

UN MOYEN DE TRANSPORTS LOURD DESTRUCTURERAIT LE FONCTIONNEMENT EN BASSINS DE VIE EQUILIBRES DE CE TERRITOIRE

DEFINITIONS :

Pôle d'emploi : concentration d'activités et d'emplois qui génère une attraction positive sur la population active sur le territoire environnant. Les flux domicile-travail convergent vers le pôle, ils sont centripètes.

Bassin d'emploi : aire d'attraction d'un pôle d'emploi

Pôle de main-d'oeuvre : concentration d'actifs ayant un emploi générant une diffusion de travailleurs vers les pôles d'emplois extérieurs. Les flux domicile-travail sont centrifuges.

Bassin de main-d'oeuvre : aire de diffusion d'un pôle de main-d'oeuvre.¹

Spécialisée dans l'analyse des équilibres Emploi / Main-d'Oeuvre en Ile-de-France, j'ai voulu étudier les déplacements domicile-travail sur le tracé de la future ligne 18, afin d'évaluer la pertinence de créer une offre de transport lourd entre l'Essonne et les Yvelines. J'ai choisi cette catégorie de déplacements, car ce sont les plus contraints, les plus longs et les plus structurants sur le plan territorial. En effet, la dernière Enquête Globale des Transports Ile-de-France (EGT 2010) a montré que les flux non contraints (loisirs, achats, services, démarches administratives...) sont en majorité de quelques kilomètres et se traitent dans un périmètre de proximité.

La ligne 18 est un grand axe de transport lourd qui devrait assurer une **fonction de transit** traversant la grande banlieue Sud selon un tracé Est-Ouest, joignant l'Essonne aux Yvelines.

J'ai pris 4 exemples dans les 3 bassins principaux traversés par la ligne 18 :

- le pôle d'emploi de Massy et son bassin d'emplois (carte 1) qui constitue une étude de cas de l'attraction de l'alignement de pôles d'emplois les Ulis-Palaiseau-Massy ;
- la commune du Chesnay et son bassin de main d'oeuvre² (carte 2) qui appartient au bassin d'emploi Versailles-Vélizy ;
- la commune de Trappes et son bassin de Main-d'Oeuvre³ (carte 3) qui fait partie du bassin d'emploi du « Grand-St-Quentin-en Yvelines » (SQY);
- la commune de Plaisir et son bassin de Main-d'Oeuvre (carte 4) qui représente un autre cas de figure très différent, toujours du bassin d'emploi du Grand SQY.

Ne figurent sur les cartes que des flux « aller » supérieurs à 100 actifs.

1^{er} constat : Aucun flux important n'apparaît entre le bassin de l'Essonne (Massy) et les bassins des Yvelines (Saint-Quentin et Versailles). Ni dans un sens, ni dans l'autre. Ce qui semble montrer une segmentation du territoire en 3 bassins autonomes, à l'opposé d'une vision d'un « grand territoire plateau de Saclay », concept ne reposant pas sur ce qu'on appelle un « territoire vécu » (correspondant aux pratiques des habitants). D'où une demande inexistante d'un grand axe de transit.

¹Pour en savoir plus : voir www.j-lorthiois.fr, in Concepts généraux : « bassins d'emplois et de main-d'oeuvre en IDF.

²J'ai estimé que le pôle d'emploi Versailles-Vélizy qui possède une attraction forte sur le 92 est situé trop au Nord de notre zone d'études. Et l'intercommunalité Versailles-Grand Parc possède peu de communes d'une taille significative, comme le Chesnay. Il s'agit aussi d'un cas de « population aisée » qui le distingue de Trappes.

³L'intérêt de la ville de Trappes – outre son caractère de banlieue populaire – est qu'elle ne possède aucun flux domicile-travail de plus de 100 actifs en dehors d'un périmètre de proximité.

2ème constat : **les liaisons de proximité sont essentielles.** Même dans le cas d'une commune en site sensible comme Trappes, la rubrique « autres 78 » ne concerne que des petits flux inférieurs à 100. On ne compte aucun déplacement important extérieur au département.

