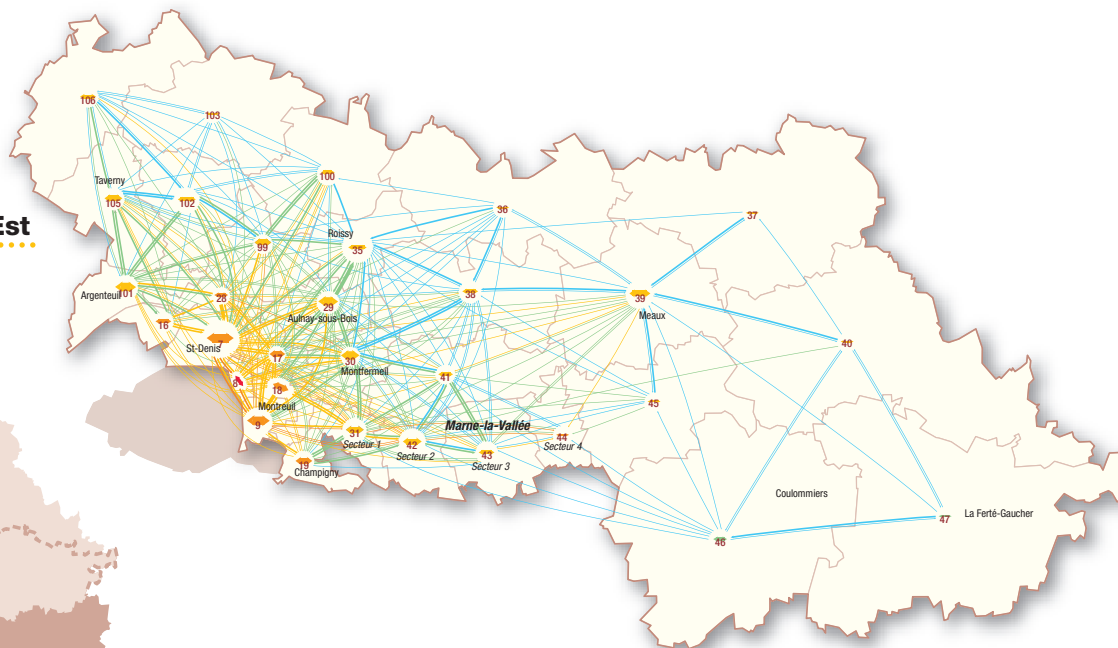
Source INSEE

Les migrations alternantes internes à l'Île-de-France

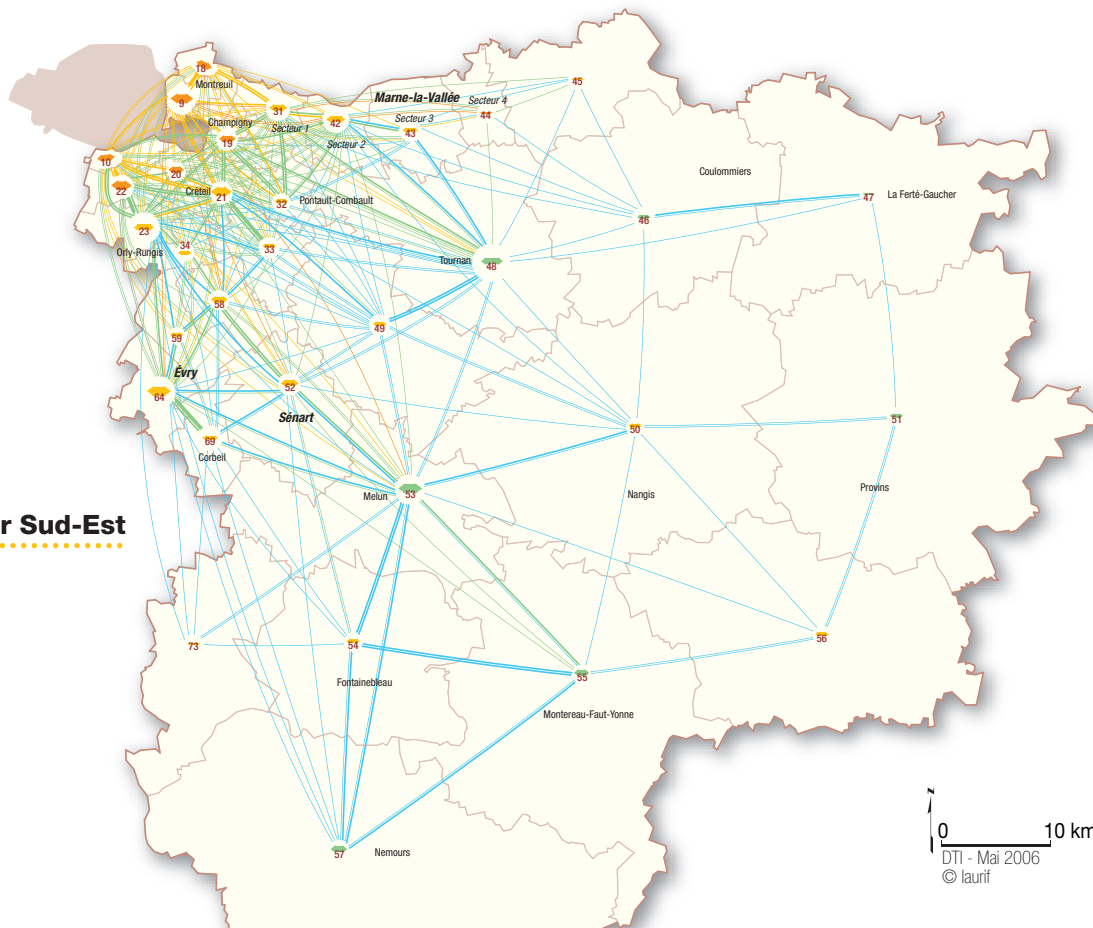
Utilisation de la voiture particulière dans les migrations alternantes de zone à zone (1999)



