

Octobre 2014

La mobilité dans le Vexin français

Diagnostic de la demande de déplacements



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE



La mobilité dans le Vexin français

Diagnostic de la demande de déplacements

Octobre 2014

IAU île-de-France

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15
Tél. : + 33 (1) 77 49 77 49 - Fax : + 33 (1) 77 49 76 02
<http://www.iau-idf.fr>

Directrice générale : Valérie Mancret-Taylor
Département : Élisabeth Gouvernal, directrice de département
Étude réalisée par Mireille Bouleau et Sandrine Beaufils
Avec la collaboration de Caroline Raes
N° d'ordonnancement : 5.14.005

Crédits photo(s) de couverture : IAU idF/ Lacombe (Matthias)

Introduction

Dans le cadre du prochain contrat de plan 2015-2020, la région, les départements du Val-d'Oise, des Yvelines et l'État mènent conjointement avec le PNR du Vexin français le bilan de la contractualisation 2007-2013 et une réflexion sur la préparation du contrat de plan 2015-2020. Aussi, le PNR a souhaité mener un travail de fond sur les orientations stratégiques et les modes d'intervention sur le territoire du Vexin français (VF).

Dans son article 9, la charte du parc engage l'ensemble de ses signataires à évaluer les émissions de gaz à effets de serre (GES) du territoire et à mener des actions communes de réduction d'émissions des GES autour de trois axes principaux dont le développement de transports durables.

L'objectif fixé est en particulier d'améliorer et de développer les transports en commun, de développer les circulations douces, ainsi que de sensibiliser les habitants à la mobilité durable.

Afin de dégager des pistes d'actions et de pouvoir mesurer leurs impacts futurs, il est apparu nécessaire de réaliser dans un premier temps un diagnostic de la mobilité des habitants.

Dans ce contexte, l'IAU îdF s'est engagé à accompagner le PNR dans sa démarche en réalisant un premier cadrage de la demande de déplacements sur le territoire du Vexin français.

Ce rapport se structure en trois parties.

Une première partie contextualise les problématiques transports du territoire en analysant l'offre d'équipement ainsi que l'évolution du trafic routier.

Une deuxième partie analyse, *via* les données de recensements de population, les déplacements professionnels, les lieux d'emplois des actifs et leur évolution, les distances parcourues, les liens avec les territoires limitrophes, notamment les départements de l'Oise et de l'Eure et réalise aussi une analyse détaillée de quatre secteurs du parc, le secteur de Magny, de Marine, la vallée de la Seine et la vallée de l'Oise.

Enfin, une dernière partie analyse l'ensemble des déplacements de la vie quotidienne, par modes et par motif, ainsi que les particularités de la mobilité de fin de semaine, *via* l'enquête globale transport de 2010 (Stif, Omnil, Drirea), en comparant les déplacements des habitants du parc à ceux d'autres secteurs périurbains franciliens.

Sommaire

Introduction.....	3
Partie 1. Contexte	7
Contexte sociodémographique.....	7
Un niveau d'équipement assez inégal.....	8
Un trafic routier en très forte augmentation.....	8
Un réseau ferré entourant et traversant le parc	12
Une offre modes doux conçue pour le tourisme.....	12
Partie 2. Les déplacements professionnels.....	13
Les actifs du Vexin français.....	13
Le Vexin français bénéficie d'un large bassin d'emploi.....	15
Un territoire fortement motorisé.....	18
Les emplois du Vexin français : des emplois de proximité.....	21
Des emplois plus souvent occupés par des actifs de l'Oise et de l'Eure	22
Les emplois du Vexin français sont occupés par des actifs motorisés	23
Les emplois franciliens plus souvent occupés par des actifs des 8 départements limitrophes.....	24
Les ex-Franciliens maintiennent leur emploi en Île-de-France	27
Analyse spécifique de 4 grands territoires	27
Les déplacements domicile-étude.....	31
Partie 3. Les autres déplacements quotidiens	35
Une part de personnes non-mobiles relativement importante	35
Une mobilité en voiture, TC et vélo assez forte mais une mobilité piétonne faible.....	36
Des budgets temps et des distances élevées.....	36
Des distances parcourues longues pour tous les motifs de déplacements	37
Une part de déplacements de proximité très faible.....	39
Spécificités par classes d'âge	41
Le week-end	42
Conclusion	47
Annexes.....	49

Partie 1. Contexte

Le parc naturel du Vexin français est composé de 99 communes situées principalement dans le Val-d'Oise (79 communes) et aussi dans les Yvelines (20 communes). Situé entre la vallée de la Seine et la vallée de l'Oise, ce territoire essentiellement rural est structuré par deux communes rurales importantes : Magny-en-Vexin et Marines. Il compte également 14 communes situées dans l'agglomération de Paris.

Contexte sociodémographique

Après une forte augmentation jusque dans les années 2000, la population du parc est globalement stabilisée (cf. Figure 1). Ainsi, 101 000 habitants y résident en 2011, contre 94 000 en 1999 et 67 000 en 1975. La population présente une structure par âge assez proche de la moyenne régionale. Toutefois, les familles déjà constituées et les habitants âgés de 60 ans ou plus sont davantage présents sur le territoire.

Au cours des dernières décennies la part de cadres a fortement augmenté (de 17 % à 22 % entre 1999 et 2011). Les revenus des ménages sont ainsi globalement au-dessus de la médiane francilienne (cf. Figure 2) et tendent à augmenter.

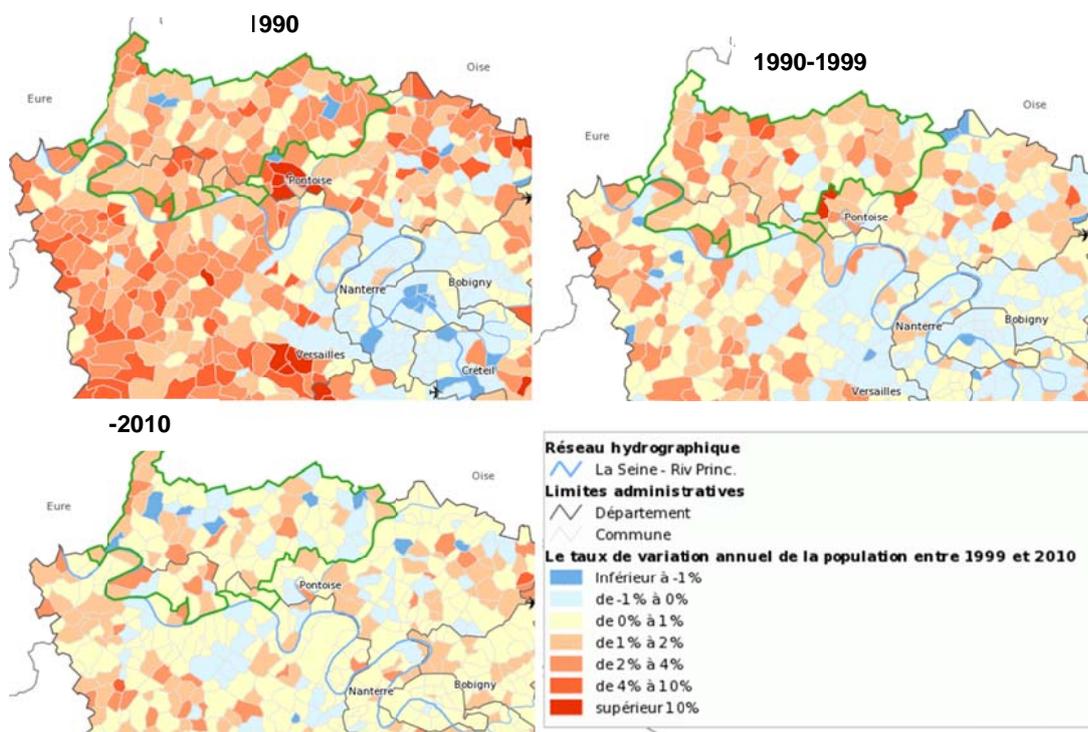


Figure 1 Taux de variation annuel de la population entre 1975 et 2010, Insee RP

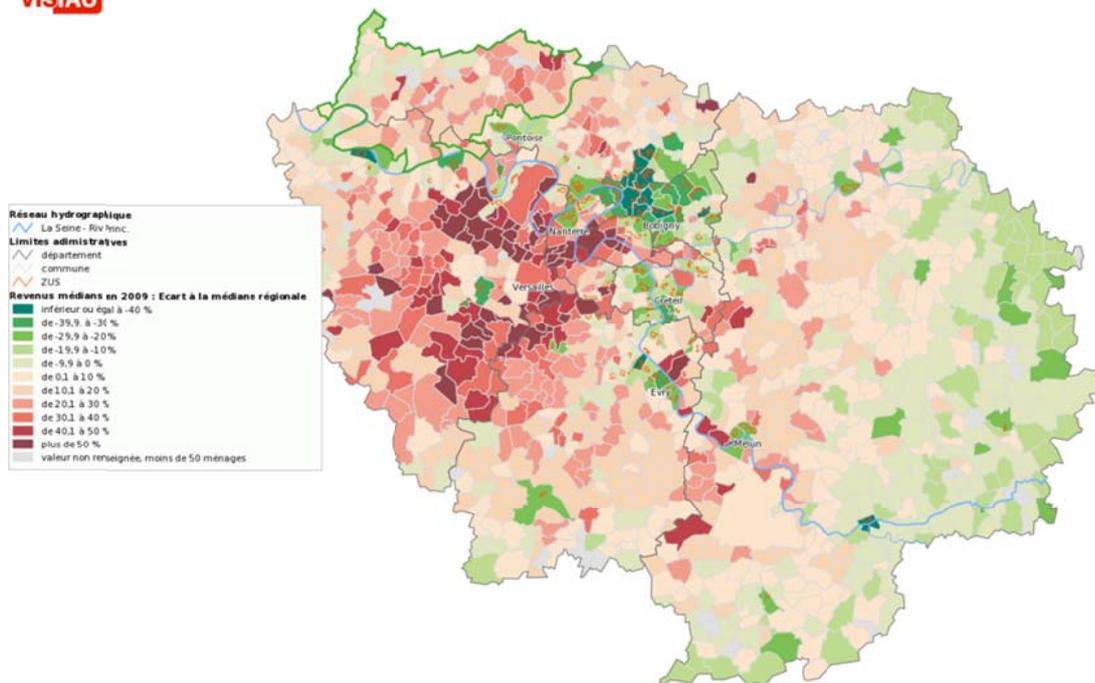


Figure 2. Revenus médians en 2009 : écart à la médiane régionale, source Insee DGFIB, revenus fiscaux localisés des ménages

Un niveau d'équipements assez inégal

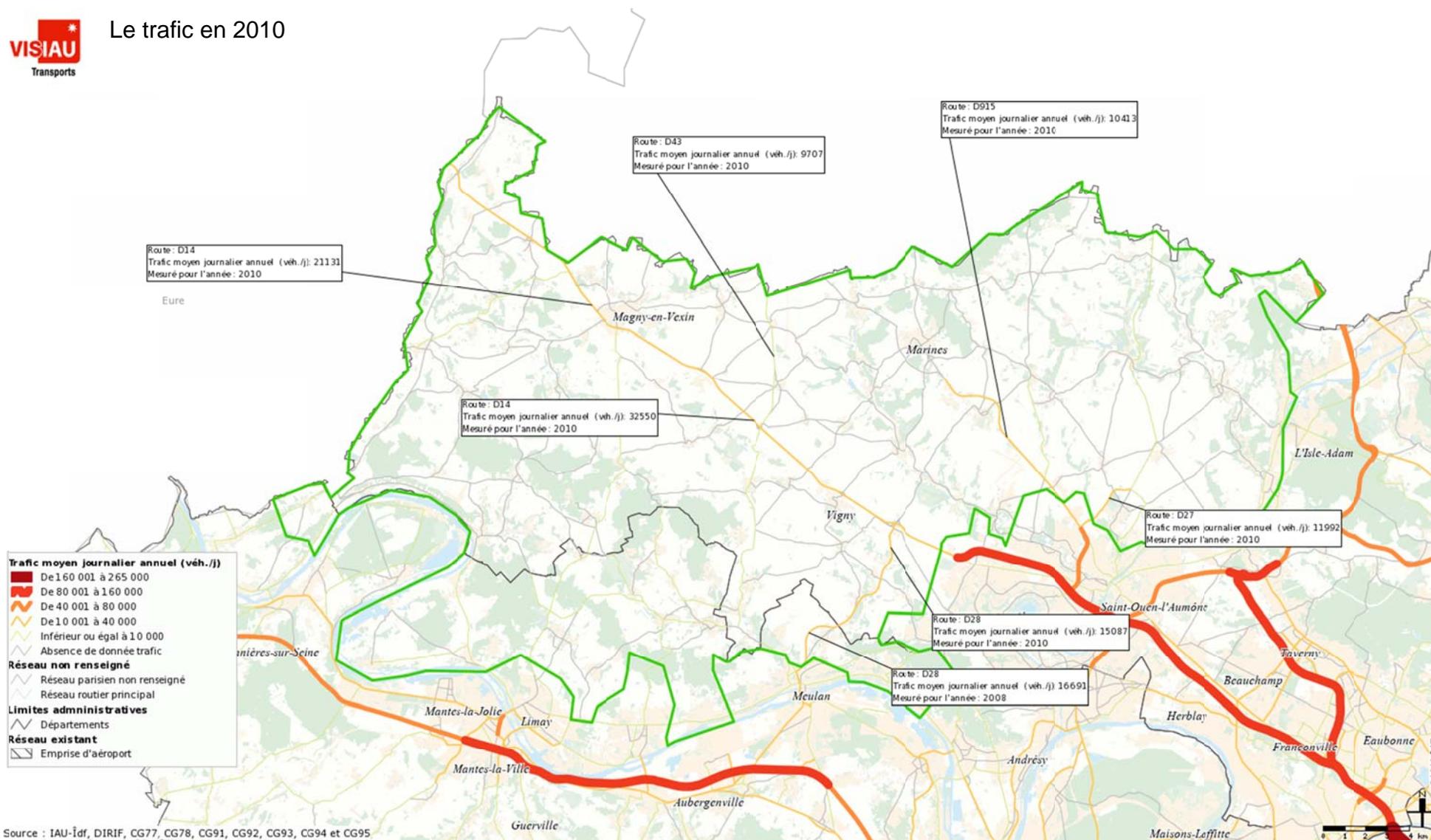
Qu'il s'agisse de commerces, de petite enfance, établissements scolaires, de formation, d'équipements de santé, de sport ou de loisirs, les équipements et services sont relativement peu nombreux sur le secteur du parc, à l'exception des villes de Magny et Marine (cf. cartes en annexe). Cependant, à l'inverse d'autres secteurs périurbains équipés de façon similaire, les habitants du parc bénéficient de la proximité de l'agglomération de Cergy-Pontoise et de celle de Mantes-la-Jolie qui constituent deux pôles parfaitement équipés quel que soit le type de service.

Un trafic routier en très forte augmentation

Situé entre l'A13 au sud, la Francilienne et l'A16 à l'est le parc est très proche de l'agglomération parisienne et bénéficie ainsi d'un accès au réseau routier structurant. Il est traversé par la D14 qui relie Magny à Cergy-Pontoise, passée en 2x2 voies en 2003.

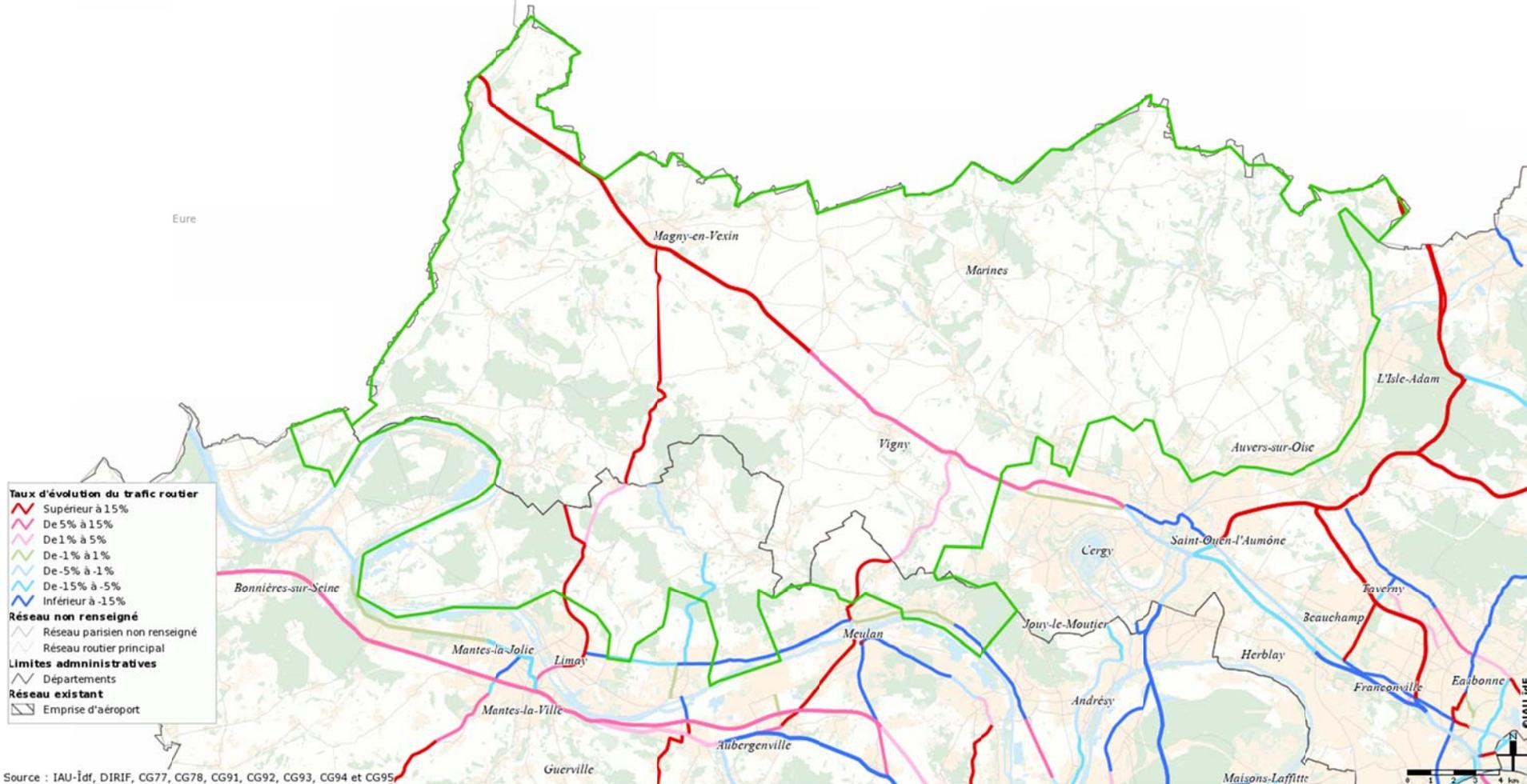
En 2010, le trafic routier au sein du parc peut sembler peu important au regard des trafics extrêmement élevés des axes reliant les agglomérations voisines. La D14 dépasse néanmoins les 21 000 véhicules par jour en 2010 au nord de Magny et avoisine les 33 000 véhicules jour entre Magny et Vigny, soit plus de 8 000 véh/j par voie, ce qui correspond aux trafics des grandes nationales périurbaines, comme la N20 dans le secteur d'Etampes ou de la N12 avant Houdan. La D915 entre Marines et Cergy-Pontoise dépasse les 10 000 véh/j.

Les axes traversant le parc connaissent une très forte augmentation de trafic entre 2002 et 2010, notamment la D14 sur tout son parcours, avec des augmentations de l'ordre de + 15 % et la D983 reliant Magny à Mantes.



Source : IAU-Îdf, DIRIF, CG77, CG78, CG91, CG92, CG93, CG94 et CG95

L'évolution des trafics entre 2001 et 2010



Quelques données de montées en gare

- PERSAN-BEAUMONT** Plus de 15 000 voyageurs par jour
- VALMONDOIS** Entre 1000 et 5000 voyageurs par jour
- CHAMPAGNE-SUR-OISE** Entre 300 et 1000 voyageurs par jour
- AUVERS-SUR-OISE** Moins de 300 voyageurs par jour

- Réseau existant**
- Gare TGV
 - Gare
 - Ligne de métro
 - RER A
 - RER B
 - RER C
 - RER D
 - RER E
 - Transilien
 - TER ou grande ligne
 - Ligne TGV
 - Zonage carte orange
 - Aéroport
 - Emprise d'aéroport
 - Limites administratives**
 - Département
 - Hydrographie**
 - Seine et affluents

Source : IAU-IdF, SNCF, RATP



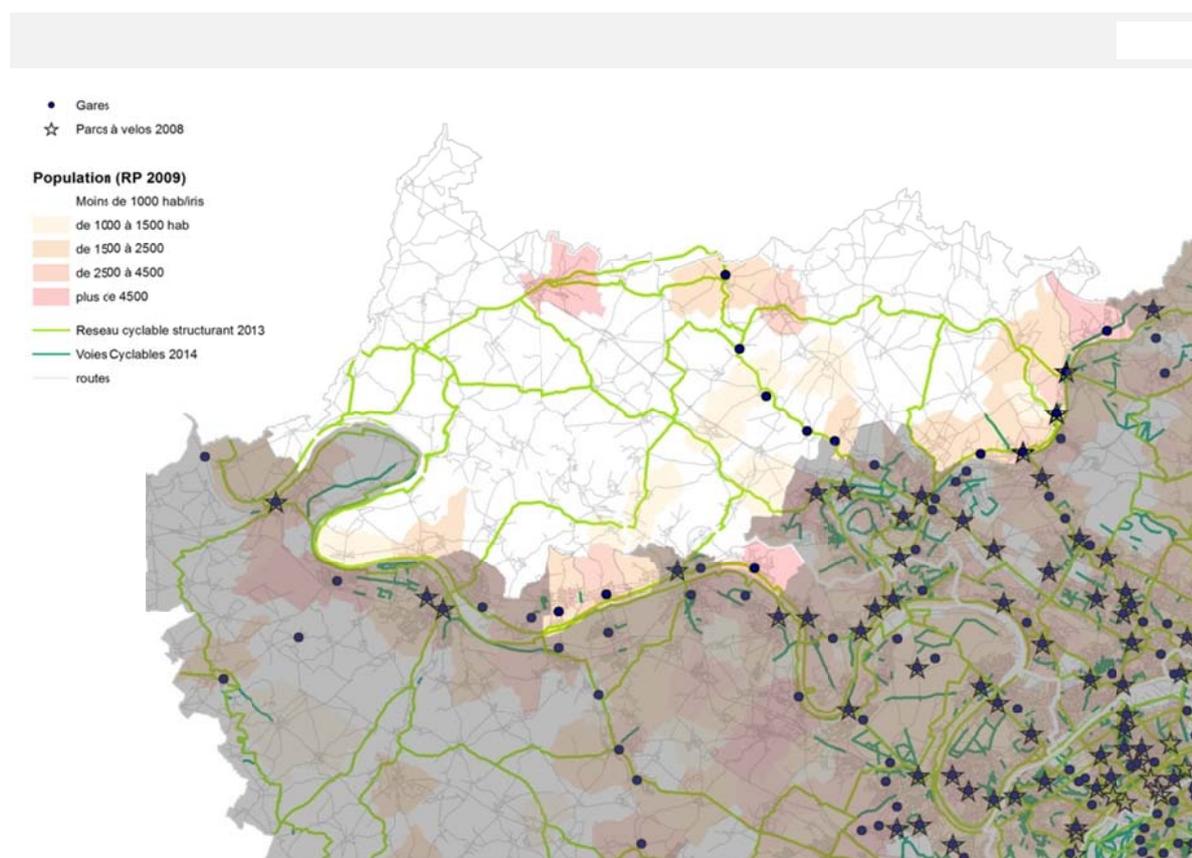
Un réseau ferré entourant et traversant le parc

Plusieurs lignes ferrées permettent d'accéder au parc. Une ligne suit la vallée de la Seine et longe le parc au sud, une autre le traverse reliant Pontoise à Chars, enfin, une dernière ligne longe la vallée de l'Oise.

