

« Pôles-Réseaux-Territoires » : Vers une ingénierie des modes de vie¹

Nicolas Louvet (6-T), mars 2013

Alors que la mobilité a longtemps été appréhendée à partir d'approches économique et rationnelle mettant en avant une influence déterminante de l'offre de transport et de la structure fonctionnelle du territoire, des approches davantage centrées sur l'individu et son cadre de vie ont peu à peu élargi la réflexion en s'intéressant à un contexte urbain doté de qualités autres que fonctionnelles, mais également en inscrivant l'individu au cœur de son action de déplacement. En effet, le contexte urbain intervient dans la génération de déplacements par le facteur distance/proximité, mais aussi, de manière indirecte, par l'intermédiaire des pratiques qu'il rend possibles. Toutefois, ce déterminisme fonctionnel peut être rejeté, en affirmant la prédominance du comportement des personnes sur ces facteurs fonctionnels. Par exemple, si un lien est souvent établi entre offre de transport public et pratique de mobilité ou encore entre

¹ Ce chapitre puise l'essentiel de ses références dans trois publications récentes :

- 6t-Bureau de recherche, LATTS, «Incidences du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir », Rapport PUCA-PREDIT, 2011.
- 6t-Bureau de recherche, LATTS «Recherche sur le lien entre densité et mobilité globale en Ile-de-France », Rapport DRIEA, 2011.
- 6t-Bureau de recherche, « Les usages de la mobilité », LOCO, 2013.,

structures urbaines et pratiques de mobilité, les modes de vie et les caractéristiques socio-économiques détermineraient également la mobilité ; et la structure urbaine et l'offre en transport collectif ne seraient plus les uniques facteurs influençant les comportements de mobilité.

Ainsi, la compréhension de la mobilité de loisir suppose de prendre en compte le contexte urbain des ménages. Les liens entre le contexte urbain et la mobilité de loisir reposent également sur l'expérience à l'espace de vie que les personnes construisent en fonction de leurs caractéristiques. Caractéristiques qui ne découlent pas (ou pas seulement) de leurs caractéristiques socio-économiques et sociodémographiques, mais qui renvoient aussi à leur histoire propre, leur parcours résidentiel, leur valorisation différenciée des dimensions fonctionnelle, sociale et sensible de leur lieu de vie.

Les déplacements quotidiens peuvent donc être appréhendés comme une spatialisation des modes de vie et des aspirations individuelles. Les orientations, les attitudes et les motivations propres à chaque mode de vie, mais également le contexte urbain dans lequel l'individu s'inscrit, permettent d'expliquer les pratiques de mobilité. Ces considérations amènent à s'interroger sur le contexte urbain dans lequel s'inscrivent les modes de vie et sur l'expérience de cet espace de vie.

L'enjeu est de s'intéresser d'abord aux usages : « on ne fait plus le bonheur à la place des gens ». Ce n'est pas parce que l'on est bien desservi par les transports collectifs qu'on les utilise et par ailleurs les désirs de mobilité varient selon chaque personne. Les

pratiques des ménages varient pour des résidents d'un même quartier selon leurs besoins et leurs désirs de déplacements, mais aussi selon leurs capacités à se déplacer dans un contexte donné.

Au début du XXIème siècle, la mobilité est confrontée à plusieurs enjeux : la congestion des grandes villes, le changement climatique, la diminution des énergies accompagnée du renchérissement de leur prix, etc. Elle interroge également la question de l'égalité des personnes face aux capacités de se mouvoir. C'est pourquoi il est important d'appréhender la place de la mobilité, autrement que par les politiques de transports, en considérant les modes de vie. Dans un contexte de développement durable, la mobilité présente une certaine ambiguïté. Lorsqu'elle concerne les déplacements motorisés, ceux-ci sont généralement condamnés pour leur consommation d'énergie et leurs émissions polluantes et les politiques s'orientent vers une limitation des déplacements automobiles. Cependant, la mobilité est nécessaire à l'intégration sociale à commencer par l'accès à l'emploi. Pour comprendre la mobilité, il est essentiel d'appréhender son utilité pour l'utilisateur. La mobilité est avant tout le moyen de réaliser ses activités et de se réaliser soi-même. Elle permet d'inscrire spatialement ses pratiques. Les personnes selon leurs caractéristiques personnelles (revenu, niveau de diplôme, CSP, tranche d'âge et situation familiale), leurs besoins et leurs aspirations évoluent dans un contexte de vie plus ou moins élargi qu'il est important de considérer.

