

avril 2015

---

# Le périurbain francilien, métropolitain ?

Séance du 14 octobre 2014

Verbatim n° 7

# “ club des aménageurs franciliens ”

## 7

**Séance du 14 octobre 2014**

Métropolitain,  
le périurbain francilien ?

Le 14 octobre 2014 s'est tenue la septième séance du Club des aménageurs franciliens créé par l'IAU Île-de-France. 53 personnes ont débattu pendant 4 heures du périurbain et de l'élargissement de la centralité métropolitaine. Parmi elles, 24 aménageurs publics et privés franciliens, 6 experts et acteurs institutionnels, 4 chargés de mission de la Région et 19 membres de l'IAU-Île-de-France.

Après les nouveaux quartiers urbains, les quartiers de gare, la programmation des logements, le maintien des PME-PMI en zone dense, l'aménagement urbain durable et les lieux de l'innovation, le club s'est focalisé sur la question de la centralité urbaine, en référence au fait métropolitain francilien et au statut de métropole mondiale de l'Île-de-France. La question d'un polycentrisme urbain est récurrente dans la planification régionale. Avec le reformatage institutionnel en cours et la métropole du Grand Paris sur la zone centrale historique. Il a paru nécessaire d'interroger l'urbanité métropolitaine dans ces « périphéries » récentes et en moyenne couronne (indéniable contributeur du polycentrisme économique francilien) et les réponses des projets et grands projets urbains du moment.

**Verbatim n°7** restitue d'abord les présentations et les débats, puis tire des enseignements généraux. Tous les documents préalables à la séance sont rassemblés dans une deuxième partie.

Le club des aménageurs franciliens, présentation	2
Les participants à la séance	5
Introduction	7
Présentations, la problématique, l'expertise	7
Présentations des quatre opérations et premiers débats	10
Les points forts du débat général	17
Les enseignements	22
Annexes	29
La problématique	30
L'expertise	35
Les fiches d'opération	57
Les fiches de cas	60
Les fiches de données	77
Les fascicules de cartes	98
<p>Équipe 7e séance : Nicolas Laruelle / DEUR et Martine Liotard / DAT (pilote), avec :            Émilie Jarousseau / DAT, Tanguy Le Goff / MES, Laurence Nolorgues / DE, Catherine Mangeney, Lucile Mettetal, Marion Tillet / DHS            Infographie et cartographie : Cécile Mauclair / DEUR, Marie Pagesy-Boissier / DHS            Conception graphique : Sylvie Castano / DAT</p>	
<p>Contact : Martine Liotard ☎ 01.77.49.78.74 📧 martine.liotard@iau-idf.fr            ✉ DAT / IAU-IDF 15 rue Falguière 75 740 Paris cedex 15</p>	



## Le club des aménageurs franciliens

Le club des aménageurs franciliens, créé par l'IAU-IdF en 2006, a trouvé sa place grâce à une participation très active des aménageurs eux-mêmes. Au fil du temps, ce réseau s'est structuré et fidélisé, malgré la mobilité professionnelle de ses membres, renouvelé et élargi, au gré des sujets traités.

Ce court texte de présentation explique aux nouveaux arrivants les objectifs, le mode de fonctionnement et les acquis du club depuis la première séance. Pour tous, il annonce, à l'issue de cette septième séance, une nouvelle étape pour le club des aménageurs franciliens, avec un passage de relais à un nouveau pilote à l'IAU et un tuilage de quelques mois, qui permettra de mettre sur orbite la huitième séance en 2016. D'ici-là, l'IAU aura procédé à un toilettage du concept, revisité la maquette et dé »fini les façons de mieux valoriser les acquis des travaux du club et la grande qualité du réseau, consolidé au fil des ans et sans cesse renouvelé.

### ■ Pourquoi un club des aménageurs franciliens ?

Initié avec une première séance en février 2007, après une série d'entretiens en 2006 avec une trentaine d'aménageurs publics et privés, le « club des aménageurs franciliens » a été lancé sur un concept simple, qui semblait ne pas exister, en Ile-de-France, dans l'offre des lieux d'échange entre professionnels de l'aménagement. L'ambition était de questionner le devenir des stratégies publiques d'aménagement régional à partir des conditions de leur mise en œuvre au stade opérationnel, de la programmation locale (souvent publique) à la réalisation du projet (avec des acteurs semi-publics et privés), voire à sa gestion dans le temps.

L'IAU Ile-de-France contribue, depuis ses origines (1960, en tant qu'IAURP et pour le fameux SDAU de 1965), à l'élaboration périodique du schéma directeur régional et a piloté celle du dernier SDRIF, sorti en 2013. Il est un observateur constant et multithématique de la situation francilienne et de l'évolution des enjeux de notre « métropole-capitale de rayonnement mondial ». Suivre l'application des outils majeurs de la planification, déclinés jusqu'au niveau local et opérationnel, constitue donc un précieux retour d'expérience.

Outre les enseignements sur les impacts de la planification régionale, il est vite devenu évident que le club permettait d'observer et comprendre des processus de l'aménagement en complète mutation, dans leurs fins (l'aménagement durable, l'économie des ressources...) comme dans leurs moyens (baisse des budgets publics, passage à une logique de l'offre, révolution numérique...).

Les pratiques de l'aménagement (places, rôles, métiers, méthodes et moyens) se renouvellent à grands pas. Avant même les bouleversements institutionnels en cours, le contexte juridique (nouveaux modes de financement dont le PPP, mise en concurrence des services publics, etc.) et les nouveaux enjeux et aléas (climat, énergie, crise économique...) avaient fait évoluer l'exercice de l'aménagement et le rôle de chacun dans de nouveaux systèmes d'acteurs. Pour les aménageurs eux-mêmes, il était bienvenu de disposer occasionnellement d'un lieu de réflexion collectif sur leurs propres pratiques de projet, quelle que soit leur place dans la chaîne de production de l'espace francilien. Observer et comprendre l'évolution des pratiques de l'aménagement et des modalités de la fabrique urbaine, notamment en Ile-de-France, est donc devenu un autre objectif majeur du club, appliqué à tous les champs de l'aménagement, comme en témoigne la liste des sujets traités successivement en sept séances.

Quartiers durables ● Quartiers de gare ● Programmer les logements ● Les PME dans la zone dense ● La durabilité au cœur de la conception / l'eau et l'énergie ● Les lieux de l'innovation ● Métropolitain, le périurbain ?

## ■ Qui compose le réseau ?

Le réseau a rapidement dépassé la centaine de membres et s'y maintient. De l'amont (planification, programmation) à l'aval (conception et réalisation du projet, gestion dans le temps), les acteurs de l'aménagement sont publics et privés et exercent de nombreux métiers. Ne s'attachant pas prioritairement à la forme du projet mais plutôt à la logique qui le sous-tend et à ses effets socio-territoriaux, le club n'a - à ce jour - pas intégré les acteurs essentiels de l'aménagement que sont les architectes. Sont donc présentes les familles suivantes :

- > **Les prescripteurs de politiques publiques** d'échelle territoriale (Région, Départements, Etat régional et national) et accompagnateurs (agences d'urbanisme, CAUE...)
- > **Les maîtres d'ouvrage publics locaux** (communes, groupements de communautés, syndicats d'agglomération nouvelle des ex-villes nouvelles, GIE...)
- > **Les maîtres d'ouvrage délégués publics et semi-publics** (SEM, SPL, Etablissements Publics d'Aménagement, très présents dans notre région qui comprend plusieurs grandes OIN<sup>1</sup>)
- > **Les promoteurs et aménageurs privés**, dans tous les champs de l'aménagement (urbain, économique, résidentiel, paysager, infrastructurel...)
- > **Les autres acteurs et prescripteurs de l'aménagement** dans ces divers champs et aux diverses phases du processus d'aménagement (bailleurs, chambres professionnelles, entreprises...)
- > **Des experts et chercheurs** œuvrant dans l'aménagement et ses divers champs, apportant leur regard dans les débats et y trouvant aussi matière utile pour leurs propres travaux

## ■ Comment fonctionne le club ?

Une particularité forte du Club des aménageurs franciliens est qu'il ne diffuse pas une information sur les projets (nombre de lieux y sont consacrés) et qu'il se concentre sur sa fonction d'analyse et de débat. C'est un atelier de construction collective, sans public. Dès lors, quelques règles de fonctionnement ont été établies dès l'origine et maintenues :

- > Un format réduit : pour préserver l'interactivité, chaque séance accueille au plus une soixantaine de personnes, qui ont tous une expérience en lien avec le thème, suivent la préparation de la séance et participent aux présentations et/ou au débat à partir de leur pratique
- > Une durée d'une demi-journée : une matinée de 9 à 13 heures, suivie d'un buffet ; les présentations (problématique, expertise, projets) font l'objet de courtes présentations et laisse en principe deux heures pour les débats (sur chaque projet analysé, puis général)
- > Une importante préparation collective : l'IAU établit de courtes notes de problématique puis d'expertise qu'elle peaufine par des contacts (par mail) avec des aménageurs. Cette préparation intensive, de 3 à 4 mois, implique peu à peu les participants à la séance, dont quelques-uns vont présenter une analyse de cas (fiche, power point). Ces documents sont préparés et transmis avant la séance ou dans le dossier sur table
- > Un choix de sujets sélectif : pour éviter l'écueil des thèmes et projets-vitrines qui se prêteraient mal à des échanges critiques, les sujets sont retenus pour leur pertinence et leur sous-exposition médiatique (sujet émergent et potentiellement stratégique, insuffisamment pris en compte dans les politiques publiques et/ou pas encore dans le *main stream*) et pour leur maturité (capacité de l'IAU à apporter – seul ou avec d'autres – une expertise suffisante, régionale et de contexte, et à une bonne connaissance des territoires concernés).
- > La restitution : l'enregistrement audio de la séance permet de restituer les points forts des présentations et des débats et de synthétiser les acquis de la réflexion collective au regard de la problématique initiale. Les actes, *Verbatim*, reprennent toutes les contributions initiales (textes, fiches, cartes et données d'expertise), les présentations et débats, intègrent une mise en perspective par l'équipe. Une version papier est envoyée à tous les membres du club, toutes séances confondues. Il est aussi accessible sur le site internet de l'IAU et peut faire l'objet de Notes Rapides, selon les sujets.

---

<sup>1</sup> OIN : opération d'intérêt national, définie par l'Etat

## ■ Le pilotage à l'IAU

- > **Un pilote** permanent, assisté d'un chargé d'études, coordonne la démarche et réunit, pour chaque séance, un petit groupe d'experts de l'IAU
- > **Un groupe de suivi inter-département** analyse les thèmes à venir, à partir des demandes émises par les aménageurs, en fonction de la disponibilité et maturité des données
- > **Le lieu** : salle Delouvrier au rez-de-chaussée de l'IAU-IdF au 15 rue Falguière, Paris 15<sup>e</sup> (stations de métros Montparnasse-Bienvenue / ligne 5 ou Falguière / ligne 12)

## ■ Les thèmes

L'étude de faisabilité réalisée à la mi-2006 auprès d'une vingtaine de structures publiques et parapubliques avait fait ressortir une large gamme de sujets intéressant les aménageurs avec, à cette époque, deux grandes catégories : la traduction opérationnelle des problématiques régionales, les outils et méthodes de l'aménagement face à une évolution rapide du contexte.

> **Traduction opérationnelle de problématiques régionales** La densité dans le cœur d'agglomération et aux franges ● *Logement et densité dans les PLU et les SCOT* ● La mixité et l'insertion de l'économique dans l'urbain ● *Le commerce et la centralité* ● Les nouveaux quartiers urbains et la poly-centralité métropolitaine ● *Le développement durable et les démarches HQE* ● L'insertion des infrastructures pénalisantes dans les projets urbains ● *Le développement de la logistique urbaine* ● La ville aéroportuaire (grands aéroports et aéroports d'affaires) ● *Le rapport urbain au fleuve* ● La gestion des espaces ouverts hors d'une conception naturaliste ● *L'université dans la ville* ● L'impact du vieillissement sur l'offre urbaine ● *La structuration de nouveaux quartiers en extension sur les franges*

> **Outils de l'aménagement** La fabrication des SCOT et PLU ● *Les méthodes et outils des démarches de territoire* ● Le pilotage public d'opérations conduites par des aménageurs privés ● *La concertation publique* ● L'accompagnement culturel des projets longs et perturbateurs ● *La pratique de l'agrément et les déséquilibres régionaux* ● Les moyens et procédures de la dépollution des sols ● *Les formes nouvelles de stationnement*

En réalité, au fil des ans, le choix des sujets s'est écarté des thèmes trop spatiaux ou seulement programmatiques et a tenu (avec les suggestions fréquentes d'aménageurs) à l'analyse du contexte et des nouveaux enjeux. Il est certain qu'aujourd'hui, neuf ans après, d'autres questionnements apparaîtraient. Pour la suite du club, il sera évidemment intéressant de porter ce débat au sein du réseau des aménageurs.

# “ club des aménageurs franciliens ”

## 7

**Séance du 14 octobre 2014**

Métropolitain,  
le périurbain francilien ?

## LISTE DES PARTICIPANTS

### ■ Aménageurs

Patrice Bécu	directeur-adjoint, en charge du pôle projet de la Métropole, Mission de préfiguration Métropole du Grand Paris
Nadège Buquet	chargée de mission, Mission de préfiguration de la MGP
Jean-Luc Bernex	responsable du pôle urbanisme, SAN Val d'Europe
Jean-Pascal Bézy	directeur-adjoint DDT 77
Marie-Christine Bernardin	directrice opérationnelle SORGEM
Brigitte Bertrand	directrice de l'aménagement, SEMNA, Nanterre
Thomas Bonhoure	directeur de l'aménagement, CA Versailles grand Parc
Alain Breysse	directeur général délégué SEM Aménagement 91
Séverine Carpentier	chargée de mission connaissance des territoires, DDT 91
Dominique Dupré-Henry	chargée d'études territoriales, DRIEA
Danielle Gardrat	directrice de l'urbanisme, CASQY
Alain Gayraud	directeur d'études, SPL Aéroport sud francilien
Mathieu Guion	directeur de l'aménagement, CAMG (Marne-et-Gondoire)
Vincent Heuzé	directeur, COGEDIM
Corinne Lamarque	directrice de l'aménagement, AFTRP
Nicolas Lecuyer	directeur-adjoint de la stratégie et du développement, EPA Plaine de France
Jean-Marie Le Merlus	directeur-adjoint de l'aménagement, EPPS, OIN Yvelines
Véronique Levildier	directrice de l'aménagement, EPA Plaine de France
Pierre Ramond	directeur de la stratégie et de la prospective urbaine, CA Cergy-Pontoise
Nicolas Rolland	chargé de mission pôle projet métropolitain, Mission de préfiguration de la MGP
Daphné Sendros-Pons	directrice de l'aménagement et du développement, Département de Seine Saint-Denis
Pauline Silvestre	doctorante, AUDES0
François Tirot	directeur de l'urbanisme et du paysage, EPA Sénart
Aurélien Thibault	responsable aménagement, CA Versailles Grand parc

Patricia Pelloux / APUR – Anne-Véronique Vernardet / AUDES0 - Marion Unal / Bondy - François-Régis Cypriani / CA Plaine Commune - Anne Pierquin / CASQY - Bruno Trancart / Cergy-Pontoise Aménagement – Nathalie Nass / DDT 91 - Eric Galmot / DRIEA - Etienne Couppé / EPA Plaine de France - Lise Mesliand / EPPS - Jérôme Bouissou / SCET Ile-de-France - Eric Junot / SORGEM

### ■ Experts et acteurs institutionnels

Marie-Antoinette Basciani-Funestre	MEDDE
Antoine Brès	architecte, enseignant-chercheur Paris 1

Antoine Devilliers	directeur opérationnel, EPFIF
Marc Jaouen	chargé de mission PUCA, MEDDE
Marie-Flore Mattei	chargée de mission, PUCA, MEDDE

*Excusé* : Ludovic Halbert / CNRS-ENPC

■ **Région**

William Le Goff	chargé de mission, UAD / DPASM
Laetitia Pageot	chargée de mission, UAD / DPASM
Aurélie Paquet	chargée de mission ingénierie territoriale, UAD / DPASM
Alexandra Rossi	sous-directrice de la stratégie métropolitaine régionale, UAD / DPASM

Marc Fanchini, Bruno Louis, / UAD / DPASM

■ **IAURIF**

Fouad Awada	directeur général adjoint, DUAT
Carole Delaporte	chargée d'études, DEUR, membre de l'équipe A7
François Dugény	chargé de mission
Anca Duguët	chargée d'études, DUAT
François Gorrard	chargé d'études, DUAT
Émilie Jarousseau	chargée d'études, DUAT, membre de l'équipe A7
Nicolas Laruelle	chargé d'études DEUR
Corinne Legenne	chargée d'études DEUR
Tanguy Le Goff	chargé d'études MES, membre de l'équipe A7
Martine Liotard	chargée d'études, DPAD, pilote du Club
Catherine Mangeney	chargée d'études, DDHEGL, membre de l'équipe A7
Lucile Mettetal	chargée d'études, DDHEGL, membre de l'équipe A7
Martin Omhovere	chargé d'études, DUAT
Marie Pagezy-Boissier	géomaticienne, DDHEGL
Dominique Riou	chargé d'études, DMT, membre de l'équipe A7
Anne-Marie Romera	directrice, DEDL
Jean-François Saigault	chargé d'études, DEDL
Marion Tillet	chargée d'études, DDHEGL, membre de l'équipe A7
Pauline Zeiger	chargée d'études DUAT

*Excusés* :

Catherine Boillot, directrice du DDHEGL

PS Depuis la séance, les dénominations des départements de l'IAU ont évolué. Ainsi, le DPAD a disparu, le DEDL est devenu DE (économie), le DDHEGL est devenu DHS (habitat et société), le DUAT est devenu DAT (aménagement et territoires), les autres restant inchangés.

## “ L'introduction ”

Fouad Awada, directeur du DAT (département aménagement et territoires), accueille les participants de cette septième séance. Il constate une forte participation pour cette séance n° 7, après une interruption de deux ans, ce qui confirme l'ancrage du club des aménageurs franciliens comme outil commun de réflexion partagé avec tous les professionnels de l'aménagement en Ile-de-France.

L'aménagement spatial, par la qualité des espaces publics, par des équipements qui incarnent l'attractivité d'un centre urbain, est certes un élément de réponse à la question posée aujourd'hui, mais on devine qu'il y aura bien d'autres facteurs à mettre en jeu. Il souhaite que cette réunion, qui conclut des mois de préparation et de travail partagé avec les aménageurs, ouvre de nouvelles pistes, à la fois pour réfléchir et pour mieux agir.

## “ La problématique ”

En introduction, Martine Liotard explique la genèse de la question posée, celle de l'existence et de la nature de centralités urbaines de rang métropolitain hors de la zone dense. Ils donnent quelques repères pour structurer le débat.

Au regard de l'hyper-centralité parisienne, la moyenne couronne, couvrant la « ceinture verte » entre franges de la zone centrale agglomérée et grand périurbain, est à la fois un espace économique et fonctionnel stratégique et déjà périurbain. Elle a accueilli les villes nouvelles et de vastes nappes résidentielles, des sites économiques et fonctionnels majeurs (aéroports, zones d'activités, grands équipements), mais elle souffre d'une faible constitution urbaine. Un foisonnement de polarités urbaines locales, peu hiérarchisées, y apporte une qualité de vie locale mais notre dimension de métropole mondiale impose de raisonner aussi en termes d'intensité, d'attractivité, de place dans les flux d'échanges, en un mot d'accès à l'« avantage métropolitain » qu'évoque Ludovic Halbert dans son ouvrage éponyme.

Sans a priori ni modèle, il est proposé d'interroger la nature et le fonctionnement urbains de ces territoires paradoxaux et de leurs centralités urbaines, afin de comprendre leurs modalités d'émergence, face à l'évidente singularité parisienne, leur rôle urbain dans la métropole. L'apport de la moyenne couronne dans le polycentrisme économique et fonctionnel métropolitain est reconnu, les grandes polarités de moyenne couronne contribuent clairement aux systèmes territoriaux métropolitains. En revanche, son apport urbain (distinct de sa contribution quantitative à l'accueil résidentiel des populations) est peu débattu, en tant que capacité à cristalliser le vivre ensemble entre populations nombreuses, diverses et dispersées et, au-delà des services de proximité, à offrir des ressources et aménités de rang métropolitain. Ce questionnement mériterait d'être plus présent dans le débat public, en écho à la nécessité de production de logements.

Alors que la géographie économique métropolitaine se recompose, la géographie sociale reste stable et les différentiels (marque des métropoles mondiales) se creusent entre territoires de pauvreté et de richesse, malgré les efforts de la planification. Même des zones assez mixtes souffrent de forts contrastes locaux et la question de l'intégration à une « ville commune » se pose d'autant plus que

la densité est faible, favorisant la stratification socio-spatiale et la segmentation des pratiques et lieux de consommation.

Le croisement et l'intensité, qui nourrissent la sociabilité urbaine en zone centrale dense (selon au principe de sérendipité cher aux spécialistes de l'innovation), peuvent peiner à s'incarner dans des centralités urbaines faibles, avec des risques pour la cohésion et l'affiliation sociales. Par exemple, la place des jeunes, des étudiants (très présents dans les villes nouvelles et atout métropolitain évident), dans la vie urbaine mériterait d'être analysée, en termes d'attentes et de pratiques effectives.

Pour nourrir ce questionnement sur la centralité urbaine, le recensement des équipements, commerces et services, ne suffit pas; l'analyse des modes de vie, des pratiques et des attentes des diverses strates de population peut aider à voir l'adéquation de l'offre urbaine aux aspirations de populations qui vivent, par l'activité, les études ou le loisir, à l'échelle de toute la métropole. Et laisser voir quelles offres urbaines spécifiques la moyenne couronne peut constituer au bénéfice de ses habitants et d'une métropole, établie depuis longtemps à une échelle élargie.

⇒ Voir la note de problématique en annexe, page 30

## “ L'expertise ”

Martine Liotard et Nicolas Laruelle, co-organisateurs de la séance, apportent des éléments de compréhension sur les centralités urbaines de rang métropolitain en Ile-de-France et sur la situation particulière de la moyenne couronne. Tout d'abord, Nicolas Laruelle exploite la plate-forme d'analyse multi-critères Sputnik, un outil cartographique croisant des indicateurs hétérogènes ou contradictoires, pour spatialiser l'hyper-centralité parisienne, via des données d'hyper-intensité, d'attractivité et d'accessibilité (voir l'annexe cartographique). Ces approches confirment la forte singularité urbaine de l'hyper-centre, avec une géographie qui, selon les indicateurs, excluent quelques arrondissements extérieurs ou incluent des villes voisines.

Nicolas Laruelle poursuit l'exercice sur le périurbain, pour caractériser une moyenne couronne hybride, entre hyper-centralité et péri-urbanité. Croisant des indicateurs de présence d'habitat collectif et de propriétaires occupants, de densité et d'espace ouvert, de desserte en transports en commun et d'usage de la voiture, de pastilles (du SDRIF) de densification ou d'extension urbaine, il rend visible le fonctionnement particulier, paradoxal, de la moyenne couronne.

Ce périurbain paradoxal est replacé dans l'historique de sa fabrication institutionnelle par le prisme des concepts urbains de la planification régionale. Le PADOG de 1960 et le SDAURP de 1965 font le constat qu'il n'existe aucune ville de plus de 30 000 habitants au-delà de Paris et le SDAU va en vain tenter de constituer des centralités intermédiaires en banlieue (« pôle restructurateur » en proche couronne, « centralités idéales » avec les villes nouvelles). Dans la période suivante, en trois ans, l'équivalent de la population de Strasbourg (249 000 habitants) s'y s'installe mais, dès 1976, l'objectif de polarisation de l'espace urbain paraît inaccessible. Le SDRIF de 1994 s'adapte au contexte (ralentissement démographique, mondialisation économique) et priorise le polycentrisme économique (« centres d'envergure européenne »), la centralité urbaine étant vue comme une des conditions du développement économique.

Dès lors, les études de polarités urbaines mêlent données économiques et urbaines, masquant ce fait persistant depuis 50 ans hors de Paris : une noria de centralités urbaines locales, faiblement hiérarchisée (ce que confirment des études récentes réalisées pour le PUCA), consacre l'absence de grandes centralités périphériques qui soient à la hauteur de leur poids démographique ou économique. Dans le SDRIF de 2013, le polycentrisme urbain se ramène à une dualité entre la grande polarité urbaine centrale, d'échelle métropolitaine, et une nappe faiblement hiérarchisée de

nombreuses polarités locales. Une autre étude pour le PUCA montre que les bassins de vie, tels que dessinés en 2008 et 2013, sont en fait illisibles, tracés par des déplacements « non contraints » erratiques et de longue portée.

Martine Liotard présente une carte des centres commerciaux qui montre une offre généralisée en proche et moyenne couronne, avec une dizaine de « centres de vie » qui, associant des offres de loisirs, sont de vrais substituts à des centralités défailtantes (voir l'exemple du Carré Sénart). Les données sur les étudiants montrent de fortes concentrations universitaires en moyenne couronne mais un habitat dispersé dans de petites villes, ce qui questionne l'intensité urbaine de leur environnement.

En matière de gouvernance, la question est : qui pense, prend en charge, la centralité territoriale ? Sauf exception (voir le projet de centre communautaire de Marne-et-Gondoire), les intercommunalités protègent les centres communaux existants et fédèrent peu leurs projets résidentiels proches pour bâtir une centralité partagée, ce que révèle l'analyse des Nouveaux Quartiers Urbains de 2009-2011. Parmi les 70 projets, l'accroissement sensible de la population (parfois plus du tiers), surtout en grande couronne, n'entraîne généralement pas une revisitation de la centralité urbaine, parfois très limitée. La petite taille des opérations peut empêcher de penser le tout mais le déficit de réflexion sur la centralité urbaine est structurel, sauf exceptions notables.

L'analyse des CDT va dans le même sens, ces cercles de négociation des projets (souvent préexistants) ne traitent pas la question à une échelle territoriale. Il y a bien un vide sur ce thème dans la pensée de l'aménagement, dominée par des exigences stratégiques sous un angle quantitatif, autour du logement ou du développement économique.

Un autre éclairage est donné par une enquête de l'IAU - dans le même ensemble de travaux pour le PUCA - sur les maires de petites communes (500 à 3000 habitants) de l'ouest francilien périurbain, zone résidentielle aisée dans l'orbite de la Défense et du cône sud de l'innovation. Une nouvelle génération, souvent des cadres, conduit des stratégies de consolidation de la qualité résidentielle, dans une appartenance consciente à la métropole (un tel cite l'enjeu du haut débit sur sa commune) ou un localisme plus introverti. Une constante est le non-besoin d'une centralité locale forte : pour les cadres supérieurs, une répartition spatiale des fonctions s'établit à l'échelle métropolitaine, avec un habitat périurbain d'un côté, le travail et les loisirs de l'autre, dans l'hyper-centralité parisienne.

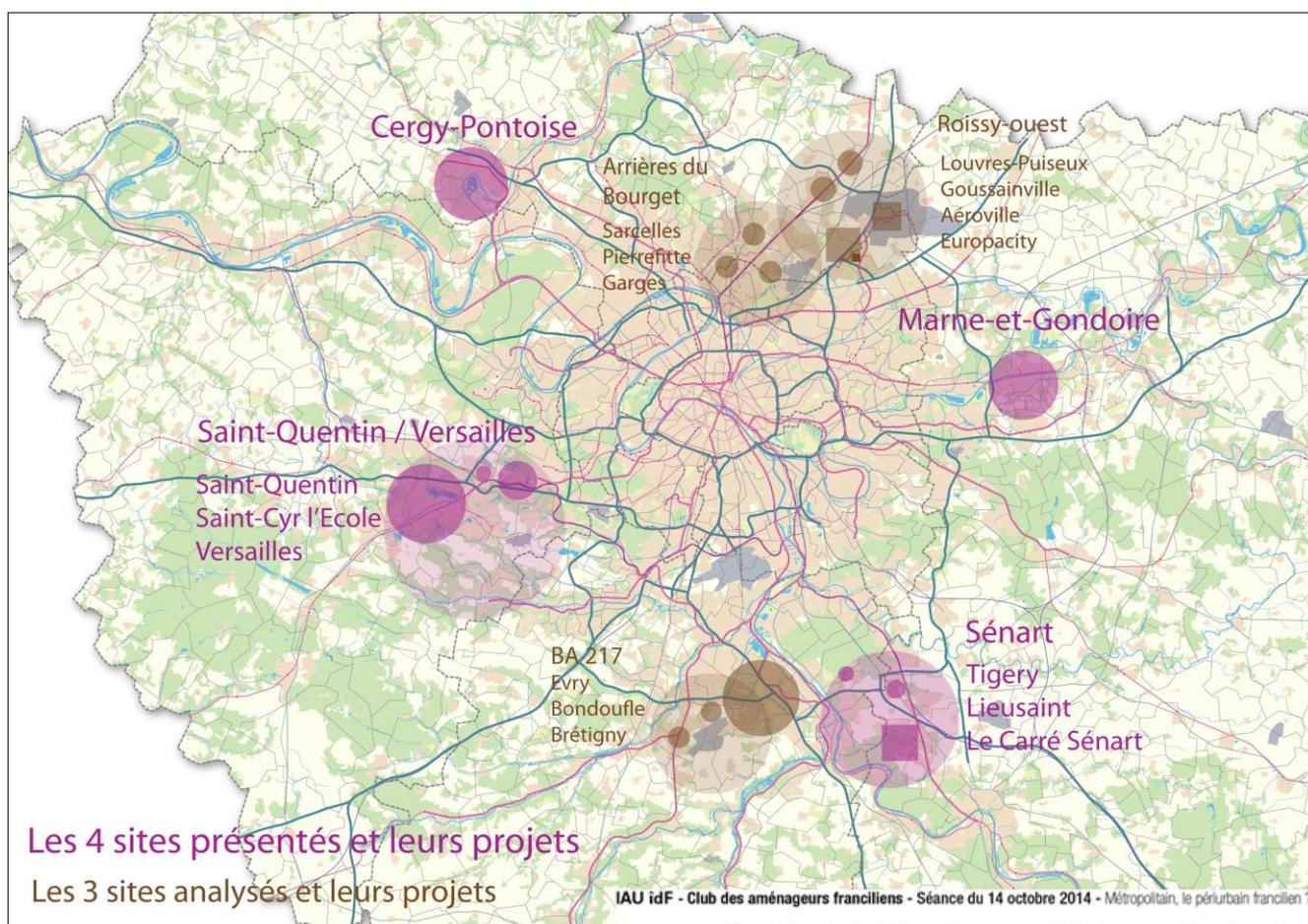
Enfin, la mobilité est un paramètre essentiel pour le fonctionnement d'une centralité de rang territorial, qui ne sera plus essentiellement agrégative dans un même lieu, du fait de la faible densité. Le tout-voiture et le tout-transports en commun sont insoutenables dans le périurbain. Le vélo stagne mais la marche est en progression, comme le covoiturage, la location de voiture ou de vélo. Les nouvelles mobilités seront un outil majeur pour des centralités en réseau, dans des dispositifs hybrides.

⇒ voir la note d'expertise en annexe, page 35

# “ Quatre projets en débat ”

Après les présentations liminaires, un premier débat est engagé autour de quatre démarches, choisies parmi les plus emblématiques des situations de « germe de centralité urbaine » dans le périurbain et pour la spécificité de leurs types d'approche et de réponse, face à une question complexe et très ouverte. Ces démarches et projets sont présentés par leurs porteurs, chaque présentation étant suivie d'un débat. Le temps a malheureusement manqué pour un débat sur les deux derniers projets, qui a été reporté sur le débat général qui a suivi.

Les fiches d'analyse des quatre sites présentés (établis par les aménageurs en lien avec l'équipe IAU) sont rassemblées dans les annexes, page.... . La carte ci-jointe montre aussi les fiches de cas, établies de la même façon, non présentées en séance mais à porter aussi au débat.



### **1 Cergy-Pontoise, ex-ville nouvelle ; un cœur de ville pour un territoire élargi**

*Préparé avec Anne Pierquin, directrice générale adjointe, et Pierre Ramond, directeur de la stratégie et de la prospective urbaine, et présenté par Pierre Ramond*

### **2 Marne-et-Gondoire ; un centre urbain communautaire près d'une ville nouvelle**

*Préparé et présenté par Mathieu Guion, directeur de l'aménagement à la Communauté d'agglomération Marne-et-Gondoire*

### **3 Saint-Quentin-en-Yvelines, ex-ville nouvelle ; une centralité en réseau ?**

*Préparé et présenté par Danielle Gardrat, directrice de l'urbanisme à la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, et Jean-Marie Le Merlus, directeur-adjoint de l'aménagement à l'EPPS (Etablissement Public Paris-Saclay)*

### **4 Ville nouvelle de Sénart ; le Carré Sénart, une centralité de substitution ?**

*Préparé et présenté par François Tiroit, directeur de l'urbanisme et du paysage à l'Etablissement Public d'Aménagement de Sénart*

Deux ex-ville nouvelles devenues communautés d'agglomération, au nord-ouest et au sud-ouest, une ville nouvelle en développement au sud-est et une communauté d'agglomération qui se construit dans l'ombre d'une ville nouvelle en redéveloppement à l'est : les créatures du SDAU de 1965 sont incontournables dans ce panorama du potentiel de centralités urbaines fortes en moyenne couronne. Même si leur projet initial (de grandes centralités autonomes et complémentaires avec Paris) ne s'est pas réalisé, elles restent des germes indéniables dans cette perspective et questionnent la possibilité, les formes ou le dépassement d'un polycentrisme urbain d'échelle métropolitaine.

Leur territoire a muté, elles se sont insérées dans un espace régional recomposé par un polycentrisme économique souvent éloigné des visions égalitaristes de la planification. Avec le maelstrom du projet du Grand Paris en 2008, elles sont parfois devenues, comme Saint-Quentin-en-Yvelines au sein du Grand Projet de Paris-Saclay (un des 9 clusters du projet initial de Christian Blanc), des pièces d'un nouveau puzzle.

Selon leur place dans la géographie du projet de transport du Grand Paris, puis dans l'émergence institutionnelle d'une Métropole du Grand Paris circonscrite à la première couronne, et enfin, dans le tracé – à peine esquissé au moment de la séance – de très grandes intercommunalités hors de celle-ci, ces quatre sites témoignent d'une volonté de se situer dans un territoire, un « bassin de vie », dont elles seraient le centre, mais aussi d'une grande difficulté à émerger comme tels. De plus, tout semble flou dans cette figure de systèmes territoriaux en plein bouleversement institutionnel et qui semble prendre assez peu en compte la question urbaine.

## **1. Cergy-Pontoise, Un cœur de ville pour un territoire élargi**

### **La présentation**

~~~~~  
Pierre Ramond, directeur de la stratégie et de la prospective urbaine à la CASQY

Pierre Ramond rappelle d'abord que, par l'histoire récente de Cergy-Pontoise, la centralité est un sujet problématique. La Communauté d'agglomération née en 2004 a engagé son second mandat en 2011, avec une carte du SCOT pour 2030 qui tranche avec une vision précédente, très égalitaire entre les treize villes, dotées chacune d'équipements de proximité, maillage dont aucune centralité majeure ne ressortait. Pour de multiples raisons, le projet initial de la ville nouvelle, un centre bipolaire Préfecture / Pontoise, n'avait pas vu le jour. Le projet de SCOT rompt avec la phase précédente et porte une volonté d'affirmer une centralité d'agglomération autour du quartier Préfecture, avec le projet dit Grand Centre.

Un premier enjeu est d'exister dans une région qui se transforme (un Grand Paris et une 3<sup>e</sup> couronne au-delà). Un second enjeu est de créer un lieu d'aménités urbaines pour une communauté de 200 000 habitants (ou 400 000 habitants, avec la Confluence Seine-Oise).

Comment monter en qualité, avec quels services, quelle animation urbaine ? Entre la tour 3M et le parc de la Préfecture, près de la dalle jouxtant la gare, un site de 120 hectares accueille 2000 emplois et 3000 habitants, un quartier d'affaires auquel s'ajoute une université de 17 000 étudiants (27 000 sur la CA). Le projet est de créer le pôle structurant du nord-ouest francilien mais le quartier, peu habité, extraterritorial, est vieillissant et dégradé malgré sa fonction d'accès aux études et aux emplois.

Un marché de définition et une concertation ont débouché sur un plan de référence sur le paysage et les loisirs à l'échelle de l'axe Seine et de la Confluence. Le projet comprend la requalification du pôle gare (21 000 voyageurs / jour, gare routière avec bus vers le Vexin, projet de TCSP Pontoise / Cergy Préfecture), la relance du tertiaire de bureaux, l'extension du centre commercial régional avec ouverture sur la ville, la valorisation du pôle universitaire et le retraitement des espaces publics (4,5 hectares) pour de nouveaux usages et plus d'intensité urbaine.

## Le débat

### ■ *Quelle échelle de rayonnement pour la centralité?*

✚ Quelle incidence pour la centralité de raisonner à l'échelle métropolitaine ou de l'arc Seine? (Corinne Lamarque / AFTRP)

= C'était un argument pour convaincre les 13 maires de créer un centre d'agglomération et de le densifier en logements, mais le contenu du projet n'est pas encore mûr

✚ L'attractivité du pôle est-elle à la fois interne à la métropole et externe (vers l'Oise) ? La ville nouvelle privilégiait le lien à Paris ; comme à Evry, le temps d'accès ne s'est-il pas dégradé depuis 1970 ? (Antoine Bres / BCMA, AIGP)

= Au début des années 2000, la question s'est posée d'une autonomisation relative vis-à-vis de la proche couronne au profit de Beauvais ou Rouen, Cergy-Pontoise comme une métropole d'équilibre à une heure de Paris. Les flux sont réduits mais le bassin s'étire vers l'ouest. En 2004-06, le CDT a poussé à collaborer avec Poissy et la Confluence au sud mais le rapport à Paris reste très fort. La régularité pêche mais les fréquences sont bonnes (20 à 30 minutes, 10 de plus aux heures creuses), il y a deux lignes de Transilien, qualité de desserte qui n'est pas assez valorisée auprès des investisseurs.

### ■ *Quel type de programmation ?*

✚ Quelle programmation pour le tertiaire? (Alexandra Rossi / Région)

= Le dossier de création de ZAC en cours inclut pour la première fois du renouvellement urbain avec des partenaires privés, le foncier étant public. Des emprises sont réservées pour le tertiaire et l'économique mais il n'y a pas de marché. Les nouveaux logements et les équipements (gare, espace public, pistes cyclables et piétonnes, centre commercial à restructurer) pourraient le dynamiser. L'importance des trajets pendulaires vers Paris pousse à créer des espaces de co-working, des locaux mutualisés, des pépinières pour start-up plutôt que du tertiaire classique.

### ■ *Quel financement?*

✚ Quelle stratégie de rénovation urbaine ? L'ANRU a un budget de 200 millions d'euros, il y a du logement social, une ZUS, mais quel modèle économique pour les investisseurs? (Jean-Pascal Bezy / DDT 77)

= On fait en parallèle de la rénovation urbaine et du marketing urbain, avec de la communication, un accompagnement des investisseurs, des leviers publics pour enclencher le mouvement, un partenariat avec l'ESSEC en 2013.

### ■ *Quels effets pour la population locale et quels nouveaux usages ?*

✚ Quel est l'effet de la rénovation urbaine sur les populations locales ? L'image de la ville nouvelle a longtemps été répulsive mais la culture, le sport, le développement local changent la donne. La ville nouvelle a-t-elle changé ? (Nicolas Lecuyer / EPA Plaine de France)

= La concertation a été très positive avec les 200 000 habitants, pas rebutés par la densification du centre (qui est peu habité) et, au contraire, intéressés à plus d'animation de centre-ville ; elle a fait comprendre l'utilité d'une centralité d'agglomération. Un sondage en 2012 a montré des images très

variables de la ville : négative pour ceux qui y viennent, positive pour les habitants ; la délinquance est limitée.

■ *Le travail sur la mobilité comme action pour la qualité de l'espace public*

✚ La CA lance pour la troisième fois son initiative « agglomération sans voiture », qui participe d'une requalification de l'espace public, en complément d'un travail ancien sur les pistes cyclables (Dominique Riou / IAU).

## 2. Marne-et-Gondoire, Un centre urbain communautaire

### La présentation

~~~~~  
Matthieu Guyon, directeur de l'aménagement, CA MG

Matthieu Guyon présente la communauté d'agglomération et sa situation particulière au contact du secteur 3 de la ville nouvelle de Marne-la-vallée, au-delà de la Francilienne et de part et d'autre de la Marne. Elle a intégré récemment la ville de Bussy Saint-Georges, située en OIN au sud (où est née la communauté de communes, en 2002).

La centralité urbaine communautaire (90 000 habitants) ne se réfère pas à la Métropole du Grand Paris (même si nombre d'habitants sont des transfuges de la première couronne) mais à la vision du SDRIF de 2008, qui pointait une bonne desserte (Francilienne, A4, RER), deux pôles économiques alentours, une ville historique (Lagny, troisième foire de Champagne) et un cadre naturel avec plusieurs rivières, corridors écologiques (Marne, Gondoire, Brosse) et maraîchage au nord. La gare ferrée et routière de Lagny est un pôle d'échanges (11 000 voyageurs / jour), une zone d'activités de 102 hectares est située contre la Francilienne à l'ouest.

● Un projet de développement et d'identité territoriale : le SCOT de 2009 fixe des objectifs de contribution au dynamisme régional et à l'offre de logements, de préservation des espaces naturels et agricoles (seul PPENP francilien) par l'arrêt de l'étalement urbain, et de création d'un cœur urbain multi-site sur 4 villes et 12 km<sup>2</sup> de secteur de développement opérationnel sur les coteaux de part et d'autre de la Marne, avec une quinzaine de « sites d'impulsion » dispersés sur des réseaux.

● Une stratégie d'identification forte de « ville non nouvelle » inscrite dans un Plan-guide à 15 ans établi par Alexandre Chemetoff sur concours en 2010 (projet lauréat NQU en 2009) : un renouvellement urbain qui renforce la mixité fonctionnelle et sociale, crée de l'intensité urbaine, prévoit 3000 nouveaux logements en 7 ans, travaille l'espace public, valorise l'identité urbaine, le patrimoine urbain et paysager, la concertation. Les logements sont en maîtrise publique, d'autres opérations sont privées. Des équipements culturels et de loisirs (centre d'art au château de Rentilly) vont renforcer l'attractivité urbaine. Le projet tient à un triptyque puissant, associant volonté politique et engagement du concepteur et de l'équipe technique communautaire.

### Le débat

~~~~~  
■ *Quel lien avec l'hyper-centralité parisienne et avec les grands pôles voisins?*

✚ Dans le travail pour constituer la centralité communautaire, quel est le lien avec l'hyper-centralité métropolitaine ? (Patrice Becu / Mission de préfiguration MGP)

= Bien qu'il y ait 18 zones d'activités sur le secteur et un taux d'emploi de 1, les mouvements pendulaires vers la Défense sont importants. Les alternatives (*co-working*, pépinière) sont d'impact limité. Par ailleurs, la Francilienne est une coupure radicale vers le secteur 2 de Marne-la-vallée et Descartes (discontinuité des réseaux de transport vers l'ouest, pas de cabotage du RER A ni du train). A l'inverse, les transports en commun favorisent les liaisons vers l'est et Val d'Europe et ses commerces (forte attraction) : le Grand Paris est loin, des solutions locales sont donc développées.

✦ Le centre communautaire a-t-il des liens avec ses voisins, Disney, Descartes et autres pôles locaux? (Corinne Lamarque / AFTRP)

= Descartes est à 5 km mais à une heure depuis Lagny, le franchissement de la Francilienne est impossible à vélo, il n'y a donc pas de liens avec Descartes. Le projet est une réponse d'échelle communautaire, axé sur ses spécificités et son potentiel de développement, il ne prétend pas à un rayonnement métropolitain. L'intensification du cœur urbain préserve l'écrin vert, les espaces de respiration, des liaisons douces vers les villages. Concernant Disney, le potentiel touristique de notre secteur est d'une autre nature, c'est un atout historique et très développé (ancienne villégiature sur la Marne, patrimoine naturel et architectural visité et revivifié, deux bases de loisirs proches - Torcy, Jablines -, environnement vert, etc.).

■ *Rapport à la ville nouvelle et à l'OIN, échelle de rayonnement du centre urbain*

✦ A l'intérieur même de la communauté, quels sont les liens avec Bussy, et les liens entre les deux grandes gares, Lagny et Bussy ? (Nicolas Laruelle / IAU)

= Effectivement, le SCOT indique ces deux pôles mais le projet s'est monté bien avant l'adhésion, récente, de Bussy à la communauté d'agglomération et la centralité urbaine est sur Lagny. Les jeux d'acteurs ne sont pas les mêmes, entre l'OIN sur Bussy, pilotée par l'Etat, et la communauté d'agglomération, qui s'est constituée en 2002 pour maîtriser son développement urbain. Nous avons une gouvernance dynamique et intégrée au territoire, très différente de celle de la ville nouvelle. Ceci dit, nous sollicitons l'EPA comme aménageur.

✦ Quelle est ou peut être l'aire d'influence du cœur urbain, malgré le déficit de liaisons vers l'ouest ? Le SAN de Val d'Europe se situe à moyen terme dans un projet de centralité urbaine bipolaire d'échelle territoriale, associant université, vie étudiante, commerce, tourisme et tourisme d'affaires, entre Descartes, Montévrain, Jossigny et Marne & Gondoire d'un côté, Chessy et Val d'Europe de l'autre. Un quartier étudiant pourrait se constituer sur Descartes et Marne-et-Gondoire (Jean-Luc Bernex / SAN Val d'Europe)

= Le pôle touristique Serris/Montévrain/Jossigny s'articule déjà avec le cœur urbain, Marne & Gondoire utilise déjà l'hébergement hôtelier de Val d'Europe. Le syndicat intercommunal entend d'ailleurs améliorer les déplacements dans cette direction. Aujourd'hui, le projet se focalise sur sa cohérence propre et sur les déplacements internes, avec déjà des difficultés pour financer des franchissements majeurs (Seine, voie ferrée) ; vers l'ouest, il n'existe actuellement aucune solution pour des déplacements et échanges aisés.

### **3. Saint-Quentin-en-Yvelines, Un centre urbain communautaire**

#### **La présentation de la CASQY**

~~~~~  
Danielle Gardrat, directrice de l'urbanisme, CASQY

Danielle Gardrat présente la communauté d'agglomération, ex-ville nouvelle du sud-ouest francilien et désormais partie prenante du cluster mondial de l'innovation de Paris-Saclay et du CDT Yvelines, coordonné par l'EPPS. 2<sup>e</sup> pôle économique de l'ouest francilien, elle compte 105 000 emplois (taux d'emploi supérieur à 1), de nombreux sièges sociaux, grandes entreprises et départements de R&D privée, ainsi que 17 000 étudiants. Située entre la zone agglomérée et le périurbain, elle jouxte le PNR de Chevreuse et ses paysages remarquables sont un atout important pour la qualité de vie.

Les flux avec La Défense sont importants dans les deux sens. Le bassin de vie est plutôt orienté (de Coignières à Vélizy), l'absence de desserte limite l'extension vers l'ouest. Le schéma originel de la ville nouvelle était très large, de Trappes à Massy (500 000 habitants, 150 000 aujourd'hui), et séparait nettement les fonctions habitat / activités et a dispersé les polarités.

● Les polarités sont dispersées entre centres-bourgs historiques (Guyancourt, Magny-les-Hameaux...), des pôles fonctionnels (équipements, centres commerciaux), le principal pôle urbain

s'étendant autour de la gare de SQY/Montigny/Guyancourt. Ce paysage très déconcentré (avec des réseaux de salles de spectacle et de médiathèques) accueille aussi de grands pôles culturels et sportifs (théâtre, vélodrome, golf, base de loisirs, lieux historiques, parc des Sources...), certains étant proches de l'hyper-centre. Les pôles commerciaux sont nombreux et dispersés, certains de petite taille sont en difficulté, d'autres marchent bien (Voisins-le-Bretonneux, près du PNR de Chevreuse), le principal est sur l'hyper-centre (avec théâtre, multiplex, pôle universitaire, 70 000 voyageurs/jour sur la gare, mixité fonctionnelle avec centre d'affaires et logements). Le rayonnement de ces polarités est affaibli par la dispersion des équipements et services, par la faible densité, les coupures physiques (RN10, voie ferrée) et une forte concurrence des centres commerciaux extérieurs. La voiture est, pour ces polarités dispersées, le principal moyen de locomotion.

- Si la centralité urbaine est faible, la qualité de vie, liée au cadre naturel, est réelle et répond aux attentes des familles (différentes de celles de la zone centrale) : rue piétonne, bassins et parc urbain dans l'hyper-centre ; espaces naturels proches pour la détente. Cependant, la baisse de l'attractivité commerciale de l'hyper-centre pose problème (pas de vie nocturne, peu de bistros), à quoi un projet de refonte du centre commercial et de ses abords devrait répondre en partie. Pour réfléchir à la centralité, faut aussi prendre en considération des modes de vie très différents de ceux du centre de la métropole.