L'analyse précise de l'offre de transports collectifs n'a pu être réalisée dans le cadre de cette étude. Elle nécessite une analyse fine des réseaux non seulement ferrés, mais également routiers, ainsi que de leur fréquence et cadencement. Ce travail sera réalisé en parallèle par l'équipe du parc et le Stif, venant compléter le présent diagnostic de la demande.

Une offre modes doux conçue pour le tourisme

Les pistes cyclables et les cheminements piétons sont présents dans le Vexin mais principalement à destination des touristes ou promeneurs du week-end (cf. carte des chemins de randonnée en annexe). À l'exception de l'Isle-Adam, Valmondois et Auvers-sur-Oise, aucune gare du parc ne disposait d'un parc vélo en 2008. Le réseau cyclable permet de traverser le parc, mais il n'existe pas de pistes cyclables de proximité, permettant aux résidents de se rendre aux centres-ville de Magny ou de Marines en vélo, comme il en existe sur la ville nouvelle de Cergy-Pontoise (cf. carte ci-dessous).

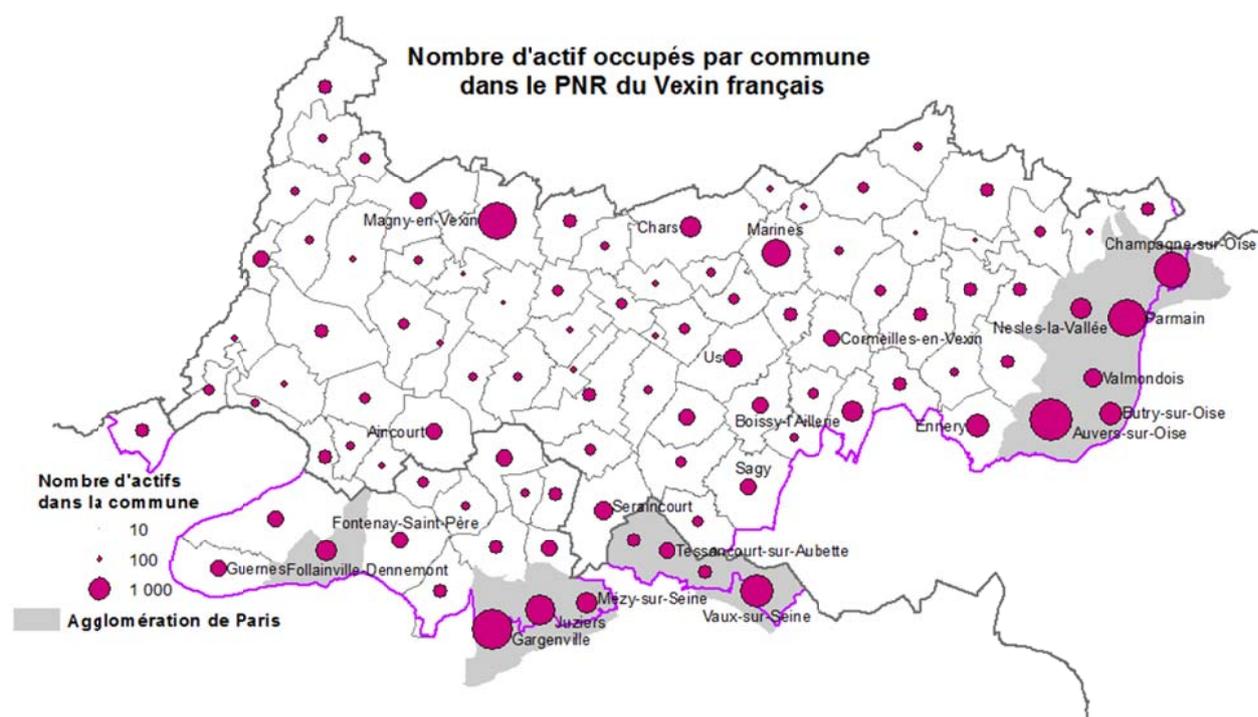


Partie 2. Les déplacements professionnels

Au recensement de la population de 2010, le Vexin français regroupait 51 500 actifs et 24 000 emplois. À l'image de l'Île-de-France, la structure sociale du parc a évolué vers une plus forte proportion de cadres et de professions intermédiaires.

Les actifs du Vexin français

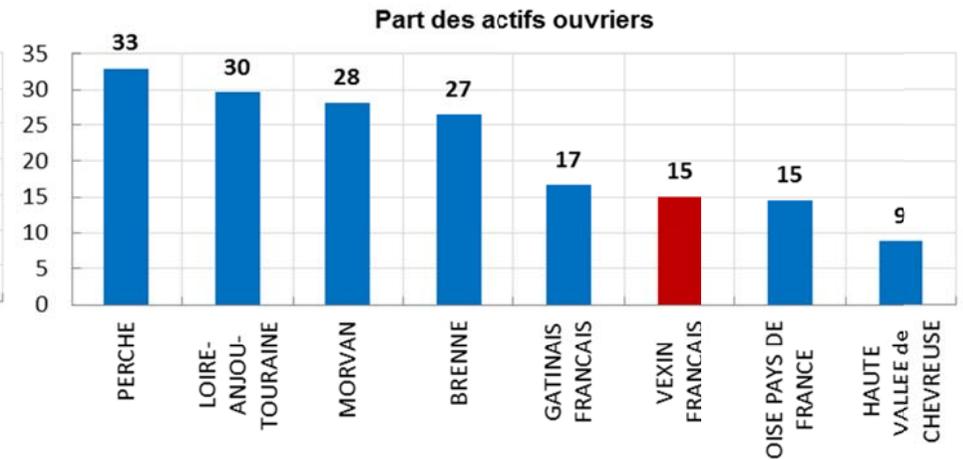
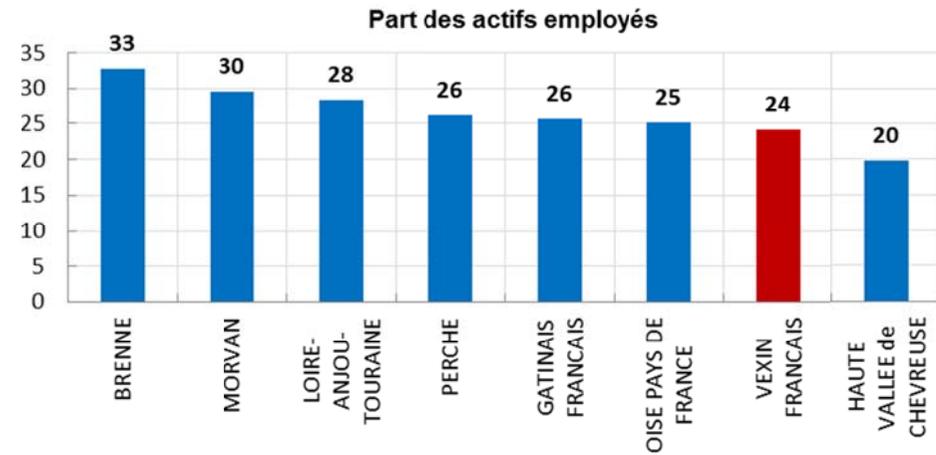
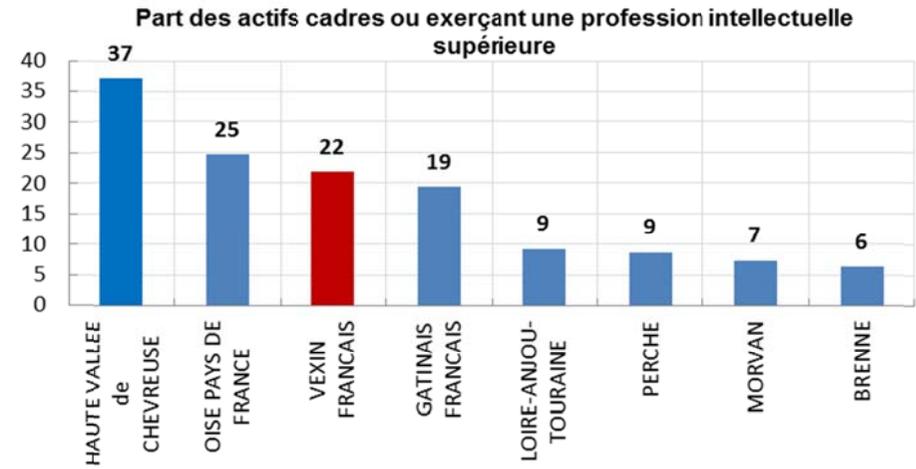
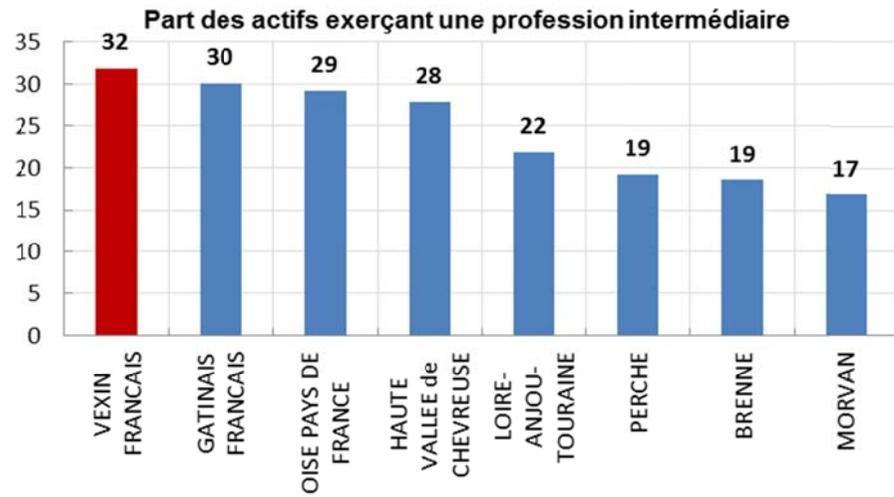
En 2010, 51 500 actifs résident dans le PNR du Vexin français. Parmi eux, 47 000 occupent un emploi. Les communes en bordure sud et est du parc ainsi que Magny-en-Vexin et Marines au nord du parc sont les communes où résident le plus grand nombre d'actifs. Huit communes regroupent 40 % des actifs occupés du parc. Il s'agit d'Auvers-sur-Oise (3 200 actifs occupés), Gargenville (2 900), Parmain (2 600), Magny-en-Vexin (2 500), Vaux-sur-Seine (2 200), Champagne-sur-Oise (2 100), Juziers (1 800) et Marines (1 500).



Les actifs du Vexin français sont aussi qualifiés que les Franciliens : 54 % sont cadres ou exercent une profession intermédiaire contre 55 % des Franciliens. Toutefois, ils exercent plus fréquemment une profession intermédiaire (32 % contre 26 % en Île-de-France) et sont moins souvent cadres (22 % contre 29 % des Franciliens).

Les employés et les ouvriers sont aussi représentés qu'en Île-de-France (respectivement 24 % et 15 % dans le Vexin français contre 26 % et 14 % en Île-de-France).

Répartition des actifs du Vexin français selon leur catégorie socioprofessionnelle



Source : Insee, RP 2010

Par rapport aux autres parcs naturels régionaux franciliens, le Vexin français se situe dans une position intermédiaire : les actifs y sont moins qualifiés qu'en Haute Vallée de Chevreuse où 37 % des actifs sont cadres mais plus que dans le Gâtinais français où 19 % des actifs sont cadres.

Concernant les proportions d'employés et d'ouvriers, le Vexin français se situe entre le PNR du Gâtinais français où ils sont plus représentés et la Haute Vallée de Chevreuse où ils sont moins nombreux.

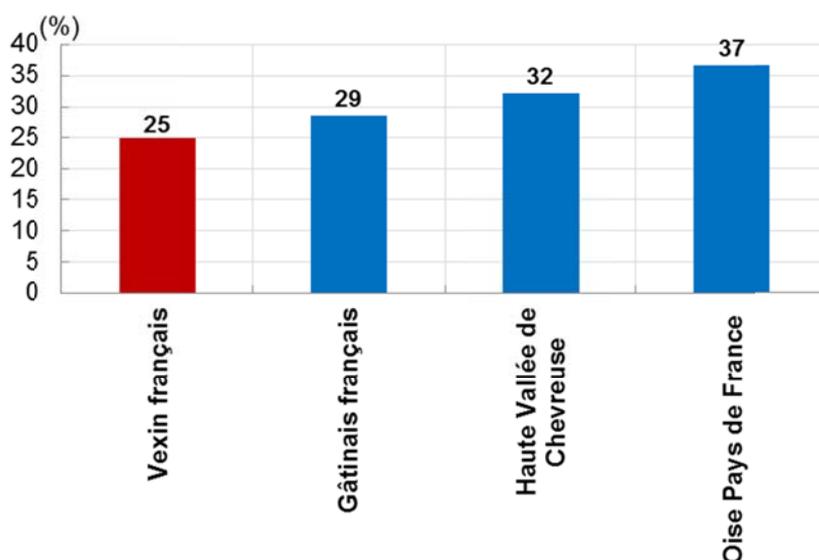
Le Vexin français comprend la part la plus importante d'actifs exerçant une profession intermédiaire : 32 % contre 30 % dans le Gâtinais français, 29 % dans le parc Oise Pays de France et 28 % dans la Haute Vallée de Chevreuse.

Le Vexin français bénéficie d'un large bassin d'emploi

Le parc naturel régional du Vexin se situe à l'extrémité nord-ouest de l'Île-de-France, à la limite de l'agglomération de Paris (14 communes en font partie) et en bordure de l'Eure et de l'Oise. Ce territoire est inclus dans un bassin d'emploi plus large que son périmètre, centré sur l'agglomération parisienne et les pôles de grande couronne.

Ainsi, le territoire se caractérise par une proportion relativement faible d'actifs travaillant sur place : c'est le cas d'un actif sur quatre, soit la proportion la plus faible des parcs naturels régionaux franciliens. Cette part a diminué depuis 1990, elle était alors de 29 %.

Part des actifs du PNR travaillant au sein de leur PNR en 2010



Source : Insee, RP 2010

Les autres actifs travaillent majoritairement dans l'un des deux départements de résidence (le Val-d'Oise et les Yvelines). C'est le cas d'un actif du Vexin français sur deux. En 2010, la communauté d'agglomération de Cergy, limitrophe au Vexin français est notamment le lieu d'emploi de 18 % des actifs du Vexin français. C'est une proportion en hausse. Ils étaient

17 % en 1990. Les autres communes des deux départements sont le lieu d'emploi d'un actif sur trois (32 % contre 29 % en 1990).

Au final, si on cumule les proportions d'actifs du Vexin français travaillant dans le parc, dans la communauté d'agglomération de Cergy ou dans une autre commune du département, ce sont plus de 75 % des actifs qui sont concernés. Ils travaillent toutefois un peu moins souvent sur place et un peu plus souvent dans une autre commune du département qu'en 1990. Certaines communes notamment situées le long de la Seine représentent le lieu d'emploi d'un nombre important d'actifs du Vexin français. Il s'agit des Mureaux (1 060 actifs en 2010), Mantes-la-Ville (1 055 actifs), Poissy (932 actifs), ou encore L'Isle-Adam (590 actifs).

Les communes de proche couronne, principalement celles situées entre le PNR et Paris sont le lieu d'emploi de plus d'un actif sur dix : Nanterre (560 actifs) et le pôle d'emploi de la Défense avec Puteaux (500 actifs) et Courbevoie (460 actifs) représentent des communes attractives pour les actifs du Vexin français.

Paris perd de son attrait mais représente tout de même 9 % des emplois. Enfin, l'Oise et l'Eure attirent plus de 1 000 actifs du Vexin français, contre 600 en 1990. Toutefois, ces emplois représentent une part minoritaire des actifs du Vexin français.

Où travaillent les actifs du Vexin français ? (en effectif)

	En 1990	En 1999	En 2010	Evolution 1990-2010
Dans le Vexin français	11 080	11 506	11 786	706
Dans la CA de Cergy-Pontoise	6 468	7 680	8 394	1 926
Ailleurs dans un des deux départements de résidence	11 144	12 920	15 330	4 186
Ailleurs en grande couronne	157	319	339	182
En proche couronne	4 200	4 645	5 630	1 430
A Paris	4 492	3 897	4 218	-274
Dans l'Oise et l'Eure	612	997	1 111	499
Ailleurs (Province, DOM-TOM)	292	326	364	72
Ensemble	38 445	42 290	47 172	8 727

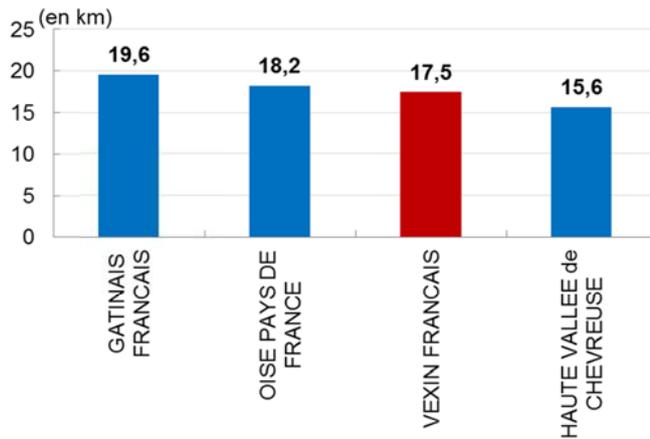
Où travaillent les actifs du Vexin français ? (en pourcentage)

	En 1990	En 1999	En 2010	Evolution 1990-2010
Dans le Vexin français	29	27	25	-4
Dans la CA de Cergy-Pontoise	17	18	18	1
Ailleurs dans un des deux départements de résidence	29	31	32	4
Ailleurs en grande couronne	0	1	1	0
En proche couronne	11	11	12	1
A Paris	12	9	9	-3
Dans l'Oise et l'Eure	2	2	2	1
Ailleurs (Province, DOM-TOM)	1	1	1	0
Ensemble	100	100	100	0

Source: INSEE, RP 1990, 1999 et 2010

Toutes destinations confondues, les actifs du Vexin français parcourent, quotidiennement 17,5 km pour rejoindre leur lieu d'emploi. C'est une distance intermédiaire à celles parcourues par les autres actifs des PNR franciliens.

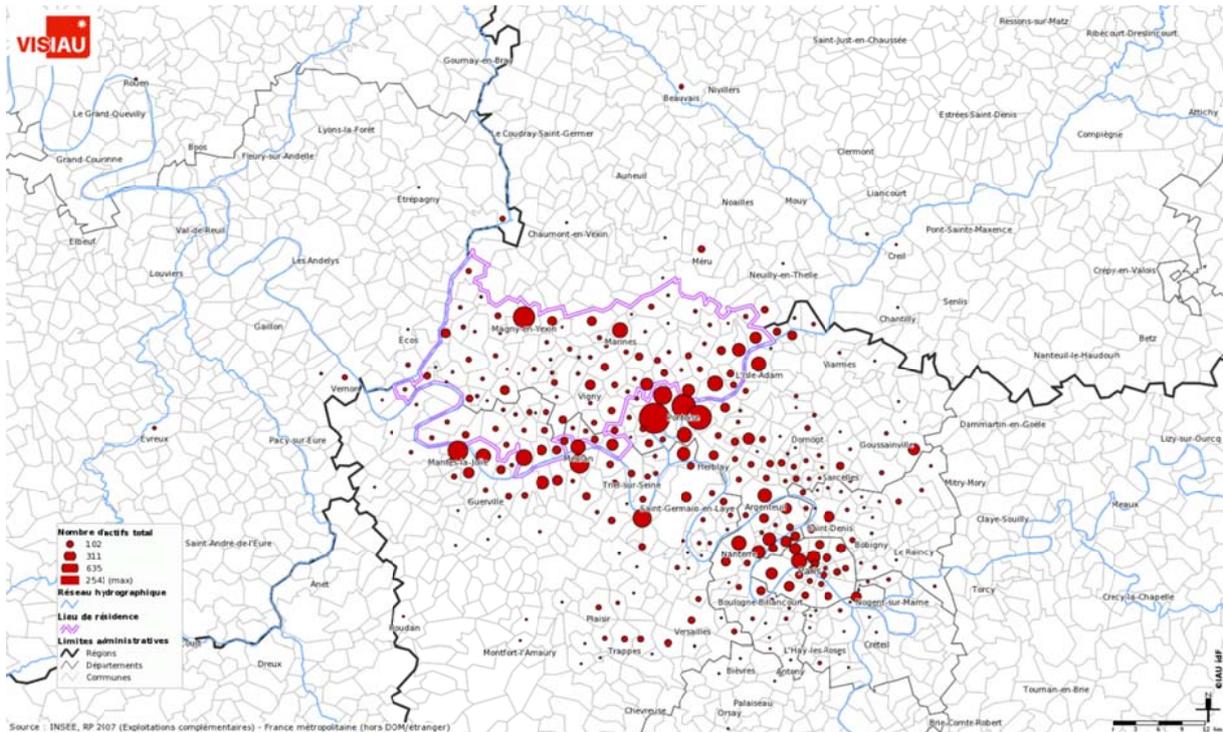
Distances à parcourir pour rejoindre son emploi (en km à vol d'oiseau)



Source : Insee, RP 2010

Ainsi, même si les actifs du Vexin français travaillent moins souvent sur place, ils semblent bénéficier d'un bassin d'emploi à proximité plus dense que les actifs du Gâtinais français ou du parc Oise Pays de France. La distance moyenne parcourue par les actifs du Vexin français a légèrement augmenté depuis 1999. Elle était alors de 16,7 km.