La mobilité n'interroge donc pas seulement la politique des transports. L'organisation des territoires et des modes de vie ne doit donc plus être déterminée par l'usage exclusif des

transports. Il convient de penser autrement la mobilité pour faciliter l'organisation de territoires et de modes de vie soutenables, pour trouver de nouvelles marges d'adaptation et pour offrir des solutions de mobilité à tous.

L'organisation quotidienne des personnes se divise entre plusieurs activités : le travail, les activités discrétionnaires (médecin, banque, course etc.) et les loisirs (shopping, tourisme, repos). La mobilité est influencée à la fois par les besoins et les désirs d'accéder à ces activités. Des évolutions notables d'organisation et de pratiques, mises en évidence, ont une implication directe sur la mobilité. Même si certaines activités sont contraintes, elles varient selon les besoins, les aspirations et les ressources des personnes, impliquant des inscriptions spatiales variées.

1. Considérer l' « espace de vie » pour comprendre le besoin de mobilité

L' « espace de vie » varie selon chaque personne. Il s'agit de l'environnement à partir duquel chacun organise son quotidien. Il existe une variation des pratiques et donc de l'étendue du cadre de vie. L'« espace de vie » diffère du simple lieu de l'habitation ou du quartier : il correspond à l'aire des pratiques spatiales, aux espaces fréquentés et parcourus par les personnes, à une pluralité de lieux de vie. L'évolution rapide des formes urbaines et l'accroissement de la mobilité quotidienne remettent en cause le rôle déterminant de la proximité. Certains individus inscrivent donc leurs pratiques dans un territoire élargi, à une échelle supérieure à celle du lieu de résidence. Pour relever l'influence du territoire sur les pratiques des individus, il est donc essentiel de considérer ce territoire élargi.

Les mobilités des individus en dehors des déplacements domicile/travail sont largement influencées par la configuration du contexte dans lequel leurs pratiques s'inscrivent. Les personnes se caractérisent par des inscriptions spatiales contrastées : appropriation plus ou moins forte du logement, du quartier, de la ville et de l'agglomération. En outre, d'un quartier à l'autre, les personnes aux appropriations et inscriptions spatiales identiques ne présentent pourtant pas les mêmes caractéristiques sociales. Au regard de l'espace de vie, plusieurs éléments permettent de comprendre les variations des

contextes. L'espace de vie se décompose en trois registres : fonctionnel, sensible et social² :

- Un **effet de contexte urbain fonctionnel** résulte de l'offre en matière d'équipements, d'activités, de commerces ou d'espaces distractifs sur le territoire et de leur accessibilité et de leur agencement. Ces variations tiennent donc de la situation du site dans le contexte élargi de l'agglomération. Le contexte fonctionnel permet en particulier de comprendre pourquoi les habitants situés dans des localisations géographiques périurbaine et péricentrale ont préférentiellement tendance à rester chez eux et recevoir le week-end, contrairement aux familles des centres-ville.
- La morphologie spatiale, le cadre bâti, le paysage, les espaces publics, la densité, l'architecture, la végétation des quartiers est le cadre de **l'expérience sensible des ménages**. L'expérience esthétique, de l'ordre de l'affect et de la subjectivité, est influencée par les ambiances urbaines. Ces dernières renvoient aux configurations visuelles, sonores, tactiles, olfactives ou kinesthésiques qui rendent l'expérience sensorielle plus ou moins agréable et contribuent à la lisibilité des lieux et à son identification.
- Au-delà de ces effets du contexte fonctionnel et sensible, les différenciations de l'espace de vie résultent aussi « **des effets de composition sociale** ». Tout d'abord, cette structure sociale résulte des propriétés individuelles des ménages. L'agrégation dans chaque quartier de catégories sociales de la population définit pour chaque ménage un champ des possibles en matière

² Thévenot L., « L'action au pluriel », Broché, La découverte, 2006.

de relations plus ou moins propices à la mise en œuvre de relations amicales, de voisinage, de liens de sociabilité de quartier et donc de pratiques inscrites à une échelle plus ou moins élargie. Cette influence de la population locale comme encourageant ou restreignant les pratiques sociales des ménages se retrouve également à l'échelle du quartier, à travers un tissu associatif dynamique ou non, une sphère publique développée ou non. Témoignant de leur isolement, les ménages ressentent le besoin de retrouver régulièrement familles et amis à l'extérieur du quartier. Dans les quartiers caractérisés par des dynamiques sociales importantes, les classes modestes et les ouvriers témoignent d'une fréquentation élevée du quartier.

