

Christophe IMBERT

Université de Poitiers
UMR 6588 Migrinter
UFR Sciences Humaines et Arts
Département de Géographie
97, avenue du Recteur Pineau
86000 Poitiers
Christophe.imbert@univ-poitiers.fr

Anthony BRUNE

Étudiant DU SIGMAGE
Université de Poitiers
anthony_brune@hotmail.com

Caroline ROZENHOLC

Ater en géographie
Université de Clermont-Ferrand
UMR 6588 Migrinter
caroline.rozenholc@univ-poitiers.fr

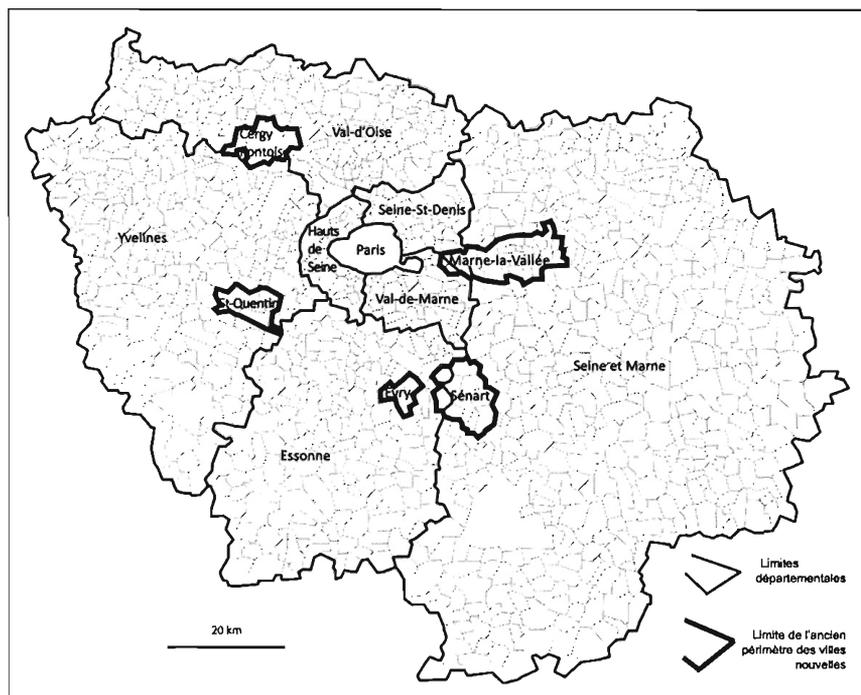
Les villes nouvelles franciliennes : un exemple de périphéries urbaines en cours de maturation

INTRODUCTION

L'heure est au retour, non sans hésitations, de la question d'un grand investissement étatique dans l'aménagement de l'agglomération parisienne. Le dernier qui a considérablement modifié ses infrastructures de transport, ses équipements et son habitat date du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, en 1965, dont la réalisation a abouti au Marché d'Intérêt National de Rungis, à l'aéroport de Roissy, aux autoroutes et lignes de RER radiales et aux villes nouvelles [SDAURP, 1965]. Il s'agissait alors de concevoir une opération centralisée pour éviter les désagréments du laisser-faire en matière d'urbanisme et d'aménagement et encadrer l'expansion du tissu urbain. Ces aménagements devaient aussi répondre tant aux besoins de logement des populations, qu'à leurs besoins de déplacements, au moment où les loisirs

prenaient une place importante dans la société française et où les populations urbaines commençaient à militer pour un meilleur cadre de vie [Merlin, 1982 ; Imbert, 2005]. Les villes nouvelles ont ainsi été conçues comme des centres urbains secondaires qui devaient jouer un rôle structurant dans la périurbanisation de l'agglomération parisienne (carte 1). Or, plutôt qu'à contenir l'étalement urbain, comme l'envisageait l'objectif initial, les villes nouvelles en ont été le relais en rendant accessibles des emplois depuis les confins de la région Île-de-France [Berroir *et al.*, 2007]. Néanmoins, elles auront contribué à l'avènement d'un modèle de développement polycentrique pour l'agglomération parisienne. Cette autonomisation progressive et relative des périphéries parisiennes correspond, en réalité, à ce que J.-P. Lévy (2009) nomme banalisation des banlieues. Cette banalisation s'opère à partir

Figure 1. Localisation des villes nouvelles franciliennes



Conception et réalisation : A. Brune, C. Imbert et C. Rozenholc.

d'une évolution des pratiques de mobilités : d'une part, une mobilité résidentielle de plus en plus locale, signe de l'installation d'un marché local du logement ; d'autre part, une augmentation des déplacements de courte distance, plus particulièrement ceux pour des motifs non professionnels [DREIF, 2004].

Les mobilités révèlent ainsi des processus qui sont significatifs d'un ancrage sur le long terme des populations périurbaines. Ce processus a d'ailleurs déjà été constaté pour les villes nouvelles depuis la fin des années 1990 [Imbert, 2005]. Cet article vise alors à déceler les tendances les plus récentes dans l'évolution démographique de ces villes nouvelles. Plus précisément, il s'agira de vérifier si l'établissement durable des populations est confirmé par les données sur les mobilités. Après une analyse rapide de l'évolution de la structure de leur population, l'évolution des mobilités résidentielles, puis quotidiennes, constituera le cœur de cette recherche.