Lieu d'emploi des actifs du Vexin français

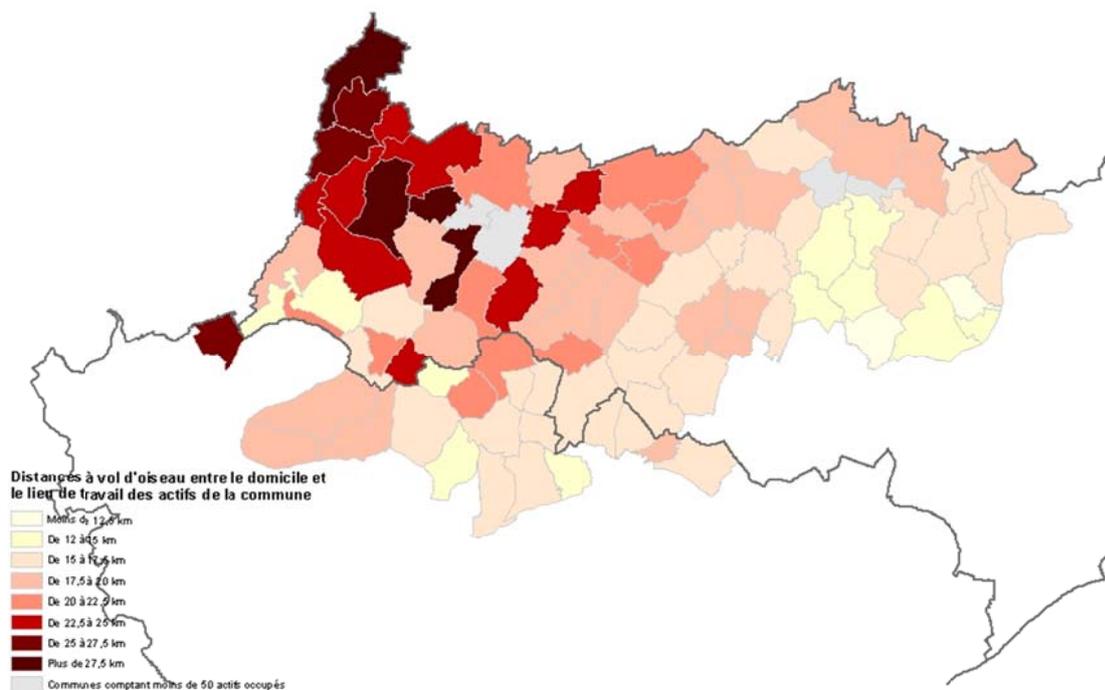


Source : Insee, RP 2007

La distance à parcourir par les actifs diminue lorsque leur commune de résidence est plus proche du cœur de l'agglomération parisienne. Ainsi, les actifs d'Ennery ou de Valmondois parcourent, en moyenne moins de 12,5 km pour aller travailler contre plus de 25 km pour

les actifs de Saint-Clair-sur-Epte, Buhy ou Montreuil-sur-Epte à l'extrême nord-ouest du parc.

Distances parcourues (à vol d'oiseau) par les actifs du Vexin français pour aller travailler



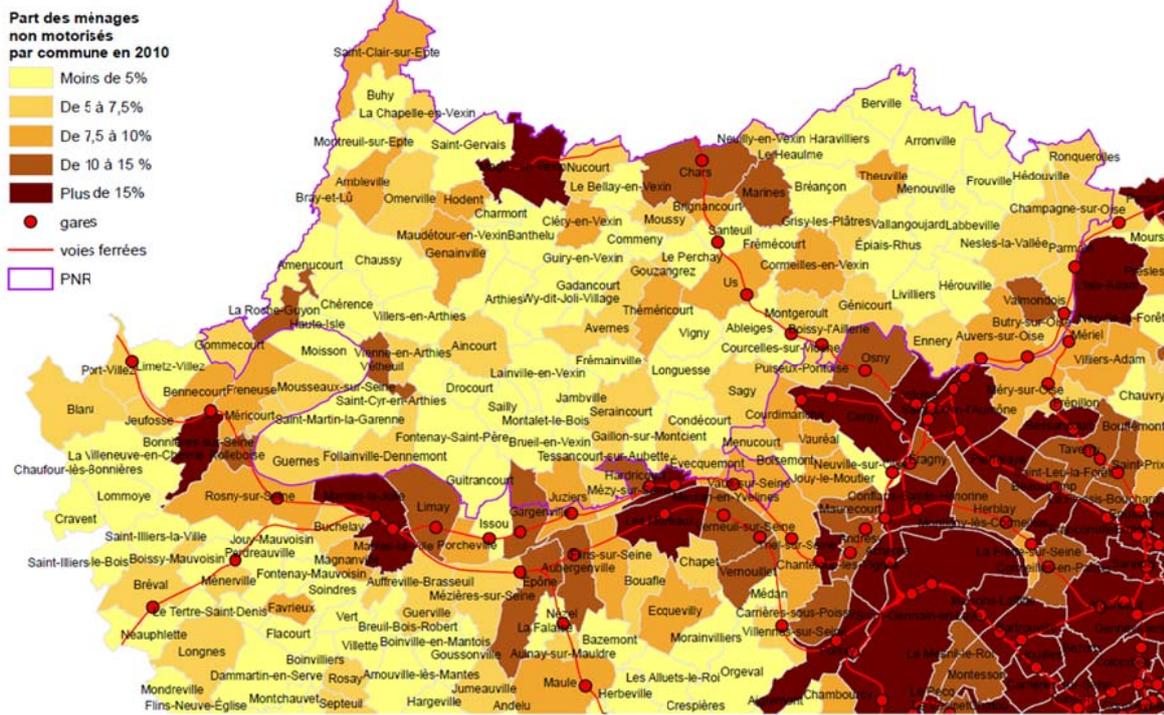
Source : Insee, RP 2010

Un territoire fortement motorisé

À l'image des territoires ruraux d'Île-de-France¹, les ménages du Vexin français sont fortement motorisés : c'est le cas de 92,5 % d'entre eux. Ainsi, quatre ménages sur dix possèdent une voiture et plus d'un sur deux en possède deux ou plus. Les ménages du Vexin français possèdent, en moyenne, 1,5 voiture, un chiffre identique aux ménages de la Haute Vallée de Chevreuse ou du Gâtinais français. Cette motorisation est d'autant plus élevée que la desserte en transport en commun est réduite. Elle pose la question des moyens de déplacements des ménages non motorisés, notamment des personnes à mobilité réduite (personnes âgées ou porteur d'un handicap) ou à faible revenu ne pouvant acheter une voiture.

¹ Les ménages de la Haute Vallée de Chevreuse sont motorisés à 91,3 %, ceux du Gâtinais français à 92,7 %

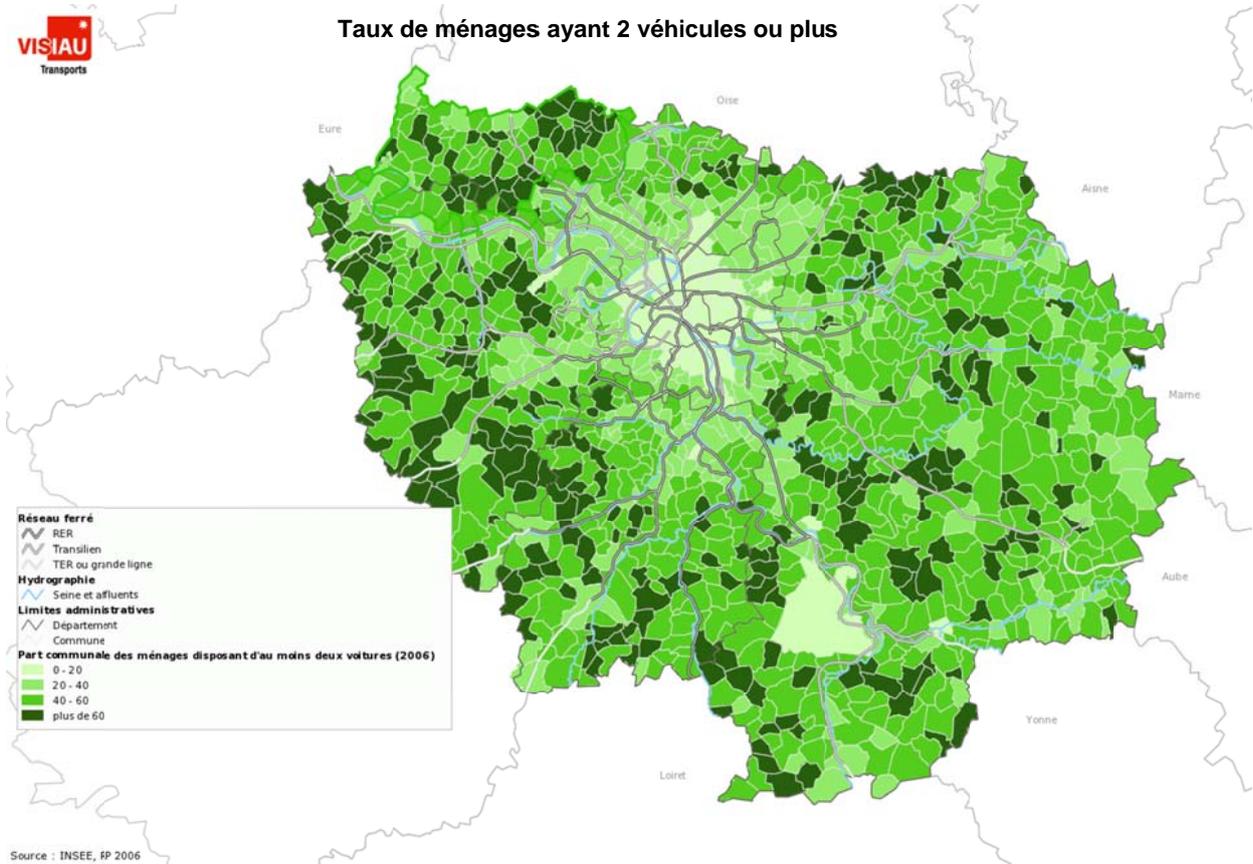
Part des ménages non motorisés en 2010



Source : Insee, RP 2010



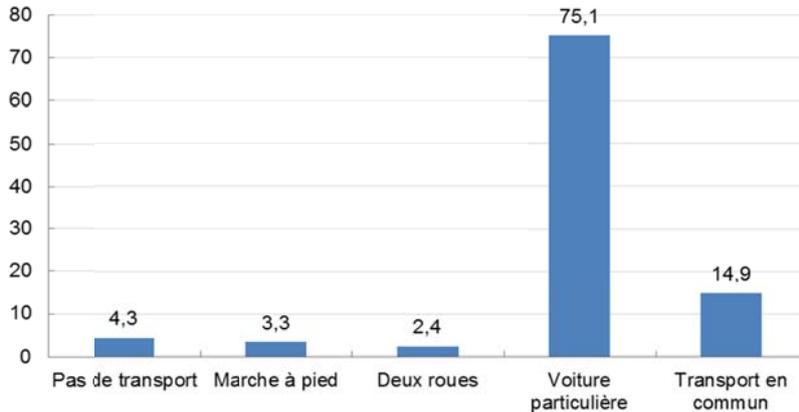
Taux de ménages ayant 2 véhicules ou plus



Source : INSEE, RP 2006

Pour aller travailler, 75 % des actifs du Vexin français utilisent principalement leur voiture. Les autres utilisent les transports en commun (15 %). Les modes de déplacements doux (marche à pied ou deux roues) sont minoritaires (6 %).

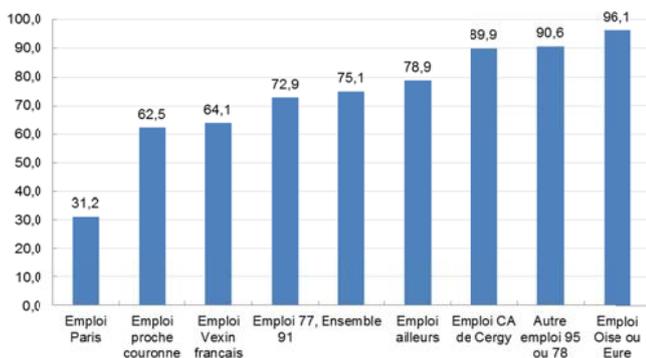
Mode de transport principal utilisé par les actifs du Vexin français pour aller travailler



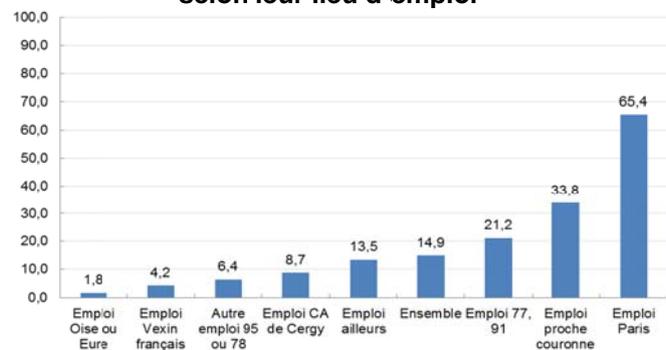
Source : Insee, RP 2010

Selon leur lieu de travail, les actifs privilégient la voiture ou les transports en commun. Ainsi, parmi les actifs travaillant à Paris, deux sur trois utilisent les transports en commun. La bonne desserte en transports en commun de la capitale, les difficultés de stationnement dans la capitale et l'encombrement des routes à destination du cœur de l'agglomération concourent à privilégier ce mode. La part des actifs utilisant les transports en commun décroît en s'éloignant de la capitale : ainsi, les actifs du Vexin français ne sont plus qu'un sur trois à les utiliser lorsqu'ils travaillent en proche couronne, un sur dix lorsqu'ils travaillent dans la communauté d'agglomération de Cergy et un sur vingt lorsqu'ils travaillent dans le Vexin français.

Part des actifs du Vexin français utilisant une voiture pour aller travailler selon leur lieu d'emploi



Part des actifs du Vexin français utilisant les transports en commun pour aller travailler selon leur lieu d'emploi



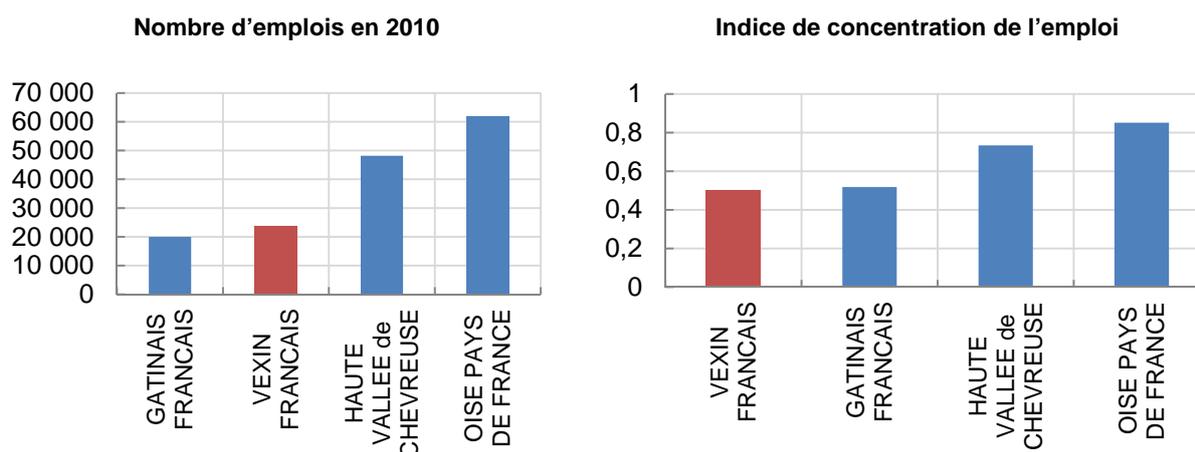
Source : Insee, RP 2010

Les emplois du Vexin français : des emplois de proximité

Le PNR du Vexin français a une vocation résidentielle forte. Ce territoire à proximité de l'agglomération parisienne est confronté au phénomène typique des zones rurales rattrapées par la périurbanisation qui consiste en une raréfaction des résidences secondaires liée à leur transformation en résidence principale. Ainsi, le territoire comptait 19 % de résidences secondaires en 1982, il n'en compte plus que 6 % en 2010. Le phénomène est similaire dans la Haute Vallée de Chevreuse (15 % en 1982, 4 % en 2010) ou dans le Gâtinais français (23 % en 1982, 7 % en 2010). Cette évolution renforce la fonction résidentielle du Vexin.

Ainsi, avec 24 000 emplois et 47 000 actifs occupés en 2010, le Vexin français a l'indice de concentration de l'emploi² le plus faible des PNR franciliens. Cette faiblesse s'explique par un nombre d'emplois faible : deux fois moins que dans la Haute Vallée de Chevreuse et 2,5 fois moins que dans le parc Oise Pays de France et par une croissance plus rapide des actifs occupés que des emplois : + 1,03 %/an entre 1990 et 2010 pour les actifs occupés contre + 0,93 %/ans pour les emplois sur la même période.

Ainsi, ce territoire compte deux actifs occupés pour un emploi, ce qui représente une proportion faible.



Source : Insee, RP 2010

Le nombre d'emplois occupés par un actif du Vexin français a peu évolué depuis 1999 : 11 500 en 1999, 11 800 en 2010. Toutefois, eu égard à la hausse du nombre d'actifs occupés sur le territoire, ce nombre représente une part plus faible : en 1990, 56 % des emplois étaient occupés par un résident du Vexin français, ce n'est plus le cas que de 53 % des emplois en 1999 et 50 % en 2010.

² L'indice de concentration de l'emploi ou taux d'emploi net rapporte l'effectif des emplois à celui des actifs ayant un emploi.

Année	Emplois	Taux de croissance annuelle moyen des emplois	Emplois occupés par un actif du VF	Part des emplois du territoire occupés par un actif du VF	Actifs occupés	Taux de croissance annuelle moyen des actifs occupés	Indice de concentration de l'emploi (E/AO)
1990	19 616		11 080	56,5	38 445		0,51
1999	21 660	1,11	11 506	53,1	42 290	1,06	0,51
2006	23 051	0,89	11 662	50,6	46 069	1,23	0,50
2010	23 622	0,61	11 786	49,9	47 172	0,59	0,50

Des emplois plus souvent occupés par des actifs de l'Oise et de l'Eure

Sur le territoire du Vexin français, un emploi sur deux est occupé par un résident. Les autres emplois sont occupés par des actifs du Val-d'Oise et des Yvelines : c'est le cas de 28 % des emplois. Les actifs de la communauté d'agglomération de Cergy occupent notamment 9 % des emplois. Les emplois sont de plus en plus souvent occupés par des actifs résidant dans l'Oise et dans l'Eure : en 2010, ils occupent 17 % des emplois contre 9 % seulement en 1990, ce qui représente un doublement des actifs concernés. Ils étaient 1 800 actifs à occuper un emploi dans le Vexin français en 1990, ils sont plus de 4 000 en 2010.

Moins de 5 % des emplois du Vexin français sont occupés par des actifs venant d'un département autre que le Val-d'Oise, les Yvelines, l'Oise ou l'Eure. Les emplois du Vexin français représentent donc un bassin d'emplois de proximité. La distance moyenne à parcourir par les actifs qui y travaillent est de 12,5 km.