L'investissement des personnes dans ces espaces de vie s'exprime selon des modalités et des intensités variées et dans des lieux différents. Le contexte joue un rôle important dans les potentialités ou les contraintes que le territoire va offrir en relation étroite avec son degré d'accessibilité, mais également l'influence des représentations que s'en font les individus. En effet, le processus d'attachement s'exprimerait à travers un investissement spatial construit à partir d'une « négociation identitaire continue en relation avec d'autres lieux ». Les individus mettent en relation des lieux différents et ne se limitent pas aux confins de leur quartier, mais s'ancrent au contraire sur un territoire plus étendu.

Les expériences spatiales antérieures, les situations économique, sociale et familiale, le contexte résidentiel interviennent dans la construction de cette expérience à

l'espace de vie. À la diversité des expériences de l'espace de vie observables s'ajoute la diversité du contexte de la vie quotidienne. Il ne s'agit pas seulement considérer l'échelle du quartier, mais l'ensemble du contexte dans lequel s'inscrivent les ménages. Ainsi, l'inscription des personnes dans leur contexte et la localisation du quartier au sein de l'agglomération sont des éléments à considérer pour comprendre les effets de l'espace de vie sur la mobilité. Il est donc nécessaire d'analyser à la fois les modes de vie à travers l'expérience de l'espace de vie, mais aussi d'observer le contexte urbain dans lequel ils s'inscrivent. La mobilité s'explique donc par trois grands déterminants : la position sociale, l'expérience de l'espace de vie et les effets de contexte urbain.

Le principe d'action ne doit donc pas être de limiter les déplacements en imposant des contraintes ou en entraînant des privations, mais plutôt d'améliorer l'espace de vie de proximité. Pour cela, il semble inévitable de connaître les représentations, de comprendre les besoins, les attentes et les aspirations des ménages : « *Avant de travailler pour l'usager il faut travailler sur l'usager* »

2. De l'espace virtuel à l'espace matériel

Le développement des télécommunications a profondément transformé les moyens de communication et l'organisation du temps. L'élargissement du champ des possibles en ce qui concerne la mobilité se concentre principalement sur les télécommunications. Avec l'arrivée de l'ordinateur au début des années 1980, la gestion du réseau Internet dix ans plus tard et la généralisation de l'utilisation du téléphone mobile dans les années 1990, une révolution véritable a eu lieu dans le domaine des télécommunications.

Bien que la présence physique reste la base des relations sociales, l'offre de télécommunications permet d'"être ensemble" malgré la distance géographique. Ainsi, les activités humaines n'ont plus forcément d'ancrage spécifique à un lieu ou le lieu dans lequel ces activités sont réalisées n'a pas de lien avec l'activité en tant que telle. On assiste donc à une déconnexion croissante des personnes et de leur environnement. Les liens et les interactions entre les personnes sont désormais en partie pris en charge par ces réseaux de communication indépendamment des structures et des concentrations urbaines.

Ces réseaux s'apparentent à certaines fonctions qu'offre la ville : l'accès à des services, l'échange et la rencontre sans reproduire sa matérialité. Ces modes de communications permettent notamment de s'affranchir de vivre en centre-ville tout en adoptant un mode de vie compatible avec les impératifs de durabilité. Ces outils offrent une certaine souplesse d'organisation avec la possibilité de diminuer les déplacements notamment ceux liés aux rendez-vous de travail et ceux des

pendulaires longues distances (personnes travaillant à plus de 80 kilomètres de leur domicile). En théorie, ils induisent également une réduction des temps et des coûts liés au transport et le désengorgement des réseaux de transport collectif et routier. Un des principaux apports de ces outils est de rendre possible le télétravail. Cette pratique, malgré un taux encore relativement faible de télétravailleurs, présente plusieurs avantages : (1) pour les entreprises elle implique des coûts inférieurs d'infrastructure, diminue les retards et l'absentéisme, mais surtout permet aux salariés d'être moins stressés et plus efficaces ; (2) les salariés quant à eux réalisent moins de déplacements contraints et peuvent mettre en place une organisation quotidienne combinant activités domestiques et travail professionnel de la manière dont ils l'entendent et facilite la bi-résidentialité, modes de vie qui étaient jusqu'ici inimaginables ; (3) d'un point de vue général, elle diminue le nombre de déplacements, donc la congestion et l'émission de gaz polluants.