## La présentation de l'EPPS

~~~~~  
Jean-Marie Le Merlus, directeur-adjoint de l'aménagement, EPPS

Jean-Marie Le Merlus réfère la question posée (le périurbain métropolitain ?) à l'image mentale classique de la centralité (église, mairie, gare centrale, accessibles à pied, puis gare TGV et centre commercial, à Lille et ailleurs), bousculée par les villes nouvelles (construites à la campagne, reliées à Paris par le RER), puis la boucle rapide du Grand Paris et ses clusters de rayonnement international, dont Paris-Saclay, qui figure depuis peu parmi les clusters mondiaux. L'OIN couvre 20 communes sur 4 communautés d'agglomération. Versailles-Grand-Parc, Saint-Quentin-en-Yvelines et Vélizy, du CDT ouest (université, recherche privée), et le CDT est, sur la moitié sud du plateau (université Paris-Saclay / enseignement & recherche) forment un ensemble dédié à l'innovation. Les polarités urbaines à conforter ou à créer, le campus universitaire, l'accueil des entreprises, l'habitat autour des gares, génèrent de multiples projets au service du logement et de l'économie : le secteur a, aujourd'hui, beaucoup plus d'emplois que d'habitants (taux d'emploi de 2,3).

- L'offre de centralité urbaine repose sur de nombreux équipements locaux, existants ou à créer, une locomotive touristique mondiale (château de Versailles, 5 millions de visiteurs) et quelques pôles à créer ou consolider, comme Satory, Guyancourt et Trappes. Satory-ouest (220 hectares d'ancienne base militaire) accueille un grand projet paysager et urbain, avec une centralité classique pour 4 à 5000 logements (d'abord 1500 à 2500 logements, seuil minimal de chalandise pour commerces et services), une sorte de cité-jardin connectée à Paris (métro, échangeur RN2 / RN91 rénové, expérimentation de navettes innovantes depuis la gare de Saint-Cyr sur une voie militaire d'usage mixte). Ailleurs (pré-ZAD à Guyancourt, projet de ZAC à Trappes), sont projetés des logements et équipements de proximité près des lignes de transport et des gares, bien connectés à Saint-Quentin-en-Yvelines et à la métropole. A Trappes, sur une presqu'île entre deux gares (15 à 20 mn à pied), ce sont des logements, accessibles aux salariés des entreprises proches et aux jeunes actifs chassés par les prix de la zone centrale.

- La faible densité est un obstacle majeur à une centralité urbaine forte. En rive des 2 300 hectares préservés de l'urbanisation sur le plateau, les projets s'installent sur les gares et les « lignes agrégatives » (cf. Portzamparc). Pour faire métropole, outre quelques projets attractifs (halle Freyssinet avec commerces et équipements, à Trappes), il faut raisonner à la fois densité, échelle et flux, intégrer le potentiel de connexion des nouveaux usages numériques (voyage, déplacement multimodal...). Dans le périurbain, avec ou sans métro, il y a beaucoup de villages et beaucoup de villes moyennes qui ont des centralités de proximité et ne veulent pas changer. Paris s'épanouit dans son hyper-centralité / densité / intensité ; ici, les grands projets se cherchent une nouvelle forme ... d'urbanité.

## 4. Sénart, Le Carré, substitut commercial

### La présentation de l'EPA Sénart

François Tirot, directeur de l'urbanisme et du paysage

François Tirot rappelle l'historique du projet du Carré Sénart depuis 1994, dans une très vaste ville nouvelle de 1973, tiraillée entre Evry et Melun, l'Essonne et la Seine-et-Marne, enclavée par la Francilienne jusqu'aux années 1990 et réduite à 10 communes de 440 à 13800 habitants en 1983 (2 en Essonne, 8 en Seine-et-Marne). Un développement essentiellement pavillonnaire s'est diffusé par greffes autour des villages, par remplissage progressif des espaces interstitiels.

Après diverses déconvenues (concours sans suite en 1986, abandon du Grand Stade, du TGV et du RER), un rapport de l'Etat en 1994 avait envisagé l'arrêt de la ville nouvelle, repoussé du fait de vastes acquisitions foncières (12 000 hectares). Dès lors, la question, très conflictuelle dès l'origine, de la grande centralité du projet de 1973, devait être traitée. Le désenclavement du territoire étant assuré par l'A5a et l'A5b (dans un contexte de croissance démographique ralentie), la solution pragmatique d'un centre à base commerciale et sans logements s'est imposée en 1995, sur 800 hectares, finalement ramenés à 200.

Le projet du Carré a été engagé en 2000, visant une chalandise de 500 000 habitants (draine le grand périurbain à l'est), parallèlement à des projets de greffes urbaines et, depuis 2012, de rénovation urbaine (Grange du Bois) : en 2014, éco-quartiers sur Tigery, Lieusaint, Cesson/Vert-Saint-Denis, Saint-Pierre du Perray, projets économiques (Ecopôle, zones logistiques - secteur-clé du territoire-, terrain de l'ex-aérodrome de Villaroche, etc.). Le Tzen, bus en site propre venu en compensation de transports plus lourds (RER, TGV) et très utilisé (lien au RER D à Lieusaint), installe le Carré dans une logique d'aménagement, avec une charte urbanisme/transport, entre Corbeil et Melun. Une qualité avérée de ce projet de Carré est bien sa résilience, il s'est adapté aux aléas et a fini par trouver sa place.

- Le vide, stratégique dans un espace peu dense, le paysage comme une valeur de territoire, qui a emporté l'adhésion des élus. Le Carré est fondé sur une grande trame paysagère et urbaine, aménagée à 80% et occupée à 40% grâce au centre commercial (initialement prévu sur 100 000 m<sup>2</sup>, il compte aujourd'hui 200 000 m<sup>2</sup> de commerces, une 4<sup>e</sup> phase est en cours). Sa chalandise, prévue à 8 millions d'habitants, est passée à 14,5 en 2014, elle s'étend au nord et a un fort taux de pénétration à 30 ou 45 minutes.
- Une polarité créatrice de valeurs de centralité : pour les élus, le Carré fédère un réseau d'équipements locaux et donne de la visibilité à un territoire sans visage, avec un théâtre (scène nationale), un lycée privé, une école d'ingénieurs, des hôtels, 35 000 m<sup>2</sup> de bureaux, dans ce grand périurbain peu dense. Néanmoins, le Carré est encore un « attracteur » étrange...

## “ Les points forts du débat ”

Le débat général s'est enclenché en même temps que la discussion sur les deux derniers projets, intégrant aussi les leçons des présentations initiales et des autres sites étudiés (voir les fiches de cas en annexe pages 66 et suivantes, sur Versailles, en lien avec Saint-Quentin et Paris-Saclay, deux secteurs péri-aéroportuaires, sur Roissy et Le Bourget, et deux sites voisins en Essonne, Evry-centre-Essonne et l'ex-base aérienne de Brétigny). Le temps de débat n'a d'ailleurs pas permis de valoriser les très intéressants apports de ces quatre derniers sites.

L'analyse de ces diverses situations périurbaines montre que la question d'une centralité urbaine d'échelle territoriale fait rarement partie des problématiques des projets et que les ingrédients d'une éventuelle centralité / intensité urbaine en moyenne couronne sont aussi spécifiques qu'incertains. Ces doutes font écho aux premiers débats sur les projets présentés.

### ■ La question mise en question, lieux et liens

#### ■ Lieux et liens

##### + *Le numérique comme nouvelle porte d'accès diffuse aux aménités métropolitaines*

Jean-Marie Le Merlus / EPPS l'avait signalé dans son exposé sur Paris-Saclay : l'hyper-mobilité, que permettent internet et les téléphones mobiles, va compléter des offres de centralité insuffisantes et limitées par la faible densité. Ainsi, une centralité urbaine métropolitaine pourra se constituer dans des polarités denses desservies par le métro, les nouvelles mobilités et les réseaux d'information numériques. Corinne Lamarque / AFTRP va dans le même sens : faut-il encore parler de centralité spatiale à l'heure du numérique ? De nouvelles façons de vivre émergent, en réseau, avec de l'évènementiel. La centralité est créée par le croisement mais elle peut aussi être éclatée. Daphné Sendros-Pons / CG 93 renchérit, il faut rechercher un usage de la ville moins factuel, intégrer tous les usages immatériels, l'intensité des usages numériques. Thomas Bonhoure / VGP rappelle que l'inégalité numérique est forte et que si l'économie numérique est adaptée aux CSP+, le *co-working* ne concerne pas tous les types d'emploi.

##### + *Attractivité des lieux, activée par la mobilité*

Dominique Riou / IAU s'interroge : le numérique va peut-être renforcer les identités territoriales mais encore faut-il qu'il y ait une rue Oberkampf [parisienne] à Saint-Quentin-en-Yvelines. L'Ile-de-France n'est pas composée de vingt grandes agglomérations mais de 500 villes moyennes, les repères sont dilués. Peut-il exister à Saint-Quentin un lieu atypique qui provoque du buzz et crée l'évènement dans le centre? La mobilité sera un vecteur-clé pour que ça fonctionne. Mathieu Guion / CAMG précise que Marne-et-Gondoire vise bien une attractivité forte avec le centre d'art contemporain. Fouad Awada / IAU estime qu'il faut admettre que Val d'Europe ou le Carré Sénart offrent du ludique et du commercial, une sorte de pastiche de l'intensité parisienne. Les attentes des habitants périurbains ne sont pas celles des parisiens. Les lieux attractifs périurbains souffrent aussi d'un déficit de dialogue entre territoires voisins.

#### ■ Des types multiples de centralité

##### + *Un vécu très différencié de la ville métropolitaine*

Daphné Sendros-Pons / CG 93 estime que le lien des territoires franciliens avec le centre métropolitain est très variable, les repères, les attentes, sont multiples, les représentations de la ville

dépendent des logiques de flux, des relations sociales des individus. Les habitants de Marne-et-Gondoire viennent souvent de la proche couronne et en gardent l'envie d'une vie urbaine intense. Faut-il rechercher des centralités de rang métropolitain ou analyser les relations spatiales avec le cœur métropolitain? Jean-Luc Bernex / SAN Val d'Europe estime que pour beaucoup d'aménageurs et d'habitants du périurbain, la qualité de vie dans l'hyperdensité centrale n'est pas un modèle, d'autres modes de vie sont recherchés.

+ *Des attentes et ingrédients de centralité variés, peut-être méconnus*

Danielle Gardrat / CASQY estime que les gens qui choisissent de venir vivre en ville nouvelle ont des attentes et usages spécifiques, recherchent une qualité de vie résidentielle, la proximité de la campagne, la pratique du jardin, du vélo ou du cheval. La voiture permet une liberté de déplacement, pour la consommation culturelle, commerciale ou de loisirs. Et le RER rend proche, pour qui veut, les « frottements » de l'hypercentre métropolitain. Les enquêtes témoignent souvent d'une forte satisfaction. Vincent Heuzé / Cogedim modère un peu ce propos, estimant que, dans les enquêtes d'opinion sur le cadre de vie, il n'y a jamais d'aveu : à 95%, les gens se sentent bien dans leur logement et dans leur quartier. Catherine Mangeney / IAU s'interroge sur les usages de la ville et des centralités et, à propos des enquêtes de la CASQY, se demande si les enfants des personnes qui disent être en quête de tranquillité font la même réponse.

## ■ **Compétition des territoires, identité territoriale**

### ■ **Centralité urbaine et compétition des territoires, un sport de combat ?**

+ *Pas de bière en terrasse à SQY ?*

Jean-Pascal Bézy / DDT 77 se demande si la centralité n'est pas d'abord un argument des discussions entre élus, les investisseurs et les promoteurs, Pierre Ramon / CACP confirme, les territoires sont bien en concurrence, la centralité est un sport de combat. Avec son centre commercial près de la gare RER, Saint-Quentin-en-Yvelines fait du marketing - le seul problème étant qu'il faudrait à la fois la fibre et une bière en terrasse -. Il reste que l'Estaca<sup>2</sup> vient à Saint-Quentin, pas à Cergy-Pontoise. Ces deux villes sont de fait en concurrence en termes d'attractivité.

+ *Vers une politique de l'offre*

Vincent Heuzé / Cogedim décrit des contextes urbains très différents, des modes d'aménagement qui changent de nature : l'EPPS a l'angoisse du vide (et le remplit), Cergy a l'angoisse de la réparation, Saint-Quentin est dans une autre logique encore. A l'inverse, Marne-et-Gondoire est portée par le marché et, avec des prix modérés, dans une trajectoire de développement naturel. Chacun subit ses logiques de territoires et il y a bien une lutte entre eux, avec un nouveau système conduit par l'offre de logements et non par la demande. Avec un risque, l'aggravation des conflits entre les territoires.

+ *L'acceptabilité de la densité*

Danielle Gardrat / CASQY rappelle que l'objectif originel des villes nouvelles - devenir des pôles d'équilibre - n'a pas été complètement atteint et que, si la CASQY a un taux d'emploi supérieur à 1, elle manque de logements. Pour continuer à développer l'agglomération sans poursuivre l'étalement urbain, il faut privilégier la mutation urbaine et la densification - dont l'acceptation sociale et politique est incertaine -.

### ■ **Sans lieux matérialisant la centralité, quelle intégration sociale ?**

+ *Sociabilité et ville éclatée*

Séverine Carpentier / DDT 91 constate que, dans les nouvelles ZAC où on installe des commerces en pied d'immeuble pour créer de la mixité, les rez-de-chaussée restent souvent vides ; un point de non-retour semble atteint à cause de l'offre des centres commerciaux. Martine Liotard / IAU convient que la chalandise - liée à la densité - est une règle d'or pour les commerces. Elle se demande si l'enjeu n'est pas culturel plutôt que commercial - avec des lieux de culture, loisirs, détente, qui

---

<sup>2</sup> Ecole d'ingénieurs spécialisée dans les transports et la mobilité, qui ouvre en 2015 à Saint-Quentin, dans l'OIN Paris Saclay

gènèrent de la sociabilité et de l'échange. Si, en Ile-de-France, on se contente de l'hyper-centralité parisienne et de centralités locales périurbaines pour les familles, n'y a-t-il pas un risque de ville périurbaine métropolitaine segmentée, sociologiquement et spatialement, et peu intégratrice (que l'abstention électorale croissante reflèterait)?

➤ *Local / global, grand / petit ?*

Corinne Legenne / IAU prend l'exemple de Marne-et-Gondoire – qui fabrique de la ville - pour montrer que le local peut alimenter le métropolitain, à la condition d'éviter le repli sur soi. Les équipements locaux au Carré Sénart vont dans le même sens. Alain Breysse / SEM Aménagement 91 arrive de Nantes (après la Nouvelle Calédonie) et découvre l'Ile-de-France et ses banlieues. La centralité métropolitaine à Nantes est une évidence ; emploi et logement sont liés dans la métropole nantaise. En Ile-de-France, l'attrait économique des territoires est peu mis en avant (hormis à Saclay) et il est difficile de bâtir une spécificité territoriale par l'offre de logement sans pouvoir offrir l'emploi. Le schéma régional de coopération intercommunale (SRCl) pose un dilemme aux élus: faut-il rester à échelle humaine ou aller vers de grands bassins de vie ? Avec des villes surtout moyennes, sans leadership affirmé, le grand territoire n'est-il pas une fiction ? La collaboration interdépartementale (avec la Seine-et-Marne) sur des territoires en limite est peut-être une solution plus tangible.

## ■ Des projets, pourtant

### ■ Des espaces à aménager

➤ *Mixité fonctionnelle et équipements*

Danielle Gardrat / CASQY prend l'exemple de Saint-Quentin-en-Yvelines et d'une centralité qui, outre le centre commercial, comprend de grands équipements culturels et des espaces de détente. L'animation tient à ce mélange, des loisirs, du travail et de formation, grâce à quoi le Grand Centre vit bien le jour et jusqu'au samedi, mais n'a pas de vie nocturne. Effectivement, il faudra réfléchir aux attentes des étudiants, la ville nouvelle n'est pas suffisamment adaptée aux jeunes adultes. Disperser les résidences étudiantes a peut-être été une erreur. Cergy-Pontoise a ouvert des pubs et bistros à côté de l'université, ce que la CASQY n'a pas réussi à faire. En revanche, la réponse urbaine est bien adaptée aux familles avec de jeunes enfants.

➤ *L'écueil du zoning dans les villes nouvelles*

Jean-Luc Bernex / SAN Val d'Europe constate qu'en ville nouvelle on travaille beaucoup en extension et qu'il est très difficile d'éviter le zoning. Les logements partent très vite, les bureaux difficilement. L'incertitude de ce marché conduit à sécuriser un projet non mixte et d'éviter des rez-de-chaussée vides ou des dents creuses à la livraison. On fait donc des quartiers séparés, près des gares RER. De même, pour le commerce, le centre commercial est le modèle unique et les tentatives de prolonger avec des rez-de-chaussée commerciaux se heurtent à la recherche de la tranquillité des habitants, il y a là une contradiction directe avec l'enjeu de la centralité urbaine.

### ■ Aménager le territoire

➤ *La piste de l'intégration paysagère des « grandes plaques » périurbaines*

Corinne Legenne / IAU pose le problème de la discontinuité urbaine, qui va avec l'avantage de la proximité des espaces naturels et paysagers mais aussi des effets d'une recentralisation d'équipements partagés après une politique ancienne de dispersion d'équipements locaux de proximité. Ceci génère des déplacements supplémentaires, une contrainte que la zone centrale n'a pas (unité de lieu du local et du métropolitain). L'espace étant ainsi (peu) structuré, une façon d'améliorer son fonctionnement peut être de travailler sur les grandes « plaques » que sont Disney ou le Carré Sénart, de façon à les relier à la ville et aux espaces ouverts alentours.

➤ *La piste du lien entre grand projet et ville existante*

Thomas Bonhoure / VGP ajoute que le lien entre les centralités doit être travaillé. Satory promet une grande qualité de vie mais il faut que ce nouveau quartier soit relié à Versailles.

### ■ L'aménagement par le transport

➤ *Le temps de transport, ce dévoreur de vie*

Jean-Luc Bernex / SAN Val d'Europe insiste sur l'emprise des temps de transport sur les modes de vie et réduit la présence sur le lieu d'habitat. Par ailleurs, avec un RER qui s'arrête à minuit, impossible d'aller au spectacle ou à Disney Village. Paris se protège-t-il des habitants de la métropole ? Le STIF doit prendre en compte les bassins de vie pour assurer des liaisons, y compris le soir et le week-end. Thomas Bonhoure / VGP estime que le schéma associant le travail, les achats et les loisirs à Paris et les villes d'ortoirs le soir n'est pas acceptable. Le rapprochement des lieux d'emploi et de l'habitat (télé-centres, *co-working*...) peut avoir des effets positifs, à cet égard. Mathieu Guion / CAMG rappelle que les mouvements pendulaires ne permettent pas de profiter des aménités de Marne-et-Gondoire. Martine Liotard / IAU poursuit en rappelant que le solde migratoire francilien est négatif, notamment du fait du départ de jeunes cadres avec enfants qui cherchent dans des métropoles régionales une vie quotidienne moins rétrécie, notamment, par des transports longs, pénibles et coûteux. Ce fait révèle un besoin de meilleur équilibre entre sphères personnelle, professionnelle et sociale, inclus dans le questionnement sur la centralité urbaine.

#### ✦ *Le métro du Grand Paris*

Jean-Marie Le Merlus / EPPS suggère que le métro du Grand Paris répondra à beaucoup d'angoisses. Les 30 000 étudiants, chercheurs et enseignants, de Saclay iront plus facilement à Paris. Les transports lourds vont se conjuguer avec une panoplie de modes intermédiaires de mobilité. Les pionniers des villes nouvelles ont vieilli et le desserrement pavillonnaire y a provoqué une panne démographique. Le métro raccourcit les distances, vers le centre comme vers la campagne. A Paris-Saclay, l'enjeu est de fabriquer de beaux morceaux de ville bien desservis, et du résidentiel de qualité, de mettre en scène la centralité. Martin Omhovere / IAU estime que la métropole va monter en puissance si le lien entre les pôles fonctionne bien, pour les résidents mais aussi beaucoup d'autres usagers, tels que les étudiants ou les jeunes cadres. L'image répulsive de la banlieue est contredite par le dynamisme des *start up* de l'ESSEC à Cergy, par exemple, Mais il y a une difficulté évidente à se projeter au-delà de la proximité, vers des lieux très dynamiques.

# “ Les enseignements ”

Cette mise en perspective s'appuie sur l'ensemble des travaux, avant, pendant et après la séance. Celle-ci s'est focalisée sur les quatre sites présentés et donc sur l'adaptation d'ex-villes nouvelles (et de la vision de la « région parisienne » qu'elles portaient) aux profondes mutations sociétales et économiques. Les abords d'aéroport ou les lisières d'une grande friche périurbaine montrent d'autres processus de projet, plus récents, cahotiques, dans la ville émergente, fragmentée, paradoxale, de la moyenne couronne.

Les débats confirment l'incertitude de « centralités urbaines de rang métropolitain en moyenne couronne » et la nécessité de refonder cette notion à l'aune des nouveaux usages. Celle-ci, en référant au fonctionnement urbain et social des grands (ou plus petits) territoires périurbains, fait directement écho aux réformes métropolitaines en cours et aux réflexions sur les liens de ceux-ci avec la Métropole du Grand Paris.

Au-delà du compte-rendu de la séance, mettre à plat ce que nous apprennent les exemples analysés, sur les multiples ingrédients de la centralité et mécanismes de la fabrique urbaine, peut servir le débat. Des pistes peuvent aussi y être versées, pour de nouveaux systèmes de centralité qui renforcent l'affiliation sociale et territoriale à la métropole depuis la moyenne couronne et enrichissent la métropole du Grand Paris des aménités urbaines qui lui sont spécifiques. Dans la vaste métropole mondiale, chacun est un « tourisme métropolitain » mais plus ou moins informé, plus ou moins inclus, selon ses parcours et ses sphères personnelles<sup>3</sup>. Des centralités urbaines plus fortes peuvent sortir le périurbain d'une certaine « invisibilité urbaine », par contraste avec l'hypercentre, partagé par tous, et ainsi agrandir l'aire de la métropole partagée par tous.

## 1. Bigarrure des « matières », incertitude des territoires

Malgré la puissante mise en œuvre du SDAURP, la structure urbaine du « péri-métropolitain<sup>4</sup> » reste peu lisible, dans l'extrême diversité des situations, échelles, temporalités des villes de moyenne couronne (neuves et anciennes, vieux bourgs, villages, villes champignons, nappes proliférantes), confrontant formes nouvelles et tissu préexistant en 1960<sup>5</sup>. A revers des ambitions de la planification, un malentendu s'est précocement installé entre le projet (construire de vraies villes) et les attentes dominantes des habitants, leur rejet des centres denses, leur quête de calme (« haine de la grande ville<sup>6</sup> » ?). Il laisse voir une multitude de centralités locales, d'ingrédients plus ou moins combinés, de modes de vie segmentés, un potentiel éparé et très riche de « matières urbaines ».

Les ex-villes nouvelles ont souvent abandonné l'objectif de densité du quartier-préfecture au profit d'un équipement égalitaire ville par ville. Plusieurs y reviennent aujourd'hui (Evry depuis longtemps, Cergy récemment) mais l'étalement de la hiérarchie des polarités urbaines en moyenne couronne a favorisé l'émergence de polarités alternatives (centres commerciaux, etc.), et les nœuds de transport

---

<sup>3</sup> Les sociologues nomment « premiers-lieux » la sphère de la proximité du logement, « second-lieux » ceux du travail et « tiers-lieux » ceux de la vie communautaire et de la sociabilité

<sup>4</sup> Terme employé depuis peu par référence au périmètre institutionnel de la Métropole du Grand Paris

<sup>5</sup> Voir la carte de l'urbanisation en 1960, page 43

<sup>6</sup> Titre d'un ouvrage de Bernard Marchand, paru en 2009, « *Les ennemis de Paris, la haine de la grande ville, des Lumières à nos jours* »

rapide (notamment les pôles de gare du Grand Paris Express) apparaissent comme de nouvelles opportunités.

## **Retour sur la planification régionale et la pensée du territoire**

Le SDAURP projetait de grands territoires complets, fédérés dans une macrostructure régionale, différenciés par leur inscription paysagère et leur vocation économique, normalisés dans leur programmation urbaine. Le SDRIF 2013 combat la segmentation socio-spatiale, compacte la métropole durable par le couple densification/accessibilité pour structurer la nappe urbaine. Au futurisme technologique des visions triomphantes des années 1960 succèdent clusters (innovation) et pôles tertiaires sur un réseau de transport rapide inscrit dans les échanges mondialisés (compétitivité économique). Pourtant, entre périmètres institutionnels et bassin de vie fonctionnel, on a vu que le territoire peine à s'incarner et que la figure (archaïque ?) de son centre urbain faiblit, dans le foisonnement des lieux et des flux. Les principaux pôles de gare du Grand Paris Express sont-ils pensés comme de nouvelles centralités métropolitaines d'un nouveau genre ?

### ***Les schémas régionaux et le « couple infernal » ville / mobilité***

*Le SDAURP ordonnait la croissance urbaine dans un schéma polycentrique, avec de grands territoires desservis par des radiales de transport collectif, qui ont conforté l'agglomération historique dans son rôle majeur. L'économie tertiaire prévue dans les villes nouvelles s'y est d'abord diversement installée (surtout à Saint-Quentin-en-Yvelines), les autoroutes attirant partout l'activité économique traditionnelle. La nouvelle économie métropolitaine est désormais solidement implantée en moyenne couronne.*

*Le cadre de cohérence spatiale du SDRIF 2013 privilégie la densification de la ville sur elle-même en lien étroit à la mobilité. Ciblant les sites bien desservis, les « pastilles » de densification soutiennent aussi des zones de développement en extension, souvent mono-résidentielles. Il identifie des polarités de densité humaine (résidents et actifs), qui masquent la faiblesse des centralités périurbaines et son semis d'actives centralités urbaines locales. Se dessine une ville étale, très peu hiérarchisée, même dans cette moyenne couronne aux grands pôles économiques métropolitains. La notion de bassin de vie issue de l'EGT<sup>8</sup> dessine des flux mais ne rend pas bien compte d'une possible déterritorialisation des pratiques urbaines et des affiliations sociétales.*

### ***Le projet opérationnel du Grand Paris Express, nouveau modèle économique***

*Le SDRIF de 2013 a intégré le projet de transport du Grand Paris de 2009, passant du collier de six clusters spécialisés à 68 pôles de gares sur la double boucle articulée au réseau existant. Dans ce maillage resserré, le principe de pôles denses autour des gares rejoint celui des « pastilles de densification » du SDRIF sur les zones bien desservies mais s'en différencie par un schéma opérationnel dédié, avec un montage financier propre sur un périmètre restreint, un calendrier et des programmations encadrées par les CDT<sup>9</sup> et la TOL<sup>10</sup>.*

*Les 57 nouvelles gares seront des pôles connectés et innovants, avec services et commerces. Elles irrigueront de grandes polarités économiques (plus de 11 millions de m<sup>2</sup> de bureaux programmés, selon l'ORIE) et urbaines (concentrent les objectifs de la TOL). L'immobilier de bureaux, facteur essentiel d'équilibre des opérations, risque de nourrir la compétition des territoires, dans un marché régional peu sûr hors de la zone dense<sup>11</sup>. Le financement public (avec taxe sur les bureaux) du projet de transport du Grand Paris Express va avec un financement privé sur les pôles de gare, que la réduction des ressources publiques rend inévitable. Ce modèle économique de la fabrique urbaine est en plein développement, réalité que la problématique de la centralité urbaine doit intégrer, dans une approche hybride dont ces nouveaux lieux seront partie prenante.*

## **Des identités locales sur la défensive mais avec des centralités vivantes**

A l'autre bout du spectre, le localisme territorial persiste en moyenne couronne, souvent nourri d'identité patrimoniale : villes anciennes au centre-ville attractif, « vieux villages » adossés à des villes nouvelles, vallées qui se revendiquent comme « pays ». Cette bigarrure des situations, des temporalités et des positionnements locaux, dans la métropole mondiale, confirme la fragmentation territoriale ; ces centralités urbaines, rarement d'échelle territoriale et encore moins métropolitaine, portent une intensité symbolique qui peut faire souvent défaut aux centralités majeures.

<sup>7</sup> Cf. l'ouvrage éponyme de Marc Wiel, qui interrogeait la pertinence de ce modèle

<sup>8</sup> Enquête Globale Transport, précieuse information périodique sur les déplacements individuels

<sup>9</sup> Contrats de Développement Territorial

<sup>10</sup> Territorialisation des Objectifs Logement

<sup>11</sup> Plusieurs ex-villes nouvelles disent d'ailleurs ne pas pouvoir faire du bureau classique, évoquant le *co-working* comme alternative, attractive mais pas suffisante.

### ***Les « villes de province », les vieux villages, les « pays » et le tourisme métropolitain***

*La moyenne couronne et tout le périurbain sont jalonnés de villes anciennes, quasi provinciales, à l'écart des turbulences de la métropole. Versailles, Saint-Germain, Pontoise ou Palaiseau offrent au voisinage les plaisirs d'une centralité urbaine traditionnelle (marché, patrimoine, restaurants et cafés, etc.). Ce sont parfois des références touristiques mondiales mais aussi pour les territoires voisins (seule Versailles, destination touristique mondiale, figure dans les offres gastronomiques des magazines nationaux). Lieux d'aménités urbaines indéniables, elles sont parfois guettées par la muséification mais demeurent vivantes et attrayantes.*

*Visant un public surtout familial, elles intègrent souvent peu, dans leurs offres urbaines, les pratiques des jeunes, mobiles et temporaires, dont particulièrement les étudiants, éventuellement très nombreux (Pontoise, Palaiseau). Les « vieux villages » rénovés des villes nouvelles (de Créteil à Noisy-le-Grand) offrent restauration, commerce de proximité et équipement culturel, en contrepoint avec la « ville nouvelle ». Entre la quête de calme (une société stable) et l'envie d'animation urbaine (une société ouverte et mobile), la gestion des espaces centraux peut être délicate et entraîner une segmentation des pratiques.*

### ***Les « vallées »***

*La fragmentation locale se nourrit de l'opposition à la densité et à l'intensité urbaine mais aussi de la crainte d'une perte d'identité au sein d'un grand territoire. Des communautés d'agglomération, surtout dans le relief vallonné du sud francilien, s'identifient plus à leur vallée, au « pays », qu'à un territoire de développement et résistent à la mise en coopérative de grande échelle. L'annonce de grandes intercommunalités périurbaines, dans la première version du SRCI 2016, avait exacerbé ce repli sur le local. Il peut rester fort si le projet du grand territoire ignore ces identités, la qualité de vie et la sociabilité locale qui vont avec - ingrédients précieux dans une démarche plus ascendante ou mixte.*

*Dans nos entretiens avec les aménageurs, un indice d'intensité urbaine était les restaurants réputés ou participant des pôles d'animation. Parfois situés en centre-ville, ces adresses étaient souvent perdues dans la campagne, comme purs « commerces de destination » pour des segments de clientèle et des réseaux d'information. Ce mécanisme de segmentation des pratiques et de l'information est très actif, que ce soit générationnel ou social. Il confirme la fragmentation sociale à l'œuvre dans le périurbain (atténuée dans l'hyper-centre par la contiguïté spatiale).*

## **Le socle naturel et historique, ingrédient à haute valeur ajoutée**

Le « localisme » territorial peut aussi nourrir une posture d'ancrage, moins un repli que la valorisation de qualités de lieu, d'histoire, de socle : autant d'ingrédients spécifiques qui tranchent avec la construction souvent normalisée de certaines villes nouvelles et peuvent renforcer leur attractivité. Pourtant, dès leur conception, les villes nouvelles ont utilisé à plein le potentiel de leur environnement naturel, avec parcs, forêts et espaces verts patrimoniaux. Cet environnement vert suscite des pratiques de loisirs de plein air, qui entrent dans un art de vivre spécifique, à défaut de forte intensité urbaine.

### ***L'environnement naturel des villes nouvelles, un nouvel art de vivre ?***

*La ceinture verte où s'est constituée la moyenne couronne crée un milieu particulier. Au contraire d'autres métropoles, elle ne coupe pas l'urbanisation mais est étroitement associée à elle, puisque la moyenne couronne a accueilli massivement la métropolisation urbaine et économique. Villes nouvelles, « grandes plaques » et petites villes sont immergées dans un cadre naturel de grande valeur, proximité essentielle pour le modèle résidentiel des villes nouvelles, à ¼ d'heure de Paris (l'emploi, hyper-centre urbain) par le RER.*

*Cet atout de la sphère résidentielle a partout compensé l'échec relatif de la densification des centres, survalorisant les pratiques individuelles ou familiales au détriment de l'urbanité intense, qui caractérise l'hyper-centre de la métropole mondiale. Les villes ont aussi intégré et recyclé un patrimoine bâti de grande qualité, souvent pour des fonctions culturelles, voire touristiques. Ce riche patrimoine nourrit un tourisme de proximité et pourrait devenir plus attractif (tourisme métropolitain) en étant adossé à une image urbaine plus forte.*

### ***La ville « non-nouvelle », entre retrait et ressourcement***

*Neuf communes de Marne-et-Gondoire ont quitté le secteur 3 de la ville nouvelle de Marne-la-vallée en 2002 pour « préserver et valoriser la qualité du patrimoine naturel, agricole et historique, promouvoir solidairement le développement durable du territoire, où l'homme et tout ce qui concourt à sa vie quotidienne, son environnement et son avenir sont au cœur du dispositif » Alors que le secteur 3 poursuit sa croissance programmée avec de vastes zones d'habitat, la CAMG consolide une centralité urbaine communautaire multi-site avec une série d'interventions ponctuelles, se différenciant fortement de la ville nouvelle proche.*

*Le projet de cœur urbain valorise lieux, bâtiments et paysages vernaculaires, à l'échelle de 18 communes (93 000 habitants en 2014) et non du contexte proche, certes très différent de nature et plus ou moins accessible (cluster et université, grand centre commercial). Ce site illustre la bigarrure des ingrédients urbains à l'échelle du grand territoire, la richesse d'un ancrage local et la difficulté culturelle des alliances. Celles-ci semblent pourtant*

*inéluçtables, pour une centralité urbaine - forcément hybride - territoriale, voire métropolitaine. Il montre aussi les obstacles physiques, fréquents, à une accessibilité partagée.*

## **2. Ville en archipel, nouveaux produits de la centralité urbaine**

Une « ville en archipel » émerge de la ville étale, peu structurée mais diverse, avec des pôles de transport métropolitain qui focalisent des activités à forte valeur ajoutée et une forte densité humaine, Cette logique succède - ou se superpose - à celle de fragiles centralités urbaines héritées. Elle suit un modèle économique qui rompt avec l'aménagement conçu et financé par le public et intègre des contraintes de viabilité, d'autant plus pressantes que le financement public est raréfié. A côté de la logique planificatrice, portée par un enjeu de cohérence, se développe une logique plus opérationnelle, soucieuse d'efficacité face à des attentes massifiées. Les représentations et les modèles économiques changent, diversification qui formate les comportements autant qu'elle répond aux attentes, dans la réflexion sur les centralités territoriales.

### **De la stratégie par l'approche du besoin au projet par l'offre**

La ville existante a été une suite de transformations progressives où l'infrastructure publique facilitait et ordonnait l'éclosion d'initiatives privées. La planification (tradition plus forte en France que dans beaucoup de pays) a toujours tenté d'organiser et de prévoir mais l'obsolescence des modèles urbains en place et la raréfaction des ressources publiques ont ouvert la voie au développement d'une logique de l'offre, qui peut se substituer à une stratégie publique déficiente et donne souvent lieu à une négociation public / privé, notamment par la planification, pour un intérêt partagé (cohérence et profitabilité). En Ile-de-France, la dimension de métropole mondiale élargit les opportunités d'investissement et, en conséquence, renforce cette logique de l'offre.

#### ***L'efficacité de la planification de la ville est mise en question***

*Les villes nouvelles, pensées avec des modèles programmatiques de centralité urbaine définis et portés par la puissance publique, sont prises aujourd'hui dans des équations économiques sans solution. Trois faits structurels expliquent leur déficit d'animation urbaine : la trop faible densité humaine, un temps de présence sur place des actifs résidents comprimé par de longs déplacements pendulaires (et mal compensé par la présence d'autres actifs) et la forte concurrence de centres commerciaux, qui mordent sur le cœur de cible de la centralité urbaine, le commerce de proximité.*

*L'évolution et la diversification des modes de vie accroissent partout la segmentation sociale, forte et doublée d'une spécialisation territoriale en Ile-de-France (quoique, en moyenne couronne, les écarts soient moindres et les catégories moyennes plus nombreuses). Les équipements privés, notamment les centres commerciaux, s'adaptent à cette donne, s'installant dans une aire de chalandise large qui s'affranchit du territoire intermédiaire - pouvant servir de substitut à une centralité faible -. Ils visent (voir fiche de la CASQY) des segments de revenus et de comportements culturels (où la part des visiteurs étrangers est croissante).*

#### ***La logique opérationnelle se renforce face au temps long de la planification***

*Les mutations institutionnelles en cours visent à constituer de grands territoires qui portent la compétitivité métropolitaine en complément de la Métropole du Grand Paris et contribuent, notamment, à tenir l'enjeu urgent du logement. La dimension opérationnelle est importante dans la réforme, les grands projets servent des objectifs globaux de développement et des objectifs quantifiés sur le logement, repris dans les CDT, avec des procédures simplifiées et accélérées (la PIL<sup>12</sup>, les sites prioritaires à fort potentiel pour le logement<sup>13</sup> dans le Grand Paris, les éventuelles OIN<sup>14</sup> multi-sites). Les projets de toute nature dont le financement est assuré (notamment plusieurs centres commerciaux et de loisirs autour de la plate-forme aéroportuaire de Roissy), pourraient s'en trouver facilités.*

*Le projet public fondé sur des besoins et des ressources financières ad hoc fait place, comme il a été dit dans le débat, à un système de l'offre, où la collectivité publique tente d'adapter un produit à ses propres fins, à*

<sup>12</sup> Procédure Intégrée pour le Logement (inscrite dans le code de l'urbanisme), décret d'application de février 2015 pour la loi de 2013 sur le Grand Paris, qui incluait des mesures pour accélérer les projets de construction

<sup>13</sup> CIM (Comité Inter Ministériel) d'octobre 2014, confirmé par celui d'avril 2015 avec les Ateliers Territoriaux du Grand Paris du Logement et la participation de Grand Paris Aménagement, l'aménageur désigné pour les opérations majeures.

<sup>14</sup> Opérations d'Intérêt National, mises en place par l'Etat dans les années 1990 sur les sites stratégiques régionaux et qui seront redéfinies sur plusieurs sites de projet

défaut de pouvoir porter la dynamique complexe qui enclenche une logique d'intensité urbaine (l'ouest de Roissy en montre la difficulté). Le « grand projet autour de la gare », comme déjà le centre commercial sur l'autoroute, suit sa propre logique économique, qui dicte pour une grande part sa programmation. Ces pôles, ces centres commerciaux ou de loisirs seront parmi les spots métropolitains, liés à la grande vitesse et aux flux de longue portée, et entrent dans la composition hybride de l'archipel urbain et métropolitain.

## **Compétition territoriale et besoin de visibilité urbaine**

Les villes nouvelles et les territoires de la nouvelle économie en moyenne couronne sont pris dans un système très concurrentiel pour attirer activités, équipements et habitants. La compétition est d'abord économique mais la visibilité, l'attractivité urbaine, sont aussi des critères importants, notamment pour l'attractivité résidentielle et la construction de logements. Dans des territoires sans centralité urbaine forte, les substituts commerciaux ont pris une place importante, et là où une certaine intensité est recherchée, elle agglomère de plus en plus les attentes des résidents, des actifs et des visiteurs. Même dans les centres commerciaux, le mélange des usages devient la règle (forte dimension loisirs), dans un système très concurrentiel.