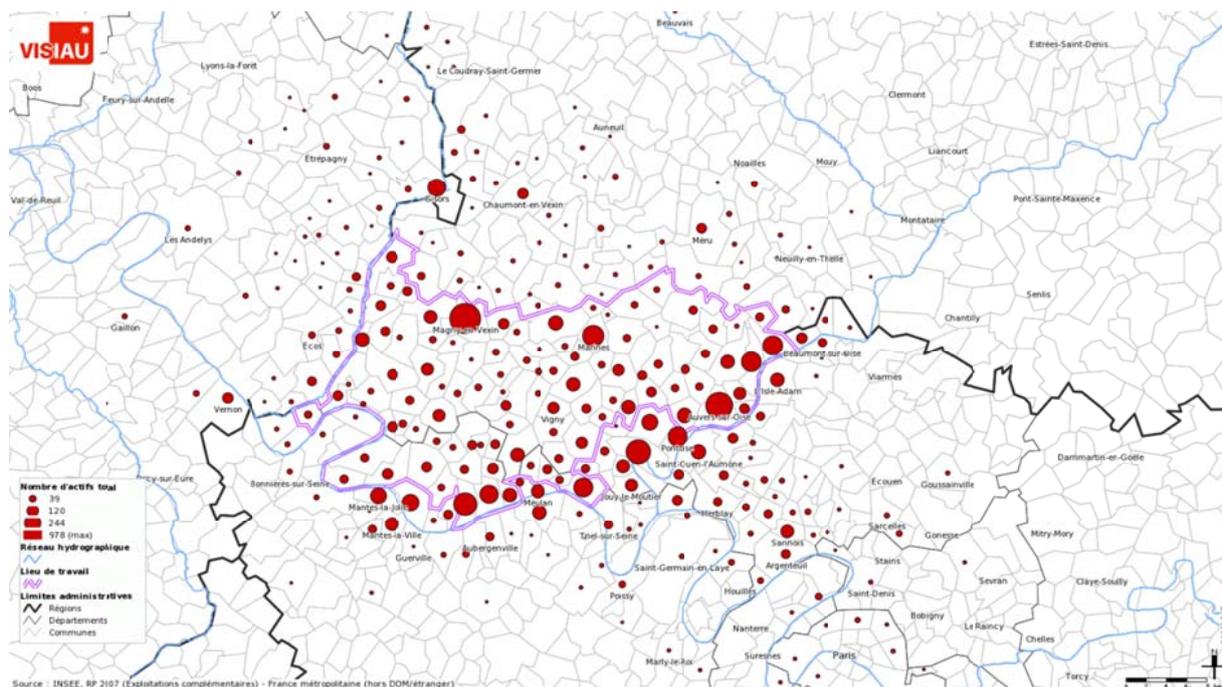
Qui occupent les emplois dans le VF? (en effectif)

	En 1990	En 1999	En 2010	Evo 90-10 (en effectif)
Un actif du Vexin français	11 080	11 506	11 786	706
Un autre actif du 95 ou du 78	3 944	4 265	4 482	538
Un actif de l'Oise ou de l'Eure	1 824	2 597	4 098	2 274
Un actif de la CA de Cergy	1 804	2 019	2 106	302
Un actif de proche couronne	300	549	363	63
Un actif de Paris	280	185	212	-68
Un autre actif de grande couronne	116	148	124	8
Un autre actif	268	391	451	183
Ensemble	19 616	21 660	23 622	4 006

Qui occupent les emplois dans le VF? (en %)

	En 1990 (en %)	En 1999 (en %)	En 2010 (en %)	Evo 90-10 (en point)
Un actif du Vexin français	56,5	53,1	49,9	-6,6
Un autre actif du 95 ou du 78	20,1	19,7	19	-1,1
Un actif de l'Oise ou de l'Eure	9,3	12	17,4	8,1
Un actif de la CA de Cergy	9,2	9,3	8,9	-0,3
Un actif de proche couronne	1,5	2,5	1,5	0,0
Un actif de Paris	1,4	0,9	0,9	-0,5
Un autre actif de grande couronne	0,6	0,7	0,5	-0,1
Un autre actif	1,4	1,8	1,9	0,5
Ensemble	100	100	100	0,0

Lieu de résidence des actifs travaillant dans le Vexin français



Source : Insee, RP 2007

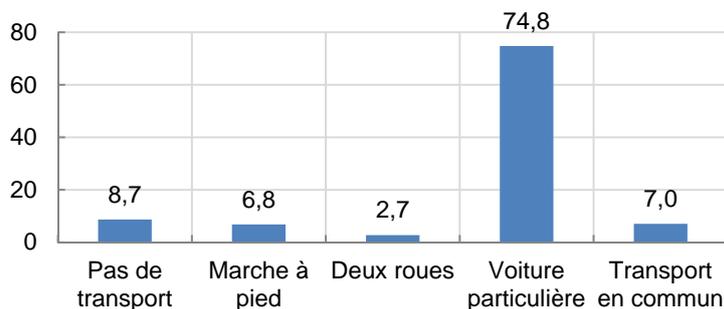
Les emplois du Vexin français sont occupés par des actifs motorisés

Malgré la relative faiblesse des distances parcourues (12,5 km en moyenne), les actifs qui travaillent dans le Vexin français se déplacent majoritairement en voiture pour rejoindre leur emploi. C'est le cas des trois-quarts des actifs. Seuls, 7 % utilisent les transports en commun et un sur dix les modes doux (marche à pied, deux roues).

Selon leur lieu de résidence, les actifs privilégient plus ou moins la voiture. Ceux qui résident dans l'Oise et l'Eure et dont le nombre a augmenté de façon conséquente au cours des dernières décennies se déplacent quasi exclusivement en voiture (95 %). Ceux qui résident à Paris utilisent plus fréquemment les transports en commun (48 %).

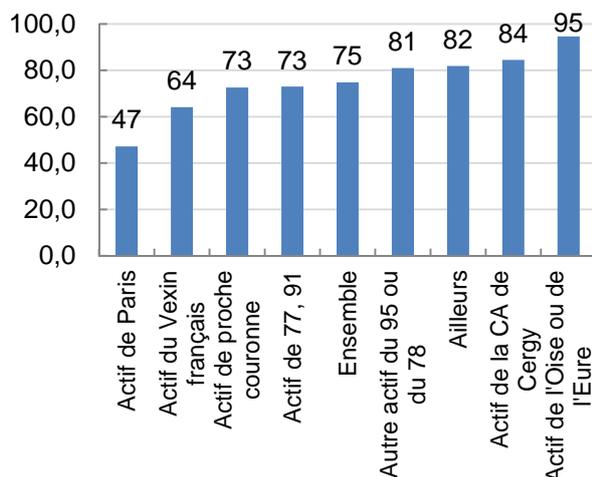
Les actifs se déplacent en voiture même pour des distances très courtes : parmi les 7 800 actifs du Vexin français qui travaillent dans leur commune de résidence, un sur deux utilise une voiture particulière pour rejoindre son emploi. C'est une proportion identique aux actifs du Gâtinais français, mais supérieure à celles du parc Oise Pays de France et de la Haute Vallée de Chevreuse (respectivement 47,4 % et 47,9 %). Ce sont également des proportions supérieures aux actifs des Yvelines (43 %), du Val-d'Oise (44 %).

Transport principal utilisé par les actifs travaillant dans le Vexin français

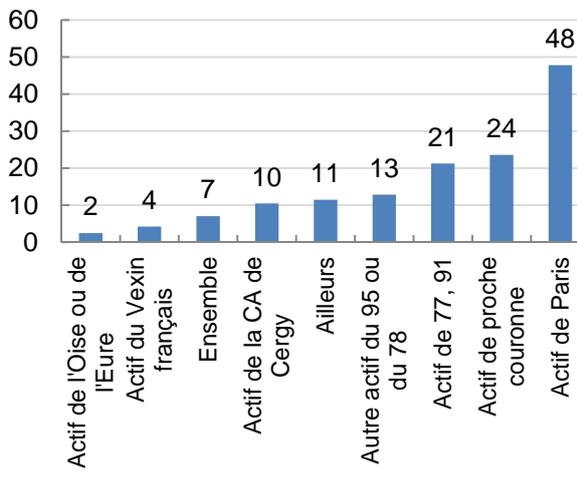


Source : Insee, RP 2010

Part des actifs utilisant la voiture pour se rendre dans le Vexin français selon leur lieu de résidence



Part des actifs utilisant les transports en commun pour se rendre dans le Vexin français selon leur lieu de résidence



Source : INSEE, RP 2010

Les emplois franciliens plus souvent occupés par des actifs des huit départements limitrophes

Face à la hausse du trafic automobile notamment sur les routes traversantes du Vexin français (N14, D915), quelques chiffres de cadrage général permettent de rendre compte de l'évolution des navettes domicile-travail en provenance des huit départements limitrophes.

En 1982, 86 000 actifs résident dans l'un des huit départements limitrophes et travaillent en Île-de-France. Ces actifs sont de plus en plus nombreux au fil des recensements : 135 000 en 1990, 153 000 en 1999 et 201 000 en 2010 et ils représentent une part croissante des actifs de leur département. En 2010, parmi les actifs des huit départements limitrophes, plus d'un sur dix travaillent en Île-de-France. Cette proportion est plus forte dans l'Oise où un actif sur quatre travaille en Île-de-France.

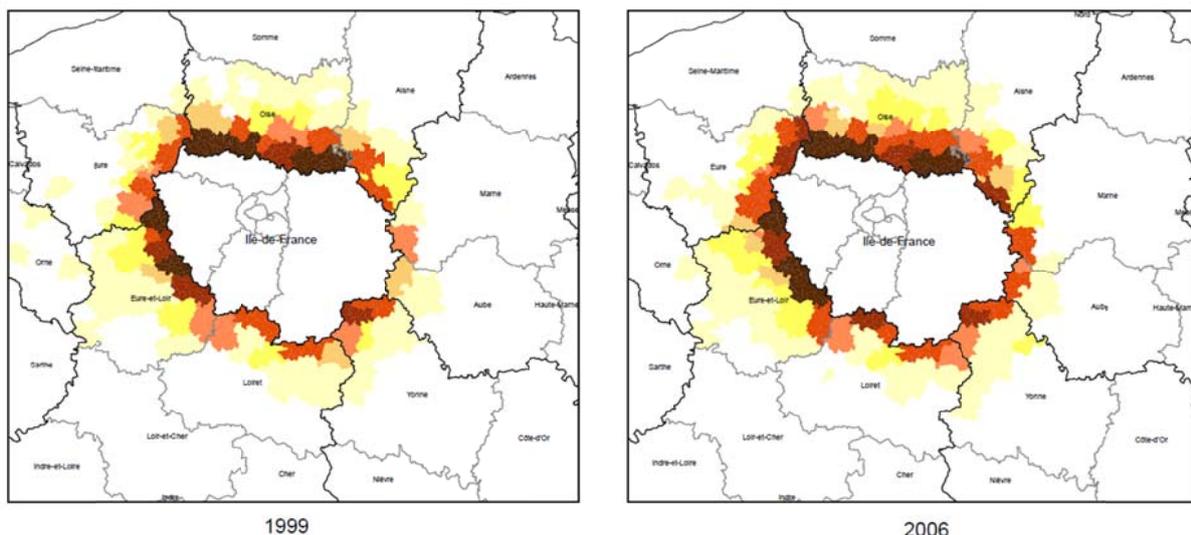
Département de résidence	Navetteurs à destination de l'IDF					Actifs ayant un emploi				% Actifs ayant un emploi travaillant en IDF			
	1982	1990	1999	2006	2010	1990	1999	2006	2010	1990	1999	2006	2010
Aisne	5 472	8 576	9 567	12 751	13 816	197015	194 676	206 731	206 259	4,4%	4,9%	6,2%	6,7%
Aube	1 912	2 385	2 807	3 794	4 143	117787	114 190	122 237	121 807	2,0%	2,5%	3,1%	3,4%
Eure	10 628	17 666	20 000	25 093	27 045	210770	219 424	240 764	245 207	8,4%	9,1%	10,4%	11,0%
Eure-et-Loir	15 428	25 290	28 512	36 362	38 979	164242	169 780	181 461	182 888	15,4%	16,8%	20,0%	21,3%
Loiret	8 392	13 129	14 159	16 366	17 771	242209	256 565	279 229	279 365	5,4%	5,5%	5,9%	6,4%
Marne	2 572	3 714	3 487	4 589	4 807	225654	228 359	242 500	241 189	1,6%	1,5%	1,9%	2,0%
Oise	36 708	57 645	66 541	78 723	83 686	298086	315 112	343 183	344 376	19,3%	21,1%	22,9%	24,3%
Yonne	4 428	6 872	7 831	9 397	10 794	123124	127 506	137 409	137 359	5,6%	6,1%	6,8%	7,9%
Ensemble	85 540	135 277	152 904	187 075	201 042	1 578 887	1 625 612	1 753 514	1 758 450	8,6%	9,4%	10,7%	11,4%

Ces actifs utilisent majoritairement la voiture pour rejoindre leur emploi (67 %), moins de un sur trois utilise les transports en commun.

Mode de transport **principal** utilisé par les actifs des huit départements limitrophes travaillant en Île-de-France en 2010

	Voiture particulière	Transport en commun
Aisne	62,0	36,3
Aube	72,1	26,7
Eure	68,9	29,0
Eure-et-Loir	67,0	31,2
Loiret	64,1	33,7
Marne	57,9	39,1
Oise	69,0	29,1
Yonne	62,7	35,0
Ensemble	67,1	30,9

Ces actifs résident principalement en bordure de l'Île-de-France, leur nombre décroît en s'éloignant de la région-capitale.



0 25 50 km
 Source : Insee; recensement général de la population de 1999 (exploitation complémentaire) et enquêtes annuelles de recensement 2004-2008 (exploitation complémentaire)

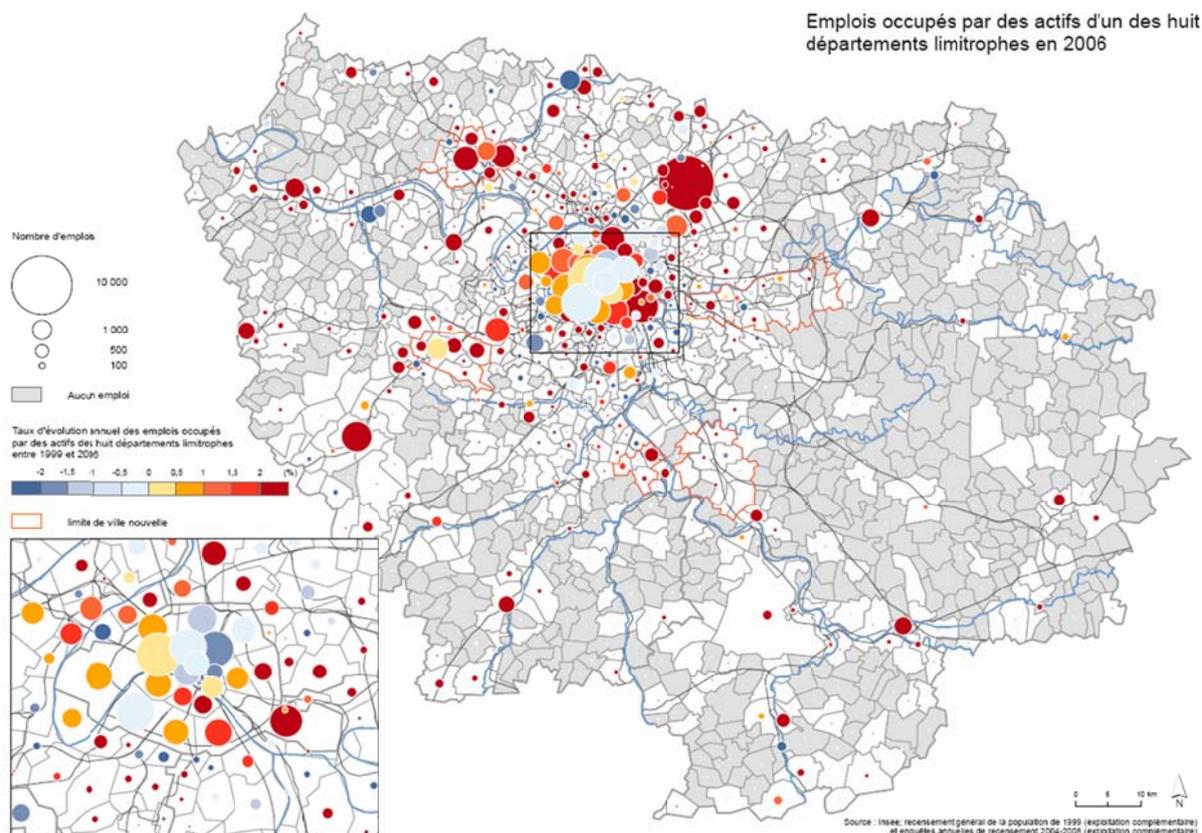
En 1990, plus d'un actif sur trois en provenance d'un des huit départements limitrophes travaillait à Paris, ce n'est plus le cas que d'un actif sur quatre en 2010. Il en est de même pour la proche couronne : un actif sur quatre y travaillaient en 1990, contre un sur cinq en 2010.

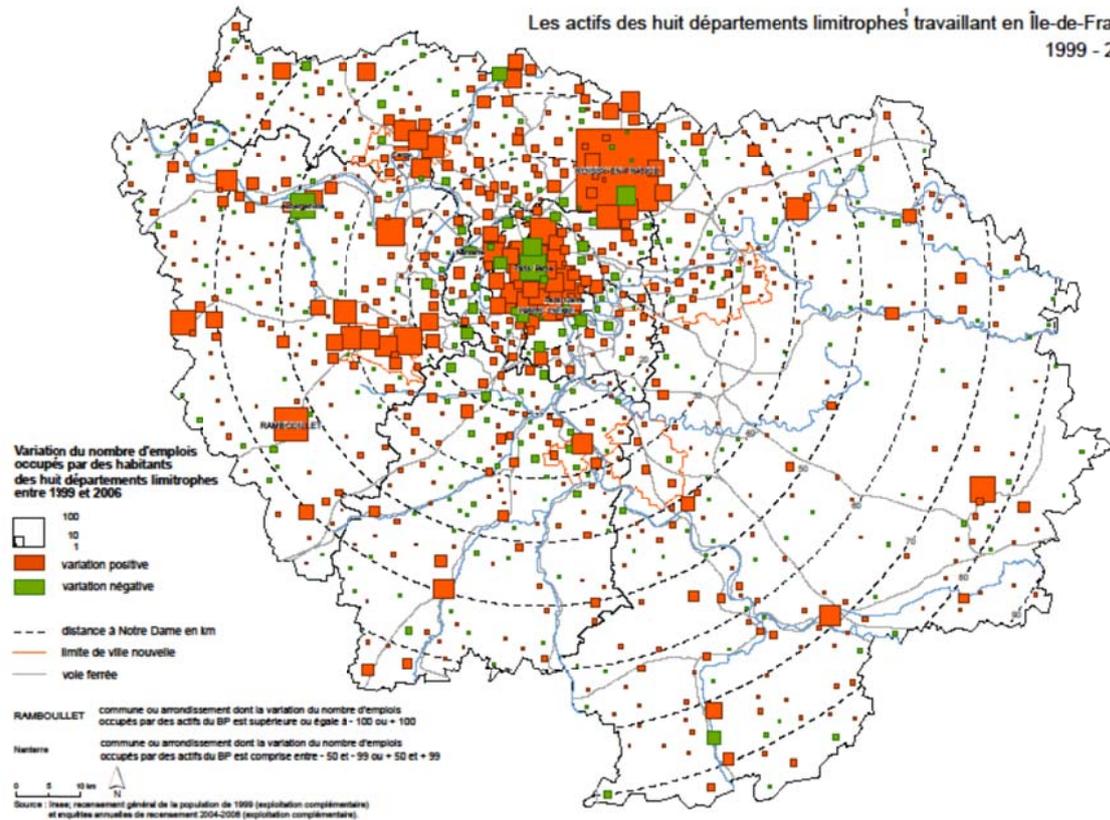
Le développement des emplois en grande couronne a eu comme conséquence d'attirer de plus en plus d'actifs en provenance des huit départements limitrophes : 54 % y travaillent contre 40 % en 1990.

Lieu d'emploi des actifs résidant dans l'un des huit départements limitrophes

	Effectif				Proportion			
	1990	1999	2006	2010	1990	1999	2006	2010
Paris	47 781	43 078	48 542	49 850	35	28	26	25
Proche couronne	33 710	36 702	40 000	43 156	25	24	21	21
Hauts de Seine	15 972	16 514	17 778	19 060	12	11	10	9
Seine Saint Denis	12 145	14 219	15 672	17 292	9	9	8	9
Val de Marne	5 593	5 969	6 550	6 804	4	4	4	3
Grande couronne	53 786	73 124	98 534	108 036	40	48	53	54
Seine-et-Marne	8 936	12 644	17 570	19 569	7	8	9	10
Yvelines	18 558	24 268	31 664	35 122	14	16	17	17
Essonne	6 196	7 796	9 737	10 615	5	5	5	5
Val D'oise	20 096	28 416	39 564	42 729	15	19	21	21
Ile-de-France	135 277	152 904	187 076	201 042	100	100	100	100

Source : Insee, RP 1990, 1999, 2006 et 2010





Les ex-Franciliens maintiennent leur emploi en Île-de-France

Entre 2001 et 2006, 1 500 actifs occupés ont quitté le parc du Vexin français pour s'installer dans l'Oise ou dans l'Eure. Parmi ces actifs, deux sur trois travaillent en Île-de-France, soit 1 015 actifs. Ces actifs parcourent, en moyenne, 32,6 km pour aller travailler soit des distances deux fois plus longues que celles des actifs du Vexin français. Si ces actifs n'avaient pas déménagé alors ils ne parcourraient que 18,1 km pour rejoindre leur emploi.

Analyse spécifique de 4 grands territoires

Les navettes domicile-travail ont également été analysées de façon détaillée pour 4 secteurs du Vexin où le nombre d'actifs est particulièrement important : le secteur de Magny, le secteur de Marine, le secteur sud, et le secteur est.

Le secteur de Magny

Les flux des actifs allant travailler en voiture sont assez éparpillés, au sein du Vexin lui-même, sur l'axe Cergy-Paris ainsi que le long de la vallée de la Seine. Néanmoins certains pôles ressortent nettement. Malgré une liaison bus le long de la D14, les actifs résidant à Magny sont ainsi nettement plus nombreux à se rendre sur Cergy-Pontoise en voiture qu'en transports collectifs. Les transports collectifs sont utilisés dans une moindre mesure et essentiellement sur l'axe Cergy-Paris.

Enfin, de nombreux actifs vivent et travaillent à Magny mais se rendent malgré tout en voiture à leur lieu de travail.

