

LES FRANGES HEUREUSES

VILLES, VILLAGES, HAMEAUX DANS LES
MÉTROPOLES

COMMENT FAIRE DE CES TERRITOIRES DES FRANGES
HEUREUSES ?

37^{ÈME} ATELIER
INTERNATIONAL DE
MAÎTRISE D'ŒUVRE
URBAINE DE CERGY-
PONTOISE

DU 2 AU 20 SEPTEMBRE 2019



DOCUMENT DE CONTEXTE

les ateliers
maîtrise d'œuvre urbaine

www.ateliers.org

Les Ateliers internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine de Cergy-Pontoise

les ateliers

maîtrise d'œuvre urbaine

Le Verger, 1 rue de la Gare
95020 Cergy-Pontoise Cedex
Tél : +33 1 34 41 93 91

contact@ateliers.org

contact pour la session :

franges@ateliers.org

« Rares au monde sont ces espaces de liberté d'expression, de fécondation mutuelle et de partage des idées, de croisement des cultures et des disciplines, alliés à un vrai professionnalisme, pour penser ce lieu où de plus en plus d'habitants de notre planète vivent : la Ville. »

Pierre-André Périssol, Président des Ateliers

Les Ateliers, association à but non lucratif créée en 1982 par les urbanistes de la Ville Nouvelle de Cergy-Pontoise, organise en France et à l'international des ateliers de production collective au service du projet territorial, permettant de porter un regard nouveau, varier les échelles, oublier les frontières administratives, revisiter les territoires.

Ces ateliers réunissent des étudiants ou professionnels de toutes nationalités, sélectionnés avec une grande exigence, qui prennent part pendant plusieurs semaines à une réflexion en équipe au croisement de la planification et de l'architecture, en intégrant d'autres disciplines : géographie, économie, paysage, sociologie, art, ingénierie, environnement...

Au fil des ans, un réseau international s'est constitué autour des deux mille personnes qui ont déjà participé à l'un de nos ateliers : professionnels, universitaires et décideurs en matière d'aménagement urbain. La valeur ajoutée de ces ateliers réside d'une part dans la production d'analyses et d'idées originales, que la pression du quotidien et les rôles institutionnels ne permettent pas toujours de faire émerger, et d'autre part dans les rencontres et échanges informels des décideurs, acteurs et professionnels de l'urbain qui jalonnent le déroulement des ateliers.

Nos convictions :

La fabrique de la ville est par nature collective. Autant l'architecture ou un ouvrage d'art sont des objets qui font appel à une conception individualisée et personnelle, autant le travail sur la ville ne peut pas être attribué à une personnalité qui dominerait tous les aspects d'une fabrique urbaine : celle-ci est par nature collective. La maîtrise d'œuvre urbaine intègre dans une logique de laboratoire les différents métiers qui interviennent sur la ville et ses interfaces. Ainsi, chaque atelier est un lieu de proposition libre, où l'émulation d'un travail collectif et bénévole permet de faire émerger des conceptions, des représentations et des projets innovants pour le devenir des espaces urbains en transition permanente.

Les partenaires de la session 2019 des Ateliers :



Ce document a été composé grâce à de nombreuses recherches, études, mais aussi des projets portés sur ce sujet et sur le territoire francilien comme ailleurs. L'ambition de ce document est d'être un outil pour les participants de l'atelier francilien 2019 qui s'empareront de notre sujet. Il propose une photographie plurielle du territoire d'application de l'atelier à travers une étude interdisciplinaire, cartographique, iconographique et bibliographique. Il est une œuvre à plusieurs mains, un lieu de croisement de nombreux regards et de multiples points de vue. Tout particulièrement nourri par la dense journée de séminaire productif du 17 avril 2019, ce document est aussi empreint de nombreux échanges au sein de l'équipe de pilotage de l'atelier, avec les membres du comité de suivi et d'autres partenaires et experts.

Rédaction et mise en page :

Claire Fonticelli, docteure en sciences du paysage, urbaniste, géographe
Assistante-pilote de l'atelier francilien 2019.

Relectures :

Marie Chevillotte, urbaniste-politiste, Pilote

Louis Moutard, architecte-urbaniste, Pilote

Véronique Valenzuela, géographe et directrice de projets aux Ateliers de Cergy

Traduction anglaise :

Susanna Hsing

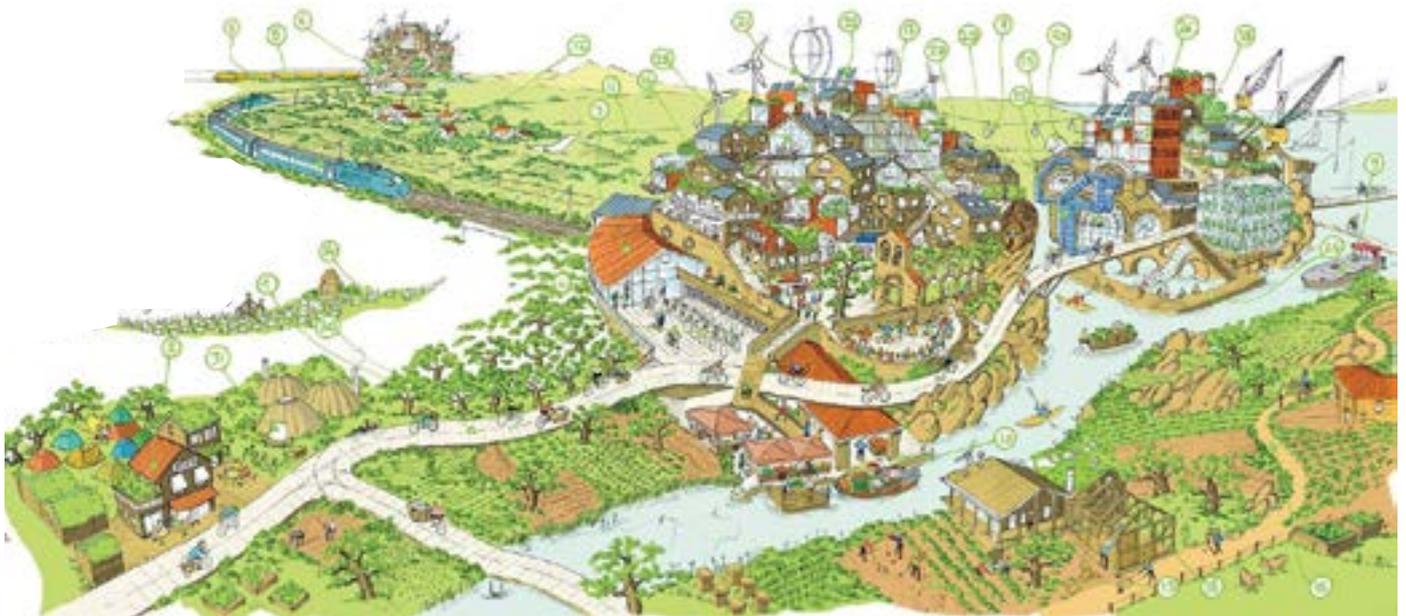
Graphisme de la page de garde :

Marek Zielinski

Date d'édition :

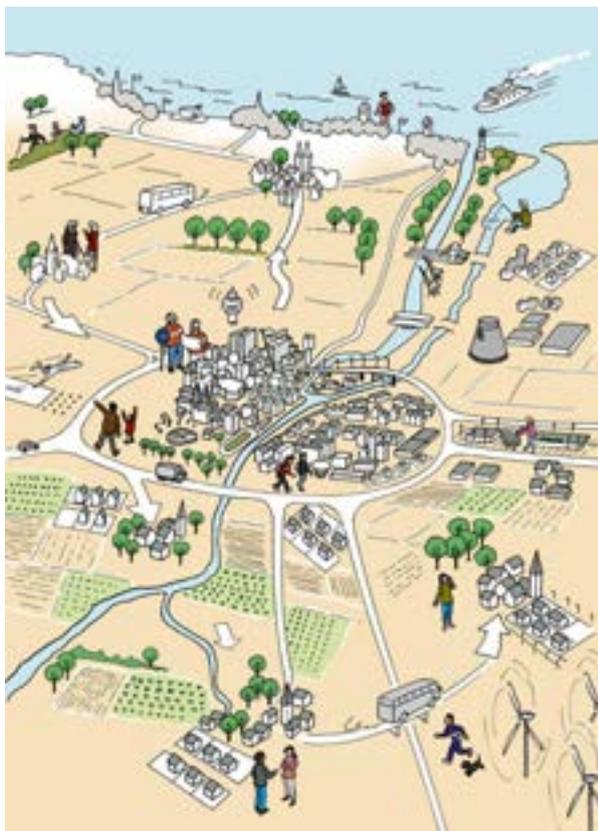
Août 2019

Recette pour un Pays Utopique...



Recette pour un pays utopique d'après Vito (<https://www.facebook.com/VITO.Illustration/>)

- 1 Village de vélocistes
- 2 Bâts pour le vent, le renouvellement de la végétation
- 3 Bâts verts de proximité
- 4 Bâts à vélo avec flotte de vélos en libre service dont vélos-cargos, vélos électriques, VTT, etc...
- 5 Service public de transports avec locaux vélos
- 6 Vélos à énergie humaine
- 7 Activités musicales urbaines
- 8 Festivités
- 9 Boutique vinicole
- 10 Espace dédié aux circuits courts
- 11 Petit quartier de proximité
- 12 Campagne composée de petits ateliers et de logements avec des toits végétalisés et la possibilité d'un service citoyen alimentaire
- 13 Éclairage des façades
- 14 Village de jardins potagers
- 15 Éclairage urbain réajusté mais gratuits
- 16 Architecture à faible énergie (pas, tout ou en alternatif renouveau (solaire))
- 17 Architecture
- 18 Bâts à énergie solaire
- 19 Ventilation naturelle
- 20 Colonnes intégrées à la façade géométrique urbaine
- 21 Plateaux solaires
- 22 Chauffage par géothermie
- 23 Bâts publics utilisant la chaleur des autres
- 24 Petits commerces et manufactures artisanales et industrielles
- 25 Places de séparation de l'usage et d'habitat
- 26 Ponds (démarche participative et responsable)
- 27 Bibliothèque et ateliers ouverts
- 28 Temple spirituel écosocial
- 29 Jardin fruitier le long des vélocistes
- 30 Sources d'eau



Vers des centres-bourgs actifs et attractifs? (source: <http://www.atelier-territoires.logement.gouv.fr/rencontre-nationale-de-l-atelier-des-territoires-a135.html>)

CHAPITRE 1

LES FRANGES D'HIER À AUJOURD'HUI

SOMMAIRE

Des franges de l'agglomération

Définir les franges

Structure urbaine des franges

Morphologie des franges

Une histoire des franges

Chroniques de l'étalement urbain

Construction des franges

Les franges avant d'être des franges...

Le temps fort de l'étalement urbain

Morphologie des communes de franges

Les grands projets en Ile-de-France et leur impact sur les franges

Un étalement urbain combattu en France

Les grandes orientations du SDRIF pour les franges

Des grands projets surtout sur l'agglomération dense : le Grand Paris

Les franges de l'agglomération parisienne, des franges spécifiques ?

CHAPITRE 1

LES FRANGES D'HIER À AUJOURD'HUI

Des franges de l'agglomération

Au-delà de l'agglomération parisienne, se déploient les campagnes urbaines, sous l'influence de la ville. Ces territoires, aux franges de la métropole sont un cadre de vie spécifique, à proximité de la ville, mais en contact avec les espaces ouverts (forêt, champs...). Il s'agira ainsi de définir ces franges, avant d'en étudier la construction historique, puis de les comparer avec l'étranger.

Définir les franges

Nous nous intéressons aux territoires au-delà de l'agglomération parisienne.

Il s'agit alors tout d'abord de définir l'agglomération parisienne. Paris, ville-centre, a des limites administratives qui couvrent un périmètre restreint, à l'inverse d'autres capitales européennes. L'agglomération s'étend donc bien au-delà.

Nous proposons ainsi quelques définitions statistiques, données par l'INSEE. En France, l'institut national de la statistique, INSEE, exprime une distinction entre l'agglomération, les espaces périurbains, et les territoires ruraux.

D'après ces définitions, nous comprenons que les franges sont essentiellement composées de communes périurbaines mais aussi rurales : ce sont des communes qui sont majoritairement sous l'influence de l'agglomération parisienne mais aussi des villes et territoires limitrophes de l'île de France (notamment en terme d'emploi).

Elles se distinguent par un urbanisme diffus et une présence forte d'espaces ouverts : forêt, grande culture...

Ainsi, les personnes qui y habitent, ont le sentiment d'habiter à la campagne, selon Eric Charmes.

Quelques définitions

Une commune de l'agglomération (ou de l'unité urbaine) : D'après l'INSEE, une commune appartient à l'agglomération, si elle est en continuité du bâti (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions).

Une commune périurbaine : Les communes périurbaines sont, d'après l'INSEE, les communes qui envoient 40% de leurs actifs ou plus travailler dans le pôle urbain ou dans les communes attirées par ce pôle urbain et qui ne sont pas en continuité d'agglomération. Ce sont les communes de l'aire urbaine qui n'appartiennent pas à l'unité urbaine.

Une commune rurale : Ce sont, d'après l'INSEE des communes qui se caractérisent par une population inférieure à 2 000 habitants (une commune rurale est une commune n'appartenant pas à une unité urbaine). Ce sont les communes situées au-delà de l'aire urbaine.

Paris

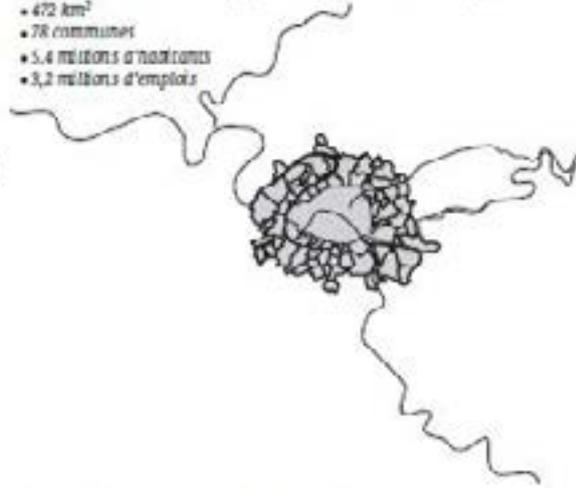
- 105 km²
- 2,2 millions d'habitants
- 1,6 millions d'emplois



Paris et la zone dense

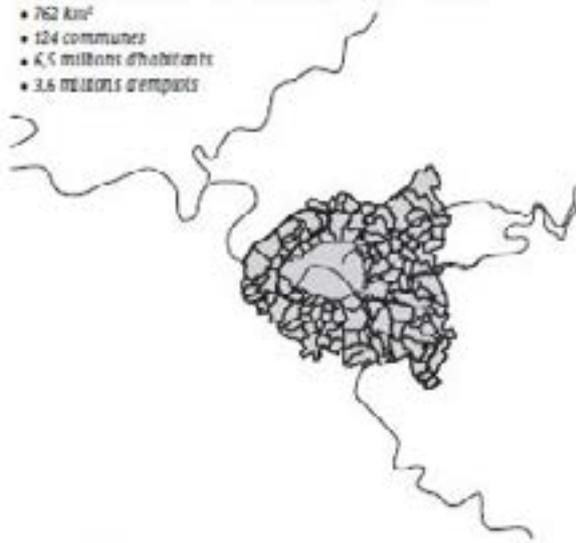
(Au moins 85 % de la superficie de la commune occupée par des activités et l'habitat et 95 % de la superficie de la commune urbanisée)

- 472 km²
- 78 communes
- 5,4 millions d'habitants
- 3,2 millions d'emplois



Paris et la petite couronne (4 départements centraux)

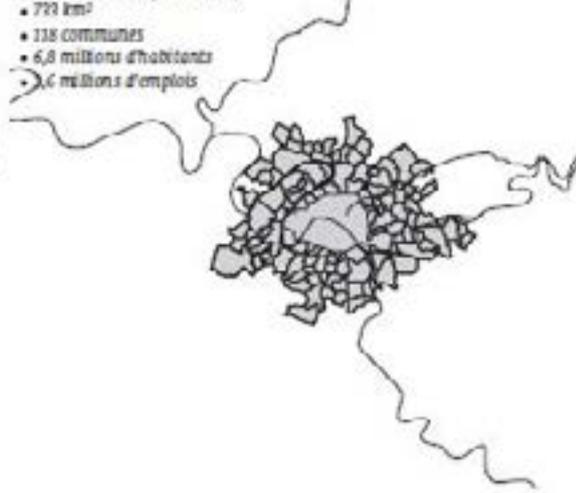
- 762 km²
- 124 communes
- 4,5 millions d'habitants
- 3,6 millions d'emplois



Paris et le cœur d'agglomération

(Au moins 80% d'espace urbanisé et densité humaine d'au moins 80 habitants+ emplois à l'ha)

- 723 km²
- 118 communes
- 6,8 millions d'habitants
- 3,6 millions d'emplois



Paris et l'agglomération économique

(Au moins 7 emplois à l'ha)

- 1 375 km²
- 305 communes
- 8,5 millions d'habitants
- 4,4 millions d'emplois



Paris et l'agglomération centrale

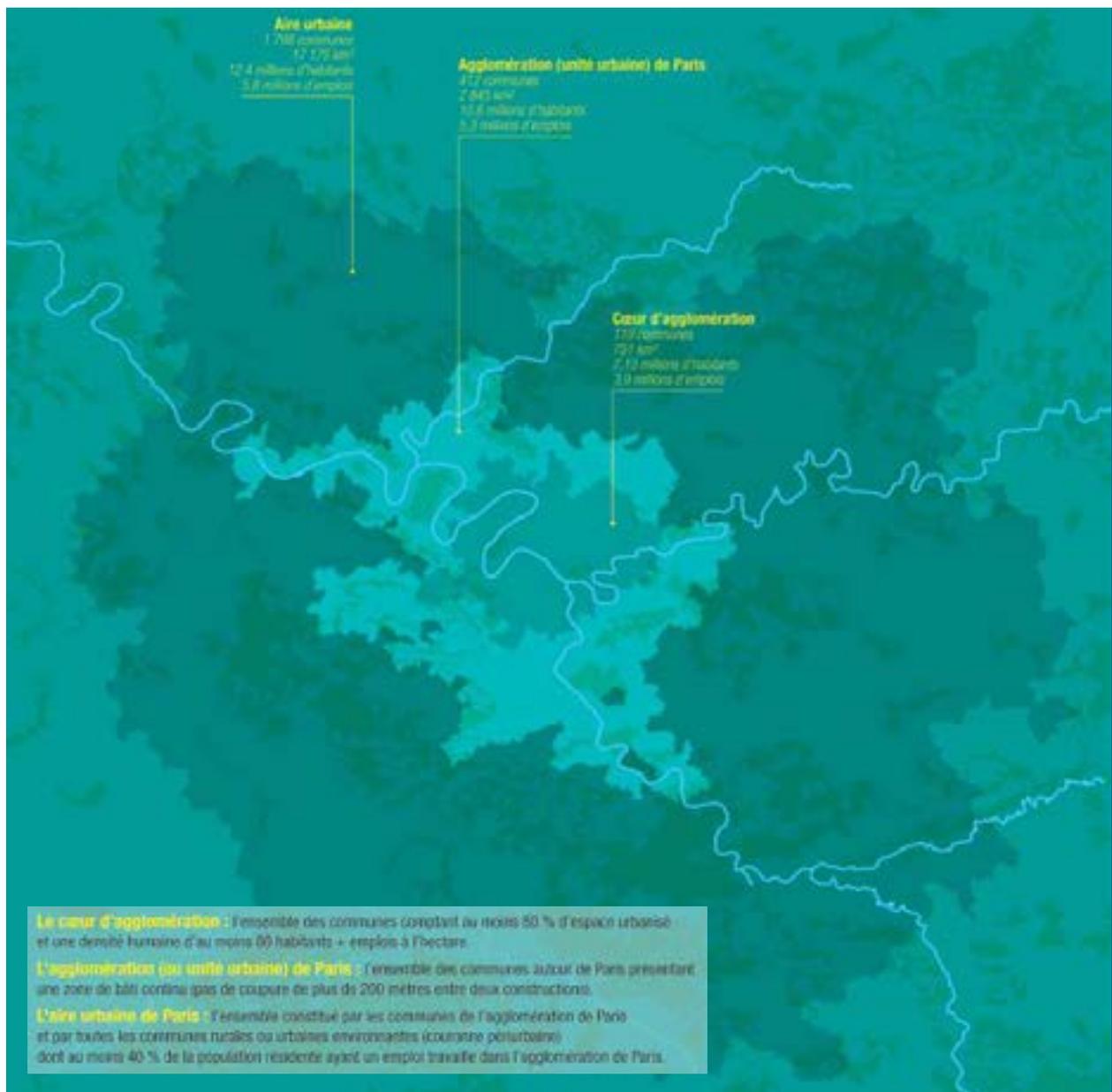
(moins de 20km de distance entre les constructions)

- 2 757 km²
- 304 communes
- 10,1 millions d'habitants
- 4,8 millions d'emplois



Source : Insee, chiffres de population et d'emplois annuels, actualisés

Quelle définition de l'agglomération ? (source : Paris projet, regard croisé sur la métropole parisienne)



Carte morphologique de l'agglomération (source : Nouvelle organisation territoriale, quel risque d'effet frontière : IAU/APUR)

Les distinctions entre agglomération, périurbain, rural, ne recourent pas les limites administratives.

Paris, la ville centre et capitale française, est entourée par des départements de petite couronne, correspondant approximativement à la métropole du grand Paris – qui dépasse toutefois ces limites. L'agglomération parisienne s'étend au-delà de la petite couronne.

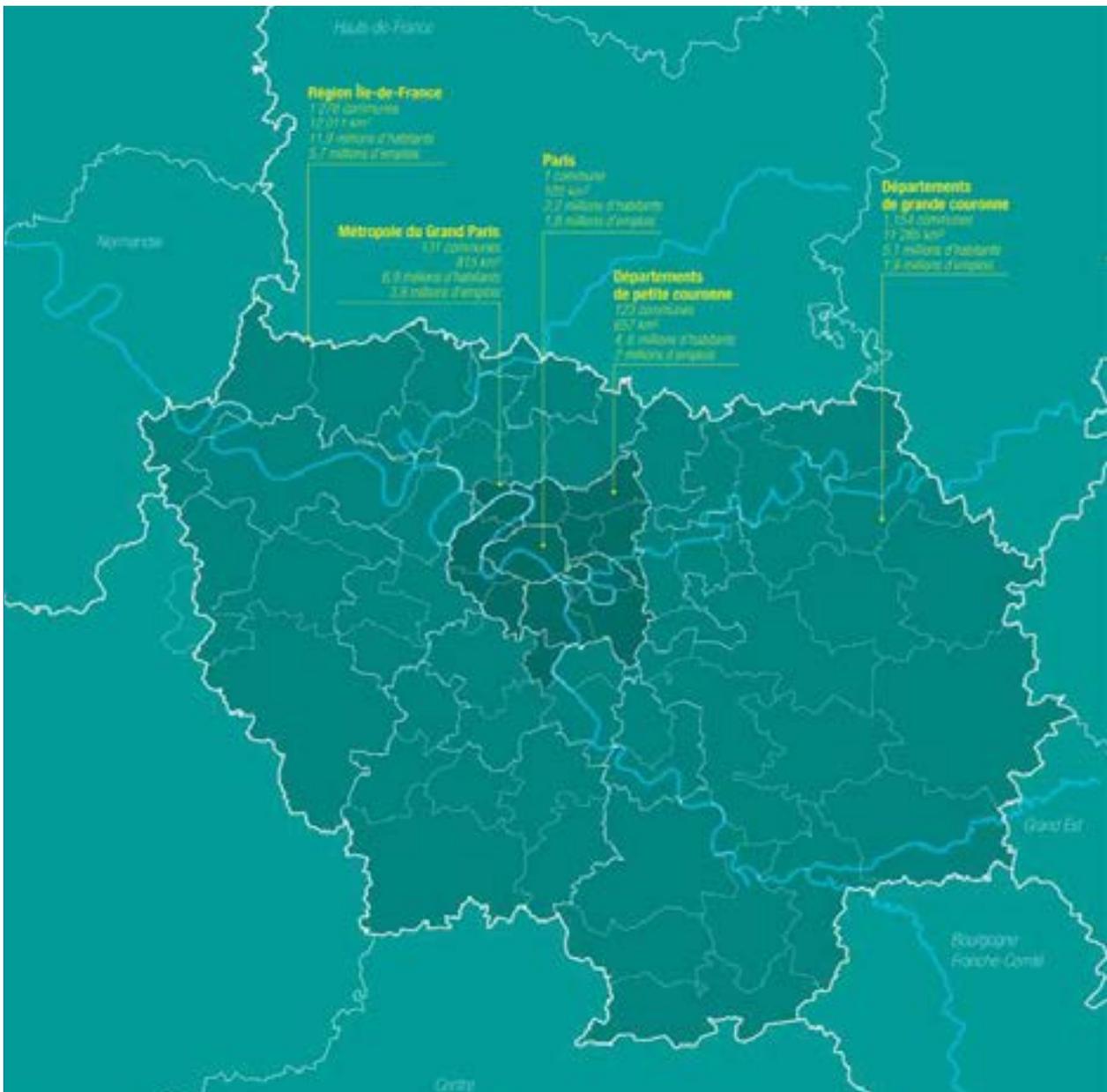
Au-delà, on trouve les départements de grande couronne. L'ensemble est contenu dans la région Ile-de-France.

L'aire urbaine, le territoire sous influence de l'Agglomération parisienne dépasse

largement les limites régionales : les Franges également.

Par ailleurs, si ces définitions aident à saisir ce que sont les Franges, elles ne sauraient se réduire aux communes périurbaines. Comme toute définition statistique, la définition du périurbain est critiquable et ne fait pas l'unanimité. Le seuil de 40% des actifs travaillant dans l'unité urbaine est tantôt jugé trop restrictif, tantôt pas assez.

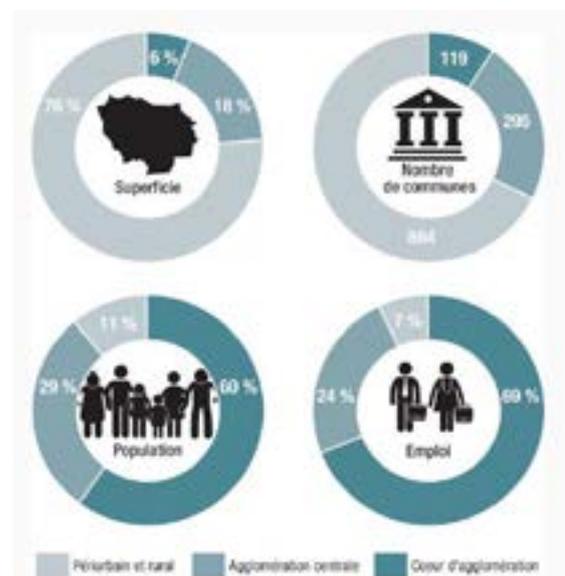
Ces définitions nous aident à comprendre que les Franges sont des territoires morphologiquement différents de ceux de l'Agglomération, mais qui en dépendent.



Carte des limites administratives (source : Nouvelle organisation territoriale, quel risque d'effet frontière : IAU/APUR)

La Région capitale se caractérise par l'existence d'une Agglomération centrale forte. La plupart des emplois, mais aussi des habitants y sont regroupés.

Les communes des Franges, c'est à dire les communes rurales et périurbaines de représentent ainsi 76% de l'Île-de-France mais uniquement 11% des habitants et des emplois.



Une agglomération qui concentre l'essentiel des emplois et des habitants (source : Paris projet, regard croisé sur la métropole parisienne)

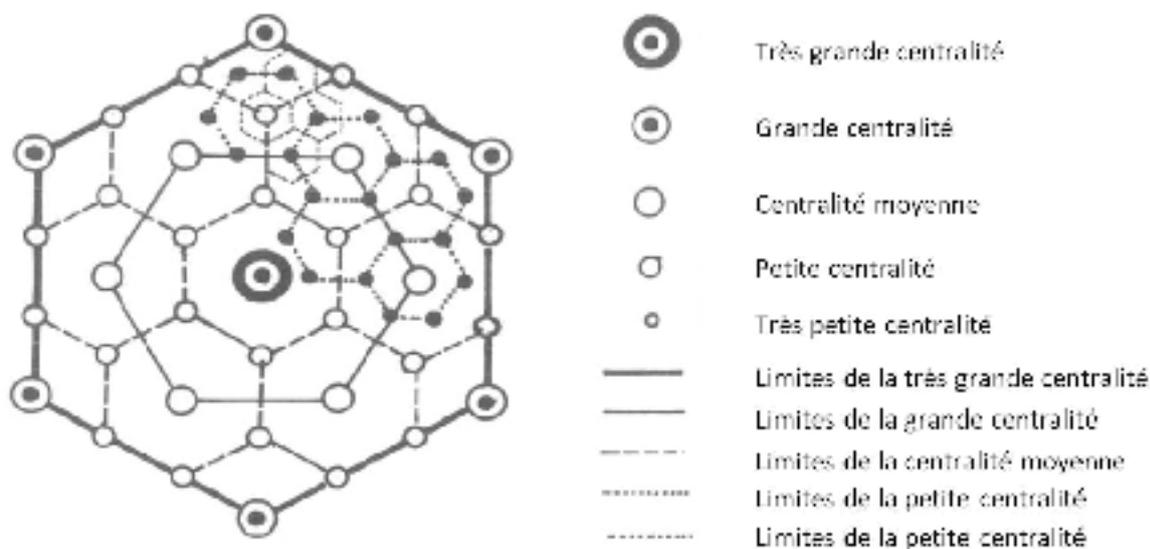
Structure urbaine des franges

La France est marquée par un éclatement communal, on y compte pas moins de 35000 communes !

Le cœur de l'Agglomération Parisienne se caractérise par une densité de population importante. Au-delà, apparaissent des pôles régionaux de proche ou de grande couronne, historiques ou récents : Mantes, Meaux, Melun, Pontoise, Versailles, Saint-Germain, qui sont autant de villes des franges. Se détachent également les villes moyennes ou petites jusqu'aux bourgs villages, et hameaux.

Au-delà des limites de l'Ile-de-France, se trouvent d'autres grandes villes qui entretiennent des liens fonctionnels avec la métropole parisienne. Ces grandes villes historiques (Chartres, Dreux Compiègne Montargis, Beauvais, Reims, Sens, Troyes ...) bénéficient de connexions ferroviaires avec le cœur Paris.

Certaines des franges de l'agglomération situées dans l'entre-deux de ces villes peuvent se trouver sous l'influence tant de Paris que de ces grandes villes.



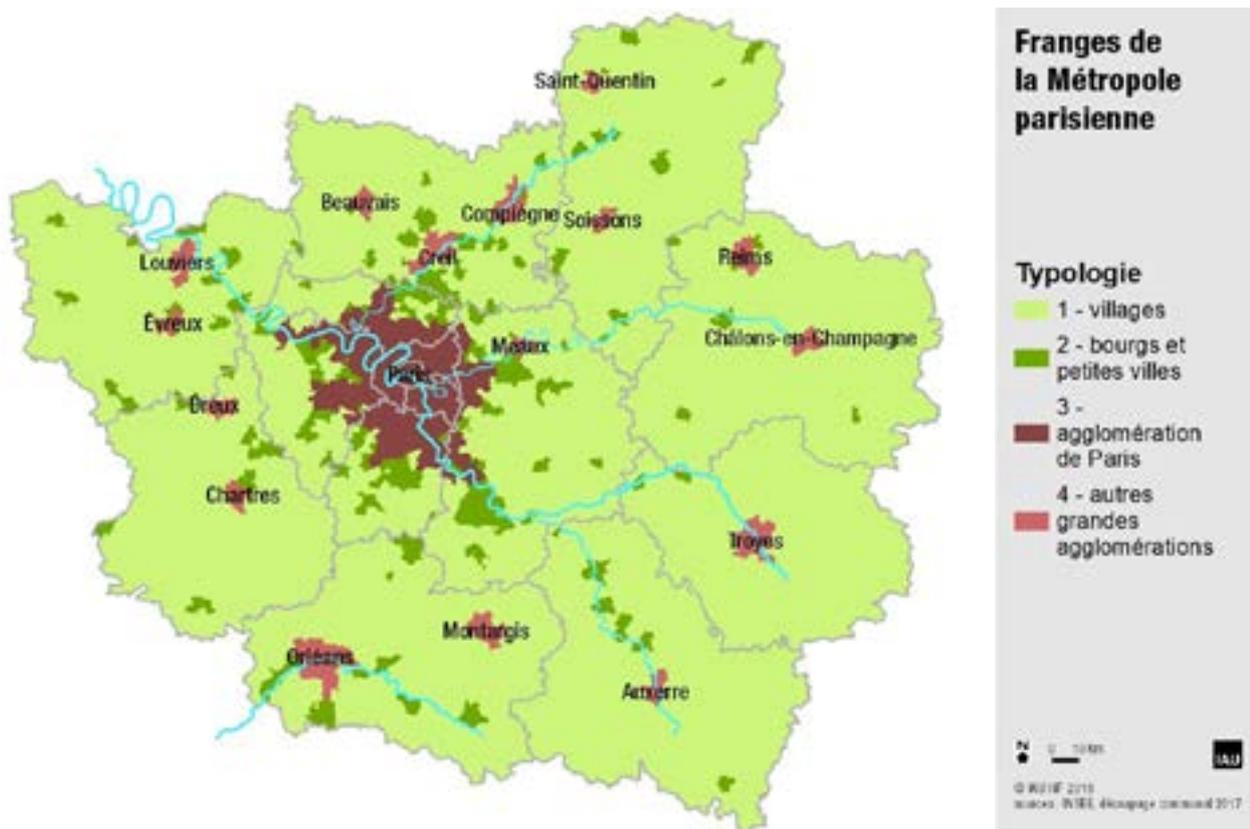
Une organisation de l'espace entre ville, bourgs, villages et hameaux (source Christaller)

Les Franges urbaines se composent essentiellement de bourgs villages et hameaux et de quelques villes d'importance.

Ce sont des communes de plus faible densité, mais qui constituent historiquement des pôles de centralité, comme l'a analysé Walter Christaller en Allemagne au début du XXe siècle, ses travaux ayant été vérifiés en Ile-de-France jusqu'aux années 1950.

Si l'étalement urbain a mis à mal cette hiérarchie urbaine, les traces de son passé sont encore présente. Ainsi, en Ile-de-France, rares sont les villages sans église, sans présence d'une place traditionnelle de marché etc.

En Ile-de-France, l'institut d'urbanisme et d'aménagement de la région Ile-de-France a identifié 669 communes sur 1276 qui seraient des «bourgs, villages, hameaux».



Les franges de la métropole parisienne selon l'IAU (source IAU 2018)

Quelques définitions

Un bourg : Pour l'IAU, un bourg est une commune rurale de plus de 500 habitants. C'est « un ensemble urbain moins important qu'une ville (mais plus important qu'un village) organisé autour d'un noyau traditionnel. Il dispose d'un habitat pas exclusivement rural, d'équipements, de services et de commerces de niveau communal, dont le dynamisme et les potentialités en font généralement une polarité rurale de référence »

Un village : Un village dans les franges peut être défini comme une commune rurale de moins de 500 habitants. Ce serait « un ensemble d'habitations organisées autour d'un noyau traditionnel (mairie, école, église), suffisamment important pour former ou avoir formé une unité administrative ou religieuse. Il a une vie propre avec commerces et équipements de base, même si, dans certains cas, ses équipements ne sont plus en service, compte-tenu de l'évolution des modes de vie » (source : loi littoral)

Un hameau : Pour l'IAU, un hameau est un ensemble d'habitations principalement rurales, une dizaine ou une quinzaine de constructions au maximum, groupées à l'origine autour d'une grosse exploitation de production agricole. Il se caractérise par une taille relativement modeste et son organisation dépend largement des traditions locales. Il est isolé et administrativement rattaché à une commune.

En fait, jusqu'à 5000 voire 10000 habitants, certaines communes sont concernées par une certaine périurbanisation, et revête des morphologies rurales.

Morphologie des franges

L'Île-de-France présente une géographie marquée par un paysage structurant. Le réseau hydraulique (la Seine, la Marne, l'Oise...) dessine des artères qui ponctuent le paysage urbain, et ses vallées marquent le grand territoire. Autour de la ville se dessine une couronne agricole qui recule au fur et à mesure que l'urbanisation gagne du terrain. La couronne verte présente toujours la part la plus importante des sols de l'Île-de-France. Les unités paysagères s'organisent en étoile autour de la ville capitale Paris.

On retrouve deux niveaux emboîtés de paysage en Île-de-France et ils présentent une découpe marquée : un premier niveau est celui des « pays » et des grandes vallées (Seine amont et aval, Marne, Oise), dont certaines débordent des limites de la région et de l'agglomération parisienne. Dans son ensemble, le grand territoire présente une structure concentrique, renforcé par une présence urbaine et agglomérée dans la vallée de la Seine. Comme l'illustre le schéma de Jacques Sgard, la construction urbaine de l'agglomération parisienne s'est assise dans les vallées et concentrée au cœur du territoire francilien.

Cf doc de contexte 2017

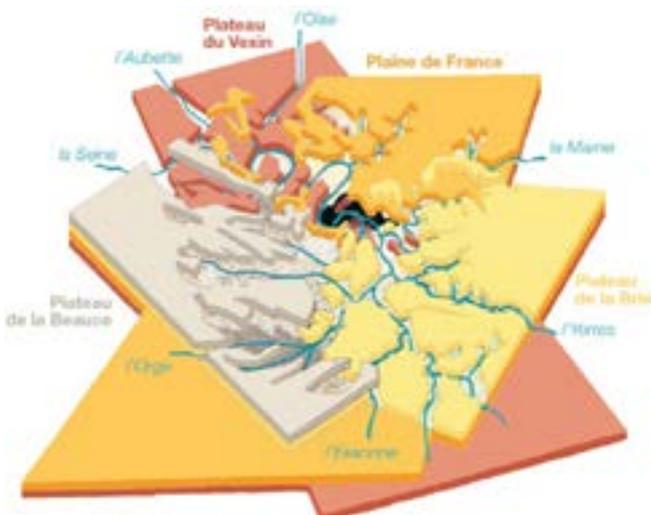
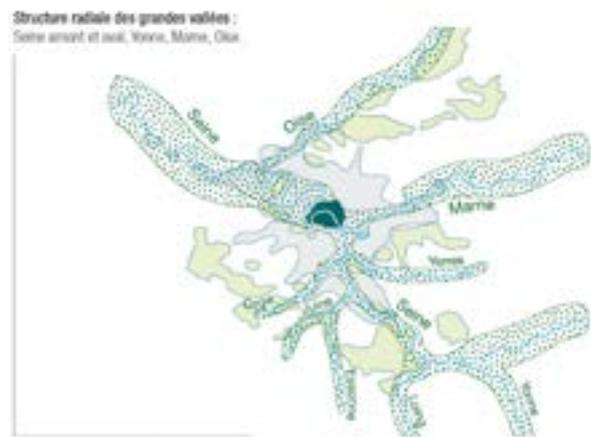
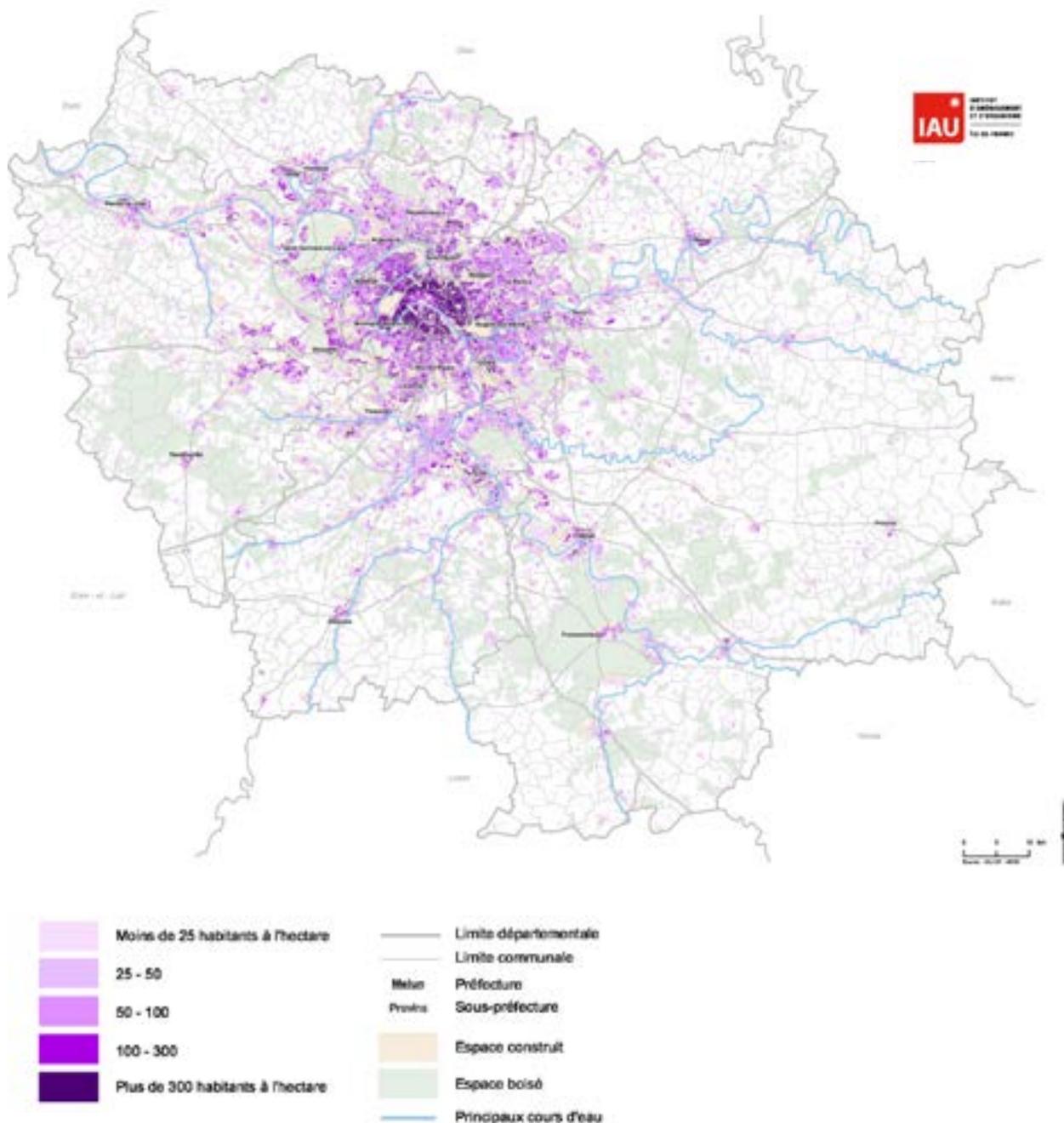


Figure 8 : Croquis de la structure géologique de l'Île-de-France, 1983 (source M. Belliot)

Entre les vallées, des pays (source : J. Sgard, IAU)



Carte des densités en Ile-de-France (source : IAU, 2009)

La carte des densités permet de lire l'armature urbaine de la région. Les franges urbaines se caractérisent ainsi par une moindre densité que dans l'agglomération dense.