L'adéquation Travail-Emploi est particulièrement élevée dans le cas du bassin du Grand-St-Quentin en Yvelines (12 communes). Une ville comme Maurepas par exemple – pourtant déficitaire en emploi - couvre à 75 % les besoins de sa main-d'oeuvre dans une aire de proximité de 14 kms et 25 % de ses actifs occupés quittent les Yvelines vers une destination extérieure, dont Paris. Ce qui place le bassin de ST Quentin en Yvelines comme disposant du meilleur taux d'autonomie de tous les bassins de grande banlieue francilienne. Des déplacements aussi courts peuvent s'effectuer par bus, vélo ou tramway (pour les flux les plus nombreux). Ainsi, **les besoins de transports pour l'essentiel sont des besoins de desserte et non de transit.**

3ème constat : les déplacements domicile-travail aller vont de la périphérie vers le centre. **Leur tracé est à l'inverse de la ligne 18.** Les flux vont :

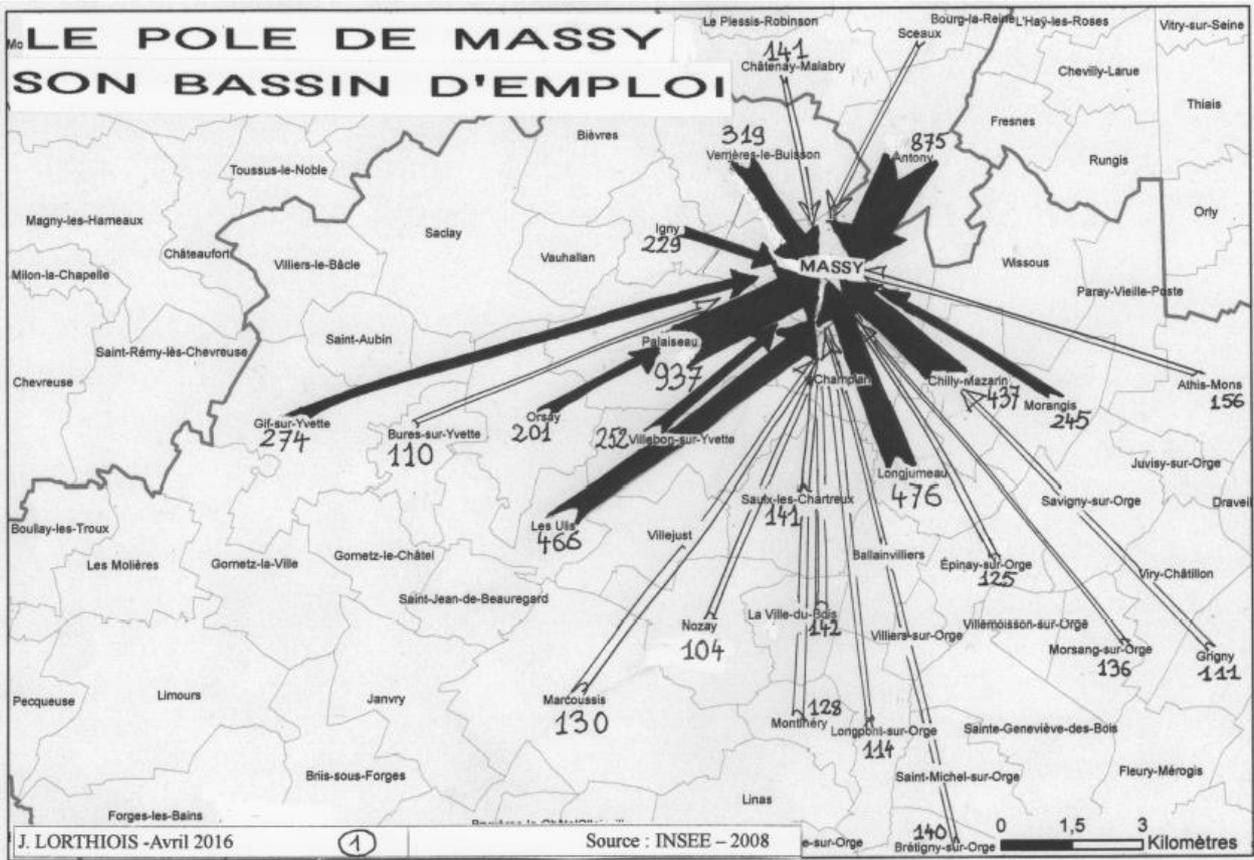
- du Sud vers le Nord dans le bassin de Massy, alors que la ligne 18 va d'Est en Ouest ;
- Ouest-Est dans les bassins de St Quentin et de Versailles-Vélizy, alors que le tronçon de la ligne 18 qui traverse ce territoire va du Sud au Nord. Une commune comme Plaisir par exemple fonctionne à la fois dans un bassin de proximité pratiquement entièrement déporté à l'Est jusqu'à Vélizy, couvrant ses besoins à 72 % dans les Yvelines et par ailleurs reliée à la capitale pour 25 % de ses flux (pôle Montparnasse/Boulogne ; quartier central des affaires -QCA- 8ème et 16ème/La Défense). Et Vélizy attire un bassin de main-d'oeuvre situé sur la partie du 92 au Sud du 15ème arrondissement (Chaville, Meudon, Clamart, Sèvres...)