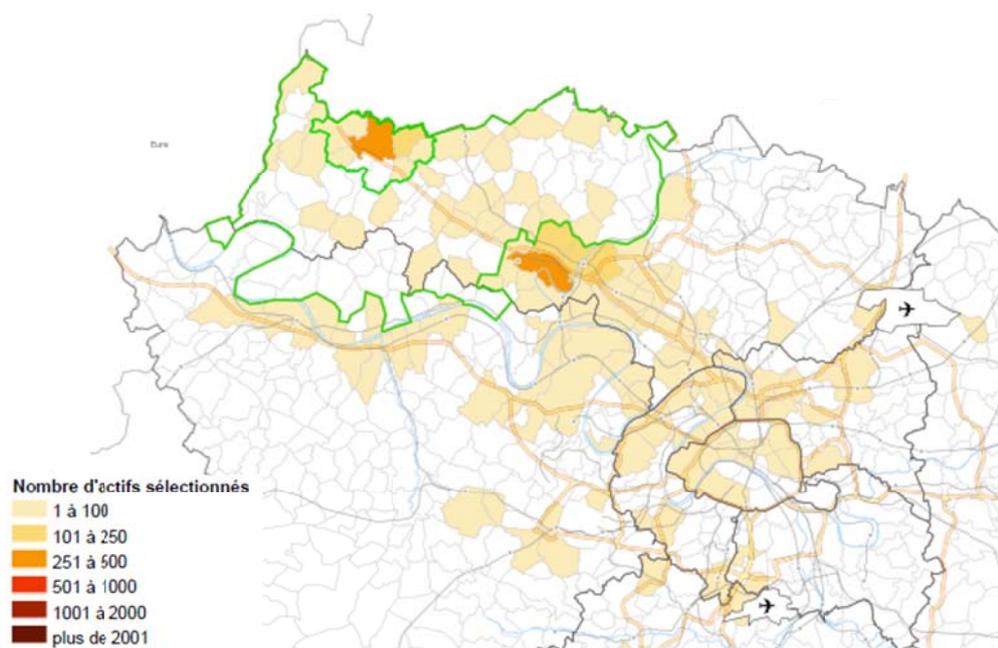


Figure 3 Lieux d'emploi des actifs résidant dans le secteur de Magny allant travailler **en voiture**, Insee, RP 2008

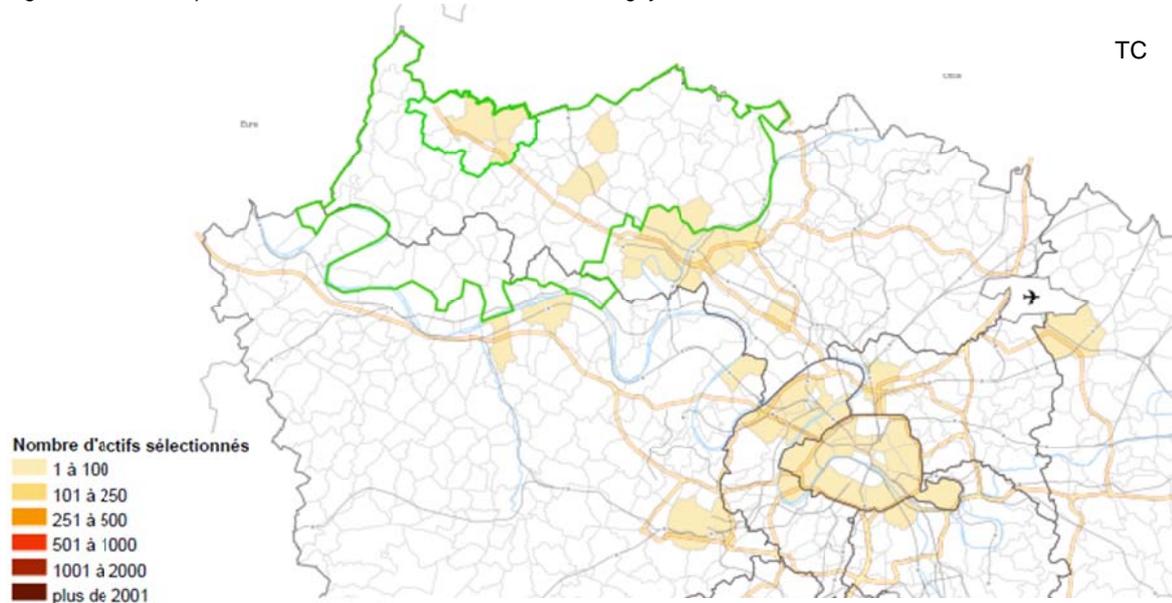


Figure 4 Lieux d'emploi des actifs résidant dans le secteur de Magny allant travailler **en transports collectifs**, Insee, RP 2008

Le secteur de Marines

Par rapport à la ville de Magny, les actifs vivant et travaillant dans le secteur de Marines, sont peu nombreux à se rendre en voiture à leur lieu de travail, mais le nombre d'emplois y est également moins important. Les actifs de ce secteur sont nombreux à travailler sur la ville nouvelle de Cergy-Pontoise et sont, comme les actifs de Magny, nombreux à s'y rendre en voiture, malgré la présence d'une ligne ferrée directe.

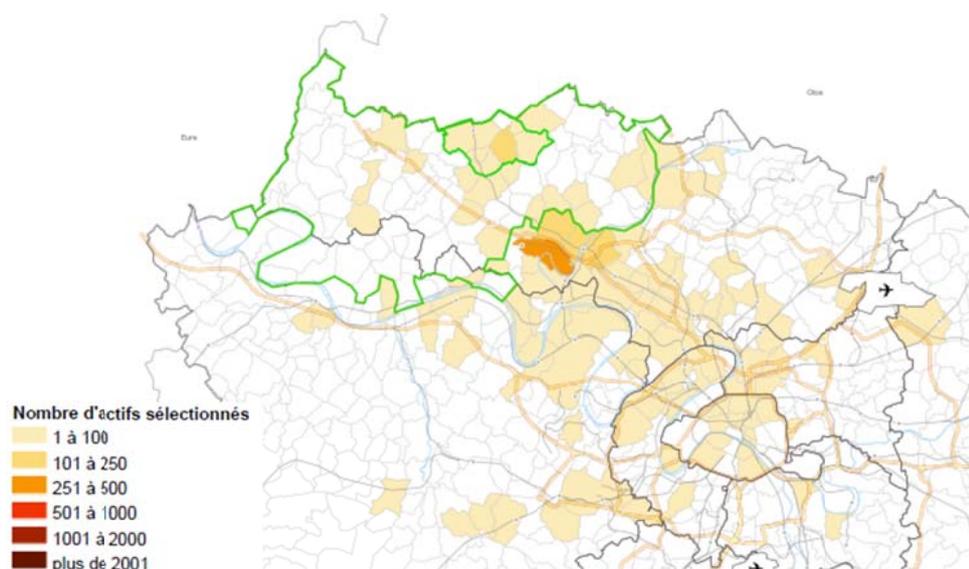


Figure 5 Lieux d'emploi des actifs résidant dans le secteur de Marne allant travailler en **voiture**, source : Insee, RP 2008

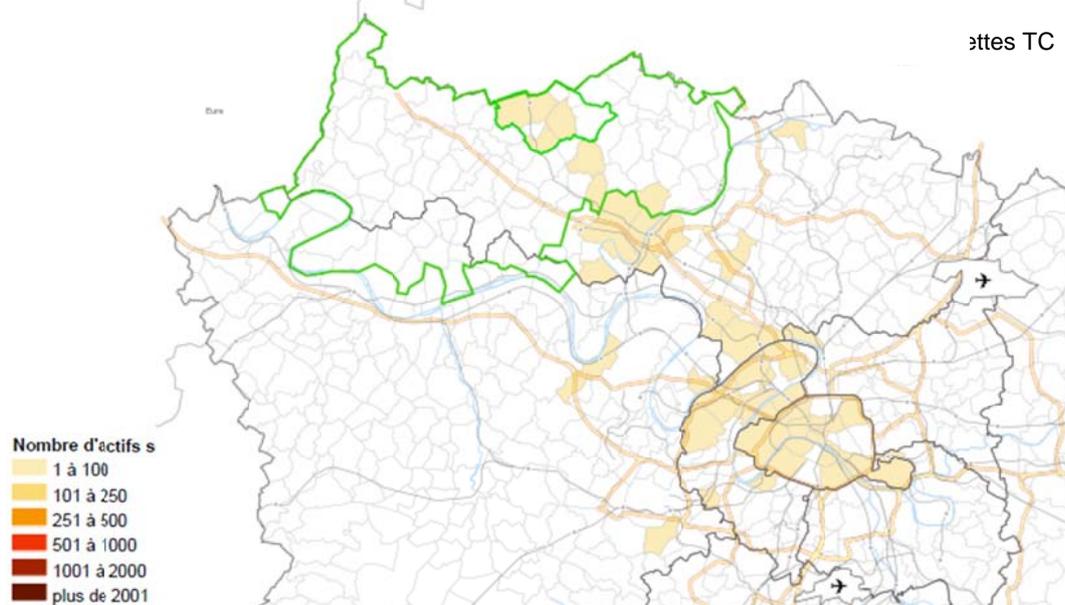


Figure 6 Lieux d'emploi des actifs résidant dans le secteur de Marne allant travailler en **transports collectifs**, source : Insee, RP 2008

Le secteur sud

Le secteur sud du parc, qui correspond à la partie est de la vallée de la Seine, est une zone riche en actifs. Encore une fois les lieux d'emplois sont assez éparpillés dans tout le secteur nord-est de l'Île-de-France. Néanmoins certains pôles concentrent un nombre important d'emplois, notamment Les Mureaux, où les actifs du sud du Vexin se rendent en voiture. Les actifs travaillant dans d'autres pôles de proximité comme Cergy, Meulan en Yvelines, Gargenville ou Mantes se rendent également en voiture sur leur lieu de travail, malgré l'existence de certaines lignes de bus, car même si les effectifs sont très faibles, certains actifs du même secteur se rendent dans ces lieux en transports collectifs.

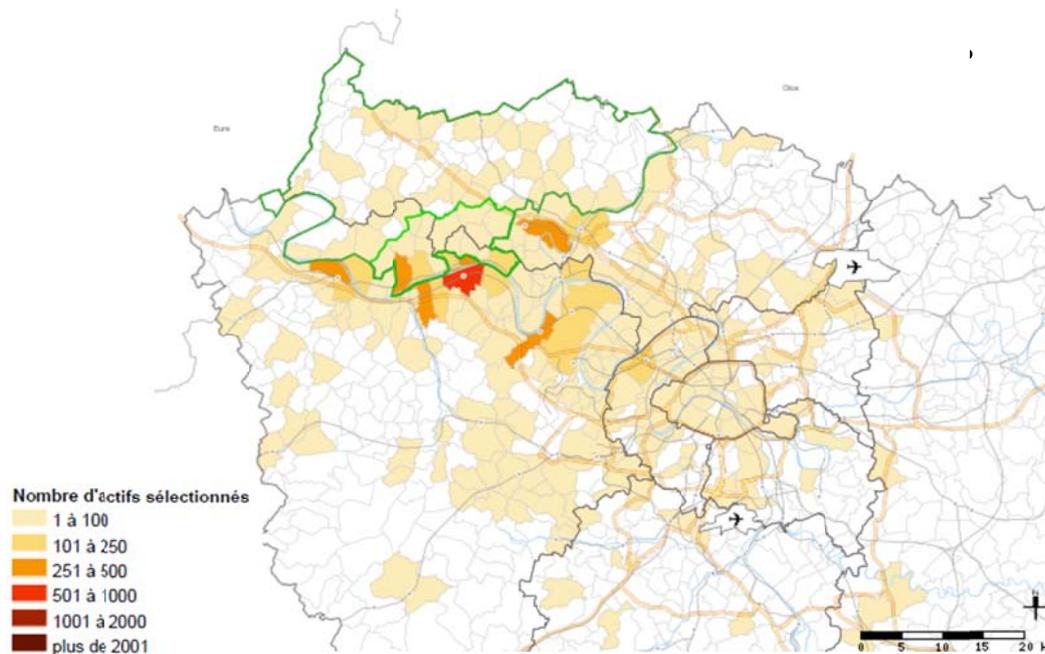


Figure 7 Lieux d'emploi des actifs résidant dans le secteur sud allant travailler en **voiture**, source : Insee, RP 2008

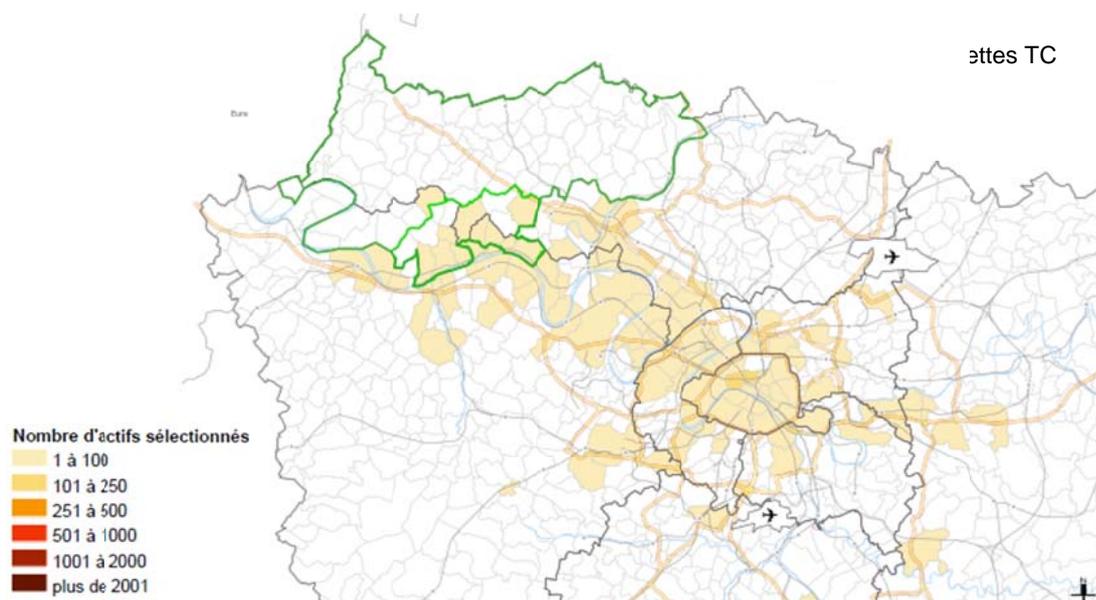


Figure 8 Lieux d'emploi des actifs résidant dans le secteur sud allant travailler en **transports collectifs**, source : Insee, RP 2008

Le secteur est, la vallée de l'Oise

Concentrant également un grand nombre d'actifs, le secteur situé à l'extrême est du parc se tourne naturellement plus vers la vallée de l'Oise. Les actifs utilisant la voiture pour aller travailler se rendent essentiellement à Saint-Ouen-l'Aumône, l'Isle-Adam, Auvers-sur-Oise ou Cergy.

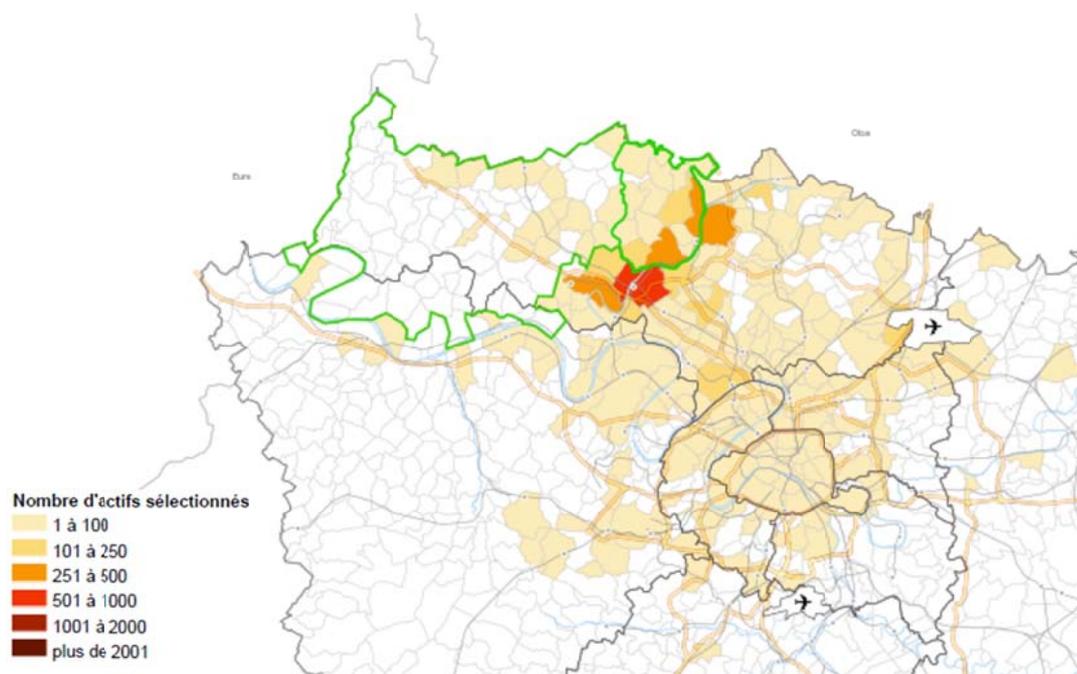


Figure 9 Lieux d'emploi des actifs résidant dans le secteur est allant travailler **en voiture**, source : Insee, RP 2008

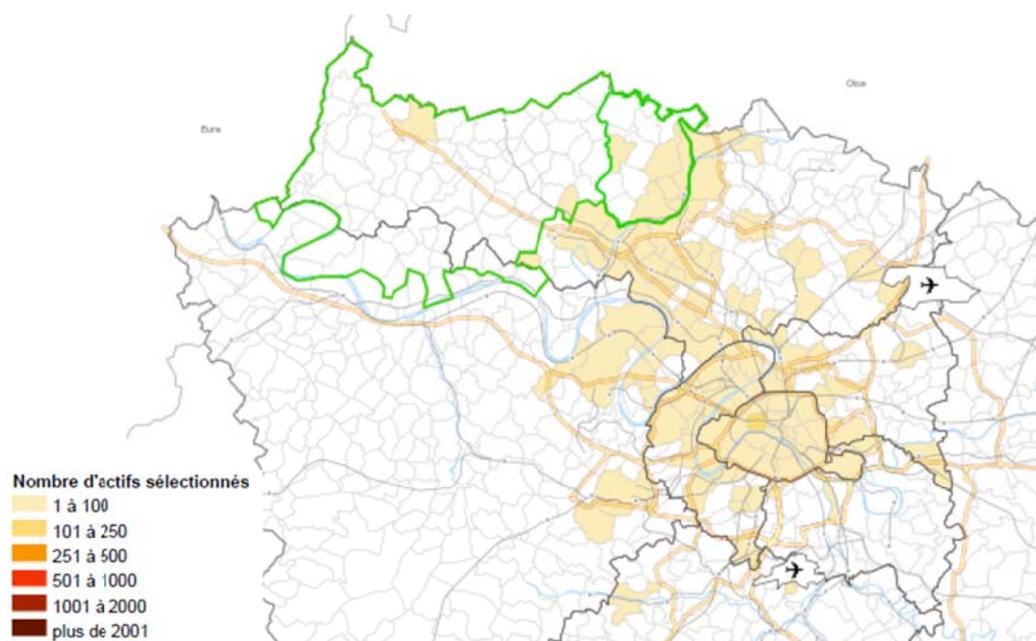


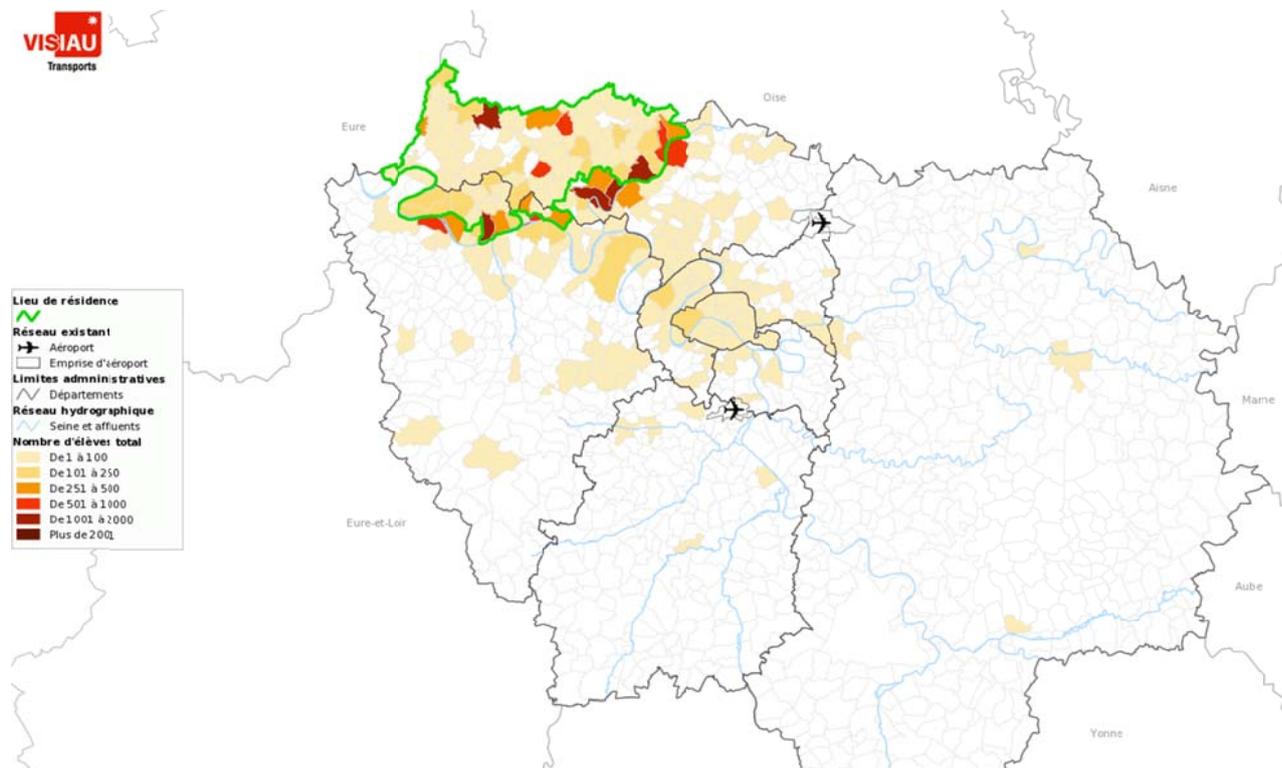
Figure 10 Lieux d'emploi des actifs résidant dans le secteur est allant travailler en **transports collectifs**, source : Insee, RP 2008