Surtout, elles se caractérisent, et c'est ce qui les définit en grande partie, par une présence importante de forêt, d'espaces agricoles.

Ce sont des espaces dits «de densité intermédiaire», mais qui accueillent des densités urbaines importantes, héritées dans les noyaux historiques. Outre la densité importante de Paris et de sa banlieue proche, les densités sont importantes le long des fleuves et rivières principales de la région. On devine aussi des densités importantes pour chaque ville des franges.

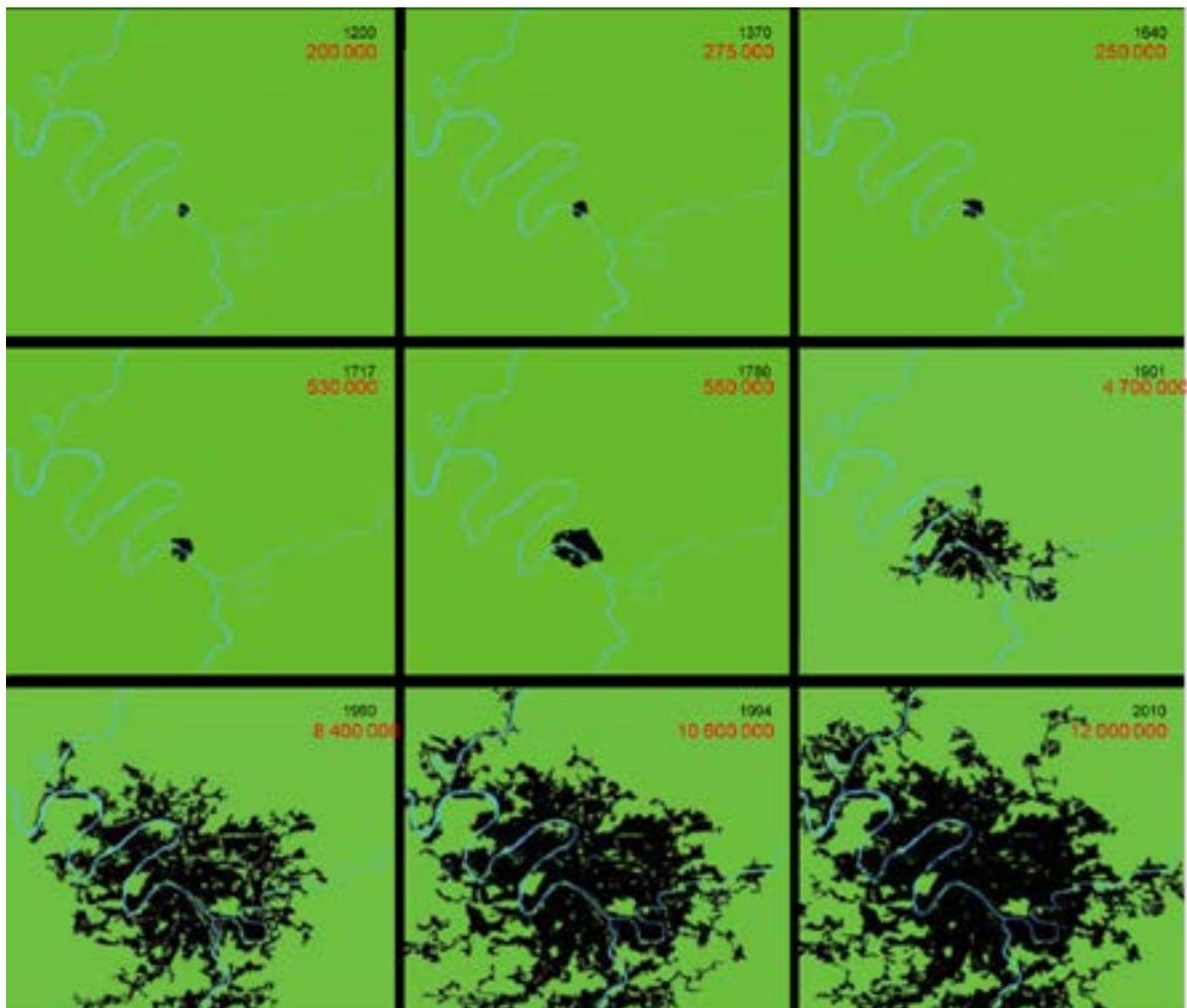
Une histoire des franges

Les limites de la ville ont toujours posé question en France. Autrefois, elles étaient liées aux barrières physiques urbaines qui enserraient les villes de la Renaissance. Un phénomène de densification/étalement urbain se met alors en place. Eric Hazan dans son ouvrage *L'invention de Paris*, souligne ces phénomènes.

Dans ces espaces au-delà de la ville dense vont se développer un ensemble de pratiques, de formes urbaines qui échappent en partie au contrôle de la ville.

« Le scénario est toujours le même. Une nouvelle enceinte vient d'être construite, elle est taillée large, elle réserve de l'espace libre autour du bâti existant. Mais rapidement, cet espace se couvre de constructions. Le terrain disponible à l'intérieur de ces murs se fait de plus en plus rare, les habitations se serrent, se surélèvent, les parcelles se comblent »

Chroniques de l'étalement urbain



L'étalement urbain, d'après Vidal Roland (source avant 1900 : Jacques Dupâquier; après 1900 : IAU-IDF / INSEE)

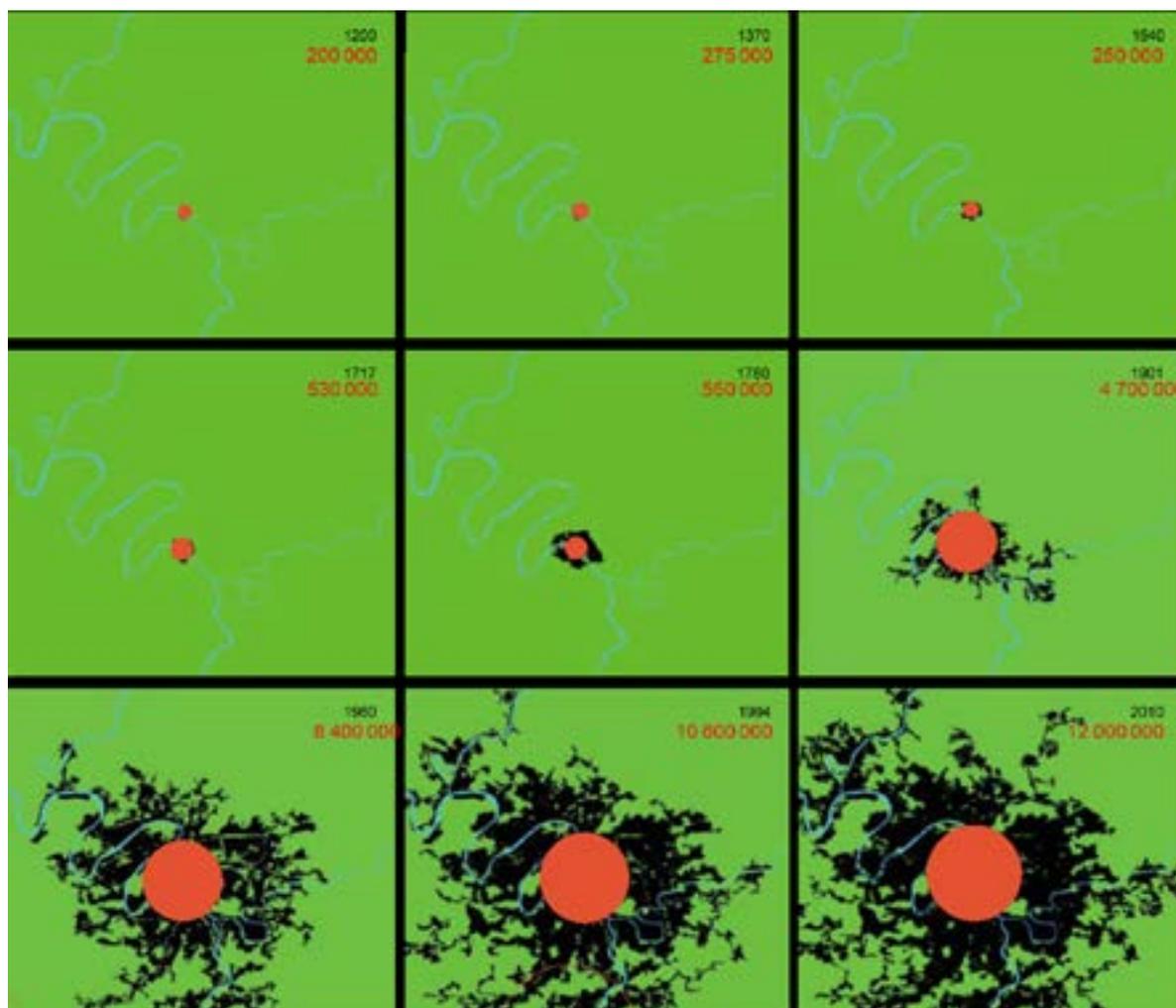
L'histoire des franges c'est avant tout une histoire de l'étalement urbain de l'agglomération parisienne. Les franges n'ont eu de cesse d'être rattrapées par l'agglomération, même si ce n'est plus le cas aujourd'hui.

Dans la figure suivante, « on remarque que non seulement la ville s'étale, à mesure que sa population augmente, mais aussi que la forme de cet étalement change. Jusqu'au XVIIIe siècle, la forme urbaine est globalement la même, seule sa taille augmente. A partir du XIXe, ce qui était un étalement prend la forme d'un éparpillement. Celui-ci se fait d'abord en longeant les vallées, puis en conquérant,

sans logique apparente, les terres des plateaux. » Roland Vidal

Dans la figure ci-après, « Les cercles rouges représentent ce qu'aurait été l'agrandissement de Paris si la consommation d'espace par habitant avait été constante » Roland Vidal.

Ces images montrent que depuis 1790, on constate que la consommation d'espace augmente plus fortement que la population ne croît. Ainsi, la surface occupée réellement par habitant est quatre à cinq fois plus importante en 2010 qu'elle ne l'était huit siècles plus tôt.



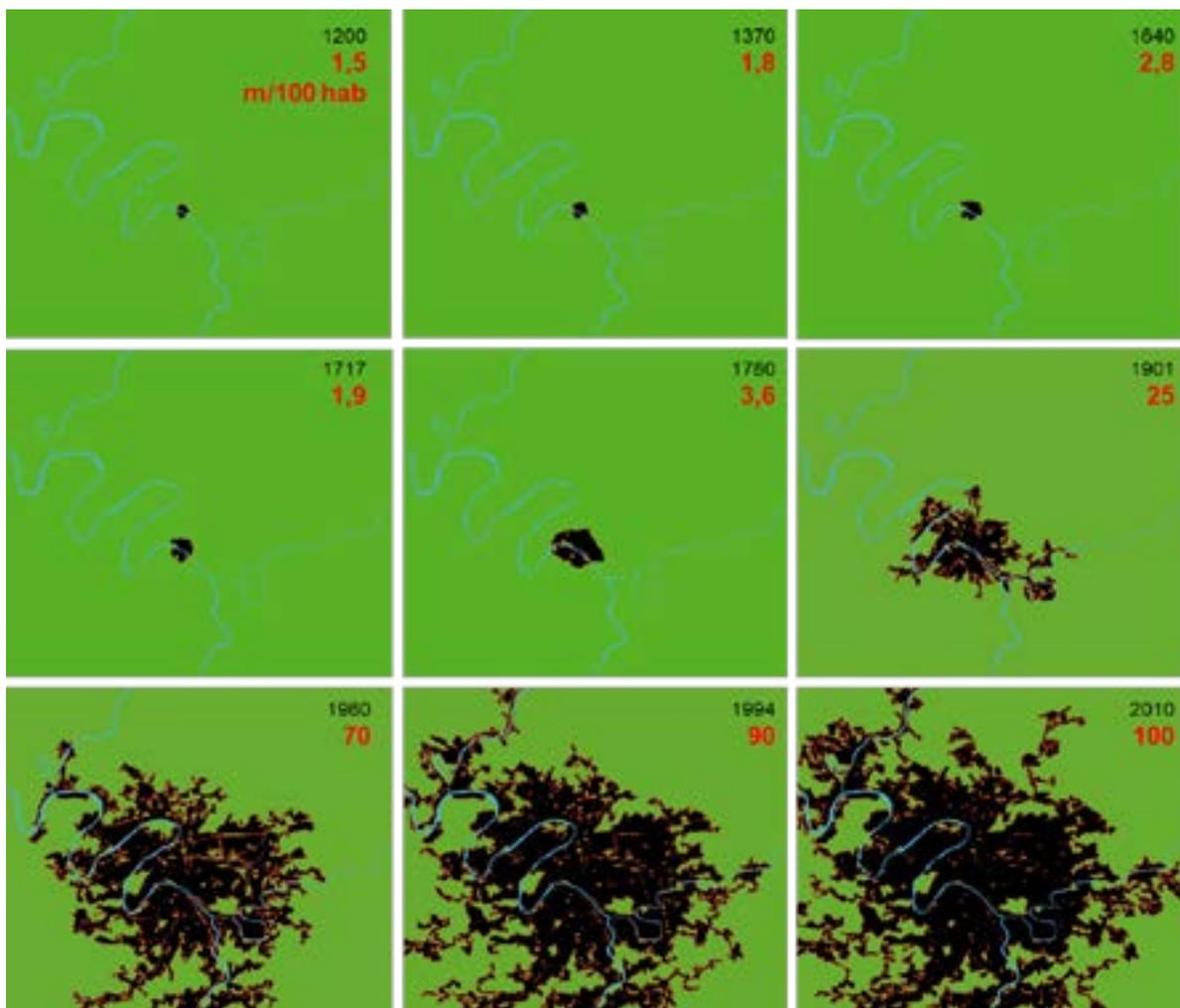
L'étalement urbain et la densité, d'après Vidal Roland (source avant 1900 : Jacques Dupâquier; après 1900 : IAU-IDF / INSEE)

La figure ci-après s'intéresse à la longueur des lisières entre l'agglomération pour 100 habitants

« Mais ce qui a le plus augmenté, c'est la longueur de la « lisière » qui sépare la ville de la campagne, c'est-à-dire la longueur du périmètre de l'agglomération urbaine. On s'appuyant sur les estimations faites récemment par l'IAU-IDF (qui évalue la longueur de cette lisière à 13500 km) et sur des mesures opérées sur les cartes anciennes, on constate que, rapportée au nombre d'habitants, cette longueur a été multipliée par 70. » Roland Vidal.

Ces lisières sont autant de franges à l'interface avec la métropole.

Les franges de l'agglomération ont donc été mouvantes et sont amenées encore à évoluer, même si certains chercheurs (notamment Eric Charmes) soulignent que les communes périurbaines seront difficilement absorbées dans l'agglomération parce qu'elles déploient des stratégies pour protéger les espaces agricoles et préserver leurs lisières de l'urbanisation.



L'étalement urbain, d'après Vidal Roland (source avant 1900 : Jacques Dupâquier; après 1900 : IAU-IDF / INSEE)

Construction des Franges

L'histoire des franges de la métropole du grand Paris est diverse, comme celle de la région Ile-de-France.

Les Franges avant d'être des Franges...

En Île-de-France, les communes rurales sont issues de structures traditionnellement compactes, organisées historiquement autour et à partir d'une exploitation agricole. L'habitat est le plus souvent groupé, avec des variations locales : à l'est de l'Île-de-France, l'habitat y est plus souvent dispersé, regroupé autour de différents hameaux, ou sous forme de fermes dispersées.

Dans le reste du Bassin Parisien, l'habitat est souvent groupé. Il revêt alors la forme de maisons de village accolées, de petits immeubles.

Selon la topographie, les bourgs et villages des franges de l'agglomération parisienne peuvent avoir des structures différentes : compactes, morcelées, linéaires ou en étoile...



Une carte postale ancienne de Houdan (78) (source <https://www.cartes-et-patrimoine.com/>)

Structures des villages en Ile-de-France (cf. « Atlas rural et agricole de l'Île-de-France », p. 90, les exemples de Charny (77), Roinville (91), Tremblay-sur-Mauldre



Structure compacte



Structure morcelée



Structure linéaire



Structure en étoile

- espace urbanisé
- enveloppe urbanisée
- forêt
- espace agricole
- réseau routier
- courbes de niveau

Les lieux de villégiature

Le sud de l'Île-de-France, autour de Fontainebleau, est fortement marqué par une histoire de la villégiature : autour de la forêt de Fontainebleau, on trouve des communes de villégiature prisées par la bourgeoisie parisienne dès la fin du XIXe siècle. Cette histoire a fortement marqué l'urbanisme local en se traduisant par une dispersion importante et précoce des logements. Ces communes conservent par ailleurs un patrimoine architectural conséquent, et certaines sont très touristiques – pensons à Barbizon, lieu privilégié par les peintres impressionnistes, et très visité.



Une maison typique de la villégiature au XIXe siècle, à Bois-le-Roi (77) source : Le Figaro

« Ces lieux de villégiature vont se développer au XIXe siècle, notamment au travers du chemin de fer : Grâce au chemin de fer, on peut installer sa famille à l'air pur à la belle saison et continuer d'aller travailler à Paris. [...] C'est donc bien une villégiature des « bords de ville » »¹

Ces espaces de villégiature entretiennent donc déjà un lien de dépendance avec la ville. Aujourd'hui, ces résidences secondaires seront occupées à l'année et sont devenues des résidences principales. Beaucoup ont été divisées et accueillent plusieurs familles.



Une maison typique de la villégiature au XIXe siècle, au Vésinet (78) source : tripadvisor.com

L'exode rural

À partir de la seconde moitié du XIXe siècle, la France connaît une révolution industrielle qui se traduit par un exode rural : le départ des habitants des campagnes vers les villes. Les villages connaissent alors une crise. L'habitat s'organise moins autour des activités agricoles, et le fonctionnement urbain de ces petites communes va ressembler à celui de la ville ou de la « banlieue ». L'habitat individuel s'y développe.

Ces communes rurales seront marquées fortement par l'étalement urbain dès les années 50 – 60. L'habitat ancien demeure au cœur de ces communes et de leurs problématiques, notamment parce qu'il peut être vétuste ou dégradé.



Camille Corot, Rouen depuis la Côte de Bon-Secours.

¹ Roselyne Bussière, « La villégiature en Île-de-France, une évidence », *Situ Rev. Patrim.*, 24, 2014

Le temps fort de l'étalement urbain

Comme beaucoup de pays, la France a connu de profondes transformations spatiales ces cinquante dernières années, altérant la dualité ville/campagne, qui semblait jusque-là préservée. Globalement, jusque dans les années 50 à 60, la France s'organisait suivant une répartition urbaine assez nette, dont Christaller a décrit le modèle en Allemagne. L'étalement urbain a mis un terme à cette nette différence.

Cet entre-deux, ni rural ni tout à fait urbain est le plus souvent qualifié de périurbain en France. Il s'agit de territoires sous l'influence d'une grande ville, spatialement déconnecté. Il correspond en large partie aux franges de la métropole.

L'étalement urbain, lorsqu'il revêt la forme de logement individuel, a été peu contrôlé par l'Etat. En France, l'aménagement du territoire est largement la traduction de politiques étatiques. Ainsi, dans les années 50 à 60, l'Etat développait des ZUP, zones à urbaniser en priorité, à proximité des grandes villes, dans les actuelles banlieues.

Au milieu des années 60, l'Etat développe les villes nouvelles (Cergy-Pontoise, Melun-Sénart, Saint-Quentin-en-Yvelines...) autant de pôles chargés de concentrer la croissance urbaine.

Ils seront le support de l'étalement urbain qui va se développer au-delà de ces nouvelles centralités.



La cité de Drancy, carte postale d'époque, créée ex nihilo dans les champs. (source : <https://etudesphotographiques.revues.org/3383>)

L'étalement urbain a été particulièrement fort à la fin des années 60. Comme le résume Martine Berger :

« En trois décennies, de 1968 à l'orée du XXI^e siècle, l'Île-de-France a gagné 1,2 million de logements et 1,7 million d'habitants, soit une croissance de plus d'un tiers du parc de résidences principales, deux fois plus rapide que celle de la population régionale. [...] C'est à une transformation radicale des modes d'habiter, d'une ampleur jamais observée en Île-de-France, que l'on assiste depuis trois décennies : le passage d'une agglomération dense à une ville plus étalée, où la part des maisons individuelles n'a cessé de croître. »¹



Publicités dans Le Monde avril 1971 (source : Berger 2004)

La maison individuelle va profondément transformer les façons d'habiter en France.

¹ Martine Berger, Les périurbains de Paris : De la ville dense à la métropole éclatée ?, Paris, 2004

Cet étalement urbain, dans les communes des franges, s'est traduit par le développement de la propriété immobilière (aide financière à la personne 1973) et par la construction de maisons individuelles, qui peuvent être de trois types :

- Les opérations en « diffus » : le plus souvent, un propriétaire fait construire une maison individuelle sur un terrain donné.
- Les maisons individuelles en lotissement : un lotisseur divise le terrain en lot qu'il laisse ensuite bâtir par chaque propriétaire selon un cahier des charges précis.
- Les ensembles pavillonnaires groupés : leur développement a été très fort jusqu'aux années 1980, et s'est ralenti aujourd'hui. Les opérations réalisées se caractérisent par une forte homogénéité architecturale. Dans les années 70, ils s'appellent les « nouveaux villages ».

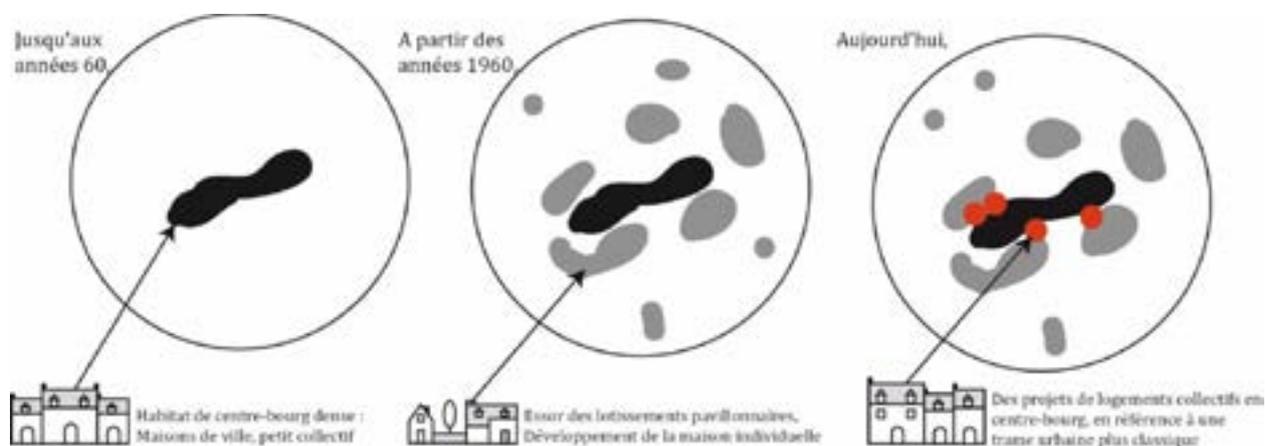


Publicités pour le promoteur Phénix en 1973 (source : ebay 2009)

Morphologie des communes de franges

Dans les communes autrefois rurales des franges, l'étalement urbain va produire de nouvelles formes urbaines. A l'habitat jusque-là majoritairement continu et mitoyen vont s'ajouter des quartiers de lotissements ou des espaces bâtis en mitage. Les formes urbaines résultantes sont un bâti discontinu et «non mitoyen ». Les petites exploitations agricoles vont disparaître, et les bâtiments agricoles vont muter et être transformés au profit de nouveaux usages.

L'étalement urbain va complètement transformer les formes urbaines. Celui-ci a pris la forme d'opérations individuelles groupées ou dispersées. Ce sont les quartiers pavillonnaires. Ceux-ci, incarnant encore aujourd'hui l'image de l'étalement urbain, se sont construits ex-nihilo sur des espaces non urbanisés.



Dynamique des villages (source : Fonticelli, 2018)

Les grands projets en Ile-de-France et leur impact sur les franges

Un étalement urbain combattu en France

La législation nationale tente de limiter l'étalement urbain en France, depuis les années 2000. Cela a donné lieu à une série de lois pour tenter d'enrayer l'étalement urbain et promouvoir la densification, sans que l'efficacité de ses politiques ne soit avérée.

C'est un des objectifs principal de la réglementation nationale que de parvenir à contenir et à limiter cet étalement urbain. Cet objectif national sera conforté, en Ile-de-France, par le SDRIF (schéma directeur de la région Ile-de-France), mais qui aurait tendance à conforter l'étalement urbain au-delà des limites de la région.

Zoom sur ... les documents d'urbanisme

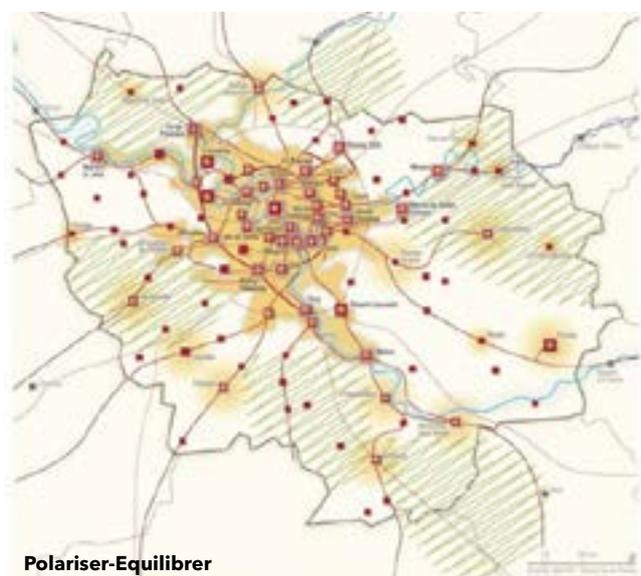
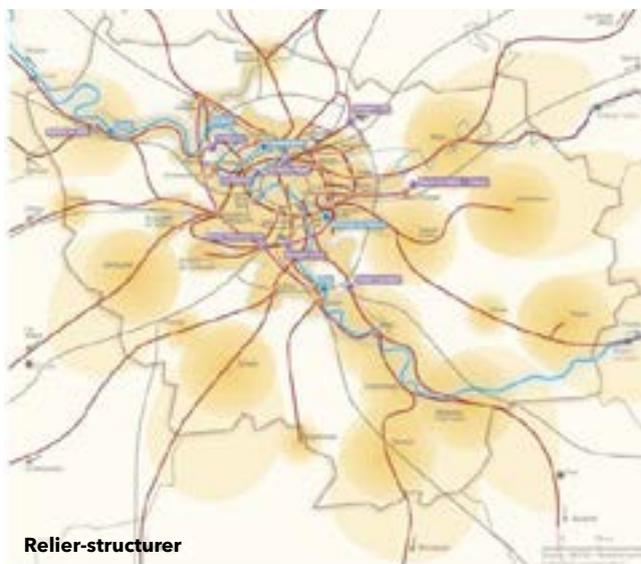
SDRIF : le schéma directeur de la région Ile-de-France. Approuvé en 2013, il vise à planifier l'aménagement sur la région Ile-de-France à horizon 2030. Il vise largement à contrôler l'étalement urbaine et à renforcer les centralités secondaires notamment dans les franges.

SCOT : les schémas de cohérences territoriaux sont des documents de planification à l'échelle de plusieurs communes. Il vise à fixer des règles d'aménagement communes, et à organiser le développement du territoire. Il doit respecter les principes du SDRIF. Il y en a assez peu en Ile-de-France.

PLU : En France, l'urbanisme demeure une compétence communale le plus souvent. Elle s'exprime au travers des plans locaux d'urbanisme, qui définissent la stratégie communale et les règles que chaque construction devra respecter. Il doit être compatible avec les objectifs du SDRIF et des SCOT.

PLUi : Le PLUi est réalisé à l'échelle d'un groupement de commune, une intercommunalité. Il remplace alors les PLU.

Les grandes orientations du SDRIF pour les franges



Le SDRIF est un document clef pour comprendre la stratégie régionale à horizon 2030.

Elle fixe plusieurs objectifs pour les franges de l'agglomération

1. Relier et structurer :

- Les infrastructures de transport
- Renforcement des infrastructures aéroportuaires
- Renforcer l'armature logistique
- Les réseaux et les équipements liés aux ressources

2. Polariser et équilibrer

La priorité est donnée à la limitation de la consommation d'espaces agricoles, boisés et naturels, et donc au développement urbain par la densification des espaces déjà urbanisés. Les documents d'urbanisme doivent accroître de façon significative, à l'horizon 2030, les capacités d'accueil, en matière de population et d'emploi, de l'espace urbanisé et des nouveaux espaces d'urbanisation de leur territoire.

Il conviendra de :

- favoriser la mutabilité des terrains et la densification des constructions dans les tissus urbains existants, notamment en exploitant des friches et des enclaves urbaines, etc. ;
- Favoriser le développement de grandes opérations en zones urbaines ;
- Renforcer la mixité des fonctions et sa traduction dans l'aménagement de l'espace afin d'éviter une logique de zonage ;
- Renforcer les centres de villes existants et leur armature (transports collectifs, commerces, artisanat, espaces publics, etc.) ainsi que leur hiérarchisation aux différentes échelles (des centres de villes aux centres de quartiers), ce qui favorisera la diversité des fonctions et la densification des secteurs avoisinants.

3. Préserver et valoriser

- Les fronts urbains
- Les espaces agricoles
- Les espaces boisés et les espaces naturels
- Les espaces verts et les espaces de loisirs
- Les continuités : espaces de respiration, liaisons agricoles et forestières, continuités écologiques, liaisons vertes
- Le fleuve et les espaces en eau

Cartes d'orientations du SDRIF (source : SDRIF, 2014)

Des grands projets de transports dans l'agglomération dense paris et la première couronne : le Grand Paris express

L'aménagement en France se caractérise par une implication forte des collectivités territoriales et de l'Etat. C'est particulièrement vrai en Ile-de-France. C'est une donnée importante à saisir pour comprendre comment s'opèrent les projets en France et la gouvernance des opérations. Les projets sont décidés à plusieurs niveaux

L'actualité des grands projets en Ile-de-France concerne davantage la métropole que

ces franges. Les grands projets de transport sont notamment la réalisation du Grand Paris Express, un métro automatique dit tangentiel qui desservira majoritairement la première couronne autour de Paris (7 M d'habitants). Ce métro sera connecté par des nouvelles grandes gares d'échanges au grand réseau ferroviaire conçu au 19^x et enrichi au 20^x pour relier le cœur de Paris à l'agglomération parisienne et au réseau national et international (TGV)



La carte du Grand Paris Express (sources : Louis Moutard 2019)

Répondant à une réflexion amorcée dans les années 2000, ce chantier répond à l'enjeu de desservir banlieues parisiennes les moins bien desservies en transport en commun. Les premières lignes devraient être fonctionnelles pour 2024, à temps pour les jeux Olympiques, organisés à Paris (ligne 14 sud et 15 sud). Les dernières lignes (notamment la ligne 18) devraient être achevées en 2030.

Certaines de ces lignes du Grand Paris (la ligne 18, la ligne 17 et dans une moindre mesure la ligne 16) sont amenées à restructurer les rapports entre la métropole dense et ses franges, en rapprochant de ces franges des transports automatiques.

Pourtant, l'accent pour l'aménagement autour de ces gares est essentiellement porté sur les communes proches, voire même sur l'immédiate proximité. L'Etat

impose ainsi une densification aux abords des gares du Grand Paris réalisées, et initie de grands projets d'aménagement, par le biais de dispositifs de contractualisation (notamment à travers les Contrats de Développement Territorial (CDT) qui sont la traduction « locale » du projet du Grand Paris, signés entre l'Etat, les communes et les intercommunalités).

On peut imaginer que ces nouvelles gares viennent restructurer les franges de la métropole, en rapprochant – dans le temps – les pôles d'emplois, et en favorisant les mobilités en transport collectif plutôt qu'en véhicule individuel. Les 200 kilomètres lignes de métro automatique et les 68 gares vont améliorer l'accès aux bassins d'emplois. Avec ce métro automatique, 90 % des Franciliens habiteront à moins de 2 km d'une gare, y compris des habitants de franges.

L'importance du contexte local pour comprendre les franges

Par son histoire, son tissu urbain, la présence d'emplois, les équipements en présence, les territoires de franges sont tous différents. Certaines raisons de la grande hétérogénéité de ces territoires sont :

- Leur histoire, quelle soit ancienne ou plus récente tant ce moment a pu aboutir à des territoires contrastés entre un ouest Yvelines aisé, et un est Seine et Marnais plus populaire et moins mature.

- La présence de transport en commun comme les gares de transilien, qui viennent là aussi dynamiser ces franges urbaines.

- La proximité à Paris ou aux grands pôles d'emplois, comme les villes nouvelles ou l'aéroport Charles de Gaulle qui articulent des franges urbaines proches des aménités, de manière générale plus aisé et mieux desservi par les transports en commun, nous y reviendrons.

D'autres éléments rentrent en ligne de compte, comme la présence de Parc Naturels Régionaux ou leur position vis-à-vis des limites régionales.

Les Parc naturels régionaux

Les parcs naturels régionaux ou PNR en Ile-de-France représentent 18% de la superficie de la région, pour 306 000 habitants. Ils ont été initialement créés afin de préserver des territoires agricoles de l'urbanisation. Si les PNR ont été créés en 1967, ce n'est qu'en 1987, que naît le premier parc francilien, celui de la Vallée de Chevreuse.

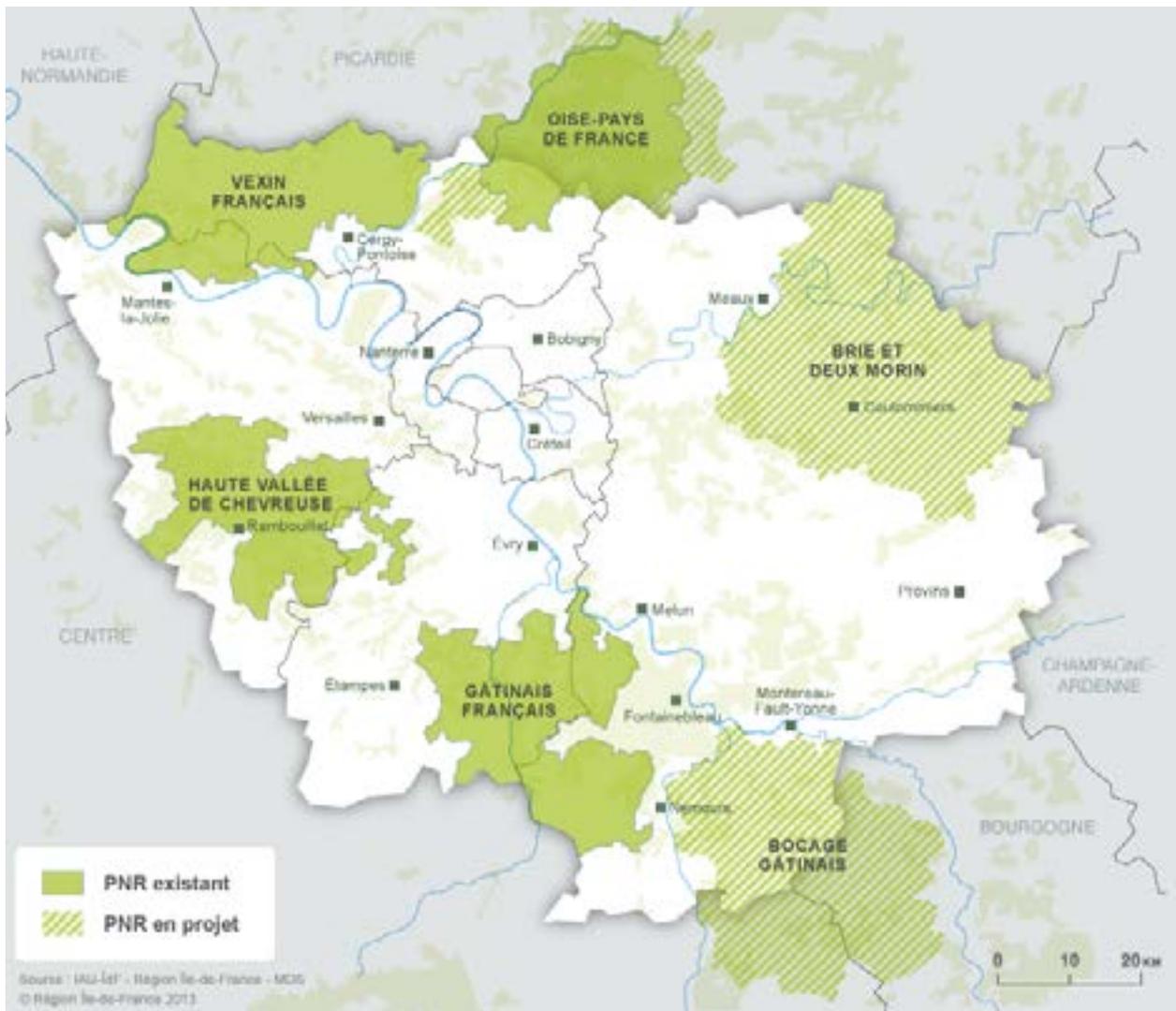
Les PNR peuvent être créés à l'initiative des communes, des départements ou des régions, mais doivent être agréés par l'Etat.