Le télétravail ne concerne que certains types d'emplois: 30 % des emplois en France aujourd'hui, mais un potentiel de 50 % à moyen terme. Ce mode d'organisation est un potentiel pour les administrations et le télétravail partiel sur un ou deux jours est le plus productif. Toutefois certains freins à cette pratique expliquent qu'elle soit encore relativement peu développée en particulier dans les pays latins. Les employés craignent en effet la surcharge de travail ou encore le débordement de la vie professionnelle sur la vie domestique. De leur côté, les supérieurs soulignent l'incapacité de suivre l'avancée du travail délégué et la perte du hasard des rencontres et des idées naissantes. Enfin, cette pratique présente quelques difficultés de mise en place en raison notamment des écueils d'ordre juridique

et organisationnel, parmi eux le problème de l'accident du travail fait débat. Actuellement le télétravail prend deux formes distinctes : travailler depuis son domicile ou au sein d'un centre de télétravail (télécentre).

Par ailleurs, les technologies de l'information et de la communication (TIC) permettent aux personnes d'exécuter une variété de tâches quasi simultanément (le travail, la lecture, la communication, tâche domestique, etc.), mais également de pouvoir continuer une activité dans des endroits différents. Grâce aux TIC un voyageur lors d'un déplacement peut rentabiliser son temps : connecté il peut travailler, répondre à ses mails et réalise ainsi plusieurs activités en même temps. Cette disponibilité croissante se traduit par des frontières plus floues entre la sphère de travail et la sphère privée. Par exemple, on peut avoir des échanges avec la famille et des amis par téléphone, le courrier électronique ou même Skype assis derrière son bureau au travail. De même on peut lire des courriers électroniques de travail sur un Smartphone pendant un voyage familial ou le week-end.

Mais, la vie ne se résume pas uniquement au travail, la vie quotidienne s'organise également autour des achats, des rencontres et des activités de loisir. À ce titre, les technologies de l'information et de la communication (TIC) s'immiscent également dans ces trois types d'activités :

- **En ce qui concerne les achats**, le développement de sites internet des grandes chaînes alimentaires permet de faire ses courses et de se faire livrer à domicile. Autres que le secteur alimentaire, de plus en plus de marques et de chaînes commerciales sont désormais accessibles sur la toile, il est

possible d'acheter des vêtements, des cosmétiques, des livres, des CD et même de trouver ce qui est parfois introuvable sur le marché.

- **En ce qui concerne les rencontres**, le développement de site de réseaux sociaux a mis en évidence son potentiel pour établir des contacts avec les autres, affranchi de toute timidité. Toutefois, ces contacts ne remplacent pas le contact physique, les personnes éprouvent à un moment ou à un autre le besoin de se voir et le cas des sites dits de rencontre semble en être un bon exemple.
- **Enfin, en ce qui concerne les activités de loisirs**, les réseaux de communication sont des outils parfois incontournables pour obtenir des places pour un événement particulier une promotion particulière sur une activité (offre promotionnelle valable uniquement sur internet), les guichets étant parfois dématérialisés. Ainsi, en achetant des places de concert, théâtre, des billets de train ou d'avion ou encore en s'informant de tels ou tels événements ou telle programmation, Internet ne se substitue plus à la pratique de la ville ; mais permet au contraire d'organiser son planning. Ces réseaux ne résolvent finalement pas directement la tension entre territoire et accessibilité aux ressources, bien que pour certains ils améliorent leur accessibilité grâce à différents types d'informations (localisation de l'offre, itinéraire GPS, horaires d'ouverture, les différents parcours de déplacement selon le mode, le coût et le temps de déplacement). En d'autres termes, si ces réseaux de communication permettent de limiter certains déplacements, ils en déclenchent d'autres.