Il convient toutefois auparavant d'évoquer les principales sources qui ont servi de matériau à ce travail. Dès lors qu'il est question de l'étude des mobilités, les sources peuvent en effet poser problèmes. Ceux-ci sont principalement de trois ordres :

- dans la mesure où les mobilités sont appréhendées de façon segmentée, on ne dispose généralement de données que sur les mobilités résidentielles, sur les migrations internationales, ou sur les mobilités quotidiennes ;
- on manque de données longitudinales sur les mobilités résidentielles qui pourtant sont les seules à permettre de mesurer l'ampleur du phénomène et de retracer les dynamiques des espaces de vie [Courgeau et Lelièvre, 1996] ;
- les données sur les mobilités quotidiennes se placent trop souvent à l'échelle individuelle et pas suffisamment à celle du ménage pourtant plus pertinente car c'est à son niveau que se gèrent de nombreux déplacements [Orfeuïl, 2002].

Tableau 1. Principales sources d'information sur les mobilités en Île-de-France depuis 1999

	Mobilité quotidienne	Mobilité résidentielle
1999		Recensement (INSEE)****
2000		Biographies et entourage (INED/ 2 830 ménages franciliens)**
2001	Enquête Globale Transport (INSEE-DREIF / 10 500 ménages franciliens)*	
2002		Enquête Nationale Logement (INSEE / 45 000 logements, sur-échantillonnage 5 320 logements franciliens)*
2003		
2004		
2005	Modes de vie en ville nouvelle	(IAURIF-INSEE-PHEVN ¹ / 4 800 ménages dans les 5 villes nouvelles)***
2006		Recensement (INSEE)****
		Enquête Nationale Logement (INSEE / 43 000 logements, sur-échantillonnage 13 600 logements franciliens)*
2007		Recensement (INSEE)****
2008	L'Enquête Nationale Transports et Déplacements (SOeS ² , Insee, Inrets/ 5 900 ménages franciliens)*	Recensement (INSEE)****
	* : analyse par couronne d'urbanisation sans possibilité d'isoler les villes nouvelles ** : analyse par couronne d'urbanisation avec possibilité d'isoler les villes nouvelles comme une couronne	*** : analyse possible pour chaque ville nouvelle **** : analyse possible à l'échelle communale
¹ Programme d'Histoire et d'Évaluation des villes nouvelles.		
² Service de l'Observation et des Statistiques du ministère de l'Écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer.		

S'il est malheureusement impossible de résoudre ces difficultés, sauf à mener une enquête de grande ampleur à l'échelle régionale qui attend encore ses financeurs, on peut déjà tirer certains enseignements du croisement de plusieurs sources (tableau 1). Nous n'évoquerons pas ici les problèmes posés par la nouvelle méthodologie de collecte du recensement, qui sont hors de notre propos. Le choix a simplement été fait de ne pas travailler à l'échelon infra-

communal faute de recul temporel sur la qualité des données. Nos propres analyses ont été réalisées à partir des données des recensements de la population et de l'enquête « Biographies et entourage » (INED, 2000-2001). Cette enquête retrace les trajectoires résidentielles, professionnelles et familiales des 2830 Franciliens des générations 1930-1950. Les autres sources ont été utilisées dans des travaux dont nous reprendrons les résultats.

1. UN PEUPEMENT RAPIDE ET MASSIF DONT LA DYNAMIQUE A RALENTI

Ce n'est qu'à partir de la décennie 1970 que la réalisation des villes nouvelles a véritablement débuté. Les opérations ont démarré tantôt par le centre, comme à Évry et à Cergy¹, tantôt par les quartiers d'habitations, comme à Saint-Quentin et à Sénart. Les grands équipements de transports n'entrent en fonctionnement que très progressivement. La desserte RER vers Paris n'est ainsi réalisée qu'entre 1975² (gare SNCF d'Évry) et 1990 (gare RER de Chessy). Entre temps, les habitants utilisent encore les anciennes lignes SNCF, ce qui d'ailleurs pose problème, particulièrement à Sénart [Contal, 1992] et, dans une moindre mesure, à Saint-Quentin [Gervais, 2003] et à Marne-la-Vallée. L'arrivée des habitants s'est donc faite à un rythme et dans des conditions variables d'une ville à l'autre. Il n'en demeure pas moins que les habitants sont arrivés par vagues continues, à mesure que les unités de voisinage – qui regroupent de quelques centaines à 3000 logements (à Cergy-Sud) –, se sont construites. On ne réalise pas seulement des logements et l'objectif est clairement affiché de faire fonctionner les équipements collectifs dès l'arrivée des habitants [Steinberg, 1981 ; Merlin, 1982] : c'est ce que recouvre le terme d'unité de voisinage. Dans la réalité, l'achèvement des équipements prend parfois du retard (comme dans les quartiers du Buisson à Magny-le-Hameau et du Parc à Guyancourt, pour s'en tenir à Saint-Quentin-en-Yvelines), mais le plus souvent, ils sont livrés dans les temps [Steinberg, 1981].