### ***Une nécessité de « compter » dans le système métropolitain***

Les plus grands pôles économiques de moyenne couronne (souvent des villes nouvelles), pris dans la compétition territoriale, affichent une stratégie de positionnement métropolitain (SCoT, projet urbain, etc.) où ils revendiquent toujours une connexion efficace (à grande vitesse) aux « hauts-lieux » économiques ou fonctionnels (Paris-La Défense, Roissy, le cône sud de l'innovation ou Paris-Saclay), vision que renforce le projet de réseau du Grand Paris Express. Un autre vecteur de différenciation est l'inscription dans la nouvelle économie (cluster de l'innovation de Paris-Saclay, pôle mobilité du futur à Satory, Génopôle à Evry, cluster Descartes, etc.). En revanche, la centralité urbaine fait rarement partie de l'affichage métropolitain.

### ***Obsolescence et renouvellement des modèles de centralité métropolitaine***

Le socle du centre urbain des villes nouvelles, d'abord public et institutionnel (préfecture, université, grand équipement culturel, parfois emplois publics), n'a pas suffi à maintenir une intensité urbaine forte. Sénart, qui n'a ni préfecture ni université (ni centre urbain majeur<sup>15</sup> ni gare TGV/RER ni...Grand Stade, a choisi un centre commercial et loisirs pour emblème urbain. Parmi les autres modèles de centralité, l'Aérocity<sup>16</sup>, autour de la plate-forme aéroportuaire de Roissy, est une polarité métropolitaine majeure d'un genre très particulier, puisque dédiée d'abord aux voyageurs en escale (commerces et services de la plate-forme) et aux activités qu'ils ont sur place (bureaux, hôtels, PEX, Parinor II, etc.).

Le centre commercial Aéroville (avec cinéma), ouvert en 2013 à un croisement d'autoroutes proche de la plate-forme, tente d'agglomérer les clientèles (touristes aisés, employés de l'aéroport, chalandise locale de moyenne portée - à 30 minutes en voiture). Ce créneau mixte est convoité par d'autres programmes, en projet sur le triangle de Gonesse proche. Les petites villes alentours, souvent pauvres, sont hors de ce dispositif extraterritorial, qui ne compense pas leur déficit de centralité mais constitue un substitut privé à l'absence de centralité urbaine dans ce vaste territoire métropolitain du Grand Roissy.

## **Les grands objets extra-territoriaux, nouveaux emblèmes métropolitains**

Hors de la zone centrale – mais aussi là, peu à peu – de nouveaux produits urbains sont apparus, sur des modèles qui compensaient la faible densité de population par une chalandise de longue portée. Les centres commerciaux d'abord, puis toute une série d'équipements privés, ont peu à peu construit des alternatives à l'insuffisance de centres urbains en moyenne couronne.

### ***Les centres commerciaux***

Les centres commerciaux ont les premiers instauré une logique de « grand attracteur », basée sur la massification des flux (et des marchandises) grâce au réseau autoroutier. Ils sont exceptionnellement associés à un centre urbain mais le plus souvent branchés sur autoroute (même avec le Tzen, bus en site propre de Sénart). Leurs aires de chalandise sont à la fois larges et spécialisées (voir Saint-Quentin-en-Yvelines), les plus huppés visant parfois la clientèle aisée des touristes internationaux, amenés en bus.

Généralement situés hors des villes, ils sont moins articulés au territoire qu'au réseau autoroutier. Les restaurants et cafés du centre commercial Carré Sénart<sup>17</sup> (accouplé à des fonctions de loisirs et des services) semblent

<sup>15</sup> Référence notamment au concours d'idée de 1986, alors qu'un rapport de l'Etat envisageait l'arrêt de la ville nouvelle, ou au choix de Saint-Denis pour le Grand Stade en 1993

<sup>16</sup> « Aérocity, quand l'avion fait la ville », Nathalie Roseau, Parenthèses, 2012

<sup>17</sup> Mémoire de fin d'études à Paris 1 de Jean-Baptiste Rideau sur le Carré Sénart, encadré par Antoine Brès

*cependant attirer jeunes et employés (déjeuner sur le pouce), par défaut d'animation des villes alentours et de Melun (le centre d'Evry, pourtant dense et animé, suscite, semble-t-il, un certain rejet des habitants périurbains). Le substitut fonctionne donc partiellement, et les élus tentent de renforcer son ancrage local avec des équipements publics (médiathèque, théâtre, etc.).*

### **Les « grands attracteurs »**

*Le mécanisme de la chalandise de longue portée a amorcé la dissociation entre centralité urbaine et territoire. Dans la métropole mondiale, cette dissociation s'est amplifiée, avec toute une série d'équipements de niveau international. Le parc Disney (bien après le château de Versailles, pôle touristique mondial...) a été un précurseur des « grands attracteurs » dans les années 1980. Plus récemment, les équipements sportifs ont suivi, stades (après le Grand Stade, futur Stade de Rugby à Ris-Orangis), puis Arena<sup>18</sup> (Vélodrome à Montigny, Aren'Ice à Cergy, Dôme Arena à Sarcelles...). Le modèle économique de l'Arena a été établi par l'Etat, soucieux de renforcer le rôle économique et symbolique du sport. Pour financer de grandes salles aux normes internationales, il a organisé des partenariats entre collectivités, aménageurs et gestionnaires privés.*

*Le Stade de Rugby sera un isolat branché sur l'autoroute, comme le centre commercial. La polyvalence d'usage et l'intégration d'une Arena à une opération d'aménagement (bureaux, logements privés, etc.) près d'une gare facilitent un équilibre financier délicat en l'intégrant à une centralité urbaine : Cergy va conforter son Grand Centre (déjà doté d'un centre commercial et d'un parc) et y adjoindre des logements. Des ingrédients d'animation plus locale et spécifique pourront être nécessaires à côté des « grands attracteurs ».*

## **3. Territoires et modes de vie, centralités hybrides en réseau**

Entre dispersion des ingrédients locaux et montée des produits-substituts, de nouvelles formes de centralité urbaine doivent se constituer comme vecteur de sociabilité partagée, à l'échelle des territoires et de la métropole, en intégrant les diverses pratiques sociales métropolitaines (modèle familial, modèles individuels très hétérogènes). Cet enjeu territorial paraît important face aux grands risques du repli des moins inclus et de la spécialisation socio-fonctionnelle des territoires. Cette dernière partie tente de tracer la piste de centralités urbaines intégratrices qui, par des connexions en réseau entre des activités et des lieux, compensent la moindre densité spatiale par une intensité d'offre (du travail, de la vie sociale et urbaine).

L'attractivité d'un territoire et sa visibilité métropolitaine tiendraient alors à la mise en réseau d'aménités localisées, rendues plus accessibles depuis des lieux qui concentrent les connexions et les croisements de flux (des personnes, des informations) et portent l'image, la visibilité du territoire. Malgré la richesse des centralités locales en moyenne couronne, l'absence de chaînage des offres et des usages (spécialisation des consommations, non-mixité et densité insuffisante des lieux) est un empêchement majeur à l'émergence et à l'attractivité de centralités urbaines territoriales. La logique des projets territoriaux, guidée par des objectifs quantifiés (logement, activité économique), devrait aussi intégrer des stratégies de cohésion sociétale à partir des potentialités propres à chaque territoire.

### **Une partition fonctionnelle et sociale accentuée**

La faiblesse de centralités fonctionnellement mixtes dessine en moyenne couronne une partition spatiale entre habitat (lié à des services de proximité), emploi (souvent éloigné) et lieux de pratiques urbaines éclatées, qui conforte la segmentation sociale et les différentiels infra-territoriaux franciliens, selon une accessibilité très variable aux aménités métropolitaines. La faiblesse des centralités urbaines territoriales limite le mélange des catégories sociales et générationnelles.

#### ***La qualité résidentielle et la segmentation en moyenne couronne***

*Le cadre naturel paysager et la proximité d'espaces naturels de grande qualité, l'espace urbain aéré, sont parmi les qualités résidentielles essentielles de la moyenne couronne, en collectif et en pavillon (paradoxe pointé par l'analyse multicritères, les deux types d'habitat y sont très présents). La voiture reste indispensable, malgré l'offre RER vers le centre métropolitain, et les polarités de proximité offrent des services pour les familles et enfants, sur fond de « picorage » général vers de « grands attracteurs », souvent éloignés et spécialisés sur des clientèles. La sphère domestique est surévaluée, ce qui peut redoubler la spécialisation socio-territoriale, par absence de lieux de croisement et de mélange. La segmentation devient un mécanisme générique, selon des trajectoires et*

<sup>18</sup> Rapport Aréna 2015, produit et mis en œuvre à partir de 2010

des choix individualisés. Elle peut être aussi générationnelle, au regard du poids important des habitants hors schéma familial avec enfants (jeunes, jeunes adultes, étudiants, etc.).

Une thèse défendue dans le débat sur Paris-Saclay était que la mobilité multimodale rendait l'hyper-centre très accessible et n'obligeait donc pas à renforcer les centralités locales. Elle est pertinente pour les cadres, métropolitains familiers de l'hyper-centre, des outils numériques, de la mobilité multimodale et de ses innovations<sup>19</sup> ; elle l'est moins pour des groupes sociaux dépendant d'aménités moins onéreuses et proches.

### **Attractivité et densité résidentielle, à l'écart de la centralité urbaine ?**

L'attractivité résidentielle est un enjeu important pour les collectivités de moyenne couronne. Celles-ci attirent massivement employés et couches moyennes mais même les pôles économiques qualifiés peinent à attirer leurs cadres supérieurs (qui préfèrent, par exemple, le périurbain aisé des Yvelines). L'offre de logements au centre - accession à la propriété, programmes défiscalisés, résidences-services - est similaire à Evry (sur ses terrains libres) et à Cergy (sur le Grand Centre et ses futurs équipements et commerces). Ailleurs, le refus de la densité pousse aux extensions périphériques ou au renouvellement urbain (habitat sur les friches près des gares à Guyancourt et Trappes, extensions résidentielles à Louvres-Puiseux, etc.). La disjonction entre fonctions résidentielles et centralité urbaine devient la règle, couplant des aménités centrées sur la sphère domestique et locale et des lieux de consommation diffus, sans référence au territoire. Les discontinuités spatiales (CASQY) ajoutent à cette disjonction, décourageant les parcours à pied d'une aménité à l'autre.

### **Les habitants et actifs, nouveaux usages métropolitains**

La famille avec enfants, modèle dominant en moyenne couronne, est plutôt centrée sur la sphère domestique et locale mais utilise aussi les outils numériques (achats, mobilité). Elle fréquente pôles commerciaux et grands attracteurs mais pratique aussi des loisirs de plein air, dont l'offre est très riche en moyenne couronne. D'autres usagers de la métropole y habitent - étudient, travaillent - avec des attentes d'animation urbaine fortes et spécifiques, qui ne sont pas toujours prises en compte. Par effet générationnel, ils sont très familiers du numérique et compensent le manque de lieux adaptés à leurs pratiques par une mobilité en réseau. L'enjeu est de faire émerger de ces pratiques segmentées (éventuellement antagonistes) des espaces urbains partagés et animés, et d'adapter la programmation des projets (pôles de gare, etc.) à la « révolution numérique ».

### **Les familles, entre modèle traditionnel et pratiques partagées**

La moyenne couronne a accueilli massivement des familles avec jeunes enfants, chassées de la zone dense par le niveau des prix et le besoin d'une pièce supplémentaire. Le centrage sur la sphère domestique et une aire de proximité bien achalandée (services, bases de loisirs, équipements sportifs, parcs) peut s'étendre à l'espace public central, que les collectivités (pôle-gare de Montigny-Guyancourt ; dalle de Cergy-Préfecture, cœur urbain de la CAMG) cherchent à rénover, « dénormer » et animer en facilitant l'initiative privée (Cergy). Le loisir est aussi un vecteur de socialisation, et certaines collectivités créent des offres souples (location de vélos à la CACP sur la zone naturelle de la boucle, etc.), adaptées à divers groupes d'usagers, dans une logique de tourisme territorial, voire métropolitain (possibles liens vers le Vexin, pour la CACP).

### **Les étudiants, jeunes et célibataires, une nouvelle culture urbaine à mieux intégrer**

Nombre d'habitants, temporaires ou permanents, vivent en moyenne couronne hors du modèle familial dominant, les étudiants (universités dans quatre villes nouvelles), les jeunes, jeunes adultes et actifs, premiers consommateurs des aménités métropolitaines (sortie en ville, culture, loisirs). Les villes près des sites universitaires et sur les lignes de RER créent du logement étudiant mais prennent peu en compte leurs attentes dans leurs projets centraux. L'offre culturelle des grandes villes est large (médiathèque, conservatoire, cinéma, rock, théâtre, etc.), intègre parfois les nouvelles cultures (festival de Street art à Evry) mais la densité faible, l'absence de commerces et cafés proches, diluent l'animation urbaine.

Très nombreux en zone centrale, cafés-concerts, lieux culturels hybrides, privés et publics existent aussi en moyenne couronne (pratiques typiquement métropolitaines et mondialisées souvent mal répertoriées dans les bases de données d'équipements). L'information circule par le net en réseaux interconnectés entre publics spécifiques mais variés. Les salles étant rarement en centre-ville, l'information et la mobilité (physique et numérique) sont essentielles. Ces pratiques en réseau renouvellent les vecteurs de socialisation et les publics.

### **Les nouveaux usages liés à la mobilité ou au travail**

<sup>19</sup> Le pôle industriel « mobilité du futur » de Satory testera ses véhicules sur une voie réservée, qui peut s'inscrire dans un trajet multimodal vers Paris

Les gares, nœuds de mobilité ouverts à l'international, participeront de l'offre de services numériques d'un « métro digital », comme des laboratoires de la mobilité du futur<sup>20</sup>. De la prospective technologique de Paris Match 1962 à celle de 2015, l'infrastructure collective fait place à la mobilité multimodale individuelle tous azimuts (fibre optique, réseaux mobiles cellulaires, WiFi, data centers, géolocalisation, espaces de télétravail). L'offre technologique attachée à l'internet des objets transforme déjà nos pratiques de consommateurs. Elle pourra amplifier leur segmentation, comme l'ont fait les centres commerciaux ; mais le numérique offre aussi des possibilités de partage et d'initiatives qui commencent à bouleverser le travail (co-working, échanges de savoir, etc.). Cette offre (qu'on retrouve dans les aéroports) illustre le potentiel de nouvelles intensités d'usage, à la fois ingrédients de nouvelles centralités en réseau et nouveaux modèles économiques et sociaux. On peut d'ailleurs se demander si, dans les pôles de gare du Grand Paris (proches de ces gares connectées), l'offre immobilière de bureaux va bien correspondre à des activités innovantes en forte progression, qui recherchent plutôt des locaux mixtes, plus intégrés dans le bâti urbain, moins denses, moins normalisés et moins coûteux.

### **L'hypothèse de la mise en réseau, entre atelier territorial et « syndicat d'initiatives »**

Villes anciennes et nouvelles, pôles économiques et clusters, grands attracteurs et pôles de gare métropolitains, centralités locales actives et territoires de projet, lieux de création et d'innovation, grands espaces naturels et campagne proche : si la centralité urbaine de rang métropolitain peine à émerger en moyenne couronne, ce n'est pas par défaut d'ingrédients mais plutôt de mise en réseau et de « condensation » des potentialités. Des centralités urbaines interconnectées peuvent inspirer des projets nourris d'une vision sociétale et géographique partagée, valorisant les ingrédients et les dynamiques du terrain, engageant durablement ses acteurs. Deux sites illustrent cette perspective, assortie de quelques conditions fortes : dépassement des barrières culturelles et des antagonismes institutionnels, mise en réseau, à la fois numérique et physique (moyens accrus de mobilité), pôles d'impulsion d'une dynamique collective médiatisée par des projets d'aménagement. Beau projet de territoire métropolitain, beau défi de gouvernance métropolitaine...

#### **Réconcilier la ville « non-nouvelle » et la ville générique<sup>21</sup>**

Marne-la-vallée peut tirer de l'expérience de Marne-et-Gondoire le rappel de son ancrage paysager et urbain originel, que le type de développement urbain des secteurs 3 et 4 a pu gommer. La mise en réseau des projets, des « grands attracteurs » (le parc de Disneyland, Val d'Europe), des pôles de gare, des universités, des lieux de recherche et d'innovation (Advancity), des centralités locales (cœur urbain de la CAMG), des « aménités vertes » et des espaces ruraux, des lieux culturels intenses (Ferme du Buisson, centre d'art du domaine de Rentilly, espaces culturels et scènes municipales de petites villes), des espaces de loisir et de détente, passe par un travail de rapprochement et de « porter à connaissance », qui peut inspirer la pensée de l'aménagement et rendre partagée, visible, une identité composite du grand est francilien périurbain.

Outre le dialogue inter-institutionnel et une construction « culturelle » progressive (coordination des projets en cours, des offres d'animation et de services, collaboration entre territoires et lieux d'innovation), l'amélioration de la desserte interne est fondamentale, par des dispositifs lourds et par toute la gamme des mobilités douces. L'activation des initiatives comme ferment d'une sociabilité ouverte pourrait être, au sein d'un projet de territoire élargi, la mission d'un « syndicat d'initiatives » croisant les publics (résidents, actifs, étudiants et chercheurs, visiteurs, temporaires et permanents). Le cluster de Descartes pourrait jouer un rôle majeur et y trouver l'ancrage territorial et la vitalité urbaine qui lui font défaut depuis longtemps (projet d'aménagement).

#### **BA 217, nom de code d'un projet de centralité métropolitaine éclatée**

L'ex-base aérienne 217 (750 hectares à l'ouest d'Evry, entre les voies des RER B et D) illustre le potentiel de la mise en réseau d'ingrédients hybrides et isolés, aux alentours de cette grande friche à aménager et de 2 lignes de RER : ressources et aménités urbaines des petites villes, d'Evry et des autres villes en bord de Seine (Le Plan, à Ris-Orangis) ; « grands attracteurs » (futur stade de rugby, centre commercial de la Croix blanche, etc.) ; pôles économiques et de recherche (Génopole), mélange des populations et des générations.

Le projet étudié sur la grande friche envisage de nouveaux usages (agriculture bio, recherche, activités), un espace événementiel, des logements, mais il reste limité au périmètre opérationnel. L'échelle territoriale démultiplierait les potentiels, permettrait une mise en réseau, faciliterait une mobilité de courte distance, à la condition d'une conciliation des cultures et d'une reconnaissance d'intérêts communs que ce projet révèle.

<sup>20</sup> Initiative Open data et Open innovation de la SGP avec le NUMA et Spring Lab pour une métropole intelligente, « des services pour 12 millions d'habitants et 50 millions de visiteurs annuels ».

<sup>21</sup> R. Koolhaas, 1994 : « La ville générique est la ville libérée de l'asservissement au centre, débarrassée de la camisole de force de l'identité. La Ville générique rompt avec le cycle destructeur de la dépendance : elle n'est rien d'autre que le reflet des nécessités du moment et des capacités présentes. C'est la ville sans histoire. »

## “ Les annexes ”

- > Problématique page 30
- > Expertise page 35
- > Fiches d'opération page 57
- > Fiches de cas page 66
- > Fiches de données page 77
- > Fascicules de cartes page 98

# “ Annexe 1 : la problématique ”

Le club des aménageurs franciliens, mis en place par l'IAU Île-de-France en 2007, va tenir sa 7e séance à la mi-octobre 2014. Poursuivant son entreprise de questionnement sur des problématiques d'échelle régionale émergentes, il propose de travailler sur les centralités urbaines en moyenne couronne et l'« élargissement de la centralité urbaine métropolitaine » dont parle, notamment, le SDRIF de 2013.

La question des centralités urbaines est récurrente, notamment dans la planification francilienne. Une succession de concepts, standards, indicateurs et cartes, a été utilisée pour identifier (mesurer, qualifier...) les polarités concourant, à des échelles variées, au développement et à la structuration territoriale. En général, ces typologies mêlent des facteurs urbains et économiques. Nous proposons de distinguer ces deux composantes et d'interroger spécifiquement la centralité urbaine, ses ingrédients, les vecteurs de l'attractivité qu'elle suppose et l'échelle (éventuellement multiple) des territoires où elle s'exerce.

Nous ciblons ici des centralités urbaines susceptibles, hors de la zone centrale dense, d'apparaître à échelle territoriale large, voire métropolitaine. C'est une façon d'interroger la réalité (et sans doute la diversité) du fonctionnement urbain de l'Île-de-France dans ce qu'on appellera provisoirement le périurbain. À côté de la grande centralité urbaine historique générée par Paris, on propose de chercher et observer les autres lieux (ensembles, réseaux...) dont la centralité urbaine contribue à la structuration multipolaire d'une métropole urbaine étendue.

Le périmètre de la métropole dont on parle est l'aire urbaine fonctionnelle, où se déploie le système métropolitain. Il se trouve qu'en Île-de-France, elle est proche du périmètre régional et va même au-delà. L'approche n'est donc pas morphologique (l'unité urbaine) ou institutionnelle (Paris et ses deux couronnes) mais systémique. Dans ce réseau d'échanges et de complémentarités fonctionnelles, les centralités (qu'elles soient économiques ou urbaines) n'appartiennent pas seulement au système fonctionnel, elles contribuent à sa structuration et en sont des points nodaux.

L'armature de ce système métropolitain étendu prend appui sur l'agglomération centrale historique et sur les « territoires de conquête » que le SDAU de 1965 a dessinés, hors de la ville existante et presque dans les champs, en y projetant une croissance démultipliée dans des « villes nouvelles ». Cet espace, aujourd'hui en position intermédiaire avec l'étalement urbain qui a suivi, serait le lieu privilégié de notre interrogation sur les centralités urbaines.

En cinquante ans, l'emploi (avec de nombreux pôles économiques et fonctionnels majeurs) et la population (avec une production massive de logements pendant des décennies) y ont focalisé la croissance. L'économie francilienne s'est indéniablement restructurée de façon polycentrique à cette échelle élargie, mais qu'en est-il des centralités urbaines ? Les villes nouvelles - qui devaient devenir des centralités denses et autonomes -, d'autres polarités advenues ou préexistantes hors de l'agglomération centrale ont-elles démultiplié la centralité urbaine d'une métropole devenue mondiale ? Quelles sont les grandes centralités urbaines de rang métropolitain, hors de Paris et ses extensions dans l'agglomération centrale ?

## ■ Des « germes » de centralité urbaine métropolitaine en moyenne couronne

L'hypertrophie constitutive de Paris, puissante ville-capitale, a maintenu dans la zone centrale agglomérée une densité exceptionnelle de fonctions supérieures de toutes natures, autant économiques que culturelles, urbaines et symboliques. Pourtant, la métropole n'est pas que la Ville-lumière, connue dans le monde entier, elle est tout autant les lieux compliqués, inachevés, investis par l'économie mondialisée et la croissance démographique des décennies passées. Avec le fréquent paradoxe de villes grandes par leur rôle économique et par la taille de leur population, mais

faibles dans leur centralité urbaine (sans rapport avec le rayonnement du centre d'une ville de taille similaire en province), bien que pôles de services pour les vastes territoires périurbains alentours.

Ce paradoxe est à son maximum en moyenne couronne, cet entre-deux flou aux franges de l'agglomération centrale continue, cette « ceinture verte » où ont poussé villes nouvelles, aéroports et grandes zones d'activités dans le flux d'une périurbanisation pavillonnaire diffuse. Cet « espace paradoxal », à la fois périurbain et structuré par les puissantes nécessités de la métropole mondiale, n'existe avec une telle intensité dans aucune autre métropole française. Cette tension entre ville et nature, densité et dispersion, fonctions stratégiques et fragilité urbaine, est notre fait métropolitain, atypique, instable, évolutif. Entre les grandes « plaques monofonctionnelles », les espaces périurbains aux densités dégressives et les espaces naturels préservés, on distingue des « germes » actifs - et peut-être atypiques - de centralité urbaine, capables de renouveler, enrichir, élargir la gamme des centralités métropolitaines.

### ■ Ingrédients et modes de fabrication des centralités urbaines métropolitaines

L'exception parisienne (hyperdensité, monumentalité, bouillonnement) a modelé l'agglomération parisienne et imprime toujours sa marque dans une région et maintenant une métropole qui se sont largement développées et diversifiées. Le cœur urbain du Paris étendu reste la centralité métropolitaine majeure. Son extrême densité humaine (habitants, emplois et donc activités de toutes sortes) est la fabrique collective d'une centralité urbaine hybride, somme d'initiatives de toutes tailles, publiques et privées, inépuisable réservoir de chalandise pour les offres urbaines les plus banales comme les plus pointues.

Une accumulation historique sans égal autour du noyau parisien va avec la bigarrure de la métropole mondiale, largement nourrie des « banlieues » et des espaces péri-urbains. Sans se focaliser sur la proche couronne, on propose d'interroger les modes de fabrication, les « ingrédients », de centralité urbaine aux franges et hors de l'agglomération centrale. Ils sont sans doute en partie différents (moindre densité, moindre force symbolique, importance du cadre naturel, trajectoires de vie plus distendues, territoires disjoints, etc.). On analysera les modes de fonctionnement (local, territorial, métropolitain...) des centralités urbaines émergées ou en construction et, à l'autre bout du spectre, le rôle du centre commercial, né avec la forte croissance démographique périurbaine, substitut - complément ? - de plus en plus sophistiqué à une centralité urbaine déficiente.

On examinera évidemment le devenir des villes nouvelles. Elles ont planifié leurs centres (services publics, équipements collectifs, espaces publics – souvent sur dalle - et centres commerciaux), selon une gamme assez normalisée mais étendue. Aujourd'hui, malgré les efforts de structuration, malgré leur rôle économique, leur attractivité urbaine peut rester problématique. Ceci alors que la voiture, dans ces espaces mal desservis hors des grands réseaux radiaux, permet un butinage de grande échelle entre plusieurs lieux de grande consommation. La forme urbaine, les programmes, sont à analyser en référence à une sociologie de l'individu urbain et de ses attentes, référées à la gamme très étendue des aménités disponibles dans la métropole.

### ■ Questions-clés

Plus encore que d'habitude, cette séance du club sur la centralité urbaine en moyenne couronne propose de revisiter les concepts et notions admises, à la lumière d'un fonctionnement métropolitain encore peu explicite. Trois séries de questions sont à instruire, à partir de situations, stratégies et projets concrets.

### ■ Quelles exigences particulières liées au fait de métropole mondiale ?

Le polycentrisme économique et fonctionnel a été une condition nécessaire de l'émergence de la métropole mondiale en Ile-de-France. Les territoires revendiquent souvent leur place dans la métropole dans un lien à Paris / La Défense et, dans une moindre mesure, Roissy. Sur le plan urbain, alors que la centralité urbaine parisienne élargie tient son rang mondial (densité, variété, exceptionnalité, visibilité, attractivité, etc.), comment les centralités urbaines périurbaines peuvent-elles contribuer à la métropole ? Leur rôle est-il de constituer une base d'infrastructures quotidiennes (ce qu'elles font), complétée par une panoplie d'offres segmentées et dispersées (commerce, loisirs,

sport, etc.) avec, en arrière-plan, la forte référence parisienne ? Ou cherchent-elles, dans la métropole étendue, une attractivité urbaine propre, selon d'autres valeurs urbaines et aussi de rang métropolitain ?

■ Une géographie sociale contrastée de la métropole urbaine mondiale ?

Les différentiels sociaux, de plus en plus marqués, inscrits dans une segmentation territoriale croissante, sont une marque des métropoles mondiales, sans commune mesure avec les autres métropoles. Certains territoires périurbains sont-ils d'emblée connectés au système métropolitain, comme une vraie unité travail / résidence (Yvelines / Paris / La Défense) qui n'aurait pas besoin de centralité périurbaine forte ? D'autres, plus connotés couches moyennes, peinent à attirer comme résidents les actifs qualifiés qui y travaillent. Dans les territoires plus pauvres et peu insérés, la centralité locale suffit-elle pour éviter la désaffiliation sociale ? L'ambition d'un polycentrisme urbain (qui était celle du SDAU de 1965) est-elle en phase, selon les territoires, avec les attentes des métropolitains de toutes sortes qui y vivent et travaillent ? A l'évidence, il n'y a pas une réponse mais des situations et besoins très contrastés où, parfois, la question peut ne pas exister.

■ Quelle spécificité forte des contextes et des ingrédients de centralité ?

La composition (ingrédients) de la centralité urbaine en moyenne couronne est un champ principal d'investigation pour cette séance, à partir d'expériences et lieux très divers. Elle se distingue sans doute de ce qu'on peut constater dans le grand péri-urbain. Quels équipements, quels services, quelles activités, peuvent entrer dans la composition d'une centralité attractive ? Quels autres éléments, spécifiques à la moyenne couronne périurbaine, peuvent la nourrir, au regard de modes de vie mixant périurbain et métropolitain ? Que peut produire l'initiative publique et comment mobiliser l'initiative privée (grands opérateurs, petits entrepreneurs, associations, etc.) pour diversifier et innover ?

■ Quelles composition et structure des centralités périurbaines métropolitaines

Leur structure - pôle, réseau...- diffère sans doute du modèle du centre-ville. Ce dernier peut persister, sur un rayonnement très local et sur un mode quasi-provincial, mais est sans doute dépassé du fait de la variété de l'offre alentours et des pratiques, notamment de mobilité. La question de l'échelle d'attractivité est inhérente à la notion de centralité / polarité. En moyenne couronne, le bassin de vie autour d'une centralité urbaine est-il une réalité, sachant l'importance du butinage de faible et grande portée ? Une centralité en réseau d'ingrédients variés et complémentaires, est-elle plus adaptée aux comportements ? Quel système local de mobilité peut la faire fonctionner ?

■ Comment se conçoit et se fabrique la centralité urbaine métropolitaine ?

Une dernière question, cruciale, est de savoir « qui » fabrique la centralité urbaine, quel acteur ou système d'acteurs la définit et la met en place, alors que la parcellisation croissante des opérations d'aménagement délègue souvent à l'échelle du projet de quartier l'application des stratégies urbaines. En cas de grand projet résidentiel, la croissance proportionnelle de la centralité peut n'être prise en charge par personne, au-delà des équipements de proximité habituels (voir les quartiers durables franciliens). L'approche locale, voire hyper-locale, bien connue dans notre région aux 1300 communes, est la règle la plus courante, même en intercommunalité. A quelle échelle, dans quel système de gouvernance et de conception, peut être pensée une centralité urbaine de rang territorial, voire métropolitain, bien souvent en réseau ?

■ Pour une typologie des situations de « germe de centralité urbaine »

L'expertise va détailler les processus, situations et concepts qui sont à l'œuvre en Ile-de-France autour de la question des centralités urbaines. Un travail de balisage géographique, concentré sur la moyenne couronne, a par ailleurs permis de cibler une série de sites où la question est ou peut être posée. Sans vraiment constituer une typologie, ce balisage a permis de cibler les contacts les plus prometteurs pour des analyses approfondies (sur des « germes » avérés, avec des stratégies énoncées). D'autres situations symptomatiques sont ressorties, avec des perspectives

opérationnelles moins immédiates et parfois des difficultés majeures, qui questionnent les limites de la problématique.

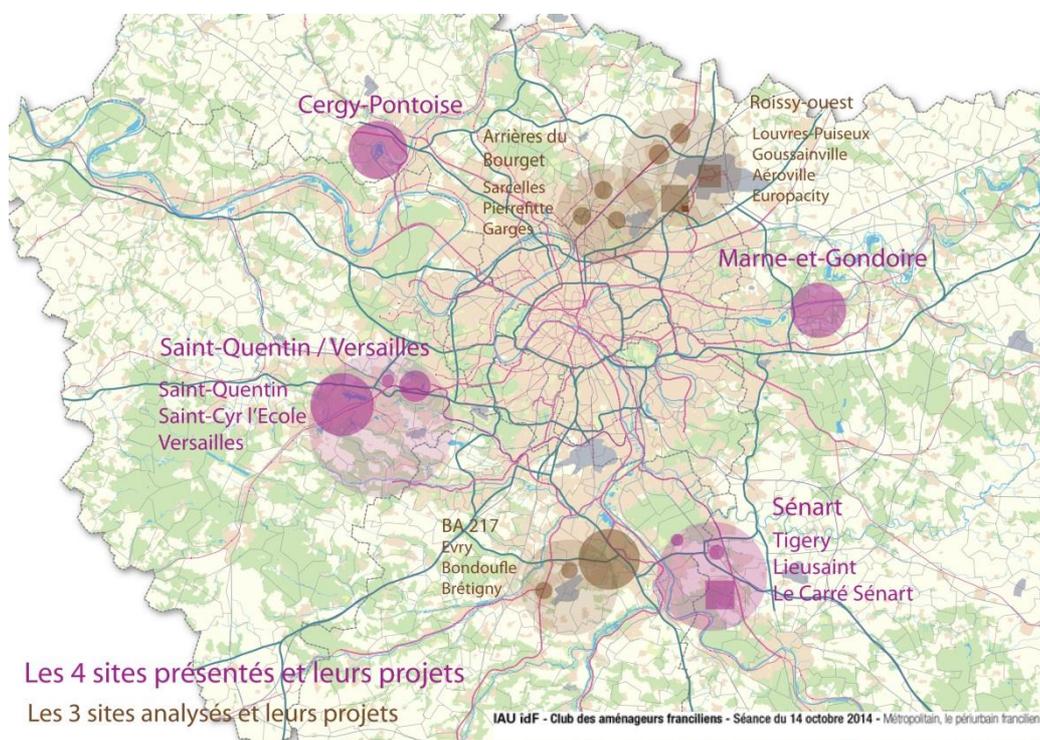
Quatre sites de « germes » (qui seront présentés par les porteurs de projet) font l'objet de travaux concertés et d'échanges dans le débat. Deux sites sont mononucléaires (mais intercommunaux), les autres sont des constellations plus ou moins larges, dans une supposée logique en réseau qu'on interroge. Ces quatre sites, plus ou moins complexes, sont des germes de centralité urbaine.

#### ■ Cergy-Pontoise

Ville nouvelle devenue communauté d'agglomération aux franges de l'agglomération centrale, elle poursuit sa banalisation institutionnelle et conduit de front le renforcement de sa base économique et de son attractivité urbaine, avec des stratégies et projets explicitement dédiés au sujet (Grand Centre, Nouveau centre).

#### ■ Marne-et-Gondoire, communauté d'agglomération

Entre deux secteurs de la ville nouvelle de Marne-la-vallée, en moyenne couronne Est, elle a engagé un projet de centralité communautaire multisite qui se nourrit d'éléments urbains, environnementaux et ruraux. En application du SRCI (schéma régional de coopération intercommunale) de 2012, l'élargissement (de 90 000 à 200 000 habitants) inclut deux communes de la ville nouvelle. Démarche exemplaire, perspective institutionnelle qui questionne les échelles de centralité, l'identité territoriale, le mixage de cultures et d'usages sociaux périurbains.



#### ■ De Versailles à Saint-Quentin-en-Yvelines et Saclay, futur cluster mondial

Versailles, grande ville historique, a pu faciliter le développement de deux pôles du « triangle de l'innovation » du sud-ouest francilien. L'ex-ville nouvelle de Saint-Quentin, devenue communauté d'agglomération et pôle économique accompli, a divers projets urbains près des gares et lance une réflexion sur sa centralité urbaine. L'EPPS (Etablissement public Paris-Saclay) projette de grands sites scientifiques et économiques à forte visibilité, notamment au sud de Versailles et, depuis la mise en place du CDT, développe certains projets urbains sur Saint-Quentin-en-Yvelines. Ces trois composantes, très différentes mais liées au sein d'un nouveau grand projet métropolitain, reflètent la diversité des natures de centralités et interrogent sur leur possible mise en réseau et leurs complémentarités.

■ Sénart, le Carré Sénart, Lieusaint et Tigery

Cette autre ville nouvelle (qui a encore ce statut), en moyenne couronne sud, a eu un développement essentiellement pavillonnaire (que les petites villes poursuivent) et remplacé le centre urbain jamais construit par un centre commercial, desservi depuis peu par un TCSP et qui rayonne beaucoup plus largement. Elle permet d'interroger ce substitut de centralité et les ingrédients éventuels d'attractivité. Trois autres sites sont aussi analysés comme exemples de situations hétéroclites, complexes dans leur trajectoire et, à ce jour, non porteurs de projets sur une centralité urbaine. Ils aident à questionner cette notion au contact de grandes « plaques métropolitaines ».

■ L'ex-base aérienne BA 217, Brétigny et Bondoufle en rive, Evry à l'ouest

A l'ouest d'Evry (autre ex-ville nouvelle) et à hauteur de Sénart, deux lignes de RER enserrant une ex-base aérienne répartie par l'Etat entre les villes riveraines (Brétigny sur le RER C, Plessis-Pâté, Leudeville et Vert-le-grand). Des projets économiques (et urbains à la marge) sont envisagés sur la BA 217, sans lien étroit (pour l'instant) avec les projets des villes voisines (Brétigny Bondoufle). Cet assemblage de situations locales peut faire réfléchir à un type de centralité diffuse en réseau, entre les projets de ces villes, celui du centre vide en devenir, et Evry tout proche.

■ Plaque aéroportuaire de Roissy, petites villes et grands projets

Au nord-est, le système aéroportuaire de Roissy illustre la difficile complémentarité d'une logique proliférante de grandes plaques monofonctionnelles métropolitaines (aéroport de Roissy, grands projets en extension du Triangle de Gonesse, projets commerciaux comme Aéroville et Europacity) avec des villes voisines pauvres (Goussainville) et les excroissances pavillonnaires de petites villes isolées sur une gare RER (Louvres et Puiseux). Situation chaotique, typique de la métropole périurbaine et du choc des échelles, des cultures et des logiques de développement, qui pose la question du sens même de la notion de centralité urbaine dans ce contexte et donc des solutions à y apporter.

■ « Plaque aéroportuaire » du Bourget, petites villes et grands projets

Les arrières de la plaque du Bourget (aéroport d'affaires) posent une question similaire aux franges de la zone agglomérée dense, avec un semis de villes pauvres qui portent des projets de centralité (Aréna, aménagement du centre de Garges, etc.) et les grands développements que l'EPA Plaine de France projette sur un axe routier est-ouest (boulevard du Paris) depuis Roissy. A l'ombre des dynamiques économiques métropolitaines (Roissy, Le Bourget, Plaine Saint-Denis), ces territoires disloqués et invisibles interrogent sur le sens, l'échelle et les supports d'une centralité urbaine partagée.

*Post scriptum sur le projet de SRCI pour le 1<sup>er</sup> janvier 2016.*

*Ce texte de problématique et toute la matière qui nourrit la séance ont été conçus fin 2013 et finalisés au premier semestre 2014. La séance du club va se tenir alors qu'un nouveau projet de schéma régional de coopération intercommunale (le SRCI du 28 août 2014 pour 2016) va être mis en débat. Il esquisse un changement d'échelle inédit, très supérieur à ce que proposait le schéma de 2012, et croise évidemment la problématique des centralités. On convient de ne pas le prendre en compte directement dans ces échanges, vu son apparition postérieure à la longue préparation de la séance.*

Emilie Jarousseau, Nicolas Laruelle, Martine Liotard, 11 septembre 2014

# “ Annexe 2 : l'expertise ”

Le sujet des centralités urbaines majeures, en apparence simple et délimité, renvoie à la question de la structuration des territoires périurbains franciliens, et de leur contribution à la centralité urbaine de la métropole mondiale qu'est l'Île-de-France. Chacun de ces termes - centralité, métropolitain, périurbain – demande un effort préalable de définition, tant leur interprétation varie dans de nombreux travaux. De plus, leur application au cas francilien et donc à celui d'une des deux métropoles mondiales européennes, oblige à clarifier leur sens dans ce contexte très spécifique.

Cette expertise rassemble ensuite des éléments de connaissance et de réflexion nécessaires pour comprendre le contexte de la formation des centralités urbaines de rang territorial - voire même métropolitain - hors de la zone centrale dense francilienne. Trois types de repères sont proposés :

- centralité urbaine, périurbain et fait métropolitain : à la lumière des particularismes franciliens liés à son statut exceptionnel de métropole mondiale, on passe en revue le sens et les effets du fait métropolitain sur le système territorial francilien, les espaces périurbains et la moyenne couronne, sur la notion de centralité (hors logement et économie). Enfin, une approche de la moyenne couronne, espace-clé de l'agrandissement de la centralité métropolitaine, est proposée, en miroir de l'hyper-centralité parisienne qui l'a fondée historiquement et la marque encore fortement.
- centralités et polycentrisme : après l'analyse des polarités économiques métropolitaines (inscrites dans un schéma désormais polycentrique et étendu) et de la place prise par les centres commerciaux et grands équipements dans la polarisation urbaine, on questionne la planification depuis les années 1960 (avec le document-clé du SDAU de 1965), l'évolution des concepts de polycentrisme, polarité et centralité et leurs traductions spatiales. Enfin, on résume les apports d'une étude récente de l'IAU, qui localise les centralités locales franciliennes à partir des équipements, approche voisine de notre questionnement supra-local.
- centralités, rayonnement et gouvernance : on passe en revue les grands cadres de projet et de gouvernance (intercommunalité, CDT / Grand Paris Express et TOL) pour voir en quoi ces dispositifs peuvent prendre en charge la question de la centralité urbaine territoriale et formuler des stratégies, au-delà des enjeux de développement économique et de construction de logements. Après un résumé des enseignements d'une étude récente sur les nouveaux maires du périurbain francilien, on observe aussi l'écho de la question de la centralité dans les projets urbains locaux, aux périmètres souvent étroits. Enfin, on analyse les logiques de rayonnement (bassins de vie, etc.) et le rôle de la mobilité dans la viabilité de centralités sans doute en réseau, avec les leçons d'une étude récente de l'IAU sur les mobilités dans le périurbain francilien.