ord-Est



Secteur Sud-Est



0 10 km
DTI - Mai 2006
© Iaurif

internes, bien assurées par les réseaux de bus locaux, alors qu'elle est majoritaire sur les relations avec les secteurs environnants, faute de liaisons performantes en transport en commun.

L'approche communale fait ressortir le lien étroit qui existe entre le choix modal et la desserte en transports collectifs du lieu d'emploi.

L'usage de la voiture, dans les déplacements motorisés, est ainsi :

- inférieur à 20 % pour les actifs qui travaillent dans les onze arrondissements centraux de Paris,
- compris entre 20 % et 40 % pour les actifs qui travaillent dans les arrondissements périphériques, moins bien desservis que les arrondissements centraux, et dans quelques communes de la proche banlieue ouest bénéficiant d'une très bonne desserte en transport en commun (Puteaux et Courbevoie, notamment).
- compris entre 40 % et 60 % pour les actifs qui travaillent dans la proche banlieue desservie par le métro et les lignes de chemin de fer performantes ;
- compris entre 60 % et 80 % pour les actifs qui travaillent dans le reste de la zone agglomérée (desservi notamment

par le RER et les bus RATP), les communes principales des villes nouvelles, certains pôles secondaires de la grande couronne,

- supérieur à 80 % pour les actifs qui travaillent dans le reste de l'Île-de-France, soit la frange est du Val-de-Marne et la grande majorité des communes de la grande couronne.

Le choix modal des actifs au lieu de résidence est également corrélé avec la desserte en transports collectifs de la commune, mais la couverture géographique des tranches d'usage de la voiture présente des différences par rapport à celle des actifs au lieu d'emploi.

Ainsi, l'usage de la voiture est supérieur à 20 % pour les actifs qui résident dans les 5^e, 6^e, 7^e et 8^e arrondissements. À l'inverse, il est inférieur à 20 % pour les actifs qui résident dans les 18^e et 20^e arrondissements.

Par ailleurs, les zones relatives aux autres tranches d'usage de la voiture sont plus étendues, sauf dans la proche banlieue ouest, où le fort taux de motorisation des ménages freine l'usage des transports collectifs.

Cet élargissement des zones révèle une plus grande couverture de la banlieue par les réseaux de transport lorsqu'il

s'agit du lieu de résidence, l'usager pouvant se rabattre sur les gares par divers modes motorisés (voiture, deux roues, autobus), que lorsqu'il s'agit du lieu d'emploi, l'usager ne pouvant effectuer son parcours terminal par un mode motorisé personnel et la desserte autobus de la gare étant souvent moins étoffée en contre-pointe.

Les grands pôles urbains de banlieue s'affirment, tandis que le poids de Paris s'effrite