«Ce sont des territoires de projet et d'aménagement beaucoup plus que de protection, dotés d'une charte constitutive adoptée par décret, qui en fixe les limites spatiales, en détermine les objectifs, les programmes d'équipements, les mesures à adopter, les règles de fonctionnement et de gestion.» Géoconfluence

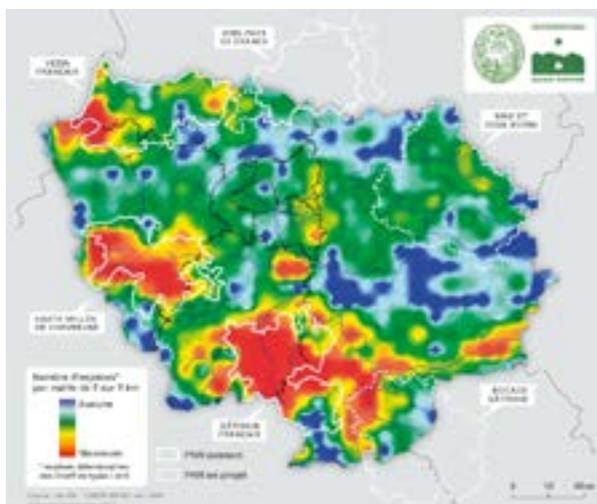
Gérés par un syndicat mixte de collectivités locales, les parcs naturels régionaux bénéficient d'une ingénierie renforcée, qui appuie les communes dans leurs projets et s'assure que ceux-ci sont conformes aux orientations du territoire, la charte du PNR.

Ces territoires vont disposer de davantage d'outils que les autres, et sont souvent plus préservés dans leur ruralité. Certains, comme le PNR du Vexin ou du Gâtinais, vont accueillir des populations plus aisées que les territoires limitrophes.

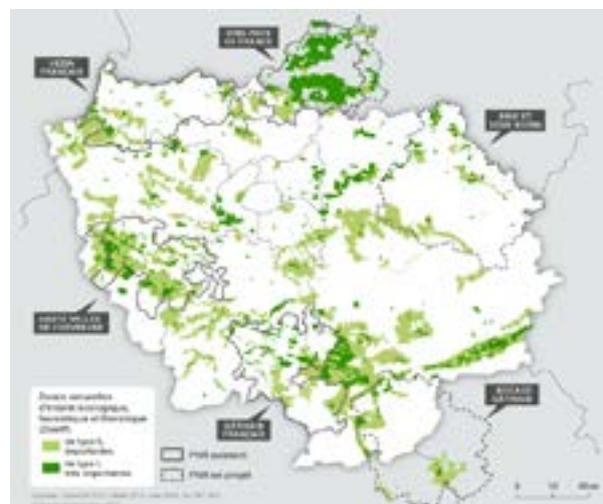
Ce sont, de plus, des territoires avec des zones d'intérêt écologiques, ou une variété d'espèces animales et végétales plus importantes que dans le reste de la région. Bref, des territoires stratégiques et inspirants pour inventer les Franges heureuses !



Les PNR de la région Ile-de-France (source : <https://www.iledefrance.fr/espace-media/pnr-idf/>)



Nombre d'espèces en Ile-de-France (source : <https://www.iledefrance.fr/espace-media/pnr-idf/>)



Zone d'intérêt écologique en Ile-de-France (source : <https://www.iledefrance.fr/espace-media/pnr-idf/>)

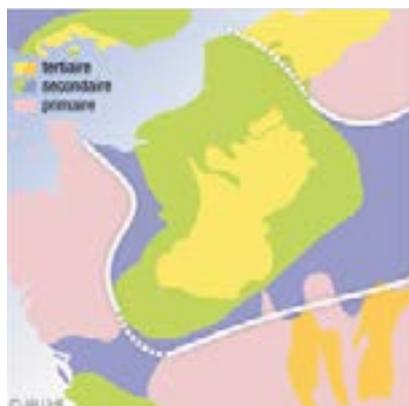
L'importance des limites régionales

Si les PNR, les différents terroirs ou entités géologiques ou géomorphologiques ne suivent pas les limites administratives, les limites régionales sont importantes pour marquer la diversité des franges.

La région capitale, en effet, est régie par un document d'aménagement et d'urbanisme, le SDRIF - voir page XX - qui fixe des règles visant notamment à limiter l'étalement urbain, à promouvoir la densification et à organiser celle-ci à des endroits stratégiques : gares, à proximité des pôles d'emplois, vers les centralités.

Au-delà des limites régionales, il existe peu de documents d'urbanisme qui relaient ces grandes orientations, ce qui se traduit notamment par un report de l'étalement

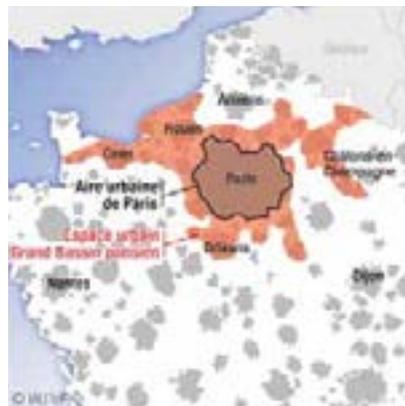
urbain au-delà des limites régionales. Certains lotisseurs qui travaillaient autrefois dans le Nord de la Seine-et-Marne vont ainsi lotir l'Oise, où ils trouvent des terrains disponibles. L'IAU le notait en 2010 : l'Oise est le département du Bassin parisien qui gagne le plus d'habitants dans les échanges avec le bassin parisien, mais c'est également celui où les actifs sont les plus dépendants des emplois franciliens. Avec l'Eure et Loire, « ces deux départements contribuent pour près de la moitié au déficit migratoire de l'Île-de-France avec ses départements limitrophes » (source : les cahiers de l'IAU, n°153, 2010)



L'aire sédimentaire détermine le périmètre géomorphologique du Bassin parisien, situé dans le prolongement du Bassin londonien.



Le bassin versant de la Seine, artère fluviale principale du Bassin parisien, couvre environ 74 600 km².



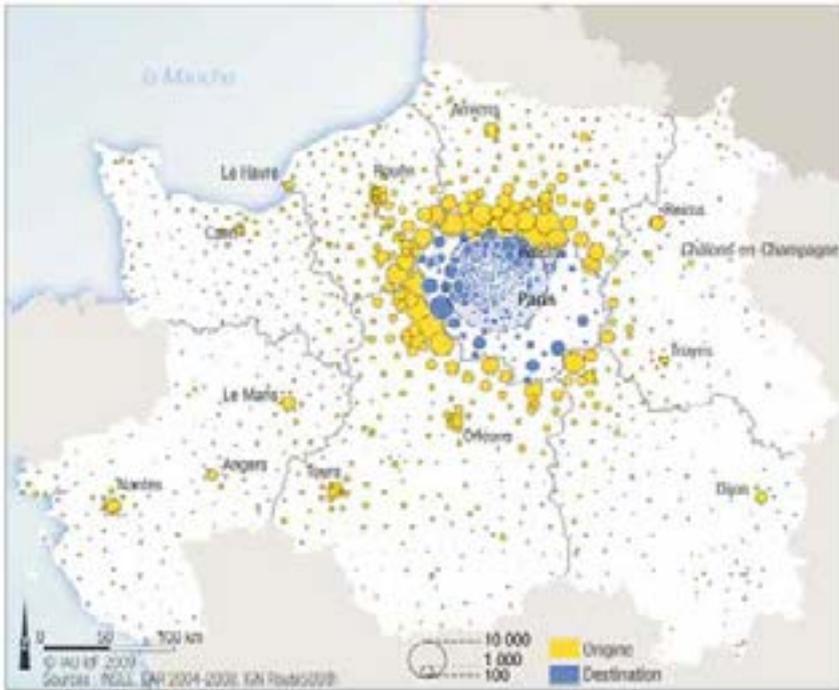
L'espace urbain est l'ensemble, d'un seul tenant, de plusieurs aires urbaines et des communes multipolarisées qui s'y rattachent. Cet espace urbain est le plus grand de France et compte 17 millions d'habitants.

Instituée le 23 janvier 2008, la Conférence des présidents de Régions du Bassin parisien regroupe 8 régions et 26 millions d'habitants. Ce périmètre s'étend sur 190 000 km².



Association des villes du Grand Bassin parisien (AVGBP) regroupe dix-huit villes et 1,3 million d'habitants. Elle est en partenariat avec l'Association des maires d'Île-de-France.

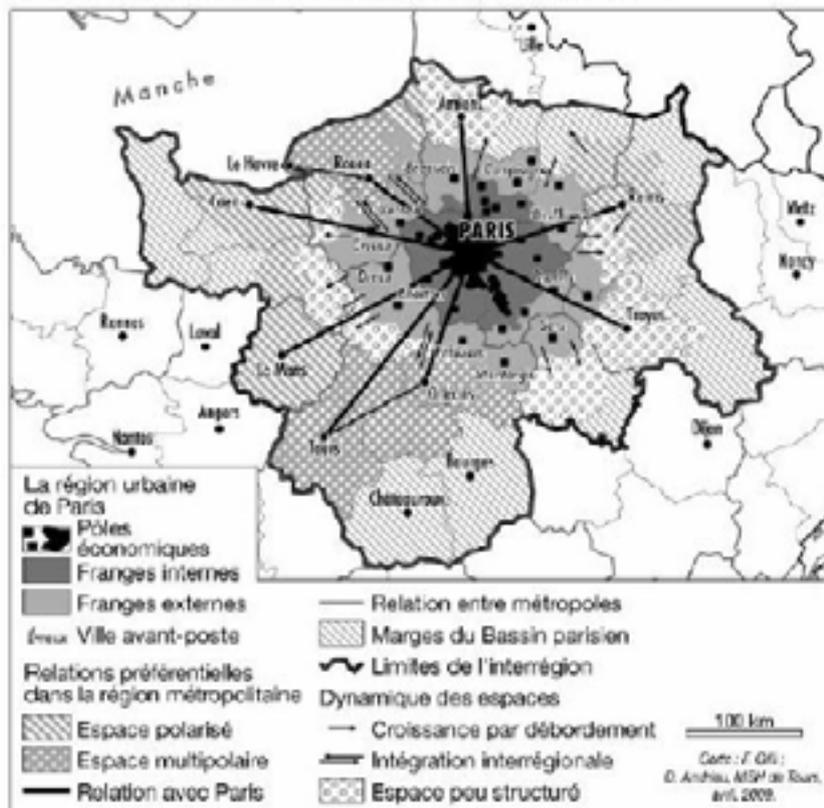
Quelques découpages interrégionaux (source : les cahiers de l'IAU, n°153, 2010)



Navettes domicile-travail des habitants du bassin parisien, hors Ile-de-France.
(source : L'Ile-de-France et les coopérations interrégionales au sein du Bassin parisien, 2015)

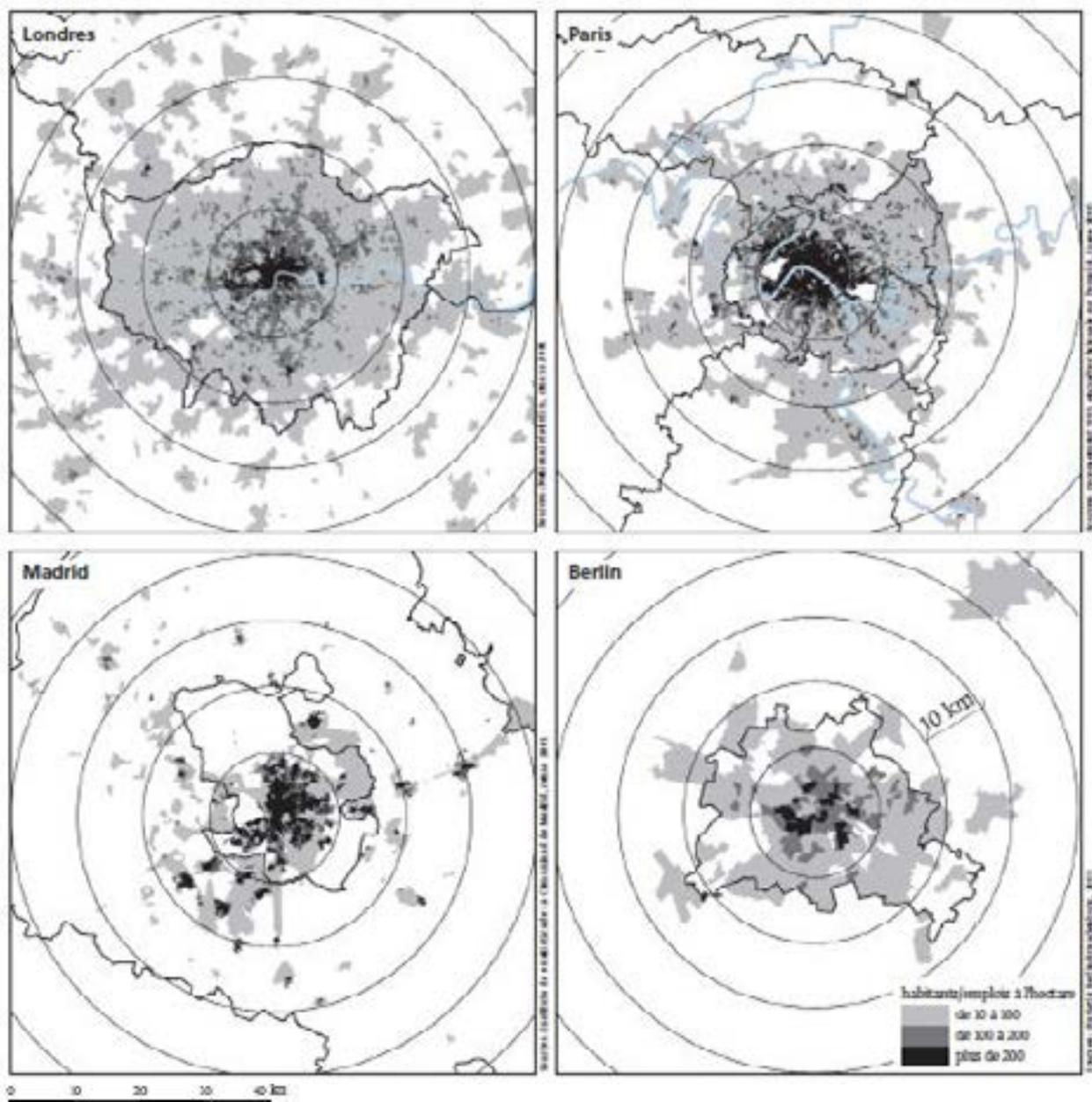
De même, ces limites régionales vont occasionner une série de limites à la vie quotidienne : les vacances scolaires, par exemple, sont différentes en région Ile-de-France et dans les régions voisines. Peu d'intercommunalités sont à cheval sur les deux régions. Il en va de même pour les transports en commun : toutes les gares transilien ou RER au-delà des limites de la région parisienne ne permettent pas d'accéder au tarif du «pass navigo», privilégié par les franciliens.

Le Bassin parisien : un espace organisé autour de la capitale



Si la vie ne s'arrête pas aux limites de la région, les freins quotidiens sont nombreux pour les navetteurs.

Le Bassin parisien : un espace organisé autour de la métropole
(source : L'Ile-de-France et les coopérations interrégionales au sein du Bassin parisien, 2015)



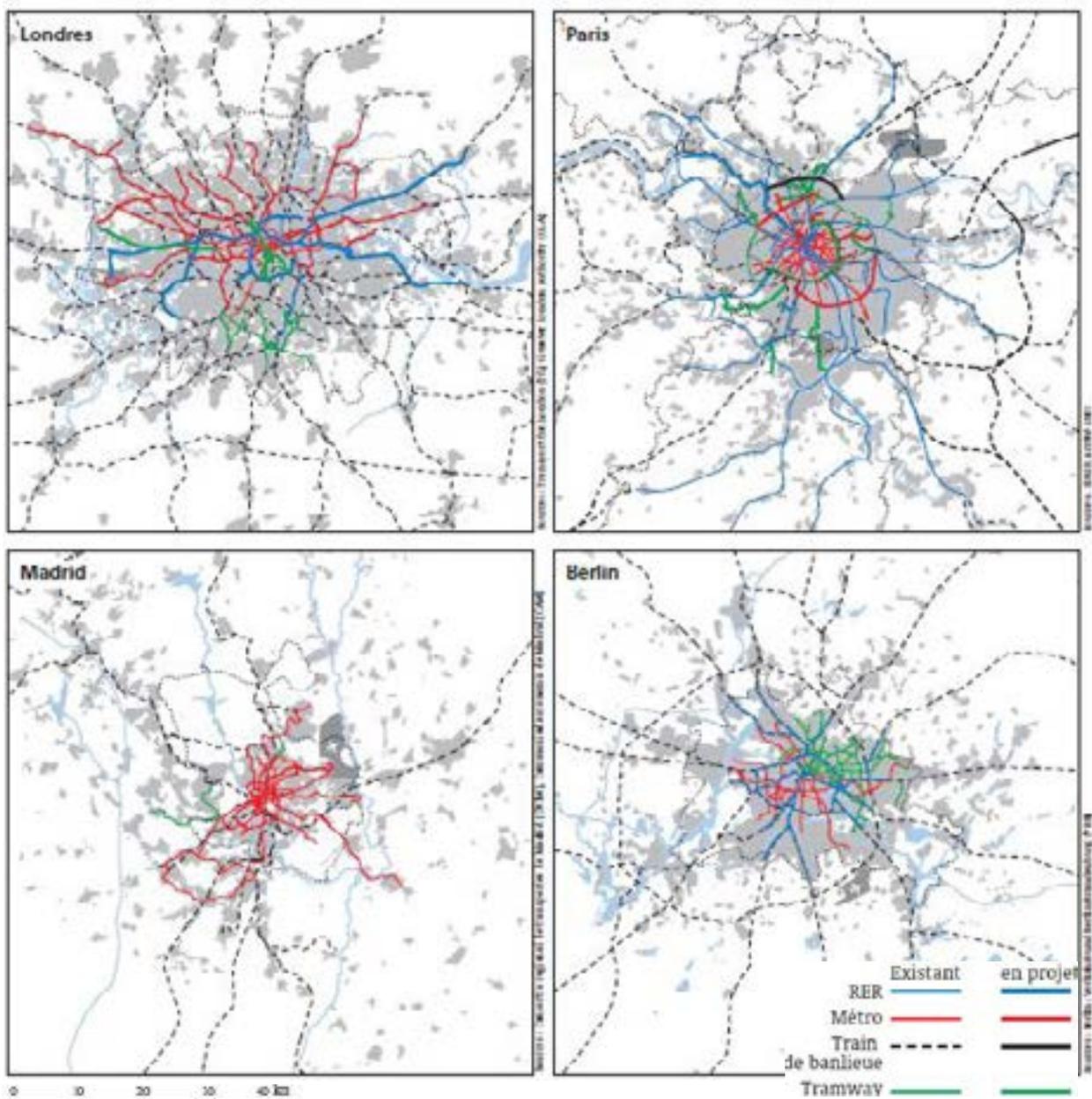
Densité de population dans quelques franges d'agglomération européennes (source : Paris projet, regards croisés sur les métropoles européennes, 2008)

Londres, ainsi, a des limites très définies, puisque la commune depuis 1938 est entourée d'une ceinture verte, la Metropolitan Greenbelt, dont l'objectif est de contenir la croissance urbaine Londonnienne au sein de l'agglomération, en érigeant une zone inconstructible au-delà, dont l'épaisseur atteint près de 50km aujourd'hui.

Les limites ne sont pas aussi claires pour la métropole berlinoise, dont le phénomène de périurbanisation est plus récent, ou même à Madrid, même si le phénomène y est plus ancien.

La greenbelt londonienne (source : <https://www.centreforcities.org/>)





Réseaux de transport lourds dans quelques franges d'agglomération européennes (source : Paris projet, regards croisés sur les métropoles européennes, 2008)

En termes de desserte, les franges de l'agglomération parisienne disposent également d'un réseau constitué bien qu'assez centré sur la métropole

C'est la métropole européenne avec la meilleure desserte en transport en commun: 214 km de lignes de métro, 587km de lignes de RER, auxquels s'ajoute le transilien qui dessert les espaces de franges. et l'accès au réseau européen de la grande vitesse Cette bonne desserte, bien qu'inégale pour les franges va être confortée et rééquilibrée par l'arrivée du métro automatique Grand Paris Express.

Le réseau de transport londonien est plus

en contact avec les franges de sa métropole, tout comme celui berlinois, qui inspire la métropole du Grand Paris.

CHAPITRE 2

VIVRE ET HABITER DANS LES FRANGES

SOMMAIRE

Les franges, pour qui?

Le choix de l'habitat individuel

Une idéologie périurbaine

Un ancrage des habitants dans les franges

Le lieu d'ancrage des familles avec enfants

Vers une diversification des profils des ménages dans les franges ?

Vivre dans les franges

Ségrégation sociale et spatiale

Les franges : villes dortoir ou lieu de l'établissement de la sociabilité?

L'habitat dans les franges

La norme : l'habitat individuel

Vers une diversification des types de construction

Densifier le périurbain, un enjeu d'aménagement?

CHAPITRE 2

VIVRE ET HABITER DANS LES FRANGES

Les fonctions de ces territoires ont également fortement évoluées, sous l'effet de la transformation de l'activité agricole, du développement banalisé de la périurbanisation et du renforcement des nouvelles métropoles hors Ile-de-France, et par le souhait de beaucoup d'habitants de s'éloigner de la zone dense urbaine polluée et chère. Il s'agit donc de comprendre qui habite dans ces franges périurbaines et pourquoi les populations s'y sont installées, avant d'analyser comment !

Les franges, pour qui ?

Nous verrons dans un premier temps que les franges sont essentiellement le lieu de vie des familles, même si ses habitants s'y diversifient, alors que parallèlement, la notion de famille a évolué.

Au sein de cette population, se trouvent des ménages essentiellement composés de familles, avec enfants.

Le choix de l'habitat individuel

La construction des Franges est, nous l'avons dit, celle de l'histoire de l'accession à la propriété, notamment en maison individuelle. Les lotissements peuvent être associés à des copropriétés dites horizontales, mais faire construire a longtemps été synonyme de construire une famille.

« Le projet de « faire construire » est à peu près toujours associé au projet de « fonder un foyer » (ou de l'augmenter), de bâtir une maison au sens de maisonnée, c'est-à-dire la création d'un groupe social uni par les liens de l'alliance et de la parenté, que redoublent les liens de la cohabitation ». ¹

L'accession à la propriété en périurbain se fait essentiellement en pavillonnaire, qui constitue jusqu'à 90% du parc de logement des communes, occupés en moyenne par 85% de propriétaires. Vivre en périurbain c'est donc, pour la majorité, l'accession à la propriété d'une maison.

« L'accession à la propriété pavillonnaire concerne en moyenne en 1999 près d'un ménage francilien sur quatre » (Berger 2008).

Une idéologie périurbaine

La maison plutôt que l'appartement

Le choix de l'habitat périurbain peut être motivé par des visions idéalisées de la vie à la campagne, conjuguant un ensemble de représentations d'un idéal villageois, comme d'un lieu tranquille où il fait bon vivre, de convivialité rurale, de solidarité, de nature... L'aspiration à la vie en individuel est également liée à un rejet de l'habitat collectif.



Plans de lotissement à Lissy (77) (sources : Lissy)

1 Pierre Bourdieu, Salah Bouhedja, Rosine Christin[et al.], « Un placement de père de famille: La maison individuelle : spécificité du produit et logique du champ de production », Actes de la recherche en sciences sociales, 1990

La plupart de ces nouveaux accédants à la propriété sont ainsi issus des grands ensembles, qui constituent bien souvent leur seule expérience d'habitat collectif en location¹, et qu'ils rejettent comme un espace dangereux, stigmatisé, voire coûteux, alors que l'habitat individuel est mieux connoté que l'habitat collectif dans les représentations.

L'achat plutôt que la location

Mais le choix n'est pas seulement celui du pavillon, il est également d'accéder à la propriété, avec une valorisation importante dans les discours du modèle de l'accession, qui se confirme aujourd'hui, dans les discours et les objectifs des hommes politiques de faire de la France une « France de propriétaires »².

Le statut de propriétaire est valorisé socialement, contrairement à la location (sentiment de payer le loyer à perte, ainsi que des charges (notamment dans le logement social) très élevées) et est rassurant pour assurer l'avenir (perte d'emploi, retraites incertaines). L'ensemble conduit au choix d'acheter plutôt que louer. Et, faute de budget suffisant pour acheter en centre-ville, ou bien d'envie d'habiter en proche banlieue, le choix se reporte sur le pavillonnaire périurbain. Pour beaucoup, l'achat d'un pavillon est un arbitrage issu de mécanisme financier (Rougé 2005a, Charmes 2005 et Lambert 2015).

1 Lionel Rougé, *Accession à la propriété et modes de vie en maison individuelle des familles modestes installées en périurbain lointain toulousain. Les « captifs » du périurbain ?*, Toulouse II le Mirail, 2005, 381 p.

2 Anne Lambert, « *Tous propriétaires !* » : *L'envers du décor pavillonnaire*, Paris, Seuil, 2015, 278 p.

Pour autant, si rentable qu'il paraît, la mauvaise qualité lors de leur construction d'une partie des pavillons périurbains entraîne un mauvais vieillissement de ces biens, d'où une moins-value lors de la revente pour une partie des pavillons. « Un regard axé sur l'épreuve du temps fait, quant à lui, ressortir le passage douloureux du rêve patrimonial aux difficultés de la transmission »³, les malfaçons lors de leur construction, les charges et impôts parfois sous évalués.

Mais l'attachement de certains à acquérir du neuf l'emporte sur les inconvénients. Pourtant, une partie des biens gagnent en valeur, du fait d'un rattrapage par le centre, d'une densification progressive voire d'un renforcement de l'accessibilité.

Certains quartiers pavillonnaires n'échappent ainsi pas à une gentrification. C'est le cas des quartiers les plus proches de l'agglomération, notamment les plus anciens, qui constituent un patrimoine très appréciables pour les classes supérieures⁴.



Terrain loti et prêt à construire en Seine-et-Marne (source : ville de Presles)

3 Marie Peretti-Ndiaye et Rémi Tréhin-Lalanne, « Ville nouvelle, quarante ans après. Les pionniers vieillissants de Maurepas », *Articulo - Journal of Urban Research*, décembre 2009.

4 Hélène Steinmetz, op. cit. « container-titre » : *Articulo - Journal of Urban Research*, »

Un ancrage des habitants dans les franges

Dans un premier temps, les habitants de franges ont été des urbains, désireux d'accéder à la propriété en individuel.

Mais aujourd'hui, ce sont de plus en plus des ménages venant d'à-côté qui emménagent dans le périurbain : comme le souligne Martine Berger, la part des ménages venus de Paris et de la Petite Couronne diminue très fortement. Les personnes venant habiter dans les franges sont pour beaucoup originaires d'une commune urbaine de grande couronne. On trouve également beaucoup de déménagements au sein d'une même commune périurbaine ou à proximité, les ménages cherchant à ajuster la taille, la disposition du logement, ou son cachet à leurs goûts en restant dans un voisinage proche où eux-mêmes ou leurs enfants ont créé des liens.

« L'installation en périurbain est donc de moins en moins une rupture, une aventure.

On vient habiter un espace qu'on a fréquenté pour ses loisirs (voir par exemple le desserrement autour de Cergy vers le Vexin, ou dans les Yvelines ou l'Eure-et-Loir à partir de Saint-Quentin-en-Yvelines), ou dans son enfance, on y a parfois des racines familiales. D'où un attachement aux ressources et aux qualités d'un territoire.»
Martine Berger

La population des franges, «est donc de plus en plus ancrée localement». Son ancienneté d'installation est réelle.

Parmi les propriétaires de pavillons, Martine Berger note que 4 ménages sur 10 habitent aujourd'hui leur logement depuis plus de 20 ans. En même temps, les ménages en présence s'y diversifient et se pose alors la question du parcours résidentiel, comme nous y reviendrons.

Le lieu d'ancrage des familles avec enfants

Martine Berger montre qu'en Ile-de-France les probabilités de devenir propriétaire d'un pavillon selon la composition d'un ménage, et que ce sont essentiellement les familles qui sont concernées par l'acquisition d'un pavillon, notamment au s'ils acceptent un déménagement de commune¹.

C'est donc essentiellement les familles qui sont concernées par ce modèle qui se confirme et se renforce dans le temps. Ainsi, « Une proportion croissante des couples franciliens ayant des enfants réside en maison individuelle : ils étaient 28 % en 1975, ils sont 41 % en 1999 »².

A noter que la part d'enfant naissant dans les communes périurbains (taux brut de natalité) est inférieur que celle constatée dans les pôles urbains.

« Les espaces périurbains seraient donc plutôt un lieu d'accueil pour les familles déjà constituées »³,

L'emménagement en périurbain est rendu nécessaire pour obtenir de la place supplémentaire après des naissances.

« Les communes périurbaines se sont révélées attractives pour les familles avec enfants. Ce que reflète la composition par âge de leur population : on y trouve en effet plus fréquemment qu'ailleurs des jeunes et des enfants. Parallèlement, le pourcentage d'adultes ayant entre 40 et 60 ans est légèrement supérieur à la moyenne nationale. Les adultes plus jeunes se rencontrent plus fréquemment dans les pôles urbains. À l'opposé, les personnes âgées sont plutôt l'apanage de l'espace à dominante rurale. »⁴.

1 Martine Berger, « Pavillonnaires franciliens : d'une forme urbaine à des territoires quotidiens ? », Strates. Matériaux pour la recherche en sciences sociales, janvier 2008, p. 119-134.

2 Ibidem.

3 Thomas Le Jeannic, « Trente ans de périurbanisation : extension et dilution des villes », Economie et statistique, vol. 307 / 1, 1997, p. 21-41.

4 Ibidem.

Une diversification des profils des ménages dans les franges ?

Mais si les nouveaux venus dans le périurbain sont des familles et qu'il correspond essentiellement à ce mode de vie, les ménages emménagés demeurent très souvent dans le périurbain une fois que les enfants ont déménagé. (Berger 2008 et Berger 2006).

Les parcours de vie ont tendance à s'y faire, ce qui donne lieu à une diversification des ménages en place dans le périurbain : le nombre de personnes âgées, de familles monoparentales, d'adolescents, y augmente. Ces publics posent des défis particuliers sur ces territoires.

Vieillir dans le périurbain

Si dans un premier temps, les ménages ont accédé à une maison aux franges de l'agglomération pour y fonder où y élever leur famille, ces premiers habitants sont désormais âgés. Les chercheurs montrent qu'il y a un enracinement dans le périurbain : les ménages qui ont emménagés dans les années 60-70 y sont restés, bien que les

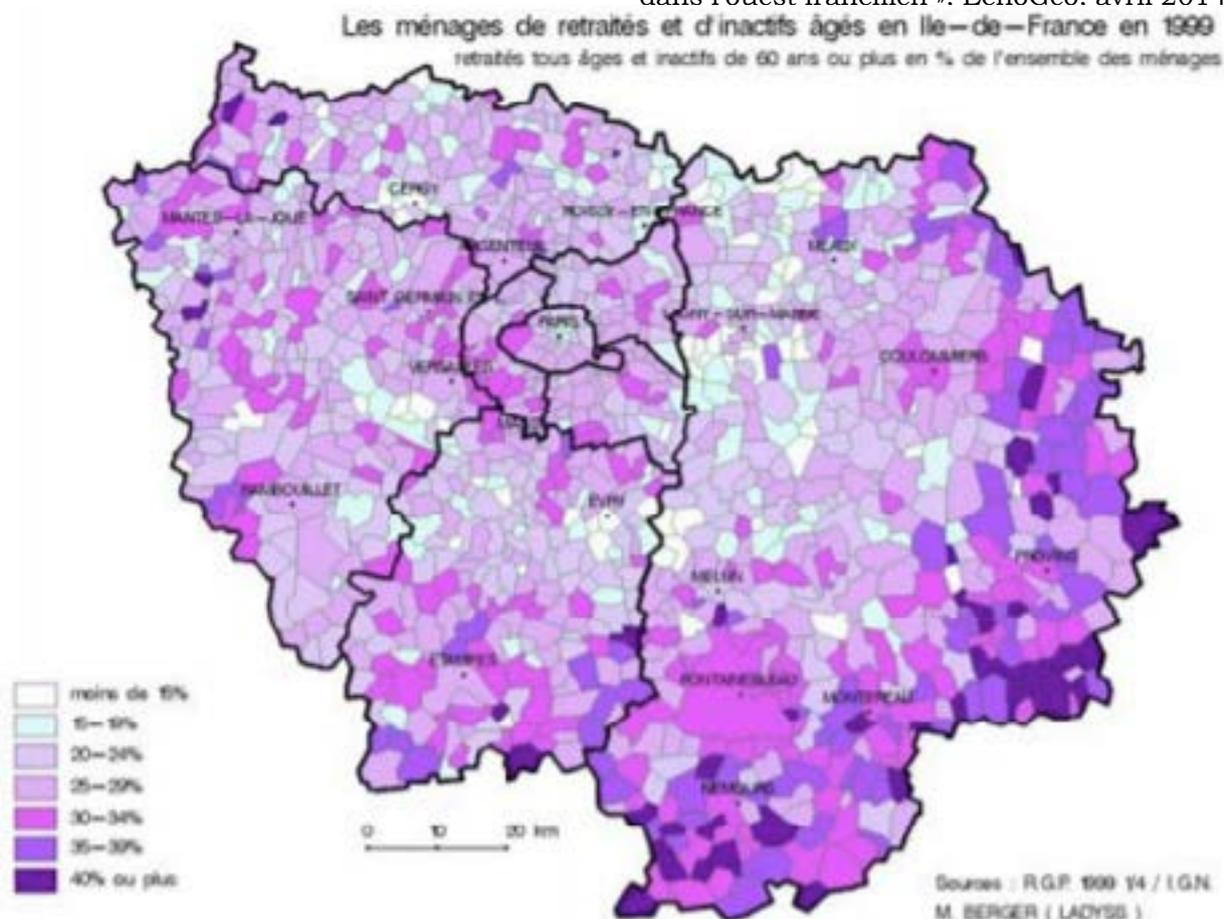
parcours puissent être complétés par un déménagement dans le centre-ville ou par les tentations de l'héliotropisme.

Si le pavillon a pu être dans un premier temps vu comme un rattachement à un lieu de vie temporaire (Charmes 2005), le départ du périurbain n'est pas toujours souhaité par les personnes âgées qui ont tissé au cours du temps des liens de sociabilité et d'amitié¹ bien qu'elle diminue, avec les départs et les décès des uns et des autres². Ainsi, M. Berger souligne une diversification des profils démographique dans les territoires périurbains, notamment les plus anciens³, ainsi qu'une plus grande variabilité des types de ménages, notamment monoparentaux.

1 Éric Charmes, La vie périurbaine face à la menace des gated communities, Harmattan, 2005

2 Marie Peretti-Ndiaye et Rémi Tréhin-Lalanne, *op. cit.*

3 Martine Berger, Claire Aragau et Lionel Rougé, « Vers une maturité des territoires périurbains ? : Développement des mobilités de proximité et renforcement de l'ancrage dans l'ouest francilien ». EchoGéo. avril 2014.



Retraités en Ile-de-France (source : rapport du PUCA, 2008)

On assiste donc à un vieillissement des populations sur place dans certaines communes des franges, qui est un enjeu pour les élus : les maisons ne sont pas toujours adaptées aux situations de vieillissement : la présence d'un étage, d'un palier qu'il devient compliqué de monter, les lieux pour faire les courses sont éloignés, ce qui pose problème lorsque les personnes ne sont plus véhiculées.

Dans certaines communes, on peut même parler d'un « entre-soi générationnel », qui n'est pas sans poser des problèmes. Il ajoute une nouvelle dimension, celle de l'âge, aux dynamiques de spécialisation sociale des espaces urbains.

Si le couple avec enfant demeure toujours la norme au moment de l'acquisition d'un pavillon, les événements de la vie (divorce, vieillissement, décohabitation des enfants...) n'entraînent pas nécessairement le départ de l'environnement périurbain, introduisant une plus grande variété dans les profils des périurbains⁴.

4 Sandra Thomann, « Stratifications générationnelles au sein d'espaces périurbains : une opportunité du « vivre ensemble » ? », Article - Journal of Urban Research, décembre 2009.

Être jeune, adolescent dans les franges

Les adultes n'habitent pas seuls dans les franges, et il est intéressant de s'interroger à ceux qui semblent être la raison de leur déménagement dans le périurbain : les enfants.

Catherine Didier-Fèvres a étudié les modes de vie des jeunes périurbains¹.

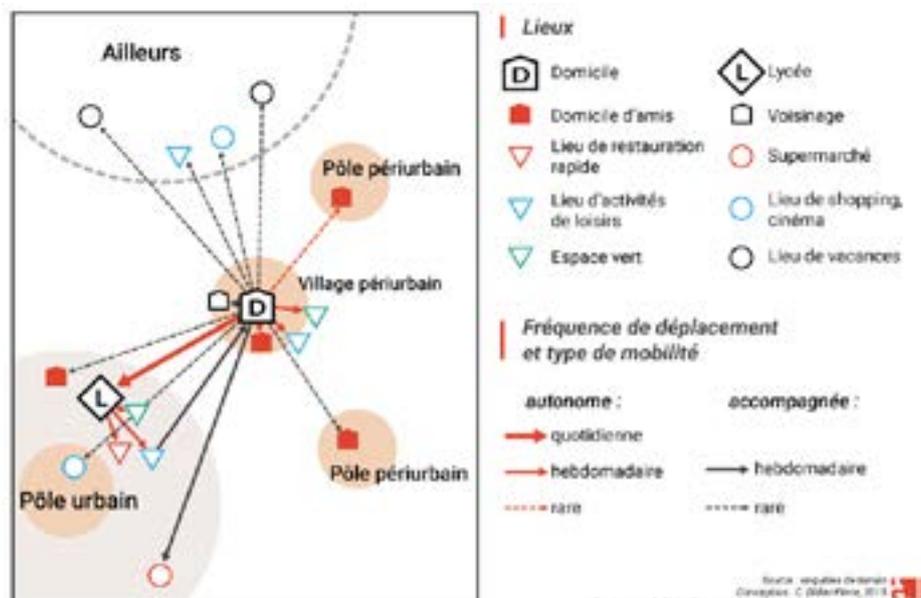
Elle montre que les enfants sont au cœur de la vie des habitants des franges, notamment parce qu'ils permettent l'établissement de sociabilités avec d'autres parents, qu'ils sont le support d'un investissement associatif (associations de sport, de théâtre...). Tout n'est cependant pas rose, les parents - et le plus souvent

1 Catherine Didier-Fèvre, « La nuit : une nouvelle frontière pour les jeunes des espaces périurbains ? », Géoconfluences, avril 2018.



Enfant dans un lotissement (source : Enfants, adolescents : des pièces maîtresses du puzzle périurbain, les annales de la recherche urbaine)

Mobilités type d'un enfant périurbain (Source : D'après Didier-Fèvre C. 2015. The place to be ? Vivre et bouger dans les « entre-deux » : jeunes et mobilités dans les espaces périurbains. Université Paris-Nanterre-La Défense. Prix Mobilités du Forum Vies Mobiles 2017)



les femmes - se voient parfois transformés en «parent taxis» dans ces communes, pour que les enfants puissent réaliser des activités extrascolaires.

La difficulté est plus importante pour les adolescents, notamment en matière de mobilités. Celles-ci sont vécues comme une double-peine par les adolescents, qui doivent être systématiquement accompagnés d'un adulte, d'où un frein à leur indépendance. Les mobilités importantes pour se rendre au collège puis au lycée sont également souvent mal vécues et accusées de générer des difficultés scolaires pour les adolescents concernés.

Pourtant, la situation est loin d'être uniforme. Dans l'ouest Yvelinois, mieux maillé par les transports en commun, les jeunes périurbains apprivoisent les mobilités et sont davantage satisfaits de leur cadre de vie. On y voit un réel attachement aux entités villageoises, la pratique d'espaces de sociabilité classique - cafés, espaces publics - qui s'ajoutent aux espaces de sociabilités propres au périurbain - centres-commerciaux, espaces vacants des zones industriels.