L'expertise est assortie de fiches de données et de cartes, qui permettent d'approfondir certains sujets et de spatialiser les phénomènes à l'échelle régionale.

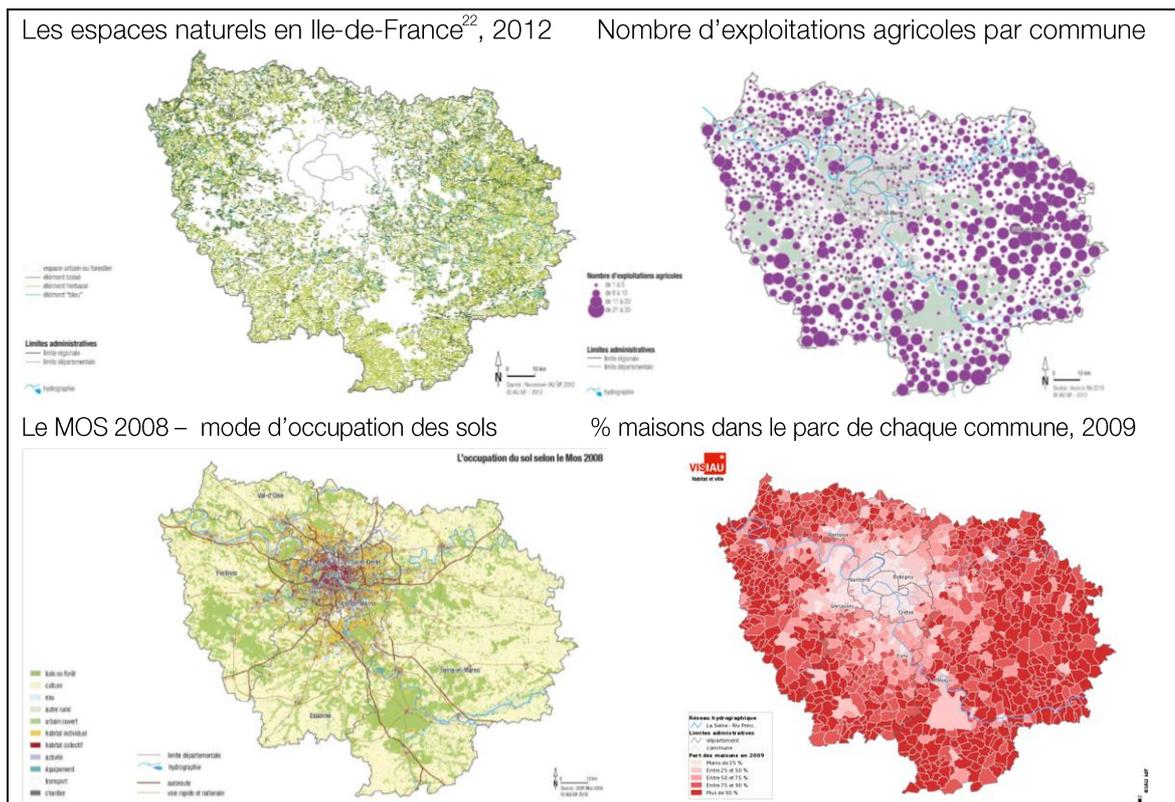
## ■ Centralités urbaines et périurbain, métropolitains

### ■ Le périurbain

- Un fait générique, très présent aussi en Ile-de-France

L'analyse de la métropolisation, qui a touché toutes les grandes villes, a mis en lumière, dans l'extension des villes, l'importance et la spécificité de ces espaces périurbains, marqués par une très

basse densité, la discontinuité et la faible structuration de tissus urbains formé d'enclaves monofonctionnelles juxtaposées, à dominante d'habitat pavillonnaire ou d'activités (souvent de logistique). Ce mode de fabrication, par plots régis par des logiques propres, diffère nettement de la formation très progressive de l'agglomération centrale, procédant par ajouts et continuité.



En Ile-de-France, région aux larges périphéries agricoles et naturelles, la planification moderne a toujours fait le pari de la densité et de la compacité, accompagnant d'abord une très active croissance urbaine et, progressivement une restructuration raisonnée de la ville sur elle-même. La croissance urbaine (comme l'emploi) s'est, de 1975 à 1990<sup>23</sup>, dispersée dans les nouvelles périphéries, parfois jusqu'au-delà de ses limites administratives et pas seulement dans les villes nouvelles prévues à cet effet. Puis, de 1990 à 2008, la croissance démographique, faiblissante, s'est concentrée dans les parages du centre, tout en continuant sa dispersion suburbaine. Le phénomène périurbain est donc massif, en Ile-de-France comme partout. Il relève pour une part de la tradition rurale (51% de la surface régionale est encore agricole en 2008), des petites villes historiques et, beaucoup, du développement pavillonnaire périurbain des cinq dernières décennies. Les visions contradictoires du fonctionnement périurbain et de sa nature sont aujourd'hui revisités à l'aune du fait métropolitain, qui appelle des raisonnements moins spatiaux et plus systémiques.

Le périurbain, apparu dans les années 1960 comme nouvelle catégorie spatiale, a suscité de nombreux débats sur sa nature et ses effets. Après les études de Nicole Haumont et Henri Raymond sur le pavillonnaire<sup>24</sup>, de Jean-Michel Roux et Gérard Bauer sur la « rurbanisation » les concepts autour de cette « ville émergente » ont fleuri dans la décennie 1990, de la *citta diffusa* de Bernardo Secchi jusqu'à François Ascher<sup>25</sup>, avec des débats virulents sur la « fin de la ville » ou la nécessité

<sup>22</sup> Memento de l'environnement 2011 et actualisation 2012, IAU-IdF

<sup>23</sup> Cf Note rapide IAU-IdF n°577 de 2011

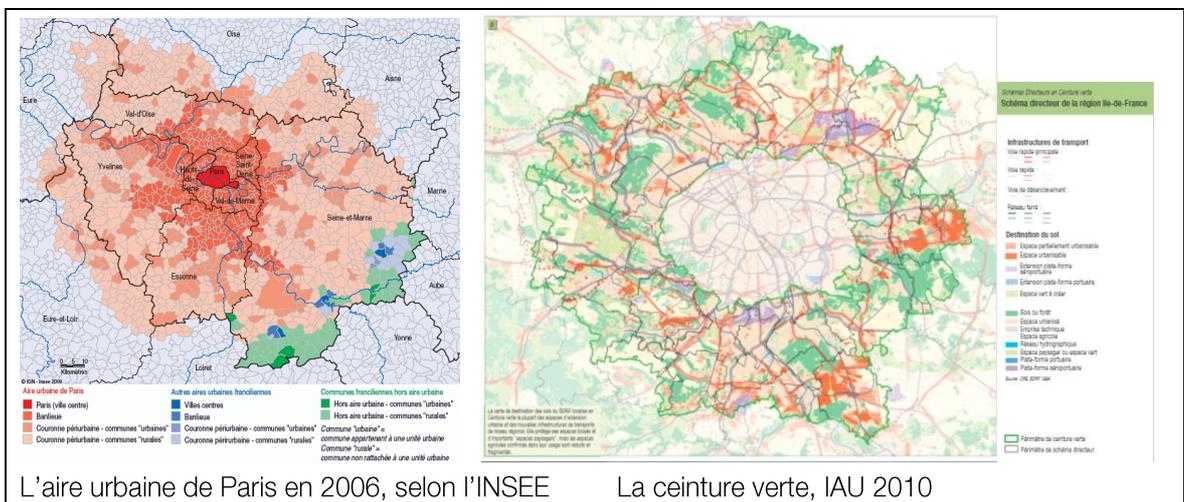
<sup>24</sup> Henri Raymond, Nicole Haumont, Marie-Geneviève Dezès, Antoine Haumont, Henri Lefebvre, *L'Habitat pavillonnaire*, L'Harmattan, 1960

<sup>25</sup> Gérard Bauer et Jean-Michel Roux, *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Seuil, 1976 - Geneviève Dubois-Taine, *La ville émergente, résultats de recherches*, Actes du colloque 1997, La Documentation française, 2007 - François Ascher, 1995, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob. 1995.

de la ville dense, sur les nouvelles logiques de mobilité, les nouveaux modes de vie et rapports à la ville constituée.

■ Le périurbain francilien, métropolitain

Le phénomène périurbain est très étudié par les chercheurs<sup>26</sup>, dans des villes de toutes tailles comme dans les périphéries franciliennes, en termes de structure spatiale, de mono-fonctionnalité, de mode de vie et même d'affiliation sociale et politique. Transposées à l'Ile-de-France, ces analyses socio-spatiales restent valides pour le « grand périurbain », celui qui étend ses nappes pavillonnaires discontinues - parfois même au-delà des limites régionales -, à ceci près que ces habitants des confins restent intégrés à la « métropole fonctionnelle » (celle que dessinent les déplacements quotidiens, au-delà de l'unité urbaine qui ne prend en compte que l'agglomération continue). Ils sont, ne serait-ce que par leur emploi, en contact avec l'exceptionnelle offre urbaine de la métropole francilienne, non seulement puissante région-capitale mais aussi métropole mondiale (la seule en Europe avec Londres). Certaines études récentes, notamment à l'IAU (voir plus loin) et au sein de l'AIGP, leur ont été consacrées<sup>27</sup>.



La métropolisation (extension périurbaine, concentration des populations, des activités de commandement et du tertiaire supérieur) touche toutes les grandes villes. Mais le fait métropolitain francilien, qui a émergé dans les décennies 1980 et 1990 avec l'installation d'une économie financière mondialisée en réseau entre quelques places fortes<sup>28</sup>, a une dimension unique due à cette échelle planétaire, au regard des autres métropoles françaises. Les exigences du développement économique, en termes d'infrastructures et de lieux adaptés, y ont été plus fortes qu'ailleurs, utilisant à plein les nouveaux territoires que la planification d'une forte croissance urbaine avait dessinés dans les années 1960 avec le SDAU, ses villes nouvelles, ses pôles tertiaires et ses grandes infrastructures de déplacement.

■ La moyenne couronne, entre-deux à la fois péri-urbain et métropolitain

Les villes nouvelles ont été planifiées pour accueillir une forte croissance démographique et ainsi soutenir une puissante économie tertiaisée. Du fait de leur implantation au-delà de l'agglomération centrale (entre 20 et 30 km de Paris), elles ont, avec les aéroports, les grandes zones d'activités,

<sup>26</sup> Notamment : Thomas Sieverts, *Entre-ville, une lecture de la Zwischenstadt*. Éditions Parenthèses, 2004 - Christophe Guilluy & C. Noye, *Atlas des nouvelles fractures sociales en France, les classes moyennes oubliées et précarisées*, Autrement, 2006 - Christophe Guilluy, *La France périphérique, comment on a sacrifié les classes populaires*, Flammarion, 2014 - DATAR Territoires 2040, *Prospective d'un tiers espace, le péri-urbain*, La Documentation française, 2010 - Eric Charmes, *La ville émietlée, essai sur la clubbisation de la vie urbaine*, PUF 2011

<sup>27</sup> Notamment Equipe LIN, *La ville légère*, 2009-2011 - Equipe BCMA, *Le Grand Paris des densités dispersées*.

<sup>28</sup> Entre autres, John Friedmann, 1986, Saskia Sassen, 1991

centres commerciaux, structuré une moyenne couronne que les périmètres institutionnels ne dessinent pas. En revanche, la moyenne couronne peut s'identifier à la ceinture verte<sup>29</sup>, mentionnée au SDAU de 1965 et instaurée en 1994 dans le SDRIF, entre 3 et 10 km des Portes de Paris (entre 10 et 30 km en 2013), alternant espaces ouverts de grande qualité et zones urbaines.

Dans la tradition de la planification française, les villes nouvelles se répartissent équitablement dans ces nouvelles périphéries. Leurs concepteurs les voulaient bien équipées, aérées (antithèses de la banlieue), universitaires (sauf Sénart) et très denses dans leur centre urbain. En fait, leur faible densité a limité leur rayonnement et n'a pas pu, indirectement, enrayer une périurbanisation qui a aussi contribué à une construction massive de logements pendant deux décennies. En revanche, elles ont toutes, à leur manière et de façon variable selon leur contexte socio-économique, contribué à une recomposition de l'économie métropolitaine, permettant une redistribution différenciée des fonctions-supports et de toute la gamme des fonctions supérieures à une échelle territoriale élargie.

Ainsi, la moyenne couronne s'est constituée par couplage, dans un paysage naturel de grande qualité, d'un fort développement périurbain pavillonnaire, de panaches urbains plus constitués et d'une extension déterminante de la base économique et fonctionnelle de la désormais métropole francilienne. Cette hybridation est un fait métropolitain qu'on ne retrouve pas dans les autres métropoles françaises ; elle fait d'elle un espace très paradoxal, une forme spécifique de périurbain métropolitain, où le polycentrisme économique régional s'est constitué mais pas le polycentrisme urbain attendu, au sens de polarités structurantes et rayonnantes.

## ■ Les centralités urbaines

### ■ Les territoires urbains franciliens

Le schéma de l'hyperdensité parisienne (densité du bâti, densité de population et densité humaine), rarement aussi marqué dans les grandes métropoles, maintient un radio-concentrisme puissant autour de l'agglomération centrale, qui masque la structure de la « tache urbaine », nettement moins dense. Alors que les polarités économiques hors Paris sont marquées et différenciées, la structure de l'unité urbaine est difficile à qualifier, des exercices de morphologie urbaine des années 1990 aux faisceaux du SDRIF 2008.

Alors que la future Métropole de Paris va s'établir dès 2016 sur le périmètre restreint de Paris et la première couronne, l'étude fonctionnelle (ni morphologique ni économique) des systèmes territoriaux, engagée dans une perspective métropolitaine, tente de faire ressortir leur structure dynamique. Ceux-ci ont été proposés comme thème d'étude aux équipes de l'AIGP<sup>30</sup> en 2013, qui se sont souvent focalisés sur les espaces périurbains (et, parfois, explicitement<sup>31</sup>, sur la moyenne couronne), en référence à la zone centrale.

D'autres<sup>32</sup> ont développé de nouvelles interprétations des déplacements (domicile-travail et « autres motifs ») via la récente enquête globale transports (les EGT périodiques du STIF), avec une figure complexe associant une série de polarisations territoriales (déplacements locaux) et une polarisation générique de la centralité parisienne. On peut rapprocher cette étude de celle de Paul Chemetov et Frédéric Gilli en 2006<sup>33</sup>, qui constatait aussi l'inadéquation des logiques de périmètre à la représentation fonctionnelle de la métropole francilienne.

---

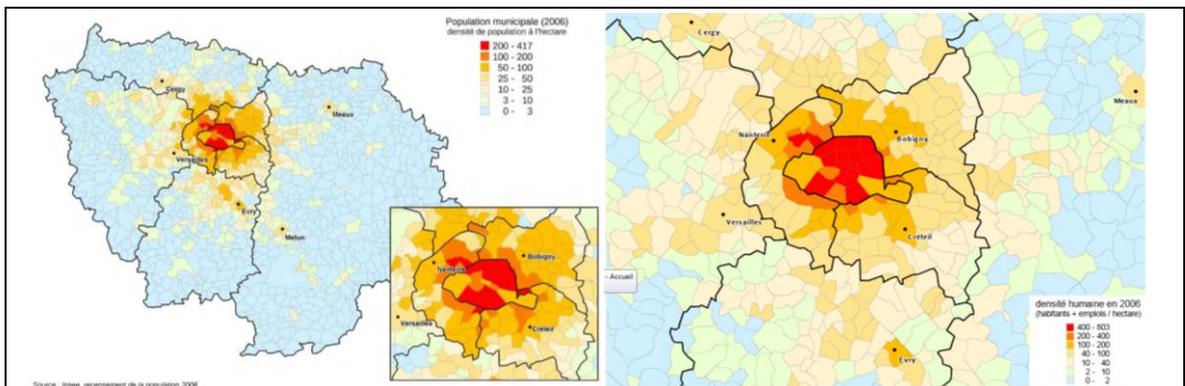
<sup>29</sup> Note de synthèse *Ceinture verte et schémas directeurs*, IAU 2010

<sup>30</sup> <http://www.ateliergrandparis.fr/systemesmetropolitains>

<sup>31</sup> <http://www.ateliergrandparis.fr/aigp/conseil/tvk/TVKSystemes.pdf>

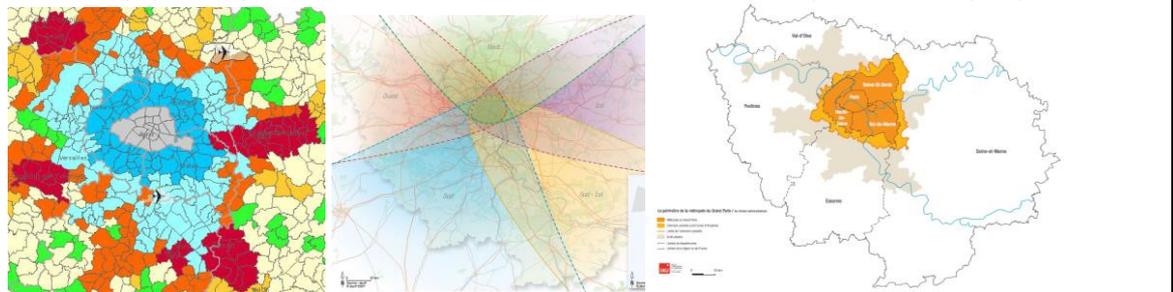
<sup>32</sup> AIGP, équipe Les urbanistes associés, *Les bassins de vie du Grand Paris*, 2013

<sup>33</sup> Paul Chemetov et Frédéric Gilli, *Une région de projets, l'avenir de Paris*, Documentation française, 2006



Densité de population par commune, 2006

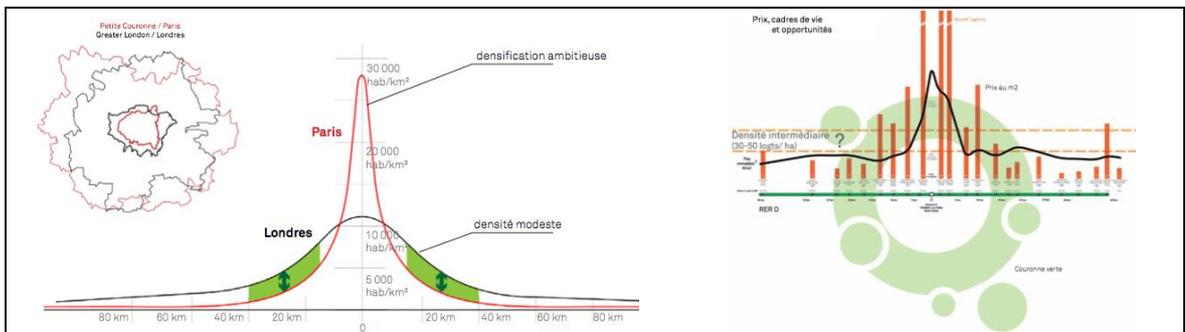
Densité humaine (habitants + emplois), 2006



Découpage morphologique 1994

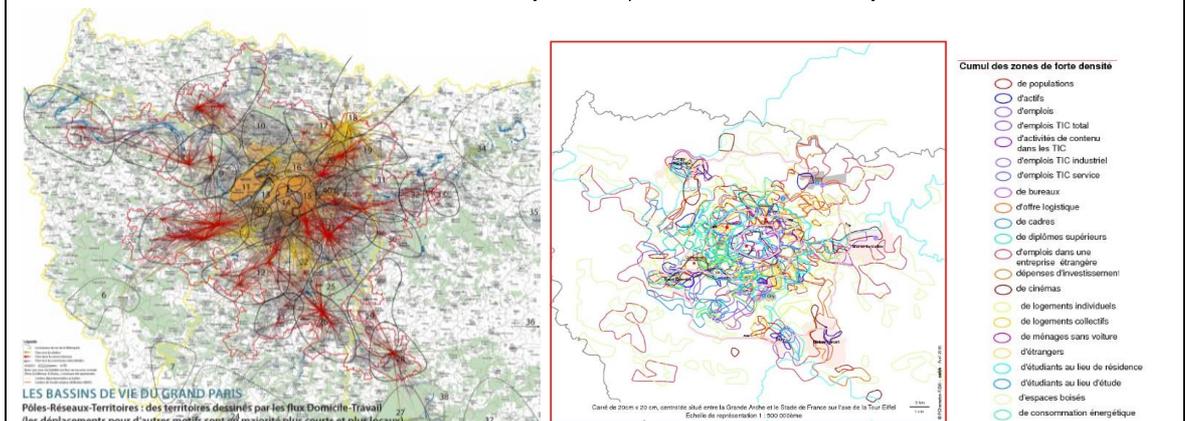
Faisceaux, SDRIF 2008

Future Métropole de Paris/unité urbaine 2014



Différentiel des densités avec Londres

Enjeux des prix et des densités moyennes, TVK, AIGP 2013



Les bassins de vie du Grand Paris, Devillers, AIGP 2013

Chemetov & Gilli 2006

■ L'approche par l'animation urbaine et l'attractivité induite

Outre leur rôle économique, les métropoles dites mondiales sont très insérées dans la globalisation des échanges (physiques, des personnes et des produits, notamment culturels, et immatériels par internet) et offrent une variété, une intensité unique de ressources (contexte favorable à l'économie et à l'innovation) et d'aménités (déterminant son attractivité urbaine). Comme l'indique Ludovic

Halbert<sup>34</sup> la grande diversité des ressources va avec des « effets de spécificité » et de « sélectivité », des produits de niche trouvant toujours une clientèle en raison de la masse de chalandise présente. Les pratiques de loisirs<sup>35</sup> qu'ils soient culturels, sportifs, de détente ou de découverte (ce que Jean Viard appelle « la mise en loisirs » du territoire et les mobilités du temps libre) concernent aussi les espaces périurbains, sous des formes spécifiques liées à leurs ressources propres (environnementales...). L'accès privilégié aux réseaux de transports et de télécommunications démultiplie l'aire des déplacements ou de connexion.

Cette logique s'applique bien au cas francilien, avec l'hyperdensité de la zone centrale, sa densité d'aménités culturelles et artistiques et de présences multiples. L'excellente offre de mobilité métropolitaine radiale permet une diffusion et une consommation larges de l'offre métropolitaine de la « ville-lumière » comme, en principe, un accès aux offres des espaces périurbains et de la première couronne (dont les équipements et services culturels ont été récemment cartographiés<sup>36</sup>). Cela vaut pour le tourisme international comme pour ce qu'on propose d'appeler un « tourisme métropolitain », celui des franciliens habitants et actifs, qui sont en théorie au contact d'une offre d'animation et de pratiques urbaines infiniment plus grande que celle de leur champ de vie quotidienne.

La surconcentration des équipements culturels en Ile-de-France et à Paris est un phénomène ancien<sup>37</sup> (en 1997, ¼ des équipements culturels étaient à Paris, comme 84% des maisons d'édition, 77% des musées de plus de 50 000 visiteurs, et 2/3 des professionnels de l'écriture ou 70% des artistes dramatiques et danseurs étaient en Ile-de-France). De plus, l'intensité de l'animation urbaine s'appuie autant sur l'offre privée (sous des statuts d'équipements, services ou commerces) que sur les structures publiques. A Paris, l'hyperdensité d'habitants, actifs et visiteurs, fait vivre un commerce de détente florissant (bars, restaurants, etc.) et garantit une chalandise aux offres les plus rares et confidentielles. Cette offre privée se raréfie de façon quasi mécanique avec la baisse de la densité d'habitants, d'emplois, de touristes et de « touristes métropolitains ».

#### ■ Approche d'une géographie dynamique de la centralité métropolitaine

L'étude de l'IAU sur la géographie de la centralité métropolitaine de 2006 a tenté d'intégrer cette large fonction des loisirs à partir des bases de données de l'IAU pour figurer le cumul des « ingrédients » de la centralité métropolitaine, en référence aux gradients de densité humaine (au-dessus de 100 h+e/ha). La prééminence de la zone centrale élargie dans la centralité métropolitaine est manifeste, sachant que les données manquaient sur l'offre privée, les petits lieux créatifs ou l'offre événementielle. La constitution d'autres pôles urbains, notamment dans les villes nouvelles, apparaît encore incertaine. On remarque, en matière d'équipements culturels, une prévalence forte à l'est, qui traduit l'effort d'équipement des communes populaires et, peut-être, un besoin moindre en grande périphérie ouest, dont les habitants aisés fréquentent plus facilement les aménités centrales.

#### ■ Centralité urbaine métropolitaine et composition socio-spatiale

Les métropoles mondiales présentent nombre d'avantages mais aussi toute une série d'« externalités négatives », elles aussi de grande intensité. Celles qui ont le plus d'impact sur les phénomènes de centralité urbaine, en général et en Ile-de-France, sont :

- le niveau et la forte hiérarchie des prix du foncier et des logements
- l'aggravation des différentiels socio-économiques via l'évolution des revenus des ménages,.

Les cartes montrent une segmentation socio-économique d'abord radioconcentrique mais aussi la spécialisation socio-économique affirmée de certains grands territoires (au nord, tache concentrée de faibles revenus, large ouest dédié aux revenus supérieurs, paupérisation forte des confins est) et de forts contrastes locaux, plus nets dans l'ouest francilien à hauts revenus.

Ingrédients de la centralité métropolitaine, 2006<sup>38</sup>

---

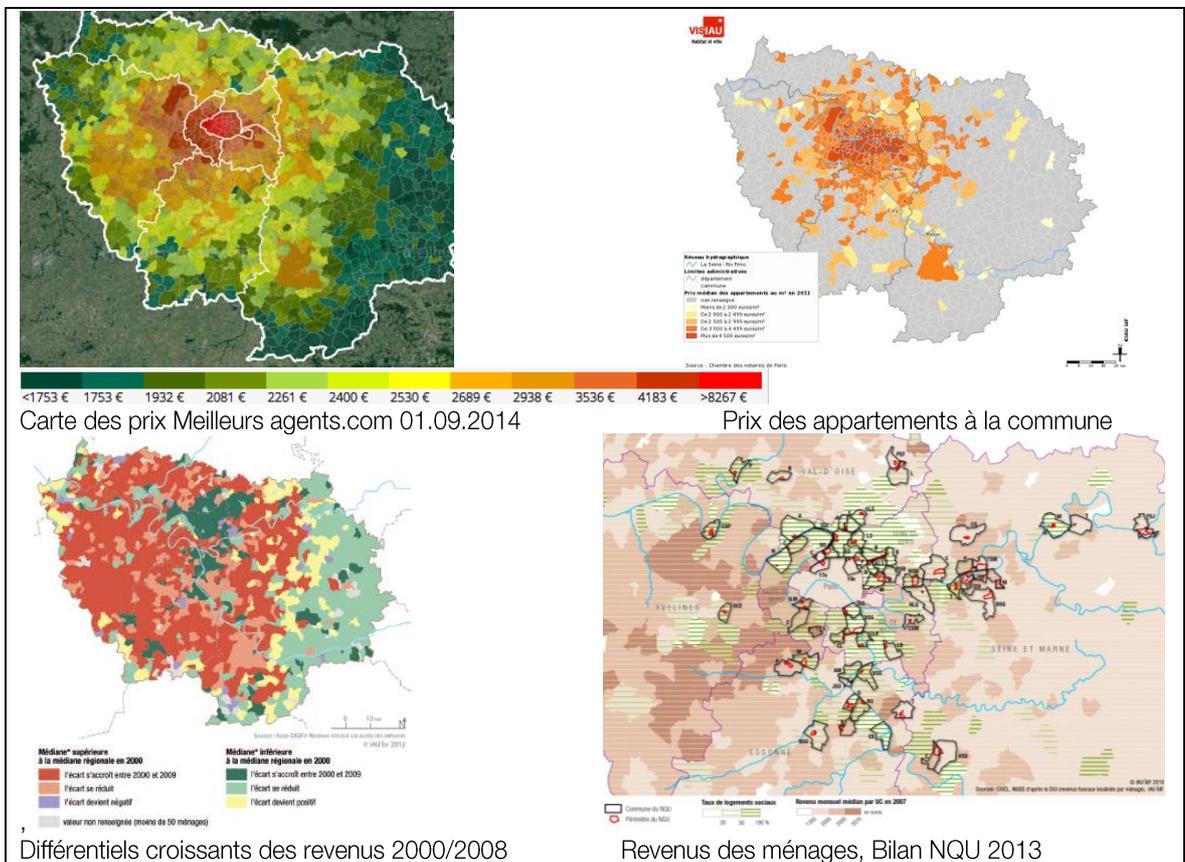
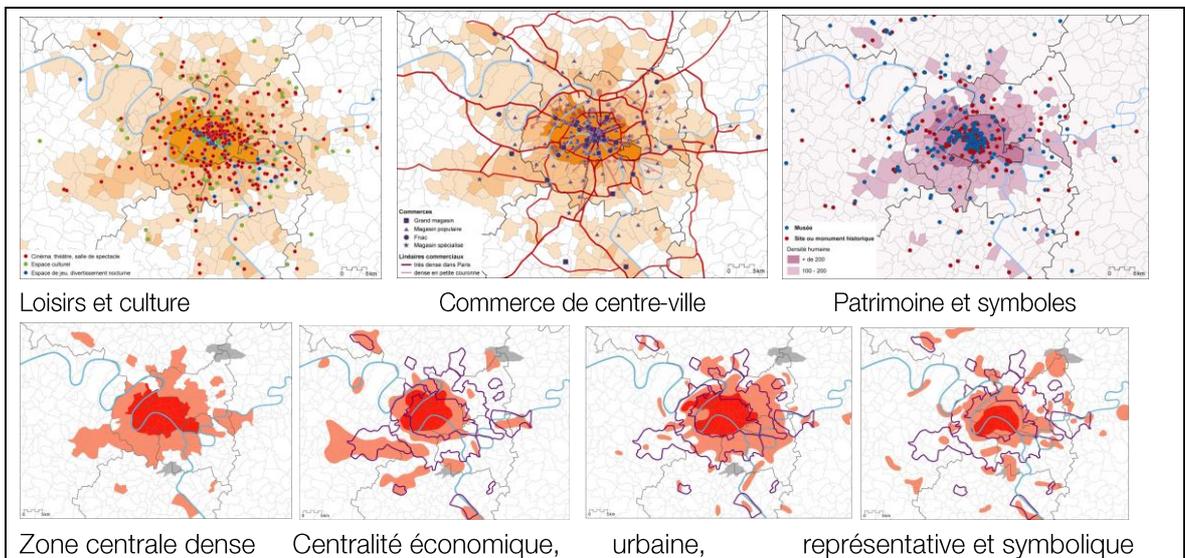
<sup>34</sup> Ludovic Halbert, *L'avantage métropolitain*, PUF 2010

<sup>35</sup> Jean Viard, *La société d'archipel ou le village global*, Editions de l'aube, 1994 - *Eloge de la mobilité*, Editions de l'aube, 2006

<sup>36</sup> [http://www.iau-idf.fr/fileadmin/Etudes/etude\\_1073/L\\_intercommunalite\\_culturelle\\_en\\_petite\\_couronne\\_01.pdf](http://www.iau-idf.fr/fileadmin/Etudes/etude_1073/L_intercommunalite_culturelle_en_petite_couronne_01.pdf)

<sup>37</sup> Françoise Lucchini, *Les équipements culturels au service de la population des villes*, 1997, Cybergeo

<sup>38</sup> Martine Liotard, *Pour une géographie dynamique de la centralité métropolitaine*, IAU, 2006



Les couches moyennes sont particulièrement nombreuses en Ile-de-France, mais l'étirement du spectre social entre les plus « inclus métropolitains », ayant un standard de vie aligné sur celui des métropoles mondiales, et les plus exclus, souvent issus de migrations internationales (et pour partie seulement habitants d'ensembles sociaux), crée un contexte incertain pour la formation de centralités urbaines territoriales, supposées partagées.

L'homogénéisation de la société parisienne (très relative, dans certains quartiers périphériques) peut faciliter l'usage partagé des aménités urbaines dans un réseau dense d'offre d'animation, qui déborde sur la proche couronne. Dans les territoires hors de la zone centrale, la moindre densité, la cohabitation de populations aux modes de vie différents (revenus, âges) et les pratiques de

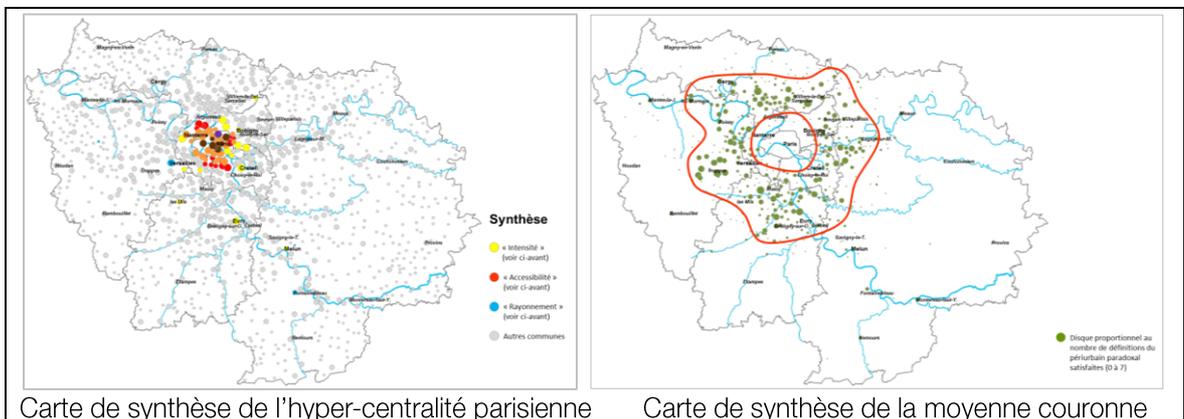
consommation éclatées et segmentées sont des facteurs plutôt défavorables à l'émergence de pôles de centralité ou de réseaux d'« ingrédients » de centralité urbaine.

### ■ Approche multicritère de l'hyper-centralité parisienne

La centralité parisienne dominante est économique, institutionnelle, culturelle, patrimoniale, etc. Paris totalise plus d'1/6 de la population francilienne et, avec la première couronne (6,7 M), 57%. Mais les centres commerciaux ont suivi la chalandise. La déconcentration a aussi joué pour cause de manque de place pour les ZAE, les grands équipements sportifs, etc., alors que, pour les universités, une logique de répartition équilibrée a prévalu (villes nouvelles, notamment).

Le SDAU de 1965 comparait déjà les deux métropoles mondiales, Londres et Paris (« *Paris, l'une des premières agglomérations mondiales...* »). Il clamait la nécessité pour la région de Paris de se constituer à plus grande échelle, avec des villes nouvelles différentes de celles de Londres, parce que plus éloignées de la ville-centre (qui comptait à l'époque 2,5 M d'habitants sur 9).

La superposition de cartes multicritères (hyperdensité x hyperaccessibilité x hyperattractivité) donne une vision de l'hypercentralité parisienne, d'abord réduite à un périmètre étroit sur le centre et l'ouest parisien par superposition de tous les critères, plus étendu à l'ouest et au sud en couplant intensité et accessibilité, et ne faisant apparaître que le pôle isolé de Versailles pour le rayonnement.



### ■ La moyenne couronne, espace paradoxal, stratégique pour la métropole

#### ■ La ceinture verte, aire d'accueil des villes nouvelles et des grandes plaques métropolitaines

La moyenne couronne a accueilli des figures emblématiques du volontarisme de l'action publique en matière d'aménagement que sont les villes nouvelles, l'aéroport de Roissy ou les Parcs des Expositions, mais aussi les grands centres de logistique, les pôles tertiaires isolés, les grands centres commerciaux.

Le SDAU de 1965 inscrit ces figures dans une logique d'élargissement de la centralité métropolitaine, portée encore aujourd'hui par le SDRIF de 2013 : « *Entre ces deux niveaux, celui de 30.000 habitants environ et celui de 8 millions d'habitants, il n'existe pas actuellement, dans l'agglomération parisienne ou à proximité, de centre urbain caractérisé (à l'exception de Versailles, dans une certaine mesure), comparable au centre de villes comme Toulouse ou Strasbourg par exemple, alors que, tous les trois ans, l'agglomération parisienne s'accroît de la population d'une ville de cette importance* ».

Aujourd'hui, le « modèle de développement » du SDRIF de 2013 entend « *prendre en compte l'héritage des planifications antérieures et faire évoluer les notions (polycentrisme, ceinture verte, etc.) comme les réalisations (RER, « villes nouvelles », etc.), parfois perçues comme désuètes ou désenchantées, pour en redéfinir le rôle, en expliciter les évolutions et en garantir l'inscription dans le temps long qui est le sien* ».

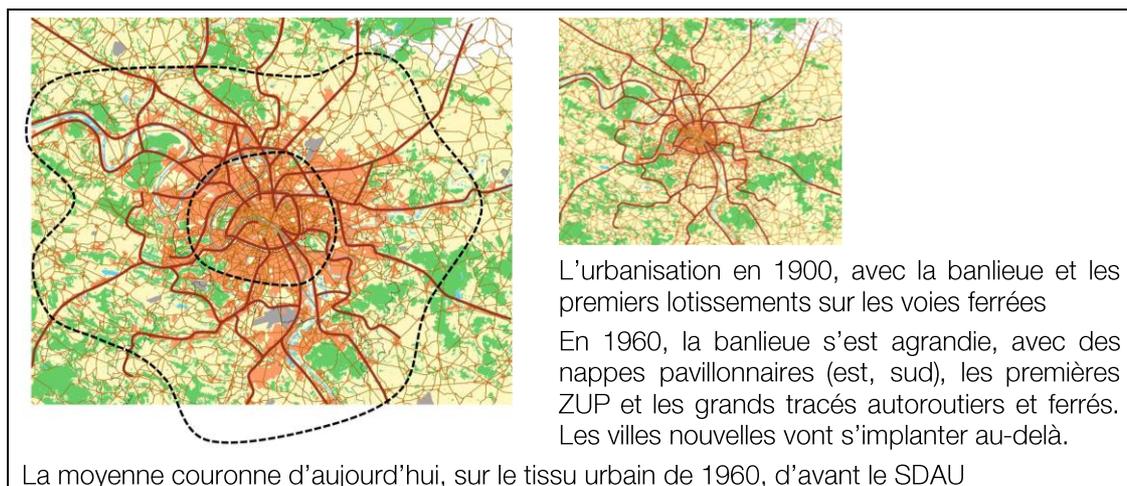
Parallèlement, le volontarisme de l'action publique a pris d'autres formes : les « centres d'envergure européenne » du SDRIF de 1994 et les opérations d'intérêt national (Paris-Saclay...), sensées accueillir une part importante du développement urbain rendu possible par le SDRIF de 2013.

Les villes nouvelles se retrouvent naturellement parmi les « germes de centralité » étudiés pour la séance. Elles restent, dans ces territoires autrefois parsemés de villages et de quelques villes provinciales (voire royales, comme Versailles), les seules polarités ayant bénéficié, pendant deux à quatre décennies, d'efforts constants de la puissance publique pour les équiper et focaliser sur eux une production massive de logements. Pourtant, les ambitions qui ont présidé à leur fondation n'ont qu'en partie été couronnées de succès, en particulier en matière de densité centrale. La faiblesse de leur centralité urbaine a limité l'arrimage de quartiers denses et favorisé une suburbanisation diffuse, typiquement périurbaine.

■ La moyenne couronne, espace « paradoxal » francilien

Cet espace, à cheval sur les limites départementales de la petite couronne (appelée à se fondre dans la « métropole du grand Paris ») et de la grande couronne, est peu pensé dans la planification régionale, alors qu'il accueille des équipements fonctionnels majeurs pour la métropole et les cinq villes nouvelles. Les découpages usuels, administratifs comme statistiques, peinent à rendre compte de la réalité morphologique et fonctionnelle de cette moyenne couronne. L'Insee a toujours souhaité garantir pour l'Île-de-France la pertinence de ses découpages statistiques nationaux entre première et deuxième couronnes. Il est pourtant indubitable que le SDAU de 1965 a créé un espace intermédiaire stratégique pour une croissance décisive de l'agglomération parisienne (l'ancien département de la Seine), appelé ici la moyenne couronne (et repéré de longue date comme la ceinture verte), à cheval sur :

- la « banlieue de Paris » selon l'Insee - c'est-à-dire, dans une acception morphologique, fondée sur la continuité du bâti, l'ensemble des communes de l'unité urbaine de Paris au moins deux fois moins peuplées que la ville centre).
- la « couronne périurbaine de Paris » selon l'Insee – c'est-à-dire, dans une acception cette fois fonctionnelle, fondée sur les déplacements domicile-travail, l'ensemble des communes dont au moins 40% des actifs travaillent dans l'unité urbaine de Paris.



La moyenne couronne est un espace typiquement, spécifiquement, francilien, en ceci que, déjà périurbain dans sa nature, il accueille l'essentiel de « l'élargissement de la centralité métropolitaine ». Les travaux de l'IAU, notamment dans les réflexions sur la Ceinture verte régionale<sup>39</sup>, ont montré que cet espace, qui accueille le tiers de la population et le quart de l'emploi franciliens sur un cinquième du territoire régional, était non seulement un espace particulier en Île-de-France, mais aussi un espace spécifique à l'Île-de-France.

La région dispose, à rebours de la plupart des grandes métropoles, d'une très large périphérie agricole où se faufile l'étalement urbain. La ceinture verte francilienne (un espace entre le cœur de la métropole et les confins ruraux de la région) diffère de la plupart des espaces similaires existant ailleurs. La part de ses espaces agricoles, boisés et naturels totalise environ 60%, de la surface totale (10% dans la zone centrale, 90% dans la grande périphérie. Ailleurs, les écarts entre le centre

<sup>39</sup> « La Ceinture verte d'Île-de-France, un espace de vie à réinventer », note IAU, 2010

et la périphérie de la région sont nettement plus progressifs, croissant (part d'espaces ouverts, distance moyenne des navettes domicile-travail...) ou décroissant (densité humaine, densité bâtie...). Un travail de croisement avec d'autres indicateurs débouche sur une compréhension plus fine du caractère très paradoxal de la moyenne couronne, dont on trouvera les développements dans la fiche de données correspondante. Cet exercice expose une série de 5 paradoxes qui confirment le caractère très particulier et hybride de la moyenne couronne francilienne, entre couronne rurale et cœur de métropole :

- beaucoup d'espaces agricoles, boisés et naturels / une majorité de logements
- une majorité d'habitat collectif / une majorité de propriétaires occupants
- une desserte en transports collectifs supérieure à la moyenne régionale / une majorité d'actifs qui « navettent » principalement en voiture particulière
- une forte croissance des espaces urbains (pouvant induire de nouveaux équipements et services) / une forte diminution des espaces agricoles, boisés et naturels (pouvant déstructurer les espaces ouverts résiduels, déjà fragmentés par les infrastructures de transports)
- beaucoup de « pastilles » de densification du SDRIF 2013 / beaucoup de « pastilles » d'urbanisation (difficile conciliation dans les marchés fonciers locaux).

Cet exercice confirme le caractère très particulier de cet anneau de 10 à 30 kilomètres depuis les portes de Paris, avec une densité humaine moyenne (entre 50 et 100 u/ha) et une aire de mobilité domicile-travail entre 10 et 15 km, qui constitue la moyenne couronne francilienne.

## ■ Centralités et polycentrisme

La question posée renvoie à la planification régionale qui, depuis six décennies<sup>40</sup>, accompagne et tente de définir, structurer, la croissance de ce qui est désormais la métropole francilienne. Le polycentrisme en est une notion centrale, dont on examinera les définitions et traductions spatiales successives, y compris en termes de polarités et de bassins de vie, jusqu'à aujourd'hui. L'analyse s'affine ensuite pour zoomer sur les territoires franciliens où l'émergence de centralités urbaines fortes, susceptibles d'agrandir l'offre urbaine de la métropole, est la plus probable du fait de ce fort ancrage dans l'économie supérieure francilienne.

L'espace de la moyenne couronne, à la fois périurbain et très intégré au système économique et fonctionnel métropolitain, est passé au crible de plusieurs indicateurs qui démontrent les particularismes forts de ce qui est aussi dénommé la ceinture verte, siège par ailleurs des villes nouvelles lancées dans les années 1960. Une cartographie (développée dans le fascicule des cartes) donne à voir cette structuration spécifique du périurbain sur les sites présentés pour la séance, où est susceptible d'apparaître une centralité.

### ■ Le polycentrisme francilien, économique d'abord

#### ■ La géographie économique et ses polarités

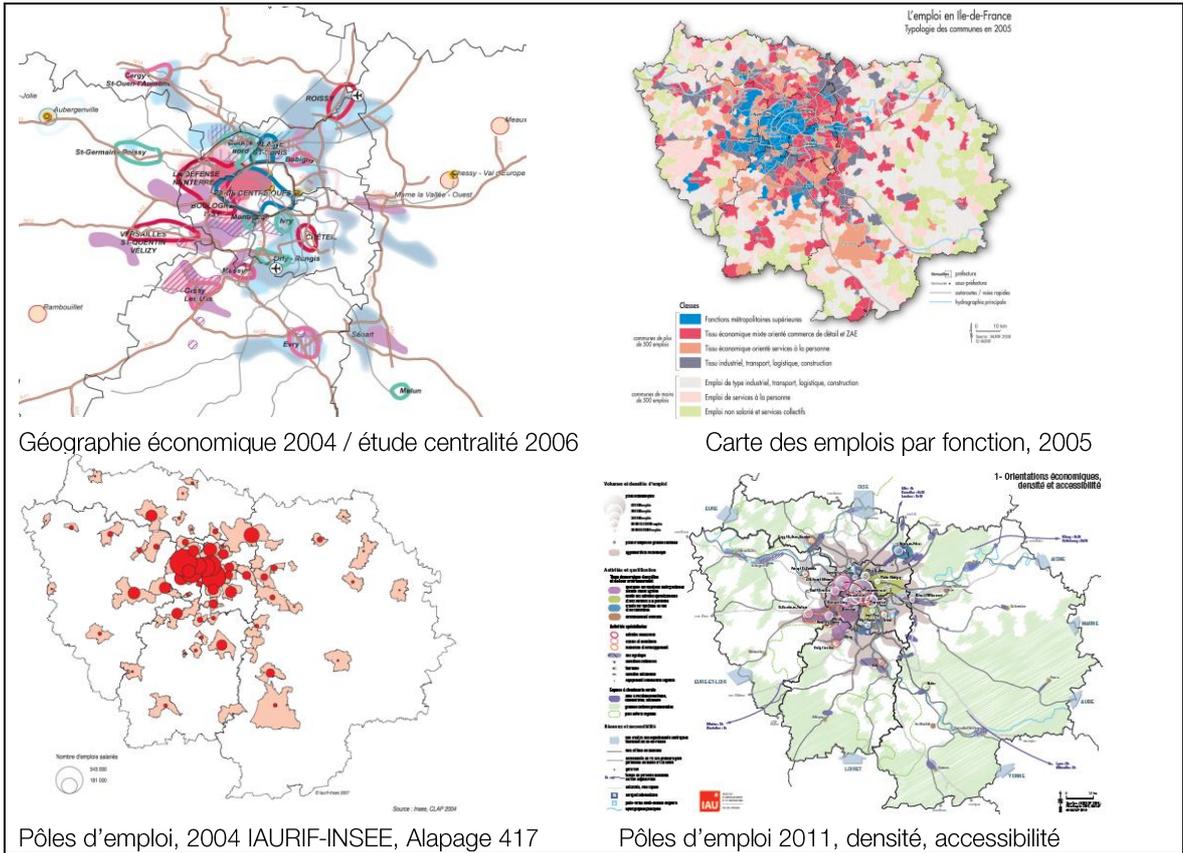
Le polycentrisme francilien est d'abord économique. Une cartographie de la géographie de l'économie francilienne, réalisée en 2004, montre la répartition des différentes fonctions supports de l'économie francilienne dans la zone dense (avec la prééminence très forte de Paris) et dans la moyenne couronne, siège des villes nouvelles et grandes infrastructures fonctionnelles. Parmi les économies des villes nouvelles, Saint-Quentin-en-Yvelines est la plus métropolitaine (tertiaire supérieur et R&D), près de Versailles, de la vallée de la Bièvre et des cadres supérieurs des Yvelines, suivie de Cergy-Pontoise (industrie de pointe, R&D) et Evry (Génopôle). Marne-la-vallée, comme Sénart, a développé de la logistique, accueilli un grand pôle tertiaire public et privé, puis le pôle touristique-commercial de Disney et construit maintenant un cluster de la ville durable (campus Descartes).

Les cartes des pôles économiques et des pôles d'emploi montrent une large diffusion du système économique francilien, avec une assez forte spécialisation des territoires entre les fonctions

---

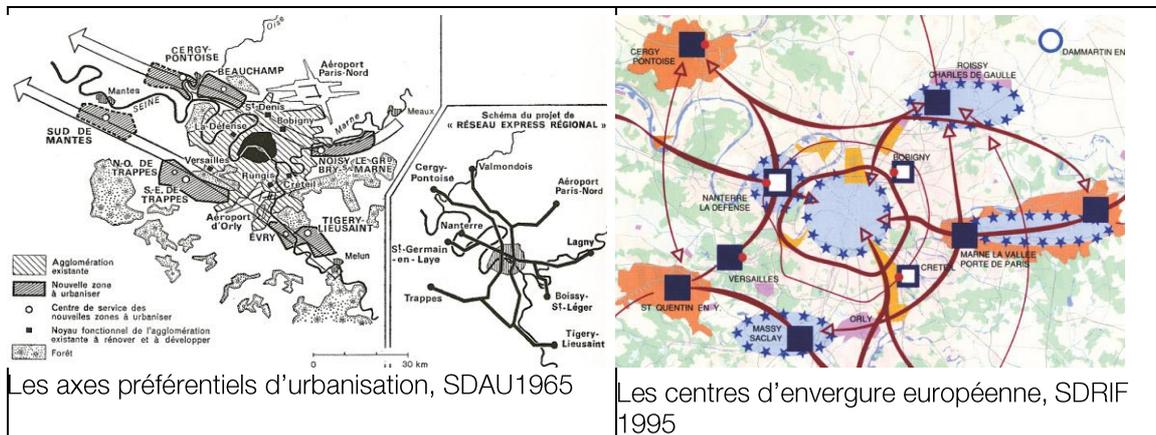
<sup>40</sup> Voir la fiche de données sur les concepts et les schémas originels des villes nouvelles

supérieures (centre et sud-ouest) et les fonctions-supports (tangentes nord et est). Des pôles se distinguent, plus ou moins dynamiques, dans chaque catégorie, et font voir la prévalence de la zone centrale continue.



■ Le polycentrisme économique dans la planification

La notion de polycentrisme traverse la planification francilienne contemporaine, le SDRIF de 2013 comme déjà le SDAU de 1965, mais elle a évolué. En 1965, les villes nouvelles étaient, dans une région urbaine en forte expansion, de « nouveaux centres urbains » inscrits dans de « grands axes préférentiels d'urbanisation » destinés à se déployer à l'échelle du bassin parisien.



Dans le SDRIF de 1994, qui gère une décélération de la croissance urbaine, le polycentrisme devient plus nettement économique (inscrit dans une perspective internationale) mais perd cette dimension interrégionale. Outre Paris et La Défense, Roissy et Massy-Saclay (mais pas Saint-Quentin-en-Yvelines) et, parmi les villes nouvelles, seulement Marne-la-Vallée, sont ou doivent être des « centres

d'envergure européenne ». Déjà, la croissance s'est tassée et les cinq villes nouvelles n'ont pas, comme le prévoyait le SDAU de 1965, amorcé le développement de vastes territoires interrégionaux. En affirmant que « la métropole multipolaire doit s'appuyer à présent sur « un polycentrisme hiérarchisé qui renforce l'importance d'un plus grand nombre de pôles », le SDRIF de 2013 reprend et prolonge une orientation récurrente des documents de planification régionale qui l'ont précédé. Les réflexions préparatoires au SDRIF, le SDRIF lui-même autant que les travaux actuels s'inscrivent plus ou moins dans la mise en œuvre du document, donnent des représentations très tranchées de ce « polycentrisme hiérarchisé », qu'il s'agisse de rendre compte de l'organisation et du fonctionnement actuels ou futurs du « système francilien ».

En termes économiques, ce polycentrisme hiérarchisé existe effectivement, avec des pôles importants hors de la zone centrale et une figure qui continue à se transformer au fil des projets. Il est notable, cependant, que l'hyper-centralité parisienne surplombe la hiérarchie de ce polycentrisme, qu'il soit économique ou urbain. C'est un fait constitutif de la métropole francilienne qu'il est nécessaire de qualifier pour notre réflexion spécifique sur les centralités urbaines dans le périurbain.

### ■ Les représentations des centralités urbaines dans ou pour la planification

Le SDRIF de 2013 énonce l'objectif d'un « élargissement de la centralité métropolitaine » au-delà de la zone centrale dense. Ce cadre officiel de planification régionale a été précédé d'un projet de révision du SDRIF de 1994, approuvé par la Région en 2008 et remis en chantier en 2011 pour intégrer la logique du Grand Paris. Entre le SDAU de 1965, finalement approuvé en 1976, et celui de 1994, un projet intermédiaire de schéma directeur avait avorté en 1980. On trouvera des analyses plus fines de l'évolution du concept de polycentrisme et de centralité/polarité dans la fiche de données dédiée.

#### ■ Approches successives de la centralité dans les années 2000

Au cours des années 2000, parallèlement aux études sur la structure spatiale de l'économie francilienne (voir plus haut), plusieurs travaux de l'IAU se sont attachés à hiérarchiser les centralités et polarités urbaines par des approches thématiques (commerce, tourisme...). En 2003-2004, une première carte régionale a été réalisée conjointement avec l'INSEE et la DRE d'Ile-de-France, dans le cadre des « fiches territoriales » IAU-INSEE-DREIF. Cette approche suggérait une hiérarchie très marquée et quasi-binaire, dans laquelle un espace très restreint, plus restreint même que le « cœur de métropole », concentre les niveaux les plus élevés – les niveaux dits « métropolitains », en contraste avec une périphérie peu polarisée.

D'autres études, en contraste avec une géographie des « pôles » ou « centres » économiques métropolitains très sélective, décrivent des hiérarchies relativement équilibrées – ni trop écrasées, ni trop binaires -, qui laissent penser que des polarités urbaines d'échelle variée émergent un peu partout dans l'espace économique métropolitain étendu. On constate néanmoins que l'arrivée, hors du cœur économique francilien, de fonctions économiques supérieures n'entraîne pas l'inclusion dans ce cœur métropolitain des espaces urbains qui les accueillent (exemple-type de la Plaine Saint-Denis). En effet, ces fonctions économiques sont généralement situées hors la ville, dans des « enclaves » isolées du tissu urbain et de ses fonctions (ce qu'on constate aussi sur le pourtour externe du périurbain est).

L'étude récente de l'IAU pour le PUCA sur les centralités dans le périurbain, au contraire, exprime une hiérarchie très écrasée, avec de nombreux pôles ou centres urbains bénéficiant du nombre maximal d'équipements de la grille. Cette étude se concentre sur les centralités locales et analyse les supports de la « vie quotidienne », de la « proximité ». Il y aurait donc toute une série de polarités locales périurbaines, qui cohabitent avec la figure centrale dominante de la centralité parisienne élargie.

#### ■ Vers le SDRIF, les études IAU 2006-07

En 2006-2007, les composantes thématiques de la carte de 2004 ont été retravaillées et les critères de sélection et de hiérarchisation explicités. Ce travail a abouti à une carte intitulée « pôles d'intérêt régional », depuis lors incluse dans la cartographie interactive de l'IAU<sup>41</sup>. Elle distingue 3 niveaux de

---

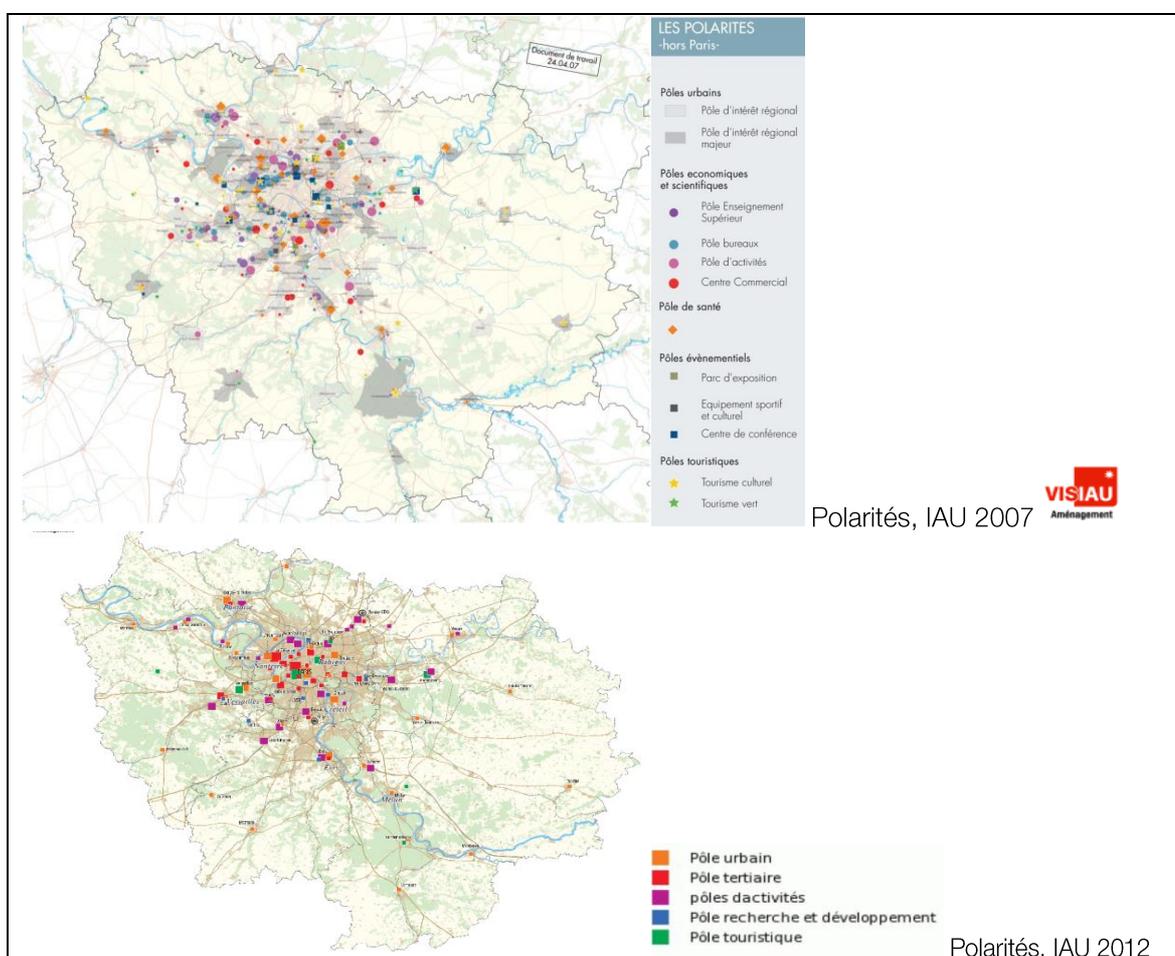
<sup>41</sup> Dans le Visiau « Grand public »

polarité (« intérêt régional majeur », « intérêt régional » et « intérêt régional plus local ») sur une dizaine de thèmes à la fois urbains et économiques (bureaux, activités, enseignement, centres commerciaux...).

Le recensement et la classification des équipements ont fait émerger des polarités thématiques et des pôles urbains (composés selon d'autres critères):

- 82 pôles économiques et scientifiques,
- 16 pôles événementiels,
- 29 pôles de santé
- 74 pôles touristiques)
- 56 pôles urbains (zones grisées)

Cette première carte, qui mêle critères économiques et urbains, ne représente pas les équipements parisiens et fait apparaître une large diffusion de polarités d'échelle régionale. Elle va être reprise et développée dans les représentations suivantes, qui seront intégrées au SDRIF.



■ Cartographie des polarités urbaines dans le SDRIF

La composante urbaine de la carte de 2006-2007 a été retravaillée dans le cadre du projet de SDRIF de 2008 selon une méthode de *scoring* ou « pointage » (selon une grille prédéfinie, accorder à chaque commune un nombre de points au regard de son activité humaine - population + emploi -, de son niveau d'équipement - selon la grille de l'Insee -, de son statut de préfecture ou sous-préfecture et de son statut de pôle de bassin de vie - au sens de l'Insee -). Là encore, les composantes urbaines et économiques – et même des données institutionnelles – sont mêlées, ce qui masque la problématique strictement urbaine au profit d'une approche générale de la dynamique de développement.

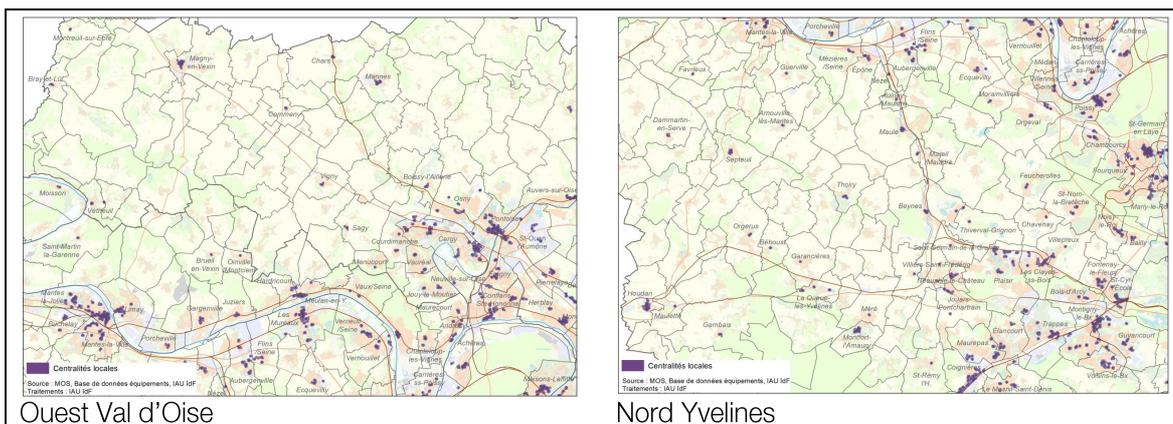
Dans le cadre du projet de SDRIF de 2013, ce travail a été repris et amendé, intégrant notamment une concertation avec les collectivités locales. Ses conclusions apparaissent dans deux cartes, celle du projet spatial intitulée « polariser-équilibrer », et dans la carte générale, de portée normative, qui ne représente que les pôles de centralité situés hors de l'agglomération centrale. Les pôles identifiés sur la carte du projet spatial sont nettement plus nombreux (102 pôles, classés en quatre niveaux) que dans les documents de planification régionale précédents : 18 pôles classés en deux types dans le SDAURIF de 1976, 27 pôles classés en trois types dans le SDRIF de 1994.

La représentation d'une large diffusion de la centralité urbaine hors de la zone centrale caractérise donc les approches récentes de la planification régionale, y compris celle qui est en vigueur actuellement. Cette séance du club propose donc de vérifier sur le terrain la réalité de cette tendance affichée, d'abord en séparant clairement les dynamiques économiques et les dynamiques urbaines, ensuite en se gardant de tout modèle préétabli qui définirait les ingrédients de la centralité de façon persistante depuis les années 1960. Nous présupposons que, sous la pression de l'évolution des modes de vie métropolitains et dans le contexte très spécifique des espaces périurbains (tout ce qui n'est pas dans la zone centrale dense), d'autres dispositifs, d'autres ingrédients peuvent faire centralité urbaine et ainsi fabriquer une attractivité à l'échelle de la métropole. En ceci, elle se distinguerait fortement du fonctionnement des centralités locales, étudiées récemment.

## ■ Etude de la centralité par les équipements

### ■ Etudes IAU 2014 pour le PUCA, les centralités locales par les équipements

L'IAU travaille depuis longtemps sur les équipements et services franciliens et, après avoir établi un atlas hiérarchisé, a développé en 2014 une cartographie des centralités locales à partir d'une nouvelle base des équipements et services. Ce travail a été réalisé à l'occasion d'une recherche pour le PUCA, intitulée « Les polarités d'équipements et services en Ile-de-France », dans le cadre du programme « Du périurbain à l'urbain », lancé en 2012. Une couche « centralités urbaines locales » vient d'être, en 2014, insérée dans la cartographie interactive de l'IAU<sup>42</sup>.



La base de données utilisée est issue de la BPE (base publique des équipements) de l'INSEE, géo-localisée à la commune ou à l'îlot et qui a été géo-localisée à l'adresse par l'IAU pour l'Ile-de-France. Les communes ont été reclassées selon leur niveau d'équipement (de 1 à 6, toute la gamme des niveaux d'équipements) sur quatre thèmes (éducation-formation, santé, sports, loisirs, commerce), ce qui donne une modélisation des polarités locales à une échelle infra-communale, notamment par la densité et la diversité des équipements, et une image globale des centralités périurbaines :

- score maximal pour plus de 200 communes (Paris, 88 communes de petite couronne, 111 de grande couronne)
- nombreuses polarités, généralement locales, de niveau et de formes diverses : polarités de centre-ville, de proximité, polarités commerciales, artères commerciales avec ou sans mairie.

Des entretiens individuels avec des habitants (dans 7 communes, dont Saint-Ouen, Arcueil et Cachan dans la zone dense, et dans la Communauté d'agglomération des Portes de l'Essonne) ont aidé par

<sup>42</sup> Et servant de base à la cartographie régionale des centralités urbaines

ailleurs à qualifier les « polarités vécues » à partir des pratiques des habitants et ce qui fonde l'attractivité d'une centralité (qualité de l'espace public, repère symbolique, patrimoine bâti, etc.). Les auteurs distinguent ainsi (hors cartographie) les polarités « fonctionnelles » (dont font partie les centres commerciaux) et les polarités « sentimentales », qui véhiculent un sentiment d'appartenance et d'identité territoriale, et sont relativement peu nombreuses.

La modélisation des centralités locales met en évidence l'existence d'un réseau de polarités, largement utilisé par les habitants et qui innerve l'ensemble du territoire périurbain étudié, notamment le territoire des Yvelines.

L'observation des mobilités via l'EGT, appliquée à la cartographie des centralités locales montre des pratiques d'achat aléatoires (un « picorage », analysé dans la partie 3) et de grande distance, effectuées en voiture, ce qui minore l'effet de bassin de vie autour des centralités recensées. Cette analyse se rapproche des conclusions de l'étude de Christian Devillers sur les bassins de vie franciliens en 2013, associant pratiques de voisinage à partir de quelques pôles territoriaux et pratiques de longue distance, notamment vers la centralité parisienne.

#### ■ Les centres commerciaux, autres polarités urbaines fortes

L'impact des centres commerciaux de toutes tailles sur les mobilités et sur les pratiques de la centralité urbaine est indéniable, en particulier hors de la zone centrale dense, depuis les grands centres commerciaux Parly 2 (1969) et Belle Epine (1971), qui ont fait suite au premier hypermarché français de Sainte-Geneviève-des-Bois (1963), jusqu'à Aéroville et au nouveau Beaugrenelle (2013). Ils suscitent une mobilité en archipel<sup>43</sup>, avec une segmentation nette des usages selon la catégorie socio-professionnelle (lieu fonctionnel pour les cadres et professions intermédiaires, lieux de vie pour les familles plus populaires, qui ne se retrouvent plus dans les centres de villes).

Actuellement, la France est un des pays (derrière la Russie et la Turquie) qui construisent le plus de très grands centres commerciaux (+ 37% des surfaces ouvertes de 2012 à 2013<sup>44</sup>), dans une concurrence aigüe entre implantations et un marché fragile<sup>45</sup> (reflux de 18% des parcs d'activités commerciales et nombreux reports d'ouverture (27% des centres commerciaux). Le développement du centre commercial / centre de vie avec multiplex date des années 2000 (Ciné Cité des Halles, UGC Vélizy, Bercy-Village, en 2001), comme celui des centres commerciaux de loisirs (Val d'Europe en 2000, Carré Sénart en 2002)<sup>46</sup> et concerne tout autant les grandes villes de province que l'Ile-de-France.