1.1. Une croissance spectaculaire

Par ailleurs, il serait faux d'affirmer que les villes nouvelles sont édifiées sur des territoires vides de population. Leur périmètre empiète, par exemple à Marne-la-Vallée, sur l'agglomération parisienne (Noisy-le-Grand, 25 440 habitants en 1968, Villiers-sur-Marne, 15 789 et Bry-sur-Marne, 11 672). Il comprend en outre plusieurs centres secondaires anciennement peuplés : Pontoise et Saint-Ouen-l'Aumône à Cergy-Pontoise et Lagny-sur-Marne à Marne-la-Vallée, ces trois communes rassemblant respectivement 19 435, 9 957 et 16 282 habitants en 1968. De plus, certaines communes, comme Trappes et la Verrière (16 799 et 2790 habitants en 1968), ont connu avant le démarrage de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, la construction de grands ensembles. Néanmoins, la croissance démographique, à l'échelle de l'ensemble des villes nouvelles, a été spectaculaire entre 1968 et 1999 (tableau 1). Durant ces trois décennies, la population des villes nouvelles franciliennes a plus que quadruplé et elle a gagné en importance non seulement au sein de la région, mais également au sein des départements de la grande couronne³. Durant cette période, c'est plus précisément entre 1975 et 1990 que la population de l'ensemble des villes nouvelles franciliennes a le plus fortement augmenté. D'après Laurent Davezies [2004, p. 8], *près de la moitié de la croissance démographique 1975-1999 de l'Île-de-France s'est portée dans les villes nouvelles. Avec une augmentation de 465 000 habitants, les villes nouvelles représentent ainsi 44% de la croissance nette de la population francilienne.*

¹ Dans ces deux villes nouvelles, la construction des centres a débuté par les préfectures. Celle d'Évry ouvre ses portes en 1971 et celle de Cergy, en 1970. Le centre-ville de Saint-Quentin, situé à Montigny-le-Bretonneux, à proximité de Guyancourt, est inauguré le 27 octobre 1987 alors qu'à Sénart, après une tentative avortée durant les années 1980, un centre qui n'a qu'une fonction commerciale, le Carré Sénart, est mis en service en 2002. Marne-la-Vallée est, quant à elle, conçue comme une fusée à quatre étages (secteurs) s'étalant sur une vingtaine de kilomètres le long de la vallée de la Marne. Chaque secteur accueille un centre structuré autour de la gare RER, d'autres gares s'intercalant entre les centres pour desservir des zones d'activités ou d'habitat

(Cité Descartes). Les centres sont progressivement mis en service, depuis le plus proche de Paris (Noisy-le-Grand, au début des années 1970) jusqu'au plus éloigné (Chessy, durant les années 1990).

² À Cergy, les gares de Cergy-Préfecture et de Cergy-Saint-Christophe sont respectivement mises en service en 1979 et 1984. La ligne SNCF qui les traverse est connectée au RER A en 1988.

³ On reprend ici la terminologie définie par l'IAU ÎdF (Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Île-de-France) selon laquelle la grande couronne comprend les quatre départements périphériques de la région (Seine-et-Marne, Yvelines, Essonne, Val-d'Oise).

Tableau 2. Évolution de la population des villes nouvelles depuis 1968

Année du recensement	Population	Poids au sein de l'Île-de-France (%)	Poids au sein de la grande couronne* (%)
1968	178 000	1.9	5.2
1975	274 000	2.9	6.6
1982	444 000	4.5	9.3
1990	654 000	6.1	12.5
1999	741 000	6.8	13.4
2007	805 000	6.9	13,8

* Les communes de Marne-la-Vallée, de la Seine-Saint-Denis (Noisy-le-Grand) et du Val de Marne (Bry-sur-Marne et Villiers-sur-Marne) ne sont pas prises en compte dans les calculs.

Sources : Insee, R.G.P. 1968, 1975, 1982, 1990, 1999 ; RP 2007 (exploitations principales).

À l'échelle de chaque ville nouvelle, la croissance démographique a partout été rapide, même si son rythme est différent d'une ville à l'autre. Selon les calculs de Davezies (2004), le taux d'accroissement⁴ de la population varie, entre 1975 et 1999, de 139 % à Marne-la-Vallée à 252 % à Évry, alors que pendant la même période ces taux s'échelonnent de 17 % dans les Yvelines et l'Essonne, à 40 % dans la Seine-et-Marne – les villes nouvelles étant exclues de ces calculs. Ceci est d'autant plus considérable qu'au final, comme le fait remarquer Laurent Davezies [2004, p. 3], *les villes nouvelles qui ne représentent que 4% de la superficie des départements de la deuxième couronne regroupent en 1999 près de 20% de leur population*. En ce qui concerne Marne-la-Vallée, le taux d'accroissement relativement faible masque une réalité contrastée au sein même de la ville nouvelle. En effet, le secteur 1 (Porte de Paris) était déjà urbanisé avant le début des opérations qui ont démarré tôt ; quelques quartiers ayant été achevés avant 1975. Au total, ce secteur n'a connu qu'un accroissement de population de 67% entre 1975 et 1999, tout comme le secteur 3 (Val de Bussy) qui comprend des communes demeurées à forte dominante pavillonnaire autour de Lagny-sur-Marne. Les deux autres secteurs ont, par contre, connu une croissance spectaculaire, à savoir : 473 % pour le Val Maubuée (secteur 2) et 368 % pour le Val d'Europe (secteur 4), il est vrai très peu peuplé initialement.

1.2. Une tendance récente à la « normalisation »

De 1999 à 2007, la part des villes nouvelles dans la population francilienne a stagné ; bien qu'elle ait légèrement augmenté au sein de la grande couronne. De façon très nette, la tendance au ralentissement de la construction de logements, en cours depuis 1990, s'est accentuée. Deux exceptions notables toutefois : le secteur 4 de Marne-la-Vallée qui, sur cette période, compte les communes parmi les plus dynamiques de la région [Buisson et Vérone, 2011] ; les communes les moins urbanisées de Sénart qui ont vu leur population augmenter à un rythme très soutenu (figure 2). Il est vrai que ces territoires, encore peu densément peuplés et dotés d'infrastructures de transport exceptionnelles pour desservir des équipements qui le sont tout autant (Eurodisney), sont encore considérés comme des zones à aménager. Pour le reste, un des signes de maturation des villes nouvelles est précisément la prise en charge de la planification par les élus locaux et la volonté de ces derniers de limiter fermement les surfaces de terrain à bâtir, pour répondre, entre autres, aux souhaits de la population locale [PHEVN, 2005].