3. Le besoin de s'échapper toujours plus loin et plus souvent

En France, une part importante de la mobilité à longue distance est réalisée essentiellement durant les vacances et les week-ends. La voiture reste le mode de déplacement privilégié des Français pour effectuer leurs déplacements à longue distance. Les loisirs de fin de semaine génèrent des déplacements considérables sur chacun des deux jours de fin de semaine. Ils se réalisent pour plus de la moitié en automobile. Les déplacements vers l'extérieur de l'Île-de-France croissent par rapport à la semaine et les Parisiens utilisent essentiellement leur voiture pour se rendre vers des destinations relativement éloignées. Une des variations les plus importantes concerne le choix modal : la part modale des transports collectifs chute considérablement durant ces deux jours, tandis que celle de la voiture augmente fortement. En revanche, à Paris, la part de l'utilisation de la voiture le week-end augmente par rapport aux autres jours de la semaine. En fin de semaine les Parisiens sont plus mobiles que les autres franciliens.

L'incidence du contexte social et sensible (relevant des ambiances urbaines) sur l'attachement des résidents à leur espace de vie et donc sur leur forte inscription locale limite la mobilité. Ainsi, la composition sociale du contexte dans lequel s'inscrivent les individus et l'ambiance des lieux en cohérence ou non avec leurs aspirations expliquent le type d'attachement que les personnes entretiennent avec leur espace de vie. On peut identifier cinq grands types de rapport au quartier :

- Un rapport identitaire, où des répondants très attachés affectivement à leur quartier, à son esthétique et aux sociabilités de proximités qui s'y déroulent ;
- Un rapport pratique au quartier, soit des répondants très attachés aux services présents, qu'il s'agisse de services commerciaux, de services associés à l'école et à la prise en charge des enfants ou de l'entraide entre habitants ;
- Un rapport fonctionnel au quartier chez des personnes très attachées à la présence d'équipements de transports dans la proximité de leur domicile.
- Un rapport urbaphile au quartier, où les répondants sont très attachés à la densité et à la diversité présente dans leur cadre de vie.
- Un rapport social, soit des personnes vivant leur quartier à travers les réseaux relationnels qu'elles y ont tissés, qu'il s'agisse de réseaux familiaux ou de réseaux amicaux.

D'une manière générale, ces rapports à l'environnement sont associés à la fréquence et à la portée spatiale des déplacements de loisirs. Ainsi, les personnes ayant un rapport "identitaire" et celles ayant un rapport "social" à leur cadre de vie se déplacent moins souvent et moins loin en excursions et en week-end. Il s'agit de deux **groupes de personnes ayant des attaches affectives très fortes dans leur quartier de domicile et qui plaisent à y rester durant les temps de loisirs. A l'inverse, les répondants "urbaphiles" partent beaucoup en week-ends et en vacances lointaines. Ce groupe, qui apprécie habiter dans des cadres de vie caractérisés par leur diversité, se déplace beaucoup. De la même manière, les répondants ayant un**

rapport « fonctionnel » à leur cadre de vie parcourent beaucoup de kilomètres pour les excursions et les week-ends.

Selon le type d'attachement, on observe une inscription spatiale plus ou moins étendue et donc une mobilité plus ou moins élevée en termes de distance. Les activités associatives et culturelles sont un critère d'attachement au quartier largement mis en avant par les résidents. Ces activités ont une vertu de lien et de liant social pour les habitants et incitent les familles à passer du temps dans leur commune. En ce qui concerne l'ambiance des lieux, elle est déterminée à la fois par des déterminants factuels (hauteur du bâti, mixité sociale, animation, végétalisation), l'animation sociale, l'organisation spatiale, mais également par la sensation ou non de sécurité. Enfin, il y a une forte influence du calme, de la tranquillité et de la sécurité des lieux sur le degré de l'attachement.