Les déplacements domicile-étude

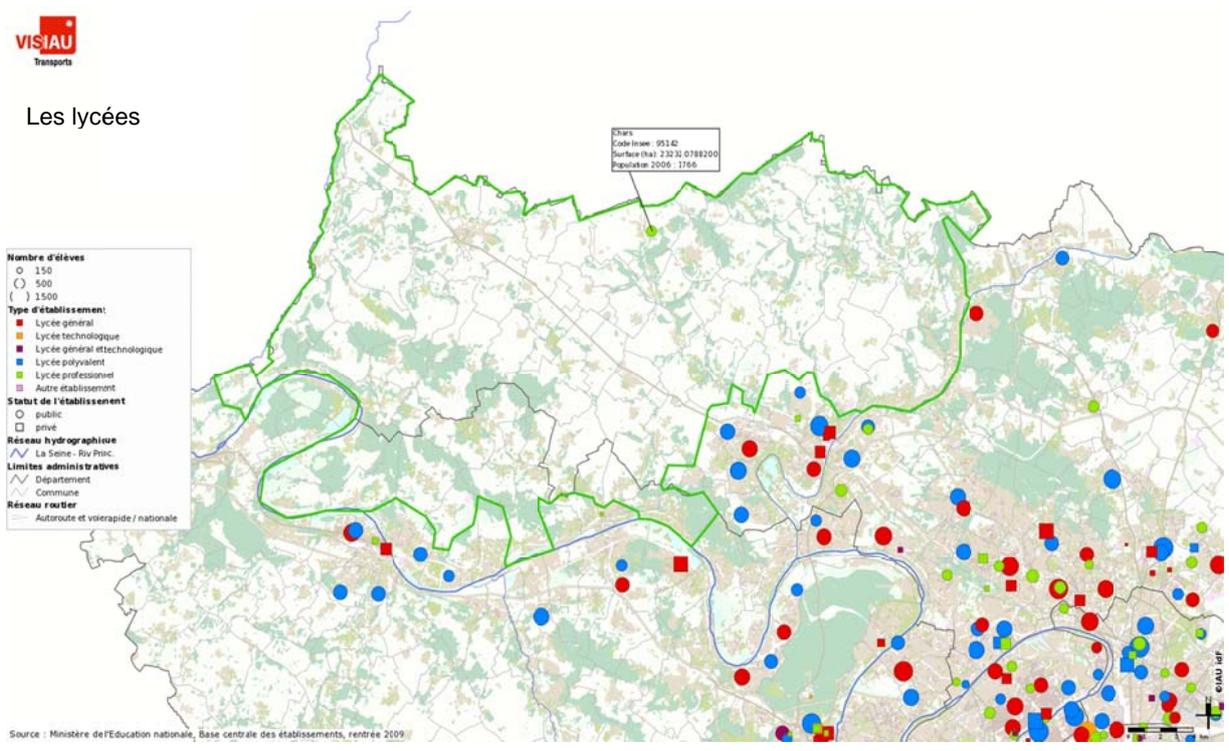
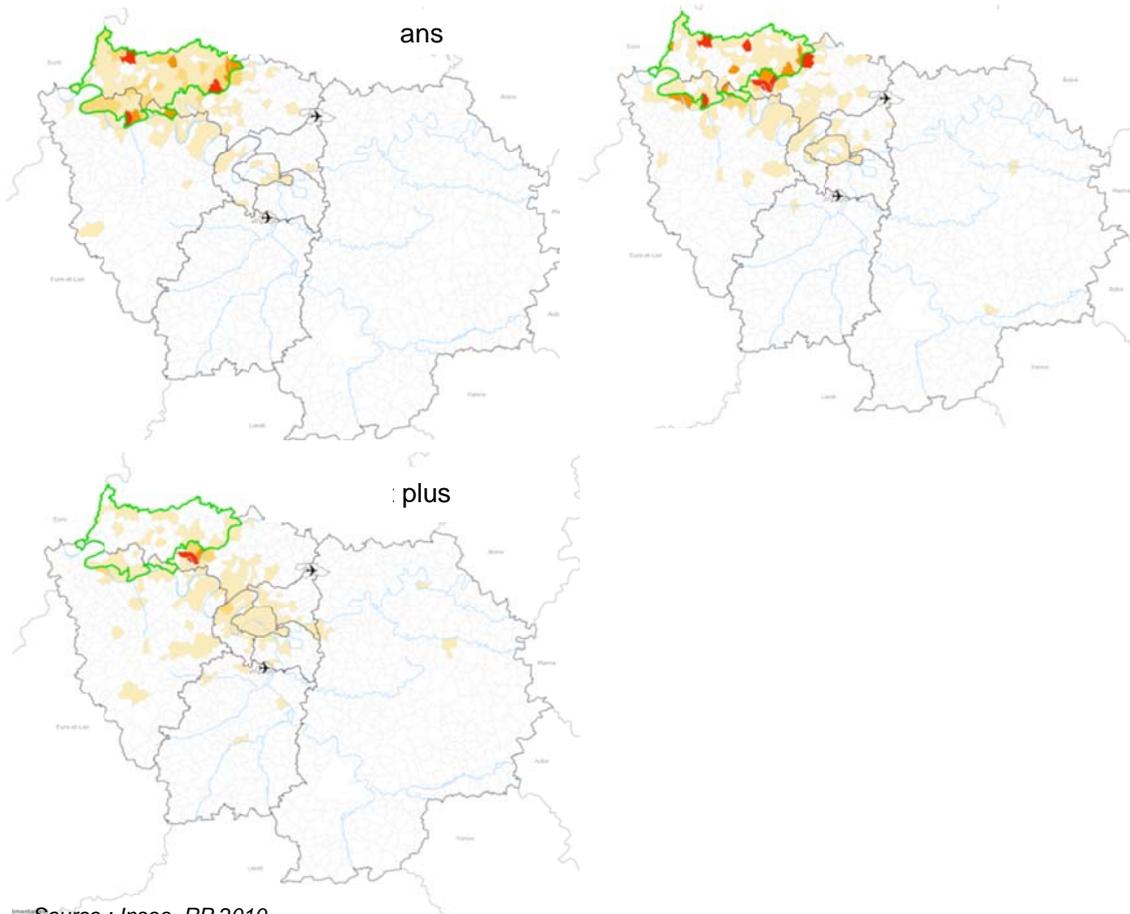
Avant 10 ans, la quasi intégralité des enfants résidant dans le parc y sont scolarisés. Entre 11 et 17 ans, certains enfants se scolarisent dans des établissements de l'Isle-Adam ou de Cergy-Pontoise. Le seul lycée du territoire est situé à Chars. Après 18 ans, la majorité des jeunes étudient à Cergy-Pontoise. Les habitants s'habituent ainsi dès un âge assez jeune à

établir leurs cercles de vie autour de l'agglomération de Cergy, la vallée de la Seine ou celle de l'Oise.

Lieux d'études des élèves résidant dans le Vexin francilien



Source Insee, RP 2010



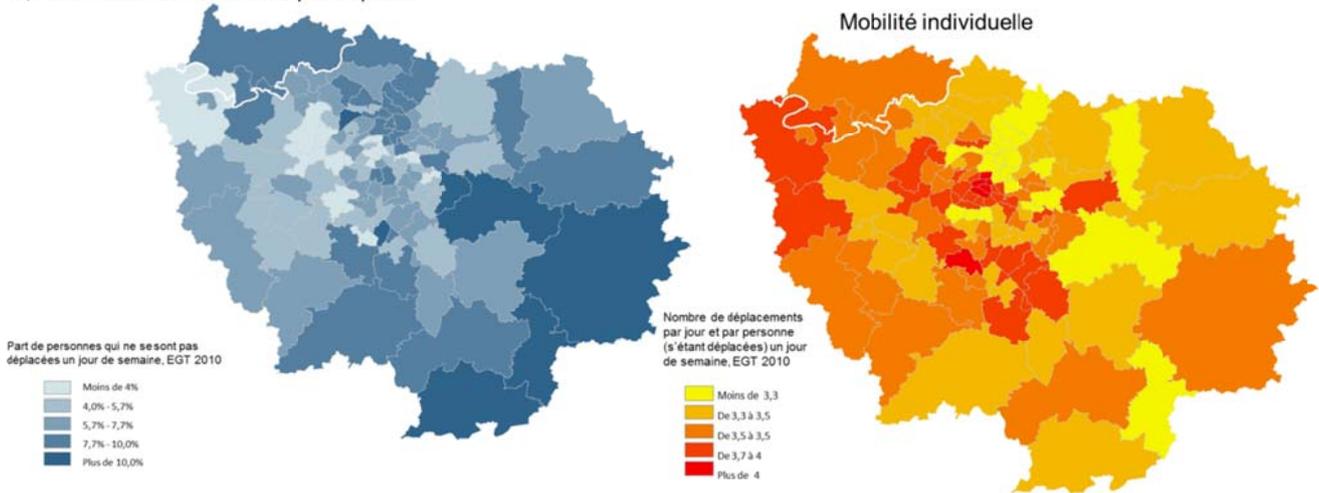
Partie 3. Les autres déplacements quotidiens

L'enquête globale transport de 2010 (Stif, Omnil, Driea) permet une analyse des déplacements autres que domicile-travail ou domicile-étude afin de compléter le diagnostic de la demande de déplacements par les autres motifs de la vie quotidienne, comme les achats, les accompagnements, les loisirs, les déplacements pour santé...

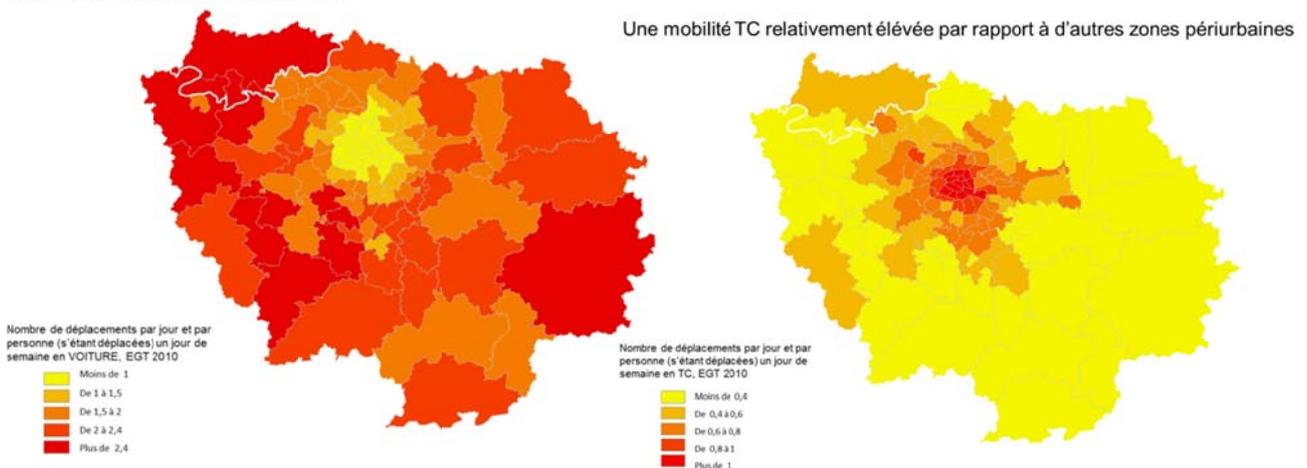
Une part de personnes non mobiles relativement importante

Le nombre de déplacements par jour et par personne est plutôt élevé sur le secteur du parc : 3,7 déplacements par jour et par personne. La part de personnes non mobiles est néanmoins assez forte également, atteignant plus de 8 % des résidents pour un jour de semaine donné. Les raisons de non-mobilité peuvent être diverses, choisies ou subies. Ce poids rejoint la part de ménages non motorisés (cf. p. 19), captifs des transports collectifs et des modes doux.

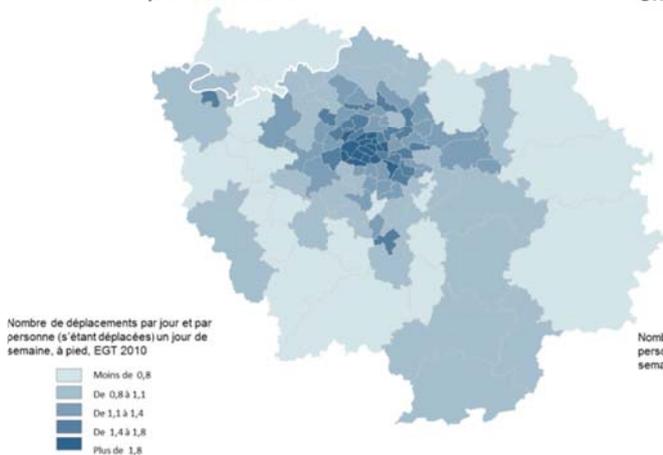
8,5% des individus ne se sont pas déplacés



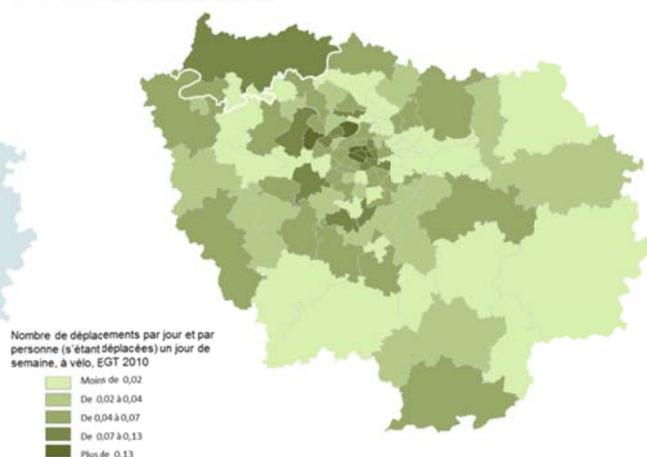
Une mobilité automobile assez forte



Une mobilité à pied assez basse



Une mobilité vélo très élevée



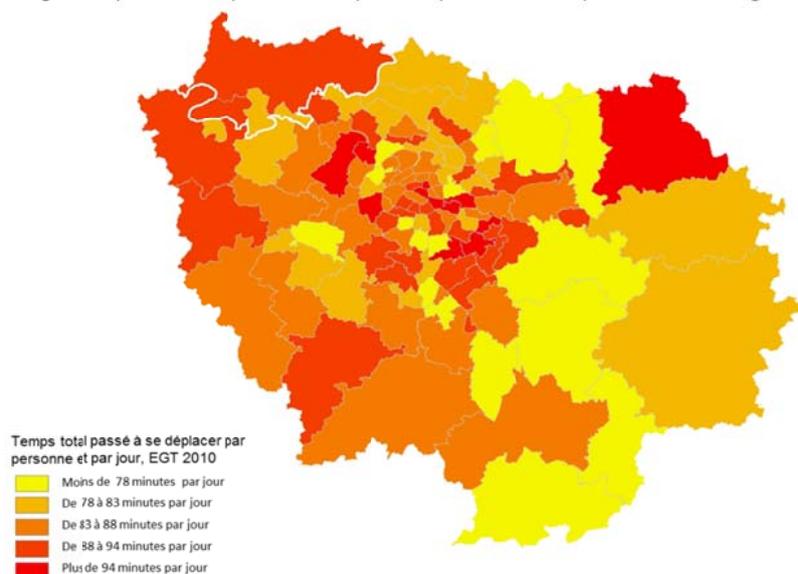
Une mobilité en voiture, TC et vélo assez forte mais une mobilité piétonne faible

L'analyse par modes de transport révèle que la mobilité dans le Vexin est particulièrement élevée quel que soit le mode de transport, à l'exception de la marche à pied. Les résidents du parc réalisent en effet 2,6 déplacements en voiture par jour et par personne, contre 1,8 pour l'ensemble du Val-d'Oise ou 2,1 pour l'ensemble des Yvelines. Paradoxalement, la mobilité en transports collectifs est plutôt meilleure que dans d'autres secteurs périurbains, avec 0,43 déplacements par jour et par personne. Malgré un relief assez prononcé, la mobilité en vélo est la plus élevée du périurbain avec 0,13 déplacements en vélo par jour et par personne. En revanche, la mobilité piétonne est parmi les plus basses d'Île-de-France (106^e secteur sur 109). Ce décalage est vraisemblablement dû à un manque de cheminements piétons sécurisés ainsi qu'à un manque d'équipements de proximité.

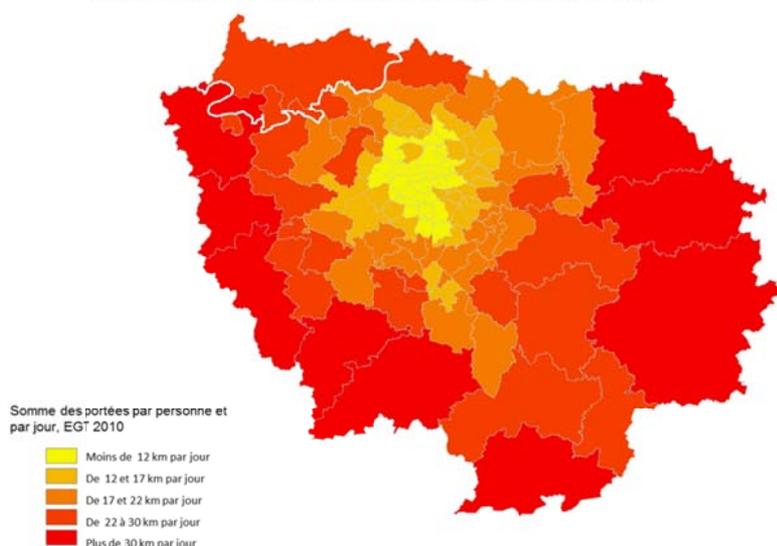
Des budgets temps et des distances élevées

Les résidents du parc passent en moyenne 90 minutes à se déplacer par jour pour parcourir environ 30 km (somme des distances à vol d'oiseau de tous les déplacements réalisés dans une journée par un habitant). Le temps passé à se déplacer et les distances parcourues sont parmi les moyennes les plus élevées d'Île-de-France. Néanmoins le ratio (la vitesse effective) est élevée (19,8 km/h contre 12 en moyenne en Île-de-France), montrant que ce budget temps n'est pas dû à une saturation des réseaux mais à un cercle de vie particulièrement étendu des habitants.

Budget temps de transport: un temps total passé à se déplacer assez long



Des distances cumulées par personne et par jour assez longues

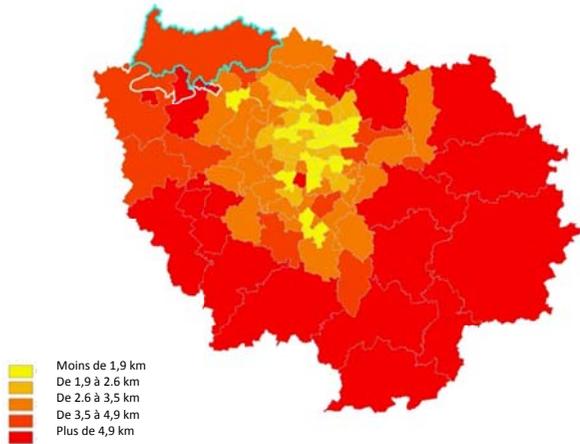


Des distances parcourues longues pour tous les motifs de déplacements

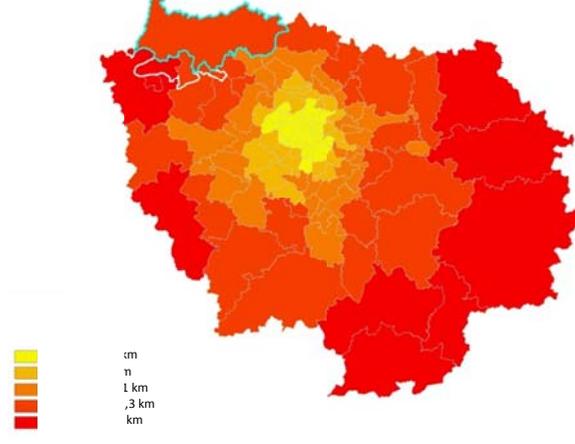
L'analyse des portées (distances à vol d'oiseau) par motif montre que ce cercle de vie est étendu quel que soit le motif des déplacements. Les résidents du parc parcourent de longues distances pour étudier, pour aller travailler, mais également pour se soigner, pour réaliser leurs achats et leurs loisirs. C'est l'intégralité de l'espace vécu qui est étendue des activités les plus courantes aux plus exceptionnelles.