Dans l'est de l'Île-de-France, où la périurbanisation est plus récente et moins constituée, la satisfaction des jeunes est

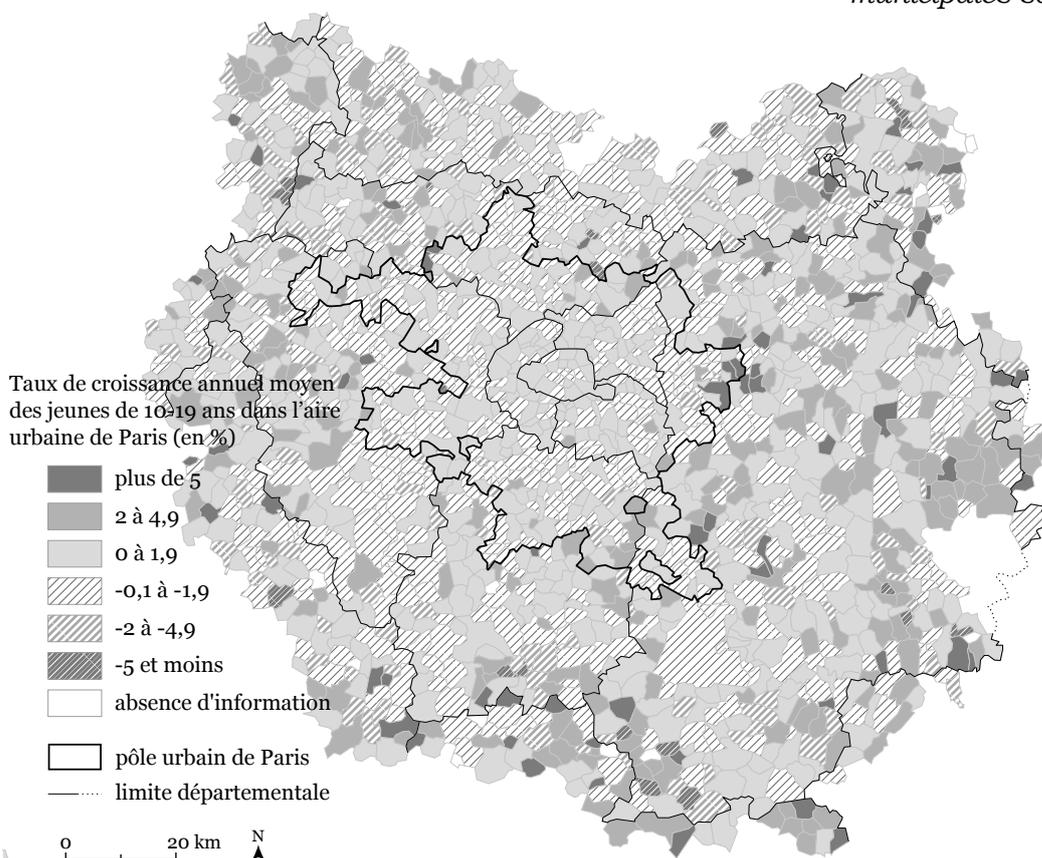
moins grande. Les lieux de sociabilités se limitent souvent aux domiciles des jeunes, notamment pour les activités nocturnes.

L'auteur note ainsi que la nuit peut être vue comme une nouvelle frontière aux sociabilités des périurbains, même si, là encore, les adolescents s'adaptent.

«Leur localisation résidentielle périurbaine les oblige à mettre sur pied des dispositifs pour rendre opérationnelle la réalisation de leur projet de sortie : en groupe, garçons et filles vont en train à Paris, après avoir rejoint la gare grâce à des mobilités accompagnées parentales ou autonomes (en pratiquant l'autostop ou la marche à pieds le long de routes souvent mal équipées en trottoirs et en éclairage). Après avoir marché et dansé dans les rues parisiennes, ils dorment sur les bancs de la gare Montparnasse en attendant le premier train.»

Or, la nuit est un temps fort pour les jeunes pour se construire comme de jeunes adultes. C'est pourtant assez mal compris par la puissance publique : les adolescents et leurs volontés demeurent assez peu pensés dans les franges de l'agglomération.

«Autant les politiques publiques municipales sont promptes à organiser les loisirs des enfants et des pré-adolescents, autant la prise en compte de desideratas des adolescents, et plus particulièrement nocturnes, est absente ou limitée.»



Taux de croissance de la part des jeunes dans l'unité urbaine (source : Didier-Fèvre, Catherine. « L'appartenance territoriale des jeunes périurbains. Perdus entre la campagne et la ville ? », Pour, vol. 228, no. 4, 2015, pp. 105-112.)

Les familles monoparentales dans les franges

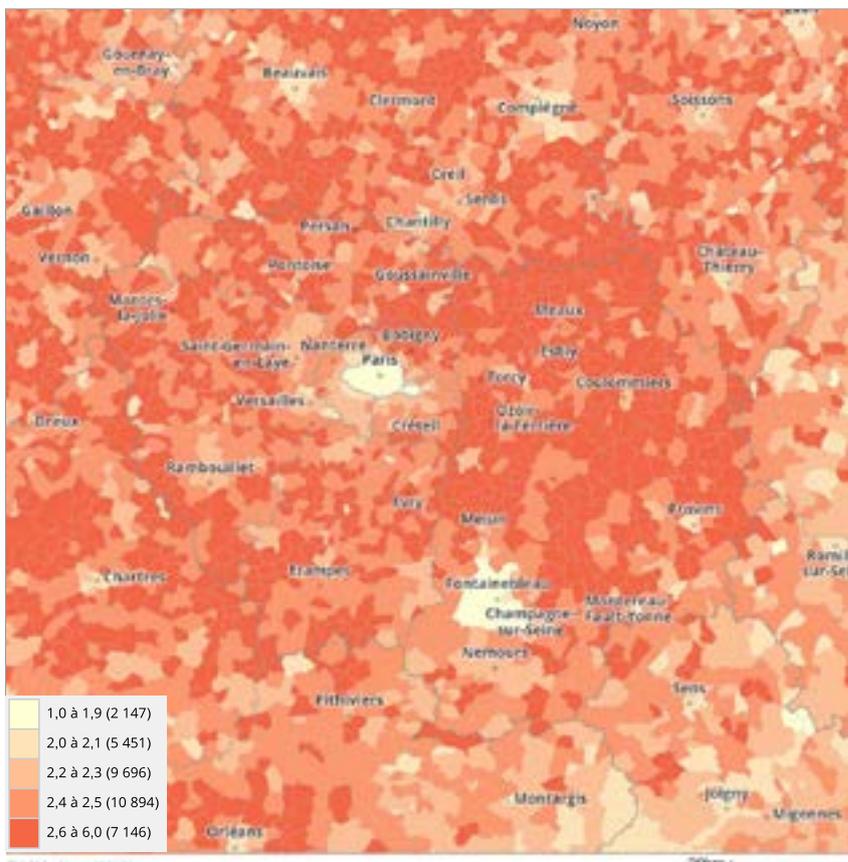
La France et surtout l'Île-de-France sont concernés par une augmentation du nombre de familles monoparentales, essentiellement des femmes avec enfants: 17% des ménages sont des familles monoparentales dans l'aire urbaine parisienne, quand seulement 12% habitent en périurbain.

Les cartes ci-après montrent en effet que les communes des franges sont habitées généralement par de plus grands ménages que ceux de l'agglomération ou de Paris. A l'exception de communes des franges avec des aménités importantes (comme c'est le cas de villes du périurbain), on y trouve assez peu de familles monoparentales.

Pourtant, les franges de la métropole ne sont pas épargnées par l'augmentation des familles monoparentales, même si elles le sont moins et différemment que l'agglomération centrale.

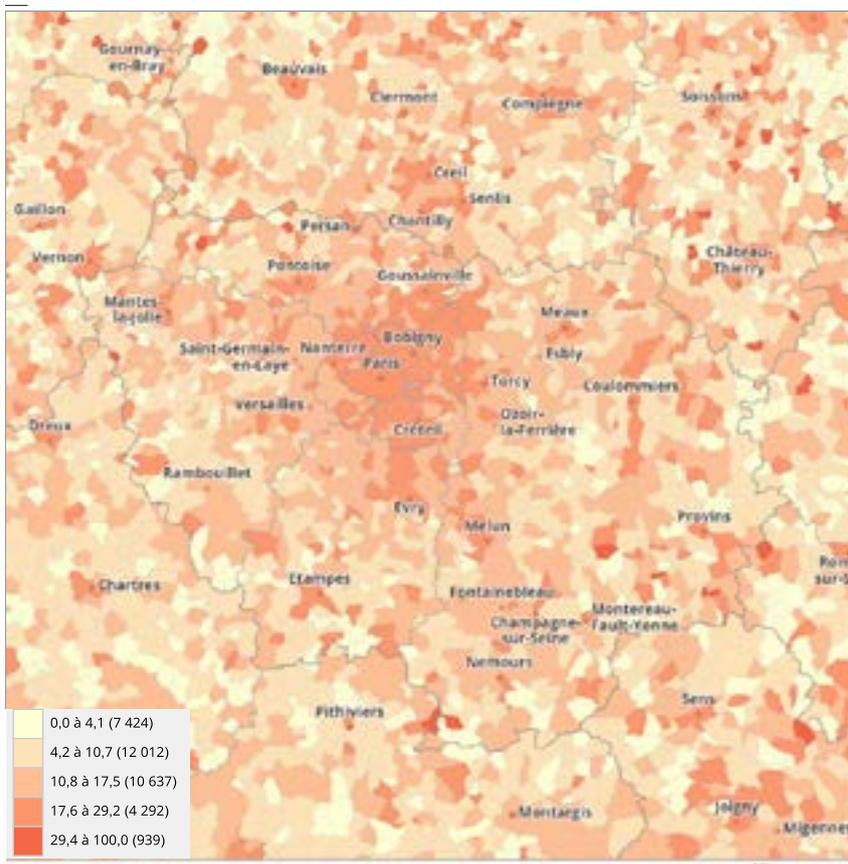
Les communes les plus pavillonnaires ne sont pas, a-priori adaptées aux attentes des petits ménages, à la recherche d'aménités urbaines proches. Ils ne cessent pourtant d'augmenter dans le périurbain francilien. Les divorces y sont en effet fréquents, et beaucoup de parents divorcés tentent de rester à proximité du lieu où ils ont construit leur famille afin de favoriser les gardes partagées des enfants.

Pour beaucoup de maires, se pose alors la question d'accueillir autrement ces familles monoparentales, moins aisées, qui peinent à trouver une offre de logement adaptée à ces territoires.



© IGN - INSEE 2018

Nombre de personne par ménage (source : INSEE)



© IGN - INSEE 2018

Part des familles monoparentales (source : INSEE)

Vivre dans les franges

Ségrégation sociale et spatiale

Le choix de la localisation périurbaine n'est pas neutre, il constitue le projet d'une vie ¹ et est donc longuement analysé par les entrants dans les franges qui développent des stratégies résidentielles pour valoriser le plus possible leur choix. Ainsi, le choix résidentiel notamment se fait en fonction d'un entre-soi social, dans une logique de «club».

Les franges, lieu d'un entre soi social ?

Historiquement, ce sont les ménages des classes moyennes supérieures qui se sont installés dans les communes des franges urbaines. Puis, ce sont les ménages des classes moins aisées dans le périurbain qui s'y sont installés, rendus solvables par l'évolution des conditions d'accès à l'emprunt². Tous ne se sont pas installés au même endroit.

Leur installation dans le périurbain est socialement différenciée, créant une endogamie sociale dans certaines communes.

Le chercheur Éric Charmes décrit un phénomène qui concerne beaucoup de communes, qui tendent à se spécialiser socialement, et tente d'évincer des populations qui n'y trouveraient pas leur place ³. Beaucoup de chercheurs soulignent que la crainte de l'installation de populations socialement perçues comme inférieures est souvent exprimée, notamment dans les quartiers pavillonnaires.

« L'arrivée d'habitants situés en dessous de soi dans les hiérarchies sociales constitue une crainte partagée par tous » ⁴

1 Pierre Bourdieu[et al.], op. cit.

2 Pierre Merlin, L'exode urbain. De la ville à la campagne, 2009, La Documentation française, 2009, 176 p.

3 Éric Charmes, op. cit.

4 Jean Rivière, Le pavillon et l'isoloir. Géographie sociale et électorale des espaces périurbains français (1968-2008). À travers les cas de trois aires urbaines moyennes (Caen, Metz et Perpignan)., phdthesis, Université de Caen, 2009.

« Filtrage social par les coûts d'accès et stratégies volontaristes de propriétaires soucieux de maintenir autant qu'ils le peuvent la valeur de leur bien ont contribué à créer, dans le parc pavillonnaire nouvellement construit, des espaces socialement beaucoup plus homogènes que ne l'étaient les immeubles locatifs du tissu urbain ancien. »⁵

Charmes souligne l'existence de marqueurs sociaux qui favorisent l'installation de classes supérieures (enfouissement des réseaux électriques, bon entretien des voiries, persistance des espaces agricoles...) ⁶ alors que Berger souligne que l'entre-soi social se développe de manière croissante, alors que les stratégies d'évitement se donnent de plus en plus à lire.

*« Les positions spatiales reflètent de plus en plus les positions sociales et les voisinages sociaux se spécialisent, comme en témoigne l'évolution des coefficients de corrélation linéaire, calculés à l'échelle de la commune, entre les groupes socioprofessionnels de propriétaires de pavillons, qui mesurent les proximités spatiales ou les stratégies d'évitement. »
Berger 2008*

« Partout les cadres s'éloignent des professions intermédiaires, ces dernières se rapprochant des employés, voire des ouvriers (dans les espaces les plus denses), tandis qu'ouvriers et employés voisinent de plus en plus souvent. » Berger 2008

Cependant, comme on a pu l'évoquer, le périurbain connaît également des processus de maturation, notamment dans des quartiers patrimoniaux, ou dans les quartiers rattrapés par la ville ou là où se développent de nouveaux modes de transport.

Ainsi, malgré une recherche d'homogénéité sociale, ces quartiers périurbains peuvent être rattrapés par davantage de diversité.

5 Martine Berger, op. cit.

6 Éric Charmes, op. cit.

Les franges : villes dortoir ou lieu de l'établissement de la sociabilité?

Quelles sociabilités dans les franges ?

Les liens de sociabilité pour les habitants des franges ont été questionnés, d'aucun se demandant si le fantasme de la sociabilité villageoise, que beaucoup venaient chercher, s'était, ou non, concrétisé.

Si certains témoignent d'une déception quant à l'absence de cette sociabilité, notamment les femmes inactives qui ont des liens sociables moins fréquents à cause de l'éloignement de leurs lieux de sociabilité initiale, beaucoup soulignent qu'ils ne recherchent pas réellement de nouvelle sociabilité, ni même d'ancrage local¹, faute d'envie voire de temps disponible. Rougé le résume comme une « culture de l'indifférence », parfois subie, parfois voulue, à l'égard du voisinage.

Rougé est retourné dix ans après un premier terrain voir les ménages qu'il avait enquêté. Il soulignait initialement que ces ménages éprouvaient un sentiment de « réel enfermement », avant de montrer une insertion progressive dans la sociabilité locale :

« La majorité des familles rencontrées semblent, petit à petit, prendre place à la fois dans la commune, », avec les nouveaux arrivants ainsi qu'avec ceux arrivés en même temps qu'eux.

« Cependant, si la fracture est toujours réelle entre « natifs » du village et « nouveaux », celle-ci tend à s'estomper sous l'effet d'un double mouvement : celui de la culture de l'indifférence, du sacrosaint « chacun chez soi » et du « travail du temps », favorisant l'apaisement et l'interconnaissance », même si la volonté d'être chacun chez soi subsiste pour les ménages nouvellement arrivés²

Que les rencontres aient été initialement souhaitées ou non, elles se produisent, contribuant à ancrer les habitants sur leur territoire, pour ceux qui rejettent cette sociabilité, alors que ceux qui la souhaitaient se sont résolus à moins de

solidarité villageoise. De plus, des pratiques de solidarités se formalisent au cours du temps, que ce soit le covoiturage pour accompagner les enfants³, le développement de circuits courts (fruits et légumes), mais aussi dépannage et réparation de matériel (Rougé 2009). Au fil des années, le tissu associatif se développe : au gré d'activités sportives, périscolaires, culturelles... alors que d'anciens « nouveaux arrivés » prennent des fonctions électorales⁴.

Berger relativise l'absence d'ancrage local des périurbains soulignant que « les Franciliens résidant en maison individuelle, installés dans leur logement actuel depuis dix-huit ans en moyenne, au lieu de cinq ans pour ceux qui résident dans un appartement à loyer libres, apparaissent plus durablement ancrés dans leurs territoires de résidence »⁵. Ainsi, le choix de l'habitat pavillonnaire résulte de multiples arbitrages économiques, sociaux, voire politiques. Bien que fortement critiqués, les ménages périurbains demeurent globalement satisfaits, d'où la persistance d'un modèle pavillonnaire offrant confort spatial voire qualité de vie, même si ce mode de vie génère un coût important.



Une brocante (vente d'objets d'occasions par des particuliers) dans un bourg (source : brocante à Orgerus)

1 Eric Charmes, *La ville émietlée: essai sur la clubbisation de la vie urbaine*, Presses universitaires de France, Paris, 2011, 288 p.

2 Lionel Rougé, op. cit.

3 Marie Peretti-Ndiaye et Rémi Tréhin-Lalanne, op. cit.

4 Eric Charmes, op. cit.

5 Martine Berger, op. cit.

Les franges, lieux d'un repli volontaire?

Pour d'autres, le départ dans l'entre-soi social ainsi que les faibles sociabilités développées sur place soulignent le repli et l'« individualisme pavillonnaire » Laruelle (2008), et sont motivés « parce qu'ils fuyaient le contact d'autrui »¹, conduisant notamment à la pratique d'un vote contestataire, souvent lié au Front National. Lévy y voit ainsi « un terreau propice au développement des replis agressifs » (Lévy, 1999), alors que Cailly constate que

« Le vote pour les partis tribunitiens (extrême droite + extrême gauche) au 1er tour de la présidentielle française de 2002 montre à cet égard que le périurbain est devenu un principe de découpage très prédictif de l'expression politique protestataire » (Cailly, 2003).

Ces thèses sont toutefois nuancées et très discutables. Sans nier la présence d'un vote contestataire très présent en périurbain, ce n'est pas la seule responsabilité de la localisation géographique de l'habitat qui peut stimuler ce vote. Si on prend en compte la composition sociale des ménages, notamment, ou si l'on tient compte des âges du périurbains. L'ouest yvelinois, plus aisés, est ainsi moins concerné par un vote extrémiste que l'est seine-et-marnais.



Un marché du terroir à Orgerus (source : mairie d'Orgerus)

BROCANTE
à HARGEVILLE
Centre village
(entre Thoiry et Mantes)

Stands : 6€/mètre
(minimum : 2m)
Buvette et Snack

Infos et réservations
07 71 16 42 49
slh.fetes@gmail.com

Dimanche
9 JUIN
2019
de 7h à 18h

Ne pas jeter sur la voie publique

Une publicité pour une brocante à Hargeville (source : <https://brocabrac.fr>)

¹ Jacques Lévy, « Mesurer la ville ou casser le thermomètre ? », Pouvoirs Locaux, II-1997, 1997, p. 60-61.

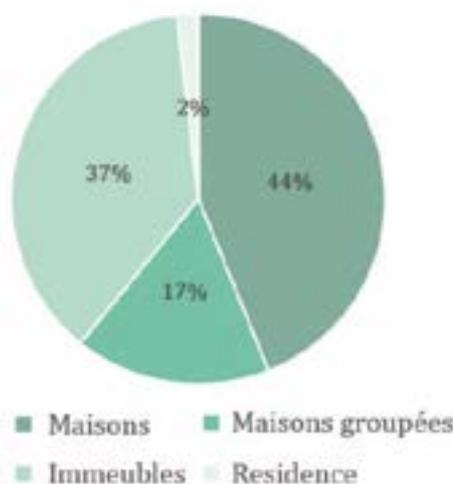
L'habitat dans les franges

L'habitat individuel, la norme dans les franges

Le marché pavillonnaire, toujours dynamique

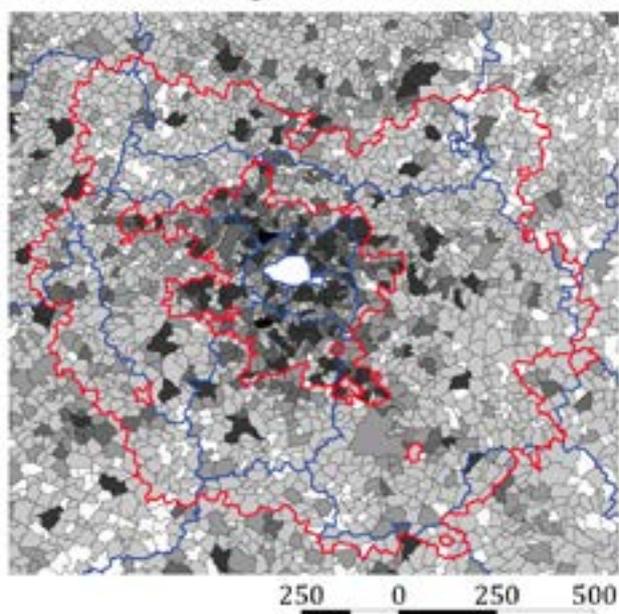
L'habitat individuel demeure le mode principal de construction dans les franges, avec plus de 60% des nouvelles constructions qui sont réalisées en logement individuel (44% en permis de construire déposés par des particuliers, et 17% en permis groupés, déposés par un promoteur). Les immeubles y représentent tout de même 37% de la construction neuve dans le périurbain.

On constate deux choses : la première, c'est un dynamisme de construction de maisons individuelles important dans l'agglomération, lié à des politiques de densification.



Part de la construction en périurbain (source : Construire des immeubles au royaume des maisons, 2018)

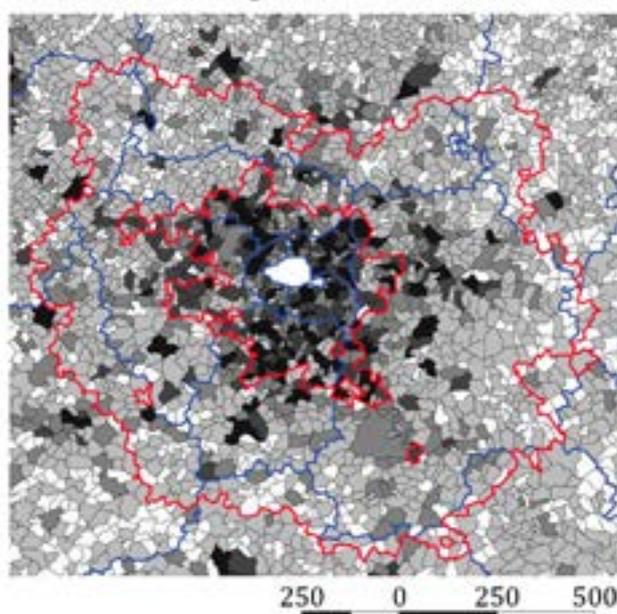
Construction de logement individuel 2010-2013



logement individuel 2010-2013



Construction de logement individuel 2014-2017



logement individuel 2014-2017



sources : base de données Sitade 2010-2017, réalisée par CF

Construction de logement individuel : (source : Construire des immeubles au royaume des maisons, 2018)



Publicité pour un constructeur de maison neuve (source : <https://www.maisons sesame.fr>)

La seconde est que dans les franges urbaines, la construction de maisons neuves se concentre essentiellement dans certaines communes, plutôt aux limites actuelles de l'aire urbaine, parfois au-delà des limites de la région Ile-de-France.



Un lotissement en construction (source <https://actualite.seloger-construire.com/>)

Plus que l'habitat individuel, dans le périurbain en Ile-de-France, le modèle dominant demeure celui de la maison isolée sur son terrain et développé par la procédure du lotissement.

« En Ile-de-France, l'essentiel de la construction se fait en lotissements de promotion-construction. Ce sont de grands promoteurs qui construisent, lotissent et vendent les maisons. » Anne Lambert

Il en résulte des formes d'habitat assez standardisées, des architectures banalisées et marketées dans les villages expo notamment, qui s'adaptent peu. Leur implantation est majoritairement

guidée par la rentabilité d'occupation du site. Le modèle de l'accession à la propriété est souvent dénoncé, notamment lorsqu'il se traduit par l'acquisition d'une maison. Anne Lambert, notamment, l'attaque fortement, en soulignant que la solvabilisation des ménages modestes les conduit à accéder à la propriété dans les franges de l'agglomération. Les budgets restreints, limités, vont conduire ces acquéreurs à acheter des logements qui ne sont pas toujours de bonne qualité et à des conditions d'endettement assez importante. Ces lotissements pour les classes populaires sont qualifiés de « HLM à plat », en référence aux constructions des ZAC.

*« L'expression « HLM à plat » est une expression indigène et très parlante. Cela veut dire que la promiscuité verticale devient horizontale, la mauvaise facture des grands ensembles et la standardisation se retrouvent et la population est la même. »
Anne Lambert*

« L'accès à la propriété fragilise ces ménages parce que les politiques d'accession visent des groupes sociaux dont les conditions économiques se détériorent par ailleurs. Finalement, certains ménages ne se sentent pas propriétaires, ils se disent « locataires de la banque ». Leur sentiment de propriété est très ténu et s'accompagne d'un sentiment d'insécurité financière grandissant. »

Anne Lambert

Vers une diversification des types de construction

On assiste toutefois à une diversification des modes de construction en périurbain, rendue nécessaire par la grande homogénéité du parc de logement. Dans les franges, on compte jusqu'à 90% de logements individuels, essentiellement occupés par des propriétaires, ce qui n'est pas sans poser de problème, notamment pour accueillir les jeunes qui souhaitent décohabiter, les familles monoparentales ou les personnes âgées.

Beaucoup d'élus comprennent ces enjeux et tentent de diversifier leur parc de logement sur leur commune, pour favoriser le parcours résidentiel, et répondre aux besoins de leurs administrés.

Les préoccupations sont croissantes pour réaliser des appartements, de la cohabitation, des nouveaux services mais aussi des logements sociaux dans des nouveaux quartiers mais également dans les centres-bourgs ou centre-ville en régénération.



Constructions à venir à Moussy-le-Neuf source : Construire des immeubles au royaume des maisons, 2018)

Diversifier la typologie architecturale dans les territoires de frange ne va pourtant pas de soi. Le marché est assez hésitant. Il est à créer suivant les contextes. On y trouve par ailleurs peu de maître d'ouvrage enclins à construire dans ces communes, notamment du fait de la concurrence de la métropole parisienne.

C'est majoritairement le territoire des constructeurs et lotisseurs de maisons : les promoteurs sont concentrés sur des marchés plus denses

Ces opérations sont, de plus, assez peu rentables économiquement parlant : en effet, cela coûte plus cher de construire

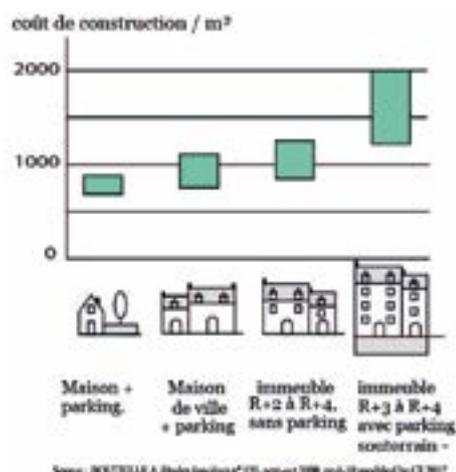
du logement collectif que du logement individuel. Les prix de sortie sont plus faibles pour du logement collectif que de l'individuel, et les opérations peinent à s'équilibrer.

Il est donc difficile de construire autrement, et beaucoup d'élus se heurtent à ces difficultés. Pour construire, il faut donc équilibrer ces opérations avec de l'argent public, ce qui n'est pas toujours facile à obtenir ou à justifier auprès des habitants de ces communes périurbaines, dont beaucoup sont encore assez hostiles à la construction d'appartements, notamment parce qu'ils cherchent à conserver un certain entre-soi.

Dans certains territoires, des opérations originales parviennent à sortir, comme les opérations présentées ci-après : du logement social à Bouray-sur-Juine, une architecture bois, une réhabilitation à Houdan, d'un ancien hôpital...



Logement social à Bouray-sur-Juine : petits collectifs laissant une large place aux espaces extérieurs source : Construire des immeubles au royaume des maisons, 2018)



Le logement collectif, plus coûteux que le logement individuel (Source : Construire des immeubles au royaume des maisons, 2018)



Programme de réhabilitation d'un ancien hopital en appartements (Source : Construire des immeubles au royaume des maisons, 2018)

L'accent est également sur les cohabitations intergénérationnelles, comme à Beynes dans les Yvelines, qui favorise l'hébergement contre service et met en relation personnes âgées et jeunes à la recherche d'un logement sur son territoire.



Solidarité intergénérationnelle (source : Beynes en transition)



Village idéal ? (source : Beynes en transition)

Ces expérimentations concernent également les façons de construire. Certaines communes peuvent ainsi soutenir de l'auto-construction, comme ça a été le cas à Flagy.



La « maison Batut », du nom du propriétaire auto-constructeur, située en front de village au sud de Flagy (source: Nicolas Laruelle © IAU idF 2016)

D'autres soutiennent la construction en matériaux bio-sourcés, comme le Parc Naturel Régional du Gâtinais français, qui tente de développer la construction en chanvre sur son territoire.



Une collecte de chanvre dans le PNR du Gâtinais (source : <https://gatichanvre.fr>)

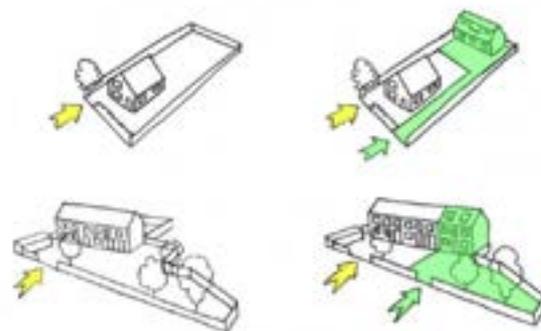
Densifier les franges un enjeu d'aménagement?

Au-delà, il y a un véritable enjeu, nous l'avons dit, à limiter l'étalement urbain en Ile-de-France. Les communes s'intéressent donc à la densification.

Le BIMBY

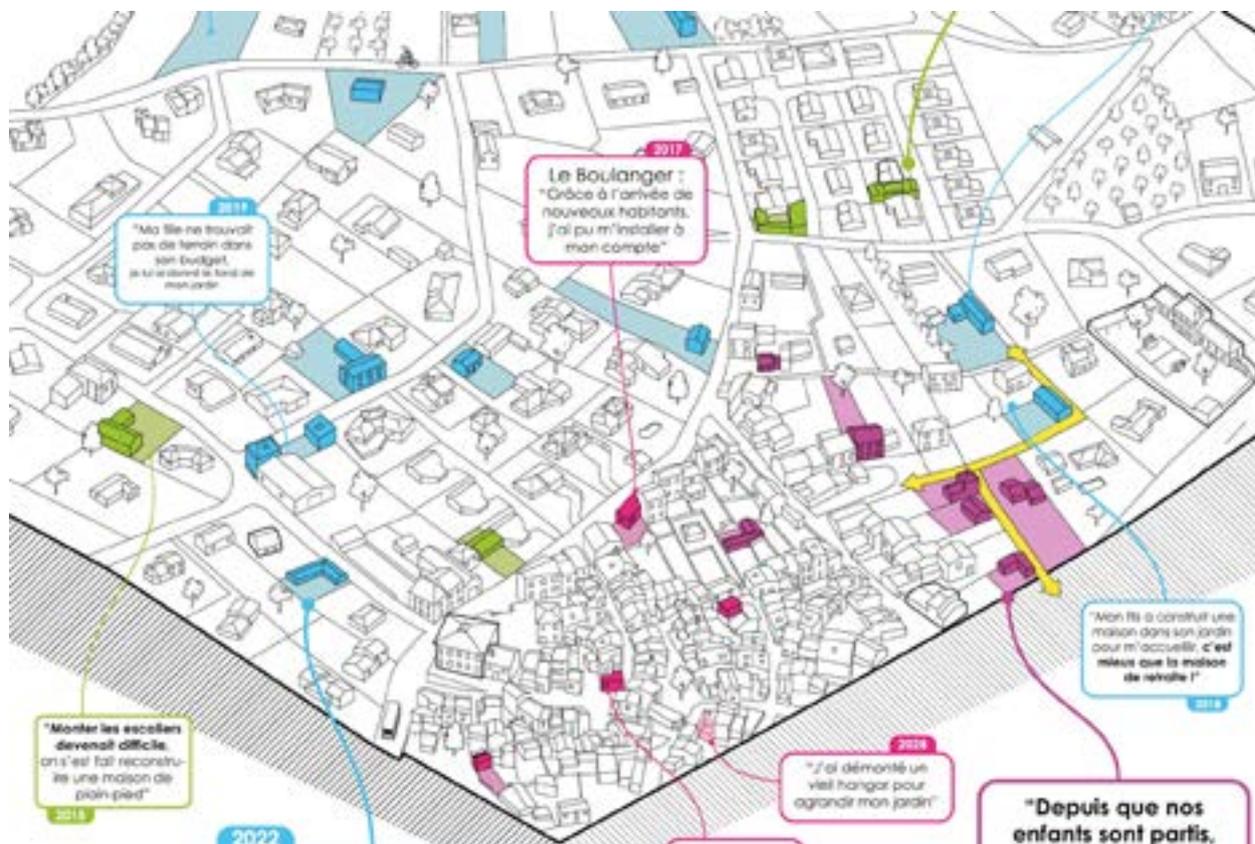
En France, une initiative, intitulée BIMBY (Build in my backyard), tente de promouvoir la densification par l'habitat individuel, notamment dans les franges des agglomérations. L'idée est que dans les quartiers de logement individuel anciens, l'habitat est assez peu dense, on peut donc y réaliser des divisions parcellaires pour créer du logement individuel en réutilisant le foncier. Les avantages sont nombreux : ils permettent aux ménages propriétaires du terrain de réaliser une plus-value foncière ou un investissement locatif.

Cette démarche a été reprise dans beaucoup de communes des franges



La division pavillonnaire d'après le programme de recherche BIMBY (source : bimby.fr)

pour tâcher de construire davantage en densification qu'en étalement urbain, mais également pour proposer une offre sur-mesure, réalisée par un architecte.



La division pavillonnaire d'après le programme de recherche BIMBY (source : bimby.fr)

Densifier les centres-bourgs ?

Au-delà des quartiers pavillonnaires, la densification est également un enjeu dans les centres-bourgs, même si elle demeure assez compliquée - terrains contraints et étroits, sols parfois pollués, bilans d'opération difficiles à équilibrer.

Certaines communes tentent toutefois de densifier leurs centres-bourgs. Pour beaucoup, c'est l'occasion de renouer avec une trame urbaine plus classique, de réintroduire des commerces. Souvent, les élus en profitent pour réaliser des logements sociaux.

A Moussy-le-Neuf, commune de 3500 habitants près de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle, une opération d'une centaine de logements a été réalisée, à proximité immédiate de l'église du village. Elle a permis d'accueillir de nouveaux habitants, mais aussi de réintroduire des commerces et des espaces publics.

A Bouray-sur-Juine, dans l'Essonne, une commune non loin de la RN20, a lancé des études pour réhabiliter un presbytère - le lieu d'habitation du curé - en logements. «Celui-ci doit faire l'objet d'un usage mixte : d'une part, la création d'un gîte d'étape et de cinq nouveaux logements en plus de celui du prêtre, dont trois adaptés aux personnes à mobilité réduite, et d'autre part, une salle paroissiale, une salle associative et des locaux communs. Une terrasse et des jardins à usage collectif complètent le programme.» (<https://www.ekopolis.fr>)



Une centaine de logements en centre-bourg à Moussy-le-Neuf, (source : construire des immeubles au royaume des maisons)



Le jardin du presbytère, qui sera l'objet d'une extension urbaine (source : Ekopolis)



Plan masse du projet à Bouray-sur-Juine (source : Ligne 7 architecture + Aubry & Guiguet programmation)

CHAPITRE 3

TRAVAILLER ET SE DEPLACER DANS LES FRANGES

SOMMAIRE

Bouger dans le périurbain : les mobilités

L'étalement urbain et la mobilité automobile
Etat des lieux des mobilités dans les franges
Vers de nouvelles mobilités plus durables ?

Travailler dans les franges

Une multiplication des pôles d'emplois en périphérie
L'emploi industriel et les ZAE
L'emploi des cadres
L'emploi agricole

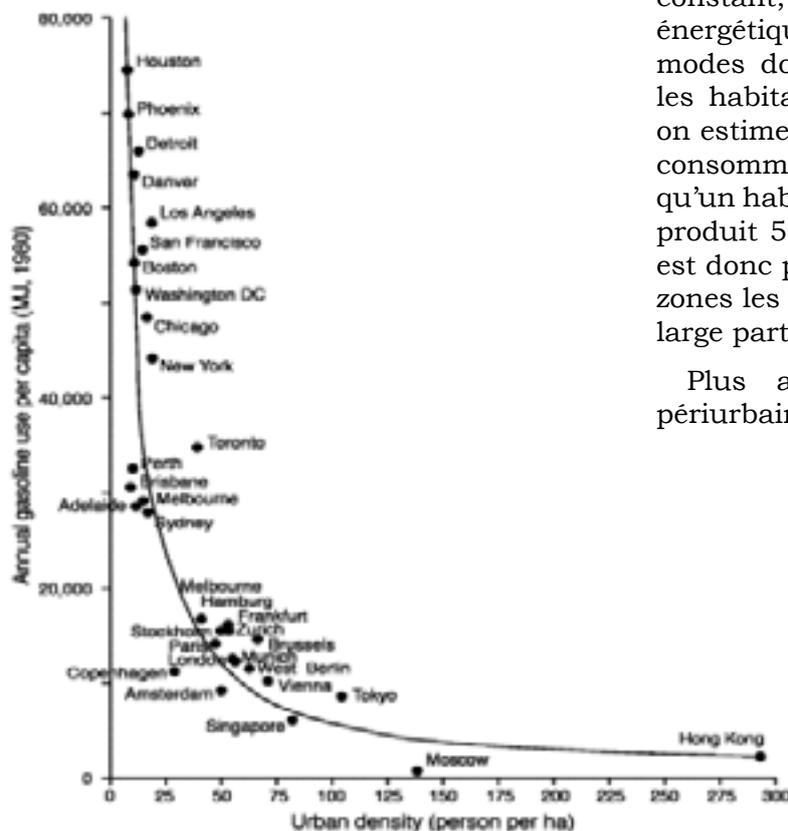
Bouger dans le périurbain : les mobilités

Les franges de l'agglomération sont vues comme un territoire d'hypermobilité des périurbains, à un moment où on cherche des formes d'implantation du peuplement plus compactes et plus durables.

L'étalement urbain et la mobilité automobile

Franges urbaines et automobilité

Le principal reproche environnemental à l'encontre du périurbain est de générer une dépendance automobile importante. Dès les années 80, deux chercheurs australiens, Newman et Kenworthy ont démontré qu'il existait une relation inverse entre la densité résidentielle et la consommation de carburant à partir de la comparaison de 32 grandes villes dans le monde, soulignant l'existence de types de villes plus durables que d'autres, notamment les villes européennes et asiatiques, plus favorables aux transports en commun et aux modes doux que les villes américaines et australiennes, caractérisées par de faibles densités.



Consommation de carburant selon la densité, source : J. Kenworthy et F. Laube, « the millennium cities database for sustainable transport database », mai 2001.

Ces recherches soulignent l'existence d'un lien entre les faibles densités et l'utilisation de l'automobile d'une part, et d'autre part entre les fortes densités et la rentabilité des transports publics.¹ Le périurbain se caractérisant par une densité plus faible, les premières conclusions apportées par les études de Newman et Kenworthy invitent à penser qu'il développerait l'automobilité.

En France, effectivement, une étude portant sur l'ensemble des communes franciliennes, a démontré que plus la densité humaine (somme des densités résidentielle et d'emploi) était élevée, moins la distance de déplacement parcourue chaque jour était importante, pour un temps de transport constant, mais des consommations énergétiques moins importantes. Les modes doux étant en effet privilégiés par les habitants des zones les plus denses : on estime qu'un habitant d'une zone dense consomme de 3,2 fois moins d'énergie qu'un habitant de zone moins dense, et qu'il produit 5,2 fois moins de CO₂. Le rapport est donc particulièrement défavorable aux zones les moins denses, ce qui concerne en large partie le périurbain.²

Plus automobile, moins durable, le périurbain serait donc responsable de davantage de pollution liée au type de mobilité. Mais des recherches récentes invitent à modérer ces constats.