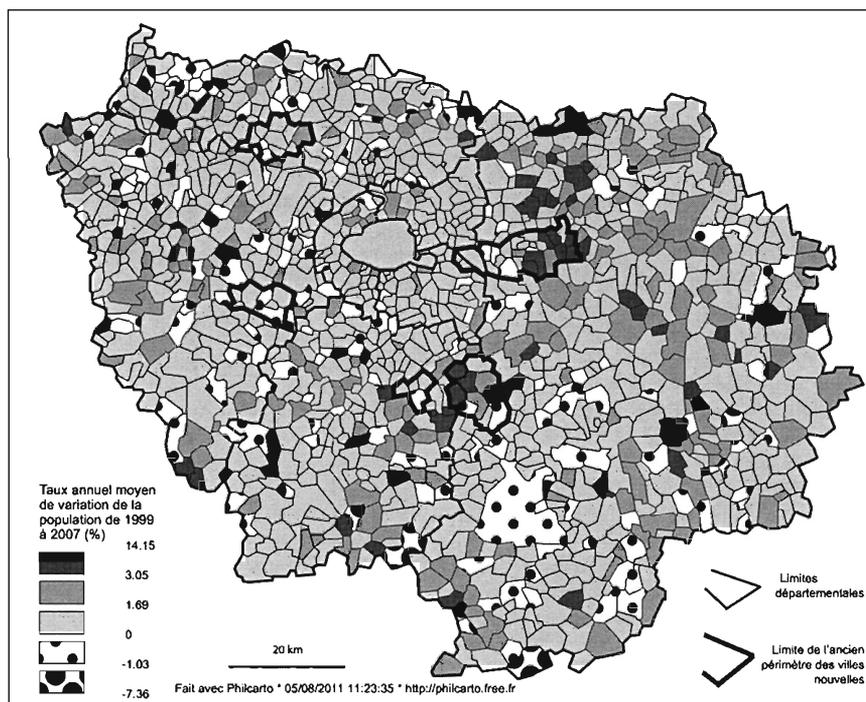
À mesure que le peuplement de la grande couronne s'est poursuivi sur ses franges et que celui des villes nouvelles s'est ralenti, les profils par âge des populations de ces deux ensembles ont eu tendance à converger : un rajeunissement du reste de la grande couronne s'est accompagné d'un

⁴ Rapport de la différence de population entre 1999 et 1975 sur la population de 1975.

vieillesse relative de la population des villes nouvelles (tableau 2). Ce dernier est surtout le fait de la baisse de la part des moins de 15 ans ; ce qui ne va pas sans poser quelques difficultés dans la gestion

des équipements scolaires et sportifs de certaines municipalités. Localement, les évolutions peuvent être rapides à mesure que les enfants de ménages peu mobiles grandissent.

Figure 2. Taux annuel moyen de variation de la population des communes franciliennes de 1999 à 2007 (%)



Conception et réalisation : A. Brune, C. Imbert et C. Rozenholc.

Sources : RGP 1999 et RP 2007 (exploitations principales).

Tableau 3. Évolution de la structure par âge de la population des villes nouvelles et du reste de la grande couronne

		1999	2007
Part des 60 ans et plus	Villes nouvelles	9,7	10,6
	Reste de la grande couronne	18,1	14,6
Part des moins de 15 ans	Villes nouvelles	26,1	22,4
	Reste de la grande couronne	21,6	20,8

Sources : Insee, RGP 1999 ; RP 2007 (exploitations principales).

2. DES MOBILITÉS RÉSIDENTIELLES LOCALES

Le peuplement des villes nouvelles est arrivé à une phase de maturation au cours de laquelle les mouvements naturels et migratoires affectent moins la structure démographique que par le passé. Cela posé, on peut se demander comment ont évolué les mobilités résidentielles. Les nouveaux arrivants sont-ils de plus en plus constitués de ménages déjà implantés localement et dont les mobilités résidentielles révéleraient des recompositions sociales et démographiques locales ?

2.1. L'ancrage des pionniers et de leur descendance

Les villes nouvelles ont pour caractéristique d'accueillir des populations très majoritairement non natives de leur commune ou de leur secteur de résidence. Les données de l'enquête « Biographies et entourage » (INED, 2000-2001) réalisée auprès des générations 1930-1950 qui ont assuré le peuplement pionnier des villes nouvelles montrent que les résidents des villes nouvelles, en comparaison avec les autres centres périurbains franciliens, sont moins souvent originaires de la grande couronne et plus souvent d'autres régions métropolitaines [Imbert, 2005]. Néanmoins, ces travaux ont aussi montré que neuf fois sur dix, ces personnes sont arrivées en villes nouvelles *via* une étape résidentielle en Île-de-France. Elles s'y sont installées en profitant de l'offre unique d'accession sociale à la propriété, immédiatement ou après une première étape dans le secteur locatif social. Ainsi, plus que d'autres secteurs de l'agglomération parisienne, les villes nouvelles ont permis aux catégories populaires et de la classe moyenne de la fonction publique d'accéder à la propriété.