Portée moyenne des déplacements selon le motif

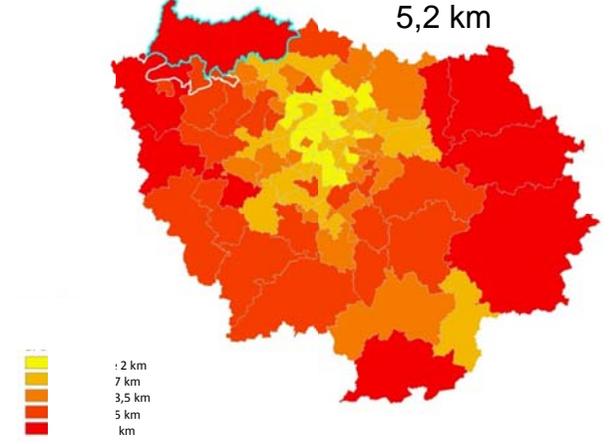
Étude : 4,8 km



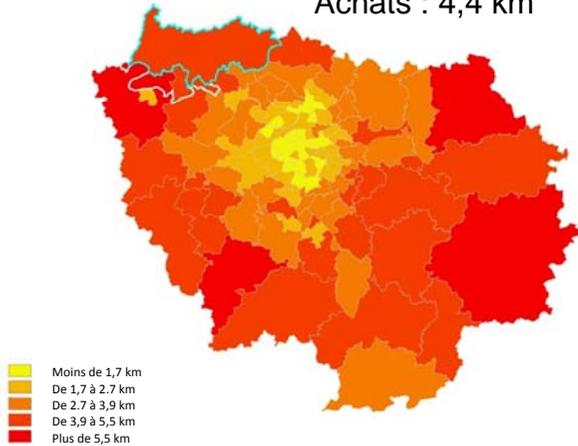
Travail : 14,8 km



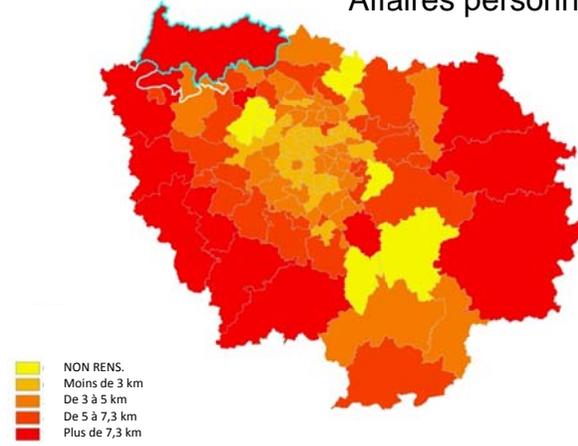
Accompagnements : 5,2 km



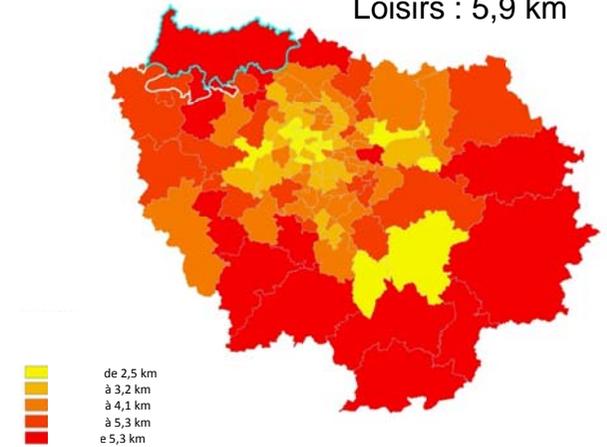
Achats : 4,4 km



Affaires personnelles : 8,4 km



Loisirs : 5,9 km



Une part de déplacements de proximité très faible

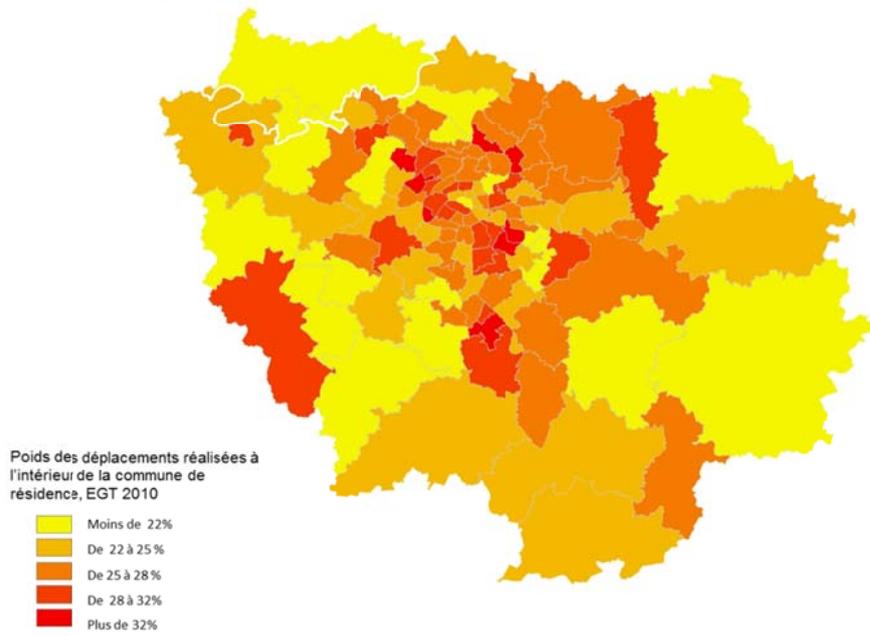
La grande particularité de la mobilité dans le Vexin est la faible part de déplacements de proximité. En moyenne, moins d'un déplacement sur 5 est réalisé dans la commune de résidence, ce qui est la part la plus faible d'Île-de-France. Par ailleurs seuls 28 % des déplacements sont internes au secteur. Ce résultat rejoint la faible part de déplacements piétons.

Bénéficiant d'importants équipements commerciaux, de services et de loisirs, de nombreuses activités sont en effet réalisées dans le reste du Val-d'Oise et des Yvelines, qui concentre par ailleurs l'essentiel de l'emploi des actifs du parc. Le travail, les achats et les accompagnements constituent les activités les plus dépendantes de l'automobile. Les déplacements scolaires et études sont les plus utilisatrices des transports collectifs. Enfin les loisirs et visites sont les déplacements les plus fréquemment réalisés à pied. La marche est en effet un loisir en soi et de nombreux chemins de randonnée existent dans le parc (cf. annexes). En revanche la marche à pied est peu utilisée pour les motifs habituels de proximité comme les achats ou l'accompagnement des jeunes enfants vers leur lieu de garde.

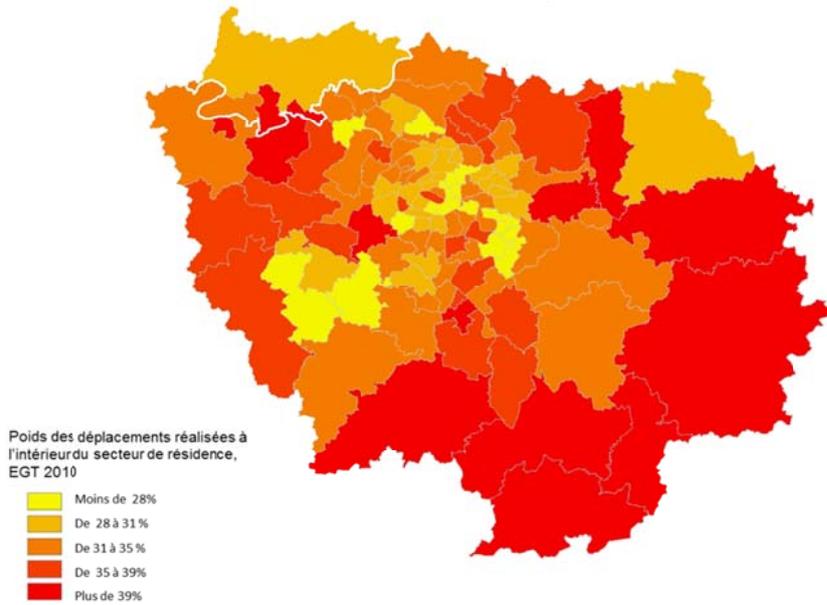
Enfin, les habitants du parc pratiquent la marche à pied lorsqu'ils sont à Paris ou en petite couronne, ce qui indique un potentiel de développement pour les déplacements de proximité.

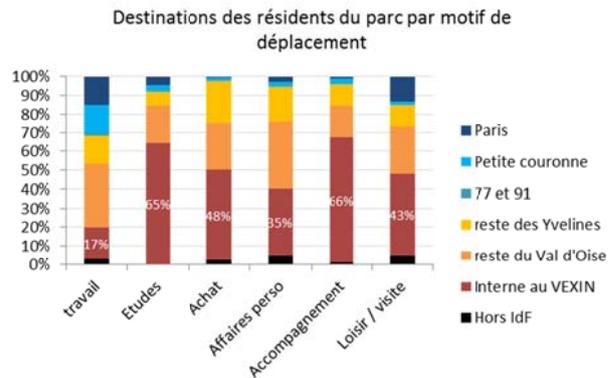
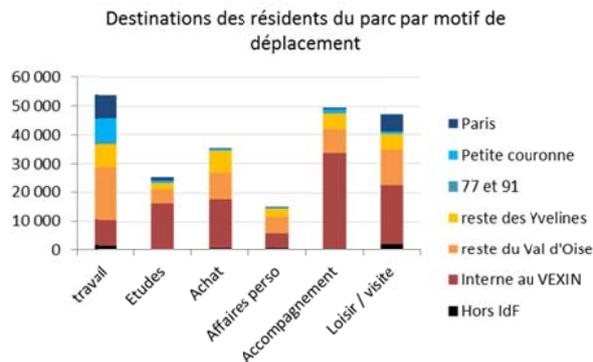
Il semble pour cela fondamental de développer les aménagements piétons vers les équipements de première proximité. De nombreuses études qualitatives montrent l'attachement des habitants à leur proximité en particulier dans le périurbain francilien. Cette dernière est systématiquement investie et les équipements présents, même s'ils sont peu nombreux, sont utilisés des habitants. Mais à partir du moment où il est nécessaire de prendre sa voiture pour s'y rendre, la proximité est élargie et l'agglomération la plus proche peut s'avérer plus intéressante que le bourg le plus proche. La voiture génère plus de concurrence entre les lieux d'achat et de services.

Poids des déplacements intra-communaux assez faible

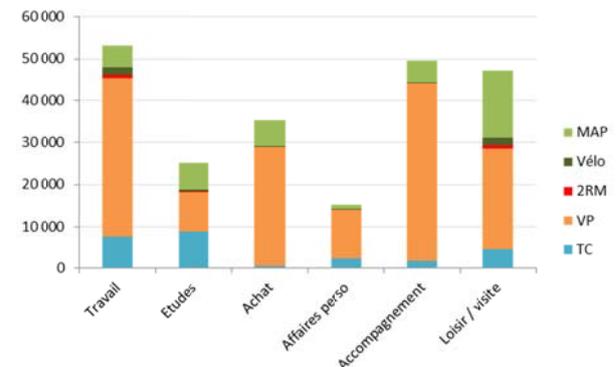
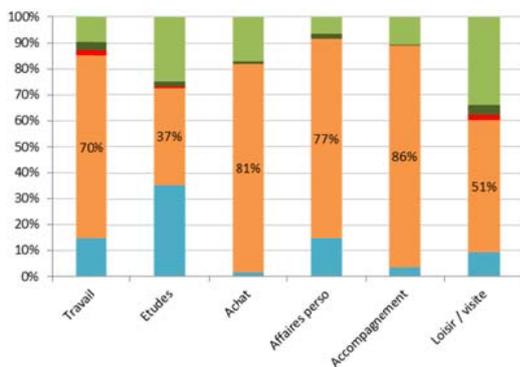


Poids des déplacements internes au secteur également assez faible

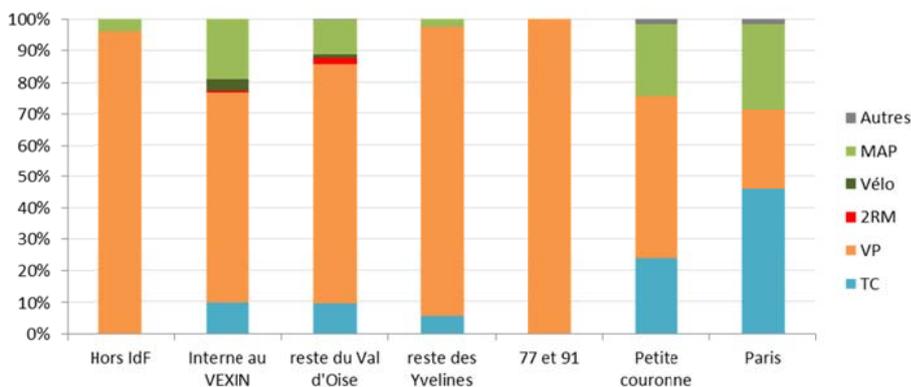




Mode de transport utilisé par les habitants du VF selon le motif du déplacement



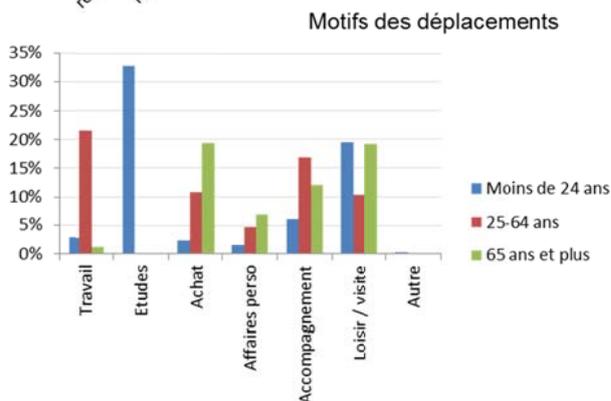
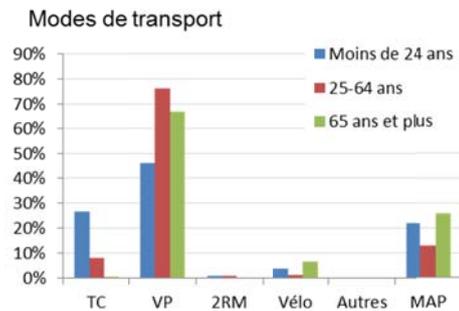
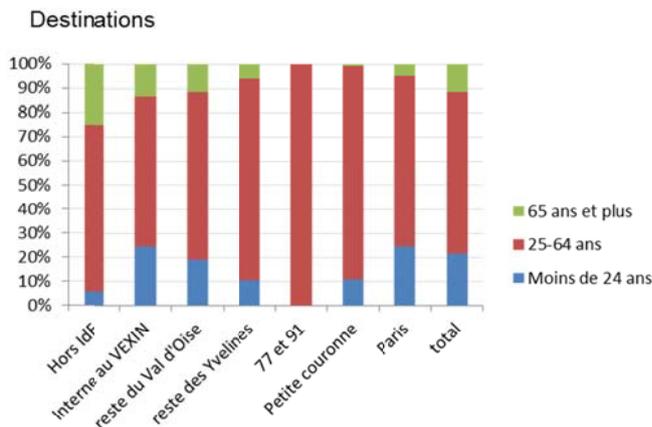
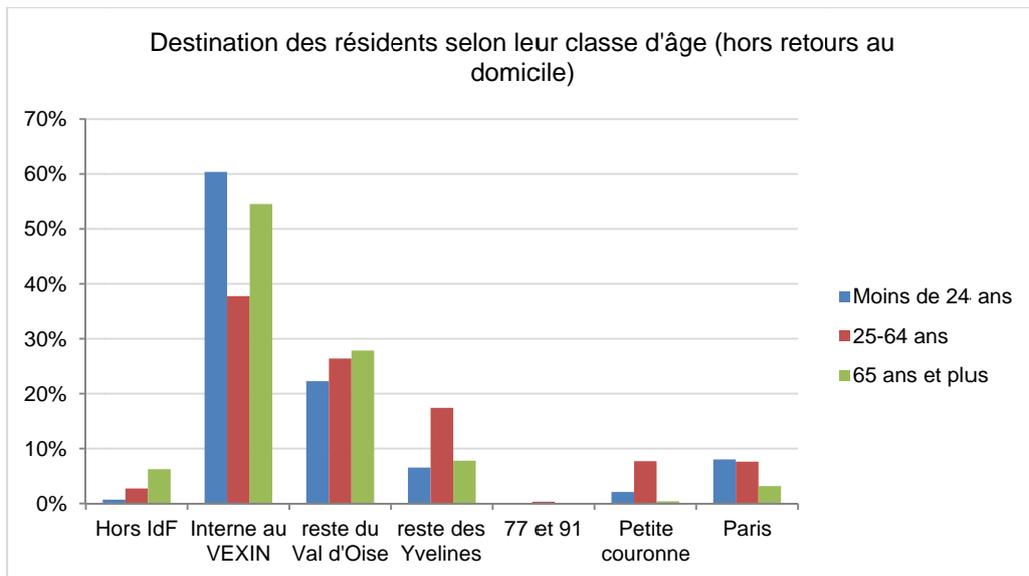
Mode de transport utilisé par les habitants du VF selon la destination du déplacement



Spécificités par classes d'âge

Les jeunes, les actifs et les seniors ont par nature des programmes d'activités très différents les uns des autres, les spécificités de ces 3 grandes classes d'âges sont les mêmes dans le Vexin que sur l'ensemble du périurbain francilien. Non motorisés, les jeunes ont tendance à davantage utiliser les transports collectifs. Les plus jeunes, eux, bénéficient des offres de ramassages scolaires. Ils ont généralement un usage très local du territoire, centré autour de leur école et de leur domicile. Les plus âgés basculent sur leur université, généralement Cergy-Pontoise, ou directement sur Paris. C'est entre 25 et 64 ans que l'usage de l'automobile est le plus fort, ce mode facilitant les programmes d'activités complexes et

fortement contraints. C'est également à cet âge que les déplacements internes sont en proportion les moins importants. La proximité est ensuite réinvestie chez les seniors, lors de la disparition de l'axe structurant domicile-travail.



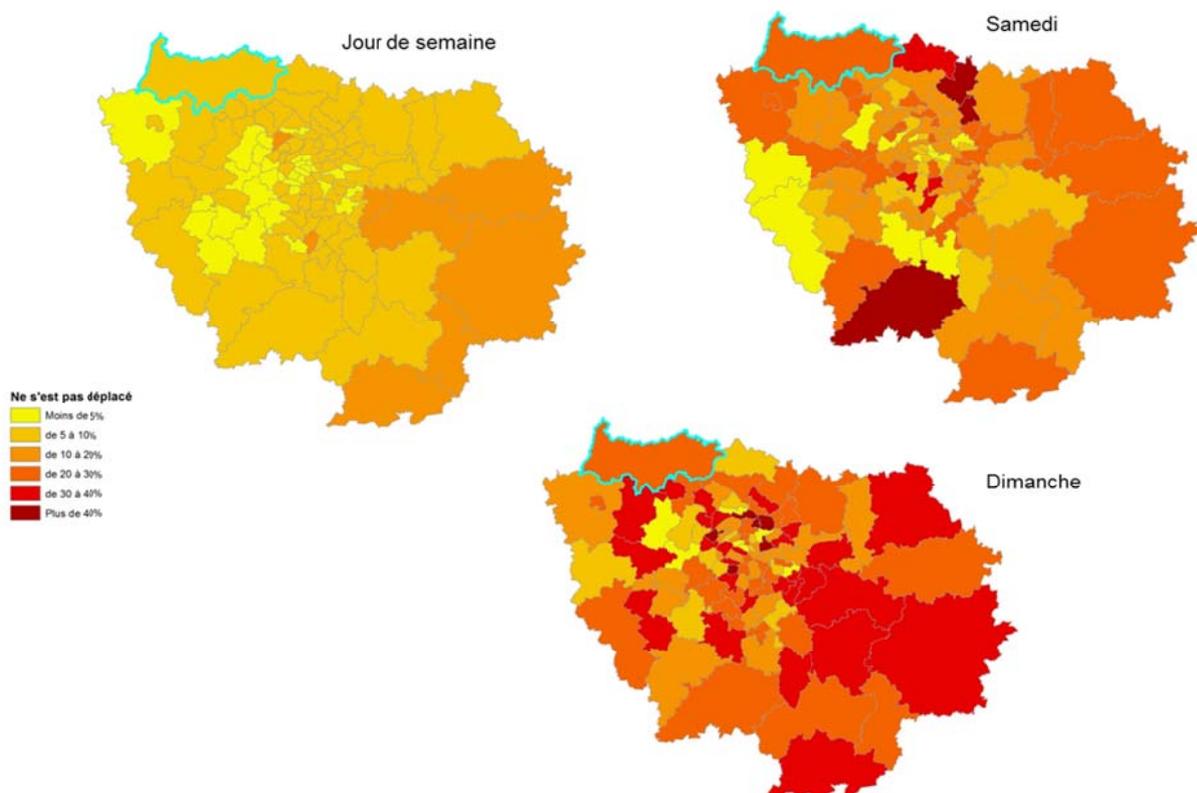
Le week-end

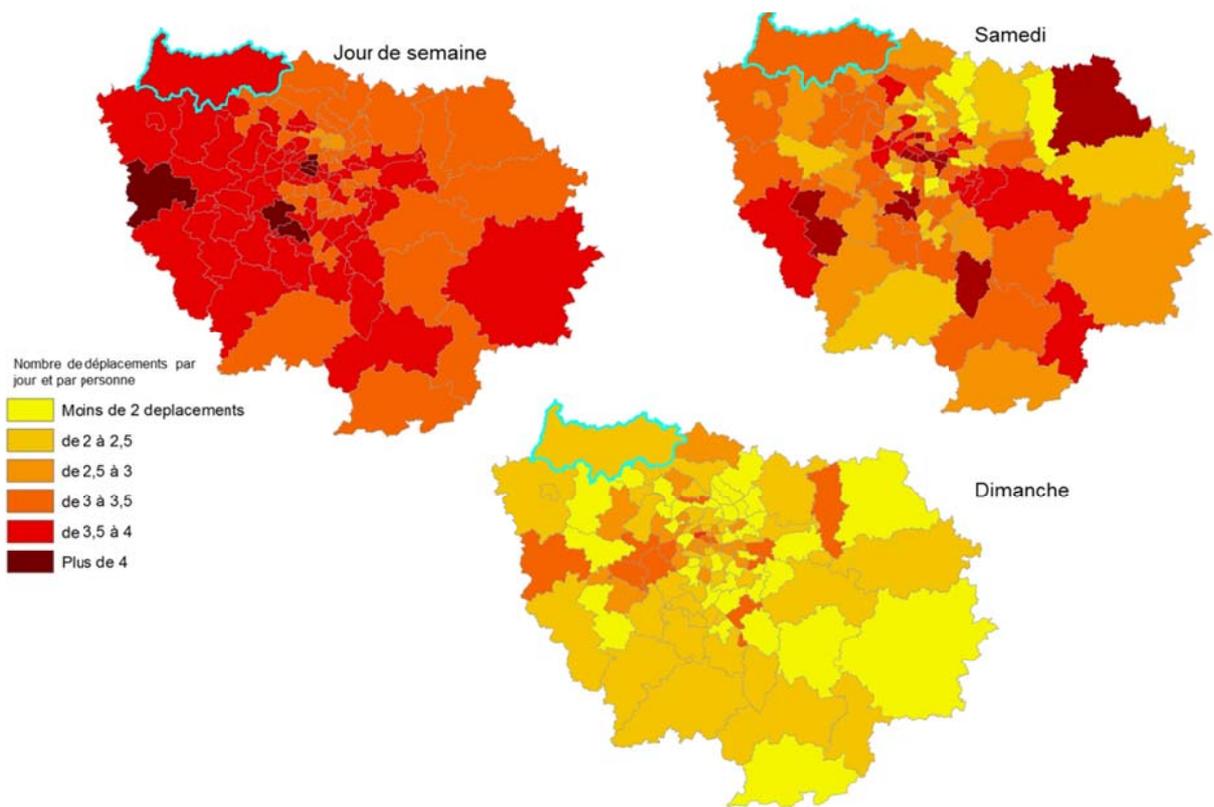
Le week-end et en particulier le dimanche les Franciliens se déplacent moins. Dans les zones périurbaines, il est fréquent que la mobilité baisse fortement le dimanche, les résidents profitant de leur maison et de leur jardin. Dans le parc du Vexin, alors que seuls

8 % des habitants ne se déplacent pas un jour de semaine, 21 % ne se déplacent pas le samedi et 26 % le dimanche.