4. Entre bassins de vie et sous-bassins de vie

Les activités non contraintes qui ont un caractère plus discrétionnaire (loisirs, achats, visite à des amis, etc.) s'inscrivent dans les périodes de temps libres. Précisons que le mot discrétionnaire ne s'entend pas au sens d'absence de contraintes sur les choix des activités. Car selon la structure territoriale et la répartition des équipements et des activités sur le territoire certaines activités souvent qualifiées de non-contraintes d'achats, de démarches administratives et de santé, le sont en réalité. Ces activités selon leur implantation induisent des besoins de déplacements. En Ile-de-France, les achats hebdomadaires, s'ils sont aussi réalisés le mercredi et le vendredi, occupent une part importante dans l'emploi du temps des ménages le samedi. Ils engendrent un volume de déplacements important le samedi uniquement. Les gros achats se réalisent le samedi en voiture et le dimanche s'apparente plus à un jour ouvrable où près d'un déplacement sur deux pour faire ses achats s'effectue à pied dans son quartier pour des achats quotidiens. Durant la semaine, la mobilité individuelle quotidienne des Franciliens (hors fin de semaine) varie selon la localisation géographique de leur lieu de résidence. Les Parisiens et les résidents de la grande Couronne se déplacent moins, en revanche les résidents de la petite Couronne se déplacent plus souvent. Selon les territoires, les problématiques sont très hétérogènes. Dans le cadre des activités quotidiennes, les territoires des grandes agglomérations se reconfigurent avec l'apparition de nombreuses centralités périphériques.

Cette reconfiguration des territoires concerne en particulier les métropoles. Alors que la périphérie francilienne a longtemps été présentée comme totalement dépendante de Paris, impliquant

des déplacements radiaux, les tendances évoluent. Si la dépendance au centre urbain est encore relativement pertinente pour les déplacements domicile/travail en raison du bassin d'emploi, en fin de semaine ces déplacements diminuent considérablement en volume, mais aussi en part comparativement aux autres types de liaisons³. À l'inverse, les déplacements de périphérie à périphérie et avec l'extérieur de l'Ile-de-France augmentent considérablement⁴. Les pratiques de la population ont évolué avec la transformation des territoires. La « maturité du périurbain » explique une forte augmentation des déplacements radiaux pour la mobilité quotidienne hors travail et de loisir

Si la périphérie a accueilli de nombreux habitants et un certain nombre d'emplois concernant l'industrie à la recherche de disponibilités foncières à un coût attractif, le desserrement des activités tertiaires a suivi ultérieurement. Les centres de recherche, la grande distribution et les universités ont aussi migré vers les périphéries. On observe désormais une « arrivée à maturité » des zones périurbaines avec la présence de certains équipements, le développement de parcs scientifiques, l'implantation de commerces et de pôles de loisirs. Chronologiquement, en France, de nombreux centres commerciaux, des bases de loisirs (base nautique, terrain de sport) émergent à partir des années 2000 l'aménagement et la mise en valeur d'espaces naturels, ainsi que l'implantation de cinémas multiplexes. Ces aménagements jouent un rôle

³ Meyère A., Courel J., Couderc C., « Les déplacements fin de semaine », in Les cahiers de l'enquête global transport, 2006.

⁴ Crozet Y., « Transport e mobilité durable en Ile-de-France : enjeux et issues », in Pouvoirs Locaux, n°73 (novembre), pp.71-76, 2007.

structurant au sein de l'agglomération, en particulier face au phénomène de desserrement urbain. La « maturité » de ces territoires périurbains implique un besoin de déplacements radiaux. La description des pratiques de loisirs et la structuration de l'offre de déplacement en Île-de-France ont mis en évidence le rôle incontournable de la voiture pour des déplacements de périphérie à périphérie et l'enjeu de développer des connexions de transports collectifs pour ce type de déplacement.

Toutefois les efforts ne doivent pas porter seulement sur la présence d'une offre de déplacement, mais aussi sur l'accessibilité de cette offre par tous et sa pertinence selon le territoire. A ce titre, **ce sont les pratiques spatiales périphériques de pôles à pôles fabriquant de « nouveaux » territoires qui doivent guider la reconsidération des réseaux franciliens.**

L'enjeu est donc de pouvoir appréhender ces pratiques spatiales afin d'identifier ces autres bassins de vie ou sous bassins de vie franciliens. Pour ce faire, il faut mesurer à la fois l'interdépendance des différents pôles périphériques et leur autonomie relative. Sur la forme, ce travail passe par une analyse des données statistiques franciliennes à partir d'abord des bassins d'emploi de proximité⁵ et ensuite de la mobilité (boucle de déplacements quotidiens par personne) interférant avec ces zones d'emplois. Sur le fond, ce travail permet de dépasser les éternelles représentations cloisonnées (voir à ce titre les sous-bassins de vie du SDRIF) en montrant leur superposition et de fait leur dynamique territoriale.

⁵ Cf. Recherche Devillers et Associés sur « une structuration de l'Île de France à partir des « Pôles-réseaux-Territoires »