Au total, 40% des personnes qui ont vécu dans une ville nouvelle depuis 1970 y ont occupé au moins deux logements différents. On peut parler à cet égard d'ancrage résidentiel dynamique. Cet ancrage est le signe d'un attachement à ces lieux, puisque les personnes présentes à l'âge de 30 ans dans une ville nouvelle continuent d'y demeurer en 2000-2001 à proportion de 80%. Pour l'exprimer plus justement, on peut parler d'ancrage dans des bassins de vie, dans la mesure où les per-

sonnes passées par les villes nouvelles ont régulièrement changé de commune et peuvent se retrouver dans une commune limitrophe du territoire de la ville nouvelle. C'est aussi au sein de ces bassins de vie qu'évolue la descendance des habitants, en partie formée par les premiers individus qui ont passé leur enfance dans la ville nouvelle [Imbert, 2007]. Si après avoir décohabité, ces enfants ne se sont pas plus fréquemment fixés que les enfants originaires du reste de la grande couronne dans la commune de résidence des parents, ils ont toutefois investi les communes voisines en plus grande proportion. Ainsi, la moitié des enfants des habitants des villes nouvelles qui ont décohabité résident à moins de 7,5 km du domicile parental, alors qu'il faut parcourir plus de 10 km dans les autres parties de la grande couronne pour retrouver la même proportion d'enfants autour du domicile parental.

2.2. Des entrants moins nombreux et plus souvent originaires de la ville nouvelle

D'autres données transversales permettent de confirmer cette tendance à l'échelle de chaque ville nouvelle. Depuis les années 1990, la population des villes nouvelles n'a eu de cesse de s'ancrer sur place. La première raison est, il est vrai, le ralentissement de la construction de logements. Cela étant, Fouchier et Mirande (1999) constataient déjà qu'entre 1990 et 1997 la part des arrivants dans les logements neufs originaires de la ville nouvelle (ou du secteur de la ville nouvelle d'installation) était importante. En 2007, près de 3 sur 4 habitants de 5 ans ou plus étaient déjà présents dans leur commune de résidence 5 ans auparavant. Parmi ceux arrivés en provenance d'une autre commune, près de la moitié venaient de la même ville nouvelle. Cette tendance semble plus affirmée à Cergy-Pontoise et à Saint-Quentin-en-Yvelines où 90% des habitants de plus de 5 ans ont une ancienneté de résidence dans la ville nouvelle de plus de 5 ans. La dynamique du marché du logement dans les villes nouvelles est donc avant tout liée à des recompositions internes, hormis pour certains secteurs encore en cours d'urbanisation. Les années 2000 marquent bien une phase de normalisation.

Tableau 4. Stabilité résidentielle des habitants des villes nouvelles

	Part de résidents déjà dans la VN en 1982 (RGP 1990) (%)	Part de résidents déjà dans la VN en 1990 (RGP 1999) (%)	Part des 5 ans et plus résidant déjà dans la même commune 5 ans auparavant (RP 2007) (%)	Part des "entrants" originaires d'une commune de la même VN (RG 2007) (%)	Part de ménages dont la précédente résidence était en ville nouvelle (E. Modes de vie dans les VN, 2005) (%)
Cergy-Pontoise	52	67	72	59	46
Évry	43	60	73	43	38
Marne-la-Vallée	52	62	71	40	38
Saint-Quentin-en-Yvelines	54	62	75	53	43
Sénart	44	60	72	38	30
Ensemble des villes nouvelles	51	62	72	45	40
	<i>Champ : personnes nées avant le 1^{er} janvier 1982</i>	<i>Champ : personnes nées avant le 1^{er} janvier 1990</i>	<i>Champ : personnes de 5 ans et plus au moment du recensement</i>	<i>Champ : personnes de 5 ans et plus au moment du recensement</i>	<i>Champ : tous habitants (enquête ménage)</i>

Sources : Insee, RGP 1999 ; RP 2007 (exploitations principales et complémentaires) ; LAURIF-INSEE-PHEVN, Enquête « Modes de vie en ville nouvelle », 2005.

2.3. Des recompositions internes synonymes d'une ségrégation résidentielle

Cette relative redistribution de la population peut être le signe d'une ségrégation résidentielle. Les travaux d'Emre Korsu (2002) sur les mécanismes de ségrégation urbaine en région parisienne mettent, en effet, bien en évidence les effets des mobilités résidentielles sur l'accentuation des disparités socio-spatiales. En analysant les flux migratoires intercommunitaires entre 1982 et 1990, il apparaît notamment que les mouvements résidentiels ont contribué à renforcer les disparités préexistantes, accentuant la spécialisation sociale aussi bien des communes les plus favorisées que de celles les plus défavorisées.

Cela étant, et avec les sources dont nous disposons, un phénomène aussi complexe ne peut être appréhendé que de façon très indirecte. Un premier constat peut être fait à partir de l'analyse de l'évolution de la part de cadres en 1999 et 2007. Dans l'ensemble des villes nouvelles, comme dans le reste de la grande couronne, la proportion de cadres sur l'ensemble de la population active occupée a crû de façon non négligeable. Derrière ce mouvement d'ensemble, la situation est toutefois contrastée d'une ville nouvelle à l'autre : la proportion de cadres diminue

à Évry alors qu'elle augmente fortement à Saint-Quentin-en-Yvelines, où elle était déjà plus élevée. À l'échelle communale, cette dernière ville présente cependant des contrastes très affirmés entre les communes pauvres de Trappes et de La Verrière et le reste de la ville nouvelle. Les différences intercommunales sont aussi importantes à Cergy et Marne-la-Vallée. À Évry et Sénart, elles semblent moins fortes et sans doute en voit-on d'autres à l'échelle infra-communale. On peut penser que ces contrastes entre des communes plus ou moins riches sont en partie la résultante de mobilités résidentielles différentielles – qu'ils entretiennent en retour – même si pour pouvoir le vérifier, il faudrait disposer d'observations longitudinales et infra-communales.