Si certains accompagnent des projets urbains (Qwartz à Villeneuve-la-Garenne, Les Promenades de Champigny...), tous sont accessibles en voiture, avec une timide percée de la desserte en TCSP, au Carré Sénart. Quelques polarités commerciales établies sont renforcées (extension-rénovation du Forum des Halles) ou seront consolidées à moyen terme (Carré Sénart, Parly 2, Val d'Europe), ce qui fragilise des centres commerciaux secondaires.

La carte des centres commerciaux de l'IAU montre que le phénomène est diffus en Ile-de-France. Les plus grands (6 supérieurs à 100 000 m<sup>2</sup>) ont une aire de chalandise très étendue et adjoignent des offres de loisirs à leurs fonctions traditionnelles, concurrençant les centralités urbaines ou jouant un rôle de substitut en cas de défaillance. Dans la catégorie des centres commerciaux régionaux, certains sont plus attractifs que d'autres, vieillissants et concurrencés par le renouvellement rapide de l'offre.

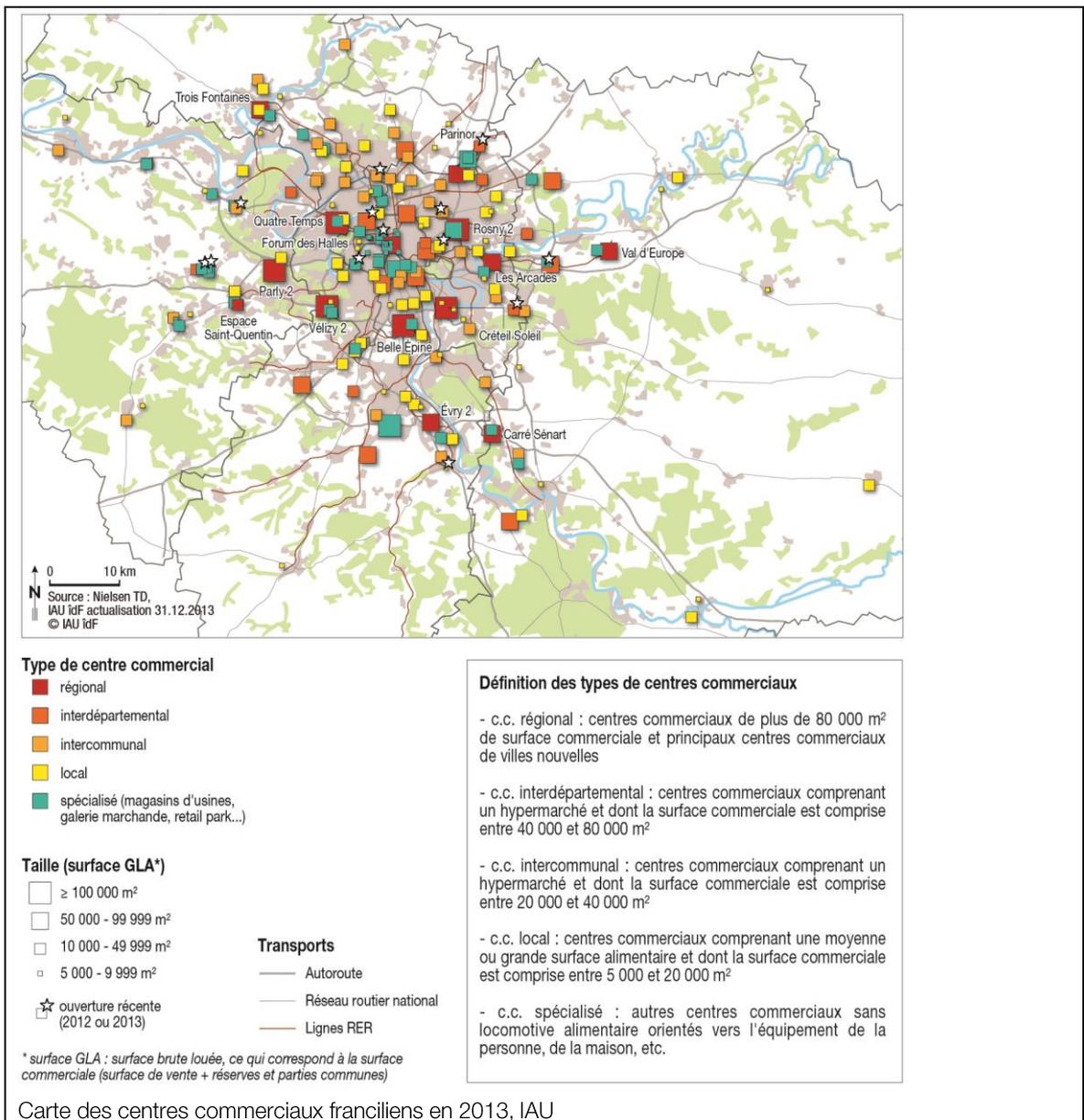
---

<sup>43</sup> Kevin Lynch, *Perception de l'espace urbain*, 1976 - Sophie Lestrade, *Les centres commerciaux dans la recomposition économique et culturelle*, 2002

<sup>44</sup> Cushman et Wakefield, <http://www.lsa-conso.fr/les-centres-commerciaux-franciliens-champions-de-la-croissance-en-surfaces>

<sup>45</sup> Voir IAU Note rapide Économie, n°635, *Surproduction de surfaces commerciales, vers une bulle immobilière ?*, décembre 2013

<sup>46</sup> René-Paul Desse, *Les centres commerciaux français, futurs pôles de loisirs ?* Flux n°50, décembre 2002



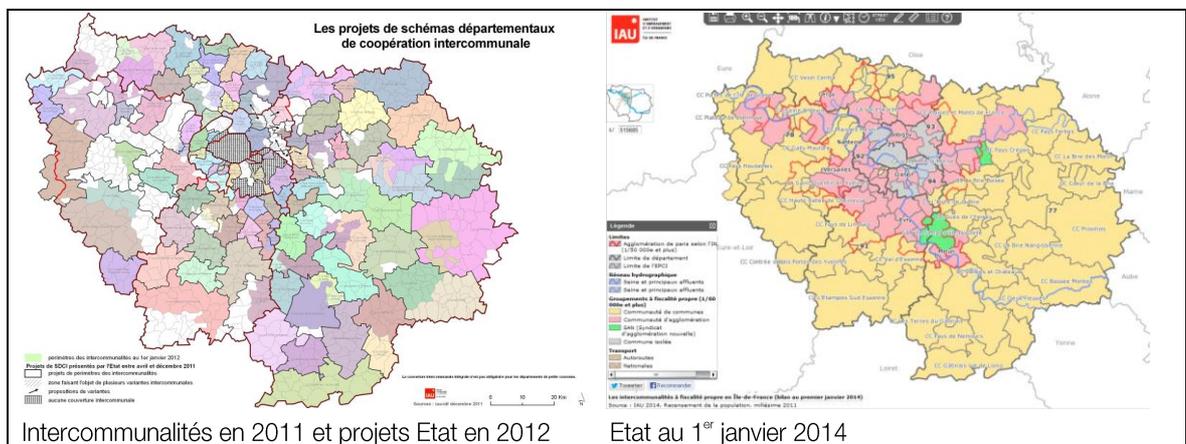
## ■ Centralités urbaines, rayonnement, gouvernance, mobilité

### ■ Les approches intercommunales

#### ■ Les intercommunalités franciliennes

La révision de la carte intercommunale est un sujet ancien en Ile-de-France, longtemps rétive à la constitution de grandes intercommunalités et, en cela, en fort décalage avec le reste du pays. Avec l'émergence de la question métropolitaine à partir de 2001 et du Grand Paris en 2008, la pression de l'Etat sur les élus locaux s'est accentuée, et les schémas de regroupement intercommunal se sont succédé dans les dernières années. En 2012, des schémas départementaux de coopération intercommunale ont été établis par les Préfets pour pousser à intégrer des communes isolées.

La carte du 1er janvier 2014 fait apparaître l'espace de l'unité urbaine de Paris, où cet effort devrait porter en priorité. Déjà à ce moment-là, des modifications substantielles étaient proposées, provoquant parfois des réactions locales fortes, mais sans le changement d'échelle radicale que propose le projet de SRCI d'août 2014 pour 2016, intervenu après l'approbation de la loi MAPTAM et qui entre en discussion.



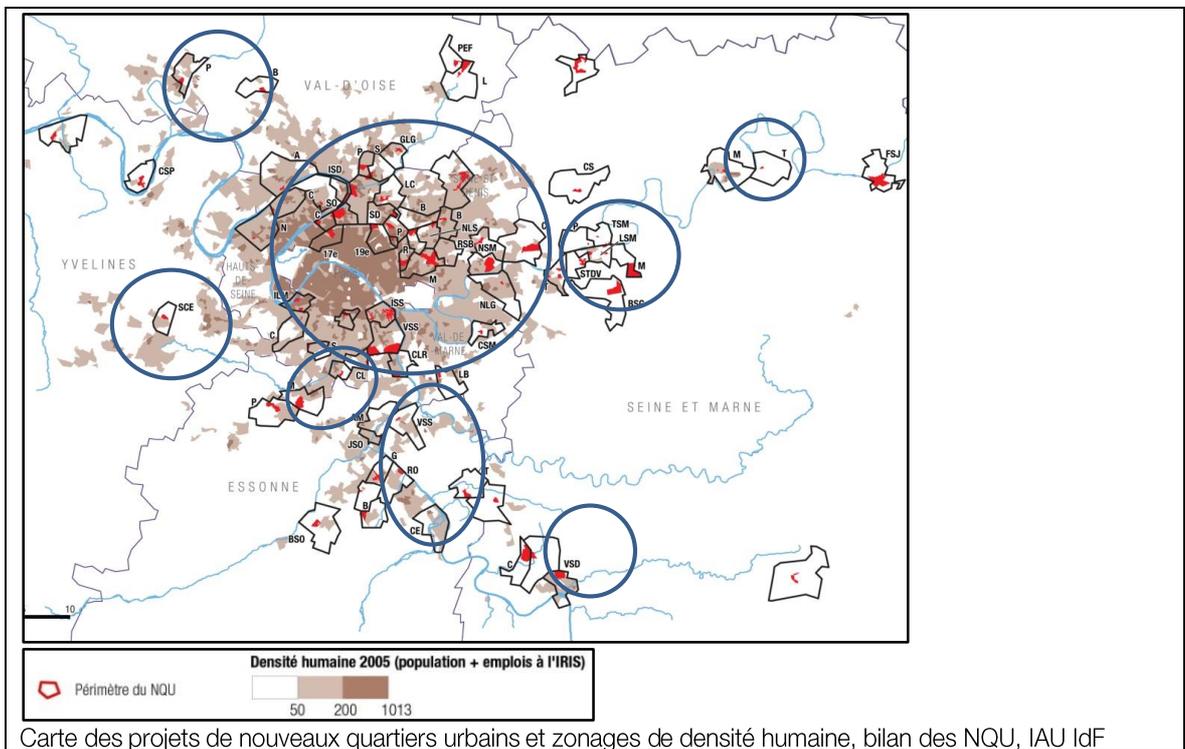
Au 1<sup>er</sup> janvier 2014, 97 % des communes franciliennes font partie des 113 groupements à fiscalité propre de la région, soit 85 % de la population francilienne hors Paris (68 % avec Paris), avec 43 communautés d'agglomération (42 en 2013), les 3 syndicats d'agglomération nouvelle et 67 communautés de communes (70 en 2013). Toutes les communes de grande couronne sont entrées dans 94 EPCI en 2013. Selon la loi MAPTAM, « Modernisation de l'action publique territoriale et affirmation des métropoles », les 19 EPCI de première couronne devraient devenir des « territoires » (de plus de 300 000 habitants) de la Métropole du Grand Paris, intégrant les 41 communes encore hors EPCI (en plus de Paris).

Selon la loi MAPTAM, la Métropole du Grand Paris, à créer au 1<sup>er</sup> janvier 2016, pourra intégrer les communes et intercommunalités limitrophes. Le statut des futurs territoires est encore en discussion, comme l'est le projet de nouveau schéma régional de coopération intercommunale (SRCI) présenté le 28 août et prévoyant de réunir les communes de grande couronne dans des intercommunalités de 350 000 habitants en moyenne : 800 000 habitants pour un vaste ensemble sud-ouest de Versailles à Saclay, 530 000 de Centre Essonne à Sénart, 350 000 autour de Marne-la-Vallée, soit des changements considérables pour la plupart des sites analysés, sauf Cergy-Pontoise (restant à 200 000 habitants).

■ Les centralités urbaines et nouveaux quartiers urbains franciliens.

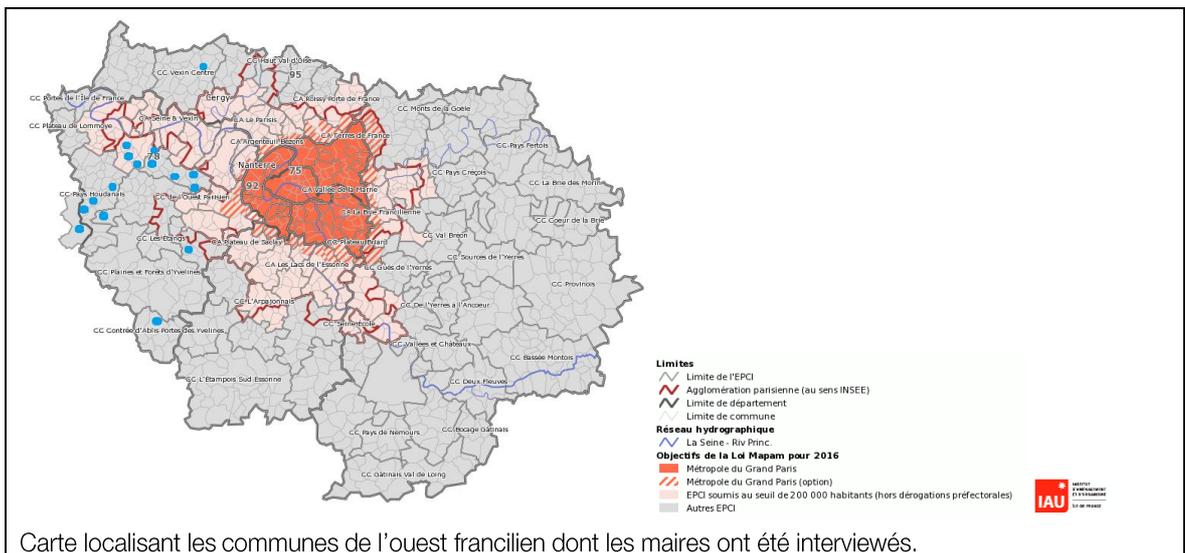
L'échelle de l'aménagement urbain opérationnel est souvent réduite, comme le montrent les projets de nouveaux quartiers urbains franciliens (72 projets candidats aux appels à projets de quartiers durables lancés par la Région en 2009, 2010 et 2011), et l'existence d'un cadre communautaire (2/3 des projets sont dans des communes en intercommunalité) ne garantit pas une approche territoriale large (1/4 sont portés par l'intercommunalité, 4 sont partagés entre plusieurs communes). Le périurbain est très présent (45% des projets dans des sites de densité humaine de moins de 50 habitants +emplois/IRIS).

Plusieurs projets hors de la zone dense sont concernés par des enjeux d'échelle territoriale (26 projets hors de la zone dense avec des « pastilles » de densification ou d'urbanisation préférentielle, 14 projets sur des quartiers de gare, 12 étant aussi de grands producteurs de logements). Si quelques-uns assument leur nouveau rôle, la plupart n'ajoutent que les équipements indispensables (école, gymnase, crèche), quelques commerces, un espace vert, un centre socio-culturel, soit les ingrédients d'une vie locale. Ainsi, la question d'une croissance de la centralité urbaine, au moins proportionnelle au nombre des nouveaux habitants, sinon même accompagnant un changement de type de ville dans le périurbain, semble être peu prise en charge à cette échelle opérationnelle – ce que font un peu plus facilement des projets en zone dense.



■ Les maires du périurbain et la centralité urbaine

Dans le cadre du programme « Du périurbain à l'urbain » déjà mentionné, l'IAU a mené un travail d'enquête auprès de maires de communes périurbaines (de 500 à 3 000 habitants) de l'ouest francilien. Les cadres supérieurs, particulièrement bien inclus dans la métropole, sont nombreux dans ce département et plusieurs maires de petites communes sont des cadres (alors que les maires des générations précédentes étaient souvent agriculteurs, à l'image de la population). Ce travail a montré notamment que le positionnement des maires au regard des dynamiques et des projets supra-communales, particulièrement au regard de la fabrique des centralités / polarités, était très lié à leur manière d'envisager la place de leur commune dans l'espace métropolitain.



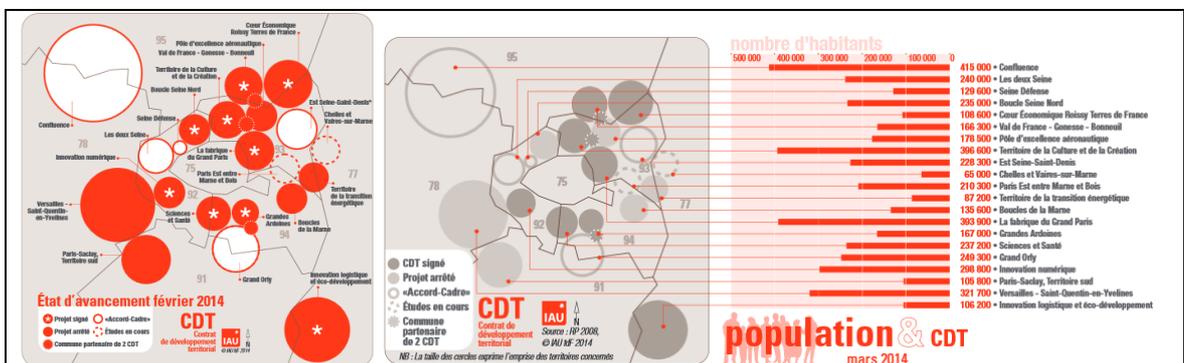
Certains maires placent leur commune dans un périurbain assumé, porteur de sa propre dynamique de développement et complémentaire de celle du centre de l'agglomération, donc bien intégrée au système métropolitain. Ceux-ci s'efforcent de construire, à l'échelle communale ou intercommunale,

ce qu'ils appellent des « centralités », qui n'ont certes pas un « rang métropolitain » mais participent à mettre de l'ordre dans le système métropolitain.

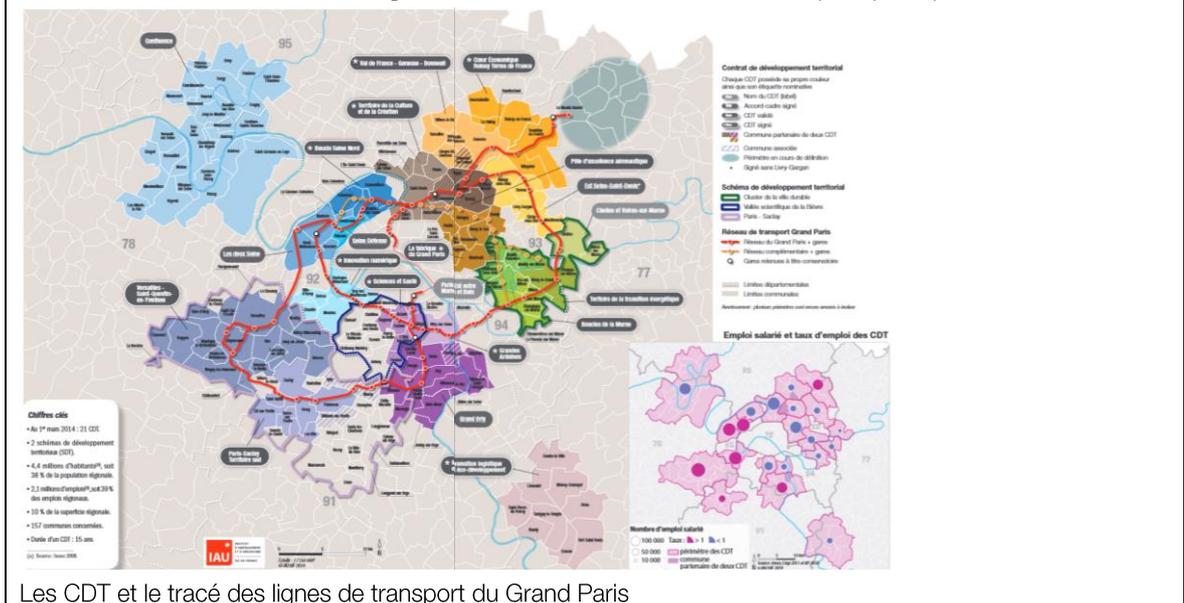
D'autres maires placent au contraire leur commune dans un périurbain volontairement « patrimonialisé ». Dans ce modèle, les projets communaux et intercommunaux visent avant tout la préservation de la qualité paysagère et de la qualité de vie des habitants (équipements sportifs, activités périscolaires, aide au maintien du petit commerce), au risque de constituer des « clubs fermés ». Ces maires revendiquent clairement que les pôles de centralité sont et doivent continuer à être « ailleurs » ... mais que leurs habitants participent pleinement à ces centralités, par leur mobilité quotidienne, par leurs modes de consommation, par leurs aptitudes particulières à jouer en permanence entre proximité et distance aux centralités (et aux populations de ces centres), entre inscription dans le local et dans le métropolitain. Ces maires se tiennent à distance de projets supra-communaux ou de regroupements qui absorberaient leur commune dans des espaces d'action publique qu'ils jugent trop larges et contraires à leur projet de « préservation » de leur commune.

## ■ CDT et Grand Paris

### ■ Dispositif des CDT<sup>47</sup>



Les CDT en février 2014 – 9 CDT signés, 4 en cours de finalisation ou en enquête publique



Les CDT et le tracé des lignes de transport du Grand Paris

Les CDT (contrats de développement territorial) réfèrent, à l'origine, au projet du réseau de transports du Grand Paris, promu par l'ancien Président de la République pour la région-capitale, lancé en 2008. Christian Blanc, alors nommé secrétaire d'Etat au développement de la région capitale, se donnait comme ambition de constituer une série de « clusters » spécialisés autour de l'économie de

<sup>47</sup> Note rapide n°650, *Les CDT à l'heure du Grand Paris, une dynamique en marche*, IAU, mars 2014

la connaissance, attirant industries de pointe, laboratoires de recherche et établissements d'enseignement supérieur pour soutenir l'Île-de-France dans la compétition mondiale. Ces hauts-lieux économiques devaient être reliés entre eux (et avec la Défense, Paris et les grands aéroports) par un métro souterrain très performant.

Aux termes de la loi relative au Grand Paris en date du 3 juin 2010 (et d'un décret du 24 juin 2011), l'aménagement autour des 72 gares du Grand Paris (10 à l'origine), dans un rayon de 800 m, devait être conduit par le Préfet avec les aménageurs et les collectivités locales proches. Le rapprochement du SDRIF et du Grand Paris a maintenu ce nouveau dispositif partenarial (autour d'un projet de développement), qui s'appuie beaucoup sur les projets préexistants.

L'encadrement législatif des CDT a été complété en 2013, liant les CDT au SDRIF et à la programmation de logements et aux objectifs territorialisés de la TOL. La loi ALUR a aussi ouvert la possibilité d'un glissement radical du projet initial, très sélectif, vers une application à toute l'unité urbaine de Paris, gare du GPE ou pas (les CDT comme nouvel outil de coopération autour d'un projet urbain). Néanmoins, les 21 premiers CDT engagés (mars 2014 : 157 communes, 10% de l'espace régional et 38% de la population) réfèrent tous au projet de transport du Grand Paris d'ici 2030, sauf celui de la Confluence, encore à l'étude.

La gouvernance de ces projets de territoire contractuels, à horizon de 15 ans, prend en charge leurs dimensions économiques (immobilier d'entreprise, emplois) et urbaines (logement, mobilité), en référence aux projets et documents d'orientation locaux existants. L'objectif de densification autour des gares est implicite, quelques équipements structurants programmés, universitaires, sportifs ou culturels, sont aussi inclus, comme le projet commercial d'Europa City, près de Roissy.

N'est pas visible à ce jour une fonction de régulation métropolitaine du CDT, qui serait pourtant utile quand on sait que, par exemple, la programmation tertiaire totale excède les capacités du marché. Si un CDT peut faciliter la mise en réseau d'équipements sur un territoire élargi, aucun n'a pour l'instant installé clairement une réflexion concertée sur le renforcement de centralités urbaines d'échelle territoriale, voire même de rayonnement métropolitain.

■ La mobilité, fonction indispensable à une centralité en réseau

■ Une mobilité « picoreuse » dans le périurbain francilien

Dans le cadre du programme « Du périurbain à l'urbain » du PUCA et de la recherche conduite par l'IAU en 2012-2014, une analyse des mobilités dans le périurbain donne de précieux enseignements sur les bassins de vie.

#### *Une mobilité sophistiquée*

Les habitants du périurbain, s'ils restent soumis à l'utilisation de l'automobile, expriment aussi une liberté de choix sur la destination de leurs déplacements. Ils se veulent « acteurs » de leurs mobilités et le caractère hybride des espaces périurbains apparaît plus comme un « champ des possibles » que comme une contrainte.

Les lieux fréquentés montrent une complexification des mobilités, des pratiques et des perceptions : un fonctionnement plus sophistiqué, moins formaté, moins radioconcentrique, en d'autres termes plus hybride. En effet, la plupart des cartes de déplacements révèlent une mobilité « éparse », au gré des opportunités et des ressources du territoire, un lien distendu à Paris et des appréhensions variées de la centralité.

Les habitants du secteur situé entre Maule et Guerville sont peut-être assez emblématiques de la variété des comportements de mobilité quotidienne dans le périurbain de l'ouest francilien, et leurs propos illustrent la difficulté à définir des bassins de vie. La relative proximité de l'agglomération et la présence de centralités locales leur offre un choix finalement assez généreux, leur permettant de « picorer » entre polarités fonctionnelles, centres-villes historiques et micro-centralités « sentimentales » auxquelles ils sont attachés pour des raisons tout aussi symboliques que pratiques. A la palette des alternatives s'ajoutent celle des histoires personnelles de ménages aux origines variées et dont le profil s'est diversifié.

#### *Mais une proximité systématiquement investie*

Ces analyses montrent l'existence d'un système de « lieux » périurbains qui polarisent les déplacements. Ces polarités se hiérarchisent en fonction de leurs proximités, mais aussi en fonction

des motifs de déplacements : certaines sont « multifonctionnelles » et drainent les déplacements quels que soient les motifs, alors que d'autres semblent plus spécialisées dans une fonction. Au sein des pôles principaux, les habitants, tout périurbains qu'ils soient, ont des habitudes de déplacements très ancrées dans la proximité, exploitant au maximum les ressources locales et parcourant des distances souvent plus courtes que les habitants des franges de l'agglomération.

Par ailleurs, les espaces périurbains apparaissent différenciés, notamment en fonction de la profondeur historique de leur développement : dans le périurbain yvelinois et val-d'oisien, des polarités secondaires se sont progressivement constituées, faisant apparaître des comportements intermédiaires entre les habitants des pôles principaux et ceux des communes rurales. Dans le périurbain plus récent de l'est francilien, le système est plus simple sans véritablement d'échelon intermédiaire entre des pôles principaux très polarisants et des communes rurales.

L'analyse des déplacements réalisés pour des motifs autres que le travail confirme les évolutions observées pour les navettes : une tendance, qui semble maintenant bien dessinée, au recentrage sur des territoires de proximité, une utilisation accrue de ressources locales qui se diversifient et s'étoffent, de la part d'une population dont l'ancrage local se renforce.

#### *Un territoire périurbain innervé par des polarités locales d'équipements et de services*

La modélisation des centralités locales, constituées d'une concentration d'équipements et services commerciaux, administratifs, culturels ou de loisirs, met en évidence l'existence d'un réseau de polarités, plus ou moins conséquentes, offrant une gamme plus ou moins étendue de services, notamment de proximité. Ce réseau de centralités, largement utilisé par les habitants, innerve l'ensemble du territoire périurbain étudié, notamment le territoire des Yvelines.

#### ■ La mobilité en renfort de centralités en réseau

La banlieue et le périurbain franciliens ont été consacrés durant des décennies à l'usage quasi exclusif de l'automobile, mode de transport porteur de leur développement. Territoires urbains assez hétérogènes dans leur forme (quartiers denses de faubourgs, noyaux villageois anciens, zones pavillonnaires, cités d'habitat social, zones d'activités et zones commerciales), ils fonctionnent par plaque et sont articulés entre eux principalement par le réseau structurant de voirie.

Si ce schéma offre de nombreux avantages en termes de mobilité, de rapidité et de grande connectivité à des échelles métropolitaines, il atteint aujourd'hui ses limites. Les problématiques de transport et de mobilité s'y posent de manière accrue face à la saturation croissante des infrastructures routières, face aux enjeux climatiques et au renchérissement du coût des énergies fossiles, face aux enjeux sociaux économiques et démographiques, et enfin face aux difficultés de financement des transports publics, investissement comme exploitation, et aux coûts directs et indirects de l'automobile.

La solution du tout-voiture est, c'est aujourd'hui admis, une impasse, en périphérie comme en centre-ville. Face à l'ampleur de l'étalement urbain, l'alternative du transport public reste, prise isolément, peu performante, même si ces dernières années des améliorations indéniables ont été apportées aux réseaux, mais ces efforts ont un coût. De ce fait, il s'avère qu'aucun mode de transport ni aucun service n'est à négliger pour soutenir la mobilité des personnes en banlieue et dans le périurbain.

En parallèle à ce constat, dans l'analyse des mobilités à partir de l'EGT de 2011<sup>48</sup>, il apparaît que les distances quotidiennes parcourues dans le périurbain se stabilisent pour tous les motifs de déplacement. Les habitants du périurbain exploitent de plus en plus les ressources de leur proximité.

Dans ce contexte, la « transition mobilité » peut intervenir dans le périurbain comme elle l'est déjà, toutes choses étant égales par ailleurs, dans le cœur d'agglomération, qu'elle soit portée par une approche nouvelle de l'infrastructure, partage multimodale de la voirie et politiques de modérations du trafic (PDUIF), par de nouveaux services d'information et de partage de l'offre, ainsi que par une responsabilisation des franciliens eux-mêmes vis-à-vis de leur pratique.

---

<sup>48</sup> Note rapide n°646, *La mobilité dans le périurbain, désir d'ancrage et nouvelles proximités*, IAU, mars 2014  
[http://www.iau-idf.fr/fileadmin/Etudes/etude\\_1059/NR\\_646\\_web.pdf](http://www.iau-idf.fr/fileadmin/Etudes/etude_1059/NR_646_web.pdf)

L'Enquête Globale Transport montre ainsi que la mobilité piétonne dans le périurbain rattrape celle des franges de l'agglomération alors qu'elle était nettement inférieure en 2001. De la même manière, la solution transport que représente le vélo reste encore très peu exploitée alors qu'il est possible d'imaginer que des politiques cyclables adaptées puissent porter leurs fruits pour développer l'usage du vélo-utilitaire dans la ville périphérique, comme elles ont porté leurs fruits dans les centres-villes. Certaines actions à mener sont de long terme et touchent un remaniement en profondeur des formes urbaines du périurbain. C'est un enjeu fondamental alors même que dans cette ville toujours en fabrication, de nouveaux quartiers sortent de terre sans réelle rupture et changement de paradigme par rapport à la mobilité (au-delà d'un certain affichage et de mesures alibi).

D'autres actions peuvent cependant être initiées sur le court-moyen terme notamment en faveur des mobilités actives. En effet, si à l'échelle de l'agglomération, la ville périphérique n'est ni « marchable » ni cyclable au regard des distances à parcourir, il n'en est pas de même à l'échelle de certains bassins de déplacements qui sont, tout autant qu'en centre-ville, des bassins de proximité. Cela est valable pour l'accès aux :

- commerces et aux services communaux,
- écoles primaires et aux collèges,
- pôles d'emplois,
- gares et stations des réseaux de transports collectifs (rabattement).

C'est une approche qui renvoie donc aux notions de centralité, à leur organisation et leur mise en évidence dans l'espace présent et futur, mais peut-être selon un modèle à réinventer par rapport à celui, historique, des villes-centres.

# “ Annexe 3 : les fiches d'opération ”

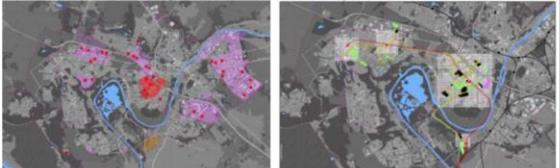
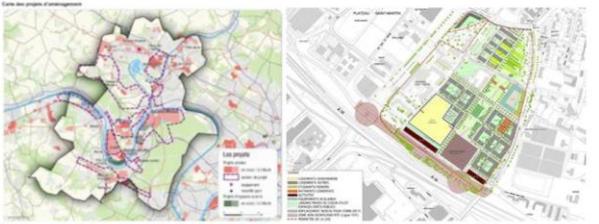
1 Cergy-Pontoise

2 Marne-et-Gondoire

3 Saint-Quentin-en-Yvelines / Paris-Saclay

4 Sénart

|                                                                                                                                                                        |                                                                                   |                                                                                                                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p>Séance du 26 septembre 2014<br/>Métropolitain,<br/>le périurbain francilien ?</p> |  | <p><b>Fiche de projet n°1</b></p> <p>CA de Cergy-Pontoise<br/>Anne Pierquin, Pierre Ramond</p> <p><i>Un cœur de ville pour le territoire large</i></p> <p>Sources : site, entretiens, divers</p> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>1. Les faits</b>      <b>Le grand territoire</b></p> <p>Aire d'influence<br/>Ex-ville nouvelle au nord-ouest, sur l'Oise, avec Pontoise, seule ville ancienne</p>  <p>La boucle de Seine-aval, avec Achères (le port), Poissy et St-Germain (la « vraie ville »)<br/>Pôles économiques et ville-campus</p>  | <p><b>L'aménagement proche</b></p> <p>Zones de projet<br/>Projets en cours et centralités</p>  <p>Caserne Bossut à Pontoise, près de l'université</p>  <p>Neuville-université      Grand centre</p> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Acteurs et gouvernance</b></p> <p>Communauté d'agglomération Cergy-Pontoise, 2004<br/>CA des 2 rives de la Seine (longtemps séparation)<br/>Saint-Germain, la ville historique<br/>Achères, Conflans, villes sur la Seine<br/>CDT Confluence, accord-cadre 2013<br/>Centre institutionnel (préfecture)<br/>Une université de 15 000 étudiants<br/>Une économie d'activités très qualifiées<br/>Pontoise, ville « provinciale » dotée d'une grande université</p> | <p><b>Programme</b></p> <p><b>Grand Centre</b> 3 000 logts, 45 000 m<sup>2</sup> bureaux, 10 000 m<sup>2</sup> équipements et commerces<br/><b>Caserne Bossut</b> Pontoise, 24 ha, 2123 lgts, 5% activités et bureaux, hall d'exposition, école, crèche<br/><b>Neuville- université</b>, cœur de ville près de la gare, 35 ha, commerces, logements R+2 et 3, bureaux, recherche (5 150 m<sup>2</sup> MIR), résidence étudiante, mail, jardin de sculptures<br/><b>Arena-ice</b> 5 000 places (hockey, vélo à SQY) près de la patinoire créée par la ville nouvelle</p> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Démarche</b></p> <p>Ville nouvelle inscrite comme grand pôle de développement au nord de Seine aval<br/>SCOT 2013 : volonté d'un rapport à Paris et à Roissy CgdG, peu exprimée sur la Confluence.<br/>Des stratégies de confortation économique et universitaire<br/>Choix récent de concentrer des équipements métropolitains (dont université) sur Cergy-centre pour meilleure visibilité, après un temps d'éparpillement dans chaque commune.<br/>Marché de définition en 2013 sur Grand centre, équipements concentrés</p> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                         |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Projets</b></p> <p>Cergy-préfecture<br/>Longtemps, dualité entre Cergy-Préfecture, ville neuve (avec université, tertiaire uniquement là), et Pontoise, ville ancienne<br/>Cœur de ville neuf, restructuration<br/>Réseau vert<br/>Dans la boucle : port multimodal Seine-Métropole à Achères, port-Ecopôle à Triel, gare Confluence, gare Eole 2020, tram-train tangentielle-est, ligne nouvelle Paris-Normandie.<br/>Projets urbains à Poissy, Carrières, centre de Saint-Germain</p> |  <p>réseau vert</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|

**Les ingrédients de la centralité**

Centralités locales : équipements communaux déconcentrés. A Cergy-préfecture, juxtaposition d'îlots monofonctionnels, importance de la voirie automobile, séparation des flux.  
Centre à St-Christophe, Vauréal.  
Pontoise : ville provinciale, veut une animation peu bruyante (ni ciné ni concert, pas d'activités pour étudiants à Bossut), centre de congrès.  
Grands parcs, espaces verts généreux, réseau vert sur la boucle, encore peu exploité et visible (pas pistes cyclables).  
Base de loisirs, peu utilisée par la population locale ni les étudiants. Chalandise large vers nord (Vexin) et hors IDF, comme pour les équipements culturels, l'hôpital, les centres commerciaux,  
Ville symbolique (haut de gamme, classique) est Saint-Germain, autres sorties attractives : Quatre temps / Défense par RER, Herblay centres commerciaux.  
Fonctions administratives (préfecture) et universitaires (15 000 étudiants) importantes, nouveaux équipements pour visibilité, dont Aréna-Ice, nouveau centre, pôle de vie Neuville  
Condition fondamentale de centralité : densité et densité d'emplois, pour équilibre habitat / emploi et chalandise suffisante. Mais peu d'emploi dans le centre et coût/temps du RER.

**Les questions et remarques**

Espaces publics assez dégradés à Cergy-Préfecture, peu d'intensité urbaine (segmentation fonctionnelle) malgré linéaire commercial sur rue, idem dans les autres quartiers (quartiers pavillonnaires, St-Christophe habitat locatif investisseurs, forte mobilité).  
Requalification de l'espace public, très routier, coupures, sans qualité ?  
Rabattements vers le centre : création d'une offre cyclable (avec divers types de vélos), pistes détente et travail mais pas encore très utilisées Risque d'évasion vers autres sites en voiture ou RER (ou de faible usage de la ville, retrait sur famille et logement, faible ancrage ?).  
Economie en recomposition et consolidation (parc vieillissant mais de plus en plus d'activités innovantes, high tech, industrie, vraie polarité économique à l'échelle de la vallée de la Seine ; rapport à l'offre d'habitat ?  
Faible usage de la chalandise des non-résidents permanents (actifs, étudiants, visiteurs administratifs et commerciaux...), renforcer l'économie présente (actifs middle class, étudiants...) ? Impératif de la densification et de l'attraction résidentielle des actifs  
Fonctionnement en bassins de vie ? Vecteurs de mobilité, points d'accès ? vélo, halte fluviale à Pontoise, évasion par RER ?

**Les perspectives**

Projet de pôle gare Neuville, gare inutilisée pour l'urbain (grande place, café, restaurant). Projet de « ville-nature » sur Grand centre. Accessible pour 50% de l'agglo (étude AREP)  
Pas besoin de nouveaux parcs de stationnement, excès d'offre (17 800 places public/privé) à mutualiser. 500 pl. en projet sur Neuville.  
Tourisme métropolitain et loisirs quotidiens sur la boucle: aménités culturelles (fréquentation et origines ?), restaurants et hôtels voisinage (Auvers, Pontoise, Jouy-le-Moutier), villégiature : lier aux réseaux verts et à l'usage renforcé du grand paysage pour les loisirs, dépasser l'image négative de VN, la coupure physique et départementale de la confluence(CDT).

**Conditions d'émergence des lieux**

Pôle multifonctionnel du Grand Centre fermé sur soi, figé. Aréna, destination en tunnel : effets sur l'animation locale ? Développer une offre urbaine privée aux abords, rénover les pieds d'immeuble, laisser venir l'inattendu, renforcer l'animation locale à côté des grands équipements ?  
Dispersion entre centre préfecture et projet Grand Centre, Bossut peu associé. Faire évoluer, ouvrir, lier à l'Oise et aux abords verts ? Travailler la mobilité de proximité, les parcours ?  
Hypothèse loisir vert, réseau vert et Oise depuis Bossut et Cergy-préfecture ? Lier aux sites touristiques, penser les mobilités douces, les micro-activités d'animation  
Rayonnement plus large sur Vexin, confluence ?

**Les moyens d'une centralité urbaine territoriale**

< gouvernance : CA confirmée sur sa légitimité à porter un projet à échelle de la confluence, travail avec Pontoise, Saint-Germain, autres partenariats ?  
< stratégies : tabler sur étudiants, jeunes et actifs pour développer une offre sur des modes de vie métropolitains (loisirs, mobilité, culture et création, sport, etc.), sur l'initiative privée dans la ville ?  
< supports spatiaux : projets déclencheurs, innovation?

**Les alternatives**

< gouvernance institutionnelle : pas d'impact de la carte 2016  
< lieux de négociation territoriale sur des supports de centralité urbaine en réseau ?

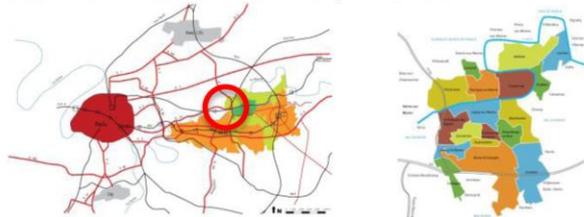


1. Les faits Le grand territoire

Aire d'influence

< Territoire au-delà de l'A104 (limite de la grande couronne), CAMG insérée entre les secteurs 2 et 3 de la VN de Marne-la-vallée, territoire hors VN traversé par la Marne, une ville médiévale (foire de Champagne) en bord de Seine, avec un hôpital (récemment déplacé), des communes en frange agricole au nord de la Seine (grands espaces de respiration), des domaines historiques.

< Deux liens à Paris sur la CAMG: la Marne (site de de villégiature historique) et la voie ferrée Paris-Meaux (gare à Lagny) et un ancrage sur les grands axes franciliens (zones d'activités en bordure de l'A104, A4 au sud



La CAMG dans son environnement, les communes



Les pôles de Marne-la-vallée, les CDT alentours

L'aménagement proche

Zones de projet

A la fois périmètre de réflexion prospective et projet d'aménagement multisite (18 sites d'impulsion) pour « faire la ville » en valorisant ses multiples lieux porteurs d'identité et d'usages (rétroaction sur l'existant), complémentaires et reliés entre eux (maillage) pour créer logements, équipements et moyens de transport sans empiéter sur les espaces naturels et agricoles.



Projet M&G



Projets de quartier à Bussy et Montévrain

Acteurs et gouvernance

< Communauté d'agglomération depuis 2004 sur 9 communes du secteur 3 de Marne-la-vallée, devenues 18 en 2014, dont Montévrain et Bussy ajoutés par le Préfet en 2013 (SRCl 2012 =CA de 200 000 h).

< Quatre communes (Lagny, Thorigny, Pomponne, Saint-Thibault) accueillent le Centre communautaire éclaté

< La SPLA, créée en 2012 pour les projets à venir

< La ville nouvelle: EPA sur les secteurs 3 et 4 (projets sur Descartes / campus recherche et nouveau quartier résidentiel en extension), SAN en première couronne ; Bussy (23 600 h) et Montévrain 8 800 h) avec des projets d'extension portés – hors ville nouvelle – par l'EPA.

< 4 CDT proches de MLV, seul validé : celui du Grand Paris Est Noisy-Champs, le 09.09.2013 (gare ligne 16)

Programmes des projets

< Projet de centre communautaire éclaté sur Lagny, Thorigny et Pomponne (lauréat NQU 2010, choix A. Chemetoff en 2010 comme maître d'œuvre de la stratégie de projet), premier rendu février 2014

< 2.500 logements, équipements publics (dont lieu culturel au domaine de Rentilly, siège de la CA), requalification de la ZAE Lagny-STV, nouvelle ZAE à Thorigny, aménagement du parc St Jean et des bords de Marne, nouveau pôle santé + EHPAD sur l'ancien hôpital de Lagny, requalification du pôle gare Lagny-Thorigny-Pomponne, réfection du pont ferré sur la Marne, etc. : densifier et révéler le territoire

< Bussy et Montévrain, projets de quartiers en extension urbaine, 3000 logements (9000 existants) et 3300 logements (3800 existants)

Démarches institutionnelles

< Programmation stratégique : SCOT, PLH, PPEANP (protection des espaces agricoles et naturels périurbains)

< Forte volonté de fabriquer une ville « inactuelle » avec ses racines historiques, son socle naturel, ses paysages, ses rivières (Gondoire, Brosse), ses traditions vivantes (villégiature, péniches, promenades et chemins forestiers, son patrimoine vernaculaire réinventé (hôpital, villa palladienne, maisons de meulière, domaine, parcs).

> Aux avant-postes vers la Métropole intégrée, à côté de la « ville nouvelle », tout un « présent continu » sur lequel bâtir lentement une ville renforcée, avec des logements, des activités, des équipements culturels, un cœur de ville dans la nature, rayonnant sur toute la communauté d'agglomération

**Les ingrédients de la centralité**

- < Une ville historique sur la Marne, à 28 km de Paris, avec une gare qui relie à la gare de l'Est et, à proximité, une excellente desserte A4, A104, RER A ; une campagne habitée alentour qui apporte une respiration, des espaces de loisirs, une expérience francilienne, filiation parisienne (ville/campagne du dimanche) mais pas métropolitaine (connue de tous, hasard de la promenade).
- < La ville nouvelle linéaire (RER A, A4) avec :
  - le secteur 3 avec Bussy et Montévrain, villes champignons sans centralité et des emplois peu qualifiés (logistique) sur l'A4,
  - le secteur 2 (ouest de la francilienne, vraie coupure, fin des réseaux bus) avec Descartes et université, pôles métropolitains en plaques fermées, faible polarité économique, grands projets à l'étude
  - le secteur 4, Disney (bulle de loisirs mondialisés), le Village Nature, le centre commercial Val d'Europe, la ville nouvelle anti-banlieue
- < La première couronne, trop loin, trop faible centralité de Noisy-le-grand, vieux village / centre commercial, Chelles, puis le « ventre mou » de l'est 93, Tremblay et le pôle autour du circuit Carole (hôtels dans le centre, coût/temps du RER).
- < Peu de liens vers Roissy au nord, si ce n'est par l'A4
- > Projet Lion-Peter autour de Descartes (concept structurant de « nature intense », quartiers zéro carbone - 1190 logements-, commerces, équipements et « repères urbains » sur le boulevard du ru du Nesle (TCSP relié au tramway T4 Clichy Montfermeil / Yvris)

**Les questions et remarques**

- < Ancrage métropolitain : vécu ou rêvé, depuis la CAMG, depuis la VN ?
- < Les liens à Paris, symboliques (via Marne et voie ferrée), fonctionnels (travail, voiture, RER A à Torcy + bus = 60 mn vers Chatelet), désirés ? Autre ville, autre vie, dans un rapport très direct à un territoire semi-campagnard, semi-provincial ?
- < Liens aux pôles économiques : le CG77 regrette que l'emploi soit ailleurs, peut-on apporter aussi des activités sur place, créer de la richesse (développement de télécentres dans le 77)
- < Bassins de vie, au-delà des trajets domicile-travail (très chronophages, quel temps reste pour profiter du territoire ?), place de M&G dans les circuits du territoire, quelle échelle de rayonnement pour la centralité communautaire, sur la CAMG ou plus ? Comment rayonner, résonner sur Bussy, Montévrain, Descartes ? Pépite de centralité vécue, rare ou manquante sur la ville nouvelle, à côté des « plaques » commerciales / loisirs ?
- < Autres germes de centralité: le projet Lion autour de Descartes peut-il mieux s'ancrer dans le territoire physique, mieux résonner avec le projet de M&G que les centres urbains actuels de la ville nouvelle ?

Intégration de la Cité Descartes dans son territoire



étude urbaine octobre 2012.

**Stratégies et tactiques soutenant les projets**

- < Dans la CAMG, traitement des coupures physiques (pont ferré) et des lieux de desserte (pôle gare Lagny-Thorigny-Pomponne), liens nord-sud par la Marne, la marne comme axe de rencontre des territoires et des modes de vie
- < Au-delà, dynamiques à double détente, CDT sur première couronne, axe de nouvelles polarités d'abord économiques dans la ville nouvelle, rien sur la structuration des centralités urbaines (voir projets)

**Conditions d'émergence des lieux**

- < Nécessité d'un portage politique fort pour faire émerger la centralité urbaine sur la CAMG et au-delà
- < Question des modes de vie dans les diverses villes, quelles attentes urbaines, quel temps disponible dans le territoire, quelle chalandise plus large possible ?

**Les moyens d'une centralité urbaine territoriale**

- < Prolongation du RER E
- < Renforcer l'offre touristique avec l'OTMG, développer un hébergement/restauration haut de gamme, en écho à ce qui se fait sur la Marne en première couronne.
- < Projets déclencheurs d'image forte, comme l'œuvre de Xavier Veilhan / domaine de Rentilly, le musée d'art contemporain, des lieux emblématiques et attractifs à mettre en réseau pour une visibilité métropolitaine, dans une offre de loisirs métropolitains coordonnée.

**Les autres opportunités ou perspectives**

- < SRCI 2016, projet de grande intercommunalité liant les grands projets économiques de grande couronne, question des centralités urbaines pas traitée aux échelles territoriales actuelles, premier stade nécessaire pour espérer faire vivre les grands territoires en dialogue avec la métropole du Grand Paris ?



1. Les faits Le grand territoire

Aire d'influence

Le sud-ouest francilien, de Versailles (grande ville historique) à Saint-Quentin-en-Yvelines, ex-ville nouvelle (100 000 emplois, 144 000 habitants, 10 000 étudiants) ; une nouvelle dynamique avec le projet de Paris-Saclay (futur cluster mondial du Grand Paris, de Saclay à la vallée de Chevreuse, campus à Saclay) dans le cône sud de l'innovation Yvelines/Essonne.



Positionnement de SQY L'OIN Paris-Saclay  
Dans l'OIN, 2 bassins de vie, des complémentarités fortes (économie, R&D...), plusieurs aménageurs (CASQY, AFTRP, EPPS dans l'OIN)

L'aménagement proche

Zones de projet

Versailles Grand Parc : pôle-gare Versailles-Chantier, friches militaires à Satory et à Saint-Cyr (18 000 h)  
SQY : pôles-gares SQY/Montigny, Guyancourt (L18 GPE)



SQY pôle multimodal Satory ouest

Acteurs et gouvernance

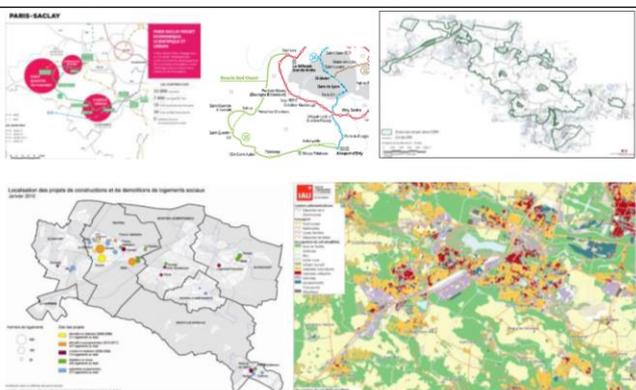
- Versailles Grand Parc, 49 communes dont la grande ville historique, préfecture Yvelines, pôle universitaire; plusieurs villes moyennes
- CASQY (CA depuis 2004), 7 villes sans ville-centre majeure (3 autour de 10 000 h ; Élancourt, Guyancourt, Montigny-le B, Trappes de 27 à 30 000 h.), 34% de logements sociaux, stagnation démographique ; vrai pôle économique tertiaire; centralité urbaine dispersée, logements programmés
- EPPS, en charge de l'OIN Paris-Saclay et aménageur de grands projets en lien avec la dynamique du cluster mondial (sur le secteur, notamment Satory à Versailles), étude de projets urbains mixtes à Trappes et Guyancourt
- CDT avec CASQY, VGP, Vélizy-Villacoublay; validé en juillet 2014, EPPS en maîtrise d'ouvrage déléguée pour des collectivités et l'Etat (18 études en cours avec le Ministère de la Défense, la DREIF, le CG78, Trappes, Vélizy-Villacoublay)

Programmes locaux

- Secteur Versailles Grand Parc:**
  - pôle-gare Versailles-Chantiers ; quartier à St-Cyr sur 24 ha., 1 395 logements, commerces, activités, équipements
- Secteur CASQY, études CASQY**
  - Etudes pré-opérationnelles sur des quartiers de gare Bécannes/Verrières, Remise/Voisins, éco-quartier/Magny
  - Projets urbains en ZAC : Villarois/Guyancourt, l'Aérostas/Trappes, Les Réaux/Élancourt, Centre/Montigny, etc.
  - Etude stratégique sur le corridor ferroviaire (renforcer l'attractivité métropolitaine)
- Etudes EPPS sur ZAC dans l'OIN Paris-Orsay**
  - ZAC Satory/Versailles, 180 ha friche militaire, campus, 3 à 5 000 logements en plusieurs quartiers, commerces et services près du parc technologique (6 à 700 000 m²)
  - Guyancourt, pré-étude pôle-gare (Ligne 18 GPE) près du Techno-centre Renault
  - Trappes, friches ferroviaires sur secteur-gare, pré-étude logements et espaces économiques, EPPS en partenariat avec Trappes, Montigny et CASQY

Démarches institutionnelles

- CASQY: PLU-i et PADD en cours d'étude (futur projet de territoire); PLH-i 2012-17 ; PLD arrêté; convention EPFY depuis 2013 sur des secteurs de projets urbains. 3 ZAD et plusieurs ZAC en régie directe CASQY. Projet d'une étude sur les centralités commerciales
- Versailles : ZAD et ZAC Satory, programme de revitalisation (PLR), peut-être étendu à Toussus.
- CDT VGP/SQY/WV, urbanisation autour des futures gares de la ligne 18 du GPE et développement économique, objectifs TOL de 3620 logements / an à terme.



## 2. Les analyses

**Les ingrédients de la centralité**

< A grande échelle, poids de Versailles (préfecture, tourisme, centre-ville commerçant, gare RER), centre de bassin de vie, mais diffraction entre plusieurs pôles et nette séparation avec le bassin de Saclay à l'est

< SQY, pôle culturel multisite (salles de spectacle, théâtre (scène nationale), médiathèques, multiplex, abbaye/musée de Port Royal, centre d'art de Commanderie des templiers

< Offre sports-loisirs multisite : base de loisirs, vélodrome, golf national (Ryder Cup 2017), plusieurs équipements sportifs, projet privé hollandais de ski-dôme (22 000 m²)

> Offre commerciale alentours (forte concurrence haut de gamme - Parly 2, Vélizy, Outlet à Plaisir sur ancien site Bull capte clientèle voyageurs asiatiques -, moyenne gamme à Coignières) avec accès voiture, offre de marques (sauf commerce de bouche), stratifiée par niveaux de vie, clientèles à haut pouvoir d'achat et plus modestes, affaiblit les centralités urbaines : animation réduite car peu de commerce de rue (pôle commercial alimentaire privé attractif à Montigny), perte de vitesse du centre commercial régional. Difficulté d'intervention publique, un seul propriétaire des commerces, sans stratégie sur l'agglomération, espace collectif privé.

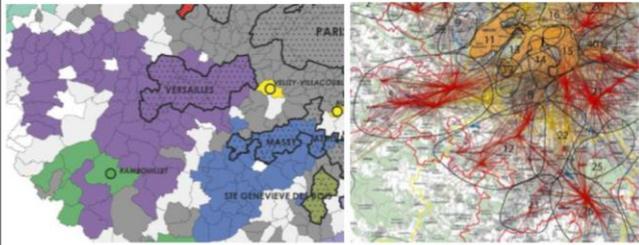
< Mode de vie axé sur la qualité résidentielle, fort attrait des espaces verts ; mobilité automobile pour achats et loisirs sur une aire élargie. Peu de vie nocturne par l'offre privée, pôle universitaire mais bars, cafés et pubs ouverts surtout en journée.

**Les questions et remarques**

< Selon une étude SQY 2007, revenus du travail souvent dépensés en-dehors, sur une large aire de consommation commerciale dans les Yvelines. Quelle stratégie pour y parer, quelles attentes et modes de vie des habitants et usagers du territoire ?