*En conséquence, il n'y a guère de demande pour un grand axe traversant joignant le 91 et le 78. Les besoins sont **de transports de desserte effectuant des liaisons de cabotage** d'une commune à l'autre. Un métro express avec quelques gares ne correspond absolument pas aux besoins actuels.*

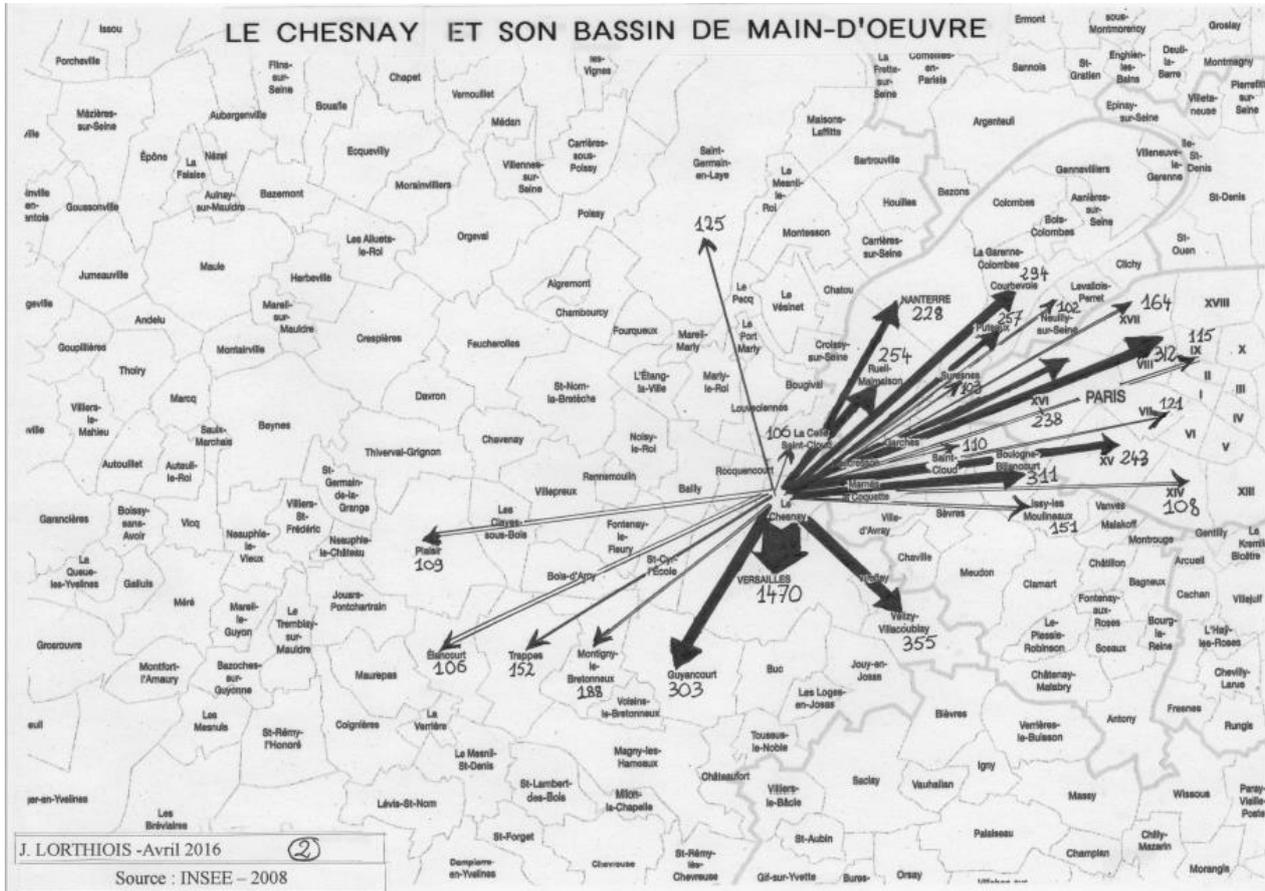
On peut argumenter alors que la ligne 18 pourrait structurer différemment le territoire dans un futur plus lointain. Mais à quel prix ? Il y a dans cette portion de banlieue sud **une adéquation harmonieuse entre les emplois implantés et les besoins de la population active.** Un **cercle vertueux** qui permet des temps de transports réduits, une plus grande demande des modes doux et une présence plus longue au domicile, qui fait vivre **des « emplois présentsiels » plus nombreux** (services à la personne, filières sanitaire et sociale, culture et loisirs, enseignement-formation, économie sociale et solidaire, petits commerces et artisanat...) qui diminuent encore le besoin d'emplois extérieurs.