1 J. Kenworthy et F. Laube, « the millennium cities database for sustainable transport database », mai 2001.

2 Vincent Fouchier, *Les densités urbaines et le développement durable: le cas de l'Île-de-France et des villes nouvelles*, éd. Groupe central des villes nouvelles, Paris, Éd. du SGVN : Diff. la Documentation française, 1998.

Une remise en question du lien entre automobilité et pollueur.

Nuancer la sur-mobilité périurbaine

Pour Martine Berger, qui étudie les mobilités des habitants des franges, cette sur-mobilité doit être nuancée.

Les distances des mobilités domicile-travail ont explosé dans les années 80-90, mais elles ne s'expliquent pas seulement par l'étalement urbain. D'autres transformations profondes de la société ont accompagné et encouragé ces évolutions : on trouve en Ile-de-France beaucoup plus de cadres, d'emplois tertiaires. Ces emplois sont situés dans des lieux centraux et concentrés. Le recul de la part d'emplois productif a contribué à faire disparaître le couple usine/logement social - qui a motivé une partie de la construction des programmes de grands ensembles en France. Les distances se sont donc accrues, mais pour tous, et comme Martine Berger le souligne :

«si on raisonne en budgets temps de déplacement, les durées moyennes des navettes des périurbains ne sont pas nettement supérieures à celles des urbains résidant aux franges des agglomérations».

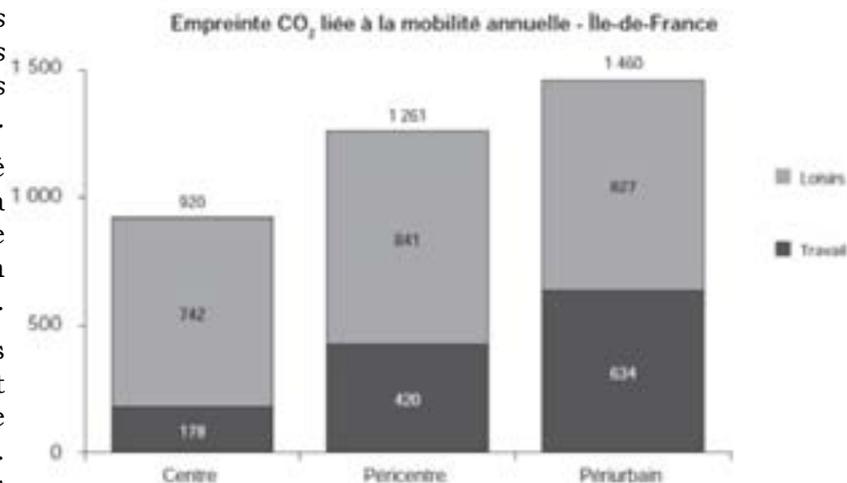
L'accession à la propriété pavillonnaire avec la diffusion de l'automobile favorisant l'étalement urbain n'est pas la seule explication.

Le vieillissement des populations en place conduit également à une nouvelle organisation des mobilités. La plupart des ménages ayant emménagés dans les franges dans les années 70 à 80 sont aujourd'hui retraités. Il s'agit donc de nuancer l'ampleur des mobilités quotidiennes, qui ne concernent plus ces personnes. Et surtout, de s'intéresser aux mobilités de loisir, dans une société où l'immense majorité des actifs disposent de 5 semaines de vacances par an, voire plus.

L'effet barbecue

Mais, si les mobilités quotidiennes sont davantage productrices de gaz à effet de serre et plus polluantes en périurbain qu'en urbain, le rapport s'inverse pour les mobilités de loisir. C'est ce qu'Orfeuill a démontré dès 2002 à travers « l'effet barbecue ». Ce concept souligne que les émissions des urbains le week-end pouvaient compenser les émissions des périurbains la semaine, les premiers étant tentés de fuir la ville, alors que les seconds ayant des mobilités de loisir inférieures¹.

L'augmentation croissante des mobilités de loisir en regard de la mobilité de travail souligne l'importance de ce constat². Ainsi, plus la mobilité courte distance est faible, plus la mobilité longue distance est importante, et les périurbains ne produisent ainsi pas nécessairement plus d'émissions de polluants que les habitants des zones centres³.



Source : 60/Latts, 2011 ; mise en forme modifiée. In Sébastien Munelli, "La ville compacte remise en cause ? Formes urbaines et mobilités de loisirs", p. 353.

1 Jean-Pierre Orfeuill et Solleyret, « Quelles interactions entre les marchés de la mobilité à courte et longue distance ? », Inrets, 2002,

2 Hélène Nessi, « Formes urbaines et consommation d'énergie dans les transports », *Etudes Foncières*, 2010, p. 30-32.

3 Claire Plateau, « Les émissions de gaz à effet de serre des ménages selon les localisations résidentielles. Les exemples de la région Ile-de-France et de l'arrondissement de Lille. »

Etat des lieux des mobilités dans les franges

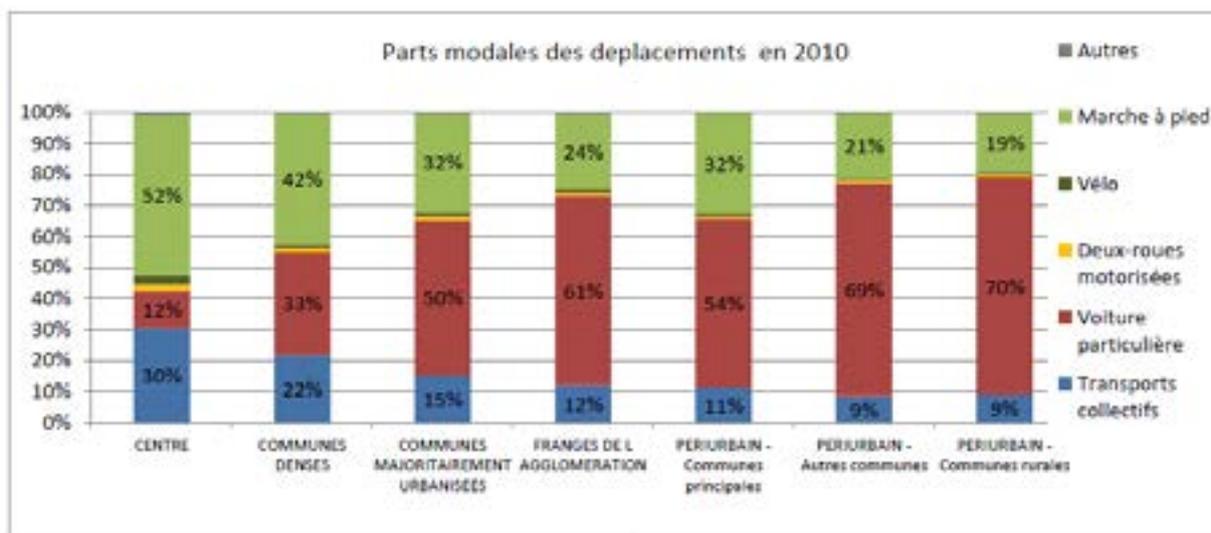
Quels modes de déplacement dans les franges ?

La mobilité des habitants des franges a mis plus longtemps à se stabiliser que celle des habitants de l'agglomération. Les franges se retrouvent en 2010 avec une mobilité automobile égale. A l'inverse la mobilité en transports collectifs augmente partout sauf dans le périurbain

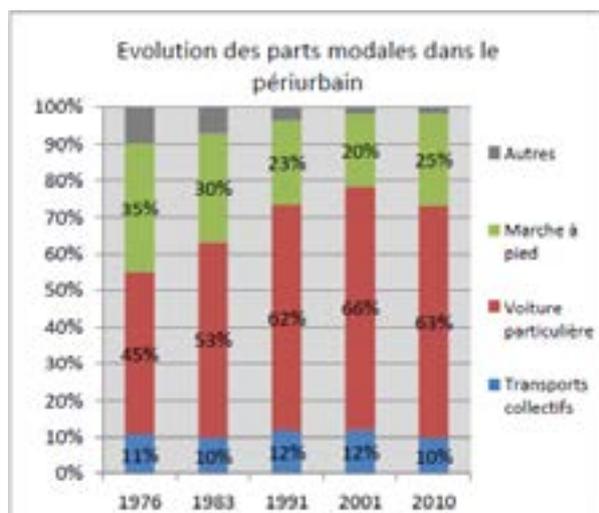
La part des modes doux autres que la marche est très limitée, même si, nous y reviendrons, certaines communes tentent de développer ces modes de déplacement.

Mais des changements commencent à apparaître. Pour les déplacements domicile travail, en particulier, la part modale de la voiture baisse entre 2001 et 2010, au profit de la marche à pied.

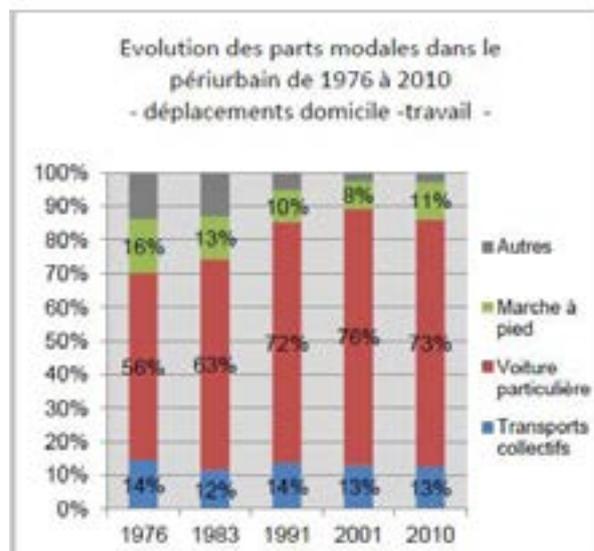
On assiste donc à une stabilisation de la part modale de la voiture, qui va de pair avec une stabilisation des distances.



Parts modales des déplacements selon les territoires de résidence en 2010 EGT 2010, STIF, DRIEA, IAU, OMNIL (source : La mobilité dans le périurbain francilien, IAU 2013)



Evolution de ces parts modales dans le périurbain entre 1976 et 2010, au global en 2010 EGT 2010, STIF, DRIEA, IAU, OMNIL (source : La mobilité dans le périurbain francilien, IAU 2013)



Evolution dans le périurbain des parts modales des déplacements à destination du travail EGT 2010, STIF, DRIEA, IAU, OMNIL (source : La mobilité dans le périurbain francilien, IAU 2013)

Aujourd'hui, vers une stabilisation des distances de transport dans les franges

Les mobilités périurbaines sont importantes :

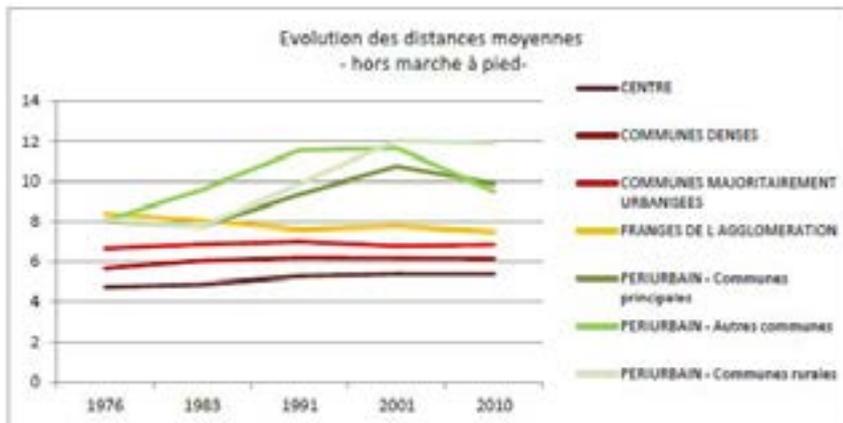
«les distances parcourues par les habitants du périurbain sont en moyenne presque 2 fois plus longues que celles des autres Franciliens.» IAU 2013

De plus, si les distances se sont stabilisées pour l'agglomération parisienne depuis les années 70, le périurbain était la seule zone où les distances continuaient encore fortement de croître jusqu'aux années 2010.

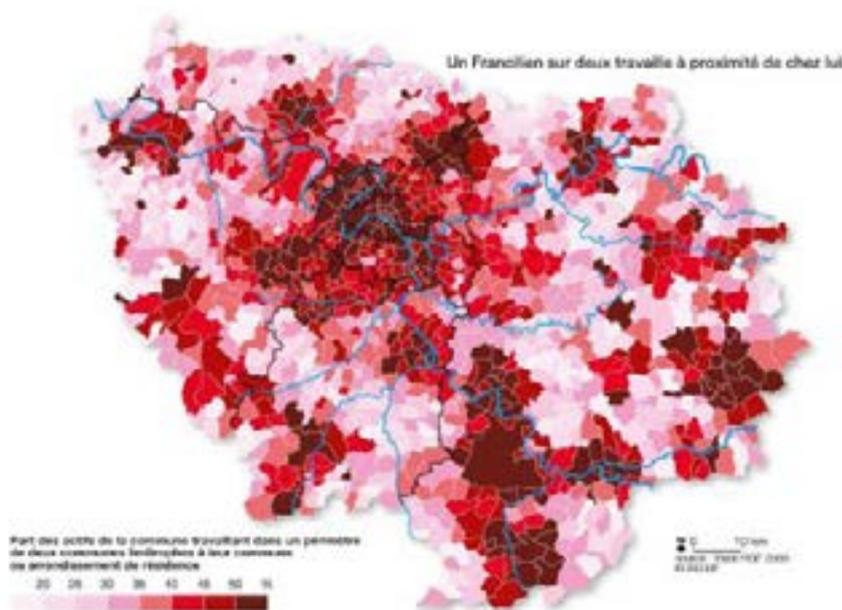
Mais aujourd'hui, on assiste à une stabilisation voire à une diminution des distances moyennes de déplacement. Ce constat appelle des nuances, notamment selon les zones morphologiques internes au périurbain :

« Les distances sont en baisse dans les communes principales et leurs communes périphériques et se stabilisent dans les communes rurales. » IAU 2013

Cependant, 10% des périurbains vont cumuler plus de 80 km sur une journée.



Evolution des distances moyennes d'un déplacement selon la zone d'habitation, EGT 1976-2010 (source : La mobilité dans le périurbain francilien, IAU 2013)



Part des actifs de la commune travaillant dans un périmètre de deux communes limitrophes à leur commune de résidence, Beaufils S et Courel J, 2012, données RP - IAU 2008

Seuls 10% des habitants du périurbain francilien travaillent sur Paris. Les très longues navettes en transports collectifs, souvent médiatisées, ne concernent qu'une très faible part de périurbains : principalement ceux vivant à proximité de pôles très bien desservis comme Marne la Vallée ou Cergy. La grande majorité travaille à moyenne distance de leur domicile : dans un rayon de 2 communes autour de leur commune de résidence (Beaufils S et Courel J, 2012). On voit sur cette carte le rôle des pôles secondaires, tels que Meaux, Coulommiers, Provins, Montereau- Fault-Yonne, Nemours, Étampes, Rambouillet ou Mantes-la-Jolie.

source : La mobilité dans le périurbain francilien, IAU 2013

Martine Berger explique les raisons de cette stabilisation :

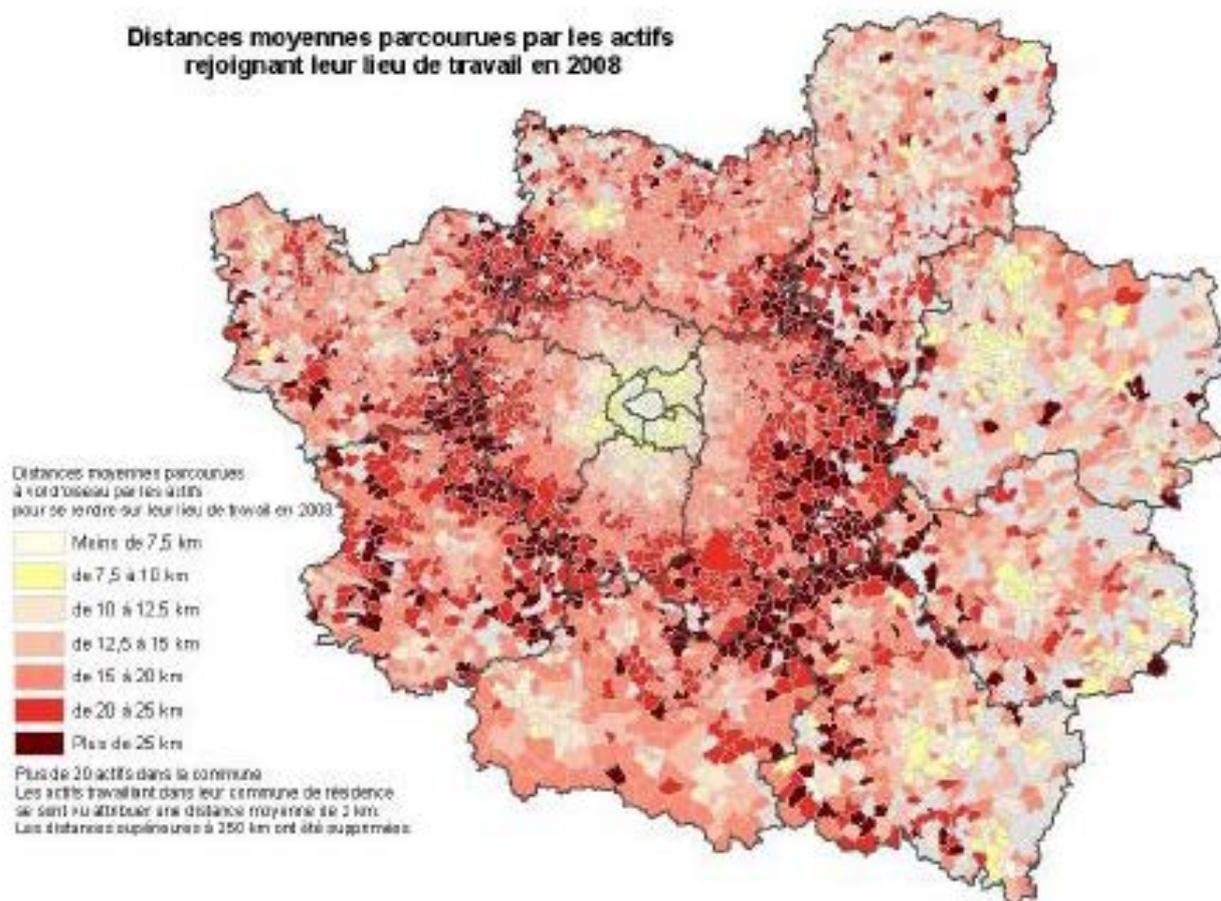
«Les emplois se desserrent, pas encore suffisamment sans doute, vers la grande couronne (en particulier les villes nouvelles) où ils se diversifient (la vallée de la Seine aval, qui n'est plus seulement la vallée de l'automobile) ; les actifs périurbains eux-mêmes modifient leurs comportements, en particulier les femmes. Quelques années après leur installation périurbaine, celles qui ont des enfants réduisent leurs déplacements en cherchant un emploi plus proche de leur domicile, à un moment où l'emploi local dans les services se développe avec la croissance de la population résidente. Au prix peut être d'une certaine

déqualification professionnelle, d'un risque plus élevé de chômage, elles arbitrent en fonction des budgets-temps.»

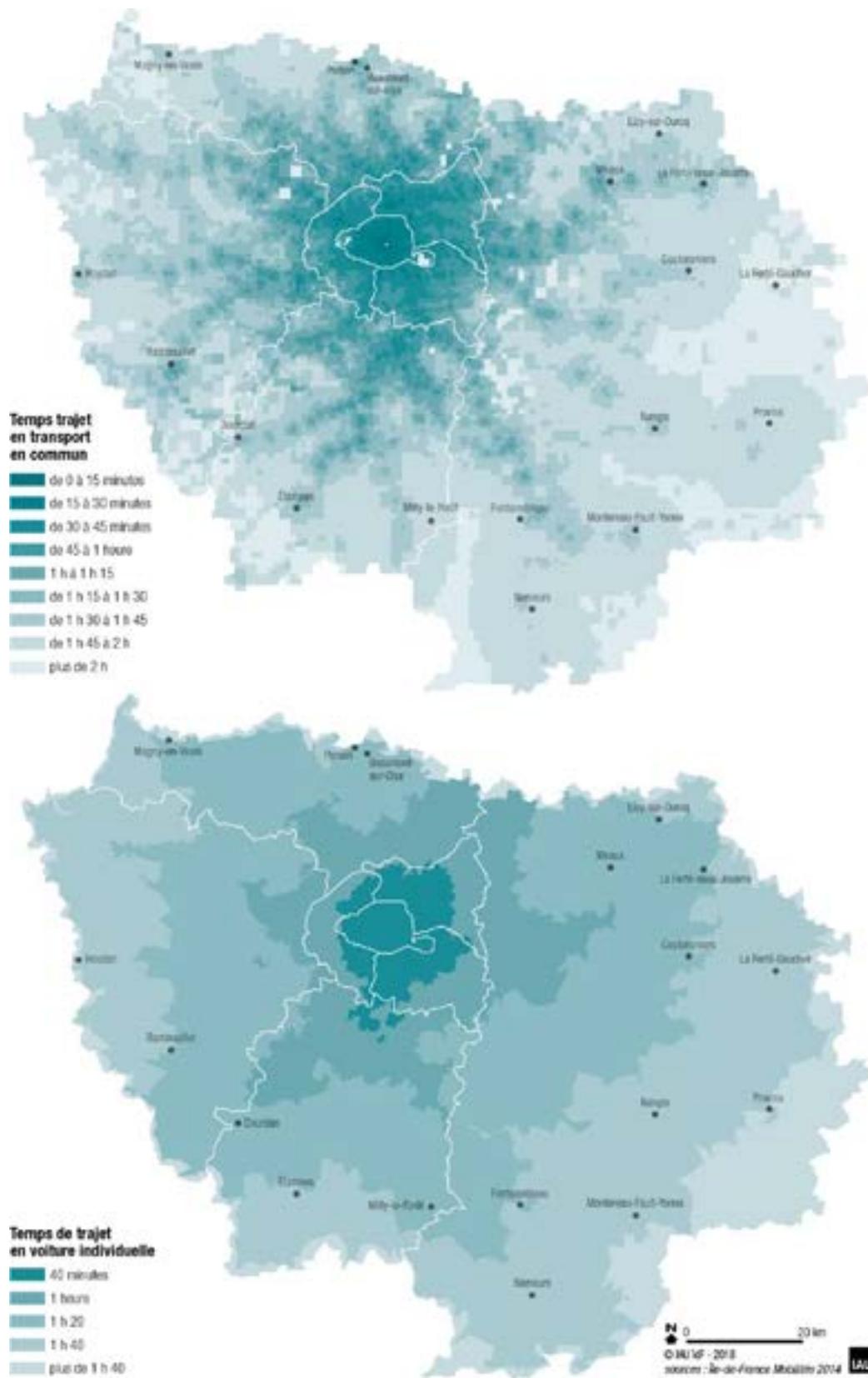
Martine Berger, 2019

La nécessité de relocaliser l'emploi pour favoriser la qualité de vie des habitants est également bien comprise par certains élus qui vont tenter de développer des emplois localement. Elle va donner lieu à des projets de type coworking, cafés connectés, pour favoriser le travail sur la commune - Voir Page XX).

De même, les inégalités de temps d'accès à Paris depuis les franges sont importantes.



Distances moyennes domicile-travail au lieu de résidence, en Île-de-France et dans les départements limitrophes, RP 2008. Réalisation : Sandrine Beauvils, IAU-IdF. (source : La mobilité dans le périurbain francilien, IAU 2013)



Temps d'accès au centre de Paris (source : IAU 2019)

Vers de nouvelles mobilités plus durables ?

Les modes alternatifs à la voiture individuelle sont de plus en plus encouragés, même au sein de ces communes. Beaucoup d'associations ou d'élus, tentent de promouvoir d'autres modes de déplacement : des modes doux (marche et vélo) à l'autopartage, le covoiturage ou le stop. Nous verrons quelquesunes de ces initiatives.

Les modes doux

La marche, et les modes doux en général, sont de plus en plus médiatisés et valorisés comme des modes de transport à part entière. Ils correspondent à des attentes des habitants, notamment dans certaines communes de franges desservies par les transports en commun.

Vers un renforcement du vélo

Le vélo est beaucoup utilisé par les habitants des communes des franges pour leurs loisirs. Il l'est beaucoup moins pour les mobilités quotidiennes : sa part modale dépasse difficilement les 1%. Pourtant, 40% des déplacements dans le périurbain font moins de 2km, et, nous l'avons dit, un actif sur deux travail à côté de chez lui, donc à portée de vélo.

Les freins sont nombreux : certaines communes sont reliées entre elle par des voies rapides, peu praticables. Les coupures sont nombreuses, dans ces espaces jusque-là peu aménagés pour le vélo. Certaines contraintes topographiques s'y ajoutent : fort dénivelé, pentes raides. Bref, rejoindre un point de transport en commun ou son domicile à vélo n'est pas toujours évident.

Actuellement, les franges manquent d'équipements : pistes praticables par les vélos, de places de stationnement aux abords des gares. Surtout, la culture de l'utilisation du vélo - sauf pour le loisir - a largement disparu, au détriment de la voiture individuelle.

Pourtant, certaines communes ou associations tentent de le développer. Des habitants s'emparent de ce sujet, pour exiger la limitation de vitesse de certaines communes, comme c'est le cas à Milly-la-Forêt, où une association Voie douce Milly, milite pour la réalisation de piste cyclables et d'une limitation des vitesses sur la route de Fontainebleau.



Milly-la-Forêt, 24 mars 2019. Cyclistes et piétons ont défilé pour réclamer la création d'une piste de liaison douce sécurisée route de Fontainebleau. LP/Laurent Degradi (source : Le Parisien)

Il est également important d'inciter à l'utilisation du vélo. Certaines communes ou les PNR organisent ainsi des prêts de vélos (comme le PNR du Gâtinais), notamment de vélos à assistance électriques (VAE), assez coûteux. Des communautés de communes ou d'agglomération comme celle de Mantes-la-Jolie, font le choix de subventionner l'acquisition d'un VAE, pour favoriser les mobilités périurbaines, c'est également le cas du PNR de la Vallée de Chevreuse.



D'irréductibles cyclistes le long de la route de Fontainebleau (source : <https://voiedoucemilly.com/>)



Un exemple d'aménagement pour les vélos dans un centre-bourg (source <https://www.au5v.fr/>)

Favoriser la marche dans les franges

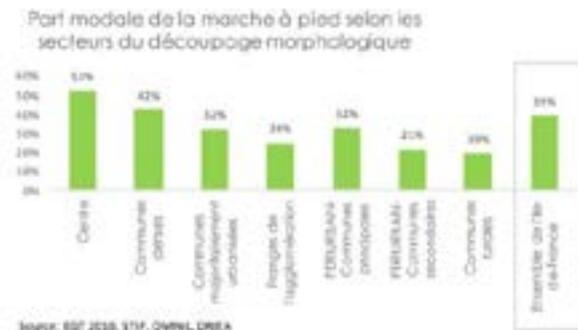
Même dans les communes rurales, la marche à pied représente près de 20% des déplacements quotidiens. Les marcheurs du périurbain restent essentiellement de petits marcheurs, réalisant moins d'un kilomètre à pied par jour pour 70% d'entre eux (contre 50% pour l'ensemble des Franciliens). Dans une étude sur les habitués de la marche, l'IAU distingue six profils de marcheurs, dont deux habitent essentiellement dans les franges périurbaines :

1- Il s'agit des «automobilistes locaux» : ce sont de petits marcheurs qui réalisent plusieurs déplacements de proximité en voiture. Cette catégorie est intéressante parce ce type de comportement montre un potentiel de report vers la marche à pied, ou les modes actifs en général.

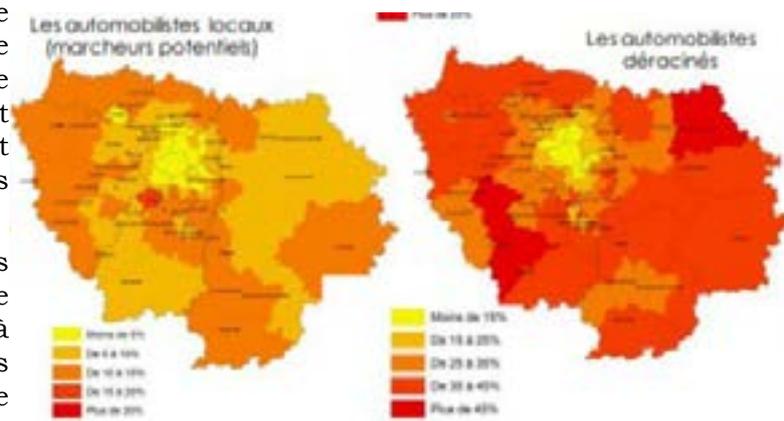
2- Les «automobilistes déracinés» : ces franciliens ne marchent que pour accéder à leur véhicule particulier. Ils font peu de déplacements de proximité. Dourdan, Maurepas, les Essarts-le-Roi.

Tout comme pour le vélo, toutes les franges de l'agglomération ne sont pas égales face à la marche. Il existe un concept, celui de «Marchabilité» qui est la capacité d'un territoire à inciter à marcher. Or, les espaces des franges sont inégalement marchables : la présence de rupture, de longues distances peu ponctuées de commerces et d'espace agréable peuvent décourager les piétons, alors que les centres-bourgs, les espaces aménagés à la marche donnent envie de marcher.

Rendre un territoire marchable, c'est également lutter contre le tout-automobile pour décourager l'usage de la voiture sur des distances marchables : se doter d'une politique de stationnement dissuasive, limiter les vitesses automobiles...



Part modale des marcheurs en Ile-de-France (source : IAU, La marche à pied en Île-de-France, 2016)



Typologie des marcheurs en Ile-de-France (source : IAU, La marche à pied en Île-de-France, 2016)

Certaines communes vont se saisir de ces enjeux et tacher de rendre leurs centres plus marchables, en les aménageant, comme c'est le cas d'Andilly (95).



Centre-ville d'Anilly, réaménagé, (source : www.ekopolis.fr)

D'autres mobilités sont possibles

De nombreuses initiatives se développent dans les franges pour remédier à la trop forte auto-mobilité, et pour apporter des solutions aux habitants non véhiculés.

Covoiturage et stop dans les franges

L'une de ces initiatives est la mise en place de réseaux de covoiturage ou de stop organisé. Ceux-ci ont le mérite d'être économiques pour la puissance publique, tout en étant structurées par elle.

Dans le Vexin, il existe ainsi un réseau de co-voiturage pour les trajets quotidiens, Covoit'ici, qui propose des arrêts de covoiturage localisés dans certaines communes et met en relation des conducteurs et des passagers, grâce à une application. Les passagers payent une contribution pour accéder au service (de l'ordre d'1€, alors que les conducteurs sont rémunérés).



Les villes reliées par Covoit'ici dans le Vexin, source Covoit'ici

D'autres systèmes existent, comme la mise en place de réseaux pour favoriser le stop. C'est le cas du «Rezo-Pouce» dans le parc naturel régional du Gâtinais.



Transport à la demande

Dans un autre registre, mais toujours pour faciliter les mobilités de tous, la Région Île-de-France s'intéresse au développement du transport à la demande (TAD) dans les parties les moins denses de la région.

Avec le TAD, des véhicules sont mis à dispositions, desservant des arrêts, et doivent être réservés à l'avance par les usagers, sur une plateforme dédiée. Cela permet d'éviter de faire circuler des transports en communs vides, tout en offrant des lignes de transport en commun dans les territoires les moins denses.

Un premier réseau a été lancé à Gally-Meauldre, une communauté de commune de 23000 habitants, et d'autres devraient être réalisés prochainement



Le «Rezo-Pouce» dans le PNR du Gâtinais Français (source : PNR du Gâtinais Français)

Développer un parc de voitures électriques

Enfin, certains territoires tentent de promouvoir la voiture électrique plutôt que la voiture thermique, supposée moins polluante.

Beaucoup de communes s'équipent alors de bornes de rechargement électrique (comme à Rambouillet), quand d'autres font le choix d'acquérir un parc de voiture, notamment électrique, mis ensuite à disposition des habitants ou des salariés. C'est le choix qu'a fait la mairie d'Auffargis, qui a acquis un véhicule électrique pour les salariés de la mairie.



Bornes électriques dans un village (source : département Seine et Marne)

De multiples solutions existent donc pour remédier à la forte automobilité dans les franges, qui, malgré la montée en puissance de la prise de conscience environnementale et des solutions proposées, demeure très importantes sur ces territoires.

Mais agir sur les mobilités demande également d'agir sur les raisons principales de déplacement des habitants de franges, notamment l'emploi et le commerce.

Transport à la demande électrique

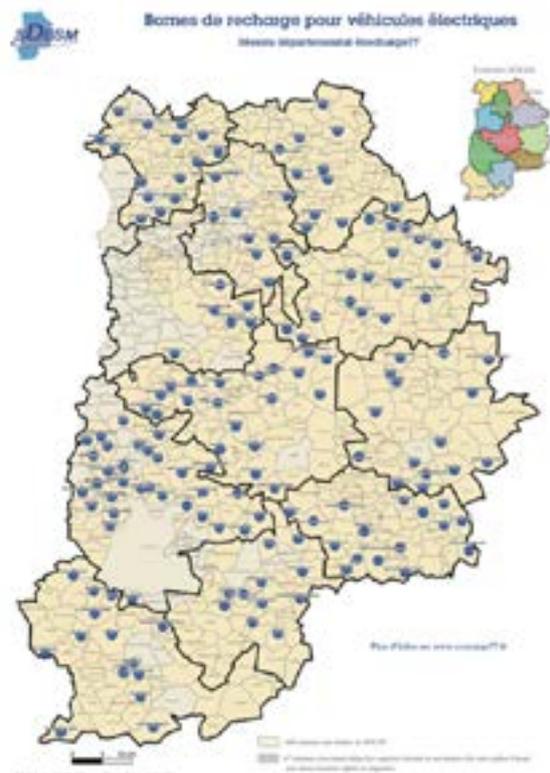
Vue d'Épisy-Flagey

Lancement en février 2015, par la communauté de communes du Bocallinois avec l'aide du Stif et du département de Seine-et-Marne (servi Pro'dibus), du premier service de transport à la demande 100% électrique Île-de-France. Il dessert le bourg principal de la communauté de commur (Vouki), ainsi que le centre-ville de Monterreuil et le centre commercial Bréau à Varennes-sur-Seine.



L'une des deux voitures électriques (Renault Zoé) peuvent transporter chacune quatre passagers, mises à disposition gratuitement par LDF pendant un an, à titre expérimental. Photo : © Communauté de communes du Bocage Orléans

Flagey, transport électrique à la demande (source : IAU-hauts lieux de la transition)



Les bornes de charge électrique dans le 77 (source : département Seine et Marne)

Travailler dans les franges

Si les premiers les «pionniers» du périurbain pratiquaient de longues distances domicile travail, comme nous avons pu le dire, aujourd'hui, la moitié des actifs du périurbain travaillent à proximité de chez eux.

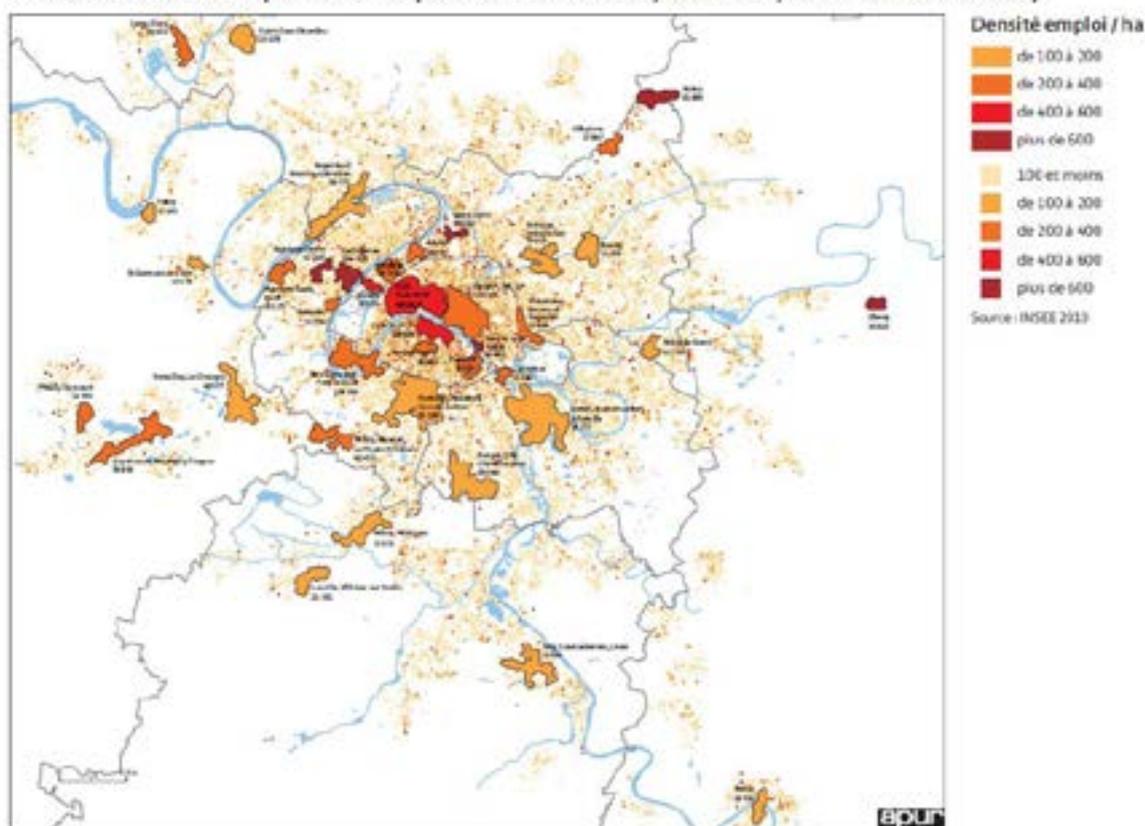
Une multiplication des pôles d'emplois en périphérie

Le temps et les politiques publiques ont conduit à une multiplication des zones d'emplois et à leur desserrement, notamment pour les emplois industriels.

La proximité des villes nouvelles, des aéroports, ont été autant de pôles créateurs d'emplois vers lesquels ont pu se localiser: en

cela, les franges bénéficient de la proximité croissante des emplois des pôles car ces derniers se desserrent en quête de foncier moins coûteux, c'est le cas notamment de l'emploi industriel ou logistique.

Fortes densités d'emploi dans les pôles de La Défense, Nanterre, Saint-Denis et Roissy

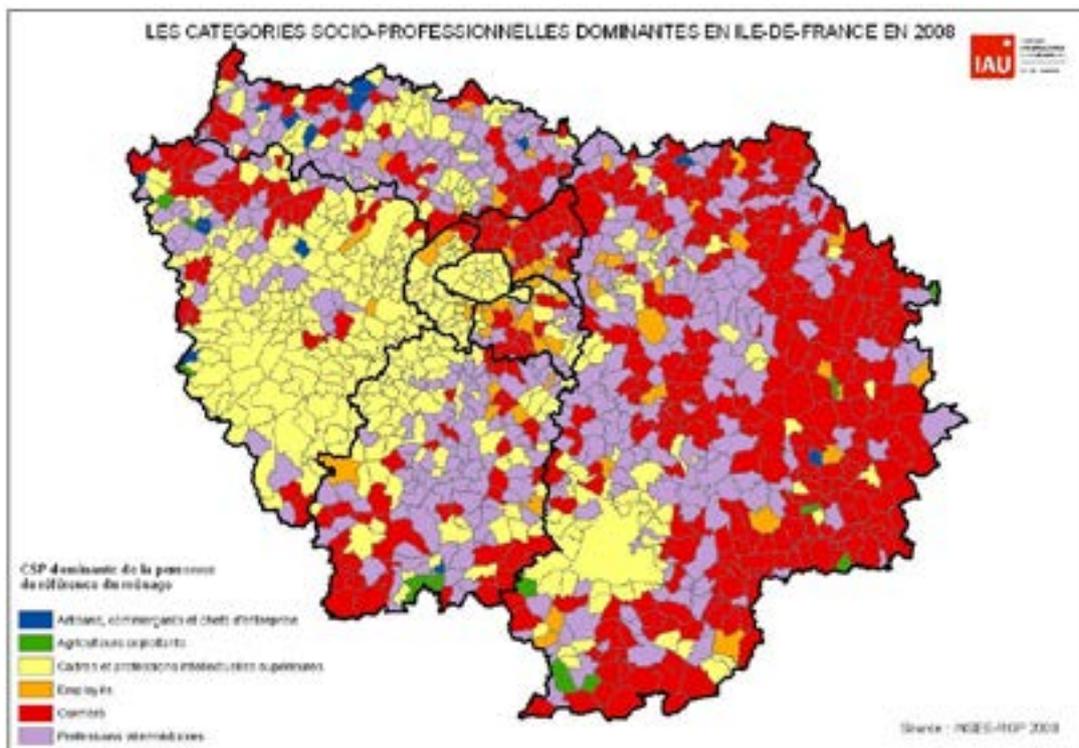


La densité d'emploi (source: APUR, 2012)

La métropole du Grand Paris regroupe «69% des emplois régionaux, soit 48 emplois à l'hectare contre 1,6 emploi à l'hectare dans le reste de l'Ile-de-France» d'après l'APUR.