< Espace public, mobilité : ingrédients d'animation urbaine nombreux mais dispersés sur plusieurs sites, trajets à pied concurrencés par l'offre accessible en voiture. Comment faciliter la mobilité proche, traiter les espaces de liaison, rendre l'offre culture et loisirs plus visible ? Quelle est la chalandise des équipements culturels et de loisirs ?

< Mixité sociale typique de ville nouvelle (quartiers populaires, opérations ANRU) dans un département aux populations aisées. Quelle attractivité résidentielle pour les cadres, très inclus dans la métropole, quelles attentes, ville animée ou calme résidentiel ? Quels lieux urbains partagés entre les sociétés locales ? Quels vecteurs d'animation urbaine plus dense, avec étudiants, etc. ?



Bassins de vie / Ch. Devillers

**Les stratégies et tactiques soutenant les projets**

< Pour la CASQY, 2 questions-clés, le commerce et les espaces publics du pôle-centre urbain, d'où :

- réflexion pour stratégie et actions sur l'aménagement commercial (hiérarchie, positionnement des pôles),
- étude d'un plan-guide de requalification des espaces publics du centre sur Guyancourt-Montigny (gare SQY)

< L'EPPS développer de nouveaux sites économiques, des campus, fédère la réponse aux objectifs de logements neufs du CDT, programme les grands projets (tenant compte des équipements existants), phase les pôles urbains avec taille minimale pour services et commerces ; quartiers expérimentaux pour nouvelle mobilité.

**Les conditions d'émergence des lieux**

< Renfort des centralités locales et des liaisons (liens piétons sans fléchage), prise en compte des populations en demande (jeunes, étudiants, familles d'actifs, etc.), loisirs urbains et de plein air, espace public à améliorer, circuits cyclables ? Opportunité de collaborations plus larges avec voisins, différences avec Versailles, Vélizy ? Versailles ?

< Visibilité locale et supra-locale des centralités : chalandise large limitée par les temps de transport en commun (40 mn vers Montparnasse ou Défense, cadencement nocturne très faible), mobilités au cœur du débat pour des centralités urbaines plus rayonnantes

**Les leviers d'une centralité urbaine territoriale**

< A terme, le projet Paris-Saclay va densifier populations et emplois autour des gares, opportunité pour l'émergence de nouveaux besoins en termes d'aménités urbaines (beaucoup d'étudiants, nouveaux habitants et actifs, etc.)

< Mettre en valeur les aménités urbaines et les lieux de loisirs du territoire, identifier les nouvelles pratiques (activités culturelles ou sportives), les besoins des étudiants (assez dispersés), des jeunes et actifs, favoriser la densification de l'offre privée d'animation urbaine, les connections en réseau par une mobilité adaptée, attractive

< Face au mode de vie périurbain dominant (picorage en voiture, vie centrée sur le domicile), détecter les « signaux faibles » d'autres pratiques métropolitaines de la ville plus dense, d'autres attentes.

**Les autres opportunités et perspectives**

< Les modes de vie, entre centre métropolitain et péri-urbain, sont plus axés sur l'environnement naturel, collectif ou individuel (jardin). Atout pour le territoire mais risque pour la ville dense ? Impacts de la vie associative dans l'espace public ? Visibilité urbaine métropolitaine ?

< Risque d'une répartition des fonctions, logements à l'ouest / emplois du cluster à l'est ? réflexion concertée sur la « valeur » de la ville dans ces nouveaux territoires, au-delà de l'image mondiale du cluster ? A verser dans le projet de SRCI ?

< Refondation des concepts urbains depuis 1960 ? Quelles innovations urbaines par rapport au couple commerce/voiture ? Aménités associées à l'offre d'habitat, stratégie par secteurs, ou lieux plus emblématiques ?



1. Les faits Le grand territoire

Aire d'influence

A cheval sur Essonne et Seine-et-Marne, à l'est de la Seine (à hauteur d'Evry), une urbanisation diffuse jalonnée de routes, sur un socle naturel de grande qualité, une « ville américaine » qui vient finir sur la forêt de Sénart, une ville nouvelle sans centre urbain majeur.

Non loin de la Seine et d'Evry, que le TZen prolongé devrait atteindre en 2020 via le Carré depuis Melun



L'aménagement proche

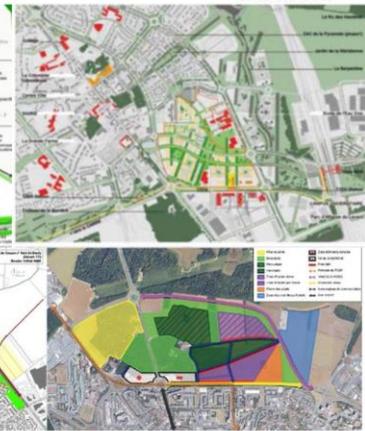
Zone de projet

Une ville nouvelle diffuse sans centre urbain majeur, une carte institutionnelle complexe, un centre commercial « augmenté », avec un TZen pour lier, quelques villes qui s'agrandissent sur son passage (Lieuxaint, Tigery, Cesson/Vert-Saint-Denis et Melun)



Tigery

Lieuxaint



Vert-Saint-Denis

Melun

Acteurs et gouvernance

- EPA Sénart (8 villes du 77, 4 du 91) dont Lieusaint, Tigery et Saint-Pierre du Perray,
  - le SAN Sénart-en-Essonne (Morsang, St-Pierre, Saintry, Tigery)
  - Sénart Grand Paris sud (28 acteurs du développement, publics et privés)
  - Carré Sénart (*gestionnaire* ?)
  - CA Evry Centre Essonne, CA Seine-Essonne
  - CDT
  - AUDESOS sur le CESO (autour d'Evry) depuis 2003 dont 2 villes de Sénart (Lieuxaint, Savigny-le-Temple)
- Gouvernance très éclatée alentours : deux villes nouvelles de part et d'autre de la Seine, Sénart, ville nouvelle pavillonnaire, dont le centre n'a jamais émergé entre Evry et Melun.

Programmes urbains locaux

- Tigery / 91, 2 860 h, 26 ha de projet, 650 logements (909 existant), RPA, 8 000 m<sup>2</sup> commerces /bourg, ZAE,
  - Lieusaint / 77, 10 700 h, 18 ha de projet près de la gare, 2 000 logements (4 059 existant), commerce, culture, restaurant, hôtel, bureaux, services,
  - Cesson Vert-Saint-Denis / 77, 8700 et 7 000 ha, 862 logements (5 894 existant)
  - Melun nord / 77, 40 600 h, 2 500 logements (18 920 existant)
- Carré Sénart, projets d'extension du centre commercial, théâtre (2015), école d'ingénieurs (1000 étudiants)  
TZen2, du Carré à Melun, charte aménagement-transport.  
Plots urbains entre coulées vertes, mixité ville/nature, habitat plus dense, enclaves pavillonnaires ouvertes, lien aux réseaux de bus, accès aux espaces de loisirs

Démarches institutionnelles

- < En 1994, stratégie tripolaire à Sénart avec pôle-gare + université à Lieusaint-Moissy, nouvelle gare de St-Pierre et « centre » Sénart, devenu centre commercial sans habitat
- < Renforcement de l'accessibilité (RER D) par un TZen (2012-20), d'abord d'Evry à Lieusaint et, d'ici 2020, à Melun
- < Poursuite de l'urbanisation (habitat couches moyennes) et confortation de l'emploi (0,75 tx d'emploi mais logistique, peu liée aux qualifications des actifs résidents), logistique routière (A104, A5) avec aménagement durable
- < Sénart GP sud en 2008 pour plus de notoriété et diversifier l'emploi, avec villes, CCI, grandes écoles, entreprises
- < Charte aménagement transport à l'étude pour TZen sud en 2013-14

## 2. Les analyses

**Les ingrédients de la centralité**

< Cas unique, en IDF, de ville nouvelle sans centre, remplacé, il y a 20 ans, par un centre commercial « augmenté » (commerces, loisirs, équipements) avec grand paysage aménagé par l'EPA

< Urbanisme à dominante pavillonnaire, petites villes à forte expansion périphérique et faible centralité (équipements de proximité), usage massif de la voiture, mode de vie typiquement périurbain

< Le Carré Sénart : centre commercial « milieu de gamme », Shopping Parc, restaurants, multiplex, bowling, Hôtel communautaire, Hôtel des finances, 35 000 m<sup>2</sup> de bureaux, un hôtel, et des projets d'extension (commerces et loisirs, théâtre, centre de formation pour ingénieurs). En 2013, 14 M de visiteurs.

< TZen 1 (Lieuxaint-Corbeil, 2011) et 2 (Melun), meilleure connexion et accès au Carré, aux espaces verts, à la forêt

< Cadre naturel et patrimonial : dans toute cette partie de l'Essonne, tissu urbain inorganisé, en contraste avec splendeur et épaisseur historique du cadre paysager, prolongé sur le Carré par les aménagements paysagers mais liens vers la forêt de Sénart peu visible dans les projets locaux proches

**Les questions et remarques**

< Mobilité en voiture (modèle périurbain) malgré le TZen (quelle fréquentation ?), à lier aux CSP et revenus des habitants, sociologie du secteur, attentes ?

< Chalandise du Carré : très large zone d'influence (2,5 M d'habitants), bonne notoriété à cette échelle (76% le connaissent). Sa « zone primaire » comprend 250 000 habitants (connaissance à 98%). complémentarités avec les centres urbains proches et lointains (Evry, Melun, Paris...) et les centres commerciaux alentours.

< Le Carré comme germe(s) de centralité : quel usage pour les habitants proches ? quel lien aux équipements des villes (théâtre en réseau avec l'existant) ? Quelles pratiques au carré en dehors des achats ?

< Quelles autres destinations possibles (commerce, culture, loisirs, rencontre, parcours des jeunes, etc.) ? Quels liens avec Evry, Melun, Savigny, etc. ? populations similaires ? projets communs ?

< Quelle mobilité douce complémentaire au TZen et vers quelles destinations ?

**Les stratégies et tactiques soutenant les projets**

< Potentiel d'attractivité urbaine en rive gauche (Evry)...

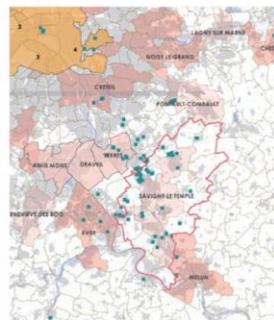
< Projet initial conçu avec la gare RER sur le Carré (abandon en 1999), chapelet d'offres et d'aménités urbaines sur le TZen,

**Les conditions d'émergence des lieux**

< Densification ponctuelle, forte logique de réseau par le TZen, quel impact pour le fonctionnement territorial : vie périurbaine sur le logement ou plus de vie collective au Carré et dans les centres urbains ?

< Le Carré, vrai espace de vie collective locale par partenariats avec les villes, la sociabilité associative locale, ou substitut commercial ? Quelle animation urbaine dans les villes ?

< Possibilité de faire évoluer un mode de vie périurbain avec picorage en voiture de grande portée, risques de segmentation et d'isolement (jeunes, personnes âgées?)

**Les leviers d'une centralité urbaine territoriale**

< Stratégies des villes pour centralités locale plus fortes, poids des villes moyennes, Savigny, Lieusaint (à terme, gare plus importante) ?

< Qualité et confort des espaces naturels et ouverts, un atout à valoriser et rendre accessible par une mobilité diffuse ?

< Choix de poursuivre sur Sénart l'offre résidentielle pavillonnaire, peu dense, de « ville-nature » ?

**Les autres opportunités**

< Projet de SRCI 2016, fondé sur une vision très large d'est en ouest ; liens plus forts avec Evry ?

< Quelles logiques de meilleure coopération en réseau de centralités, nord-sud vers Melun / TZen 2, est-ouest avec Evry-Corbeil / TZen 1, impact des centralités de ces deux villes ?

< Impact de la future gare TGV à Lieusaint comme nouveau pôle urbain ?

< Négociations par le CDT ?

# “ Annexe 4 : les fiches de cas ”

- 1 La BA 2017, de Brétigny à Evry
- 2 L'ouest de Roissy
- 3 Le nord-ouest du Bourget
- 4 Evry et la CA Evry-Centre Essonne
- 5 Versailles et Versailles Grand Parc

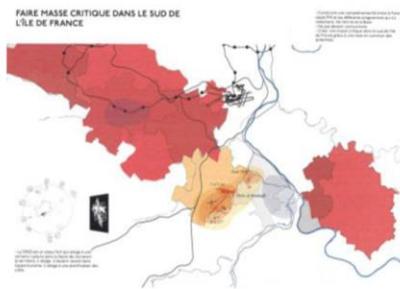


1. Les faits

**Le grand territoire**

Aire d'influence

A l'est : la **CA d'Evry** et le RER D (gare de Ris-Orangis)  
 Au nord : zone commerciale de la **Croix Blanche**, en développement sur la Francilienne, près de petites villes pavillonnaires (Bondoufle, Plessis-Pâté)  
 A l'ouest, **Brétigny-sur-Orge** (gare RER C, 23 000 h)  
 Au sud : le **plateau agricole** de Vert-le-Grand, la BA est un territoire charnière entre urbain et rural



A échelle large, un sud francilien en plein développement, entre Massy, Saclay et Evry.

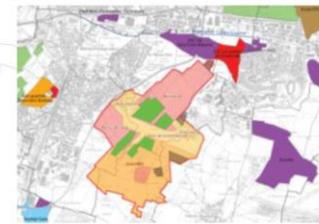
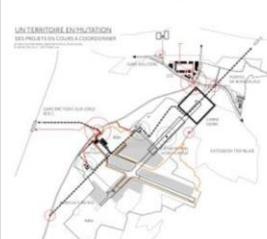


**L'aménagement proche**

Zones de projet

**BA 217** : périmètre de 750 ha, 4 communes, 2 EPCI dont la CA du Val d'Orge qui dispose de 300 ha de réserves foncières

**En continuité** : ZAC Porte de Bondoufle (NQU-habitat) ; ZAC Clause Bois-Badeau à Brétigny (NQU-mixte) et ZAC Maison neuve en extension (Commerce) ; ZAC Val Vert Croix-Blanche (Plessis-Pâté) ; Ecosite de Vert-le-Grand



Plan-guide AUC  
Projet de Bondoufle

Schéma général BA  
Projet de Brétigny



**Acteurs et gouvernance**

- **Ministère de la Défense** pour la BA 217 = le CRSD (mars 2012) est le contrat fixant les grandes orientations à venir de la base aérienne (dominante économique)
- CA du Val d'Orge, CC du Val d'Essonne, les 4 communes de l'ex BA et ses abords (Bondoufle, Evry sur CAECE), la Région, le CG91
- **SPL Francilienne sud Aménagement** : créée en 2012 pour réaliser les études (urbanisme stratégique, transport avec SAFEGE), le portage foncier et l'aménagement.
- **SIVU** (promotion et marketing territorial, étude de positionnement économique) avec la **Sorgem**
- **Acteurs économiques** : AEE et CCI 91, Chambre d'agriculture
- **Concepteur** : AUC (Djamel Klouche), missionné pour dessiner le projet

**Programme**

- BA 217** : plan-guide confié en 2014 à AUC qui sortira le projet d'aménagement des 300 ha d'ici 2015
- 205 ha au nord (Plessis-Pâté) : projet à vocation économique d'envergure régionale
- 80 ha à l'ouest (Brétigny) pour zone d'activités diversifiée en lien avec l'IRBA (Recherche Biomédicale de l'Armée et le Physiopôle de l'INRA (Recherche Agro.)
- 75 ha d'agriculture biologique au cœur de l'ex BA + La piste d'envol comme lieu de vie et support d'événementiel + liaison routière pour désenclaver le secteur + réflexions TC (liens RER C et D)
- Brétigny** (24 000 hbts) : NQU de 42 ha, 2 400 logements, extension centre-gare RER avec une moyenne surface commerciale / centralité urbaine qui reste très locale
- Bondoufle** (9 400 hbts) : ZAC de 48 ha, 1 800 logements, extension pavillonnaire, sans vision de centralité urbaine

**Démarches**

La BA217 est une opportunité exceptionnelle de développement et de structuration du sud francilien, dans une zone éparpillée entre un grand pôle dynamique d'ex-ville nouvelle (Evry) ; des villes anciennes, sur le fleuve, en renouvellement (Ris, Corbeil) et des villes plus dispersées à l'ouest dans les vallées (Brétigny, etc.).

Les enjeux sont de développer des projets à vocation économique (soutien de l'emploi, recherche et innovation) ; de soutenir l'agriculture de proximité (projet agricole), pour constituer un pôle d'emploi dense sur le carré nord et une zone de réserve foncière sur la partie centrale. Volonté de « faire de la limite de métropole un enjeu de projet » pour compléter le territoire, créer une voie de liaison sur la piste nord-sud, et développer un « partenariat résidentiel » pour les besoins de logements des secteurs alentours.

## 2. Les analyses

**Les ingrédients de la centralité**

Le territoire est constitué de **grandes plaques** (zones d'activités et d'habitat pavillonnaire) de faible densité, qui créent un paysage uniforme, sans structure ni polarités. Les habitants sont contraints à l'usage de la voiture vers centres commerciaux et autres destinations routières.

Les centralités riveraines, très locales pourraient entrer dans une logique de centralité urbaine en réseau, moyennant des dispositifs de mobilité douce d'est en ouest et du nord au sud, entre Brétigny et sa gare RER C, Le Plessis et son pôle commercial (en fait tournée sur l'A104), Bondoufle et son cœur de bourg.

Evry est le grand pôle urbain à l'est, centralité territoriale affirmée vers la Seine, avec Ris-Orangis (quartier durable en cours) et le futur stade FFR. Sa place dans le dispositif est à mieux définir et organiser.

La proximité de l'espace agricole au sud est un autre ingrédient, très spécifique, à exploiter.

**Les questions et remarques**

Les 4 communes de la BA ont leur propre fonctionnement et se tournent le dos. Quel type de centralité pourrait être partagé par les 4 communes et conforté à échelle plus large et quels programmes urbains sur la BA peuvent entrer dans cette logique en réseau multi-site ? Comment construire une mixité fonctionnelle ouverte, en réseau vers les marges et complémentaire des pôles urbains existant aux franges ?

A côté d'une future grande polarité économique d'échelle régionale, quelle est l'échelle territoriale pertinente pour une centralité urbaine, dans quelles complémentarités avec Evry ?

Plus que des seuls rabattements en modes doux vers les polarités existantes, ne faut-il pas imaginer un réseau d'espaces collectifs qui forme une trame commune ?

L'espace libre est important sur la BA. Peut-on, outre les implantations économiques et logements, imaginer des espaces collectifs supports de vie collective, élément majeur d'une centralité de rang métropolitain en réseau diffus ?

**Les stratégies et tactiques autour des projets**

L'ambition du projet sur la BA 217 est de développer un écosystème basé sur la connaissance et l'innovation, en lien avec la vocation du cône sud francilien jusqu'à Saclay.

Outre les projets économiques en lien avec la recherche, création d'activités plus urbaines et innovantes : pôle de maraîchage Bio sur la base, Écosite de Vert-le-Grand (traitement des déchets), pôle commercial sur l'habitat durable et intelligent Val Vert, (77 ha, 250 000m<sup>2</sup>),

Par ailleurs, plusieurs projets de quartiers durables, NQU Brétigny, Bondoufle, Ris un peu plus loin.

Attractivité urbaine par secteurs, fort potentiel de renouvellement ou extension pour le logement mais la structure urbaine reste très éclatée, disséminée.

Il faut s'appuyer sur une desserte vélo et marche à pied sinon la trame routière sera saturée et l'on reproduira fatalement le « tout voiture » dans ce nouveau quartier. La clé du nouveau quartier est d'envisager une nouvelle mobilité locale...

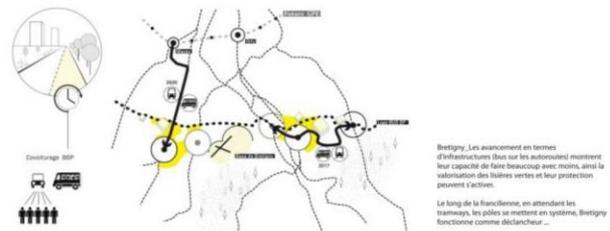
Evry, grand pôle proche, renforce aussi sa centralité, opportunité pour une réflexion d'échelle plus large.

**Conditions d'émergence des lieux**

Site de grande taille, réserve foncière rare en IDF. La proximité de grands acteurs scientifiques et économiques, y permet un projet d'échelle régionale, en complémentarité avec le développement du territoire de Saclay.

Avec le projet économique de grande envergure sur la BA, c'est l'opportunité (nécessité ?) d'interroger aussi le fonctionnement urbain du territoire alentours, d'Evry à Brétigny, et l'identité, l'attractivité collective de ce territoire, comme alternative à l'étalement l'urbain.

C'est aussi l'occasion de traiter l'articulation entre ville et agriculture, activités agricoles et urbaines, loisirs verts et travail (et pas seulement de réaliser des fronts urbains habités).



projet TVK / AIGP sur le sud francilien et l'A104

**Les leviers d'une centralité urbaine territoriale**

Gouvernance : les projets des divers acteurs institutionnels et économiques peuvent être confrontés pour faire émerger une centralité péri-urbaine en réseau, des partenariats seront nécessaires pour dépasser la seule échelle locale

Stratégies : ne pas devenir concurrents mais mettre en commun des potentiels, élargir le regard, chercher à être innovant (par exemple, l'agriculture comme activité économique, atout pour des relations de proximité et pour une qualité d'environnement urbain très particulière.

Mobilité : champ d'innovation et d'expérimentation important pour actifs, futurs résidents et passants

**Les autres opportunités ou contextes**

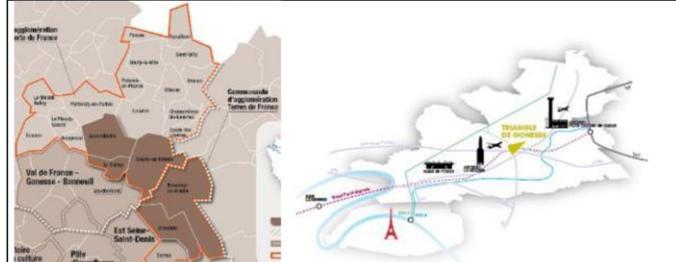
Gouvernance institutionnelle : impact du SRCI 2016 (incluant la CAVO et la CAECE) ?

La visibilité du site de la BA profitera de la montée en puissance de l'IRBA et de ses possibles liens avec les nombreux centres de recherches et entreprises innovantes du Sud Francilien

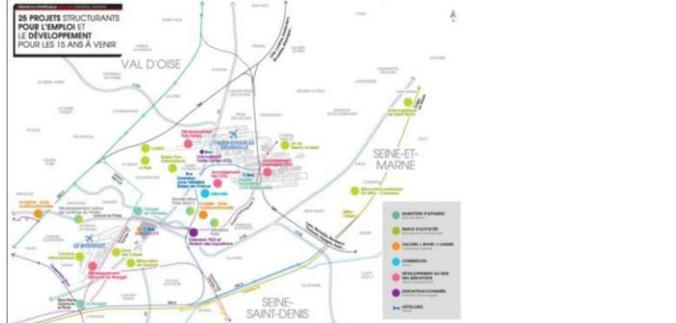
Elargissement du regard vers Evry



1. Les faits Le grand territoire



CDT Cœur économique de Roissy Terres de France



25 grands projets de toutes natures

L'aménagement proche



PEB Louvres-Puiseux



Goussainville, ZAC gare, ZAE (violet), logements (SRU en zone C du PEB), logements temporaires liés aux activités (zone B) / ANRU au nord (jaune) et vers gare des noues (avec EPF95)

Acteurs et gouvernance

- < Collectivités
  - Association des collectivités du Grand Roissy (ACGR)
  - CA Val de France, CA Roissy Portes de France, CA Terre de France
  - Goussainville, 31 000 h, sous PEB, ZAC gare
  - Louvres-Puiseux, 9500 et 3 300 h, projet de 4 500 logements
- < Etablissements publics
  - EPA Plaine de France
  - EPF 95
  - AFTRP
- < Acteurs économiques
  - ADP
  - Aéroville Unibail-Rodamco
  - Agences de développement
- < Cadres de projet concertés
  - CDT Cœur économique Roissy Terres de France
  - CDT Est 93
  - CDT Val de France
  - SIEVO abrogé en octobre 2014

Programmes des projets locaux

- Outre les projets économiques et logistiques,
  - < grands équipements commerciaux
    - doublement du PIEX
    - densification de Paris Nord II
    - ITC ( ?)
  - < Projets de transport
    - TCSP Comet et liaisons Est-Ouest en BHNS
    - 3 gares du GPE sur le CDT Roissy Terre de France
  - < Centres commerciaux
    - Aéroville sur la plate-forme depuis 2013, 85 000 m<sup>2</sup>, 200 boutiques et services, 30 points de restauration, grande surface Auchan de 8.000m<sup>2</sup>, Marks&Spencer, multiplex, ouvert le dimanche 12 M visiteurs attendus
  - < Projets urbains
    - quartier de gare à Goussainville, rénovation de la gare, accès et liaisons, commerces, reconquête du centre
    - < quartier à Louvres & Puiseux, 3 300 logements (presque x2 le parc existant), 10 000 m<sup>2</sup> commerces et services, équipements collectifs

Démarches institutionnelles

- < Schémas environnementaux de grand territoire : schéma d'aménagement durable DRIEA 2012, schéma directeur agricole (2013), projet agricole de territoire (2015), trame verte et bleue (en cours)
- < Schémas d'aménagement : schéma directeur du corridor aéroportuaire Roissy-Le Bourget (étude triangle de Gonesse/ EPA, ), Schéma des espaces économiques (EPA, en cours)
- < Schémas viaires : schéma viaire Le Bourget-Roissy (EPA, 2014), schéma des lignes structurantes de TC du STIF
- < Coordination inter-CDT : activité, logement, environnement, mobilité
- < Démarches communales et intercommunales : projets de territoire AGCR, relance SCOT sur l'ex-SIEVO, PLU-PADD en cours à Goussainville

**2 Les analyses Les ingrédients de la centralité**

**Les questions et remarques**

< Quelques centralités urbaines locales, aménagement limité par le PEB de Roissy, anciens bourgs ruraux qui s'agrandissent avec une offre de logements plutôt périurbaine, des ménages qui, pour une part, se déplacent peu (sous la moyenne régionale)

< Actuellement, urbanisme par « poches », deux univers séparés voire étrangers, les centres bourgs et les grandes zones d'activités économiques en développement.

< Goussainville, « vieux pays » quasi-évacué et racheté par ADP (en zone A du PEB), nouveau centre entre 2 gares RER, ensembles sociaux des années 1960 au nord, très isolés, des zones d'activités induites, une faible maîtrise du développement, une centralité fragile dans un contexte de pauvreté sociale

< Tentative, par des schémas de territorialisation du développement (Triangle, Comet, ...), d'intégrer les futurs quartiers d'affaires et zones d'activités à leur territoire

< Développement en grande partie pavillonnaire et peu dense à Puiseux, un peu plus dense (passage de 20 à 30 logts/ha à 40) à Louvres près de gare RER D, léger renfort de la centralité locale, suffisant alors que la population va presque doubler ?

< Quelles alternatives à la poursuite d'un urbanisme de la voiture (hors les trajets vers Paris), de la dispersion de l'habitat pavillonnaire, des destinations commerciales, des équipements et services ?

< Quel lien possible entre les extensions urbaines périurbaines, une petite ville à forte vocation sociale, et le développement économique et commercial par grandes plaques métropolitaines ?

< Quels échanges d'usage entre ces petites villes et l'univers des grands équipements, quelles trajectoires d'usage, quel dialogue possible ? Quelles solidarités par les dispositifs de projet concerté ?

**Les stratégies et tactiques soutenant le projet**

**Conditions d'émergence du lieu**

< Deux mondes qui s'ignorent, celui des connexions internationales (aéroport, centres d'affaires, PEX, etc.) et celui des petites villes très isolées, les inclus métropolitains qui voyagent et les exclus à faibles revenus, acceptant les nuisances des grands pôles fonctionnels de transport

< Active stratégie d'aménagement en lien avec des projets de transport rapide, portée par ADP (sur la plate-forme) et par l'EPA (projets en extension en lien avec de nouvelles gares, notamment sur le triangle de Gonesse), pour des plaques commerciales et de loisirs captant une large chalandise locale et de transit

< Situation extrême où l'absence de centralité urbaine existant alentours, couplée avec des projets en extension sur les gares, renforce le périurbain régi par la voiture et l'étalement. Pertinence de la densification sur la gare ? Alternatives de renforcement du centre de Louvres ?

< La force d'attraction de l'aéroport mondial attire des projets privés à rayon de chalandise très large, dans une compétition entre produits commerciaux de haut niveau. Ceux-ci sont-ils des substituts à des centralités urbaines défailtantes ou restent-ils marginaux pour les clientèles locales, conduits au « picorage » avec des trajets en voiture de grande portée ? Désaffiliation sociale ?

**Les leviers d'une centralité urbaine territoriale**

**Les alternatives, opportunités, perspectives**

< Densification « moyenne » de l'habitat, renforcement des petits centres de villes, pour des centralités locales plus actives (vie locale, intégration sociale) et un accueil des actifs et salariés dans la journée (services, commerces, etc.) ?

< Réseau de petites centralités locales, pour le partage des aménités urbaines via une mobilité de proximité (hypothèse circuits vélos sur Louvres & Puiseux)?

< Coopérations entre petits et grands acteurs, intercession de l'EPA, sur ces projets en réseau ?

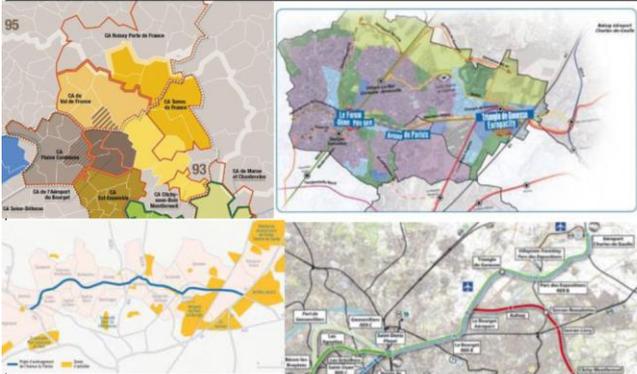
< Une limite du modèle est l'engorgement viarie autour de l'aéroport et les distances à parcourir entre les pôles urbains, la distance sociale entre les villes, l'incertitude d'un possible partage

< Voir ce que peuvent produire la stratégie des liens de moyenne portée (boulevard du Parisis au sud), la valorisation de l'environnement naturel et agricole



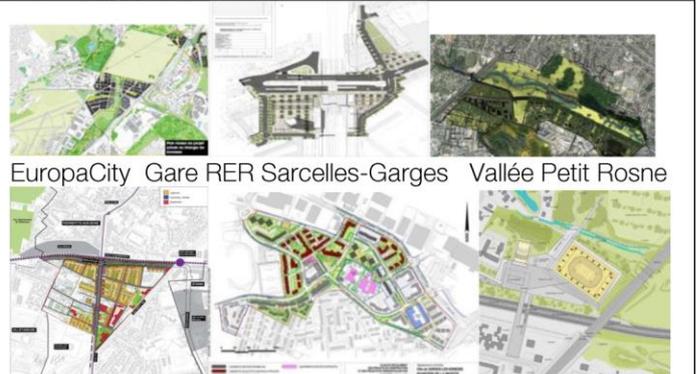
## 1. Les faits

### Le grand territoire



Avenue du Parisis Les projets de transport, l'Aréna

### L'aménagement proche



Pierrefitte-Vallée Garges les Gonesse Dôme Aréna Sarcelles

### Acteurs et gouvernance

- < Collectivités
  - CA Val de France, CA de l'aéroport du Bourget (CAAB), CA Plaine Commune (Pierrefitte)
  - CG95 (maître d'ouvrage de l'avenue du Parisis)
  - Garges-lès-Gonesse (40 000 h, 13 200 logements),
  - Sarcelles (58 400 h, sous-préfecture 95, RER D et Transilien ligne H, premier grand ensemble francilien 1950-70), Pierrefitte
  - Pierrefitte (34 000 h, 10 200 logements) / Plaine Commune
- < Acteurs économiques
  - ADP
  - Immochan / Europa-City
  - SPL Le Bourget Grand Paris (projets économiques et mixtes)
  - Icade, Osica, etc.
- < Acteurs publics
  - EPA Plaine de France
  - AFTRP,
  - EPF95
  - SIAH, etc.
- < Coordination de projets
  - CDT Val-de-France Gonesse
  - CDT du Bourget (diffusion industrie aéronautique)

### Programmes des projets locaux

- < Avenue du Parisis 11 km de route / possible TCSP 15 stations/vélo/ piéton de Soisy-sous-Montmorency à Bonneuil-en-France 2015-25; aménagement des rives (économie et formation, loisirs à vocation internationale et culturelle, santé)
- < Deux projets de quartier durable, Pierrefitte -Vallée (2 800 logements / ¼ du stock, FJT, commerces), Garges (1 400 logements /11% du stock), sans équipements de centralité
- Sarcelles : rénovation urbaine Lochères-Sablons ; projet de Forum des savoirs près de gare RER D/T5/bus avec logements et tertiaire ; Dôme Aréna (salle multifonctionnelle de 12 000 places + auditorium + salle de sport club résident, 2x2000 places ; multiplex 12 salles fin 2016) ; centre commercial My Place 50 000 m<sup>2</sup>, ouvert en 2012, 2 à 3 M visiteurs
- < Triangle de Gonesse : quartier d'affaires international sur 200 ha/40 000 emplois ; 80 ha voisins pour Europa City, 230 000 m<sup>2</sup> de centre commercial, espace de loisirs et pôle culturel (galeries marchandes, hôtels, salles de spectacle, parc d'attraction de 50 000 m<sup>2</sup>, parc aquatique, pistes de ski couvertes, aquarium), 30 M visiteurs/an attendus = 2xDisney (= Quatre temps Défense ou Part Dieu/Lyon)
- < Gare GPE au Bourget, tertiaire à Mermoz
- < Projet économique et paysager sur Vallée du Petit Rosne, environnement, loisirs

### Démarches institutionnelles à l'appui des projets

- < Dynamique économique autour du Bourget (CDT Excellence aéronautique) et une décennie de projets inachevés de requalification urbaine alentours et de développement du Musée de l'Air et de l'Espace, avec projet Aigle (développement industrie et formation aéronautique) et façade ouest de l'aéroport (plan guide 2003, sans suite, schéma directeur 2015)
- < CDT Val de France conforte la logique de grand équipement (Arena), articule les polarités Dôme/Triangle de Gonesse via l'avenue du Parisis (+développement économique) , débat public sur le projet d'avenue pour une meilleure intégration environnementale
- < Au sud-ouest, grande polarité de Plaine Commune, d'abord économique et scientifique, ensuite urbaine (mais fragile) sur Saint-Denis/Aubervilliers, projet mixte sur les Tartres dont Pierrefitte (avec future tangentielle nord) mais pas de grand pôle urbain proche ; SCOT de Plaine Commune

| Nord-ouest du Bourget                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | FICHE DE CAS N°3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>2 Les ingrédients de la centralité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&lt; Pôle économique du Bourget avec 2 gares du Grand Paris, projets d'architectes pour centre tertiaire (hors marché ?), régénération urbaine au sud de la future gare du Musée de l'Air)</li> <li>&lt; Peu de centralité urbaine dans les villes</li> <li>&lt; Aréna, projet isolé sans grand effet de centralité (chalandise occasionnelle)</li> <li>&lt; Parc de la Courneuve, grand équipement métropolitain, ouvert à tous mais peu ouvert au nord et vers Garges /Sarcelles</li> <li>&lt; Polarité mixte de la Plaine Saint-Denis, avec centralité urbaine Saint-Denis et Aubervilliers, Cité du cinéma Universeine, Archives nationales à Pierrefitte Paris VIII et compléments universitaires (Campus Condorcet à Aubervilliers et Maison des sciences de l'homme Paris Nord)</li> </ul> | <p><b>Les questionnements</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&lt; Des logiques de développement territorial qui ne connectent pas, dans un espace urbain pourtant continu : celle de la valorisation de l'axe aéroportuaire métropolitain (RN2 au sud du Bourget) jusqu'au Triangle de Gonesse, la dynamique ancienne de la Plaine Saint-Denis qui s'effiloche sur ses franges nord (Tartres et tangentielle nord), et des villes isolées qui jouent la carte des grands équipements pour être visibles.</li> <li>&lt; Une position d'arrière à laquelle le projet d'avenue du Parisis pourrait apporter une cohérence, un lien vers le grand pôle aéroportuaire et les développements prévus sur le Triangle de Gonesse</li> <li>&lt; Quelles synergies envisager entre ces villes isolées (Pierrefitte, Garges, Sarcelles), qui n'attirent pas les investisseurs, et des projets d'échelle métropolitaine, coupés du tissu local près de Roissy aéroport ?</li> <li>&lt; Une centralité forte peut-elle émerger dans ces villes, à Sarcelles, notamment, avec des équipements à faible capacité d'animation locale ?</li> </ul> |
| <p><b>Les stratégies à l'appui des projets</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&lt; Garges : schéma directeur de la vallée du Petit Rosne de l'EPA, intégrant tous les projets (avenue du Parisis, renaturation du cours d'eau et de sa vallée, restructuration de la ZAE de la Muette retournée vers l'avenue, développements immobilier d'entreprise, rénovation urbaine Dame Blanche Nord, projet de forum des savoirs)</li> <li>&lt; Sarcelles : recherche par l'EPA d'une meilleure accroche de la ZAC de l'Entre Deux</li> <li>&lt; Bonneuil : articulation à trouver avec ADP.</li> <li>&lt; Les projets de gare du GPE</li> <li>&lt; Les Tartres, possible polarité mixte, entre université, espaces verts, activités et logements, mais difficile à faire advenir dans un secteur peu attractif sur la tangentielle nord</li> </ul>                                   | <p><b>Conditions d'émergence du lieu</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&lt; Site affecté de nombreuses nuisances et socialement en exclusion de niveau variable, auquel les projets cherchent à donner de la valeur, affirmer leur rôle métropolitain, en faire un lieu de destination</li> <li>&lt; Stratégie d'image par les grands projets type Roland Garros (2011), Dôme, Cité du Sport (2010) : quel potentiel d'accroche au terrain local ?</li> <li>&lt; Recherche d'exemplarité environnementale, valorisation des espaces naturels et ouverts / géographie des nuisances PEB</li> <li>&lt; Rechercher des centralités secondaires émergentes et développer une mobilité de proximité ?</li> <li>&lt; Ouvrir et prolonger le parc de la Courneuve vers le nord et jouer sur toutes les dynamiques d'ouverture, vers Roissy via l'avenue du Parisis, vers la RN2 et la Plaine Saint-Denis au sud ?</li> </ul>                                                                                                                                                                                                            |
| <p><b>Les leviers d'une centralité urbaine territoriale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&lt; Gouvernance à construire dans collaboration entre les multiples CA et CDT</li> <li>&lt; Mobilité locale plus organisée et connexions tous azimuts</li> <li>&lt; Qualité des espaces naturels, un atout à valoriser, avec l'excellence environnementale ?</li> <li>&lt; Prolonger vers le nord les projets des franges de la zone dense (autour de la tangentielle nord) et de l'axe aéroportuaire, en complément de l'axe tangentiel vers l'aéroport de Roissy</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <p><b>Les alternatives, opportunités et perspectives</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&lt; Sachant l'importance des nuisances dans le secteur, quel modèle de ville peut réellement changer la donne ? Le seul est-il porté par les grands équipements, qui induisent une chalandise souvent « en tunnel » ?</li> <li>&lt; Quel ancrage local peut avoir le projet EuropaCity ? Est-il envisagé qu'il soit aussi un lieu de sociabilité (comme souvent les centres commerciaux) pour les populations alentours ? Quel lien peuvent entretenir ces grandes « plaques » avec leur environnement ?</li> <li>&lt; Quelles sont par ailleurs les possibilités de régénérer la ville existante, quel impact peuvent-elles avoir pour une restauration de l'image de ces territoires ?</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |



### 1. Les faits

#### Le grand territoire

##### Aire d'influence

Evry, ville nouvelle du SDAU de 1965, dans le sud francilien, en rive gauche de la Seine en face de Sénart. Premier pôle au sortir de la première couronne (Orly).

Une CA créée au sortir du dispositif de VN, voisine de celle de Sénart, toujours active

- un rayonnement économique large, grâce à un tissu d'activités économique dense et diversifié, dont quelques « grands comptes » (Accord, Snecma, Carrefour...) et des industries innovantes et de la recherche (Genopole), une position économique d'échelle métropolitaine dans le cône de l'innovation
- un rayonnement commercial et culturel plus limité
- un grand pôle universitaire (15 000 étudiants)
- un pôle administratif départemental
- un pôle d'habitat dynamique
- desserte RER D, nœud routier (N7-A6-N104-A5) ; à long terme, gare TGV à Lieusaint
- territoire classé par Devillers *et al.* parmi les 4 « zones intenses loin de Paris » (avec Mantes-la-Jolie, Cergy et Melun)

#### L'aménagement proche

##### Projet portant la centralité



Le Plan II à Ris-Orangis



Centre urbain d'Evry



extrait du projet communautaire 2010-2011 Grand stade de rugby à Ris-Orangis

#### Acteurs et gouvernance

##### < Les collectivités

- Les 6 intercommunalités, à l'ouest et au sud, Val d'Orge, Seine-Essonne, Portes de l'Essonne, Lacs de l'Essonne, Arpajonnais, Val d'Essonne, reliées via l'AUDESO mais au fonctionnement autonome
- CA Evry Centre Essonne (créée en 2001 par transformation du SAN) : Evry, Courcouronnes, Bondoufle Lisses, puis Ris-Orangis (2004) et Villabé (2010), une relation à Sénart jamais établie malgré les difficultés de centralité de Sénart (mais TZen vers Melun en projet)
- les villes de la CA
- Département de l'Essonne
- < AUDESOS, agence d'urbanisme du territoire du Centre-Essonne-Seine-Orge, qui regroupe 7 intercommunalités (Évry-Centre-Essonne) et 542 000 habitants
- < Aménageurs et acteurs économiques
- AFTRP, aménageur (Centre urbain d'Evry, Docks de Ris, Portes de Bondoufle)
- université
- Fédération française de Rugby
- Evry-Génopôle

#### Programme

- < Grand stade de rugby de 82 000 places sur le site de l'ancien hippodrome de Ris-Orangis : « Arena de 5e génération » avec toit rétractable et pelouse amovible, qui en feront « l'un des équipements sportifs les plus modernes et multifonctionnels d'Europe ».
- < Le Plan II (inauguration septembre 2014), situé à Ris-Orangis à proximité de la salle de concert emblématique des années 1980, et associant pôle de rencontres, pôle de création et bien sûr pôle de diffusion de musiques contemporaines : grande salle de concert de 850 places, petite salle de 150 places, studios de répétitions et d'enregistrement, restaurant de 80 couverts.
- < Rénovation des Arènes de l'Agora (2015-2017) : grande salle de spectacles (jusqu'à 3200 places)
- < Centre urbain d'Evry, à dominante habitat (800 logts)
- < Nombreux autres projets à dominante habitat, en extension urbaine (Portes de Bondoufle, au nord de la BA 217) mais surtout en renouvellement urbain d'anciens quartiers d'habitat (Pyramides, Canal, Bois sauvage) ou de friches industrielles (Eco-quartier des Docks de Ris)
- < Projet économique plus lointain sur la BA 217 (Bondoufle, Villabé)

#### Démarches

- < Une ville longtemps marquée par les difficultés des quartiers sociaux, y compris dans Evry-centre, politique de la ville (ANRU) très active, qui reforme son image par une dynamique économique et urbaine
- < Une dynamique de la construction (par rapport au nord) du fait de nombreuses friches agricoles de l'ex-ville, et une nouvelle dynamique d'offre de logements de qualité, à des prix très attractifs sur le marché francilien (moins de 3 000 euros/m², jusqu'à 3600), très concurrentiels / première couronne sud, objectif sur 15 ans de 800 logts / an, 500 actuellement après le trou d'air des années 2000, complémentaire d'une offre existante très diversifiée.
- < Evry Centre-Essonne n'a pas de SCoT en vigueur ou en projet

2. Les analyses

**Les ingrédients de la centralité**

- < Fonctions administratives et lieux de culte (seule cathédrale construite en France au XXème siècle ; pagode bouddhique)
- < Hôpital du Sud Francilien (2011), sur Corbeil-Essonnes en limite extérieure de la CAECE
- < Université (la plus petite des universités franciliennes)
- < Un maillon actif du cluster de l'innovation avec le Génopôle
- < Centre commercial Evry 2 (Carrefour, Fnac, Galeries Lafayette)
- < Centre commercial de la Croix Blanche à Bondoufle sur l'A104, sans locomotive alimentaire
- < Université et grandes écoles (15 étudiants)
- < Population jeune (40% de moins de 25 ans)
- < Densité humaine assez forte (>100 u/ha)
- < Offre de transports collectifs très structurée à l'échelle de l'agglomération

**Les questions et remarques**

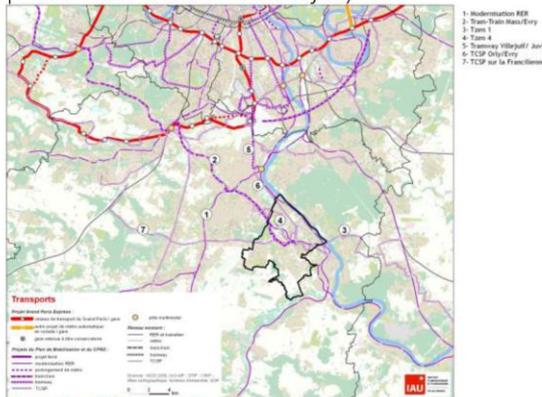
- < La fragmentation du territoire par les infrastructures qui font obstacles à une pratique fluide du centre-ville ; toutefois, la conception originale de la ville nouvelle (création de larges avenues et séparation verticale des circulations automobile et piétonnières) offre des possibilités intéressantes de reconquête du centre-ville par les circulations douces.
- < Offre commerciale « extra-urbaine » assez importante à la Croix-Blanche (Ste-Geneviève-des-Bois) et à Sénart mais peu de commerce de centre-ville et difficulté à trouver chalandise pour brasseries, etc.
- < Place et insertion des étudiants dans la ville (sites universitaires dispersés) ?

**Les stratégies et tactiques autour des projets**

- < Importance du logement dans la stratégie de renforcement du centre urbain
- < Prise en compte des grands projets structurants du grand territoire : Grand stade de rugby à Ris, gare TGV de Lieusaint, projet de la BA 217
- < Evolution de la carte intercommunale (plutôt une tangentielle en rive sud de la première couronne, ou plutôt radiale, en prise sur Orly-Rungis ?).

**Conditions d'émergence des lieux**

- < Enjeux des transports collectifs (TTME vers Massy et Versailles, TZEN4 vers Viry-Châtillon et Corbeil-Essonnes, TCSP sur la RN7 vers Orly...)

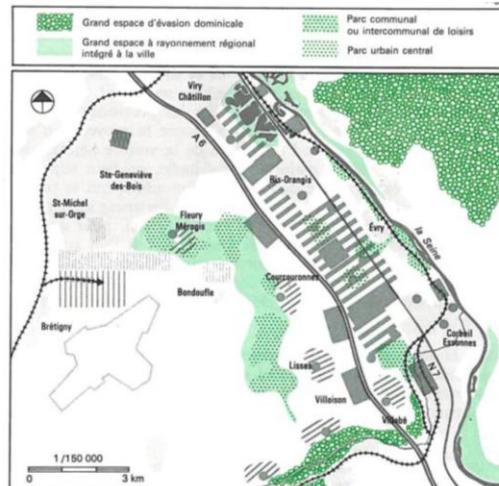


**Les leviers d'une centralité urbaine territoriale**

- < Importance du logement dans la stratégie de renforcement du centre urbain
- < Les grands projets structurants au sein du grand territoire : Grand stade de rugby, gare TGV de Lieusaint, BA 217