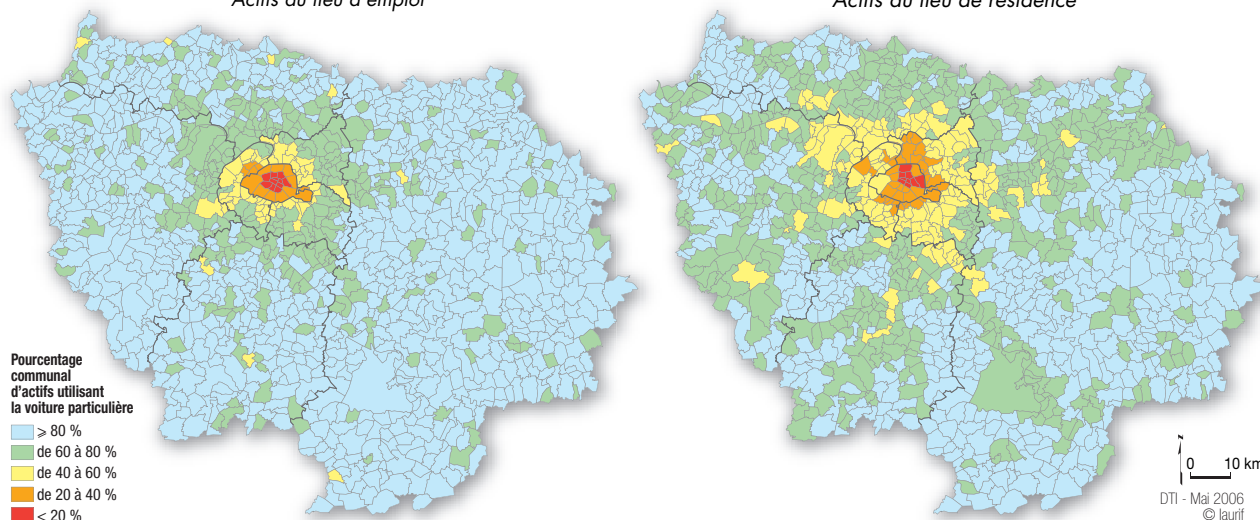
Entre 1982 et 1990, le nombre de migrations alternantes internes à l'Île-de-France augmente globalement de 7 %, pendant que :

- le nombre d'actifs travaillant à Paris diminue légèrement (- 1 %), les baisses concernant les actifs parisiens (- 5 %) et les actifs résidant dans le Val-de-Marne (- 3 %),
- le nombre d'actifs résidant dans la capitale et dans la petite couronne évolue peu (stabilité pour Paris et les Hauts-de-Seine, hausse de 2 à 3 % pour la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne),

L'usage de la voiture particulière dans les migrations alternantes internes à l'Île-de-France

Actifs au lieu d'emploi

Actifs au lieu de résidence



Les migrations alternantes internes à l'Île-de-France

- le nombre d'actifs travaillant dans les départements de la petite couronne augmente modérément (5 à 7 %),
- le nombre d'actifs résidant ou travaillant dans les départements de la grande couronne augmente fortement (11 à 25 %).

Après 1990, le nombre de migrations alternantes internes à l'Île-de-France tend à se stabiliser : l'évolution 1990-1999 se caractérise par une faible diminution (- 1 %) du nombre d'actifs résidant et travaillant dans la région.

Cette quasi-stabilité cache cependant des variations contrastées :

- une accentuation de la baisse du nombre d'actifs travaillant à Paris (- 11 %) ; cette régression, qui touche essentiellement les onze arrondissements centraux, concerne tous les départements de résidence et en particulier la capitale (- 43 437 actifs) et la Seine-Saint-Denis (- 40 773 actifs),
- une baisse limitée (- 3 %) du nombre d'actifs résidant dans la capitale, mais une augmentation du nombre d'actifs parisiens travaillant en banlieue ; cette croissance se chiffre à 14 284 actifs travaillant dans les Hauts-de-Seine, 2 175 actifs travaillant dans le Val-d'Oise et 2 237 actifs travaillant dans la Seine-et-Marne,
- une stabilité du nombre d'actifs résidant dans les Hauts-de-Seine et des diminutions de - 8 % et - 3 % du nombre d'actifs résidant respectivement en Seine-Saint-Denis (- 49 381 actifs) et dans le Val-de-Marne,
- une hausse de 4 % du nombre d'actifs travaillant dans les Hauts-de-Seine (+ 32 227 actifs), parallèlement à une baisse de - 2 % du nombre d'actifs travaillant en Seine-Saint-Denis et à

- une quasi-stabilité du nombre d'actifs travaillant dans le Val-de-Marne,
- une augmentation de 10 % du nombre d'actifs résidant en Seine-et-Marne (+ 46 503 actifs), le nombre d'actifs résidant dans les autres départements de la grande couronne n'augmentant que de 1 à 2 %,
- une augmentation de 16 % du nombre d'actifs travaillant en Seine-et-Marne (+ 50 118 actifs), le nombre d'actifs travaillant dans les autres départements de la grande couronne augmentant de 8 à 11 %.

Une analyse plus détaillée (par secteurs) des migrations alternantes banlieue-banlieue met en évidence :

- une diminution des échanges internes

- à la plupart des secteurs, les augmentations ne concernant que la proche banlieue nord-ouest, les villes nouvelles (Évry exceptée) et le secteur situé au sud de Marne-la-Vallée,
- une augmentation de la plupart des échanges inter-secteurs, notamment des échanges avec les secteurs englobant les grands pôles urbains tels que La Défense, Roissy et certaines villes nouvelles.

Cette tendance, de plus en plus marquée, à une baisse du nombre d'actifs travaillant à Paris et à une hausse du nombre d'actifs travaillant dans les grands pôles de banlieue favorise l'usage de la voiture et l'augmentation de la longueur moyenne des déplacements.