La plupart des pôles d'emplois d'importance sont localisés à Paris ou en première couronne, à l'exception de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle et des villes-nouvelles. Comme la carte le montre, l'essentiel de l'emploi s'y situe, et non pas dans les franges

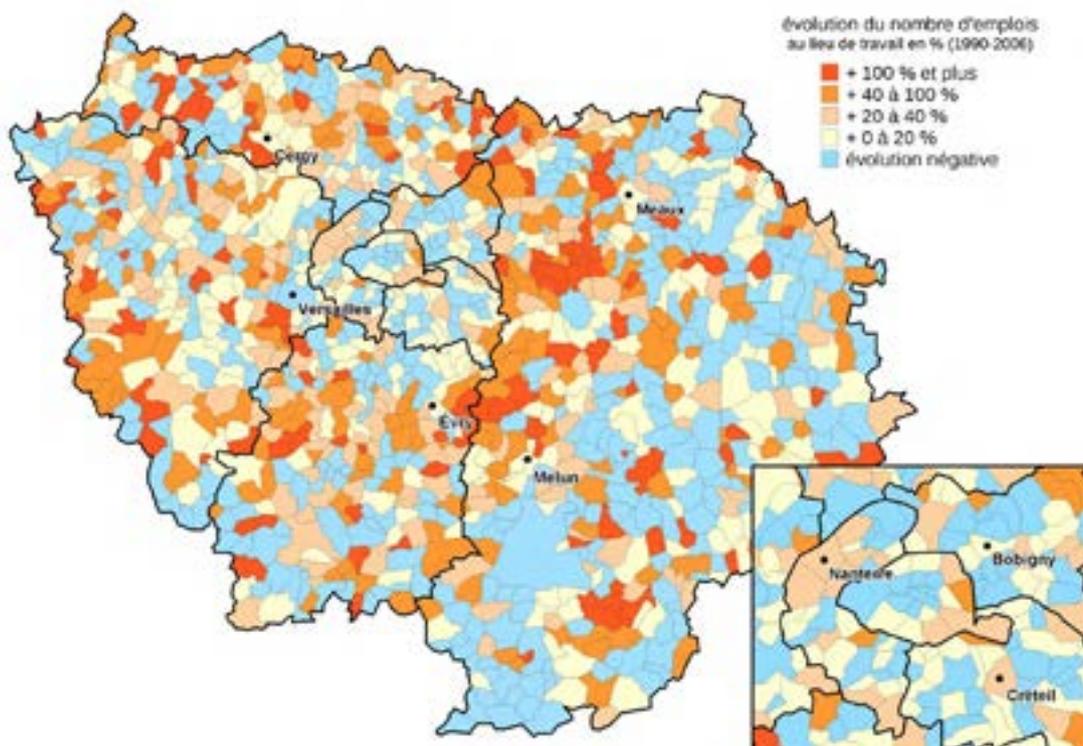
La densité d'emploi par hectare suit globalement un gradient depuis le centre de l'agglomération pour décroître jusqu'aux franges, malgré quelques pôles qui apparaissent : Melun, Meaux, Cergy, Roissy. Au-delà de l'Ile-de-France, le rôle dans l'emploi des pôles secondaires apparaît (Montargis, Sens, Orléans, Beauvais, Chartres, Dreux...). Il existe également des emplois en diffus dans les franges de l'agglomération, notamment dans les activités industrielles ou de service.



Les catégories socio-professionnelles dominantes (source: IAU, 2012)

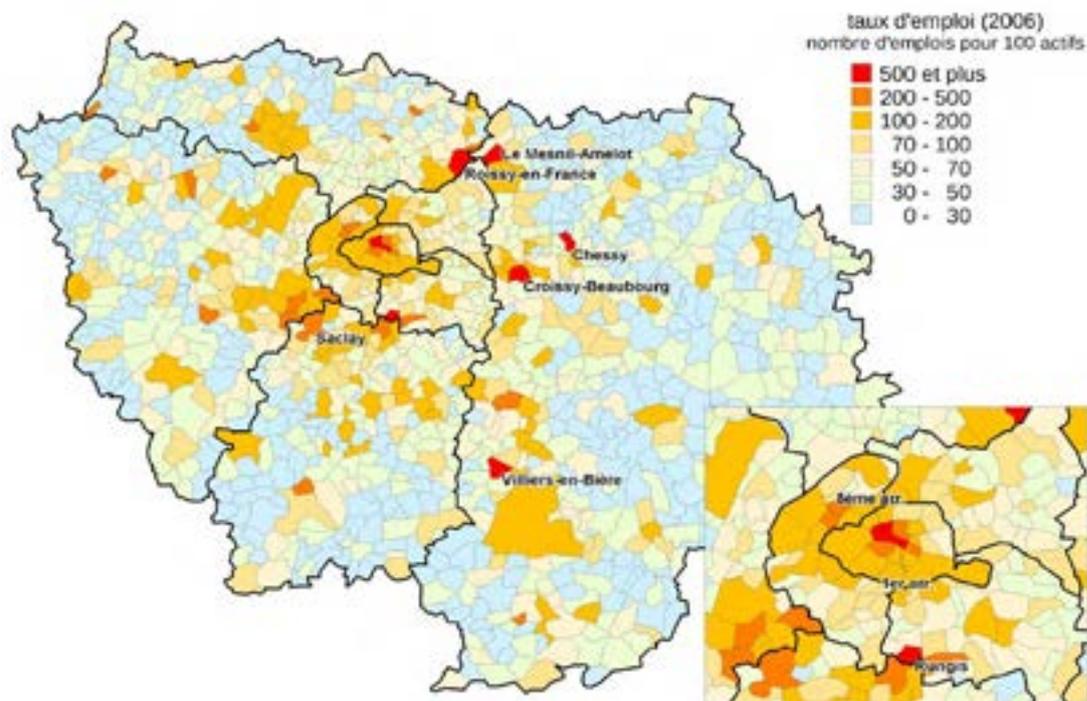
La carte ci-contre montre quelle est la catégorie socio-professionnelle dominante au lieu d'habitant. On voit ainsi un fort contraste entre l'ouest (Yvelines) où les cadres sont dominants, et l'est (Seine-et-Marne) où ce sont les ouvriers et dans une moindre mesure les professions intermédiaires qui dominent.

Les contrastes sont donc forts, et surtout axé sur une logique est-ouest, puis dans une moindre mesure sur un éloignement à Paris.



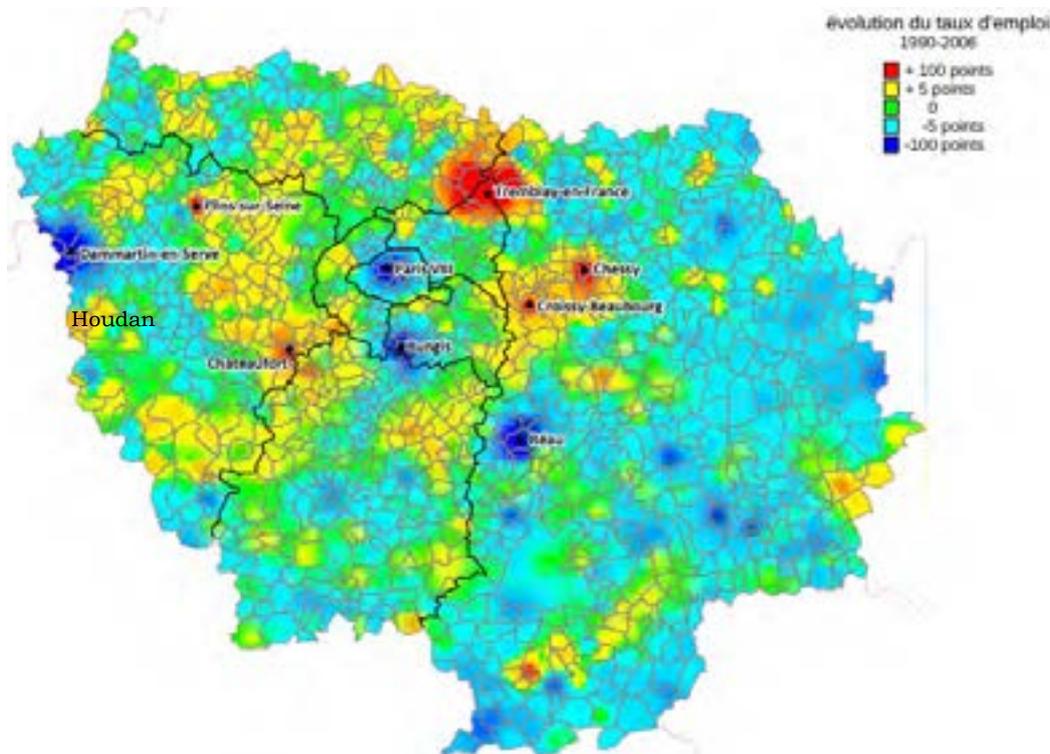
Evolution du nombre d'emplois au lieu de travail en % de 1980 à 2006 (source: INSEE, 2008)

A analyser l'évolution du nombre d'emplois sur 15 ans, on constate que les territoires des franges sont assez inégaux. Si l'Ouest Yvelinois a plutôt créé des emplois, les parties les plus éloignées de l'agglomération en Seine et Marne ont évolué négativement, alors que le Nord de l'Ile-de-France a eu tendance à créer davantage d'emplois.



Taux d'emploi au lieu de travail en 2006 (source: INSEE, 2008)

Lorsque l'on regarde le taux d'emplois, c'est à dire le nombre d'emplois dans une communes pour cents actifs de cette commune, on constate que peu de communes des franges ont un nombre d'emplois suffisant, et que beaucoup d'actifs doivent donc aller travailler ailleurs. Toutefois, des pôles d'emplois secondaires, proche des franges apparaissent cependant, villes nouvelles, communes d'équilibre comme Houdan, Cergy ou Villiers-en-Bière aéroport de Roissy...



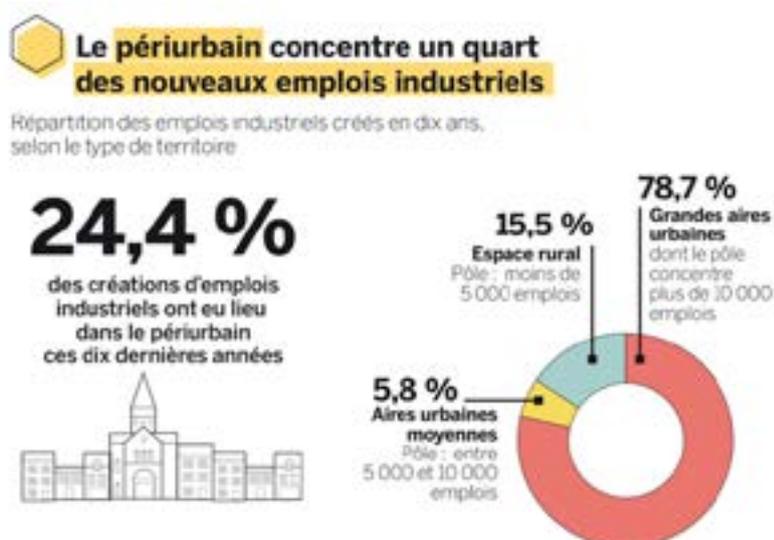
Evolution du taux d'emploi de 1990 à 2006 (source: INSEE, 2008)

De même, à regarder l'évolution du taux d'emploi dans les communes, on constate que les communes qui ont vu le plus ce taux diminuer sont es communes de l'Ouest, vers Damartin, et aussi de l'est Seine-et-Marnais.

Il y a ainsi un besoin en solutions pour penser l'emploi local dans les franges, comme s'y attachent certains élus.

L'emploi industriel et les ZAE

Les territoires des franges peuvent aussi accueillir d'autres activités, notamment des activités qui ne peuvent plus rester dans le centre de la métropole du fait de la cherté des prix du foncier. C'est le cas de l'emploi industriel, largement accueilli dans les espaces périurbains, comme le note un article du Monde, «Les espaces périurbains, eux, accueillent aujourd'hui près du quart des emplois industriels, alors qu'ils ne concentrent que moins d'un cinquième de l'emploi total.»

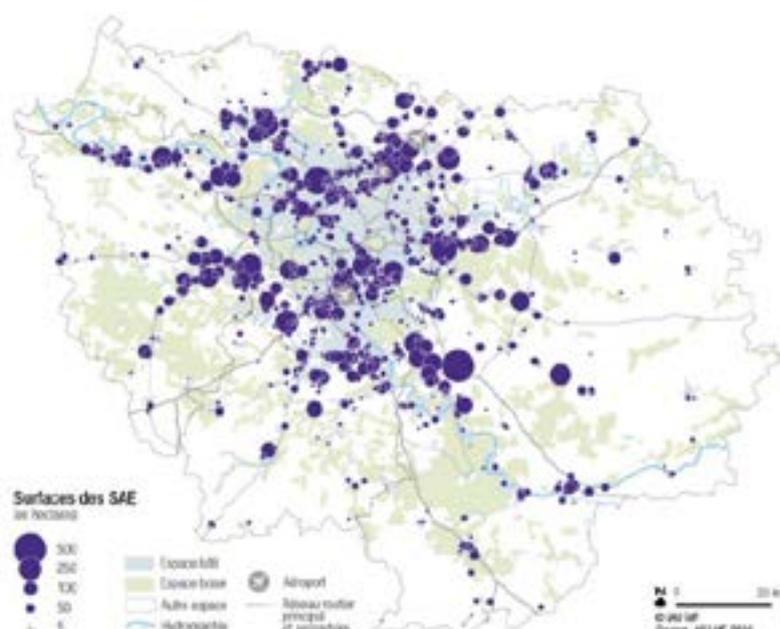


Les espaces de frange bénéficient en effet d'un foncier moins cher et potentiellement éloigné des pôles d'habitation, ce qui permet d'éviter les nuisances pour les riverains - et donc d'éventuelles limitations de l'activité industrielle.

Beaucoup de communes des franges accueillent une ZAE en périphérie.

Les Zones Industrielles ont fait l'objet d'un atelier spécifique (atelier 2016), à consulter.

Les activités économiques en France (source : Lemonde.fr)



Les sites d'activités économiques (SAE) sont un regroupement de zones clairement identifiées et dédiées à de l'activité comme du commerce, du bureau, de la logistique et de l'industrie.

Les sites d'activités économiques en 2016 (source : Chiffres-clés de la région Île-de-France 2017)

Comme on peut le voir sur la carte ci-contre, beaucoup de zones d'activité économique projetées en 2009 étaient dans les territoires de frange. On peut lire également dans ces territoires l'existence de pôles industriels, le long de la Seine, des grands axes de communication ou vers l'aéroport de Roissy.

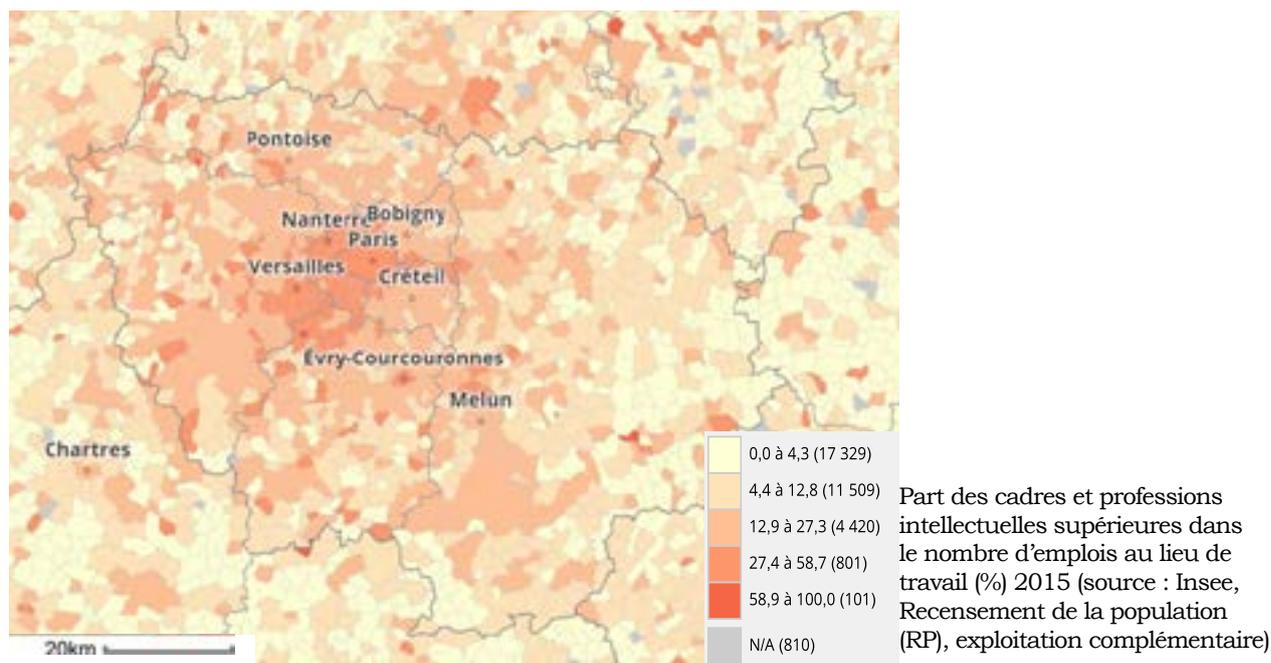


Une zone d'activité périphérique (source : <https://www.safli.fr/annonces/location/local-commercial/houdan-78550/300271>)

L'emploi des cadres

Nous avons vu que les cadres habitent essentiellement dans l'ouest de l'Ile-de-France ou dans le centre de l'agglomération. L'emploi des cadres est largement concentré dans la métropole et décroît à mesure qu'on s'y éloigne. On y trouve une plus large concentration d'emplois de cadres à l'ouest qu'à l'est.

Le problème des distances domicile travail se pose alors.



Pour y remédier, certaines communes ont alors imaginé créer des espaces de coworking aux abords des gares ou en centre-bourg pour permettre à leurs actifs de télétravailler. Le télétravail augmente en effet en France chaque année, et 29% des salariés le pratiquaient de manière régulière en 2018.

Cela évite occasionnellement les longs déplacements domicile travail, mais le télétravail n'est pas une option tenable pour tous les emplois, et est surtout réservé aux emplois pour les cadres.

Dans tous les cas, s'opère une fracture numérique sur ces territoires, accentuée par l'éloignement des équipements de proximité qui permettrait de la limiter.



Un centre de co-working dans un village en Essonne (source: coworkgreen)



Le 50B, espace de coworking à Méré, dans les Yvelines (source : le 50b)

L'emploi agricole

Aux portes de l'agglomération parisienne se trouvent parmi les meilleures terres agricoles d'Europe, et leurs agriculteurs. Si la part de l'emploi agricole n'a cessé de diminuer en France et plus encore en Ile-de-France, la région demeure largement agricole.

L'emploi agricole n'est toutefois plus majoritaire, loin sans faut, et certaines communes des franges n'ont plus d'agriculteurs dans leurs communes, les parcelles agricoles étant cultivées par un agriculteur d'une commune voisine.

Aux limites de la région capitale, et au-delà, la part de l'emploi agricole est plus importante.

La baisse de l'emploi agricole en France est liée à la structuration de l'agriculture en France : la plupart des terres (65%) sont des cultures céréalières et 90% de la surface agricole est en grande culture. Ce sont les débouchés de l'agriculture les moins pourvoyeurs d'emplois.

Pour favoriser l'emploi local et pour réintroduire une diversité dans les cultures, des initiatives voient le jour.

Ainsi, à Magny-le-Hameaux (78), un projet de ferme porté par la municipalité a été intégralement financé par de l'argent public. Il s'agira d'une ferme produisant des légumes et des fruits, destinés à être vendus en circuit court dans la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Des associations, comme Terre de Liens militent pour la réinstallation d'agriculteurs - bio - en Ile-de-France, où les prix du foncier sont élevés et limitent l'arrivée de nouveaux agriculteurs.

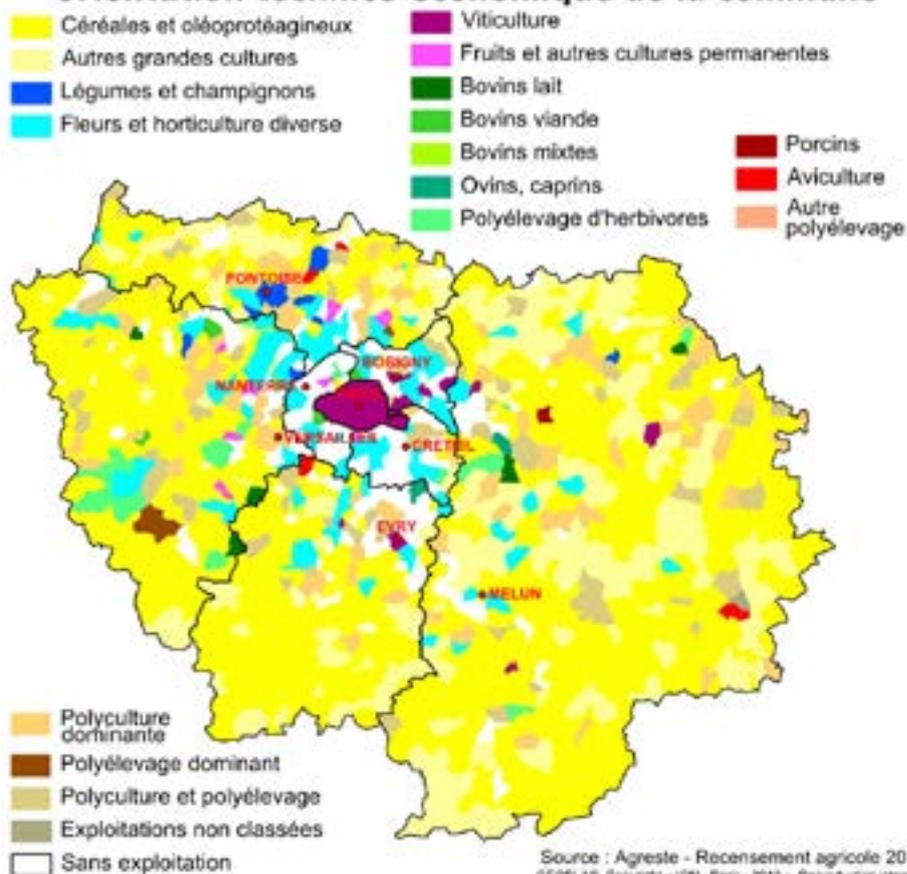


L'agriculture en Ile-de-France (source : <http://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/Region-et-institutions/Portrait-de-la-region>)

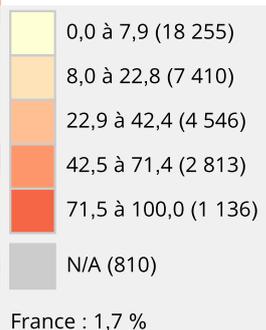
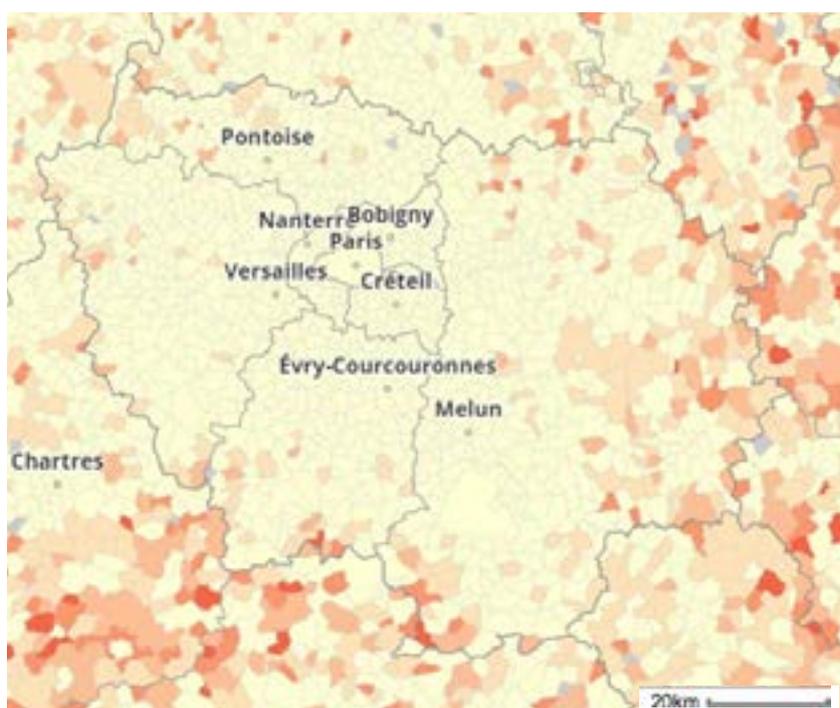


Ferme de la Closeraie, Magny-le-Hameaux (source : <https://www.magny-les-hameaux.fr>)

Orientation technico-économique de la commune



La majeure partie des terres agricoles sont cultivées pour faire des céréales en Ile-de-France (source : Agreste)



CHAPITRE 4

LA VIE QUOTIDIENNE DANS LES FRANGES

SOMMAIRE

Le bassin de vie

Le commerce dans les franges

Les centres commerciaux

Les commerces de centre-bourg

Les commerces associatifs

La vente directe

Les franges, des espaces ressources pour l'agglomération

Les espaces de loisirs et de récréation

Les continuités écologiques et la biodiversité.

CHAPITRE 4

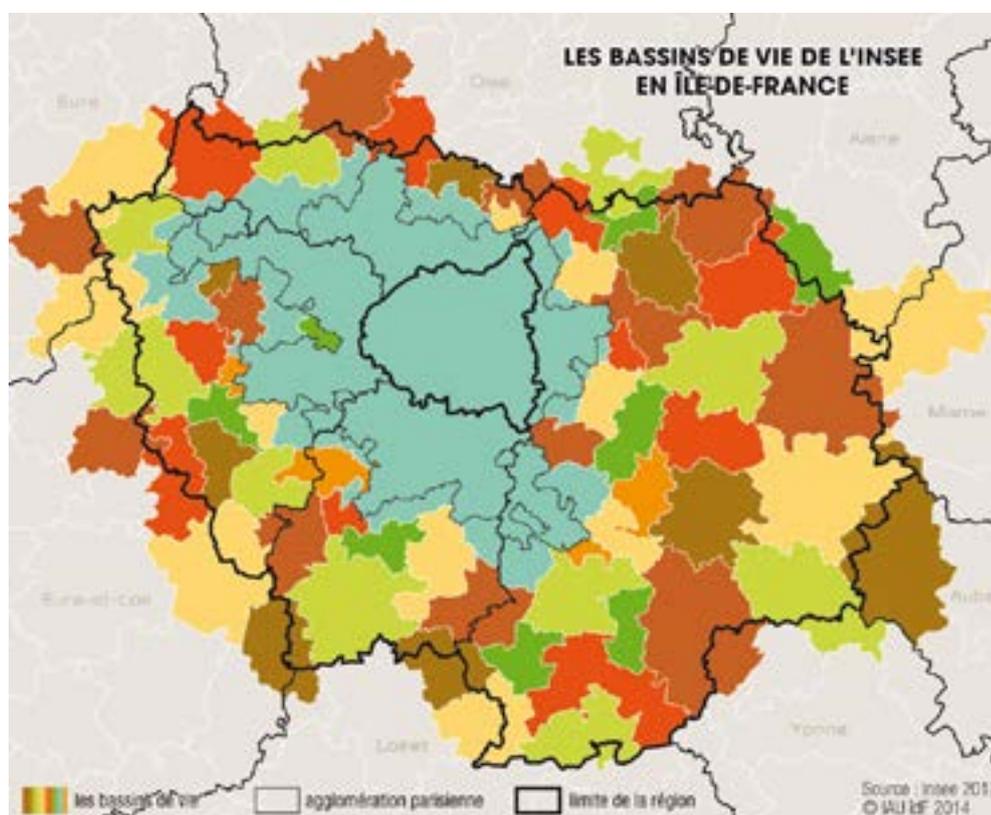
LA VIE QUOTIDIENNE DANS LES FRANGES

Nous avons pu voir les types d'emplois présents dans les franges. Mais la vie des habitants de ces territoires ne saurait se réduire à un triptyque «Auto, boulot, dodo» : où les habitants des franges font-ils leurs courses ? Quels espaces fréquentent-ils quotidiennement ? A quels équipements de proximité accèdent-ils ? Si ces questions n'admettent pas de réponse unique, on peut trouver quelques pistes de réponse grâce à la notion de Bassin de vie.

Le bassin de vie

D'après l'INSEE, le zonage en bassins de vie correspond au « plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements courants (ou services) ». La France a été divisée en territoires proches où la population peut accomplir la majorité des actes de la vie courante, c'est à dire accéder aux équipements et services de la vie courante, tels que l'INSEE les définit (exemple : consulter médecin généraliste, envoyer ses enfants à l'école, aller à la boulangerie).

«Chaque bassin est construit autour d'un pôle qui regroupe la plus grande part des équipements ou services de la vie courante. La méthode consiste en la détermination de pôles de services, autour desquels se dessineront les bassins de vie qui constituent, ainsi, la zone d'influence « théorique » de leur pôle.» IAU



Le zonage en bassin de vie dans les communes des franges urbaines, source : <https://www.iau-idf.fr/amenagement-et-territoires/les-bassins-de-vie/lespace-rural-et-les-bassins-de-vie-de-linsee.html>

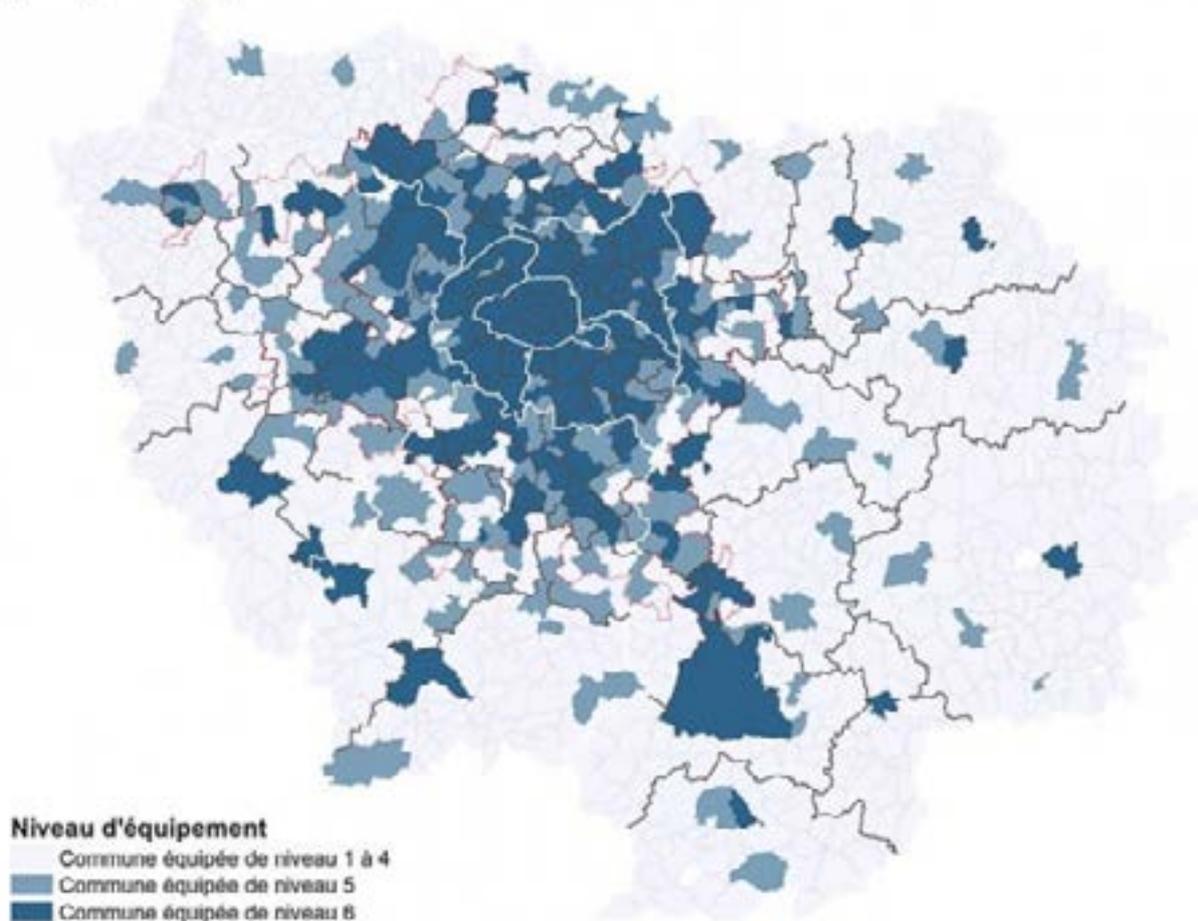
Ce découpage permet de réaliser que les habitants des franges ont accès aux équipements de proximité dans des périmètres assez limités, qui s'affranchissent des limites administratives régionales. Ainsi, si les communes des franges disposent d'assez peu d'équipements (voir carte ci-après), leurs habitants peuvent tout de même accéder à ces fonctions à proximité.

Le niveau d'équipements des communes en Ile-de-France est défini de la façon ci-après «*l'offre d'équipements a été prise en compte au travers d'une typologie en 6 classes synthétisant le niveau global d'équipement des communes franciliennes. Cette typologie reflète l'étendue de la gamme des équipements et services présents sur*

la commune dans différents domaines : champ de la petite enfance, de l'éducation et de la formation, champ sanitaire, des commerces, des équipements sportifs et des équipements culturels.» Martine Berger, Mireille Bouleau and Catherine Mangeney, «*Les périurbains franciliens : vers de nouveaux comportements de mobilité ?*», EchoGéo 2015

La notion de bassin de vie s'appréhende de façon particulière dans ces territoires ; qui se caractérisent par un emboîtement d'échelles. Dans ces communes, le niveau d'équipement est hétérogène et que certaines catégories d'équipements manquent fortement comme dans le domaine de la santé.

Typologie d'équipements des communes



Typologie des équipements des communes (source : Les périurbains franciliens : vers de nouveaux comportements de mobilité ? », EchoGéo 2015)

Le commerce dans les franges

L'accès aux commerces est inégal dans les franges de la métropole, comme le note l'IAU, auteur d'une étude sur le sujet, l'accès aux commerces est divers «en très grande couronne avec des densités faibles voire très faibles dans des intercommunalités très rurales (Vexin, Sausseron Impressionnistes, Gally Mauldre, Coeur d'Yvelines, Entre Juine et Renarde, Bassée Monrtois), et plus élevées dans les territoires structurés autour d'une ville intermédiaire : Etampois, Pays de Montereau, Pays de Meaux, Provinois, Pays de Coulommiers, Pays de Nemours.» (source IAU îdF – Cartographies du commerce en Île-de-France).

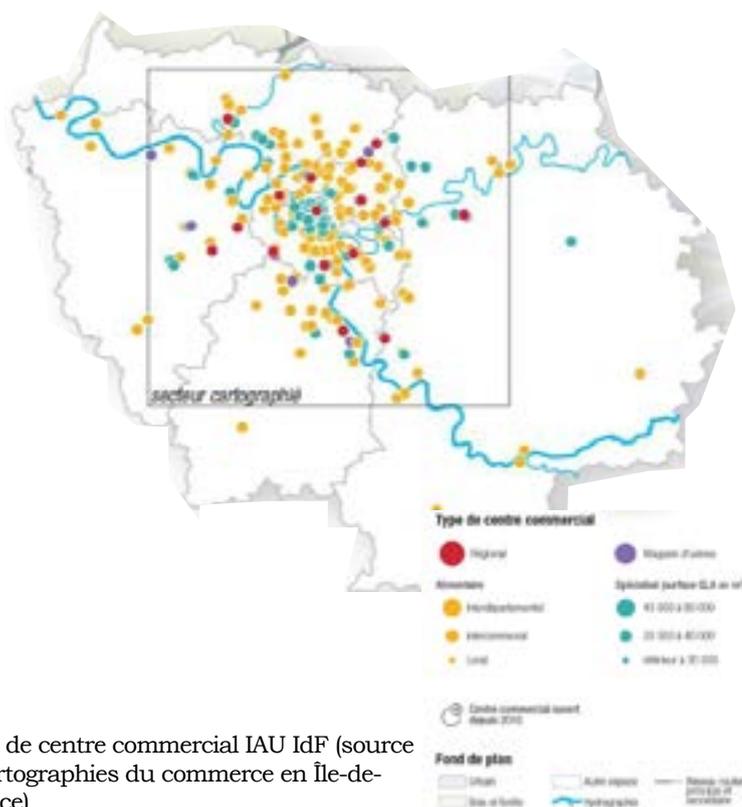
Certaines zones des franges ont des densités commerciales importantes voire parmi les plus importantes de la région (c'est le cas notamment de l'intercommunalité du Pays de Nemours).

Les centres commerciaux

Tout dépend du type de commerce considéré. Si on s'intéresse à la répartition des centres commerciaux, on constate que ceux-ci ont plutôt tendance à se concentrer plutôt qu'en périphérie de l'agglomération, laissant certains territoires non équipés.



Densité commerciale par intercommunalité (source IAU îdF – Cartographies du commerce en Île-de-France)



Type de centre commercial IAU IdF (source – Cartographies du commerce en Île-de-France)

En Ile-de-France, le commerce périurbain ne saurait se réduire aux entrées de ville périurbaine, qui ont fait le procès de la «France Moche».

Les commerces de centre-bourg

Certains bourgs ou petites villes des franges disposent encore de commerces dynamiques. C'est le cas de la commune de Houdan, par exemple, qui compte plus d'une centaine de commerces pour 3500 habitants, un nombre très important ! Si ces commerces attirent ceux qui habitent dans la commune, ils attirent également au-delà, et notamment des habitants de l'agglomération qui préfèrent faire leurs courses dans les petites villes (comme le note Claire Aragau).

Les petites villes au-delà de l'Ile-de-France comme Montargis, Sens, Senlis, sont également fréquentées par les habitants des franges de l'Ile-de-France, qui les préfèrent parfois à Paris, pour accéder à des loisirs qu'ils n'ont pas à proximité (théâtre, concerts...). Ainsi les échelles de vie sont multiples et vont varier d'un habitant à un autre, selon ses envies et ses besoins.

Les commerces associatifs

Mais il est vrai que beaucoup de communes des franges ont connu un déclin commercial important ces dernières années, qui continue pour certains. Si l'on note dans certaines franges (notamment dans les Yvelines), un retour des commerces de proximité, ça n'est pas le cas partout. Pour lutter contre la perte de ces commerces de proximité et la vacance commerciale; certains élus tentent d'apporter des solutions, comme la location de baux à un euro symbolique, ou la mise en place de cafés associatifs au sein de la commune.