- < Evolution de la carte intercommunale (plutôt « tangentielle » en rive sud de la première couronne, ou plutôt radiale, en prise sur Orly-Rungis ?)

**Les autres opportunités ou contextes**

- < De grands parcs mais peu qui soient ouverts au public (10% sur la CAECE, contre 28% à Saint-Quentin), et la proximité de la Seine, des atouts environnementaux à connecter ?



1. Les faits

**Le grand territoire**

**Aire d'influence**

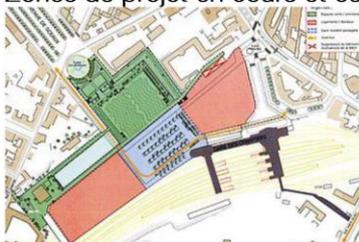
Centralité forte et ancienne au sein du faisceau ouest de la région (non seulement vers l'ouest mais aussi, « à rebours », vers l'est, jusqu'à Meudon)

- Statut administratif (préfecture des Yvelines et autrefois de la Seine-et-Oise, siège d'académie...),
- Offre urbaine (densité d'habitat et d'activités, deux grands quartiers commerçants avec marchés) et touristique (château de Versailles),
- Nœud ferroviaire – notamment autour du pôle de Versailles-Chantiers, 2ème gare d'Île-de-France hors Paris en termes de fréquentation, après celle de la Défense – et routier (A13 et A86, N12 et N10)

Faisceau ouest assez structuré, le long des axes Paris-Chartres et Paris-Dreux, avec notamment les centralités commerciales de Plaisir-Les Clayes et de Saint-Quentin-Coignères, les petites villes de Houdan et Rambouillet et les grandes pénétrantes agricoles et boisées (vallée de Chevreuse / Plateau de Saclay, massif de Rambouillet, plaine de Versailles...).

**L'aménagement proche**

**Zones de projet en cours et centralités**



Versailles-Chantiers



Mortemets



Satory-Ouest

**Acteurs et gouvernance**

- < CA Versailles Grand Parc (le président de la CA est également est le maire de Versailles)
- < Ville de Versailles
- Ministère de la Défense
- Forte présence du département des Yvelines
- EPPS (Etablissement public Paris- Saclay)
- Région
- Pôles de compétitivité (Mov'éo)
- Université de Versailles-SQY
- Associations regroupées au sein de SAVE (Sauvegarde et animation de Versailles et de ses environs)
- NB : Versailles et Versailles Grand Parc ne sont concernés par aucun projet de SCoT

**Programme**

- < Versailles-Chantiers (2016)
- volet transport, confirmé et fortement mis en avant : pôle multimodal, liaisons TC et modes actifs vers le quartier Saint-Louis et le Château de Versailles
- volet urbain, modifié en 2010 notamment dans ses composantes commerces et loisirs (privilège désormais le commerce de proximité et abandonne le projet de multiplexe) : 40 à 50 000 m<sup>2</sup> de de logements et de bureaux
- < Satory-Ouest, « quartier résidentiel et pôle des mobilités du futur » (date-horizon?)
- 230 000 m<sup>2</sup> consacrés aux activités technologiques et industrielles
- logements : 3000 à 5000
- gare de la ligne 18 du métro automatique Grand Paris Express

**Démarches**

- < 2009 : création de l'OIN Paris-Saclay
- < 2010 : création de l'Etablissement public Paris- Saclay (EPPS)
- < Janvier 2012 : adoption du schéma de développement territorial (SDT) par le conseil d'administration de l'EPPS sur les 49 communes du périmètre de l'OIN, intitulé « Une ambition mondiale, un projet de territoire)
- < Juin 2013 : signature entre CG, CA et ville du « Contrat de développement équilibré des Yvelines (CDEY) pour la mise en œuvre de l'OIN Paris-Saclay 2013-2016 », intitulé « Versailles-Grand-Parc Satory : marque territoriale historique et cluster de la mobilité du futur » ; conformément au Schéma départementale pour un développement équilibré des Yvelines (Sdadey, 2006), le contrat identifie
- < Décembre 2013 : validation du contrat de développement territorial (CDT Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines-Communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc-Vélizy-Villacoublay) de la partie yvelinoise de l'OIN Paris-Saclay ; le CDT n'est toujours pas signé.

## 2. Les analyses

**Les ingrédients de la centralité**

< Une attractivité touristique internationale, fonctionnant largement « en tunnel », mais partiellement captée par l'offre urbaine

- Une offre urbaine de niveau territorial large (restaurants, cinémas, commerces et marchés forains) regroupée dans deux quartiers centraux (Saint-Louis et Notre-Dame) en prise sur les pôles d'échanges (Versailles-Chantiers et Versailles Rive-Gauche-Europe)
- Une offre urbaine de niveau local en cours de structuration par quartiers (maisons de quartiers, commerce de proximité,...)
- Une forte densité humaine (proche de 100 u/ha)
- Peu de plaques : Versailles se distingue de SQY, Vélizy-Villacoublay et Saclay par un tissu urbain traditionnel peu enclavé : mêmes les anciennes enclaves (hôpitaux, écoles, ...) tendent à s'ouvrir sur la ville au fil des projets de restructuration.

**Les questions et remarques**

Une « fragilité de Paris-Saclay » identifiée dans le SDT de 2012 : « Des enclaves scientifiques ou industrielles fermées sur elles-mêmes » : les composantes de la cité scientifique actuelle (CEA, L'École polytechnique, HEC) comme les ensembles industriels (Technocentre) ont souvent pris la forme de grands domaines isolés les uns des autres et isolés de leur environnement.

Le plateau est aujourd'hui constitué d'une série d'enclaves en rupture avec l'espace agricole et naturel, et avec les tissus urbains, eux-mêmes éclatés en lotissements qui ont amené à des prélèvements très importants sur l'espace agricole et ont fait perdre l'identité des bourgs historiques »

**Les stratégies et tactiques autour des projets****Conditions d'émergence des lieux**

La centralité urbaine de Versailles est établie de longue date et fonctionne très bien sur son aire de chalandise proche (et, sur certaines offres, en direction de Paris, exemple du marché).

La question d'une chalandise plus territorialisée vers le sud et l'ouest n'est pas traitée actuellement

**Les leviers d'une centralité urbaine territoriale**

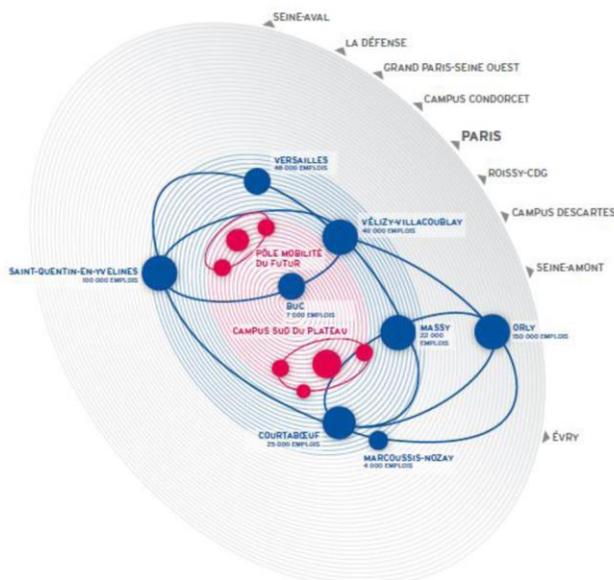
Versailles semble s'inscrire très largement dans une approche radiale (en « faisceau », le long des axes de communication existants), plutôt que tangentielle (en « couronne », comme le projette le SDT de 2012 – voir image ci-dessous) de la carte des centralités régionales.

Dans cette approche radiale, le projet de Satory apparaît plus comme un appendice de la centralité versaillaise que comme un jalon sur la future ligne tangentielle entre Versailles et Massy par Saclay.

**Les autres opportunités ou contextes**

Lien privilégié de Satory à Versailles (lien TC à repenser ?), qui fait de Versailles (plus que SQY ou Massy-Palaiseau), un point privilégié d'accroche des fonctions métropolitaines du plateau de Saclay à la « métropole vécue ».

Cette position particulière de Versailles est renforcée par un souci – vraiment conscient ? - de structuration des centralités de niveau inférieur (territoriales et locales).



# “ Annexe 5 : les fiches de données ”

- 1 SDAU et SDRIF, visions du polycentrisme
- 2 Les polarités en 2006 et dans les SDRIF 2008 et 2013
- 3 Les polarités d'équipements et services en Ile-de-France
- 4 Perceptions d'élus périurbains
- 5 La ceinture verte et la moyenne couronne paradoxale
- 6 Villes nouvelles, retour sur le projet urbain
- 7 Carte des centres commerciaux



## ■ Le SDAURP (Schéma d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne) de 1965[i1]

Le SDAURP de 1965 conforte, en le précisant, le constat établi par le PADOG (Plan d'aménagement et d'organisation générale) de 1960 quant à l'organisation des fonctions dans l'agglomération parisienne.

*« A Paris, l'une des premières agglomérations mondiales, [le] phénomène de spécialisation du cœur dans les fonctions rares et de haute qualité est particulièrement poussé : les produits de première nécessité ne s'y trouvent qu'à l'écart, dans de petites rues de quartier connues des seuls habitués. Sont groupés, au contraire, pour l'essentiel dans les dix arrondissements du centre de Paris, grands magasins ou boutiques spécialisées, institutions financières, sièges sociaux, administrations françaises et internationales, établissements d'enseignement supérieur, grand commerce, lieux de distraction, qui s'adressent en principe au minimum à la population de toute l'agglomération, soit à près de 8 millions d'habitants, et qui ont souvent une portée ou une influence bien supérieures, d'ordre national, européen ou mondial.*

*« A l'autre bout de la chaîne, c'est-à-dire au niveau du quartier, de la commune de banlieue, du grand ensemble, se trouvent les services correspondant à 10.000, 20.000 ou 30.000 habitants: écoles primaires et parfois lycées, commerces un peu diversifiés, bureaux de poste, cinémas « de quartier », etc.*

*« Entre ces deux niveaux, celui de 30.000 habitants environ et celui de 8 millions d'habitants, il n'existe pas actuellement, dans l'agglomération parisienne ou à proximité, de centre urbain caractérisé (à l'exception de Versailles, dans une certaine mesure) comparable au centre de villes comme Toulouse ou Strasbourg par exemple, alors que, tous les trois ans, l'agglomération parisienne s'accroît de la population d'une ville de cette importance. »*

Le PADOG de 1960 avait tenté de contenir l'extension périphérique par densification et structuration de la banlieue et report de la croissance sur les villes périphériques des franges de l'Île-de-France et du Bassin parisien. Le SDAURP de 1965 confirme la nécessité de créer des « centres urbains nouveaux en banlieue actuelle », mais souligne les difficultés de l'entreprise : « Il y faudra la patience et la continuité de vue des longues entreprises, sans prétendre, pour autant, arriver, dans ce tissu urbain ancien, au degré de concentration et de densité des équipements qu'exigerait le centre urbain « idéal ».

Le centre urbain « idéal », c'est peut-être finalement celui que le SDAURP imagine pour les villes nouvelles, qui constituent la grande nouveauté du schéma de 1965.

Ces centres urbains sont clairement des centres secondaires au centre principal de Paris : « Se situant au sein d'une vaste agglomération, et étant reliées à cette dernière par de puissants réseaux de transport, elles n'ont pas un besoin aussi impérieux qu'une ville isolée de semblable importance d'assurer la totalité des fonctions urbaines, alors que leur situation ou leur taille ne leur permettraient qu'imparfaitement de les assurer. Chacune n'a pas besoin de posséder un aéroport autre qu'un terrain spécialisé dans les liaisons d'affaires, ni une université complète, ni des hôpitaux spécialisés dans le traitement d'affections peu courantes. Regroupés en petit nombre à des nœuds de communication, bien reliés à l'ensemble de l'agglomération, de tels équipements pourront atteindre une qualité supérieure, sans devenir pour cela inaccessibles. De même, ces villes n'auront pas à procurer des emplois à tous leurs habitants et rien qu'à eux; certains iront travailler autre part dans l'agglomération, cependant que viendront y travailler d'autres personnes habitant ailleurs [i2]».

Toutefois, le SDAURP ne tranche pas clairement entre ce que l'on peut appeler un « polycentrisme radial » (dans lequel ce qui ne se trouve pas dans un centre secondaire peut se trouver seulement[i3] dans un centre principal) et « polycentrisme circulaire » (dans lequel ce qui ne se trouve pas dans un centre secondaire peut se trouver dans un autre centre secondaire).

*« Il sera possible d'y implanter des équipements exceptionnels - grands musées d'art ou de techniques, par exemple - que quelques centaines de milliers d'habitants ne justifieraient pas, et qui ne pourront y être placés que du fait de l'insertion de ces villes dans une agglomération vingt fois plus peuplée.*

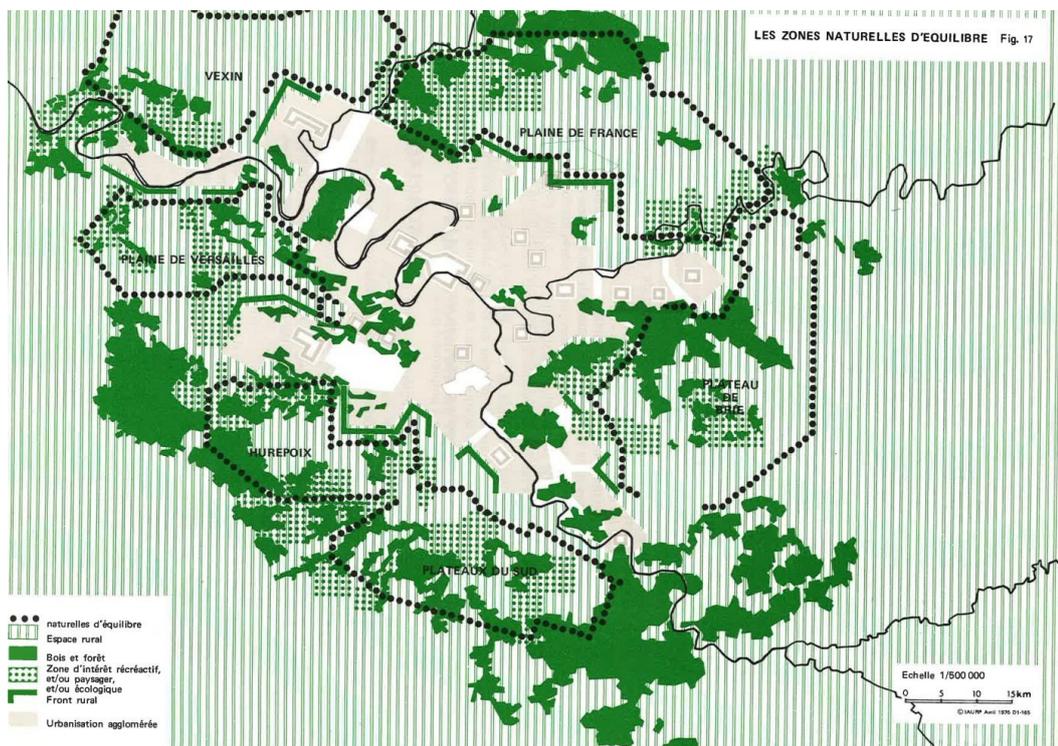
*« Enfin le cœur de Paris restera le centre de toute l'agglomération, de toute la région urbaine et certaines des fonctions que ce cœur exerce resteront uniques: même si les théâtres se multiplient dans toute l'agglomération, il n'y aura toujours qu'une seule Comédie-Française ; les préfectures vont passer de trois à huit en région de Paris, mais quand il faudra avoir recours aux administrations centrales, c'est toujours dans le cœur de Paris qu'on les trouvera. »*

## ■ Le SDAURIF (Schéma d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France) de 1976, la Ceinture verte

Le SDAURIF de 1976 conforte le parti d'aménagement du SDAURP de 1965, qui est alors déjà partiellement entré dans les faits sans pourtant n'avoir jamais été officiellement approuvé : « Si le décollage des 5 villes nouvelles a été moins rapide que prévu, quelques chiffres attestent qu'elles ont atteint leur point de non-retour ».

Mais le document note que « la maîtrise du développement urbain et son orientation selon les axes retenus en 1965 a toutefois été insuffisante. Ainsi la construction de logements dans la grande couronne (on pourrait citer par exemple des opérations comme Beynes, Survilliers, Roissy-en-Brie, Chevry 2,...) sous la pression d'une demande que ne pouvaient satisfaire encore les villes nouvelles, a été trop diffuse, menaçant les zones naturelles à protéger. De ce point de vue, on pourrait affirmer que la création des villes nouvelles a été décidée trop tard pour contenir l'explosion urbaine des années 60 ».

La grande nouveauté du SDAURIF est donc la création de « zones naturelles d'équilibre » destinées à limiter l'urbanisation diffuse entre les villes nouvelles et au-delà de celles-ci. Ces « ZNE » seront, à moyen terme, à l'origine de l'élaboration des parcs naturels régionaux franciliens. A plus court terme, elles serviront d'appui à un projet et politique de Ceinture verte formalisés et portés par une Région Île-de-France créée l'année-même de l'approbation du Sdaurif, avec une compétence exceptionnelle en matière d'« espaces verts, de forêts et de promenades » et l'Agence des Espaces verts pour mettre en œuvre cette compétence.



Au fil du temps, les fonctions notamment métropolitaines de cette Ceinture verte, située entre 10 et 30 kilomètres du centre de l'agglomération dans une « moyenne couronne » englobant les villes nouvelles, vont être progressivement mieux reconnues, en même temps que les pressions subies seront mieux identifiées.

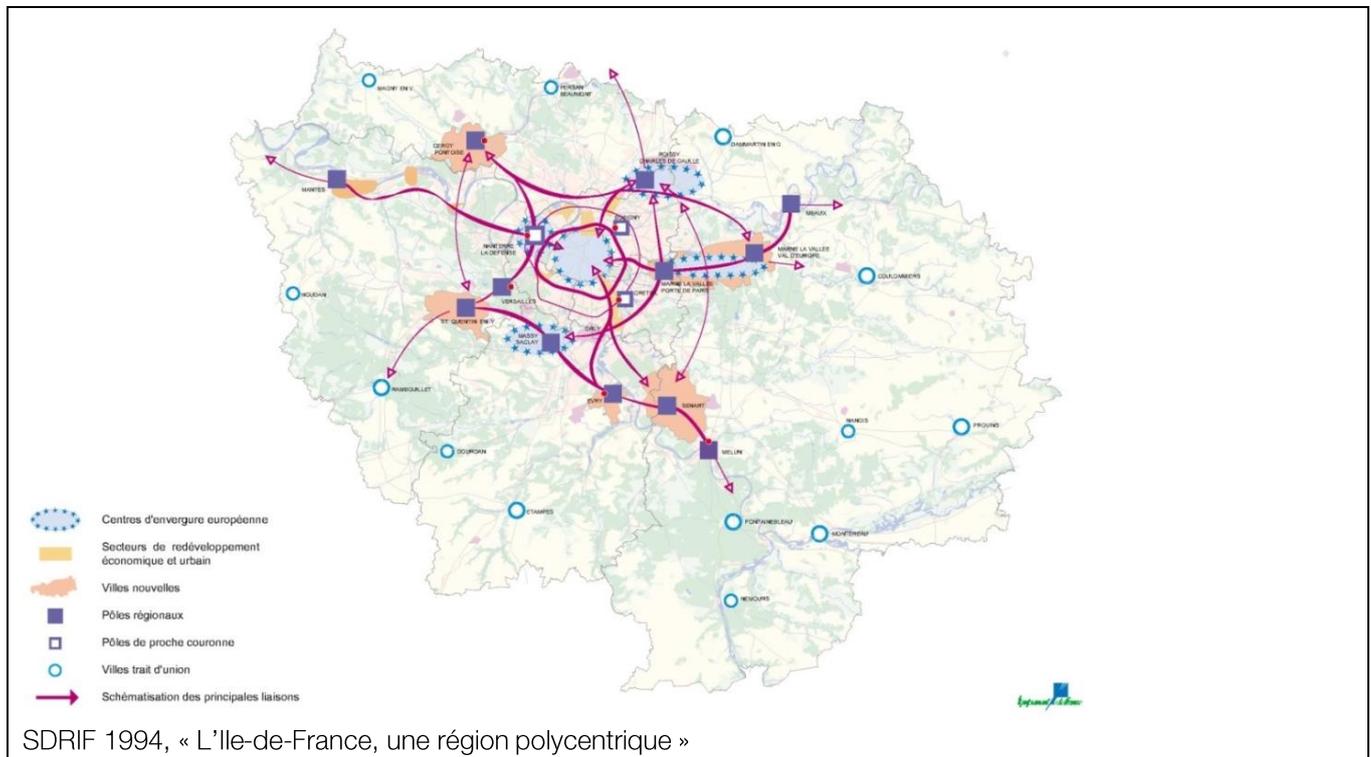
Dans les années 1970, on s'intéresse surtout aux espaces verts et boisés, essentiellement pour leurs fonctions spatiale – maîtriser et structurer le développement urbain – et sociale – offrir des espaces de détente et de loisirs aux populations nées du baby-boom de l'après-guerre. Les pressions identifiées sont principalement la consommation d'espaces - en un temps où les bois privés des abords de l'agglomération centrale sont encore vendus à l'urbanisation -, et la sur-fréquentation – particulièrement dans les secteurs où la population augmente plus vite que le réseau de parcs et de bois ouverts au public

Dans les années 1980, on s'intéresse aux espaces agricoles de la Ceinture verte, au moment où la spéculation foncière menace la viabilité économique de l'agriculture, notamment du maraîchage aux abords immédiats de l'agglomération centrale. En même temps, on s'intéresse de plus en plus à la fonction économique des espaces agricoles et boisés et à l'altération de ces espaces que peuvent provoquer les conflits d'usages.

A partir des années 1990, le projet et la politique de Ceinture verte intègrent mieux les espaces naturels, tels que les zones humides ou les pelouses calcaires, au moment où l'intérêt pour la préservation de la biodiversité croît rapidement. Outre la préservation de la biodiversité, d'autres fonctions environnementales, susceptibles d'être remplies par les espaces naturels mais aussi boisés ou agricoles, sont mieux reconnues : la limitation et l'adaptation au changement climatique, la gestion durable des ressources naturelles (eau, air, matériaux), la prévention des risques naturels et technologiques (inondation, ruissellement, mouvements de terrain,...). Parallèlement, tandis que la

consommation d'espace semble se ralentir mais que la construction de routes et surtout la croissance du trafic routier se poursuivent, le projet et la politique de Ceinture verte deviennent de plus en plus conscients des conséquences de la fragmentation des espaces, non seulement sur la biodiversité mais aussi sur l'activité agricole ou la randonnée pédestre.

## ■ Le SDRIF de 1994



Pour le SDRIF de 1994, « le principe du polycentrisme, déjà retenu dans les Schémas de 1965 et 1976, constitue le fondement de l'organisation urbaine à favoriser ».

Il exprime clairement une volonté de hiérarchiser ce polycentrisme : « Il est nécessaire d'exprimer la diversité de ces pôles, dont la taille, les fonctions et la situation sont différentes (...). Apparaissent ainsi successivement les centres d'envergure européenne [Paris, la Défense, Roissy, Marne-la-Vallée, Orsay-Saclay-Massy et Orly], les secteurs de redéveloppement de la proche couronne, les villes nouvelles et les nouveaux sites d'urbanisation, les villes de la couronne rurale. »

Les « centres d'envergure européenne » sont destinés à accueillir des fonctions métropolitaines, mais celles-ci semblent limitées à la dimension économique : « Le Schéma Directeur entend renforcer [la] capacité d'accueil [d'implantations à fort rayonnement] et met en évidence des centres d'envergure européenne dont l'accessibilité depuis Paris, les commodités de communication internationale, la nature des équipements et activités ainsi que la disponibilité foncière les mettent au rang des grands sites d'accueil européens d'entreprises à vocation internationale. La facilité d'accès aux aéroports de Roissy et d'Orly, qui sera amélioré, l'existence ou la création de gares TGV, les services performants en matière de télécommunications, les centres de congrès et d'expositions, constituent des atouts précieux dans la compétition européenne ».

Même au regard de cette seule dimension économique, Paris conserve une place particulière au sein de la région : « Paris est bien entendu, par essence, le premier de ces sites ».

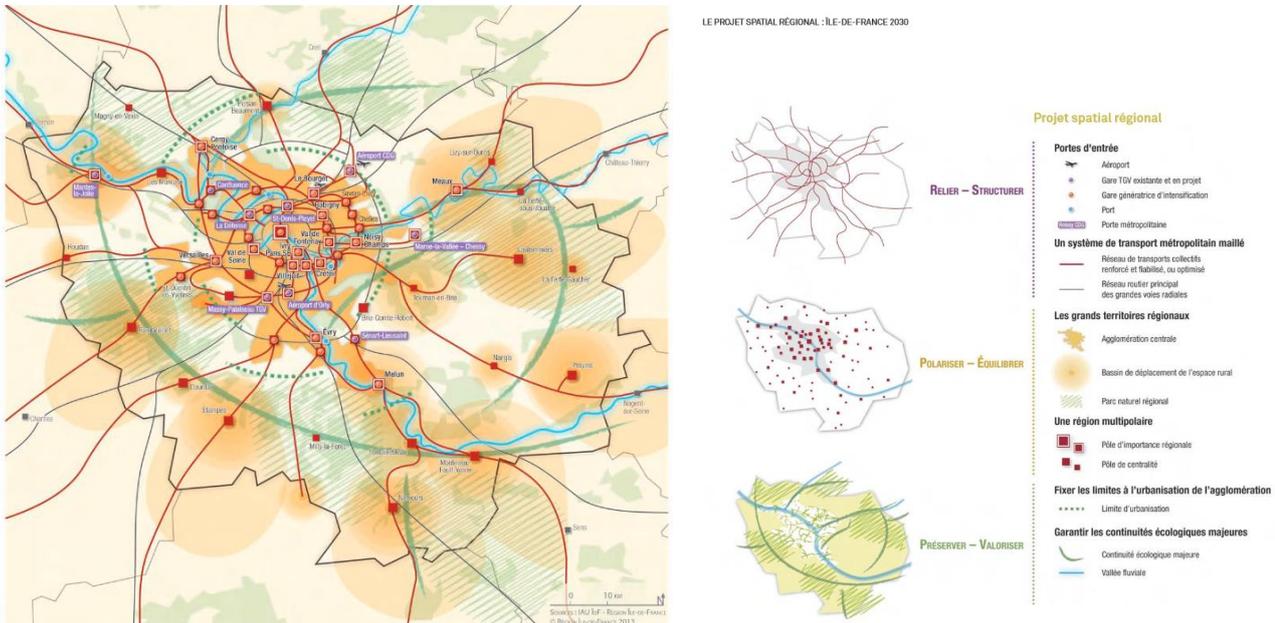
Les villes nouvelles apparaissent essentiellement comme des pôles structurants de la grande couronne : « Les villes nouvelles devront conforter leur acquis de pôles régionaux tant administratif, tertiaire, commercial, qu'universitaire pour assurer dans cette grande couronne l'effet d'entraînement dont les nouveaux sites urbains ont besoin pour réussir leur développement. »

La ceinture verte est mentionnée (ce qui n'était pas le cas dans le SDAURIF de 1976) mais ses fonctions métropolitaines ne sont pas affirmées. Ainsi, les espaces de détente qu'elle doit offrir semblent plus destinés à « ses habitants », qu'à l'ensemble des habitants de l'agglomération.

## ■ Le SDRIF de 2013

En affirmant que « la métropole multipolaire doit s'appuyer à présent sur un polycentrisme hiérarchisé qui renforce l'importance d'un plus grand nombre de pôles », le SDRIF de 2013 reprend et prolonge une orientation récurrente des documents de planification régionale qui l'ont précédé.

« La multipolarité s'apprécie à l'échelle régionale. La croissance urbaine francilienne s'est polarisée jusqu'ici sur un petit nombre de grands pôles dont notamment les villes nouvelles, promues par les schémas directeurs antérieurs. « La métropole multipolaire doit s'appuyer à présent sur un polycentrisme hiérarchisé qui renforce l'importance d'un plus grand nombre de pôles. Cette hiérarchie doit valoriser les caractéristiques des territoires, pour éviter l'uniformisation, et se dessiner en lien avec le réseau de transport, distinguant des pôles urbains à l'intérieur du cœur de métropole, des centres historiques et des villes nouvelles intégrées à l'agglomération, et qui sont de véritables villes, et des agglomérations qui structurent les territoires ruraux. Par ces polarités, l'espace peut se structurer et des bassins de vie peuvent s'affirmer.



« Le nouveau modèle de développement que promeut le projet spatial régional cherche à mieux articuler les différentes échelles de l'aménagement, de la ville du quotidien à l'organisation multipolaire d'une métropole mondiale. » Extrait du SDRIF (fascicule 2 « DPSO », p. 55)

« Paris demeure le centre de la région métropolitaine, alors que de nouveaux quartiers et de nouvelles centralités émergeront ou se renforceront autour de plusieurs bassins de vie. Le développement urbain s'effectuera principalement autour des gares d'interconnexion du RER, des nouvelles stations de métro, et des futures gares du métro automatique du Grand Paris Express. Des centralités comme Cergy-Pontoise, Évry et Saint-Quentin-en-Yvelines, mais aussi Meaux, Mantes, Melun, Montereau seront confortées, ainsi que Marne-la-Vallée et Sénart, qui présentent un potentiel foncier important. Ces pôles urbains auront évolué pour offrir une qualité de vie en adéquation avec les attentes des Franciliens.

« Le riche réseau des villes moyennes et les nombreux bourgs et villages des zones rurales d'Île-de-France continueront d'offrir une qualité urbaine, respectueuse de leur environnement immédiat largement naturel (forêts, champs, etc.). Le développement de ces polarités, telles que Nangis, Houdan, Ablis, Dourdan, Persan-Beaumont, La Ferté-Gaucher, Tournan-en-Brie, etc., sera conforté grâce au développement de nouvelles filières économiques (industries durables, innovation numérique, développement de productions locales), créatrices d'emplois et de progrès. » Extrait du SDRIF (fascicule 2 « DPSO », p. 62).



Les réflexions préparatoires au SDRIF, le SDRIF lui-même, autant que les travaux actuels s'inscrivant plus ou moins dans la mise en œuvre du document, donnent des représentations très tranchées du « polycentrisme hiérarchisé », qu'il s'agisse de rendre compte de l'organisation et du fonctionnement actuels ou futurs du « système francilien ».

Au cours des années 2000, plusieurs travaux de l'IAU se sont attachés à affiner la hiérarchie des centralités/polarités urbaines et thématiques (commerce, tourisme,...) existantes en Île-de-France :

- En 2003-2004, une première carte régionale a été réalisée dans le cadre des « fiches territoriales » IAU-INSEE-DREIF.
- En 2006-2007, les composantes thématiques de cette carte ont été retravaillées et les critères de sélection et de hiérarchisation explicités. Ce travail a abouti à une carte intitulée « pôles d'intérêt régional », depuis lors incluse dans la cartographie interactive de l'IAU (Visiau Grand public), qui distingue 3 niveaux de polarités (intérêt régional majeur, intérêt régional, intérêt régional plus local), et ce pour une dizaine de thèmes (bureaux, activités, enseignement, centre commerciaux...).

Conjointement, la composante « urbaine » de la carte de 2003-2004 a été retravaillée dans le cadre du projet de SDRIF de 2008, selon une méthode de *scoring* ou « pointage », qui consistait à accorder à chaque commune un certain nombre de points au regard de son « activité humaine » (population plus emploi), de son niveau d'équipement au sens de l'INSEE, de son statut de préfecture ou sous-préfecture, et de son statut de pôle de bassin de vie au sens de l'INSEE.

### ■ La construction de la base de données sur les polarités en 2006

#### ■ Les pôles thématiques et les critères qui les fondent et les hiérarchisent

Une série de 7 entrées thématiques a été définie, croisant divers critères de hiérarchisation pour parvenir à une notation, transcrite ensuite dans une carte régionale:

- 56 pôles urbains
- 82 pôles économiques et scientifiques
- 16 pôles événementiels
- 29 pôles de Santé
- 74 pôles touristiques

#### Critères de hiérarchisation

|                                         | Critères de notation                                                                             | Petite couronne                                                                                                    | Grande Couronne dans l'agglomération de Paris                                                                   | Grande Couronne hors agglomération de Paris |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| 56 pôles urbains<br>Note maximale<br>14 | Préfecture / sous-préfecture<br>Activité humaine<br>Niveau d'équipement<br>Pôle de bassin de vie | 1 ou 2<br>entre 8 et 12<br>0<br>0                                                                                  | 1 ou 2<br>entre 2 et 8<br>entre 1 et 4<br>0                                                                     | 1 ou 2<br>entre 2 et 6<br>entre 1 et 4<br>2 |
| 82 pôles économiques et scientifiques   |                                                                                                  |                                                                                                                    |                                                                                                                 |                                             |
| pôles commerciaux                       | Surface commerciale<br>Dire d'expert                                                             | > 60 000 m <sup>2</sup><br>1 < 80 000 m <sup>2</sup><br>2 80 -100.000 m <sup>2</sup><br>3 > 100.000 m <sup>2</sup> | > 40 000 m <sup>2</sup><br>1 < 60 000 m <sup>2</sup><br>2 60-80 000 m <sup>2</sup><br>3 > 80 000 m <sup>2</sup> | > 40 000 m <sup>2</sup>                     |
| pôles bureaux                           | Surfaces utiles / commune (réduites en cas d'intégration à un pôle)                              | > 180 000 m <sup>2</sup><br>(110 000 si pôle)<br>1 100-300 000<br>2 300-800 000<br>3 > 800 000                     | > 155 000 m <sup>2</sup><br>(100 000 si pôle)<br>1<br>2<br>3                                                    | idem                                        |
| ZAE                                     | Surface terrain ha                                                                               | > 110 ha<br>1 110-150<br>2 150-250<br>3 > 350                                                                      | idem                                                                                                            | idem                                        |
|                                         | Nb d'inscrits en 2004-2005 à l'université                                                        | > 3500<br>1 3500-5000                                                                                              | > 1500<br>1 1500-3000                                                                                           | Idem                                        |

|                                        |                                     |                            |                            |  |
|----------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------|----------------------------|--|
| Université,<br>formation<br>supérieure |                                     | 2 5000-20000<br>3 > 20 000 | 2 3000-10000<br>3 > 10 000 |  |
|                                        | Nb d'inscrits /12 grandes<br>écoles | 1 < 1000<br>2 > 1000       |                            |  |

Sources :

Urbain : Polarités hiérarchisées par l'IAU à partir des données INSEE. Pour l'étude, les niveaux 3 (note totale de 13 ou 14), 2 (note totale de 10 à 12) et 1 (note totale entre 6 et 9) ont été sélectionnés.

Commerces : SIGARIF novembre 2006 ; Etude de l'IAURIF, « Synthèse régionale de l'offre commerciale existante et en projet », décembre 2006. Zones ou linéaires commerciaux définis « à dire d'expert ».

Bureaux : SIGARIF novembre 2006 ; « L'économie en Ile-de-France : tendances et dynamiques », IAU janvier 2006 ; SDRIF projet – février 2007)

ZAE : SIGARIF novembre 2006

Université et grandes écoles : Visiaurif Formation (Ministère de l'Education Nationale, années 2004 – 2005); listing IAU; Annuaire National de l'enseignement supérieur de 2001 ; Internet et dire d'expert (grandes écoles),

Critères de hiérarchisation :

| 16 pôles événementiels              | Critères de notation     | Petite couronne                                                                             | Grande C. dans aggl<br>de Paris                         | Grande C. hors aggl de<br>Paris |
|-------------------------------------|--------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|---------------------------------|
| Centres de conférence               | Rang régional<br>Jauge   | > 2000 places<br>1 2000-5000<br>2 5000-10 000<br>3 >10 000 ou rang national                 | > 1500 places<br>1 1500-2500                            | idem                            |
| Parcs d'exposition                  | Surface<br>Dire d'expert | 1 10 à 50 000 m <sup>2</sup><br>2 50 à 100 000 m <sup>2</sup><br>3 > 100 000 m <sup>2</sup> |                                                         |                                 |
| Sport & culture                     | Pas intégré              |                                                                                             |                                                         |                                 |
| 29 pôles de santé<br>(hôpitaux)     | Nb de court séjour       | > 10 000<br>1 10-15 000<br>2 15-20.000<br>3 > 20 000                                        | > 8000<br>1 8000-12 000<br>2 120 – 20 000<br>3 > 20 000 | idem                            |
| 74 pôles touristiques               |                          |                                                                                             |                                                         |                                 |
| Bases de plein air et de<br>loisirs | 13 régionales            |                                                                                             |                                                         |                                 |
| Parcs à thème et<br>animaliers      | Fréquentation / an       | 1 à dire d'expert<br>2 > 100 000<br>3 > 100 000                                             | idem <i>Rozay-en-Brie</i>                               | Idem                            |
| Tourisme culturel                   | A dire d'expert          |                                                                                             |                                                         |                                 |

Sources

Événementiels: Visiaurif Tourisme, listing d'Emmanuel Blum pour le Sdrif, listing de Laurie Cransac

Santé: Visiaurif Santé (données 2006, les données 2007 devraient être bientôt intégrées au Visiaurif),

Tourisme : Visiaurif Tourisme, « Les bases de plein air et de loisirs en Ile-de-France, état des lieux » IAU 2001/2002, listing IAU « équipements touristiques et culturels Sdrif » (Base de données IDF Medi@ 2004 et CCIP 2005 ; Visiaurif Tourisme, listing IAU« équipements touristiques et culturels Sdrif »

#### ■ La carte régionale des centralités en 2006

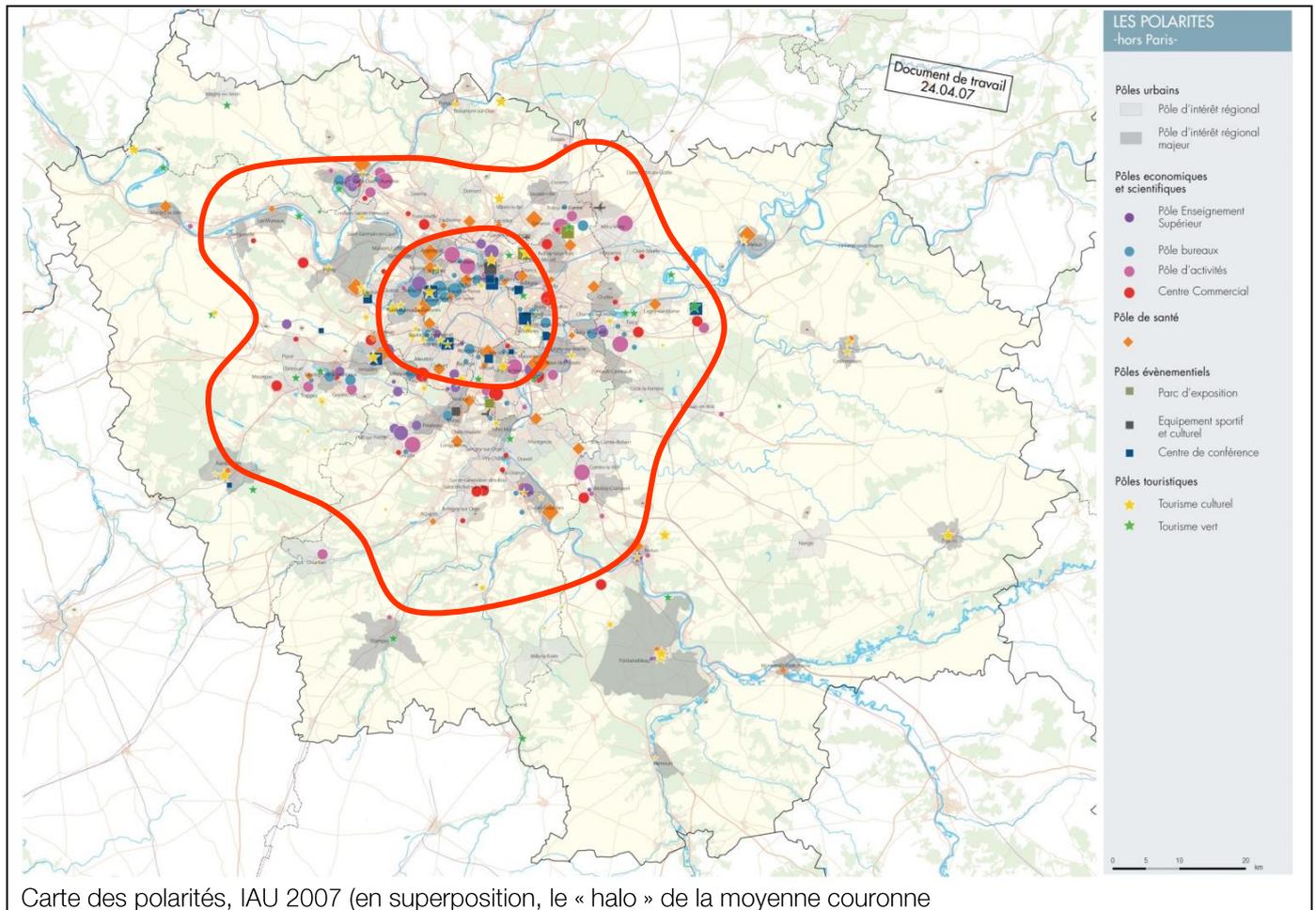
Cette carte devait à l'origine servir une étude sur les déplacements. Le classement des pôles visait donc les principaux équipements, d'échelle territoriale ou métropolitaine, avec des critères de taille et de fréquentation. Le classement s'appuie sur une grille d'équipements selon le niveau des centralités, de la plus locale à la plus métropolitaine voire internationale (grade pas mentionné ici). La fonction d'animation n'est pas prise en compte, comme tissu d'aménités urbaines qui peut faire masse autant qu'un unique grand équipement.

La première vision fait moins apparaître des polarisations fortes qu'une certaine dispersion des supports de polarités à travers le territoire. Comme si cet effort d'équipement n'avait que peu d'effet structurant pour l'urbain et relevait plus de conditions particulières d'implantation (volonté d'équilibre pour les universités, centres commerciaux sur les axes majeurs, etc.). Une géographie remarquable ressort, celle du développement tertiaire et commercial en pourtour externe du périurbain.

Le choix de représenter des pôles urbains majeurs par de larges tâches montre peu sur la constitution de ces pôles mais fait bien voir la disjonction avec les autres supports de polarisation. Paris est exclu de la représentation pour éviter l'effet d'écrasement par cette hyper-polarité. Des polarités d'équipements apparaissent dans le périurbain dans certaines ex-villes nouvelles (Cergy, Evry, Saint-Quentin) mais elles sont essentiellement économiques et disent peu sur l'attractivité de ces polarités urbaines. Paris n'est pas représenté sur la carte qui suit mais figure dans une autre sur les principales polarités régionales (avec, notamment, une masse de pôles touristiques et d'équipements culturels).

Ces remarques poussent à dire que la question de la centralité (ou polarité) urbaine reste largement à définir dans sa nature et ses logiques. On confirme bien que, par les logiques de grand équipement, n'apparaît pas vraiment un

polycentrisme spécifiquement urbain mais une « hiérarchie horizontale » à l'échelle régionale, qui gomme les différences.



Carte des polarités, IAU 2007 (en superposition, le « halo » de la moyenne couronne)

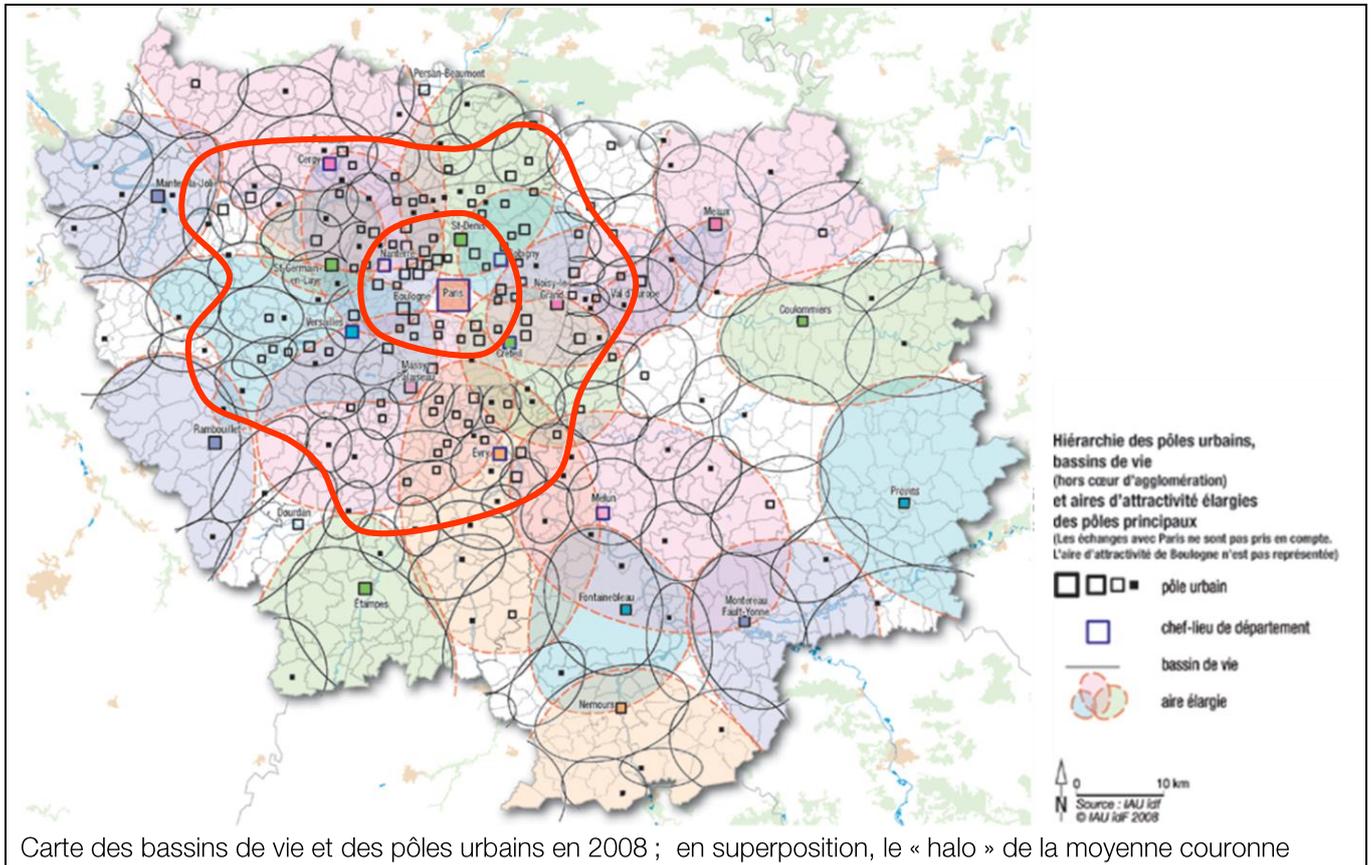
### ■ Les pôles de centralités dans le projet de SDRIF de 2008, puis dans le SDRIF de 2013

En 2008, la base des travaux précédents a été conservée et intégrée à une notion nouvelle, celle des bassins de vie. Cette notion n'est certes pas nouvelle mais trouvait sa pertinence dans un nouveau raisonnement sur l'accessibilité en transports en commun. Plutôt que de vouloir étendre encore le réseau magistral toujours plus loin, il s'agissait de travailler une mobilité de rang plus local à partir des têtes de réseau, à structurer autour de pôles secondaires périphériques.

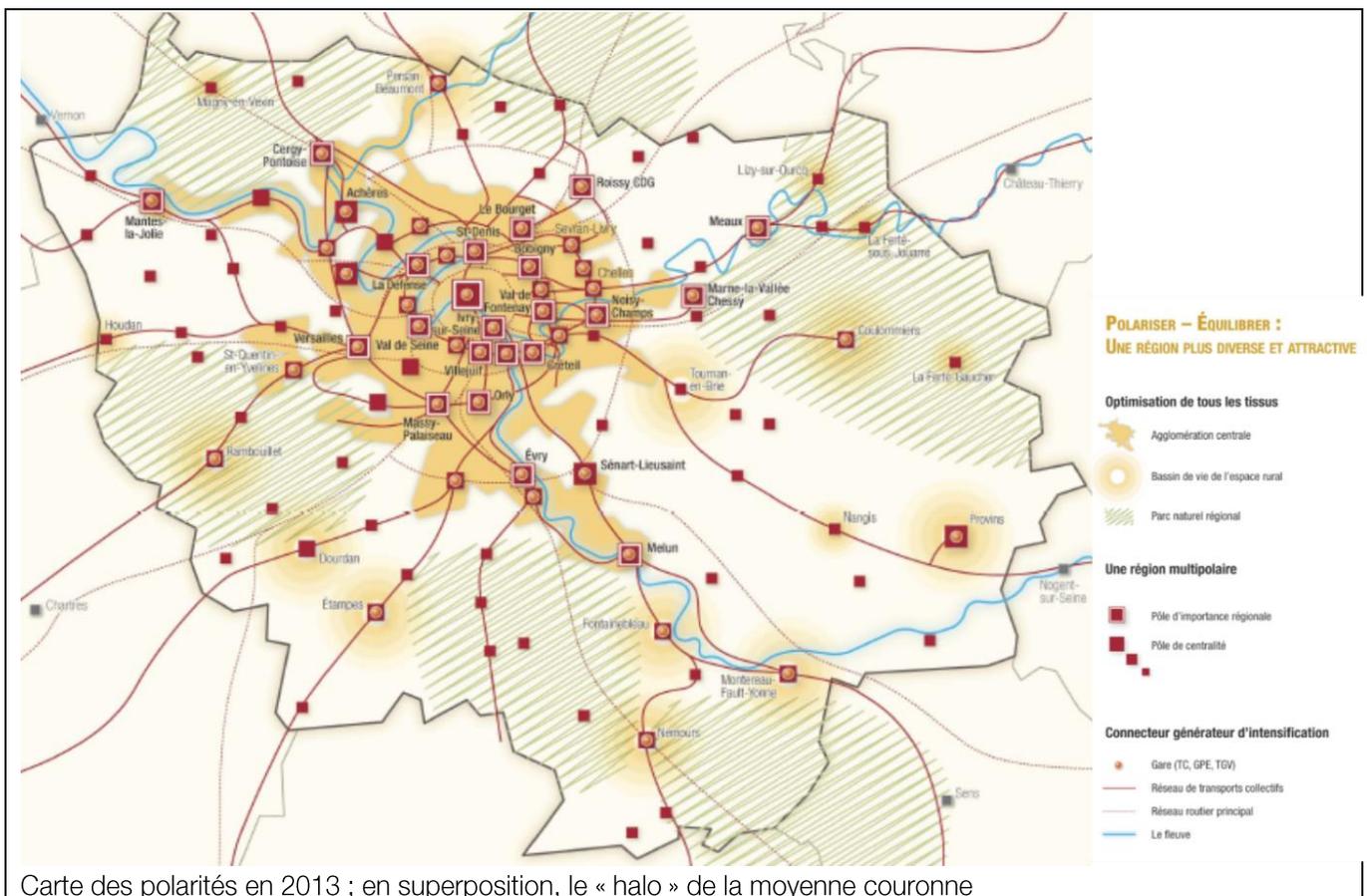
Un autre raisonnement sous-jacent était que tout le territoire régional devait se structurer selon des formes propres à chaque territoire et dans une sorte d'égalité de valeur. Les travaux sur les bassins de vie – constitués autour des pôles de transport mais aussi des pôles urbains de taille variable – nourrissaient cette vision égalitaire et non hiérarchisée. Cependant, la construction de ces bassins de vie ne relevait pas de méthodes sophistiquées, avec le résultat d'une profusion de sous-territoires.

On pourra rapprocher la carte qui suit de travaux plus récents (voir autre fiche de données), fondés (comme tous les travaux de fond sur les bassins de vie) sur les enquêtes globales transport, les EGT. Dans le cadre du projet de SDRIF de 2013, ce travail a été repris et amendé, notamment en concertation avec les collectivités locales, pour donner lieu d'une part à la carte du projet spatial intitulée « polariser-équilibrer » et d'autre part à la « carte générale » de portée normative, qui ne représente toutefois que les pôles de centralité situés hors de l'agglomération centrale.

Au final, les pôles identifiés sur la carte du projet spatial du SDRIF de 2013 sont nettement plus nombreux que dans les documents de planification régionale précédents : 18 pôles classés en deux types dans le SDAURIF de 1976, 27 pôles classés en trois types dans le SDRIF de 1994, 102 pôles classés en quatre niveaux dans le SDRIF de 2013.



Carte des bassins de vie et des pôles urbains en 2008 ; en superposition, le « halo » de la moyenne couronne



Carte des polarités en 2013 ; en superposition, le « halo » de la moyenne couronne

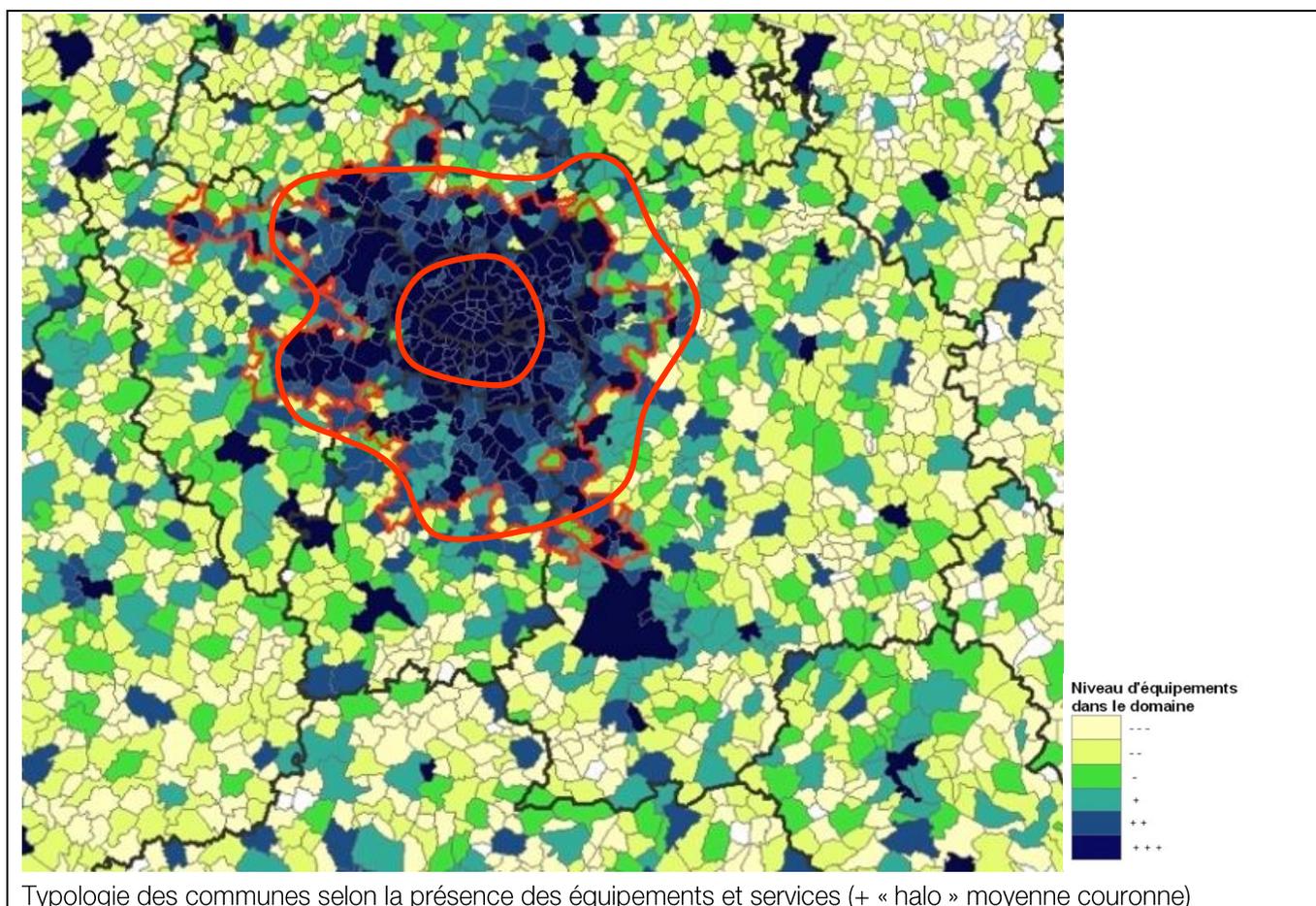


## ■ Les polarités urbaines franciliennes, IAU / PUCA 2014

L'IAU mène depuis longtemps des études sur les équipements et services dans les divers territoires d'Ile-de-France, dont le Cahier de l'IAU n°157, *Equipements et services, La métropole au quotidien*, janvier 2011 et la recherche PUCA, *Les territoires périurbains, de l'hybridation à l'intensité ?*, en cours depuis 2012 avec Paris X et une équipe de l'IAU dans le cadre du programme « Du périurbain à l'urbain », En est tiré un travail de l'IAU, *Les polarités d'équipements et services en Ile-de-France*, paru en juin 2014. Cette approche par les équipements et services se fonde sur une base de données issue de la BPE de l'INSEE, géo-localisée à la commune ou à l'îlot, qui a été géo-localisée à l'adresse par l'IAU. Le classement des communes selon leur niveau d'équipement informe sur la notion de pôle et le niveau de structuration urbaine par l'offre d'équipements et services de la commune.

Pour chaque thème (éducation-formation, santé, sports, loisirs, commerce), ont été distinguées les communes disposant de toute la gamme des équipements (parcours complet), celles qui n'ont que les équipements les moins spécialisés, celles qui n'ont rien ou presque. A partir d'un classement de 1 à 6, ce balayage permet de dresser une image globale de la centralité périurbaine dont les résultats sont instructifs: plus de 200 communes (Paris, 88 communes de petite couronne, 111 de grande couronne) atteignent le score maximal de 6, avec l'ensemble de la gamme élargie des différents niveaux d'équipements.

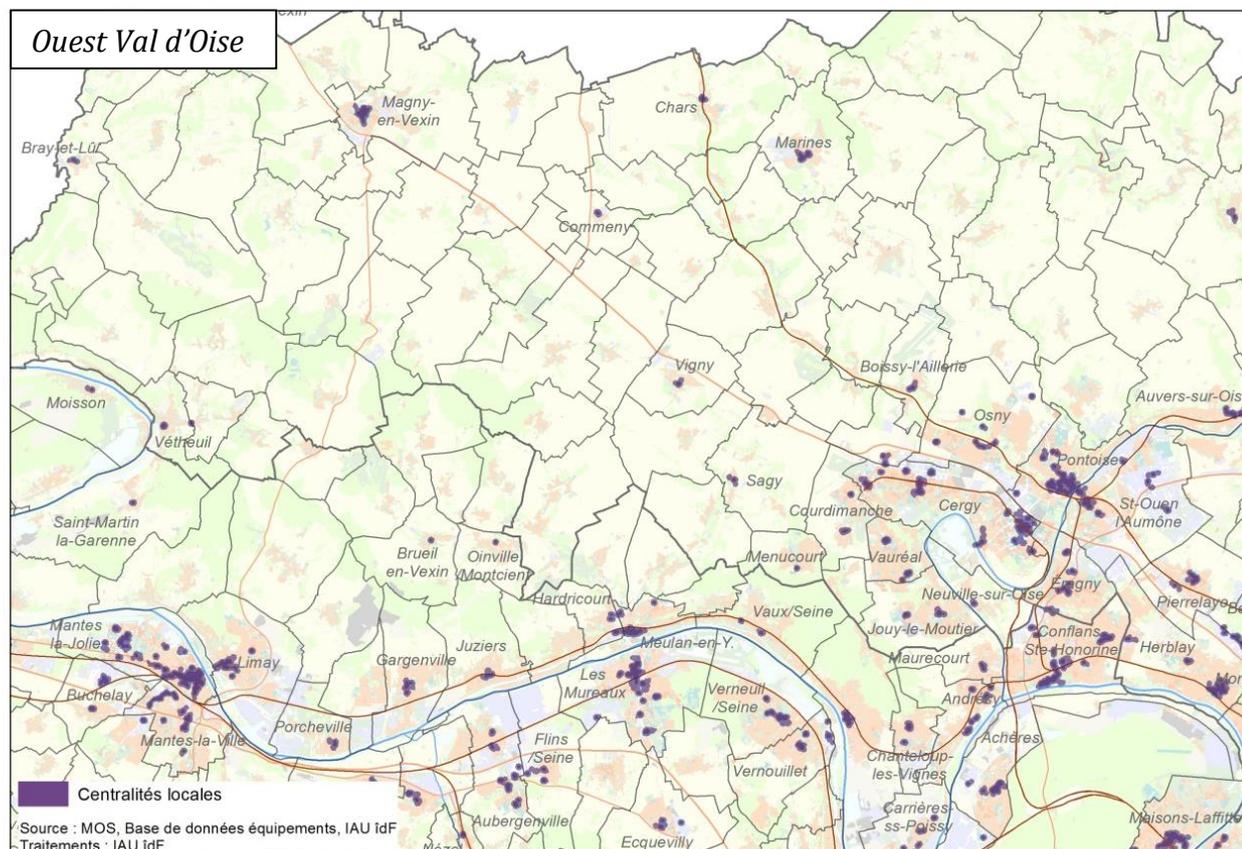
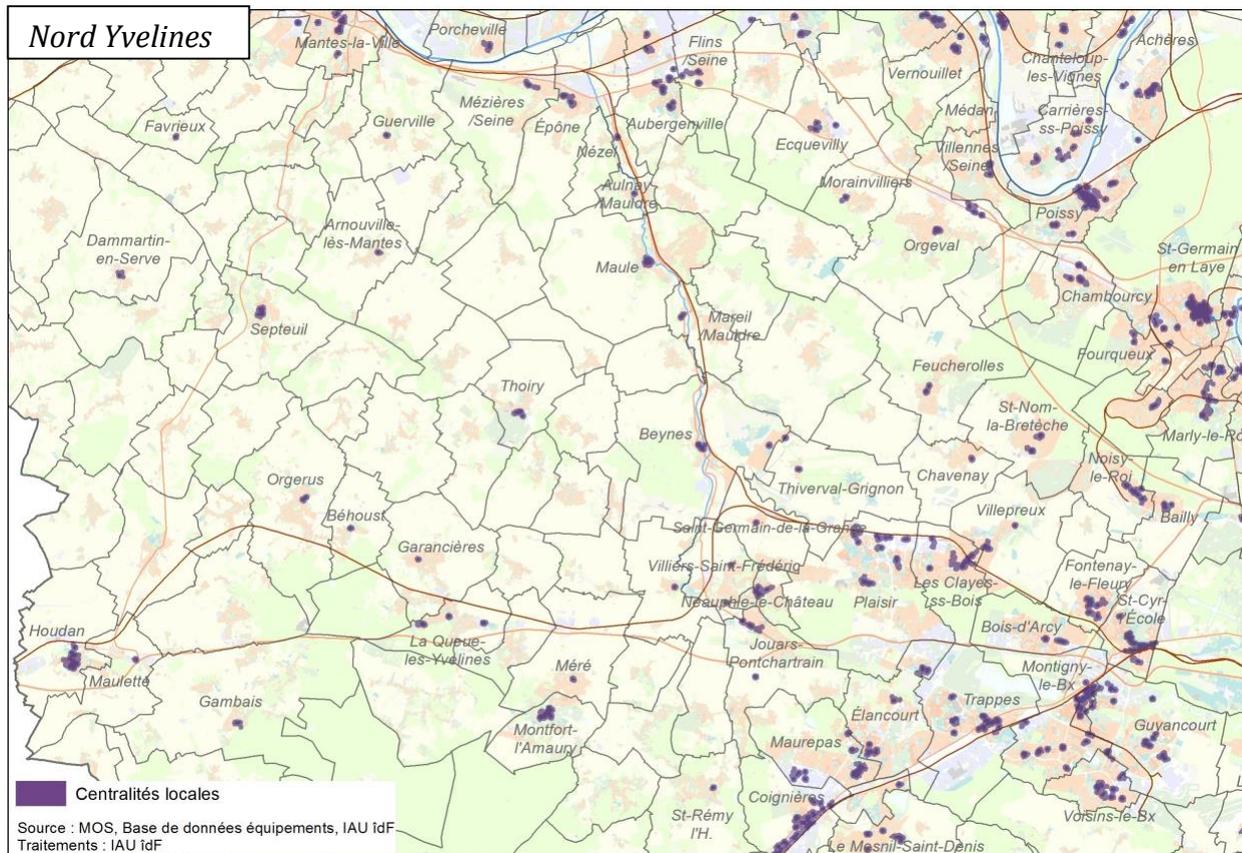
La carte obtenue montre un territoire périurbain innervé par des polarités locales d'équipements et de services, avec de nombreuses polarités, généralement locales, de niveau et de formes diverses : on distingue ainsi des polarités de centre-ville, de proximité, des polarités commerciales et artères commerciales avec ou sans mairie<sup>49</sup>.



<sup>49</sup> accessible dans la cartographie interactive de l'IAU, servant de base à la cartographie régionale des centralités urbaines locales

## ■ Les polarités locales

La modélisation des centralités locales, constituées d'une concentration d'équipements et services commerciaux, administratifs, culturels ou de loisirs, met en évidence l'existence d'un réseau de polarités, plus ou moins conséquentes, offrant une gamme plus ou moins étendue de services, notamment de proximité. Ce réseau de centralités, largement utilisé par les habitants, innerve l'ensemble du territoire périurbain étudié, notamment le territoire des Yvelines.



En outre, des entretiens individuels (dans 7 communes dont Saint-Ouen, Arcueil et Cachan dans la zone dense, et dans la Communauté d'agglomération des Portes de l'Essonne) ont été conduits pour identifier les « polarités vécues » à partir des pratiques des habitants et faire une modélisation des polarités locales à une échelle infra-communale, notamment par la densité et la diversité des équipements.

Au-delà de la cartographie des groupes d'équipements, ces entretiens permettent de comprendre quelles sont les « centralités vécues » et ce qui fait l'attractivité d'une centralité (importance de la qualité de l'espace public, adjonction de repères symboliques, bâtiment ancien, etc.) – monument, etc. Les auteurs distinguent ainsi les polarités « fonctionnelles » (dont font partie les centres commerciaux) et les polarités sentimentales, qui véhiculent un sentiment d'appartenance et d'identité territoriale.

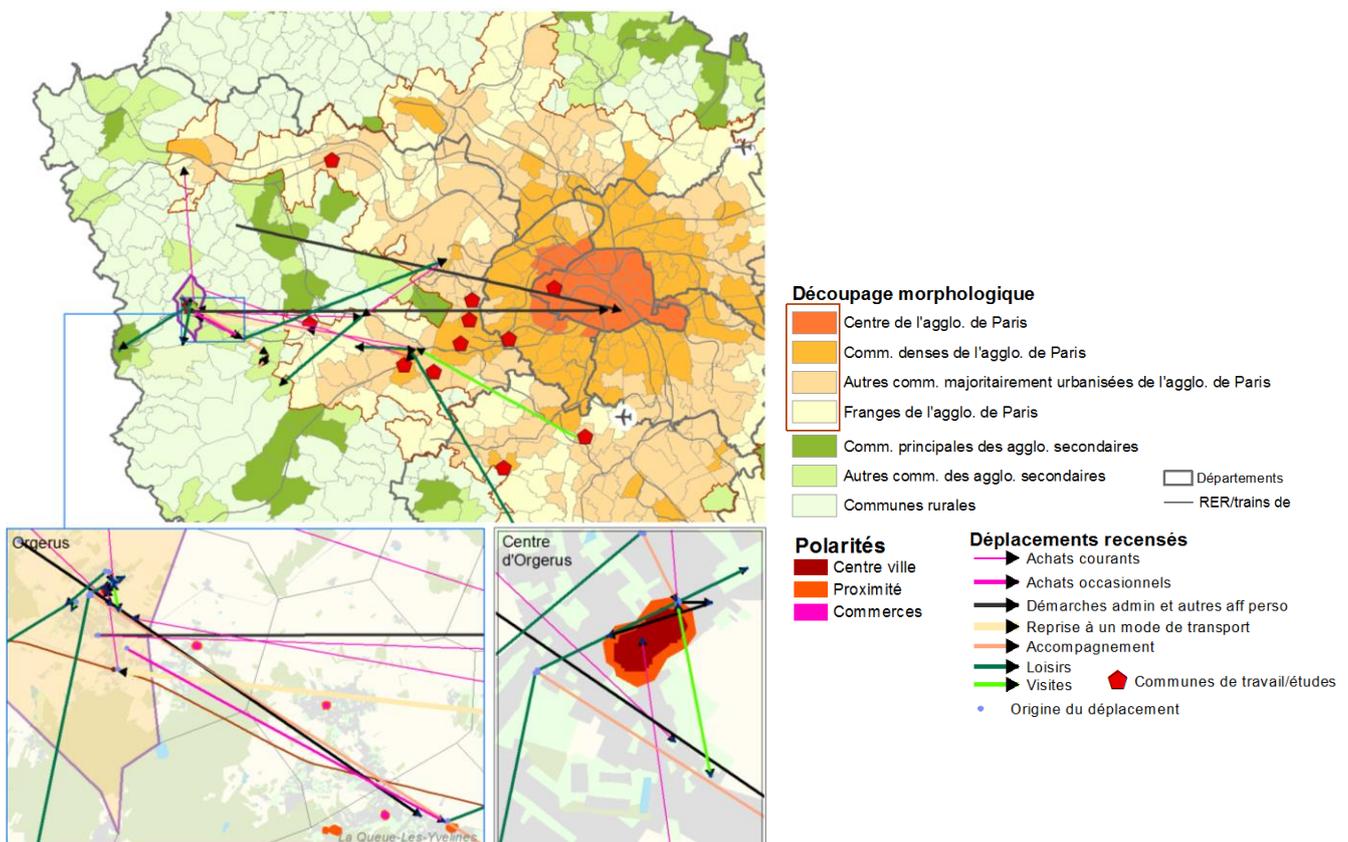
### ■ Une mobilité sophistiquée

Enfin, les résultats de l'enquête globale sur les transports (EGT) ont permis d'approcher, de façon expérimentale (et donc différente de celle de l'Insee), la notion de bassin de vie. En première analyse, la notion de bassins locaux bien délimités autour des centralités locales est mise en question, au profit de pratiques beaucoup plus aléatoires et de grande distance en voiture.

L'exemple du secteur ouest du périurbain francilien montre un ancrage local relativement fort, et une utilisation diversifiée des différentes polarités du voisinage, en fonction des motifs, des envies, des dessertes, des mobilités.

Les habitants du périurbain, s'ils restent soumis à des contraintes liées à l'utilisation de l'automobile, expriment aussi une liberté de choix, quand à leurs déplacements. Ils se veulent « acteurs » de leurs mobilités et le caractère hybride des espaces périurbains apparaît plus comme un « champ des possibles » que comme une contrainte. Les lieux fréquentés montrent une complexification des mobilités, des pratiques et des perceptions : un fonctionnement plus sophistiqué, moins formaté, moins radioconcentrique, en d'autres termes plus hybride. En effet, la plupart des cartes de déplacements révèlent une mobilité « éparsse », au gré des opportunités et des ressources du territoire, un lien distendu à Paris et des appréhensions variées de la centralité.

Les habitants du secteur situé entre Maule et Guerville, sont peut-être assez emblématiques de la variété des comportements de mobilité quotidienne dans le périurbain de l'ouest francilien et leurs propos illustrent la difficulté à définir des bassins de vie. La relative proximité de l'agglomération et la présence de centralités locales leur offre un choix finalement assez généreux, leur permettant de « picorer » entre polarités fonctionnelles, centres villes historiques et micro-centralités « sentimentales » auxquelles ils sont attachés pour des raisons tout aussi symboliques que pratiques. A la palette des alternatives s'ajoutent celle des histoires personnelles de ménages aux origines variées et dont le profil s'est diversifié.



Orgerus, commune d'une agglomération secondaire, 24 individus enquêtés – 68 déplacements