Si l'on s'intéresse à la répartition des familles monoparentales, une autre vision des villes nouvelles se dégage. La part relativement importante de familles monoparentales dans toutes les communes disposant d'une proportion élevée de logements collectifs, indépendamment de leur richesse et indépendamment de la ville nouvelle (hormis le secteur périphérique) est alors mise au jour. C'est à la fois le signe d'un vieillissement de la population des villes nouvelles (divorce des couples arrivés depuis plusieurs années)

et de la singularité de son parc de logements. La ségrégation résidentielle y prend en effet une forme originale puisque c'est dans les quartiers les plus centraux et les plus accessibles que l'on retrouve les logements col-

lectifs (HLM ou non) et, par conséquent, les populations les plus pauvres et les familles monoparentales. La pauvreté ne s'y accompagne donc pas de situations d'isolement résidentiel.

3. DES PRATIQUES SPATIALES DIVERSIFIÉES QUI PRÉSENTENT UNE FORTE COMPOSANTE LOCALE

L'ancrage progressif mais rapide des habitants des villes nouvelles se fonde-t-il sur une pratique spatiale des lieux situés à proximité de leur résidence ? Sans répondre complètement à cette question, cette troisième section apportera toutefois quelques éclaircissements à partir d'éléments structurels issus des sources consultées.

3.1. Une part variable de résidents travaille dans la ville nouvelle

Une première observation peut être faite à partir de l'étude des lieux de travail des actifs résidant dans la ville nouvelle. Pourtant, les données du recensement rénové ne vont pas sans poser de problèmes de représentativité : la mesure des flux intercommunaux les plus importants, généralement entre communes proches ou vers de grandes zones d'emploi, est la seule à être significative.

La part des actifs qui travaillent dans leur ville nouvelle de résidence fluctue entre 24% à Sénart et 43% à Cergy-Pontoise, suivie de près par Saint-Quentin-en-Yvelines. Pour ces trois villes nouvelles, ces résultats sont conformes à ceux de l'enquête « Modes de vie en ville nouvelle » de 2005. Il en va autrement pour les deux autres villes nouvelles pour lesquelles les proportions issues du recensement sont nettement inférieures à celles issues de cette enquête : 34% au lieu de 44% à Évry ; 32% au lieu de 44% à Marne-la-Vallée. Dans le dernier cas, les évolutions entre 1990 (38%) et 1999 (36%) semblent plaider pour la fiabilité des résultats du recensement. Pour l'enquête de 2005, la surestimation des navettes internes à la ville nouvelle pourrait provenir d'un biais d'échantillonnage (erreur de couverture).

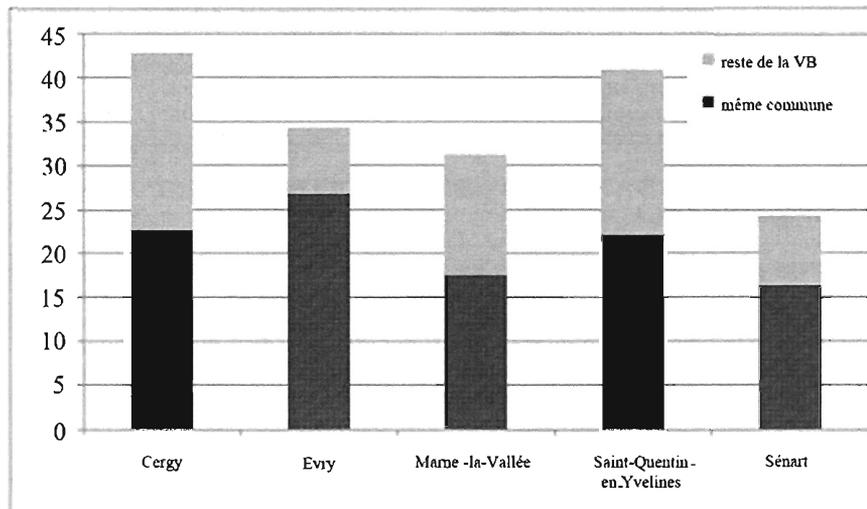
Quant aux actifs qui ne travaillent pas dans la ville nouvelle de résidence, on les retrouve préférentiellement à Paris, pour Marne-la-

Vallée, et dans le département de résidence pour Saint-Quentin en Yvelines, Évry et Sénart. À Cergy-Pontoise, les flux semblent plus dispersés. Cela étant, à Marne-la-Vallée, la proportion d'actifs résidents qui travaillent à Paris a diminué fortement, passant de 26% en 1990 à 22% en 1999 [Brevet, 2009] et à seulement 16% en 2007. Il s'agit d'une diminution conséquente, certes liée à la poursuite de l'urbanisation de la ville nouvelle vers sa périphérie, mais qui témoigne d'une autonomisation progressive, plus ou moins avancée selon les cas, des villes nouvelles vis-à-vis du marché de l'emploi de la capitale.