A quoi bon bouleverser cet équilibre par une urbanisation massive qui déstructurerait complètement des liens territoriaux de proximité qui constituent une exception heureuse en Ile-de-France ? Il vaut beaucoup mieux dépenser les sommes prévues pour les transports à améliorer l'existant et à renforcer l'offre de proximité par des systèmes de desserte par bassins, en bonne correspondance avec les pratiques et les besoins des populations.

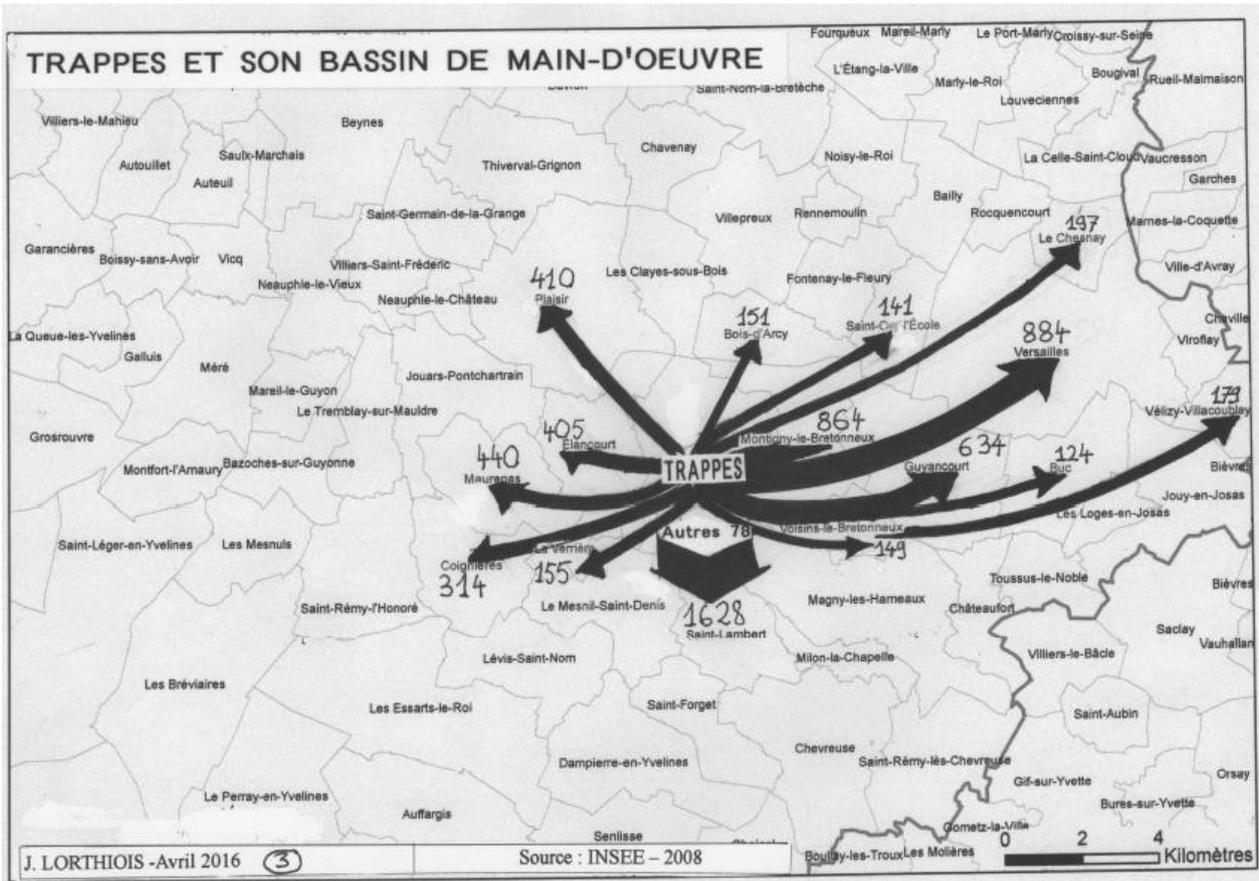
Carte 1



Carte 2



Carte 3



Carte 4