Une entrée de ville, qui incarne la «France moche» pour Télérama (source : Télérama)



Le centre-ville de Houdan, aux commerces dynamiques (source : journal Normandie)



Le café associatif La Cabane à Butry sur Oise, soutenu par la municipalité et animée par des professionnels

L'action Cœur de ville

« Le plan « Action cœur de ville » répond à une double ambition : améliorer les conditions de vie des habitants des villes moyennes et conforter leur rôle de moteur de développement du territoire. Si un cœur de ville moyenne se porte bien, c'est l'ensemble du bassin de vie, y compris dans sa composante rurale, qui en bénéficie. Élaboré en concertation avec l'association Villes de France, les élus locaux et les acteurs économiques des territoires, le programme vise à faciliter et à soutenir le travail des collectivités locales, à inciter les acteurs du logement, du commerce et de l'urbanisme à réinvestir les centres villes, à favoriser le maintien ou l'implantation d'activités en cœur de ville, afin d'améliorer les conditions de vie dans les villes moyennes.»

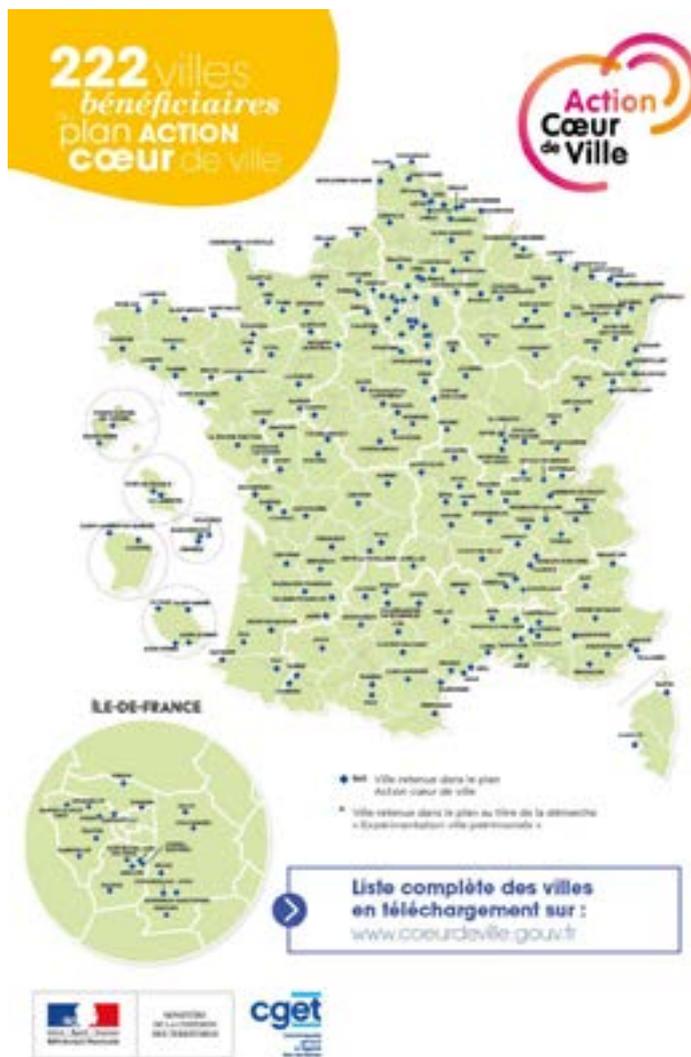
source : <http://www.cohesion-territoires.gouv.fr/programme-action-coeur-de-ville-la-grande-transformation-pour-les-centres-villes-demarre>

Pour assurer cette revitalisation, chaque convention reposera sur 5 axes structurants :

- De la réhabilitation à la restructuration : vers une offre attractive de l'habitat en centre-ville
- Favoriser un développement économique et commercial équilibré
- Développer l'accessibilité, la mobilité et les connexions
- Mettre en valeur les formes urbaines, l'espace public et le patrimoine
- Fournir l'accès aux équipements et services publics

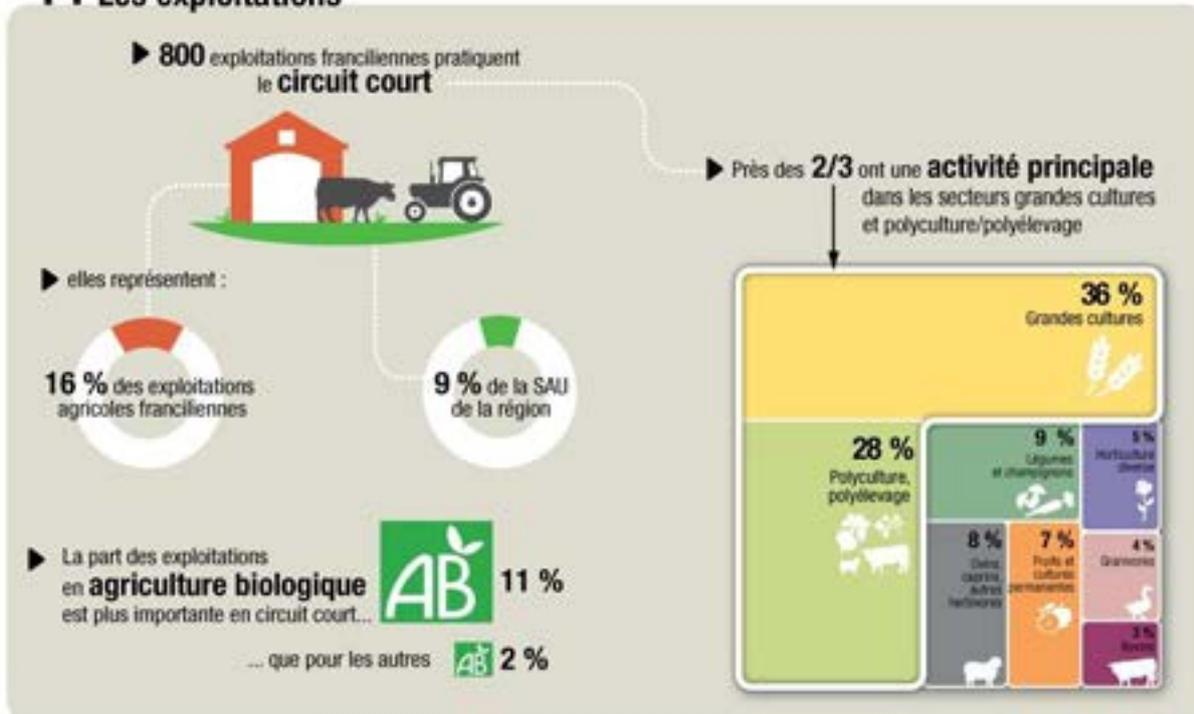
source : <http://www.cohesion-territoires.gouv.fr/programme-action-coeur-de-ville-la-grande-transformation-pour-les-centres-villes-demarre>

L'action cœur de ville se concentre sur des polarités importantes. Au-delà, la Région IDF accompagne également la revitalisation commerciale en accompagnant les commerces des petites communes



La vente directe

Les exploitations



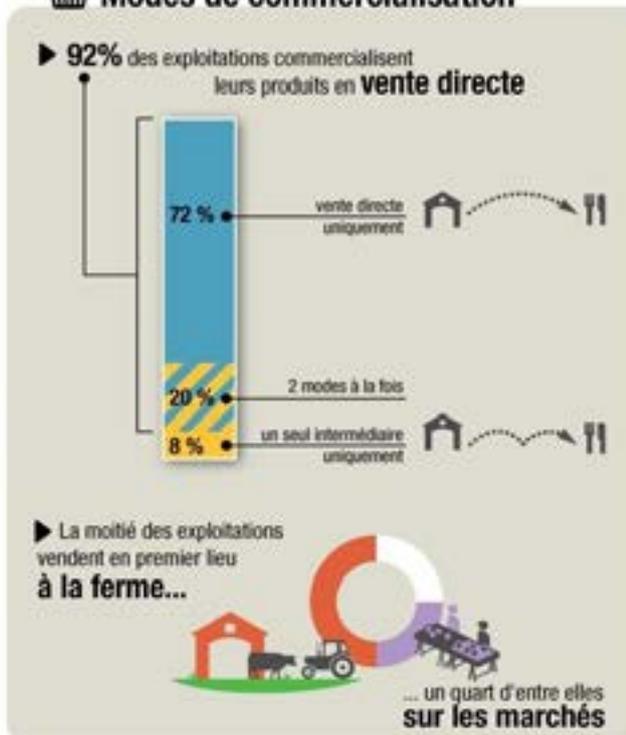
Localisation



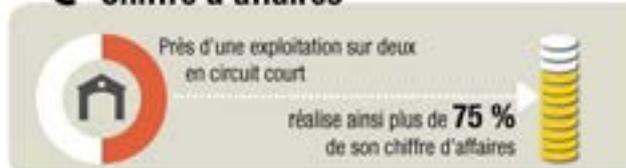
Produits commercialisés



Modes de commercialisation



Chiffre d'affaires



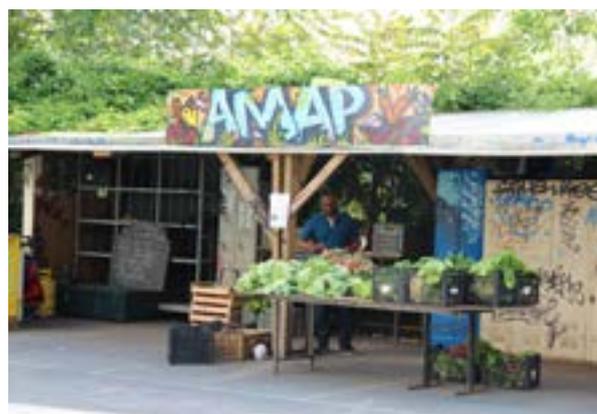
Source : IAU

La proximité de ces espaces agricoles peut être vue comme un moyen de faciliter des circuits courts, dans le cas d'une agriculture largement mondialisée. Nous l'avons déjà abordé, l'agriculture constitue une part structurante de la vie des franges. Ainsi, 16% des exploitations agricoles (9% de la SAU) sont en circuit court en Ile-de-France, essentiellement localisée dans les franges de l'agglomération.

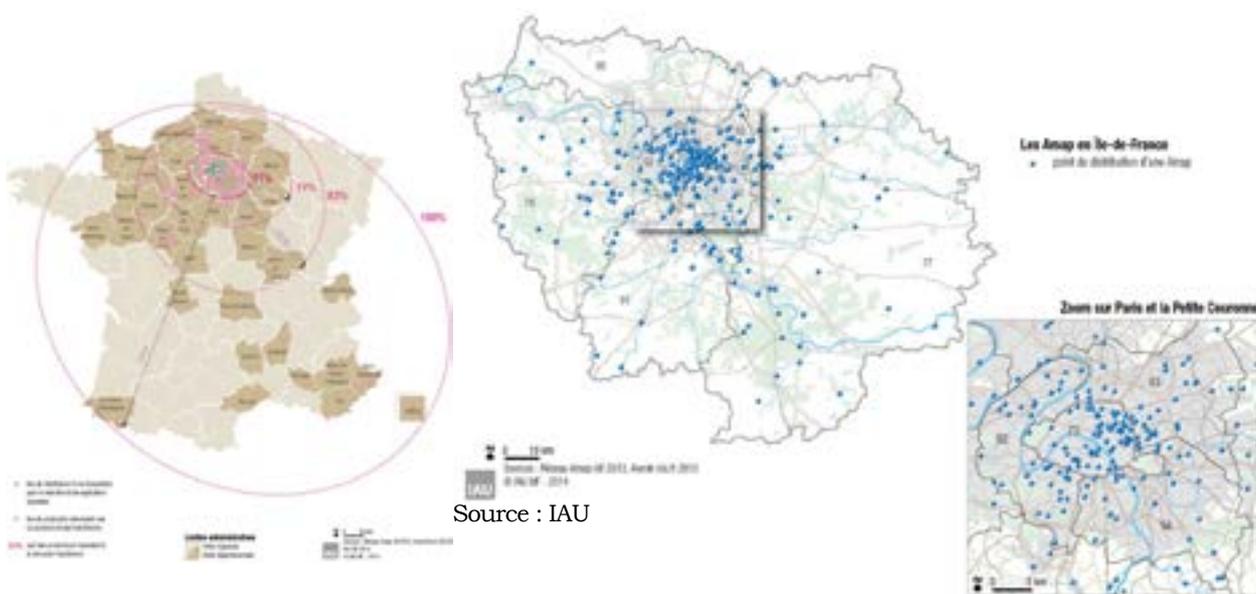
Les modes de commercialisation les plus privilégiés sont la vente directe à la ferme, par la présence d'une boutique, ou bien de distributeurs automatiques, permettant une accessibilité 24h/24. D'autres privilégient les marchés (25%), ou les AMAP¹, présentes dans les franges, mais qui viennent également alimenter la ville et son agglomération.



Distributeur de fruits et légumes Crédit photo : Laure Thévenot - idF, source, IAU IDF



Une AMAP Crédit photo : C.Legenne/Iau-idf source, IAU IDF



Source : IAU

1 Amap signifie Association pour le maintien d'une agriculture paysanne. Elle a pour objectif de préserver et soutenir les fermes de « proximité » contribuant ainsi au développement d'une agriculture durable et à la mise en place d'une économie solidaire entre villes et campagnes. Elle réunit un groupe de consommateurs et un agriculteur autour d'un contrat dans lequel chaque consommateur achète en début de saison et pour un an généralement une part de la production qui lui est livrée périodiquement à un coût constant. Le producteur s'engage à fournir des produits de qualité dans le respect de la charte de l'agriculture paysanne. *source : IAU*

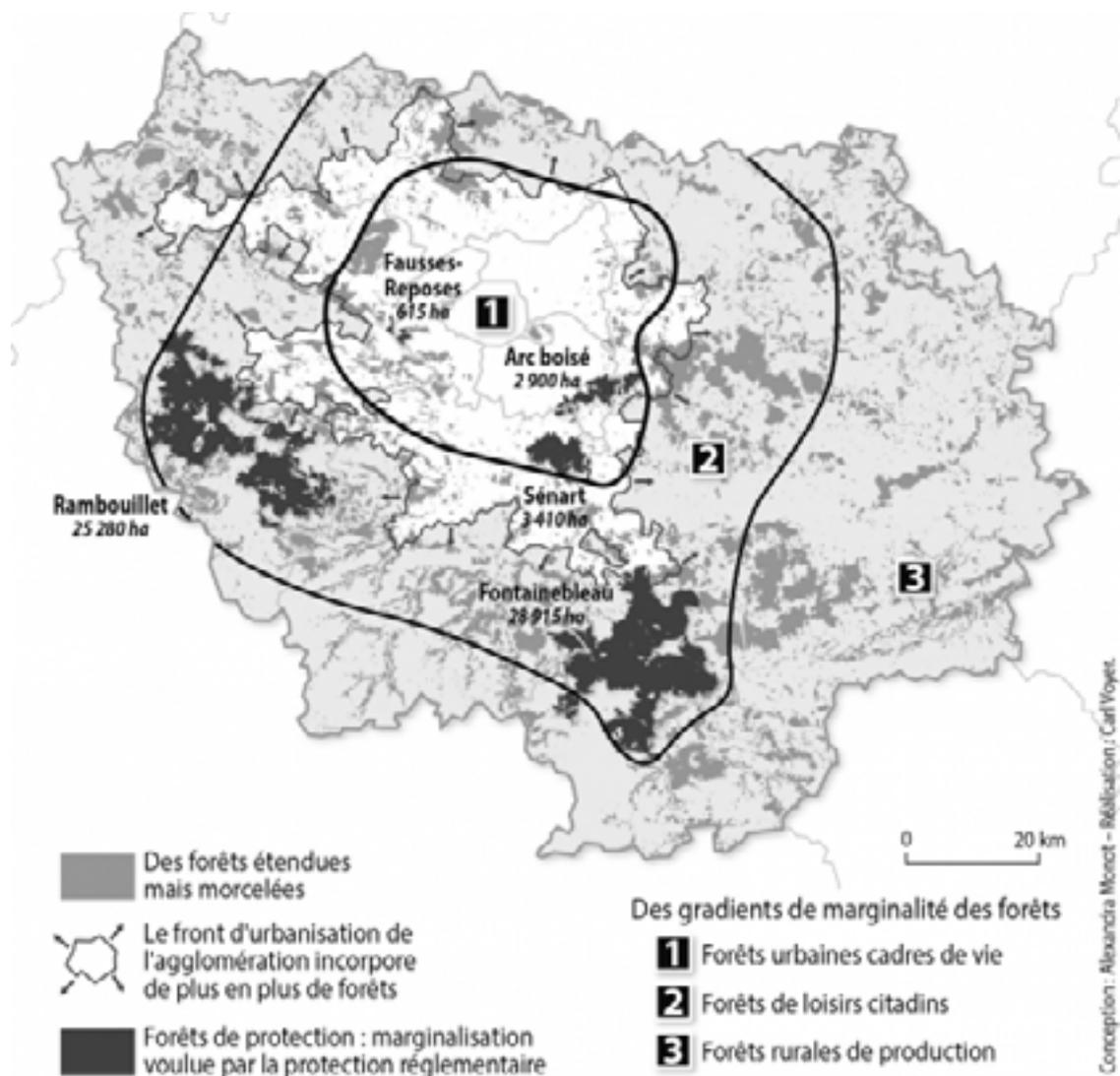
Les franges, des espaces ressources pour l'agglomération

Les espaces de loisirs et de récréation

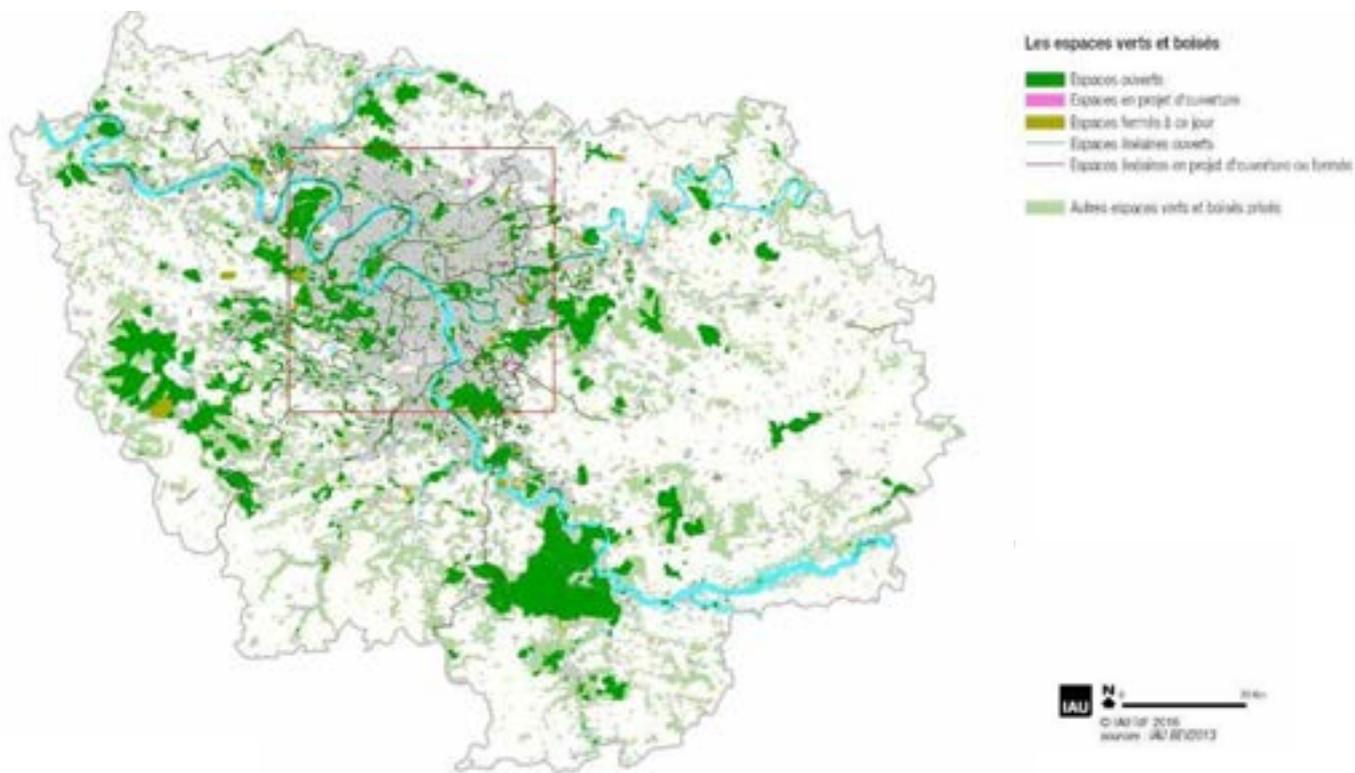
Nous avons parlé de l'«Effet barbecue», qui consiste pour les urbains à avoir de longues mobilités de loisir, à la différence des périurbains. Certains de ces loisirs s'opèrent dans les franges de l'agglomération. Les Parcs naturels régionaux, les différentes forêts au-delà de l'agglomération sont autant d'espaces privilégiés pour les randonnées dominicales, appuyées par un développement du cyclotourisme dans la région.

L'essor du «slow tourism» ou «tourisme lent» est également compris par les

départements de grande couronne comme l'opportunité de valoriser les ressources touristiques de leur territoire. Il s'agit non seulement de capter des touristes français ou internationaux attirés par les paysages franciliens, l'architectures de bourgs, villages hameaux, petites villes et châteaux, que d'attirer des franciliens à la recherche de loisirs notamment actifs, et désireux de limiter leurs mobilités avion et voiture. Le département de Seine et Marne est particulièrement actif pour ces réflexions.



Les forêts périurbaines franciliennes, des marges ? (Source : Alexandra Monot)



Espaces verts et boisés d'Ile-de-France (IAU IDF, 2016)



Piste cyclable la Véloscénie à Rambouillet (78)
(crédits photos : David Darault)



Sentier à Montigny-le-Bretonneux (78)
(crédits photos : Ville de Montigny)



La forêt de Saint-Germain-en-Laye (78)
(crédits photos : ONF)



Escalade en forêt de Fontainebleau (77)
www.fontainebleau-tourisme.com



Parc naturel régional du gâtinais
<http://www.parc-gatinais-francais.fr>



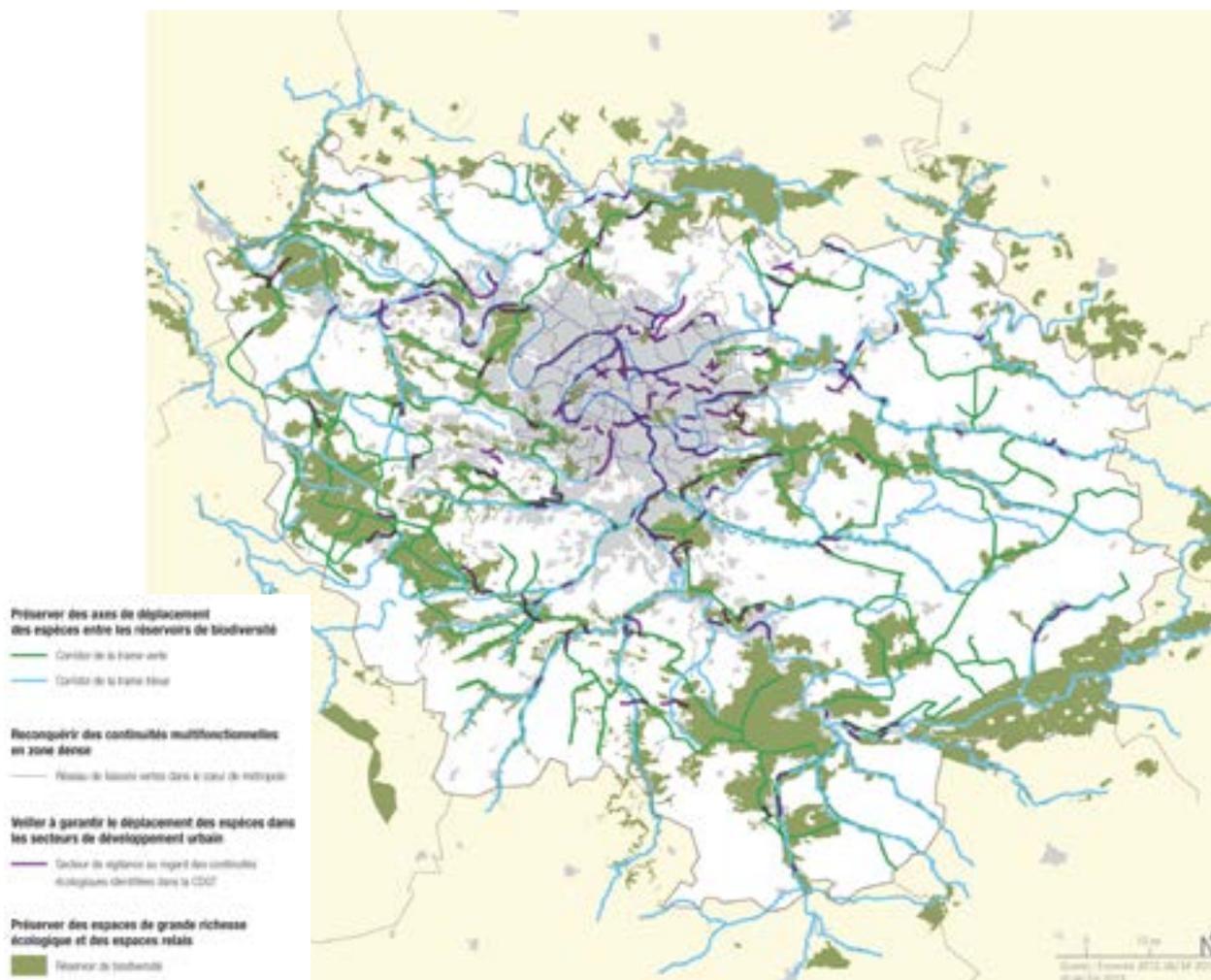
Le Parc de la Haute Vallée de Chevreuse
(crédits photos : PNR Haute Vallée de Chevreuse)

Les continuités écologiques et la biodiversité.

Au-delà des espaces ouverts comme des espaces de loisir et de récréation, ce sont des lieux rendant des services écologiques et écosystémiques, nécessaires à l'agglomération parisienne. Plus on se situe à distance de la région parisienne, plus la biodiversité est importante.

Si les terres cultivées en grande culture conventionnelle peuvent mettre à mal certaines de ces continuités, pour beaucoup, ces territoires constituent des ressources importantes.

« Ainsi, dans les forêts de la région, le nombre d'espèces végétales et animales diminue à mesure que l'on se rapproche du coeur de l'agglomération : on passe ainsi de grands massifs biologiquement très riches (Rambouillet, Fontainebleau), à des massifs présentant un équilibre écologique (Ferrières, Crécy), puis aux forêts plus proches de l'urbanisation (Saint-Germain, Meudon), et enfin aux parcs forestiers (la Poudrerie à Sevran). » (Source : SDRIF, fascicule 2).



Les continuités écologiques (source : SDRIF 2014, fascicule 2)

Les trois quarts du territoire francilien sont des espaces naturels ou semi-naturels...

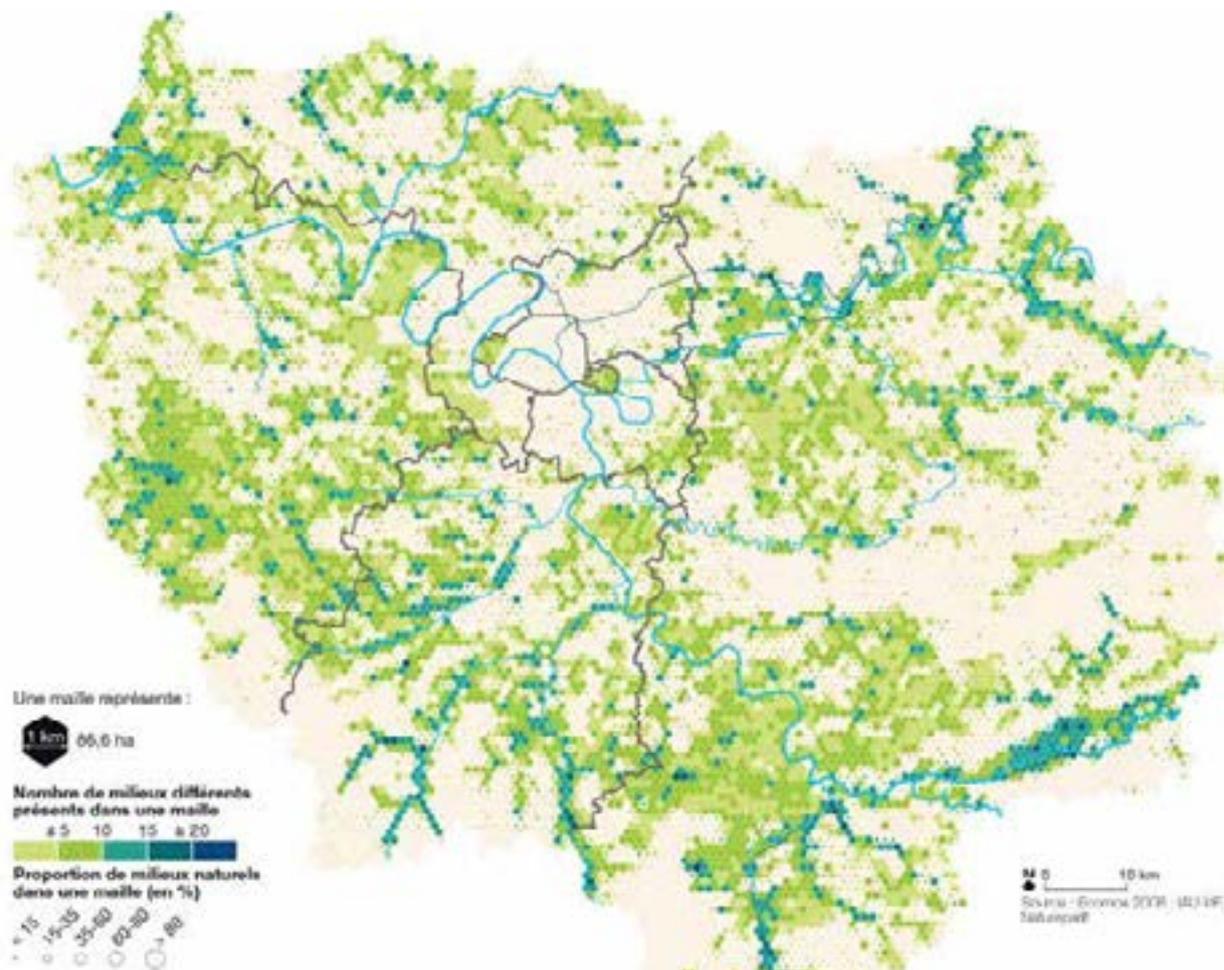
Si les espaces artificialisés (habitats, industries, infrastructures de transport) occupent 23% du territoire régional, 77% du sol est composé d'espaces naturels ou semi-naturels. Soit autant de lieux de nature dont les Franciliens pourraient potentiellement profiter.

La diversité des milieux naturels d'Ile-de-France

La base de données ECOMOS répertorie les différents milieux naturels :

- prairies
- forêts
- milieux à végétation arbustive et/ou herbacée
- zones humides

La cartographie détaillée est consultable sur : <https://geoweb.iau-idf.fr/portal/apps/MapJournal/index>.



Répartition et diversité des milieux naturels en Ile-de-France (IAU IDF, 2015)

Des espaces naturels essentiels à l'équilibre environnemental de la région

50% de ces espaces naturels sont dédiés à l'agriculture et 27% représentent des forêts et des espaces semi-naturels : 261 000 ha de boisements, 8 342 km de cours d'eau et de canaux et un peu plus de 800 ha de prairies humides.

Des espaces boisés, lieux de biodiversité à protéger

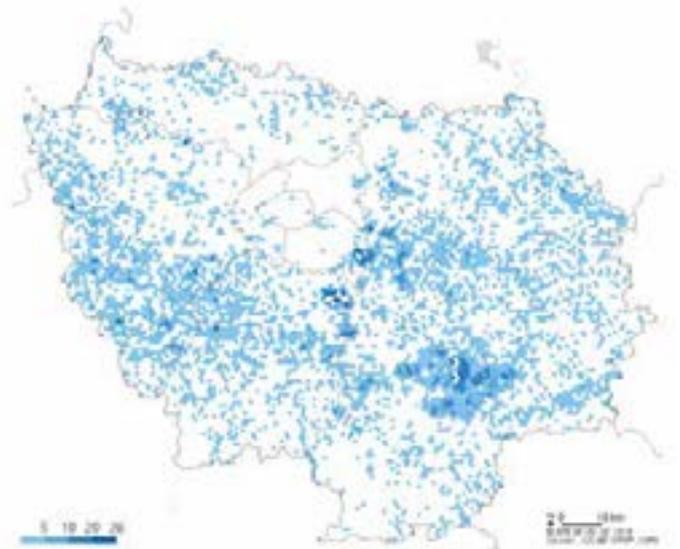
«24% du territoire sont couverts par les boisements» et «68% des réservoirs de biodiversité sont situés en forêt» (IAU IDF, 2018).

Des zones humides rares à préserver

«Environ 30 000 mares existaient en Ile-de-France, la moitié en forêt» et on compterait 36% de plans d'eau en plus en 30 ans (IAU IDF, 2018).



Fragmentation des boisements par les grandes infrastructures de transport et par l'urbanisation (IAU IDF, 2018)



Concentration de mares par maille (IAU IDF, 2018)

Des continuités écologiques à renforcer

15 000 km de corridors écologiques ont été identifiés par la Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) (IAU IDF, 2015).



Les continuités écologiques franciliennes (IAU IDF, 2015)

La trame verte et bleue

Le concept de trame verte et bleue (TVB) est un concept multiforme et polysémique difficile à définir. Elle a fait l'objet de diverses conceptualisations et désigne officiellement depuis 2007 un des grands projets nationaux français issus du Grenelle de l'Environnement.

Elle correspond au maillage des corridors biologiques (ou corridors écologiques), considérés comme « réservoirs de biodiversité ». Selon la loi Grenelle II, «la trame verte et la trame bleue ont pour objectif d'enrayer la perte de biodiversité en participant à la préservation, à la gestion et à la remise en bon état des milieux nécessaires aux continuités écologiques, tout en prenant en compte les activités humaines, et notamment agricoles, en milieu rural » (Art. L371-1).

La trame « verte » correspond aux milieux naturels et semi-naturels terrestres et la trame « bleue » fait référence au réseau aquatique et humide (fleuves, rivières, zones humides, estuaires...).

La disparition de la faune et de la flore

L'Ile-de-France a perdu 1/4 de ses oiseaux au cours des 15 dernières années. On note «73% de moineaux en moins à Paris entre 2003 et 2016» et «41% de déclin des oiseaux communs spécialistes des milieux bâtis entre 2004 et 2017» (IAU IDF, 2018).

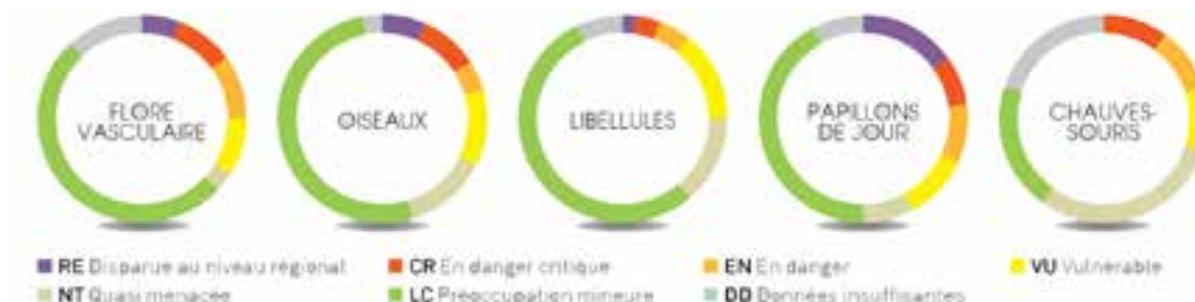
Les insectes, comme les papillons, les libellules ou les abeilles ont également vu leur nombre décroître au fil des années. Différentes espèces de reptiles et d'amphibiens sont actuellement menacées de disparition en Ile-de-France.

En outre, «Seulement 1/4 des 130 espèces de plantes associées aux moissons ne voient pas leurs populations régresser ou disparaître» (IAU IDF, 2018).

L'état préoccupant des rivières

Selon une étude réalisée par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie (DRIEE), la situation des cours d'eau d'Ile-de-France est préoccupante. Si l'état écologique de certaines rivières de grande couronne est considéré comme « bon », toutefois les grands cours d'eau d'Ile-de-France, comme la Seine, sont plutôt dans un état « moyen » et les petits cours d'eau dans un état « mauvais » voire « médiocre ».

L'installation d'importantes stations d'épuration a permis ces dernières décennies d'améliorer la situation mais de les petites sources de pollutions - d'origines agricoles ou liés aux pratiques des habitants et à leurs modes de vie - restent nombreuses dans une région aussi densément peuplée.



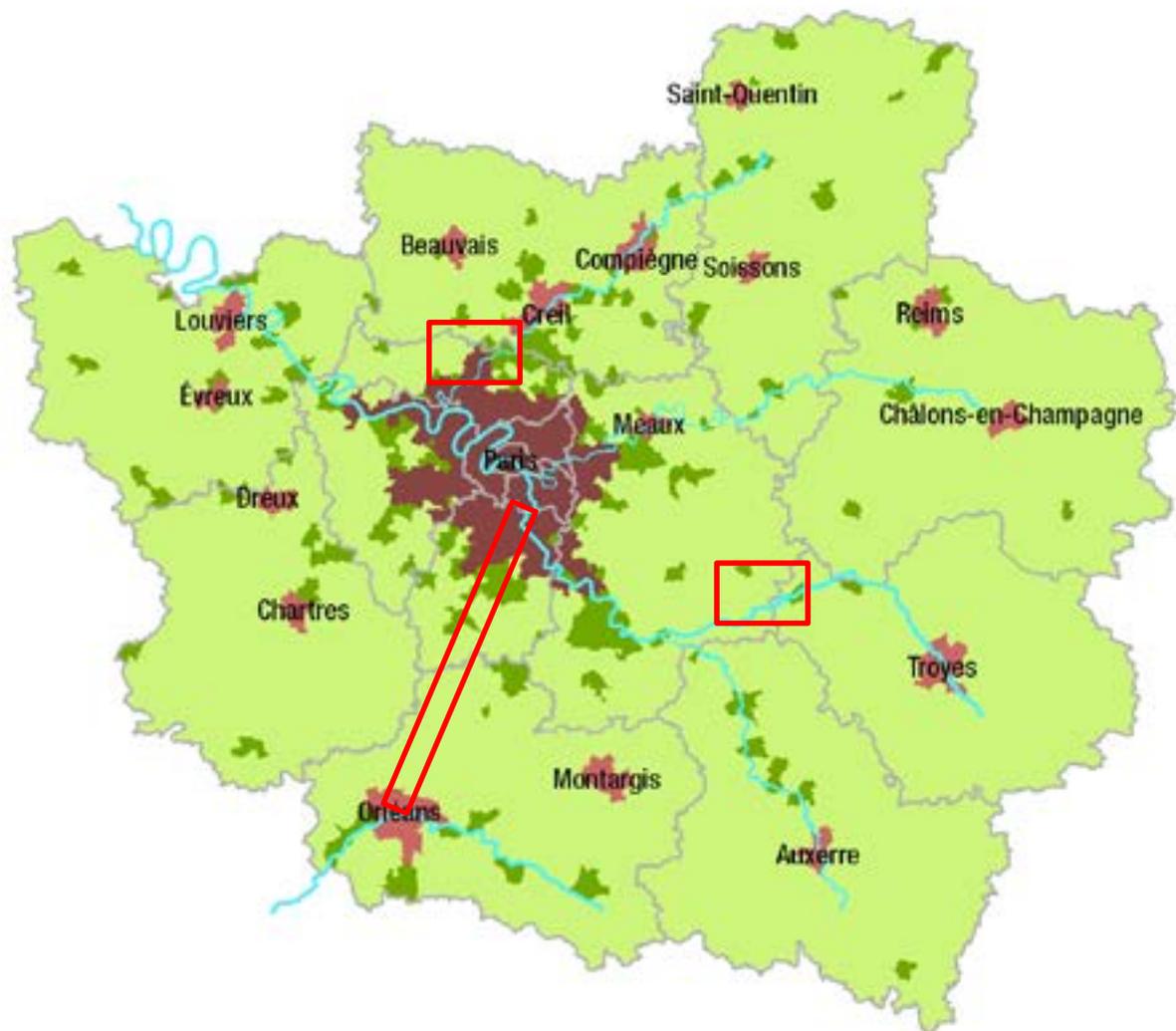
Proportion d'espèces menacées par groupes taxonomiques en Ile-de-France (IAU IDF, 2017)

En conclusion, loin des représentations dominantes qui font des franges un espace du tout auto-mobile où vivraient uniquement les familles avec enfant dans des pavillons entourés d'un jardin, les franges de l'agglomération sont des espaces diversifiés et qui se diversifient, tant par les populations en présence, que parce que les modes d'habiter, de se déplacer, de s'y nourrir, d'y consommer, se multiplient.