3.2. Des activités non professionnelles effectuées souvent dans le quartier

L'analyse des données de l'Enquête Globale Transports de 2001 montre que plus de 70% des déplacements pour motifs non professionnels sont réalisées à l'intérieur des sous-bassins d'emploi de chacune des villes nouvelles et dont le périmètre déborde chaque ville vers sa périphérie. Marne-la-Vallée échappe une nouvelle fois à ce constat car elle est située dans plusieurs sous-bassins d'emploi (et en grande partie celui de Paris). Toutefois, Brevet (2009) note un *recentrage des activités quotidiennes* dans cette ville nouvelle. Les grands équipements publics et privés construits dans les villes nouvelles – préfectures, universités, lieux de cultes, grands centres commerciaux, théâtres, stades, etc. –, sont accessibles pour la population des villes nouvelles et attire celle des alentours ; y compris les résidents qui y travaillent. Le cas des universités illustre assez bien en quoi les villes nouvelles constituent des centralités secondaires. À partir d'une analyse des aires de recrutement des universités franciliennes, Baron *et al.* (2007)

Figure 3 : Part des actifs qui travaillent dans leur ville nouvelle de résidence



Sources : Insee, RP 2007 (exploitations complémentaires. Champ : population active occupée).

montrent tout d'abord que les étudiants qui résident dans une grande partie du territoire des villes nouvelles y préparent leurs études ; les exceptions étant constituées par Sénart qui ne dispose pas d'université et de la partie est de Marne-la-Vallée. Leur aire de recrutement, dirigée vers la périphérie de la grande couronne, est assez vaste. Ceci ne va pas sans poser des problèmes d'accessibilité pour certains étudiants, évoqués par Choplin et Delage (2010) dans le cas de Marne-la-Vallée, et qui peuvent par ailleurs expliquer la concurrence des universités parisiennes en périphérie, en sus de leur meilleure offre de formation. Enfin, les universités des villes nouvelles attirent particulièrement les étudiants franciliens en troisième cycle, phénomène que Baron *et al.* (2007) expliquent par la « professionnalisation des formations offerte par ces établissements » (p. 82).

Les données de l'enquête « Modes de vie en ville nouvelle » apportent un éclairage intéressant sur les activités effectuées par

les habitants des villes nouvelles dans leur quartier de résidence [IAU-IdF, 2006]. Par rapport à une moyenne régionale établie à partir de l'enquête « Vie de quartier » (Insee, 2001), ils réalisent plus souvent – bien qu'avec de faibles différences – leurs activités dans leur quartier de résidence (sport, loisirs, activités culturelles) à l'exception des courses alimentaires (petites et grandes) plus fréquemment faites en dehors du quartier. L'accès aux équipements est bon : 3 enquêtés sur 4 signalent la présence dans le quartier d'un centre socio-culturel ou d'un club du troisième âge et d'une bibliothèque ou d'une médiathèque ; 9 sur 10, les équipements sportifs. Cette proximité engendre une fréquentation de ces équipements plus forte qu'en moyenne dans la région et un taux de satisfaction élevé quant à leur accessibilité. Ainsi, conformément à leur structuration comme « unités de voisinage », les quartiers sont des espaces fréquentés qui font l'objet d'une identification forte de la part des habitants.

CONCLUSION

Les villes nouvelles constituent aujourd'hui des pôles majeurs des périphéries parisiennes au même titre que des vieux centres comme Melun, Versailles, des centres d'urbanisation un peu plus ancienne comme Meaux ou qui ont fait l'objet d'autres dispositifs d'aménagement comme Roissy. Leurs très bons équipements tendraient à les rapprocher des premières : les villes nouvelles attirent à relativement grande échelle, non seulement des ménages cherchant une résidence ou des travailleurs, mais aussi des étudiants, des usagers des services publics ou des lieux de culte et de culture, des sportifs et même des touristes. Certes, les situations restent différentes d'une ville à l'autre, en fonction de leur distance à Paris, de leur poids démographique et de la concentration des fonctions en leur centre.

Après quarante ans d'existence, leurs habitants y sont ancrés durablement, ce qui contribue à poser des défis importants pour le devenir de ces villes nouvelles mais aussi pour celui de nombreux espaces périurbains. Le premier est celui qui lie démographie et logement : la population tend à vieillir sur place, une grande partie des enfants à y demeurer, ce qui pose la question, déjà soulevée par Fouchier et Mirande (1997), de la diversification de la taille des logements massivement conçus pour accueillir des ménages avec enfants. Comme le soulignaient certains des intervenants à la séance de clôture de la mission d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles [PHEVN, 2005], il paraît inévitable de lancer la construction de nouveaux logements, des terrains à bâtir étant disponibles. Mais il reste, pour cela, à vaincre la frilosité des élus locaux, soucieux de maintenir le cadre de vie des habitants, mais peu enclins à constater que la demande de logements est, aujourd'hui, surtout locale.

