

Sommaire

| | |
|--|-----------|
| Avant-propos | 3 |
| Synthèse | 5 |
| Préambule | 7 |
| Partie 1 : Les étudiants au sein de l'aire d'influence de l'agglomération parisienne : une forte polarisation de Paris, mais des pôles secondaires dynamiques | 8 |
| Un tiers des étudiants de France métropolitaine étudie dans le Bassin parisien | |
| Les étudiants du Bassin parisien : une population polarisée | |
| Le pôle d'études de Paris rayonne au-delà des limites franciliennes | |
| Des pôles d'études qui concentrent plus de 95 % des étudiants du Bassin parisien | |
| Les pôles situés à proximité de Paris connaissent un développement soutenu sur la période récente | |
| Un système parisien centré sur Paris qui n'entrave pas l'émergence de sous-systèmes périphériques | |
| L'attractivité de Paris permet d'intégrer le Bassin parisien au sein d'un système métropolitain | |
| Partie 2 : Les mobilités domicile-travail | 13 |
| Outre la polarisation parisienne, l'influence des autres pôles économiques se renforce | |
| Une polarisation parisienne plus prononcée pour les cadres | |
| Une attraction parisienne très marquée en Île-de-France, moins dans l'Est francilien | |
| Une attraction parisienne plus intense et étendue vers le nord et l'ouest au-delà de l'Île-de-France | |
| Après Paris, quatre grands pôles d'emploi franciliens polarisent les déplacements dans et vers l'Île-de-France | |
| Les grandes agglomérations du Bassin parisien structurent leur espace proche et sont dirigées vers Paris | |
| Partie 3 : Le Bassin parisien : un territoire peu attractif pour les retraités | 20 |
| Des retraités moins présents au sein du Bassin parisien, particulièrement en Île-de-France | |
| Des comportements de mobilité selon l'âge qui diffèrent des retraités du reste de la France | |
| Les échanges internes largement dominés par les départements franciliens | |
| Un territoire peu attractif pour les retraités | |
| Définitions | 24 |
| Bibliographie | 24 |

Préambule

Plus de 35 ans après les premières lois de décentralisation, l'importance de Paris sur l'économie nationale reste majeure. Les grands travaux d'aménagement, en particulier la mise en service des lignes à grande vitesse, ont permis de rapprocher la capitale des principales métropoles françaises, notamment Lyon, Marseille, Lille, Nantes et Bordeaux.

Au cours de cette même période, les aménagements internes au Bassin parisien n'ont que peu évolué : les réseaux RER et transilien ne se sont qu'en partie modernisés. À l'heure où le modèle de déplacement basé sur l'usage de la voiture individuelle est plus que jamais en question, la livraison à partir de 2024 des nouvelles lignes du réseau **Grand Paris Express** pourrait constituer une opportunité pour une nouvelle configuration du système territorial du Bassin parisien.

Déjà, le **développement du pôle d'activité** et de recherche de Saclay, de l'aéroport de Roissy et de son environnement tourné vers l'économie, ou encore le développement d'un large espace autour de Marne-la-Vallée où les disponibilités foncières ont favorisé l'implantation d'activités davantage orientées vers les services, ont modifié en partie le modèle ultra mono-centrique autour de Paris.

Enfin, dans une société où la poursuite des études après le niveau du baccalauréat s'est généralisée et a ainsi été particulièrement encouragée, le développement même des villes universitaires et d'une offre variée de formations, formant chacune un espace de développement au sens de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) de 2014, contribue à moduler le système parisien en l'inscrivant dans un espace plus vaste encore que le Bassin parisien.

La poursuite des études, et les arbitrages qui en résultent entre l'offre de formation et le coût du logement, restent un enjeu majeur à l'échelle du Bassin parisien, comme pour la France. Attirer des étudiants permet en effet de disposer d'une main-d'œuvre qualifiée et d'ancrer ces futurs actifs dans une agglomération, une région.

À l'heure où le rapport au lieu de travail se détend pour de nombreux métiers, avec l'essor du télétravail, et les opportunités d'organisation offertes par les nouvelles technologies de l'information et de la communication (réseaux sociaux d'entreprise, web conférences, cloud, etc.), les déplacements quotidiens des actifs vers leur établissement employeur continuent cependant de déterminer une forme de socle pour les différentes infrastructures de transport. Si l'échelle régionale et transrégionale s'impose, le développement des parcs relais pour utiliser les transports en commun ou celui des aires de covoiturage impriment une empreinte locale devant être organisée à l'échelle des communes et des intercommunalités.

Ces déplacements domicile-travail marquent le premier témoin des liens entre les villes, entre pôles et espaces au sein de systèmes de plus en plus superposés. Ils témoignent des polarisations des emplois comme de la résultante des choix résidentiels construits sur le foncier ou le cadre de vie.

Dans un contexte de vieillissement de la population, la mobilité des retraités témoigne également d'une partie de ces dynamiques. À l'issue d'une vie d'activité professionnelle, les jeunes retraités qui le peuvent choisissent de retourner « au pays », dans une région où ils possèdent des attaches, ou encore de partir vers un territoire particulièrement attractif comme la façade atlantique. Ils peuvent également rester dans, ou à proximité de leur lieu de vie précédent.

Les étudiants, actifs, et retraités constituent ainsi des marqueurs des liens et des interactions entre les territoires du Bassin parisien. Ils font l'objet des trois séquences d'analyse de ce dossier. Ce ne sont bien sûr pas les seuls marqueurs : les personnes à la recherche d'un emploi en particulier, et leur éventuel arbitrage entre mobilité résidentielle et déplacement quotidien au sein du bassin d'emploi où ils résident, en constituent un autre.