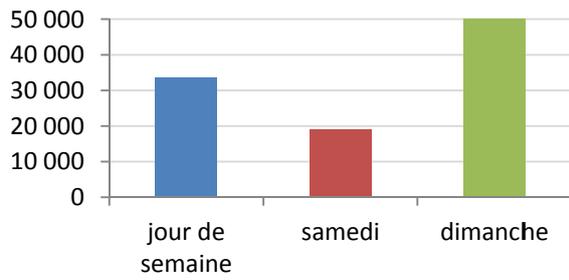
À l'inverse, le parc du Vexin est une destination touristique qui attire les non-résidents en particulier le dimanche.

Le samedi, les déplacements vers le reste des Yvelines et du Val-d'Oise sont plus fréquents, au détriment des déplacements internes au parc ou à destination de la petite couronne. Le dimanche, au contraire, les déplacements internes sont nombreux : le parc offre, en effet, de nombreuses activités sportives, alors que les autres communes des Yvelines et du Val d'Oise sont moins fréquentées. Les déplacements hors Ile de France sont également plus nombreux le dimanche, alors que ceux vers Paris sont quasi inexistantes. Les motifs sont naturellement très différents le week-end, permettant plus de temps pour les achats et les loisirs. Il est également visible que les résidents réalisent beaucoup plus de retours au domicile le dimanche : les programmes d'activités sont moins « optimisés », les ménages chaînent moins leurs déplacements et n'hésitent pas à repasser par leur domicile plusieurs fois si nécessaire. Enfin, alors que l'usage de la voiture est encore plus important le samedi qu'en semaine, les activités dominicales permettant les modes doux sont largement privilégiées. Alors que le vélo est très pratiqué dans le secteur, cette pratique est essentiellement dominicale. Les déplacements sont donc plus des activités de promenade, utilisant des réseaux touristiques, que des usages fonctionnels permettant de concurrencer d'autres modes de déplacements.

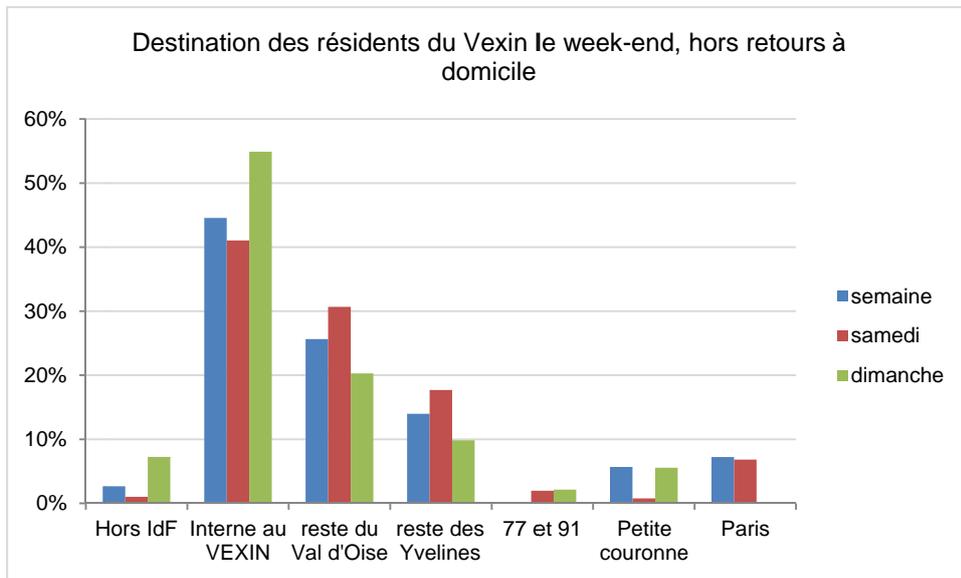




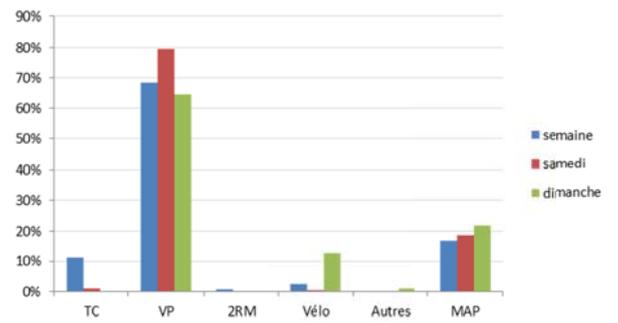
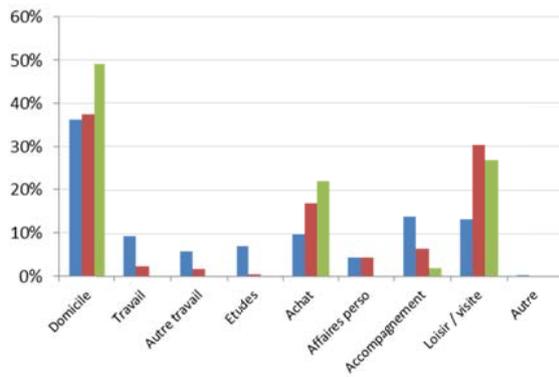
Déplacements de non-résidents à destination du Vexin



Plus de voiture le samedi, plus de modes doux le dimanche



Motif des déplacements et modes de transport utilisé par les habitants du VF



Conclusion

Le Vexin français est un territoire essentiellement rural mais situé à proximité d'agglomérations importantes : celle de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise et celle de Mantes-la-Jolie. Ces polarités structurantes, également importants pôles d'emploi, font partie intégrante des territoires de vie des habitants du parc.

Ainsi, peu d'actifs résidant dans le Vexin français travaillent sur place (25 %). Pour autant, les actifs ne parcourent pas des distances plus longues (17,5 km) que les autres actifs des PNR franciliens en raison d'un **bassin d'emploi à proximité** relativement important. La communauté d'agglomération de Cergy et les autres communes du Val-d'Oise et des Yvelines emploient un actif du Vexin français sur deux.

Le PNR est un **territoire résidentiel** où l'on ne dénombre qu'un emploi pour deux actifs occupés. C'est un bassin d'emploi de proximité : un emploi sur deux est occupé par un actif du Vexin français, cette proportion atteint trois emplois sur quatre si on inclut les actifs des autres communes du Val-d'Oise ou des Yvelines et 95 % des emplois si on inclut également les actifs de l'Oise ou de l'Eure.

Ce territoire est **fortement motorisé** : plus de neuf ménages sur dix possèdent au moins une voiture et trois actifs sur quatre l'utilisent pour aller travailler. Ce mode de transport est également utilisé pour les courtes distances puisque un actif sur deux l'utilise pour aller travailler même si son emploi est localisé dans sa commune de résidence.

Ce territoire est confronté à la hausse des migrations professionnelles **d'actifs résidant dans l'Oise ou l'Eure** et travaillant en Île-de-France. Ce nombre croissant d'actifs a des impacts sur le trafic automobile du territoire et la congestion routière mais également sur l'affluence dans les transports en commun.

Bénéficiant de la proximité d'agglomérations très bien équipées comme Cergy-Pontoise et Mantes-la-Jolie, le secteur du Vexin français est relativement **peu équipé** que ce soit en commerces ou en services. Cette proximité tend à défavoriser les déplacements internes au parc moins nombreux que dans de nombreuses zones périurbaines d'Île-de-France. **La part de déplacements intracommunaux est la deuxième plus faible d'Île-de-France.**

Portés par une mobilité automobile forte, les **distances parcourues sont longues** quels que soient les motifs de déplacements. Les budgets temps de transports sont également assez longs. Malgré une congestion de plus en plus fréquente, les vitesses restent cependant plus élevées que sur l'ensemble de la grande couronne.

Subissant en partie la hausse d'actifs de l'Oise et l'Eure travaillant en Île-de-France, le **trafic routier est en forte augmentation** en particulier sur l'axe Magny–Cergy-Pontoise (D14 : près de 33 000 véh/j pour 2x2 voies et + 20 % en 10 ans), ainsi que sur l'axe Magny–Mantes (D983). Il semble ainsi nécessaire de développer les modes alternatifs à l'automobilité.

Bien que concernant majoritairement des déplacements dominicaux de promenades, la **mobilité vélo est parmi les plus élevées d'Île-de-France.** Cet intérêt des résidents montre un potentiel fort de ce mode doux. Cependant, les itinéraires touristiques sont très différents des itinéraires quotidiens. Un usage fonctionnel du vélo, permettant de concurrencer d'autres modes de transport, nécessite des aménagements spécifiques vers les équipements de

proximité, les gares, les commerces et les centres-ville en général. Il est également nécessaire de proposer des stationnements sécurisés pour que ce mode soit concurrentiel.

Enfin, comparativement à d'autres secteurs du périurbain éloigné, le parc du Vexin se distingue par son **très faible usage de la marche à pied**, l'un des plus faible d'Île-de-France. Ce point rejoint la faible part de déplacements intracommunaux. Cette spécificité peut être due à la fois à un manque d'aménagement piétons et à une forte concurrence des grands pôles d'équipement situés aux portes du parc.

Pistes de réflexion

La conclusion de ce diagnostic a été présentée devant les acteurs du parc afin de dégager des pistes de réflexion, dont les principales sont présentées ici. Des études de faisabilité spécifiques seront ensuite réalisées au cas par cas.

La part de déplacements réalisés en voiture pour le domicile-travail est élevée, car les transports collectifs sont surtout efficaces vers Paris. Or, les migrations alternantes sont principalement réalisées depuis la périphérie du parc en direction de Cergy-Pontoise et vers la vallée de la Seine. Il semble nécessaire d'établir des liaisons plus adaptées à ces navettes, en optimisant le cheminement des bus vers Cergy-Pontoise, depuis les communes du sud du parc (Gargenville, Juziers, Mézy, Vaux), d'une part, et depuis les communes de la vallée de l'Oise (Auvers, Butry, Parmain, Champagne sur Oise), d'autre part, qui concentrent une grande part des actifs.

Par ailleurs, la situation géographique particulière du parc l'oblige à construire un plan de déplacements plus large que le seul territoire du parc, tenant compte en particulier des flux des départements limitrophes notamment de l'Eure et l'Oise afin de mettre en place une offre cohérente et adaptée.

Il apparaît important de soutenir, voire parfois de renforcer l'offre de services et de petits commerces de proximité accessibles en modes doux, faisant écho au désir d'ancrage des habitants du périurbain. La proximité pour être parfaitement investie par les habitants doit être accessible à pied. L'automobile génère une plus grande concurrence entre les polarités. Certaines zones du périurbain tentent de remettre en place une offre de services itinérants, qui, comme les marchés, se déplacent de bourg en bourg. Ce type d'offre peut apporter une réponse lorsque l'habitat est fortement dispersé. Pour être utilisée par les habitants, l'offre de commerces et de services doit être accompagnée d'un fort développement de cheminements sécurisés pour les modes doux et en particulier d'itinéraires piétons aux cœurs des bourgs.

Enfin, les habitants du Vexin semblent particulièrement adeptes du vélo, en particulier pour leurs promenades dominicales, mais plus rarement pour leurs déplacements quotidiens. Les pistes cyclables répondent d'ailleurs essentiellement à ce type de loisirs. Il semble donc important de développer des cheminements de vélo plus adaptés aux déplacements fonctionnels de semaine : développer des pistes cyclables vers les centres-bourg, vers les gares et mettre en place des parkings sécurisés. Par ailleurs, une incitation à l'acquisition de véhicules à assistance électrique (VAE) peut être une réponse intéressante pour pallier les difficultés dues au relief.

Ce rapport sera accompagné d'une deuxième phase d'étude, fin 2014, présentant les solutions alternatives à la voiture pouvant être mises en place en zone périurbaine.

Annexes

Surface commerciale en m² GLA

- de 3 000 à 9999 m²
- de 10 000 à 49 999 m²
- de 50 000 à 99 999 m²
- plus de 100 000 m²

La typologie des centres commerciaux

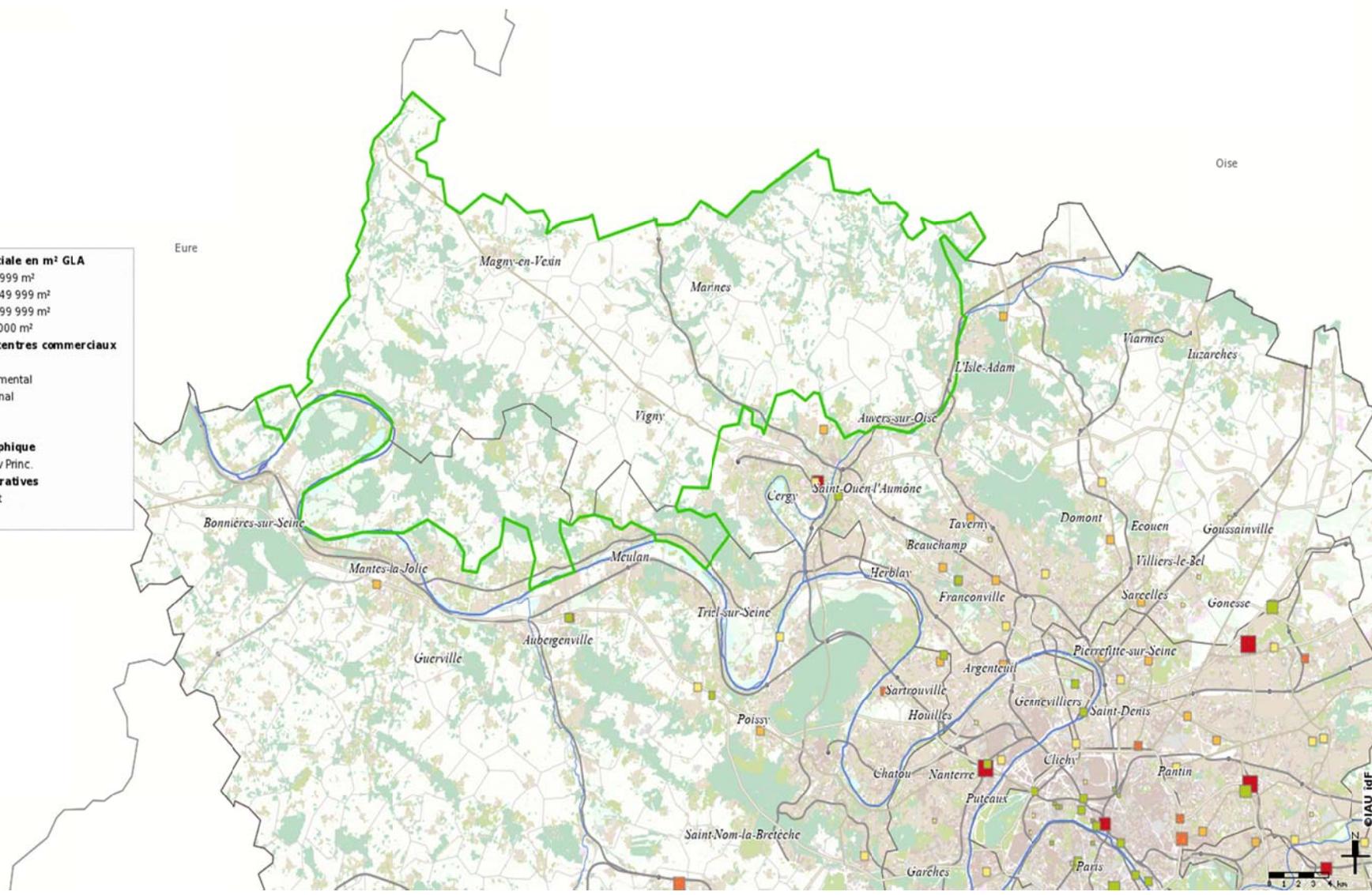
- Régional
- Interdépartemental
- Intercommunal
- Local
- Spécialisé

Réseau hydrographique

- La Seine - Riv Princ.

Limites administratives

- Département
- Commune



Source : IAU-idF

hospitaliers

Statut de l'établissement

- Service public hospitalier
- Privé lucratif
- Centre de lutte contre le cancer (CLCC)

Nombre de lits et places autorisés pour les établissements hospitaliers ayant au moins une activité de court séjour :

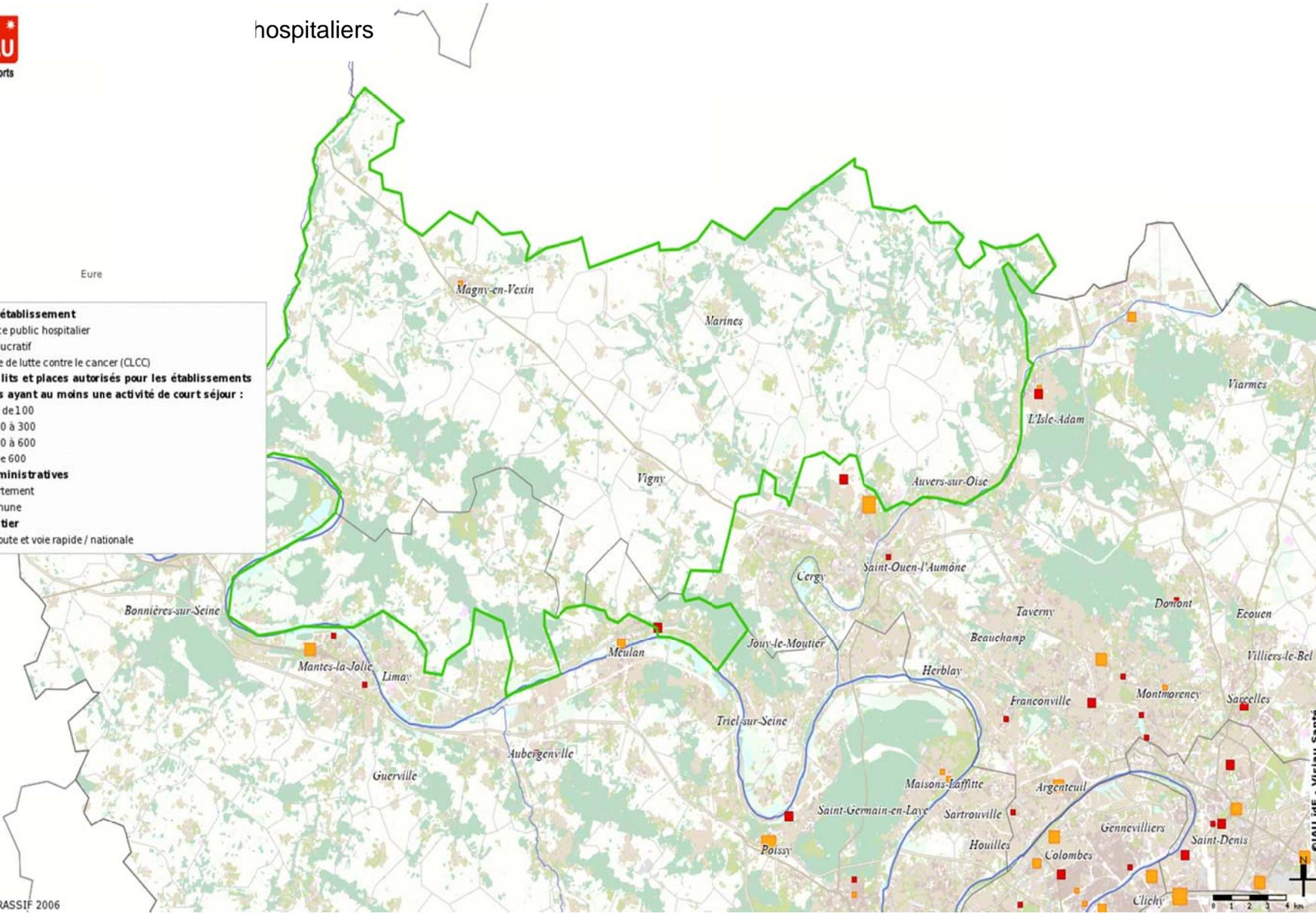
- Moins de 100
- De 100 à 300
- De 300 à 600
- Plus de 600

Limites administratives

- Département
- Commune

Réseau routier

- Autoroute et voie rapide / nationale



Source : DRASSIF 2006

© IAU idF - Visiau Santé



Les cinémas





estres

- Itinéraires de randonnée pédestre**
- Grande Randonnée GR®
 - Grande Randonnée de Pays GRP®
 - Promenade et Randonnée PR®
 - Itinéraire de liaison - GR®
 - Itinéraire de liaison - GPR®
 - Itinéraire de liaison - PR®
- Réseau ferré**
- RER & trans / TER & gd ligne
- Réseau routier**
- Auto - V. rapide / nationale



Sources : Comité régional d'Île-de-France de la randonnée pédestre - FF Randonnée pédestre



L'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France est une fondation reconnue d'utilité publique par décret du 2 août 1960, financée par la Région Île-de-France et par l'État.

15, rue Falguière - 75740 Paris cedex 15 - 33 1 77 49 77 49 - www.iau-idf.fr

5.14.005 - ISBN n° 978 2 7371 1939 2