Ce vieillissement démographique s'accompagne du vieillissement des équipements et de leur inadéquation à la pyramide des âges de la population. Or, le vieillissement de ces équipements est un problème financier plus complexe qu'il n'y paraît, dans la mesure où ils ont été calibrés dans les villes nouvelles pour des agglomérations de plus de 500 000 habitants. Même si des ajustements ont été effectués au moment de leur réalisation, les collectivités locales ne peuvent faire face seules à leur modernisation et à leur entretien, après souvent plusieurs décennies de fonctionnement. Le problème de l'inadéquation, cette fois, des équipements – symptomatique de cette forme d'urbanisation – est plus problématique. Comme l'avaient bien prévu Le Bras et Chesnais (1976), si la population se renouvelle perpétuellement, il n'est pas nécessaire de faire évoluer les équipements scolaires, sportifs et culturels. Par contre, si elle demeure sur place, ceux-ci devront évoluer à mesure que la population vieillit. Jusqu'aux années 1990, le dynamisme démographique des villes nouvelles prému-nissait ces dernières de ces difficultés, ou tout du moins, il les masquait. Aujourd'hui, les limites de cette forme d'urbanisation sont bien visibles : un peuplement trop massif et trop homogène ne peut « faire » des villes. Il reste alors, pour les villes nouvelles, à proposer des logements pour les jeunes couples décohabitants, les retraités vivant parfois seuls et qui seraient susceptibles de libérer les logements qu'ils occupent pour de nouveaux ménages avec enfants. Pour ce faire, là encore, seule la diversification du parc de logements permettra d'achever la phase de maturation des villes nouvelles.

BIBLIOGRAPHIE

- BARON M., BERROIR S., CATTAN N., LESECQ G., SAINT-JULIEN T. (2007), « Des universités en concurrence », in T. Saint-Julien, R. Legoux (dir.), *La métropole parisienne : centralités, inégalités, proximités*, Paris, Belin, pp. 65-87.
- BERROIR S., MATHIAN H., SAINT-JULIEN T., SANDERS L. (2007), « Les pôles de l'attractivité parisienne », in T. Saint-Julien, R. Legoux (dir.), *La métropole parisienne : centralités, inégalités, proximités*, Paris, Belin, pp. 11-38.
- BREVET N. (2009), Mobilités en processus d'ancrage en ville nouvelle : Marne-la-Vallée, un bassin de vie ?, *L'information géographique*, vol. 73, n° 4, pp. 76-82.
- BUISSON G. VERONE M. (2011), La population légale de l'Île-de-France. 11 659 260 habitants au 1^{er} janvier 2008, *INSEE Île-de-France – Faits et Chiffres*, 5 p.
- CHOPLIN A., DELAGE M. (2010), « Mobilités et espaces de vie des étudiants de l'Est francilien : vers une triple dépendance ? », présentation faite au Colloque International *Mobilités spatiales dans les villes intermédiaires*, Clermont-Ferrand, 25 novembre 2010.
- CONTAL M.-H. (1992), *Melun-Sénart : un centre introuvable*, Paris, Autrement, Série France, n° 11, 97 p.
- COURGEAU D., LELIÈVRE E. (1996), Changement de paradigme en démographie, *Population*, n° 3, pp. 645-654.
- DAVEZIES L. (2004), *Évolution des fonctions des villes nouvelles depuis 20 ans : accueillir, produire, servir-desservir*, L'Oeil, Rapport financé par le Puca dans le cadre du Programme interministériel "Histoire et évaluation des villes nouvelles", 80 p.
- DIRECTION RÉGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT D'ÎLE-DE-FRANCE (DREIF) (2004), *Les déplacements de Franciliens en 2001-2002*, Paris, La documentation française, 43 p.
- FOUCHIER V., MIRANDE B. (1999), *Les logements neufs et leur population dans les cinq villes nouvelles d'Île-de-France (1990-1997)*, Paris, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement (METL), 147 p.
- GERVAIS N. (2003), Le quartier des Sept Mares, *Le petit Quentin*, n° 179, p. 45.
- IMBERT Christophe (2005), Les ancrages des habitants des villes nouvelles franciliennes : des bassins de vie en construction, Université Paris 1, Thèse de doctorat nouveau régime sous la direction de Thérèse Saint-Julien, 389 p.
- IMBERT Christophe (2007), « Les enfants de la première génération villes nouvelles : signes et significations d'un ancrage », in T. Saint-Julien, R. Legoux (dir.), *La métropole parisienne : centralités, inégalités, proximités*, Paris, Belin, pp. 277-295.
- KORSU E. (2002), Mécanismes et implications des disparités socio-spatiales et de la ségrégation urbaine : le cas de la région parisienne, Institut d'Urbanisme de Créteil, Thèse de Doctorat d'Urbanisme et d'Aménagement, 368 p.
- LE BRAS H., CHESNAIS J.-C. (1976), Cycle de l'habitat et âge des habitants, *Population*, n° 2, pp. 269-298.
- LÉVY J.-P. (2009), « Mobilités urbaines : des pratiques sociales aux évolutions territoriales », in F. Dureau, M.-H. Hily, *Les mondes de la mobilité*, Rennes, PUR, pp. 107-136.
- MERLIN P. (1982), *L'aménagement de la région parisienne et les villes nouvelles*, Paris, La documentation française, Notes et études documentaires, n° 4677-4678, 212 p.
- ORFEUIL J.-P. (2002), « État des lieux de la mobilité quotidienne en France », in J.-P. Lévy, F. Dureau, *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions*, Paris, L'Harmattan, Collection Habitat et Sociétés, pp. 65-98.
- PROGRAMME INTERMINISTÉRIEL D'HISTOIRE ET D'ÉVALUATION DES VILLES NOUVELLES FRANÇAISES (PHEVN) (2005), *Modes de vie en ville nouvelle. Le point de vue des habitants*, Paris, IAU ÎdF, 72 p.
- Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région parisienne (SDAURP) (1965)*, Paris, District de la région de Paris, 221 p.
- STEINBERG J. (1981), *Les villes nouvelles d'Île-de-France*, Paris, Masson, 786 p.