Beaucoup de modes alternatifs sont fortement soutenus, voir portés par les municipalités en présence, et on assiste à des territoires fortement dynamiques, et dynamisés par ces initiatives locales - voir à ce titre Les Hauts Lieux de la transition.

Mais tous les territoires des franges n'ont pas les mêmes difficultés auxquelles faire face, ni les mêmes solutions pour y faire face, comme nous allons désormais l'analyser, au travers de la présentation de trois territoires de déclinaison :

- **La Bassée-Montois,**
- **La Vallée de l'Oise,**
- **Le linéaire de la RN20**



Typologie

■ 1 - villages	■ agglomération de Paris		
■ 2 - bourgs et petites villes	■ 4 - autres grandes agglomérations		

© IAU ÎDF 2018
sources : INSEE, découpage communal 2017

CHAPITRE 5

TROIS TERRITOIRES D'EXPÉRIMENTATION POUR L'ATELIER

SOMMAIRE

La vallée de l'Oise

La Bassée Montois, un réseau de ville

La RN20, linéaire entre ville et rural

CHAPITRE 5

TROIS TERRITOIRES D'EXPÉRIMENTATION POUR L'ATELIER

La vallée de l'Oise

Fiche d'identité :

Villes importantes : Persan, Beaumont sur Oise, Chambly, Presles.

Territoire à cheval entre :

- Deux parcs naturels régionaux (PNR du Vexin français, PNR Oise Pays de France)
- Deux régions (Ile-de-France, Hauts-de-France)
- Deux départements (Oise et Val-d'Oise)

Plusieurs intercommunalités :

En Ile-de-France : Cergy-Pontoise, Sausseron Impressionnistes, Haut Val d'Oise, Vallée de l'Oise et des trois forêts, Carnelle Pays-de-France.

Dans l'Oise, nous nous intéresserons essentiellement à la communauté de commune du Pays de Thelle et Ruraloise.

Ce territoire est l'objet de peu de visions communes ou partagées, d'où une certaine difficulté à obtenir des données sur ce périmètre territorial. Toutefois, nous avons délimité celui-ci à 23 communes¹.

Nombre d'habitants : 119 337 habitants
Densité de population : 588 habitants/hectare

¹ Dans l'Oise : Lamorlay, Gouvieux, Boran-sur-Oise, Chambly, Morangles, Précý-sur-Oise, le Mesnil-en-Thelle.

Dans le Val-d'Oise : Auvers-sur-Oise, Beaumont-sur-Oise, Bernes-sur-Oise, Bruyères-sur-Oise, Butry-sur-Oise, Champagne-sur-Oise, L'Isle-Adam, Mériel, Méry-sur-Oise, Noisy-sur-Oise, Mours, Nointel, Parmain, Persan, Presles, Valmondois



La Vallée de l'Oise (source : CD 95 et IAU)

Un axe de transport important, un lien fort à Paris

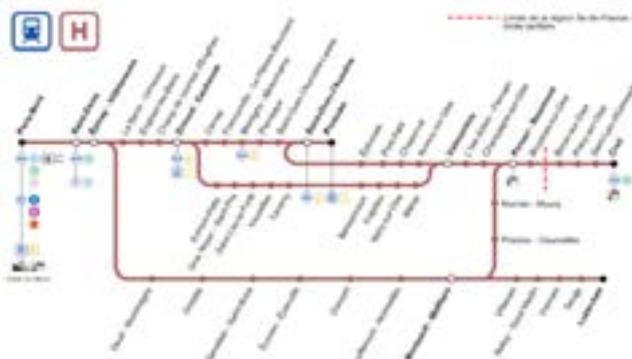
La Vallée de l'Oise est un axe marqué par la présence d'infrastructures routières, autoroutière et ferroviaires importantes. Le lien à Paris y est ainsi plus rapide que sur d'autres territoires, mais ces infrastructures ne sont pas sans générer des coupures paysagères importantes, allant jusqu'à couper certaines villes de leur lien à l'Oise.

Malgré une bonne desserte, notamment avec le transilien H qui met ce territoire à 30 minutes de la gare du Nord à Paris depuis la gare de Persan-Beaumont, l'essentiel des actifs privilégient la voiture pour leurs déplacements domicile travail et la plupart (89%) des habitants ont une voiture minimum. Avec le Grand Paris Express, ces territoires seront davantage interconnectés au reste de l'Île-de-France.



Une bonne desserte ferroviaire (source : géoportail)

Cette bonne connexion au cœur de la métropole a également orienté les activités, comme des activités de production pour le territoire métropolitain : l'axe fluvial est déjà exploité en partie pour le transport de marchandise, mais est amené à l'être davantage dans les années à venir.



La ligne H du transilien (source : SNCF)



Connexion entre Beaumont-sur-Oise et Paris (source : Beaumont-sur-Oise)

Une vallée industrielle, et une présence importante de ZAE

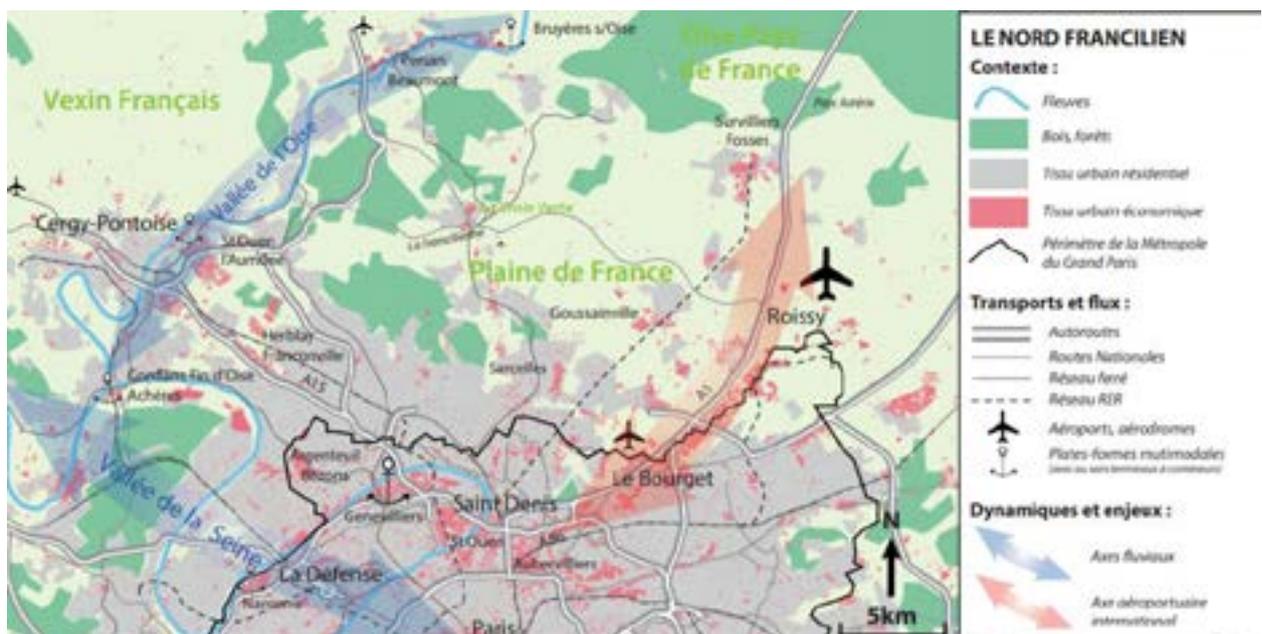
La Vallée de l'Oise est également marquée par de nombreuses zones d'activités - et parcs d'activités le long du fleuve. La vallée connaît toutefois un déclin industriel relatif. L'emploi agricole y diminue également, suivant en cela les tendances nationales et régionales.

L'avenir de ce territoire se pose alors. Sur ce territoire anciennement industriel, la question du départ ou de la reconversion des industries en présence - comme par exemple l'ancienne usine Vulli - qui produisait autrefois le jouet Sophie la Girafe, transformé en logements sociaux, se pose. Toutes les friches n'ont pas été reconverties, et certaines peinent à l'être.

Il continue d'y avoir des projets sur ce territoire, en lien notamment avec l'agglomération parisienne. Ainsi, il est question que le port de Bruyère-sur-Oise, une des grandes zones d'activités aujourd'hui se développe pour devenir une grande plateforme multimodale. L'enjeu est de favoriser le transport par bateau de marchandise vers Paris, pour éviter les flux de camions, et les nuisances (pollution, sonores, congestion) occasionnées. Le développement du canal Seine Nord Europe va dans ce sens.



Port de Bruyère-sur-Oise (source : Bruyère-sur-Oise)



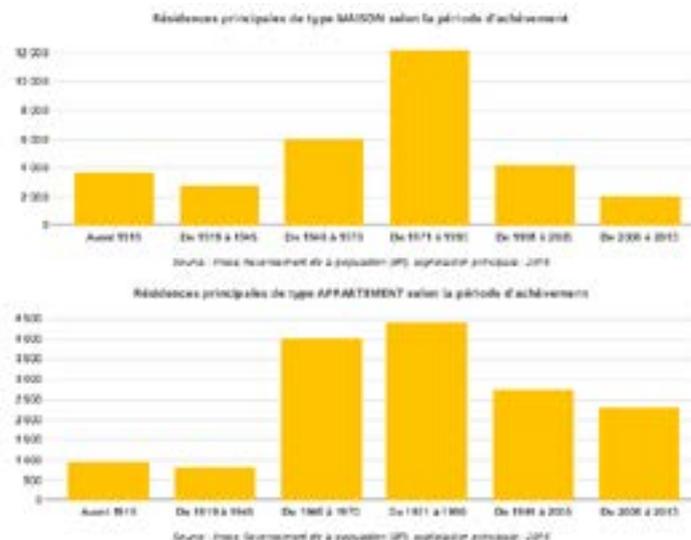
Les activités industrielles du Nord Francilien (source : SDRIF 2014)

Un territoire de contrastes

Territoire de contrastes, la vallée de l'Oise est marquée par des disparités sociales importantes, entre des communes aisées et d'autres qui le sont beaucoup moins. Si on compare les revenus médians disponibles de trois communes de la vallée, il est de 35% inférieur à Persan qu'à Valmondois (17618€ contre 28082€). De même, le taux de pauvreté est de 22,9% à Persan, de 16,1% à Beaumont-sur-Oise contre seulement 7,9% à l'Isle Adam. Ces quelques indicateurs soulignent la diversité des situations des communes.

Si dans l'ensemble des communes, l'habitat individuel domine, Beaumont-sur-Oise et Chambly comptent une part non négligeable de logement collectif, du fait de leur passé de centralité urbaine de relative importance. Enfin, Persan dispose d'une importante cité de grand ensemble construite en 1967 qui accueille plus d'un tiers de la population communale - et qui devrait faire l'objet d'un programme de réhabilitation dans les années à venir.

Entre territoires industriels, zones d'activités, paysage de vallée, de coteaux, et proximité de deux parcs naturels régionaux, c'est un territoire complexe et divers !



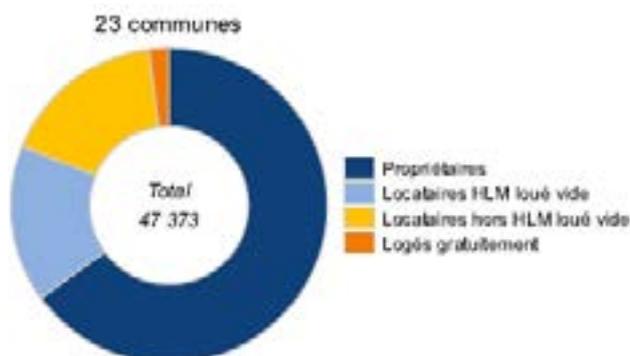
Âge du parc de logement (source, INSEE, traitement personnel)



La vallée de l'Oise : territoire de contraste (source : CD 95, Bruyères-sur-Oise)



Le village à Persan, cité de grand ensemble de plus de 1000 logements (source : Le Parisien)



Résidences principales selon le statut d'occupation (source, INSEE, traitement personnel)

La Bassée Montois, territoire d'intérêt écologique et paysager majeur au milieu d'un réseau de ville

Fiche d'identité :

Nombre d'habitants : 23 491 habitants répartis sur 42 communes, au sein d'une intercommunalité.

Densité de population 55 hab/km²

2 communes de plus de 2 000 habitants

- Bray-sur-Seine : 2 270 habitants
- Donnemarie Dontilly : 2 972 habitants

Evolution modérée de la population entre 1999 et 2014 :

- CCBM : + 10,2 %
- Seine-et-Marne : + 13,6 %

Part importante des plus de 60 ans :

- CCBM : 23 %
- Seine-et-Marne : 18%

Le parc de logements



> 8% de logements vacants

- 14,3% à Bray-sur-Seine
- + 125 lgs. vacants entre 2009 et 2018

> 80% de résidences principales

> 92% de maisons individuelles

> 80% de propriétaires

> Résidentialisation du camping des Prés de la Fontaine (Gouaix et Hermé)

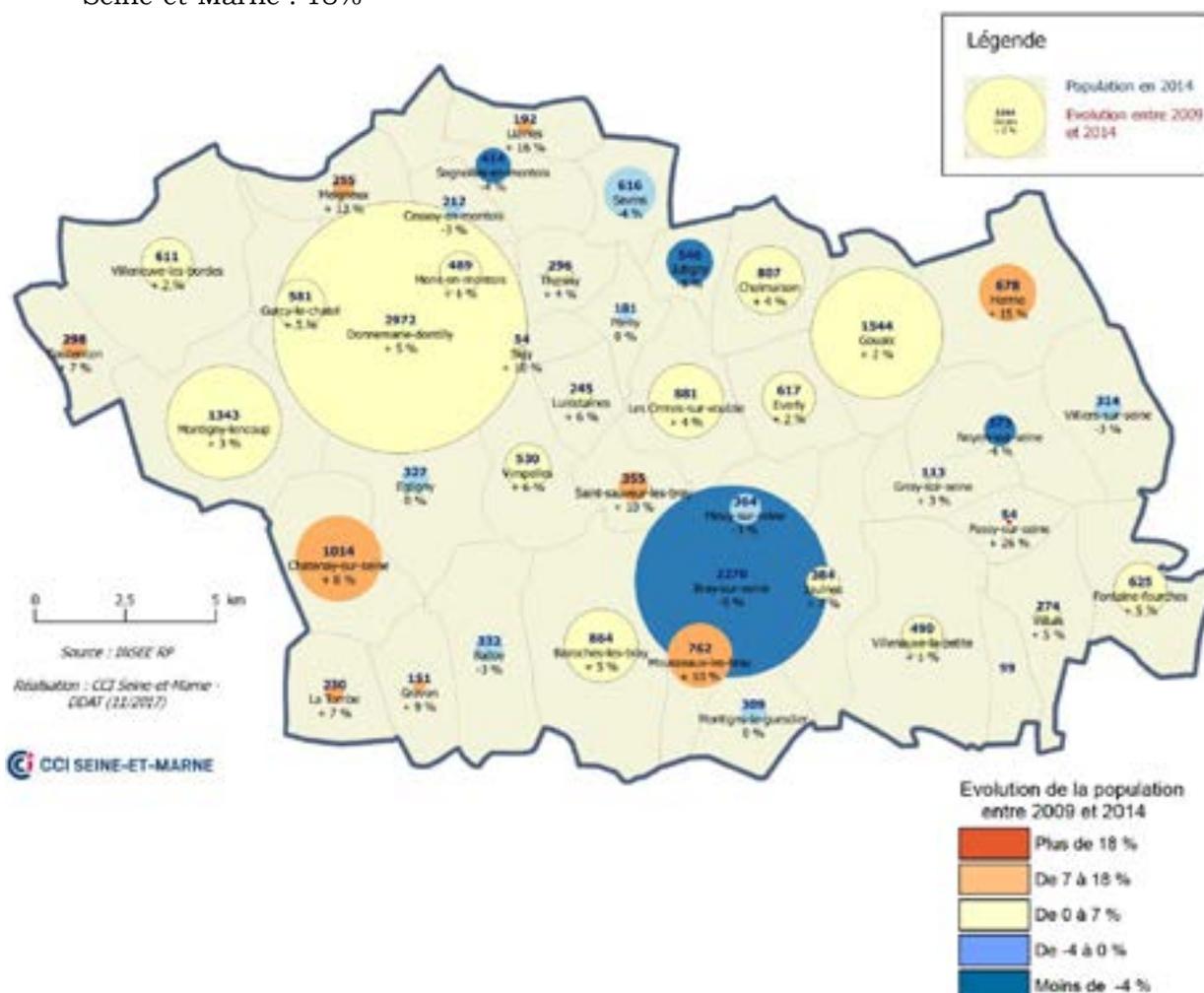
- Augmentation « artificielle » du nombre résidences secondaires

> 32% du parc locatif et 54% du parc social est concentré à Bray-sur-Seine

> 9% de locatif dans les communes rurales : une offre encore timide

> Une vraie demande en logement social : 27 attributions pour 80 demandes en 2015

Structure du parc de logements
(Source : diagnostic du PLUi CC la Bassée-Montois, 2018)



Evolution de la population de la Bassée (Source : diagnostic du PLUi CC la Bassée-Montois, 2018)

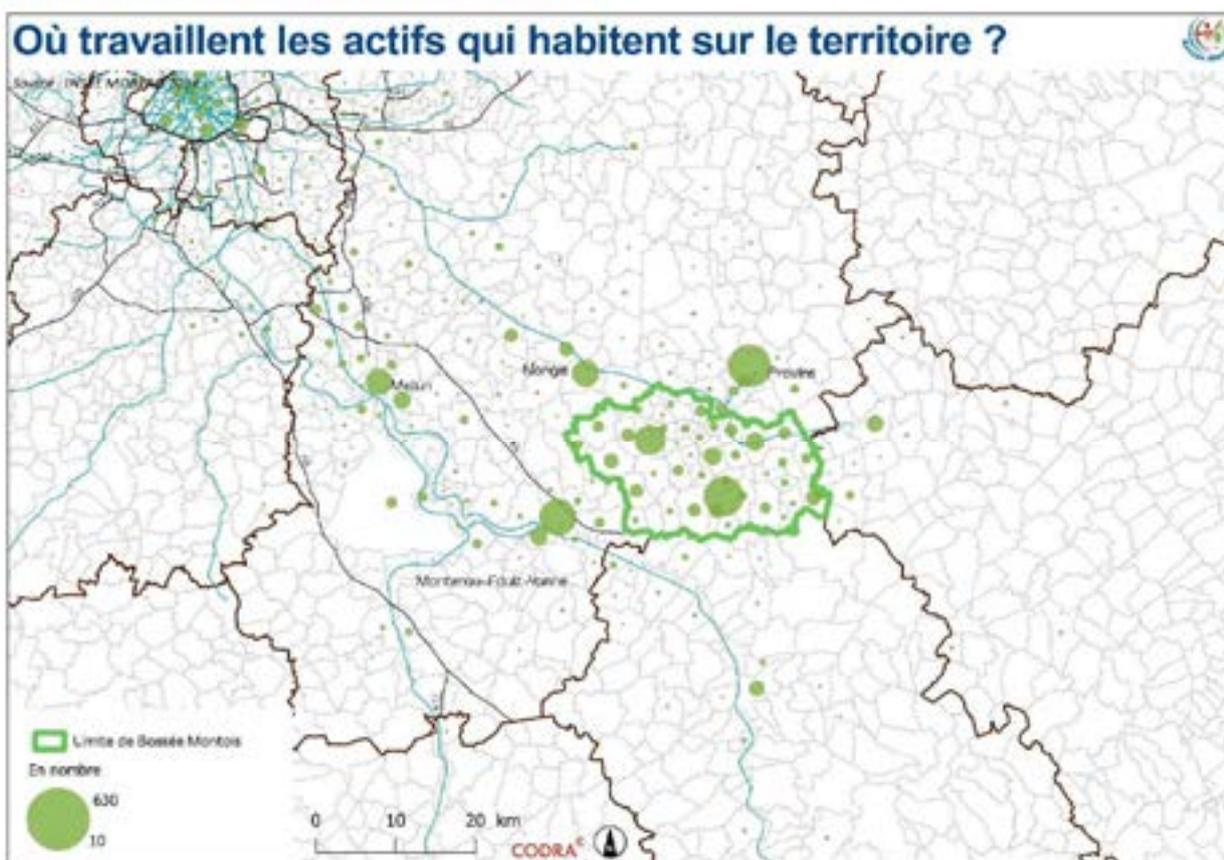
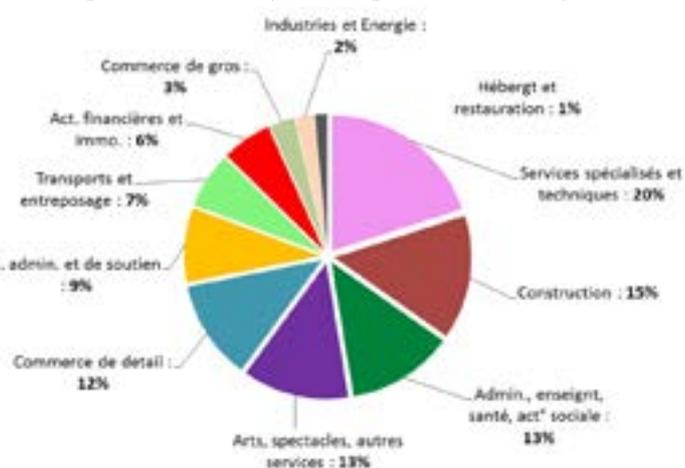
Territoire aux limites de l’Ile-de-France, dans une situation d’interdépendance avec l’agglomération parisienne

En matière d’emploi, la Bassée a connu un développement économique principalement tourné vers le Grand Paris: c’est historiquement un territoire de production de granulats de la vallée de la Seine qui continue à alimenter les chantiers métropolitains.

Intercommunalité périurbaine, une part non négligeable de ses actifs travaille dans la métropole (17%). Territoire en réseau, 21 % des actifs travaillent sur les pôles d’emploi proches (Nangis, Provins, Montereau, Melun). Enfin, 31% des actifs travaillent sur l’intercommunalité, essentiellement à Bray-sur-Seine et à Donnemarie-Dontilly. En 2014, il y a ainsi 11 098 actifs sur la CCBM, 9 958 actifs ayant un emploi et 4 494 emplois sur le territoire intercommunal. La CCBM

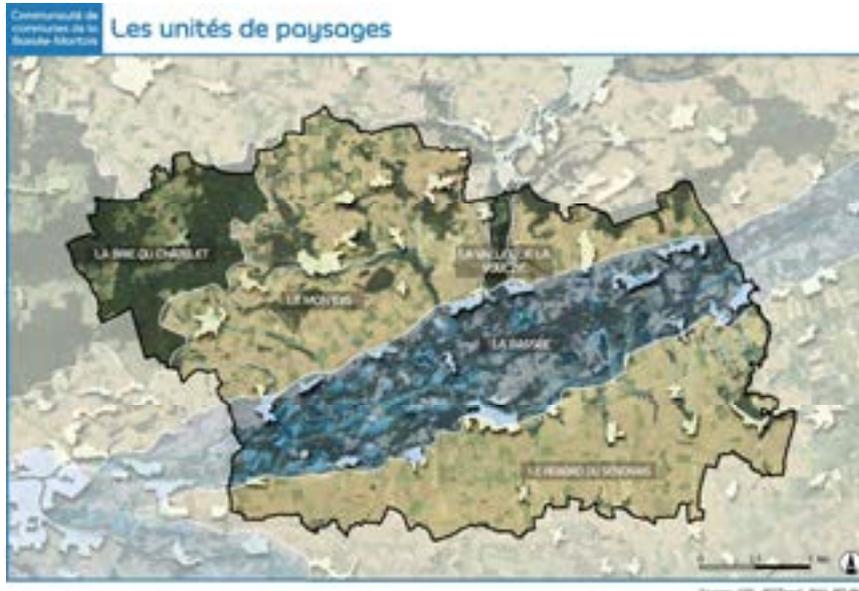
accueille également environ 1 400 actifs de l’extérieur.

Malgré tout, l’intercommunalité perd des emplois : en cinq ans, elle a perdu 5% de ses emplois salariés (151 emplois en moins).



Source : diagnostic du PLU CC la Bassée-Montois, 2018

Territoire d'intérêt écologique et paysager majeur,



Sources : diagnostic du PLUi CC la Bassée-Montois, 2018

Le paysage de la Bassée-Montois est un paysage essentiellement d'agriculture et de grande culture conventionnelle, avec de l'élevage bovin.

Le paysage bâti est de qualité: les bourgs conservent leur architecture de qualité. Jusqu'à présent, il y a eu peu de mitage, peu de constructions récentes, même si des évolutions sont en cours.



Un paysage du goût : des AOP (Brie de Meaux, Brie de Melun), une IGP (Brilla-Savarin).



Source : diagnostic du PLUi CC la Bassée-Montois, 2018

On y trouve surtout un riche patrimoine naturel, avec des zones humides, des espaces forestiers importants et des espaces reconnus et bien préservés (ZNIEFF). Les enjeux de préservation d'espèces y sont nombreux et se confrontent aux difficultés à réaliser des corridors écologiques dans certaines zones (ruptures liées aux infrastructures et aux grandes cultures présentant une faible biodiversité).

Territoire sans véritable centralité, au cœur d'un réseau de ville

Un atelier des territoires a eu lieu sur la Bassée-Montois en 2018¹ et identifie ainsi les enjeux du territoire :

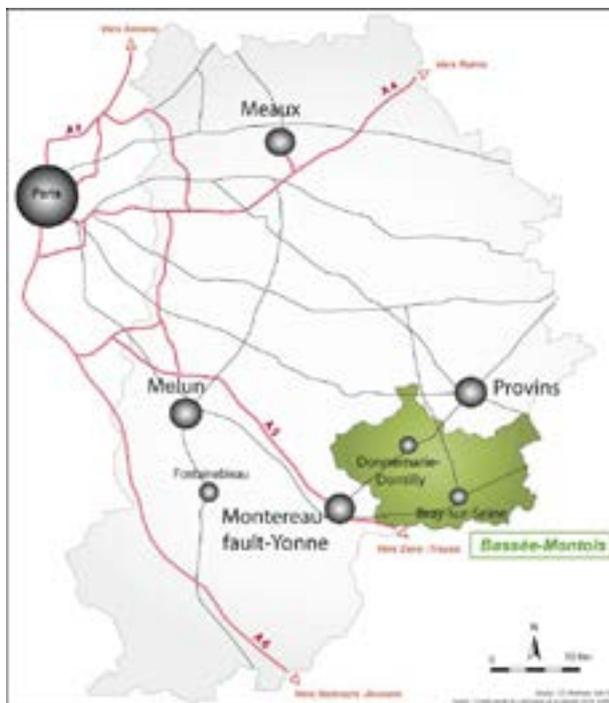
« Sans pôle urbain ni véritable centralité, comment dépasser la mutation économique qui se présente et donner corps à un ensemble territorial diffus dans le cadre d'une stratégie de développement endogène et en faveur du renforcement du vivre ensemble ? » Atelier des Territoires, 2018

Le fonctionnement de ce territoire est en effet en réseau, structuré par l'influence de la métropole parisienne, mais également par un réseau de villes secondaires (Montereau, Provins, Melun, Sens...), où travaillent une partie des actifs du territoire, mais qui capte également les habitants pour leurs activités de loisirs. L'ensemble conduit à une forte motorisation sur ce territoire : 91% des ménages possèdent au moins 1 voiture et 50% en possèdent 2 ou plus. 77% des déplacements domicile-travail sont effectués en voiture, d'autant que le territoire intercommunal ne compte aucune gare.

Les deux communes les plus peuplées de la Bassée : Donnemarie-Dontilly et Bray-sur-Seine, peinent à faire centralité dans la Bassée, même si historiquement, ce sont des villages structurés d'importance. Cette fonction classique s'est quelque peu perdue, alors que ces communes tendent à perdre leurs commerces en nombre et en diversité. Les constructions récentes (à 92% du logement individuel, en rupture avec les formes historiques des bourgs) viennent ajouter à cette perte de centralité.

A Nogent sur Seine, se confronte à un projet de passage à grand gabarit de la Seine. C'est un des enjeux de ce territoire dont le port de Montereau a été un haut lieu de la batellerie de la Haute-Seine.

1 L'Atelier des territoires est un dispositif porté par l'Etat qui propose aux acteurs locaux de territoires identifiés de travailler en commun autour de séances d'ateliers participatifs regroupant élus, techniciens de l'Etat et des collectivités, porteurs de projets et habitants. Appuyés par une équipe pluridisciplinaire d'appui, l'objectif est de dégager leurs conditions de mise en action.



Situation de la Bassée Montois (source : <http://cc-basseemontois.fr/acces-situation>)



Bray-sur-Seine (source : <http://www.gites-braysurseine.fr/visite-de-bray-sur-seine/>)



Donnemarie-Dontilly (source : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Donnemarie-Dontilly>)

La RN20, linéaire entre villes et campagnes

Ancienne voie romaine devenue route nationale

La Route nationale 20 est une ancienne voie romaine, devenue - avec quelques modifications de parcours - une route nationale. Elle relie Paris à la frontière espagnole quelques 864 km plus au sud. La partie de cette route qui nous intéresse va de la limite de l'agglomération parisienne vers Longjumeau, jusqu'à la ville d'Orléans. Cette route, a depuis été déclassée et est gérée par les départements (elle s'appelle RD2020 des limites de l'Île de France à Orléans), mais pour plus de commodités, nous continuerons à l'appeler RN20.

Cette route va traverser de nombreux villages et quelques villes (Arpajon, Etréchy, Etampes), mais, dans la portion qui nous intéresse, elle traverse beaucoup d'espaces de grande culture. Sur cet axe, l'un des plus embouteillé de France, peut se réaliser un cheminement mettant en avant les contrastes d'une frange à une autre.



La RN20 de Paris à Orléans (source : géoportail et réalisation personnelle)



Carte ancienne de la RN20 (source : <http://voiesanciennes.canalblog.com/>)

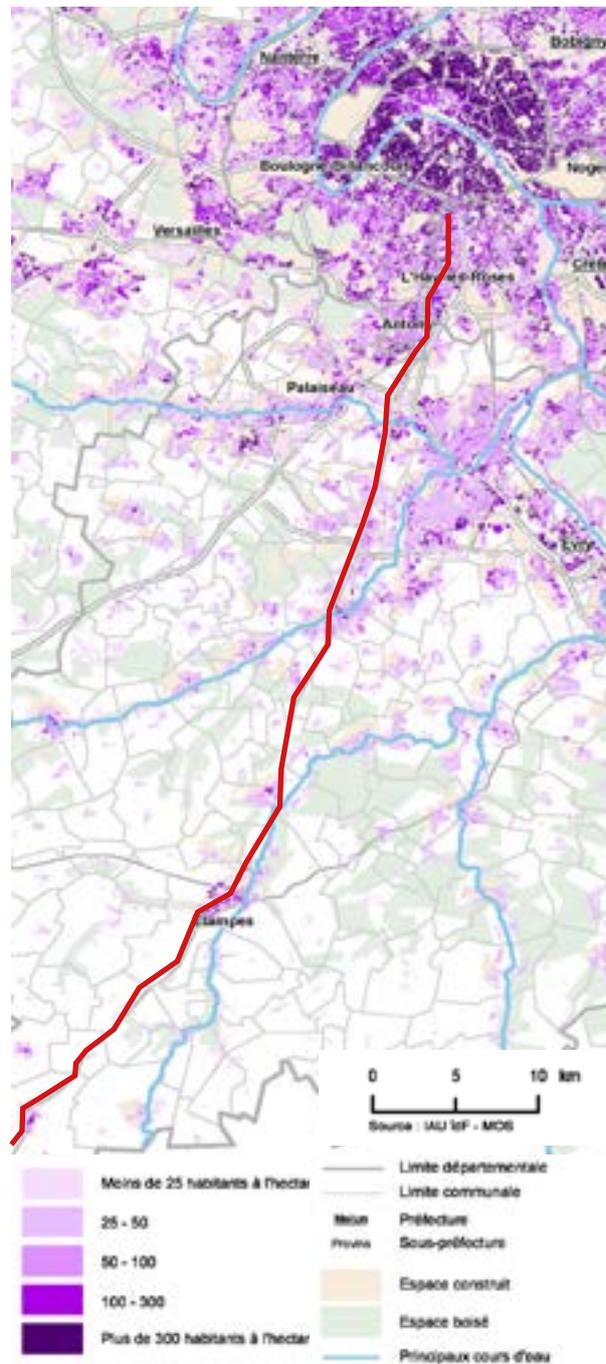


La RN20 vue d'Etampes dans les années 1920 (source : <http://www.corpusetampois.com/>)

Le réseau de ville sur la RN20

A son début, à la Porte d'Orléans à Paris, la RN20 traverse des espaces denses ou très denses, largement urbanisés, et des villes de banlieue (Montrouge, Antony). Au fur et à mesure qu'on s'éloigne de Paris, la densité urbaine diminue : aux immeubles de plusieurs étages à l'alignement sur rue, succèdent des immeubles de faubourg, puis le tissu urbain devient épars, et l'on rencontre des entrepôts, des maisons, des garages le long de cette nationale, voire des dents creuses.

En tant qu'axe d'importance, la RN20 structure l'habitat en son long, sous la forme de villes, mais également de villages rue traversé par la nationale 20.



Densités le long de la RN20 en Ile-de-France (source IAU + réalisation personnelle)

Photos du linéaire de la RN20 à Massy (x2), Boissy-sous-Saint-Yon et Monnerville (source : google.maps)

Un paysage de grande culture

Au sortir de l'agglomération parisienne et de plus en plus à mesure qu'on s'éloigne de Paris, la RN20 traverse des régions agricoles.

Elle traverse dans un premier temps l'Hurepoix, avant de rejoindre la Beauce.

Dans ces deux ensembles, le relief est plat et les horizons bien ouverts. C'est un paysage tout en horizontalité que viennent rythmer quelques haies et boisements. Ceux-ci sont relativement rares, car ils constituent des obstacles aux méthodes culturales plus intensives.

Ces cultures sont essentiellement des grandes cultures céréalières. Ces terres agricoles sont parmi les plus fertiles de France, on le qualifie souvent de grenier à blé de la France, ce qui explique le nombre important de village éparpillés le long des

vallées, et notamment autour de la RN20. Ce sont également des terres où des éoliennes ont été implantées, parfois de façon importante.



Angerville, pôle urbain implanté dans une plaine agricole. © Mairie d'Angerville (source : IAU <https://www.iau-idf.fr/wp/interco/commune/91016/>)

Pression foncière, pression routière

Les communes le long de la RN20 vont être soumises à d'importantes pressions foncières. Leur proximité importante à Paris au nord et à Orléans, au sud, va renforcer cette dynamique.

La nature de cette pression varie et s'exprime différemment selon l'urbanisation de la commune et l'éloignement aux pôles majeurs que sont Paris, et Orléans dans une moindre mesure. Ainsi, le long de la RN20, à proximité de ces grands pôles, on observe une dynamique de densification : démolition des anciens immeubles de faubourg et d'une partie du pavillonnaire à Massy pour y réaliser des immeubles de plusieurs étages, à l'alignement.

Plus loin de ces pôles, cette pression va se traduire par un mitage : les terres agricoles préservées vont progressivement être construites par des lotissements de maisons individuelles. La pression foncière concerne également l'installation d'entreprises d'importance, comme la Zone d'Activité d'Artenay Poupry, dont l'implantation est entre l'autoroute A10 et la RN20 (RD2020).

ZA Artenay Poupry – en cours	
Vocation	Logistique
Superficie totale	184 ha
Superficie disponible	43,3 ha + 60 ha d'extension
Nombre d'établissements	En cours de commercialisation
Nombre d'emplois	À terme : environ 1 500



Zone d'activité d'Artenay (source : <http://www.cc-beaucecloiretaine.fr>)

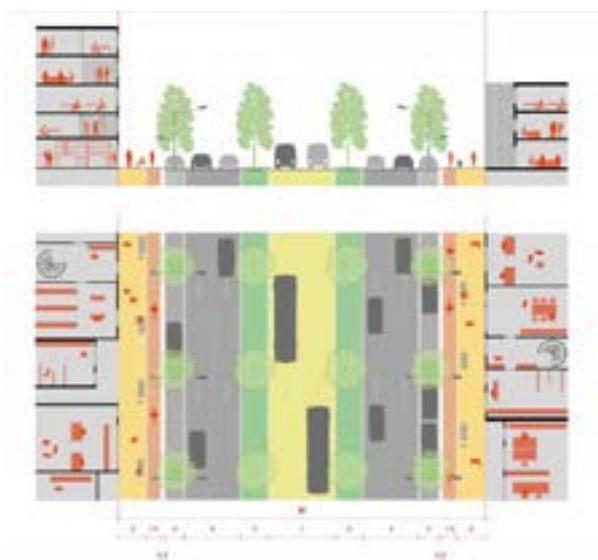
La RN20 est à la fois une opportunité - de développement, de bonne connexion routière aux pôles - et un frein : la nationale génère des nuisances sonores, olfactives. La concentration annuelle maximale en particules (PM10) le long de la RN20 au niveau de Boissy-sous-Saint-Yon a été durant 35 jours supérieurs à 50 µg/m³, soit au-dessus du seuil légal (source: PLU Boissy-sous-Saint-Yon). La forte concentration de poids-lourds sur ce tronçon est également source d'accidents.

Surtout, c'est une coupure urbaine forte, faisant office de barrière, et qui a détruit l'équilibre entre les villages et la route qui existait jusque-là.

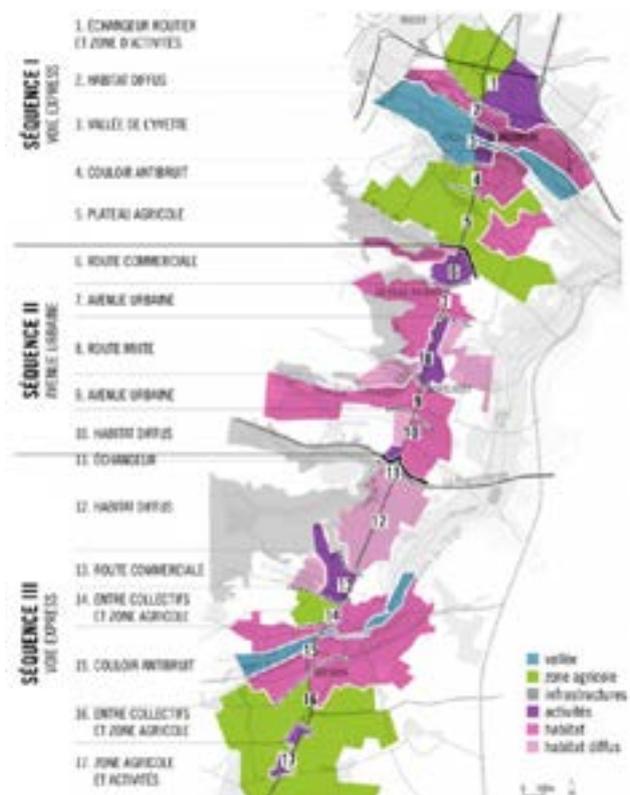
Dans le département de l'Essonne, les soucis causés par cette route ont conduit à la création d'un syndicat-mixte, le syndicat mixte de la RN20, dont l'objectif est de coordonner les projets de réaménagement de cette route. L'un des premiers tronçons à l'étude est entre Massy et Arpajon. Son projet de réaménagement vise à en faire une « avenue urbaine », pour réduire l'impact de cette coupure. Si les premiers tronçons concernés sont près de Paris, la RN20 demeure une coupure importante pour les villages du sud de l'axe.



Le lotissement «le bout de Paris», au nom évocateur, à Ardenay (source : <http://www.negocim.fr/lotissements/>)



Plan guide de la requalification de la RN20 (source : <https://www.ap5.fr/>)



Plan guide de la requalification de la RN20 (source : <https://www.ap5.fr/>)