La proximité est systématiquement investie. Ces analyses montrent l'existence d'un système de « lieux » périurbains qui polarisent les déplacements. Ces polarités se hiérarchisent en fonction de leurs proximités, mais aussi en fonction des motifs de déplacements : certaines sont « multifonctionnelles » et drainent les déplacements quels que soient les motifs, alors que d'autres semblent plus spécialisées dans une fonction. Au sein des pôles principaux, les habitants, tout périurbains qu'ils soient, ont des habitudes de déplacements très ancrées dans la proximité, exploitant au maximum les ressources locales et parcourant des distances souvent plus courtes que les habitants des franges de l'agglomération.

Par ailleurs, les espaces périurbains apparaissent différenciés, notamment en fonction de la profondeur historique de leur développement : dans le périurbain Yvelinois et Val-d'Oisiens, des polarités secondaires se sont progressivement constituées, faisant apparaître des comportements intermédiaires entre les habitants des pôles principaux et ceux des communes rurales. Dans le périurbain plus récent de l'est francilien, le système est plus simple sans véritablement d'échelon intermédiaire entre des pôles principaux très polarisants et des communes rurales.

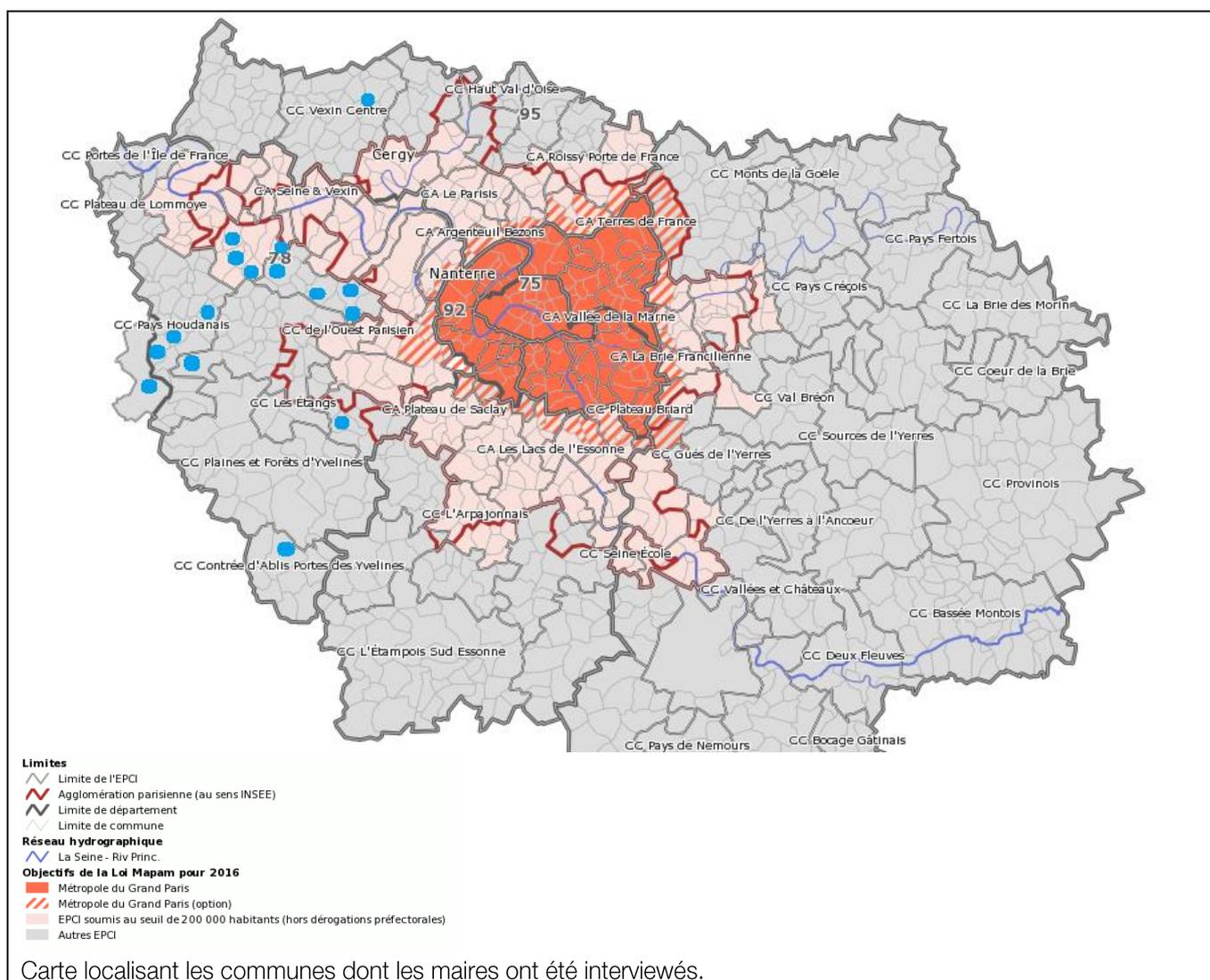
L'analyse des déplacements réalisés pour des motifs autres que le travail confirme les évolutions observées pour les navettes : une tendance qui semble maintenant bien dessinée à un recentrage sur des territoires de proximité, une utilisation accrue de ressources locales qui se diversifient et s'étoffent, de la part d'une population dont l'ancrage local se renforce.



Les maires du périurbain constituent aujourd'hui une forte proportion des élus locaux franciliens. Avec le nouveau découpage de l'INSEE (de 2011), sur les 1281 maires que compte l'Île-de-France, 857 se trouvent en territoire périurbain et 423 en banlieue (plus le maire de Paris). Les maires du périurbain représentent donc 65% de l'ensemble des maires franciliens.

Peu visibles dans l'espace public, comme dans les travaux de science sociale, ces maires sont pourtant des acteurs clés du développement de ce « tiers espace », pour reprendre la qualification forte employée par Martin Vannier<sup>50</sup>, par leurs capacités d'action et leur rôle d'intermédiation avec la population. Pour saisir les transformations (ou non) de ce personnel politique dans les territoires périurbains - leur mode d'entrée en politique, leurs propriétés sociales et leur choix d'action publique – nous avons mené une enquête en mobilisant des données du ministère de l'Intérieur et réalisant des entretiens auprès d'une trentaine de maires.

Cette sociographie des maires du périurbain de l'Ouest francilien (comprenant les Yvelines et le Val d'Oise) apporte un éclairage tant sur leur profil que sur les croyances qui guident leurs politiques publiques, sur leurs implications dans les projets territoriaux et leur investissement dans les structures intercommunales.



<sup>50</sup> Vannier (M.), « Qu'est-ce que le tiers espace ? Territorialités complexes et construction politique », *Revue de géographie alpine*, 2000, tome 88 (1), p.105-113.

## ■ Principales caractéristiques sociologiques des maires

De l'analyse du profil des maires du périurbain quatre principaux enseignements se dégagent. « L'âge d'or » des maires dans les communes périurbaines d'Île de France se situe entre 60 et 69 ans ; 46,8 % des maires appartiennent à cette tranche d'âge. En revanche, ceux âgés de moins de 49 ans, sont peu nombreux (7,5% en Ile de France) et les moins de 40 ans sont seulement 4 (10 pour l'ensemble de la région).

Dans cet espace comme ailleurs, les maires ne sont pas le fidèle reflet de la composition sociologique des territoires périurbains. Depuis une trentaine d'années, le périurbain francilien change, il est marqué par de profondes recompositions institutionnelles et sociales, par le déclin - tout au moins numérique - des agriculteurs. Ces derniers y occupent pourtant près de 20% des postes de maire essentiellement il est vrai dans les plus petites communes (moins de 500 habitants) majoritairement aux franges de la Région Ile-de-France. Par rapport à leur poids dans la population locale, ils apparaissent surreprésentés à la tête des mairies.

D'autres groupes sociaux sont au contraire quasi-inexistants, c'est le cas des ouvriers qui ne sont qu'une poignée de maire alors même que, en Ile de France, le périurbain est l'espace où ils sont proportionnellement les plus nombreux. Sans doute faut-il y voir le résultat d'une volontaire mise à distance, par les catégories populaires, de la scène municipale, une illégitimité à oser se présenter au poste de maire. En revanche, le nombre élevé de retraités parmi les maires (27%) correspond assez bien à la part croissante que ce groupe représente dans la population des communes périurbaine d'Île de France. De même, on constate une très forte représentation des cadres supérieurs et profession intellectuelles supérieurs (28,7% des maires).

L'ancrage résidentiel des maires est beaucoup plus limité que dans les territoires ruraux, où il constitue une caractéristique déterminante pour accéder au conseil municipal. L'enquête par questionnaire auprès des maires de l'Ouest francilien met en évidence qu'on a affaire majoritairement à des « étrangers » à leur commune. Ils n'ont, pour la plupart d'entre eux, que peu de lien familial ou matrimonial avec elle. Mais ils y sont, pour une écrasante majorité, installés depuis plus de 15 ans (73%), ce qui témoigne d'une fidélité certaine à leur territoire d'adoption.

Néanmoins, le principal enseignement qu'il faut retenir est que, dans ces communes périurbaines, l'ancrage résidentiel n'est pas un critère déterminant pour l'accès au pouvoir municipal. Ce sont d'autres ressources sur lesquelles les prétendants au poste de maire doivent s'appuyer pour imposer leur légitimité à se présenter, notamment la notoriété personnelle acquise au fil du temps dans les structures associatives communales. Les maires de l'Ouest francilien s'appuient aussi sur leurs ressources sociales valorisées et valorisantes (diplôme élevé, profession les plaçant dans la catégorie des cadres supérieurs). Ils peuvent en effet, à partir de ces ressources, plus facilement se construire une image de maire « compétent » et « entrepreneur ». Toutes ces ressources participent à palier leur faible ancrage résidentiel qui, dans les communes périurbaines à la sociologie profondément modifiée, ne revêt pas la même importance que dans les communes rurales.

Les maires périurbains sont des « cumulards ». 53% d'entre eux exercent un autre mandat politique. Il s'agit principalement de celui de conseiller communautaire (41 %). 38 % des répondants exercent une responsabilité dans une structure intercommunale dont 14% celle de président (23 maires). L'intercommunalité est bien un espace politique que les maires, plus ou moins contraints, investissent. Pour ceux dont le profil est celui d'un nouvel arrivant en politique (outsider), sans affiliation politique et doté d'un capital culturel important, l'obtention de ce type de poste est devenue un enjeu central et une voie de promotion politique. C'est un moyen de faire carrière en politique plus facile qu'en s'investissant dans d'autres mandats - conseiller général, conseiller régional ou député. Contrairement à ces postes, pour lesquels il est difficile d'être éligible sans le soutien d'une structure politique, l'inscription dans des réseaux politiques ou une « hérédité » politique, le « rôle de maire » suffit pour accéder au poste de conseiller communautaire. On a bien là un nouveau circuit d'accès à des postes prestigieux du pouvoir local qui contribue à modifier la sociologie des élites politiques de ces territoires et leurs modes de gouvernance.

## ■ Les maires dans la fabrique intercommunale

Ces maires perçoivent et investissent différemment les structures intercommunales et, plus largement, les projets supra-communaux. De manière un peu schématique, on distingue parmi nos maires des positionnements au regard des dynamiques et des projets supra-communaux liés à des manières d'envisager la place de leur commune dans l'espace métropolitain. Par rapport à la question des « centralités », nous retiendrons deux types de positionnement qui interrogent aujourd'hui la fabrique des centralités en territoires périurbains.

Les maires placent leur commune dans un périurbain assumé et porteur de sa propre dynamique de développement (par rapport au centre de l'agglomération). C'est par exemple le cas du secteur de Houdan. Les acteurs politiques locaux, sous l'impulsion du maire de Houdan, ont progressivement construit une intercommunalité – la communauté de Communes du Pays Houdanais, comptant 34 communes dont certaines situées au-delà de l'Ile-de-France. Son périmètre correspond, plus ou moins, à un « bassin de vie » même s'il repose plus sur une approche empirique qu'objective. Il est vrai que, progressivement, par les politiques mises en œuvre, par la création d'équipements structurant, il tend à correspondre aux mobilités et aux usages des habitants de cet espace.

Dans ce périmètre, dont Houdan constitue le principal pôle d'activité desservi par une gare, des projets de développement supra-communaux émergent qui visent à faire de cet espace, non plus un espace dépendant du centre de l'agglomération mais un espace à part entière du système métropolitain. Dans ce périurbain lointain situé aux franges de la région, certains acteurs politiques s'efforcent donc aujourd'hui de construire ce qu'ils appellent des « centralités ». Elles n'ont certes pas un « rang métropolitain » mais participent à mettre de l'ordre dans le système métropolitain.

Les maires placent leur commune dans un périurbain volontairement « patrimonialisé ». Dans ce modèle, le projet communal et ceux à dimension intercommunale visent avant tout la préservation de la qualité paysagère et la qualité de vie des habitants (équipements sportifs, activités périscolaires, aide au maintien du petit commerce). Les maires s'efforcent de protéger leur espace, quittent à le transformer en un « club fermé », et revendiquent clairement que les pôles de centralité sont et doivent se faire ailleurs ... mais que leurs habitants, par leur mobilité quotidienne, par leurs modes de consommation y participent pleinement.

On trouve ce type de positionnement des maires dans le secteur de la communauté de Communes de Gally Mauldre (Chavenay, Crespières, Feucherolles, Davron...). Ils portent les intérêts des habitants de ces communes, majoritairement des cadres supérieurs qui, tout en étant situés à proximité de pôles de centralité comme Versailles ou Plaisir (Saint Quentin), tout en profitant du rayonnement de ces centralités urbaines, s'inscrivent dans des stratégies de mise à distance (spatiale) par rapport au cœur de ces centralités<sup>51</sup> et aux groupes sociaux qui y résident.

Les habitants de ces communes périurbaines sont dans un jeu permanent entre proximité et distance aux centralités, entre une inscription dans le local et dans le métropolitain dont ils savent pleinement jouer des aménités qu'il offre. Acteurs (ou consommateurs ?) par leurs pratiques de ces centralités, ils ne sont pas en revanche des acteurs de leur fabrication institutionnelle. Leurs représentants - leurs maires - se tenant à distance de projets supra-communaux ou de regroupement qui absorberaient leur commune dans des espaces d'action publique qu'ils jugent trop larges et contraires à leur projet de « préservation » de leur commune.

---

<sup>51</sup> Ces stratégies d'exit partiel des cadres supérieurs, à l'instar de la population composant majoritairement ces communes, ont bien été mises en évidence dans l'enquête européenne menée par Andreotti (A.) Le Galès (P.) dir., *Les cadres supérieurs et la globalisation. Mobilité, ancrage, exit partiel et ségrégation sociale dans les villes européennes*. Rapport pour le PUCA, janvier 2008.



La ceinture verte, moyenne couronne  
paradoxe  
(Voir cartes Fascicule 2)

Sources Etudes IAU / DEUR,  
N. Laruelle

La moyenne couronne est un espace typiquement, spécifiquement, francilien, en ceci que, déjà périurbain dans sa nature, il accueille l'essentiel de « l'élargissement de la centralité métropolitaine ». Les travaux de l'IAU, notamment dans les réflexions sur la Ceinture verte régionale<sup>52</sup>, ont montré que cet espace, qui accueille le tiers de la population et le quart de l'emploi franciliens sur un cinquième du territoire régional, était non seulement un espace particulier en Île-de-France, mais aussi un espace spécifique à l'Île-de-France. La région dispose, à rebours de la plupart des grandes métropoles, d'une très large périphérie agricole où se faufile l'étalement urbain. La ceinture verte francilienne (un espace entre le cœur de la métropole et les confins ruraux de la région) diffère de la plupart des espaces similaires existant ailleurs. La part de ses espaces agricoles, boisés et naturels totalise environ 60%, de la surface totale (10% dans la zone centrale, 90% dans la grande périphérie). Ailleurs, les écarts entre le centre et la périphérie de la région sont nettement plus progressifs, croissant (part d'espaces ouverts, distance moyenne des navettes domicile-travail...) ou décroissant (densité humaine, densité bâtie...).

Le caractère arbitraire du seul critère utilisé et des seuils afférents pour caractériser la ceinture verte est tel qu'il rend mal compte de sa nature. Dans le cadre du groupe de travail « ceinture verte » de 2005, l'idée avait germé de croiser plusieurs critères et ainsi de révéler des situations paradoxales. Par exemple, la part d'espaces ouverts (agricoles, boisés et naturels) est nettement plus faible dans la ceinture verte que dans la couronne rurale (60% contre 90%), mais la part d'espaces boisés est équivalente (25%) dans les deux espaces, justifiant ainsi pour partie le nom de ceinture verte puisque les espaces boisés y sont surreprésentés au sein des espaces ouverts (25% de 60%, contre 25% de 90%).

D'autres variables révèlent d'autres paradoxes et l'addition des situations paradoxales produit une définition plus riche, plus problématisée et donc peut-être plus opérationnelle qu'une définition fondée sur les seuls gradients. On distingue la série suivante des paradoxes :

- paradoxe 1 (« un balcon sur la campagne ») : une part significative d'espaces agricoles, boisés et naturels (même si moins forte que celle de la couronne rurale) mais une majorité de logements collectifs (comme dans le cœur de métropole),
- paradoxe 2 (« un appartement, mais à soi ») : une majorité d'habitat collectif (comme dans le cœur de métropole), mais aussi une majorité de propriétaires occupants (comme dans la couronne rurale),
- paradoxe 3 (« bien desservi... mais finalement surtout en voiture ! ») : une desserte en transports collectifs supérieure à la moyenne régionale (comme dans le cœur de métropole), mais une majorité d'actifs qui utilisent principalement la voiture particulière pour leurs navettes domicile-travail (comme dans l'espace rural),
- paradoxe 4 (« une double déstabilisation ») : une forte croissance des espaces urbains en % (comme dans la couronne rurale), susceptible de déstabiliser l'organisation locale des équipements et services, mais aussi une forte diminution des espaces agricoles, boisés et naturels en % (comme dans le cœur de métropole), susceptible de déstructurer les espaces ouverts « résiduels », par ailleurs très fragmentés par les infrastructures de transports,
- paradoxe 5 (« une double intention ») : au titre du SDRIF de 2013, un nombre significatif de « pastilles » de densification (comme dans le cœur de métropole) mais aussi un nombre significatif de « pastilles » d'urbanisation (comme dans la couronne rurale), ce qui peut dans certains cas être difficilement conciliable en termes de régulation des marchés fonciers locaux.

On utilise une méthode de *scoring* pour identifier les communes qui concentrent ces situations paradoxales (chaque commune marque un point pour chaque paradoxe présenté), on inclut dans ce *scoring* les gradients les plus fréquemment utilisés (cartes 6 et 7) : chaque commune marque un point supplémentaire quand elle présente une densité humaine moyenne (entre 50 et 100 u/ha) ou des mobilités domiciles-travail moyennes (entre 10 et 15 km). On obtient au total, pour chaque commune, un « score » compris entre 0 et 7. Les scores les plus élevés dessinent assez clairement, sur la carte de synthèse, un anneau compris entre 10 et 30 kilomètres des portes de Paris.

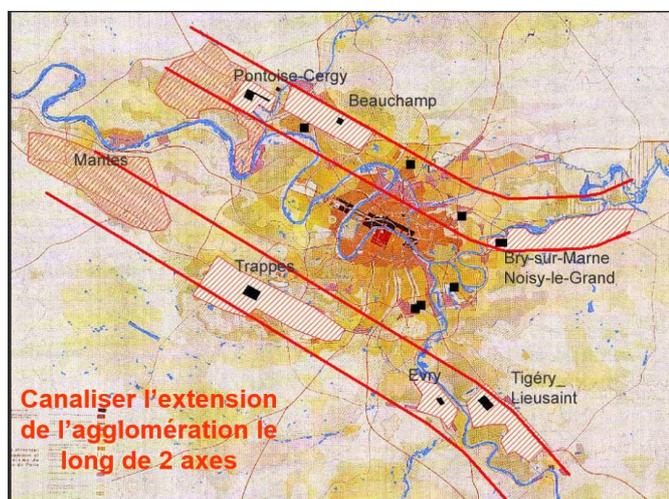
<sup>52</sup> « La Ceinture verte d'Île-de-France, un espace de vie à réinventer »



A la sortie de la seconde guerre mondiale, la forte croissance qui s'annonçait a justifié un rapide changement de stratégie en matière de planification. Au PADOG protectionniste de 1960 (dont, néanmoins, beaucoup de projets de restructuration de la banlieue ont persisté dans les sites stratégiques actuels de la planification<sup>53</sup>) a succédé en 1965 un plan organisant une forte expansion. Le premier voulait restructurer l'agglomération existante, le second a radicalement sauté par-dessus la banlieue pour démultiplier l'assise spatiale de la capitale et l'inscrire dans une géographie de grande échelle de part et d'autre de la Seine<sup>54</sup>. Le SDAU marquait aussi une volonté de nouvelle structuration de l'agglomération : "Le noyau central est trop dense et trop lointain de la périphérie de l'agglomération. Il faut à la fois reconquérir et rénover les noyaux anciens de la banlieue et aussi créer des noyaux nouveaux. (...) Le problème essentiel est celui de réorganiser et restructurer la banlieue et non de l'étendre".

### ■ Grande échelle territoriale / unité de lieu pour les fonctions de la ville nouvelle

Huit villes nouvelles étaient d'abord envisagées (cinq sont restées), prenant rang dans ces grands axes territoriaux, et qui devaient assurer d'une part « créer, dans une des très grandes régions urbaines parmi les plus monocentriques du monde, de vrais centres secondaires susceptibles de contrebalancer le poids tyrannique du centre principal... et développer en région parisienne des centres capables d'attraction et de diffusion à l'échelon régional, en un mot, de rééquilibrer le système de la centralité francilienne en le décentralisant »<sup>55</sup>, au contraire des villes satellites, et, d'autre part, au contraire des grands ensembles<sup>56</sup>, associer en un même lieu l'habitat, le travail, la culture et les loisirs. Sur le premier objectif, la densification de l'urbanisation a été moins forte que prévu, même si les taux de croissance sont restés positifs, et la périurbanisation s'est généralement substituée à l'effet de conurbation.



Etude sur les 8 villes nouvelles d'abord envisagées

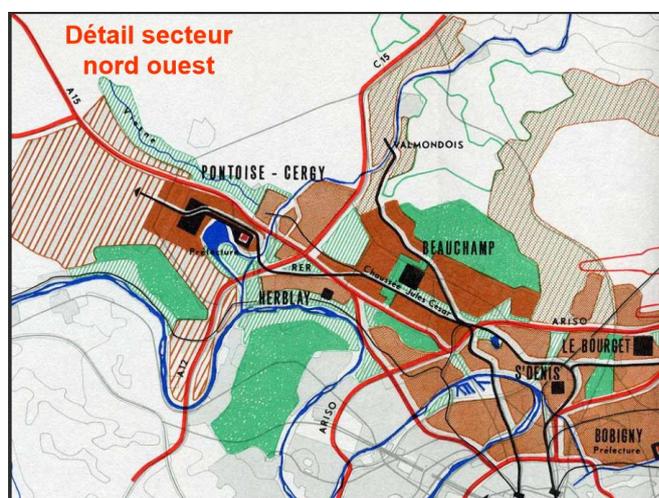


Schéma urbain nord-ouest (avec Cergy-Pontoise).

Le deuxième objectif est atteint (les taux d'emploi sont bons), mais sans véritable unité de lieu, les emplois existant en ville nouvelle n'étant pas souvent ceux des résidents (1/4 des actifs, en moyenne, d'où des temps de transport pris sur

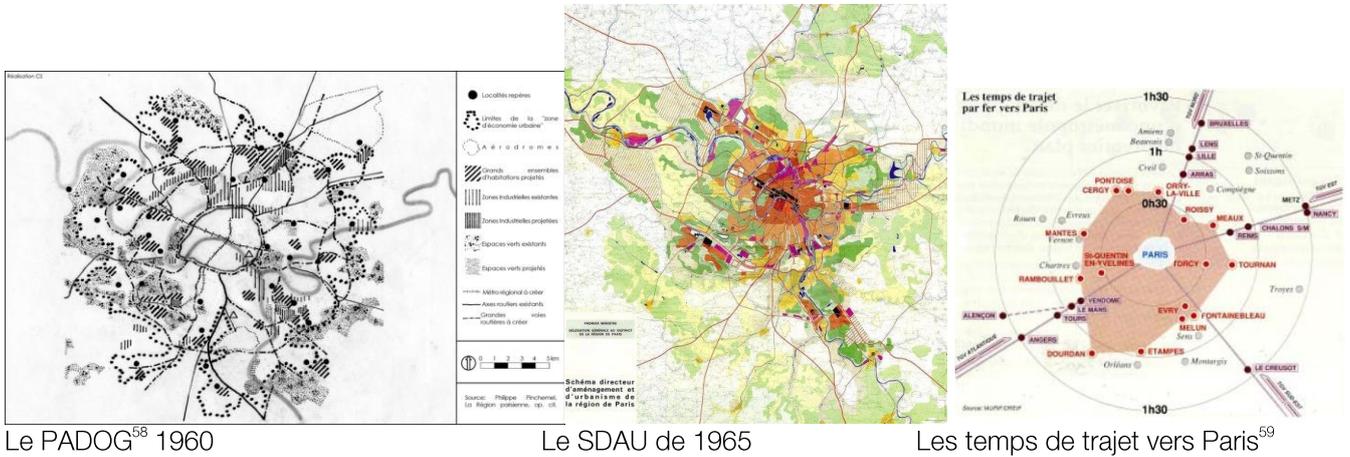
<sup>53</sup> Voir Bilan de cinq sites stratégiques du SDRIF, Martine Liotard, 2005, IAURIF

<sup>54</sup> Vision large développée dans un schéma de la Basse Seine de 1967 étudié par la ME-BS (mission d'étude créée en 1965 par la DATAR), revisitée pour l'AIGP par A. Grumbach avec un Grand Paris jusqu'au Havre en 2010. Voir Frédéric Saunier, *De la maternité à l'orphelinat, l'aménagement de la Basse vallée de la Seine* / *L'aménagement du territoire, Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n° 79, 2003

<sup>55</sup> Sandrine Berroir, Nadine Cattan, Thérèse Saint-Julien, *La contribution des villes nouvelles au polycentrisme francilien : l'exemple de la polarisation liée à l'emploi*, *Espaces et sociétés* n° 119, janvier 2005

<sup>56</sup> Voir les travaux de Loïc Vadelorge, qui fait un bilan des nombreux travaux sur la conception urbaine des villes nouvelles, *Grands ensembles et villes nouvelles : représentations sociologiques croisées*, *Histoire urbaine* 2006/3

le temps de la vie sur place et une plus faible chalandise locale pour la vie urbaine). De fait, comme le remarquait Laurent Davezies<sup>57</sup> il y a 10 ans, l'économie résidentielle (notamment les professions libérales, les commerces) reste faible, ce qui rejaillit sur l'animation des centres et renforce les services « industrialisés » aux personnes (grandes surfaces de toutes sortes, etc.). Il notait que l'évolution des profils d'emplois était de profil plutôt provincial (fonctions de back-office), loin de celui de Paris ou les Hauts-de-Seine. A cet égard, les nouvelles tendances économiques (R&D, déjà présente à Saint-Quentin, Cergy ou Evry ; dynamiques de cluster à Marne-la-vallée et Paris-Saclay) entendent rectifier cette orientation ancienne, à charge pour les villes de capter la clientèle des cadres pour leurs fonctions résidentielles et urbaines.



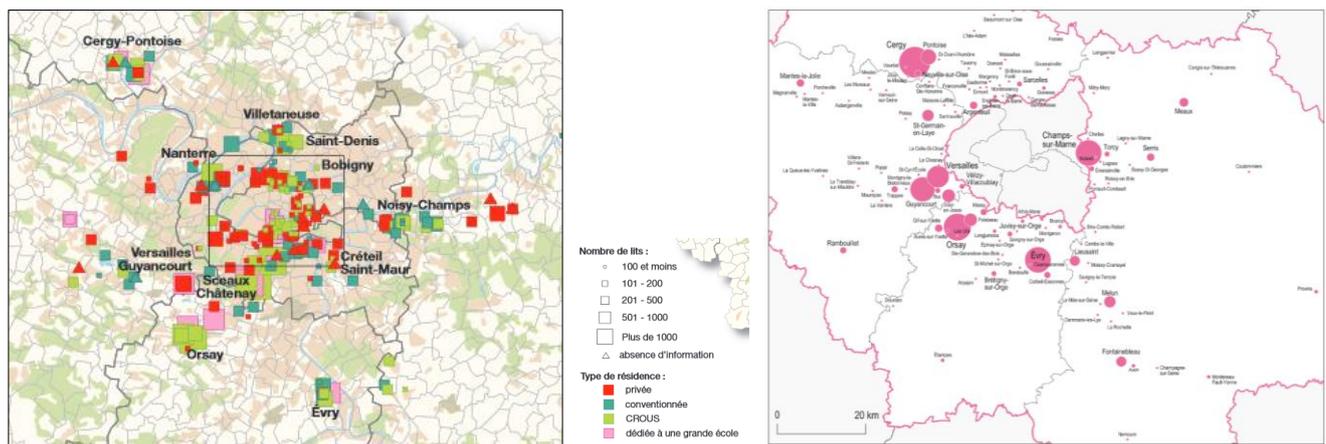
Le PADOG<sup>58</sup> 1960

Le SDAU de 1965

Les temps de trajet vers Paris<sup>59</sup>

### ■ Les « ingrédients » et utilisateurs de la centralité urbaine

Actuellement, la croissance démographique ralentit, portée plus par les naissances que par le solde migratoire, signe d'un déficit d'attractivité urbaine. Trouver les offres qui inciteraient les cadres qui travaillent sur place à y résider devient un objectif stratégique. Pourtant, l'équipement des villes nouvelles est important, les loisirs, en particulier, ont été largement intégrés dans la conception des villes nouvelles, avec les bases de loisirs et des équipements sportifs et culturel public de qualité, la présence de l'eau et des espaces naturels. Les enquêtes<sup>60</sup> montrent d'ailleurs souvent un niveau de satisfaction important, surtout lié au logement non locatif (95 à 97% de satisfaits parmi les propriétaires de maison individuelle) mais aussi pour la qualité de vie (81% de satisfaits). En revanche, le manque de commerces de proximité est souvent reproché, les pratiques se concentrant sur les grandes surfaces. La vie associative, enfin, est très active (50% contre 38% en Ile-de-France), centrée sur la pratique sportive, la gestion résidentielle et la culture, essentiellement au niveau communal.



Logement étudiant en Ile-de-France<sup>61</sup>

Effectifs étudiants du supérieur en grande couronne, MENESR 2012-2013

Ces aménités urbaines indéniables semblent fonctionner dans une inscription très locale et familiale (population dominante en ville nouvelle). A l'image de ce qui se passe dans la zone centrale, peut-être les populations moins

<sup>57</sup> Laurent Davezies, *L'économie des villes nouvelles trente ans après*, Pouvoirs locaux n°60, 2004

<sup>58</sup> Plan d'Aménagement et D'Organisation Générale de la Région Parisienne, prescrit par décret en 1958.

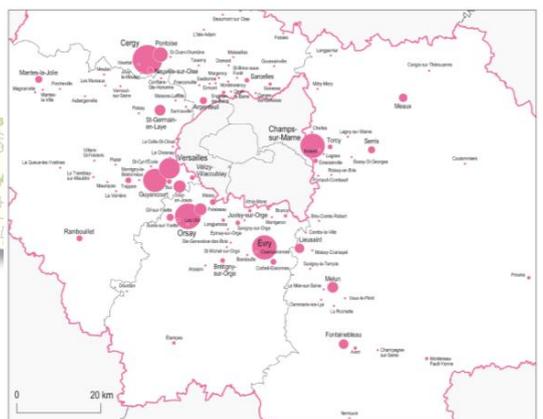
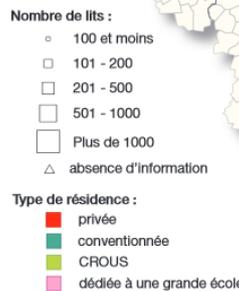
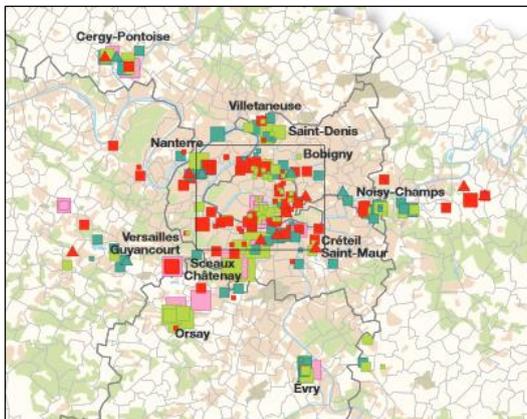
<sup>59</sup> Claude Cottour, *Rapide histoire de l'aménagement de Paris et sa région*, DREIF 2008

<sup>60</sup> INSEE, *Les villes nouvelles adoptées par leurs habitants*, Alapage n°255, 2006

<sup>61</sup> Note rapide n°454, *Le logement étudiant, éléments pour un schéma régional*, IAU, octobre 2008 [http://www.iau-idf.fr/fileadmin/Etudes/etude\\_522/NR\\_454.pdf](http://www.iau-idf.fr/fileadmin/Etudes/etude_522/NR_454.pdf)

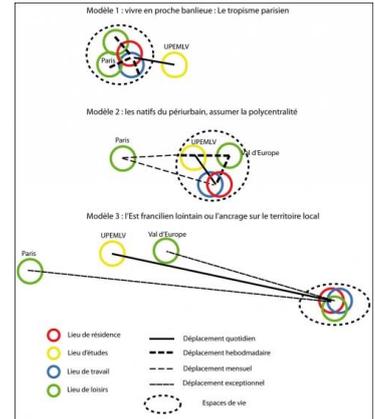
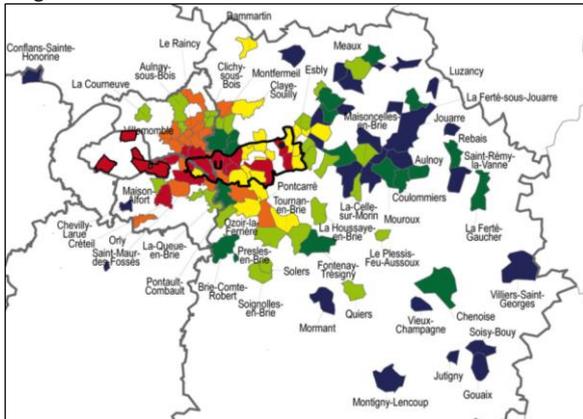
nombreuses, plus mobiles, portent-elles des attentes un peu différentes, pour des activités de niche en matière culturelle, par exemple. Un des vecteurs d'intensification de la centralité urbaine pourrait être la population étudiante, particulièrement nombreuse en Ile-de-France (près de 600 000 personnes, plus du quart de la population nationale), très présente dans les villes nouvelles grâce aux universités, et en grand manque de logements adaptés.

Si bien que les programmes neufs sur les lignes de métro y conduisant prévoient de plus en plus une résidence étudiante, sans toujours imaginer l'environnement urbain qui favoriserait leur insertion urbaine<sup>62</sup>. Il serait intéressant de savoir en quoi cette classe d'âge particulière trouve, dans les centralités de ville nouvelle, réponse à leurs attentes et à leurs modes de vie. Une étude récente sur l'université de Marne-la-vallée<sup>63</sup> montrait que peu d'étudiants habitaient à proximité de leur lieu d'études (84% vivent chez leurs parents, 47% viennent en voiture), confirmant ainsi les résultats d'une étude de 2006<sup>64</sup>, qui montrait un recrutement important de l'université de Marne-la-vallée sur l'est parisien.



Logement étudiant en Ile-de-France<sup>65</sup>

Effectifs étudiants du supérieur en grande couronne, MENESR 2012-2013



Marne-la-vallée, communes d'origine des étudiants, qualité du déplacement, 2010

Modèles de comportement

Le SDAU portait une vision des centres urbains très hiérarchisée, où le rôle des villes nouvelles était structurant à l'échelle de la région : « A la base, les équipements résidentiels – commerces de première nécessité, administration locale – répartis dans toute la région ; au niveau intermédiaire, des centres urbains [...] regroupant les équipements administratifs et culturels, les centres de loisirs régionaux [...] ; au niveau supérieur, les centres de villes nouvelles accueilleront [...] les équipements administratifs et culturels, les centres de loisirs régionaux [...] au cœur d'ensembles de 500 000 habitants [...] ; au sommet, Paris restera le centre politique et historique, centre de décision aussi, et guide intellectuel ».

Qu'en est-il aujourd'hui ? Sans concurrence très visible hors de la zone centrale dense, les villes nouvelles gardent l'atout d'une infrastructure publique importante mais leur centralité semble plus locale (à l'échelle des quartiers ou des villes) que rayonnant sur un vaste territoire, ce que renforce la pénibilité relative des déplacements de moyenne ou grande portée.

<sup>62</sup> Martine Liotard, *Bilan des nouveaux quartiers urbains franciliens*, IAU, 2014

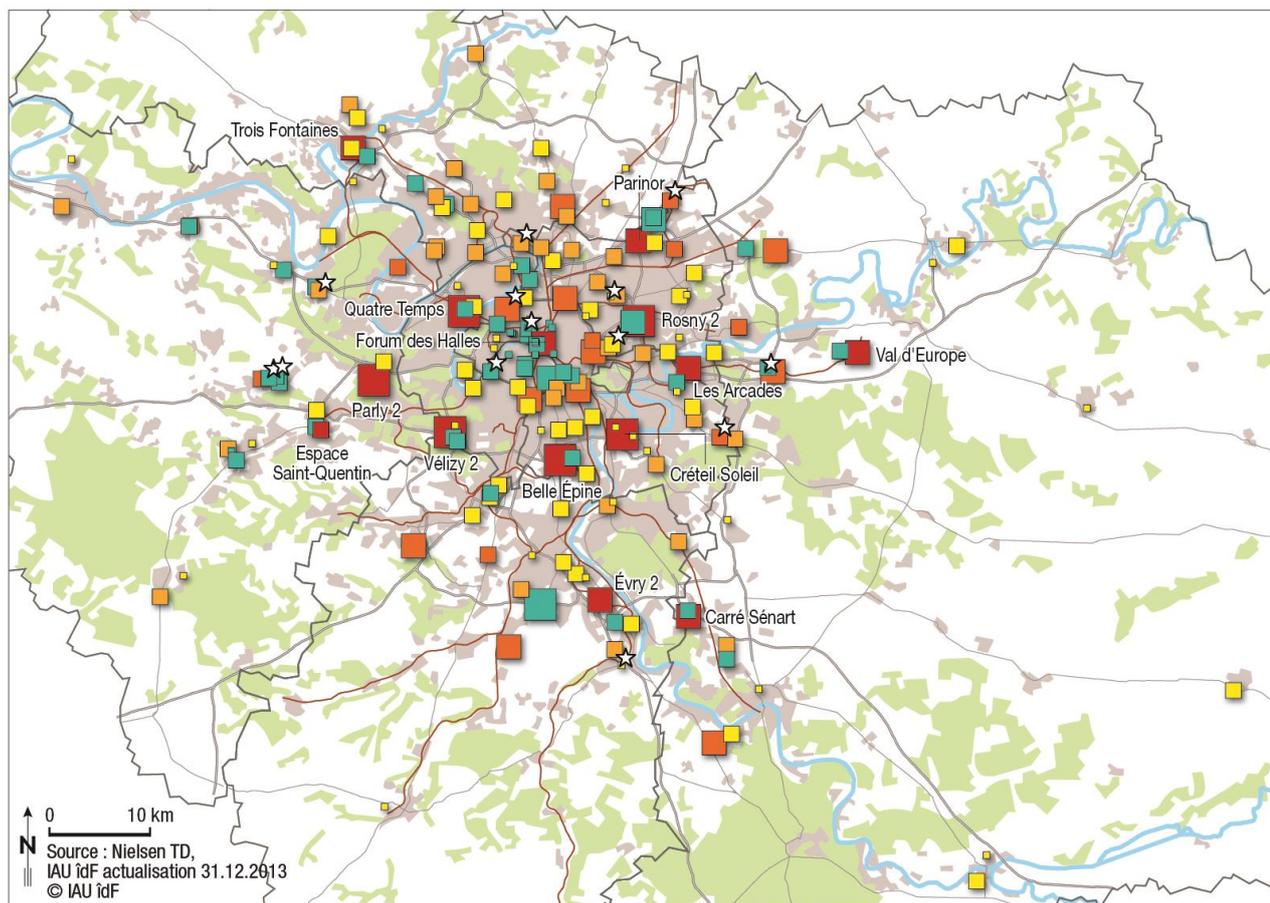
<sup>63</sup> Armelle Choplin, Matthieu Delage, *Mobilités et espaces de vie des étudiants de l'Est francilien : des proximités et dépendances à négociées*, 2011

<sup>64</sup> Sandrine Berroir, Nadine Cattan, Thérèse Saint-Julien, *L'attraction des universités des villes nouvelles franciliennes*, Les annales de la recherche urbaine, No.98, 2006

<sup>65</sup> Anne-Claire Davy, *Le logement étudiant en Île-de-France*, Etude IAU, 2005



### Centres commerciaux en Ile-de-France en 2013



#### Type de centre commercial

- régional
- interdépartemental
- intercommunal
- local
- spécialisé (magasins d'usines, galerie marchande, retail park...)

#### Taille (surface GLA\*)

- ≥ 100 000 m<sup>2</sup>
- 50 000 - 99 999 m<sup>2</sup>
- 10 000 - 49 999 m<sup>2</sup>
- 5 000 - 9 999 m<sup>2</sup>

☆ ouverture récente (2012 ou 2013)

#### Transports

- Autoroute
- Réseau routier national
- Lignes RER

\* surface GLA : surface brute louée, ce qui correspond à la surface commerciale (surface de vente + réserves et parties communes)

#### Définition des types de centres commerciaux

- c.c. régional : centres commerciaux de plus de 80 000 m<sup>2</sup> de surface commerciale et principaux centres commerciaux de villes nouvelles
- c.c. interdépartemental : centres commerciaux comprenant un hypermarché et dont la surface commerciale est comprise entre 40 000 et 80 000 m<sup>2</sup>
- c.c. intercommunal : centres commerciaux comprenant un hypermarché et dont la surface commerciale est comprise entre 20 000 et 40 000 m<sup>2</sup>
- c.c. local : centres commerciaux comprenant une moyenne ou grande surface alimentaire et dont la surface commerciale est comprise entre 5 000 et 20 000 m<sup>2</sup>
- c.c. spécialisé : autres centres commerciaux sans locomotive alimentaire orientés vers l'équipement de la personne, de la maison, etc.

# “ Annexe 6 : les cartes ”

## 1 Zoom sur les 7 sites analysés (du 25 000<sup>e</sup> au 75 ou 100 000<sup>e</sup>) page 99

Travail exploratoire mené dans le cadre de la préparation de la séance n°7 du club des aménageurs franciliens. Dans ces zooms à plusieurs échelles (du 25 000<sup>e</sup> au 75 000<sup>e</sup>, voire 100 000<sup>e</sup> pour les sites les plus étendus, figurent les centralités locales qui résultent de l'exploitation de la base Equipements de l'IAU.

Les cartes ci-jointes placent en outre les premiers « ingrédients » (équipements issus de la même base IAU) pour identifier des « germes » de centralité métropolitaine dans les sites analysés. A l'évidence, il faut prolonger cette recherche avec d'autres « ingrédients », non représentés ici.

On a également voulu montrer la place souvent importante qu'occupent les « plaques non-urbaines », grandes infrastructures et enceintes d'activités, le plus souvent « monofonctionnelles » (aéroports, zones d'activités économiques, ...) dans la structuration de l'espace périurbain de moyenne couronne. Figurent aussi les « plaques », plus ouvertes et à vocation urbaine, que sont les centres commerciaux ou les grands espaces verts.

## 2 L'hyper-centralité parisienne par une approche multicritère page 124

## 3 Le périurbain paradoxal par une approche multicritère page 126

Ces deux fascicules de cartes ont été produits à partir d'une plateforme d'analyse multicritère en cours de développement à l'IAU-idF, appelée Sputnik, qui cherche à mettre en évidence les zones de prévalence de caractéristiques majeures d'un espace.

Cet outil permet de croiser rapidement jusqu'à trois critères, et d'insérer facilement la carte obtenue et les statistiques associées dans une note ou un diaporama :

- une commune qui répond à un seul critère est figurée par un disque de la couleur primaire correspondant à ce critère dans la légende (**jaune**, **rouge** ou **bleu**) ;
- une commune qui répond à deux critères est figurée par un disque de la couleur secondaire correspondant à ces deux critères (**jaune+rouge=orange**, **rouge+bleu=violet**, **jaune+bleu=vert**) ;
- une commune qui répond à trois critères est figurée par un disque marron (**jaune+rouge+bleu=marron**)
- une commune qui ne répond à aucun critère est figurée par un disque **gris pâle**

Sauf mention contraire, la taille des disques de couleur indique la classe de population de chaque commune ou arrondissement parisien (3 classes : population inférieure à 2 000, comprise entre 2 000 et 20 000, supérieure à 20 000 habitants). Le cas échéant, la majuscule indique la localisation de la mairie de la commune dénommée.



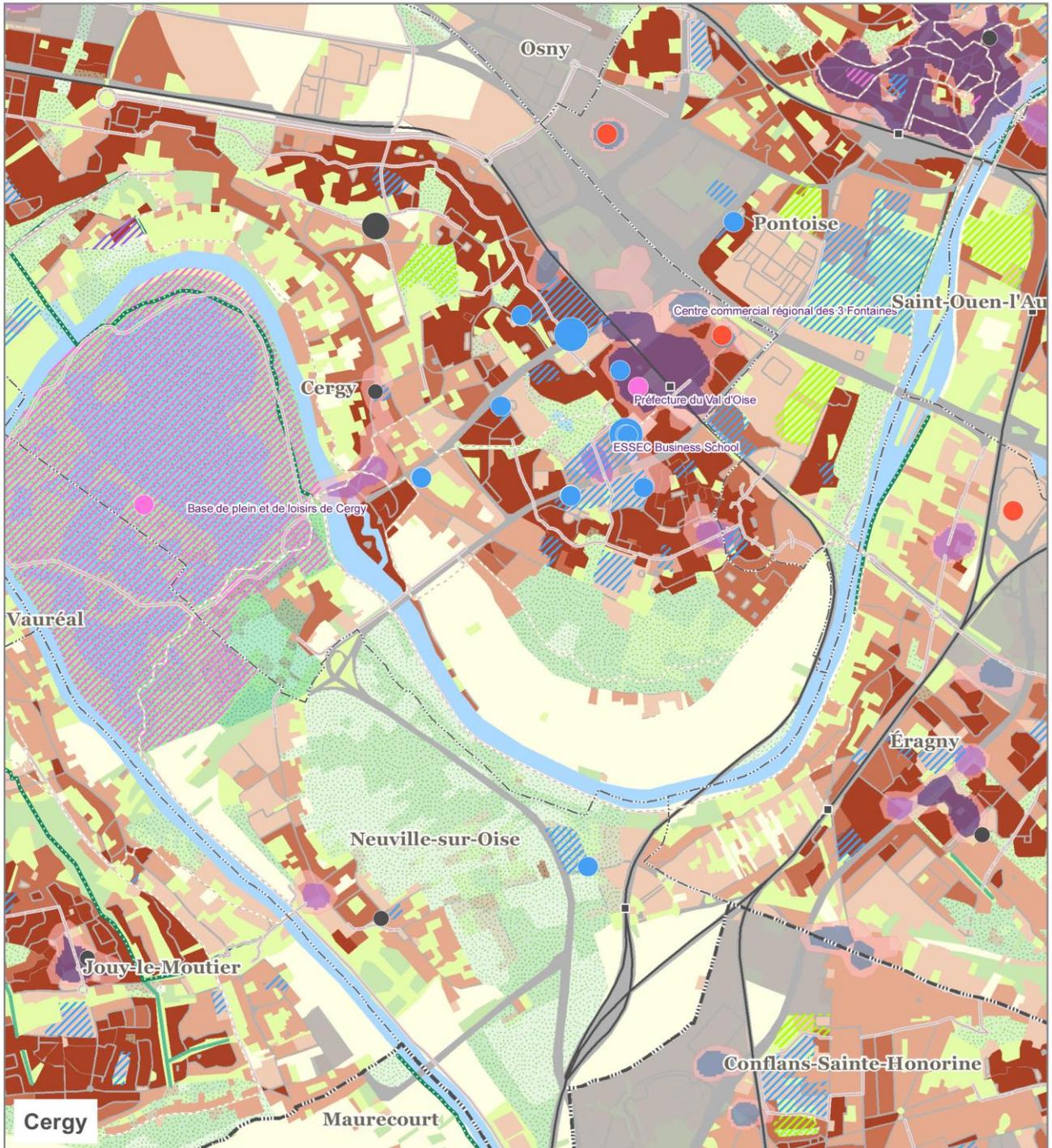
Les cartes de ce premier fascicule sont le résultat d'un travail exploratoire mené dans le cadre de la préparation de la séance n°7 du club des aménageurs franciliens.

On a cherché principalement à proposer une première identification, à l'évidence encore grossière et partielle, à partir de la base Equipements de l'IAU, une représentation cartographique des centralités locales a été tirée. Les cartes ci-jointes placent, auprès de ces centralités locales, les premiers « ingrédients » (équipements de la même base IAU) pour des « germes » de centralité métropolitaine dans les sites analysés. A l'évidence, il faut prolonger cette recherche avec d'autres « ingrédients », non représentés ici.

On a également voulu montrer la place, assez variable selon les sites, qu'occupaient les grandes « enceintes d'activités », le plus souvent très « monofonctionnelles » (aéroports, zones d'activités économiques, ...).

Les sites sont représentés en 3 ou 4 zooms d'échelle différente. Le 1/25 000 montre le détail de chaque site, élargi ensuite à 1/50 000 et 1/75 000. Le site de SQY/Versailles/Saclay, beaucoup plus vaste, requiert en outre un zoom à 1/100 000.

|          |                       |                                    |          |
|----------|-----------------------|------------------------------------|----------|
| 1/2/3    | Cercy-Pontoise        | 25 000 / 50 000 / 75 000           | page 100 |
| 4/5/6    | Marne-et-Gondoire     | 25 000 / 50 000 / 75 000           | page 103 |
| 7/8/9/10 | SQY/Versailles/Saclay | 25 000 / 50 000 / 75 000 / 100 000 | page 106 |
| 11/12/13 | Sénart                | 25 000 / 50 000 / 75 000           | page 110 |
| 14/15    | Brétigny              | 25 000 / 50 000                    | page 113 |
| 16/17    | Evry                  | 25 000 / 50 000                    | page 115 |
| 18       | Evry-Bretigny         | 75 000                             | page 117 |
| 19/20/21 | Ouest de Roissy       | 25 000 / 50 000 / 75 000           | page 118 |
| 22/23/24 | Nord-ouest du Bourget | 25 000 / 50 000 / 75 000           | page 121 |



**Equipements**

- commerce
- enseignement
- santé
- tourisme - culture
- sport
- mairie
- préfecture

**Niveau de rayonnement**

- majeur
- régional ou suprarégional

**Enceintes d'activité**

- commerce ou activité
- ▨ enseignement
- ▨ santé
- ▨ tourisme - culture
- ▨ sport

**Densité de population (hab/ha)**

- moins de 5
- de 5 à 25
- de 25 à 50
- plus de 50

**Polarités**

- centre-ville
- de proximité
- commerciale
- artère commerciale sans Mairie
- artère commerciale avec Mairie
- zone tampon

**Espaces verts publics**

- rayonnement local à intermédiaire
- rayonnement majeur
- rayonnement régional ou suprarégional

*espaces verts linéaires*

- rayonnement local
- rayonnement intermédiaire
- rayonnement majeur

**Voies de circulation**

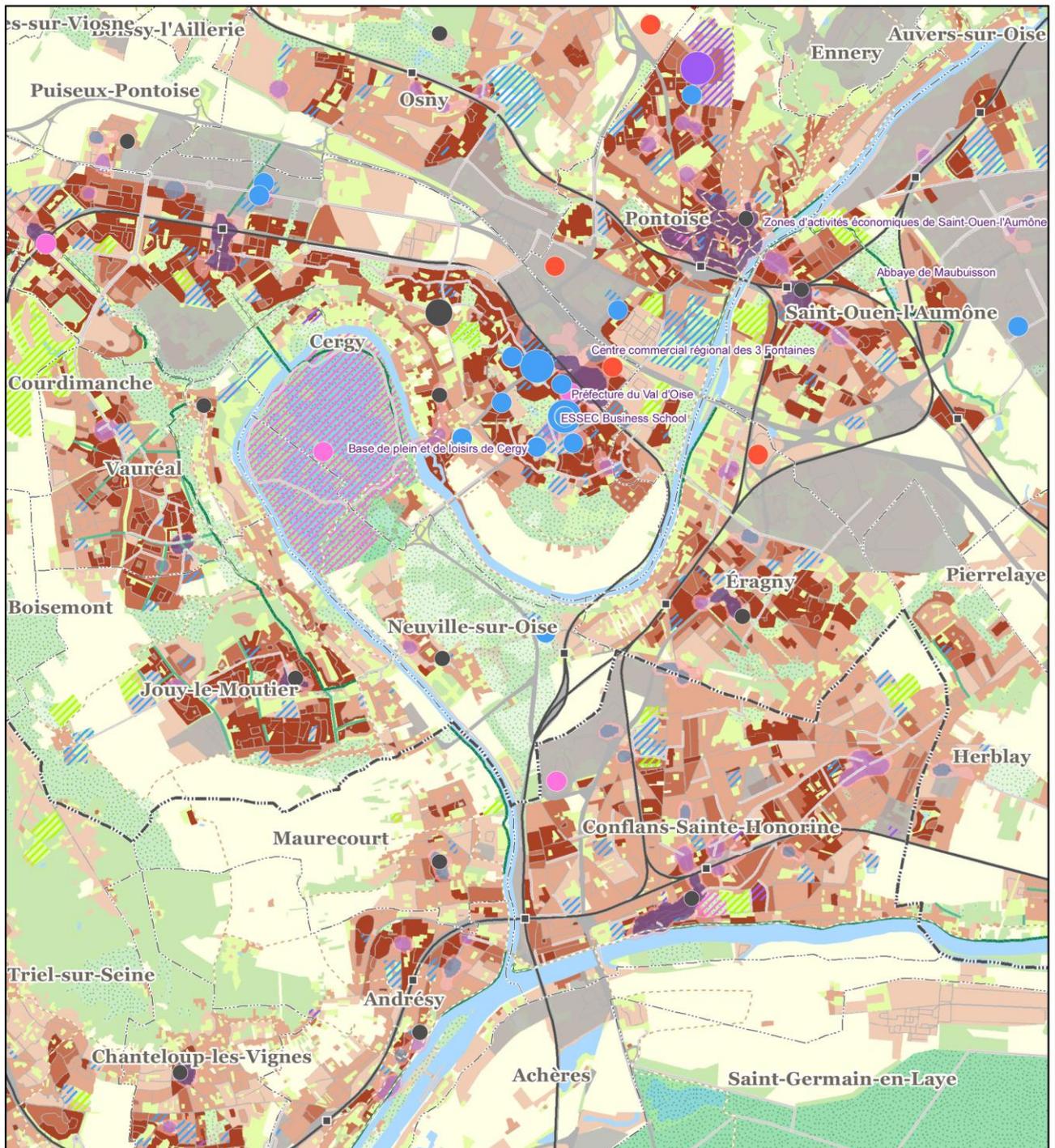
- itinéraire de randonnée
- voie cyclable
- voie ferrée / gare

**Limites administratives**

- départements
- communes

**Mode d'occupation du sol**

- bois et forêt
- rural
- eau
- urbain ouvert
- urbain

**Equipements**

- commerce
- enseignement
- santé
- tourisme - culture
- sport
- mairie
- préfecture

**Niveau de rayonnement**

- majeur
- régional ou suprarégional

**Enceintes d'activité**

- commerce ou activité
- enseignement
- santé
- tourisme - culture
- sport

**Densité de population (hab/ha)**

- moins de 5
- de 5 à 25
- de 25 à 50
- plus de 50

**Polarités**

- centre-ville
- de proximité
- commerciale
- artère commerciale sans Mairie
- artère commerciale avec Mairie
- zone tampon

**Espaces verts publics**

- rayonnement local à intermédiaire
- rayonnement majeur
- rayonnement régional ou suprarégional

**espaces verts linéaires**

- rayonnement local
- rayonnement intermédiaire
- rayonnement majeur

**Voies de circulation**

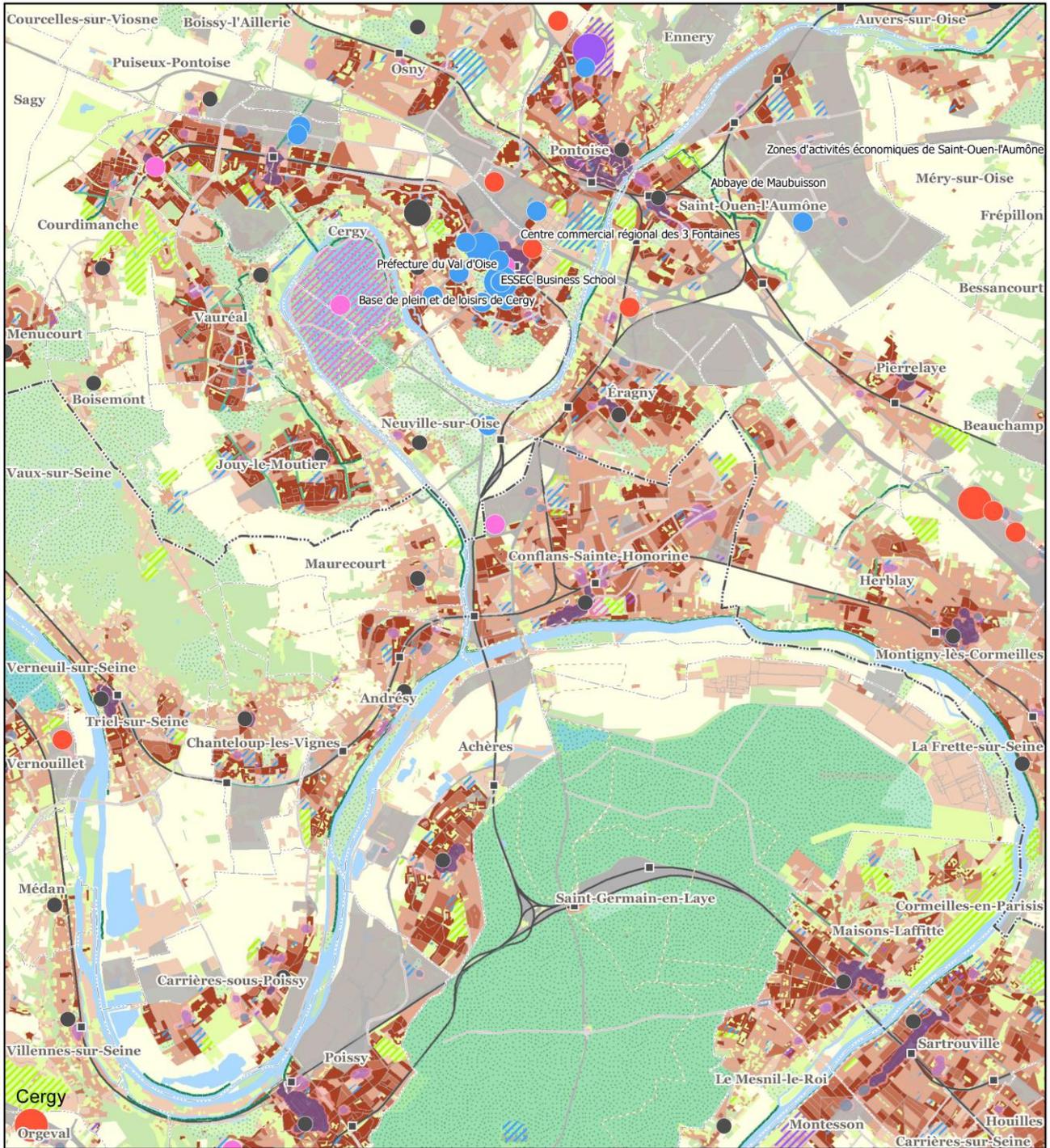
- itinéraire de randonnée
- voie cyclable
- voie ferrée / gare

**Limites administratives**

- départements
- communes

**Mode d'occupation du sol**

- bois et forêt
- rural
- eau
- urbain ouvert
- urbain



**Equipements**

- commerce
- enseignement
- santé
- tourisme - culture
- sport
- mairie
- préfecture

**Niveau de rayonnement**

- majeur
- régional ou suprarégional

**Enceintes d'activité**

- commerce ou activité
- ▨ enseignement
- ▨ santé
- ▨ tourisme - culture
- ▨ sport

**Densité de population (hab/ha)**

- moins de 5
- de 5 à 25
- de 25 à 50
- plus de 50

**Polarités**

- centre-ville
- de proximité
- commerciale
- artère commerciale sans Mairie
- artère commerciale avec Mairie
- zone tampon

**Espaces verts publics**

- rayonnement local à intermédiaire
- rayonnement majeur
- rayonnement régional ou suprarégional

*espaces verts linéaires*

- rayonnement local
- rayonnement intermédiaire
- rayonnement majeur

**Voies de circulation**

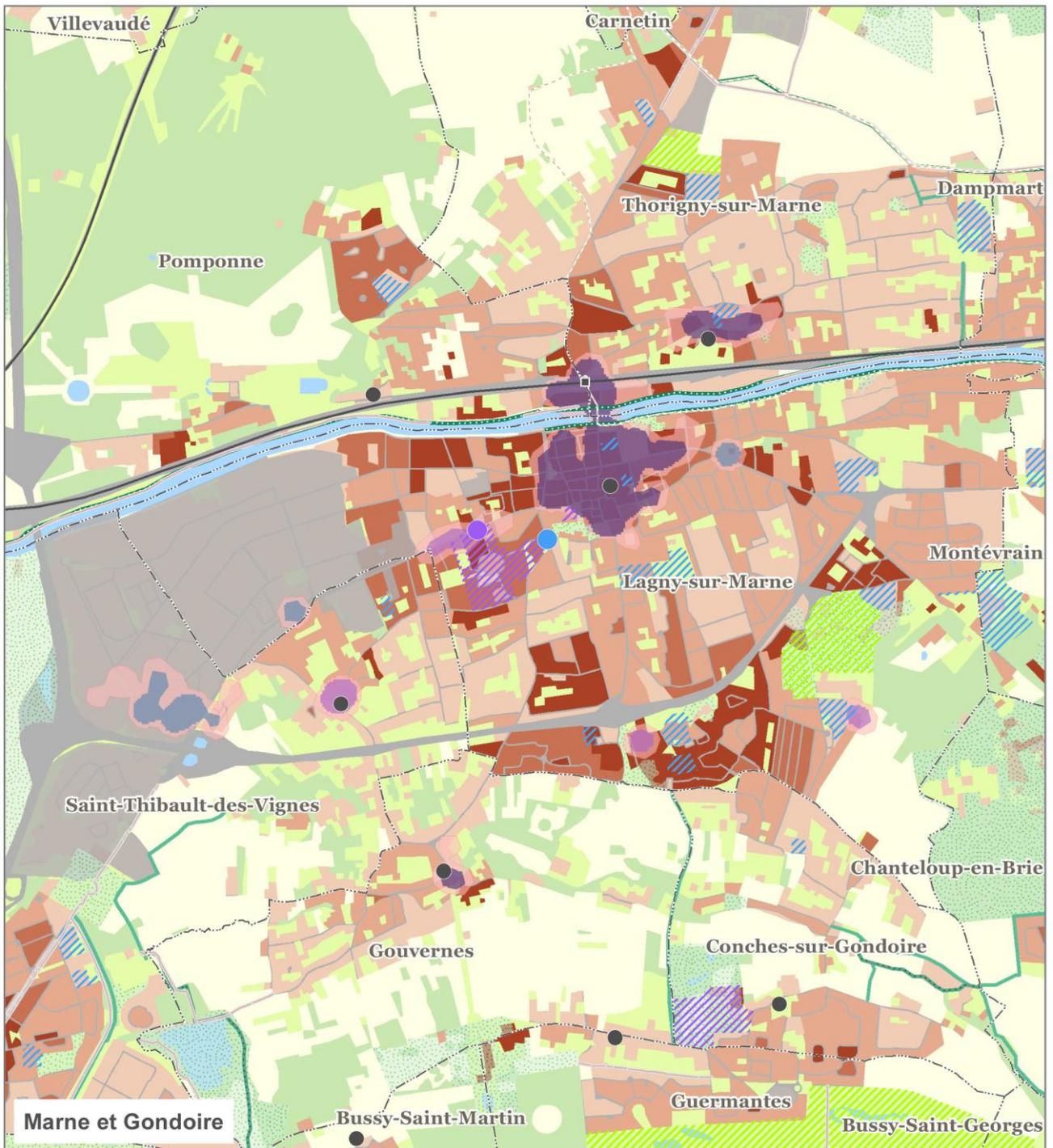
- itinéraire de randonnée
- voie cyclable
- voie ferrée / gare

**Limites administratives**

- départements
- communes

**Mode d'occupation du sol**

- bois et forêt
- rural
- eau
- urbain ouvert
- urbain



**Equipements**

- commerce
- enseignement
- santé
- tourisme - culture
- sport
- mairie
- préfecture

**Niveau de rayonnement**

- majeur
- régional ou suprarégional

**Enceintes d'activité**

- commerce ou activité
- enseignement
- santé
- tourisme - culture
- sport

**Densité de population (hab/ha)**

- moins de 5
- de 5 à 25
- de 25 à 50
- plus de 50

**Polarités**

- centre-ville
- de proximité
- commerciale
- artère commerciale sans Mairie
- artère commerciale avec Mairie
- zone tampon

**Espaces verts publics**

- rayonnement local à intermédiaire
- rayonnement majeur
- rayonnement régional ou suprarégional

**espaces verts linéaires**

- rayonnement local
- rayonnement intermédiaire
- rayonnement majeur

**Voies de circulation**

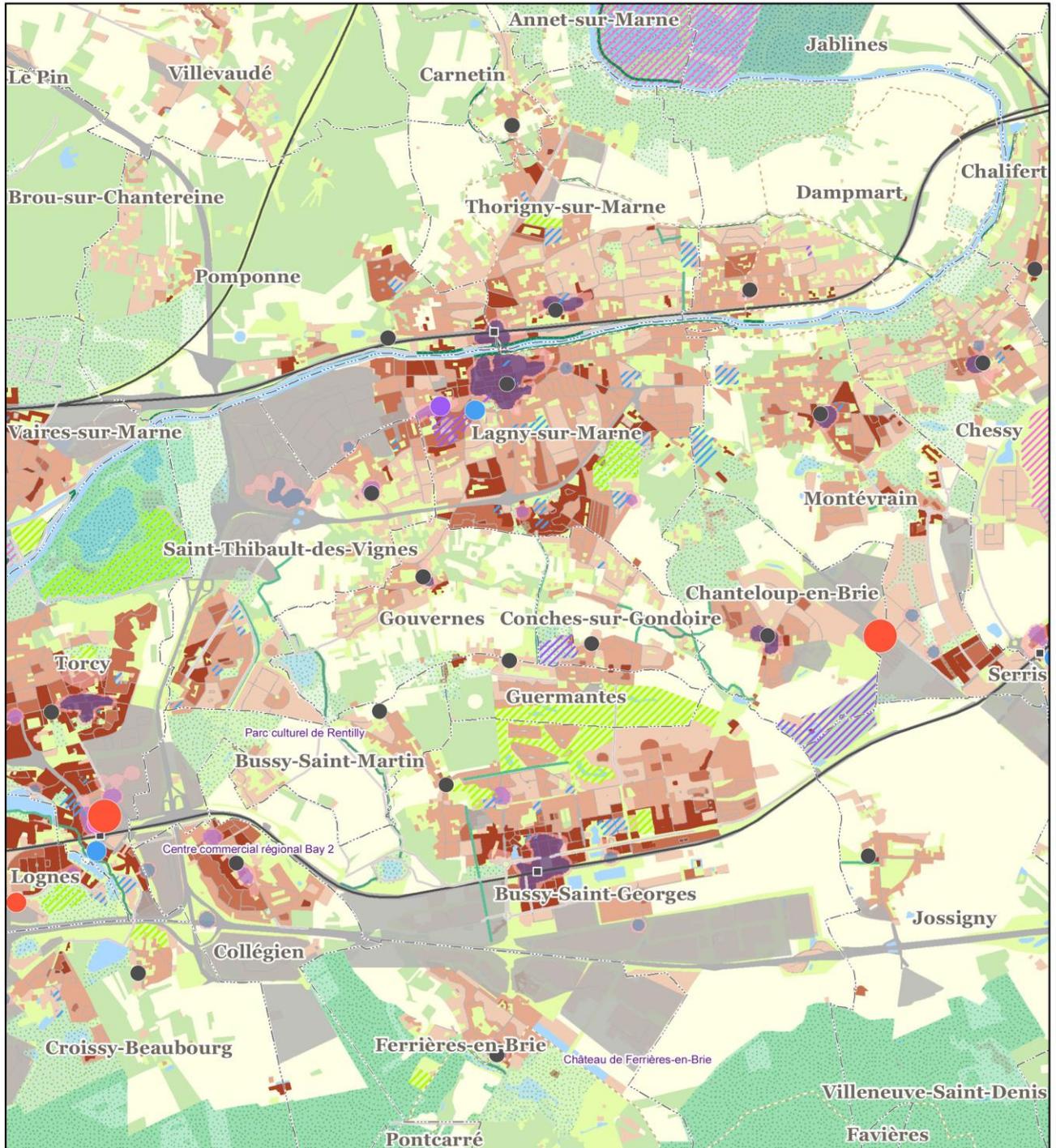
- itineraire de randonnée
- voie cyclable
- voie ferrée / gare

**Limites administratives**

- départements
- communes

**Mode d'occupation du sol**

- bois et forêt
- rural
- eau
- urbain ouvert
- urbain



**Equipements**

- commerce
- enseignement
- santé
- tourisme - culture
- sport
- mairie
- préfecture

**Niveau de rayonnement**

- majeur
- régional ou suprarégional

**Enceintes d'activité**

- commerce ou activité
- enseignement
- santé
- tourisme - culture
- sport

**Densité de population (hab/ha)**

- moins de 5
- de 5 à 25
- de 25 à 50
- plus de 50

**Polarités**

- centre-ville
- de proximité
- commerciale
- artère commerciale sans Mairie
- artère commerciale avec Mairie
- zone tampon

**Espaces verts publics**

- rayonnement local à intermédiaire
- rayonnement majeur
- rayonnement régional ou suprarégional

*espaces verts linéaires*

- rayonnement local
- rayonnement intermédiaire
- rayonnement majeur

**Voies de circulation**

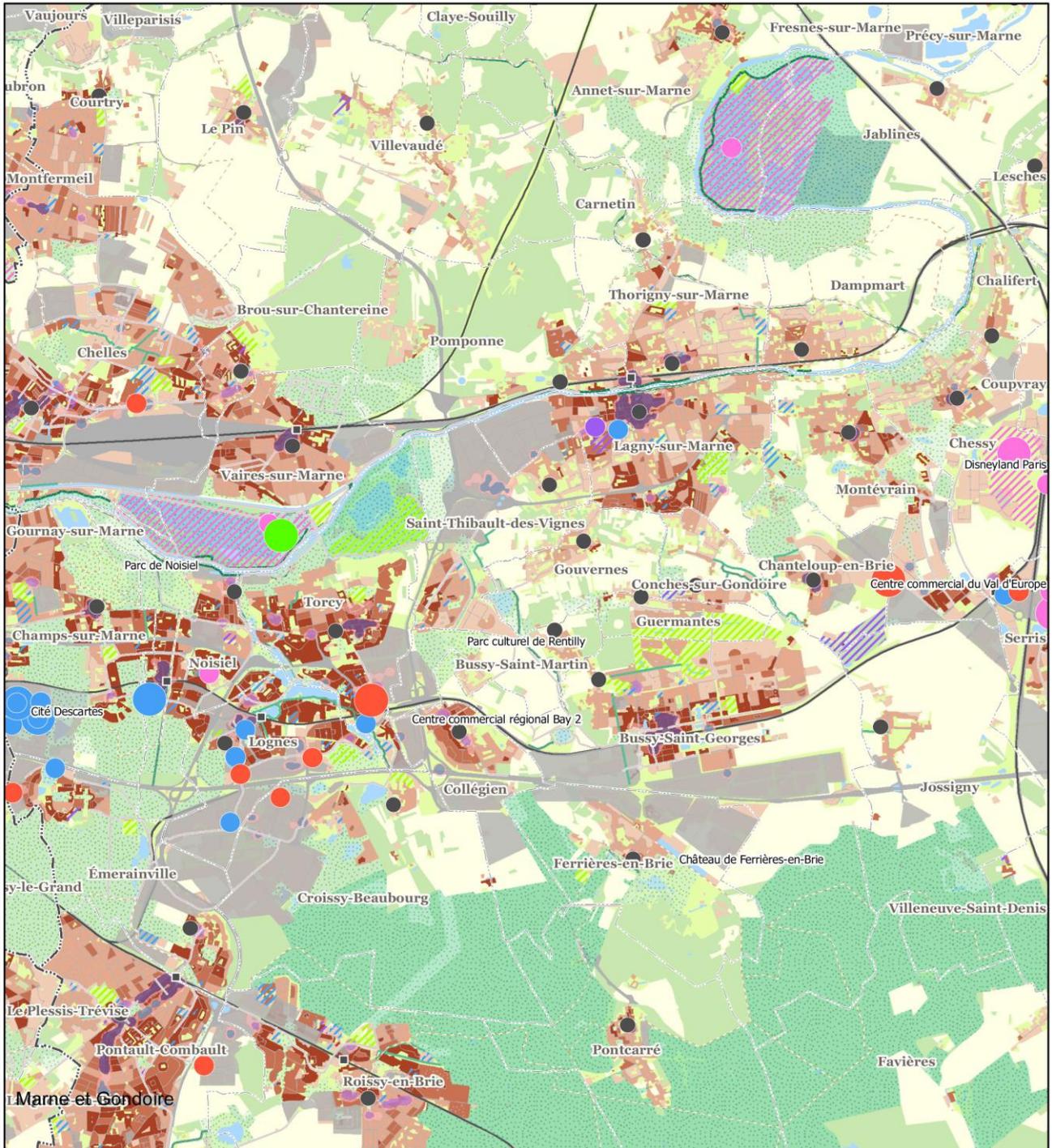
- itinéraire de randonnée
- voie cyclable
- voie ferrée / gare

**Limites administratives**

- départements
- communes

**Mode d'occupation du sol**

- bois et forêt
- rural
- eau
- urbain ouvert
- urbain



**Equipements**

- commerce
- enseignement
- santé
- tourisme - culture
- sport
- mairie
- préfecture

**Niveau de rayonnement**

- majeur
- régional ou suprarégional

**Enceintes d'activité**

- commerce ou activité
- ▨ enseignement
- ▨ santé
- ▨ tourisme - culture
- ▨ sport

**Densité de population (hab/ha)**

- moins de 5
- de 5 à 25
- de 25 à 50
- plus de 50

**Polarités**

- centre-ville
- de proximité
- commerciale
- artère commerciale sans Mairie
- artère commerciale avec Mairie
- zone tampon

**Espaces verts publics**

- rayonnement local à intermédiaire
- rayonnement majeur
- rayonnement régional ou suprarégional

*espaces verts linéaires*

- rayonnement local
- rayonnement intermédiaire
- rayonnement majeur

**Voies de circulation**

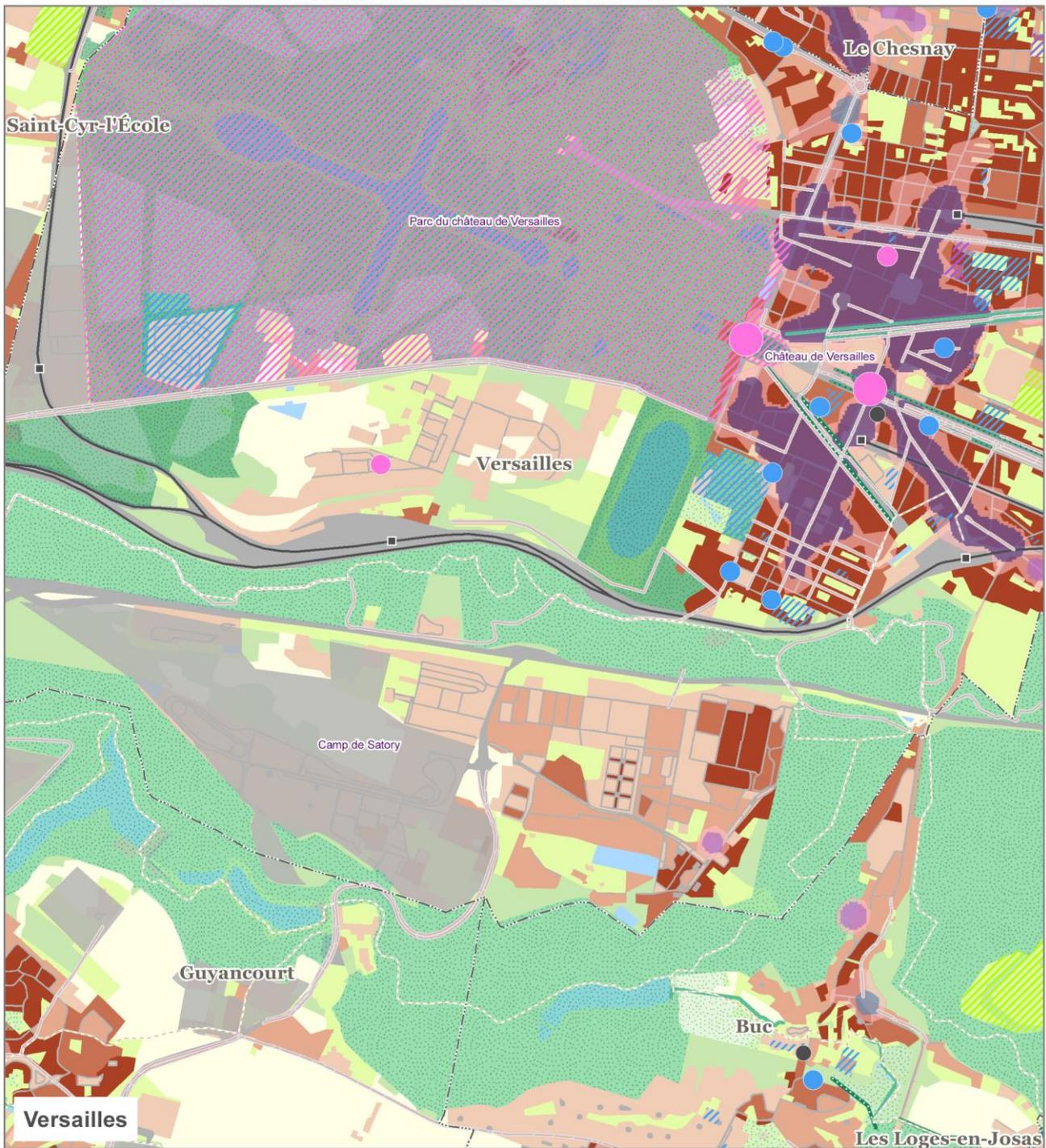
- itinéraire de randonnée
- voie cyclable
- voie ferrée / gare

**Limites administratives**

- départements
- communes

**Mode d'occupation du sol**

- bois et forêt
- rural
- eau
- urbain ouvert
- urbain

**Equipements**

- commerce
- enseignement
- santé
- tourisme - culture
- sport

- mairie
- préfecture

**Niveau de rayonnement**

- majeur
- régional ou suprarégional

**Enceintes d'activité**

- commerce ou activité
- ▨ enseignement
- ▨ santé
- ▨ tourisme - culture
- ▨ sport

**Densité de population (hab/ha)**

- moins de 5
- de 5 à 25
- de 25 à 50
- plus de 50

**Polarités**

- centre-ville
- de proximité
- commerciale
- artère commerciale sans Mairie
- artère commerciale avec Mairie
- zone tampon

**Espaces verts publics**

- rayonnement local à intermédiaire
- rayonnement majeur
- rayonnement régional ou suprarégional

**espaces verts linéaires**

- rayonnement local
- rayonnement intermédiaire
- rayonnement majeur

**Voies de circulation**

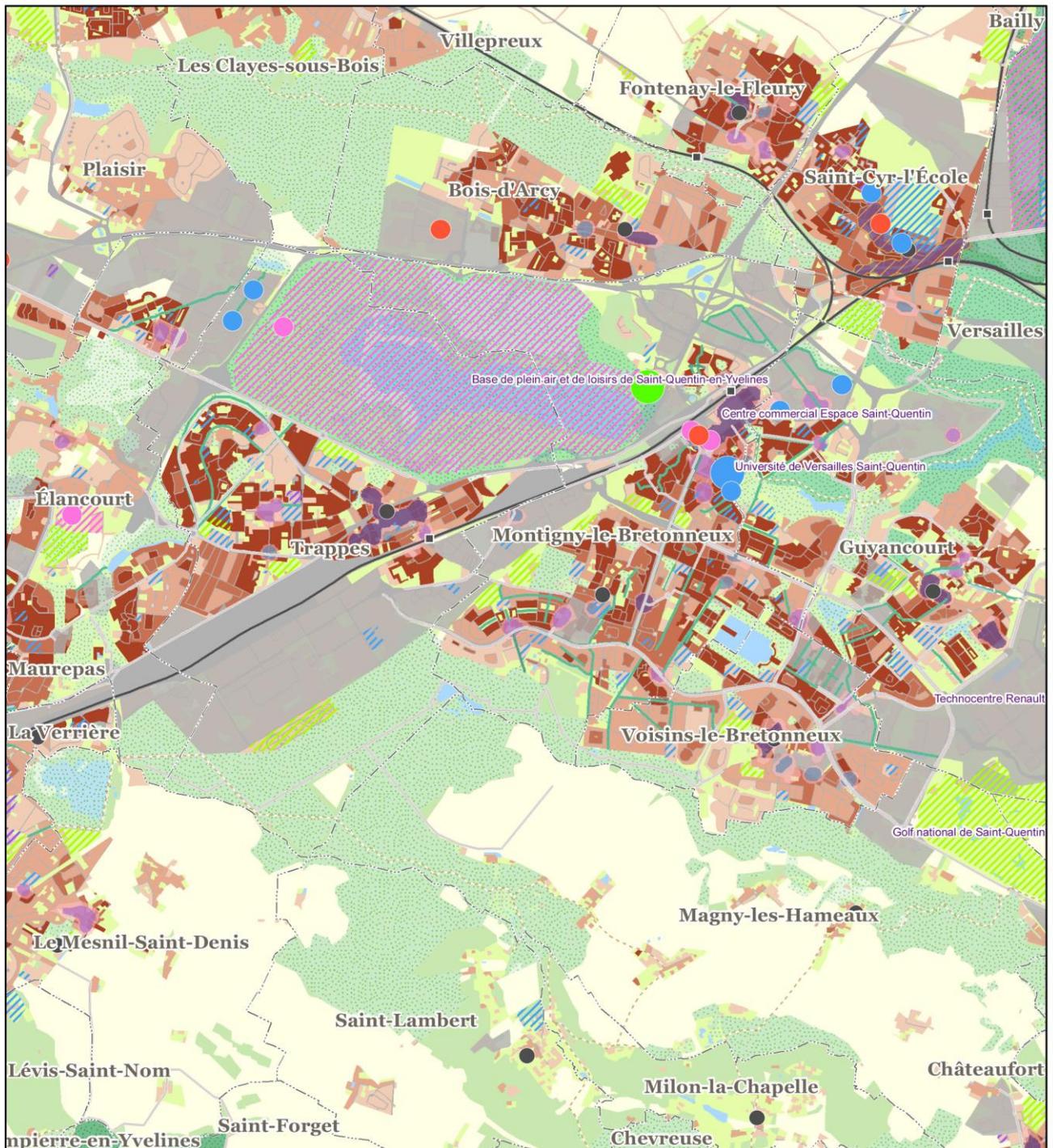
- itinéraire de randonnée
- voie cyclable
- voie ferrée / gare

**Limites administratives**

- départements
- communes

**Mode d'occupation du sol**

- bois et forêt
- rural
- eau
- urbain ouvert
- urbain

**Equipements**

- commerce
- enseignement
- santé
- tourisme - culture
- sport
- mairie
- préfecture

**Niveau de rayonnement**

- majeur
- régional ou suprarégional

**Enceintes d'activité**

- commerce ou activité
- enseignement
- santé
- tourisme - culture
- sport

**Densité de population (hab/ha)**

- moins de 5
- de 5 à 25
- de 25 à 50
- plus de 50

**Polarités**

- centre-ville
- de proximité
- commerciale
- artère commerciale sans Mairie
- artère commerciale avec Mairie
- zone tampon

**Espaces verts publics**

- rayonnement local à intermédiaire
- rayonnement majeur
- rayonnement régional ou suprarégional

**espaces verts linéaires**

- rayonnement local
- rayonnement intermédiaire
- rayonnement majeur

**Voies de circulation**

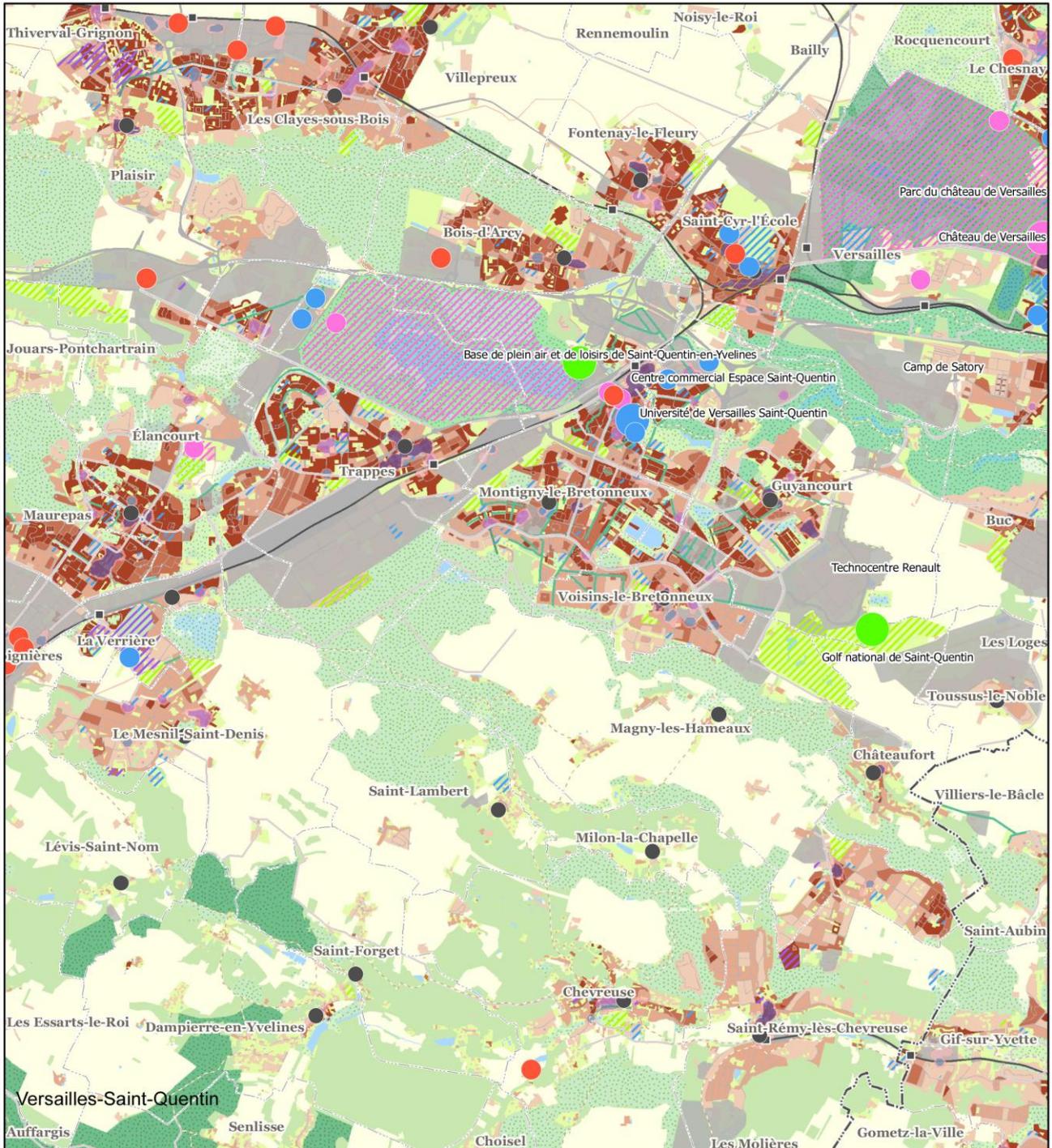
- itinéraire de randonnée
- voie cyclable
- voie ferrée / gare

**Limites administratives**

- départements
- communes

**Mode d'occupation du sol**

- bois et forêt
- rural
- eau
- urbain ouvert
- urbain



**Equipements**

- commerce
- enseignement
- santé
- tourisme - culture
- sport
- mairie
- préfecture

**Niveau de rayonnement**

- majeur
- régional ou suprarégional

**Enceintes d'activité**

- commerce ou activité
- enseignement
- santé
- tourisme - culture
- sport

**Densité de population (hab/ha)**

- moins de 5
- de 5 à 25
- de 25 à 50
- plus de 50

**Polarités**

- centre-ville
- de proximité
- commerciale
- artère commerciale sans Mairie
- artère commerciale avec Mairie
- zone tampon

**Espaces verts publics**

- rayonnement local à intermédiaire
- rayonnement majeur
- rayonnement régional ou suprarégional

*espaces verts linéaires*

- rayonnement local
- rayonnement intermédiaire
- rayonnement majeur

**Voies de circulation**

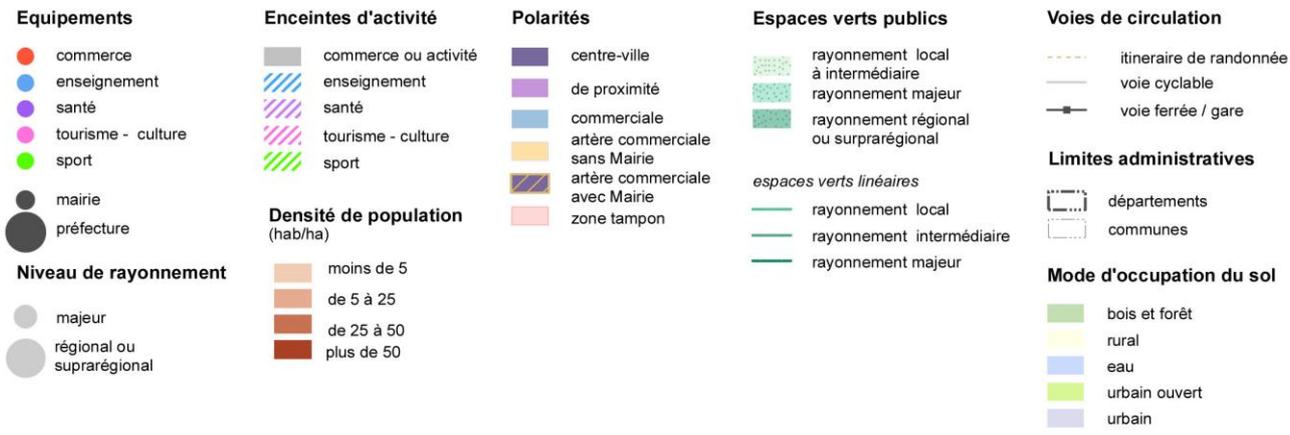
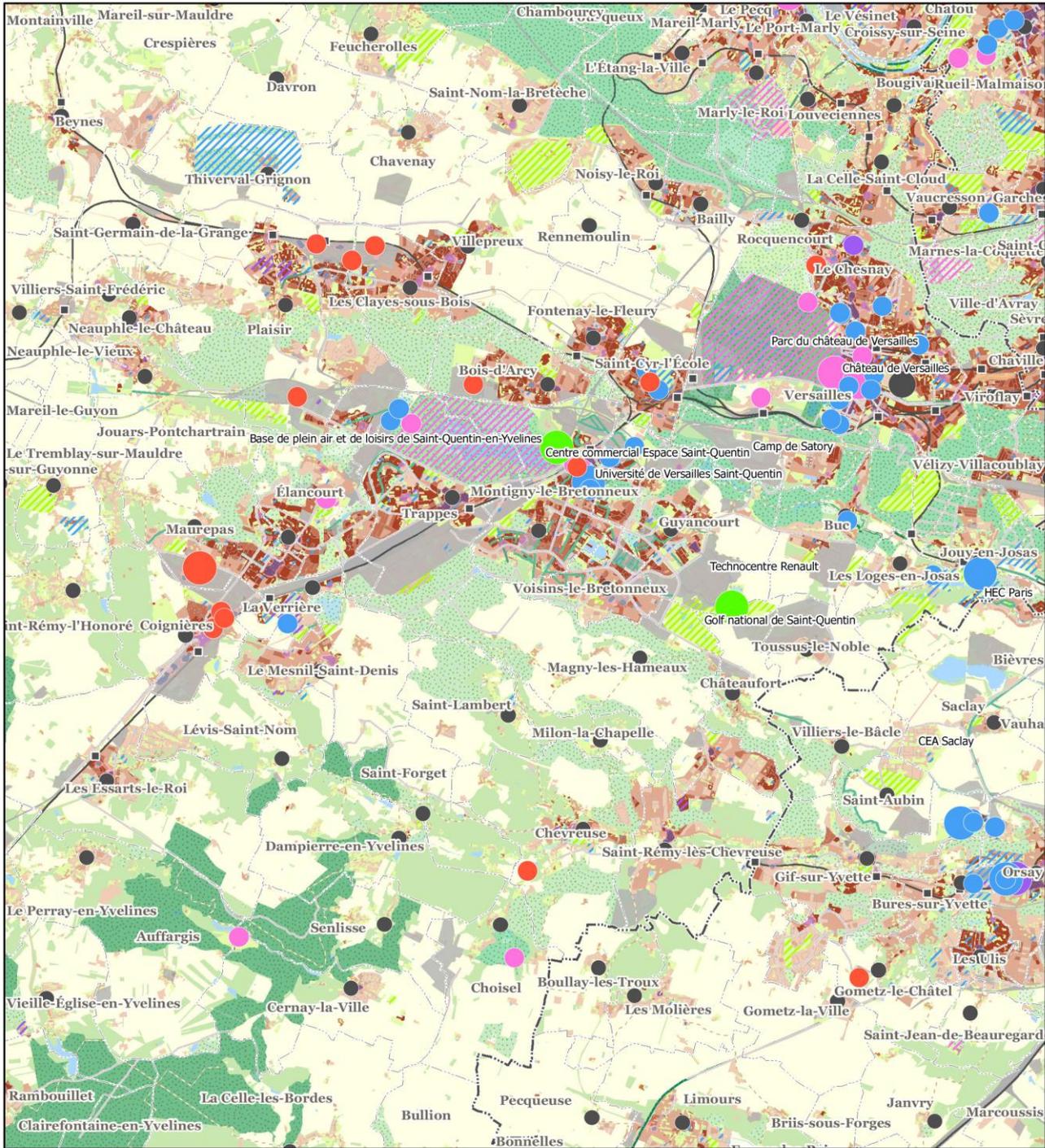
- itinéraire de randonnée
- voie cyclable
- voie ferrée / gare

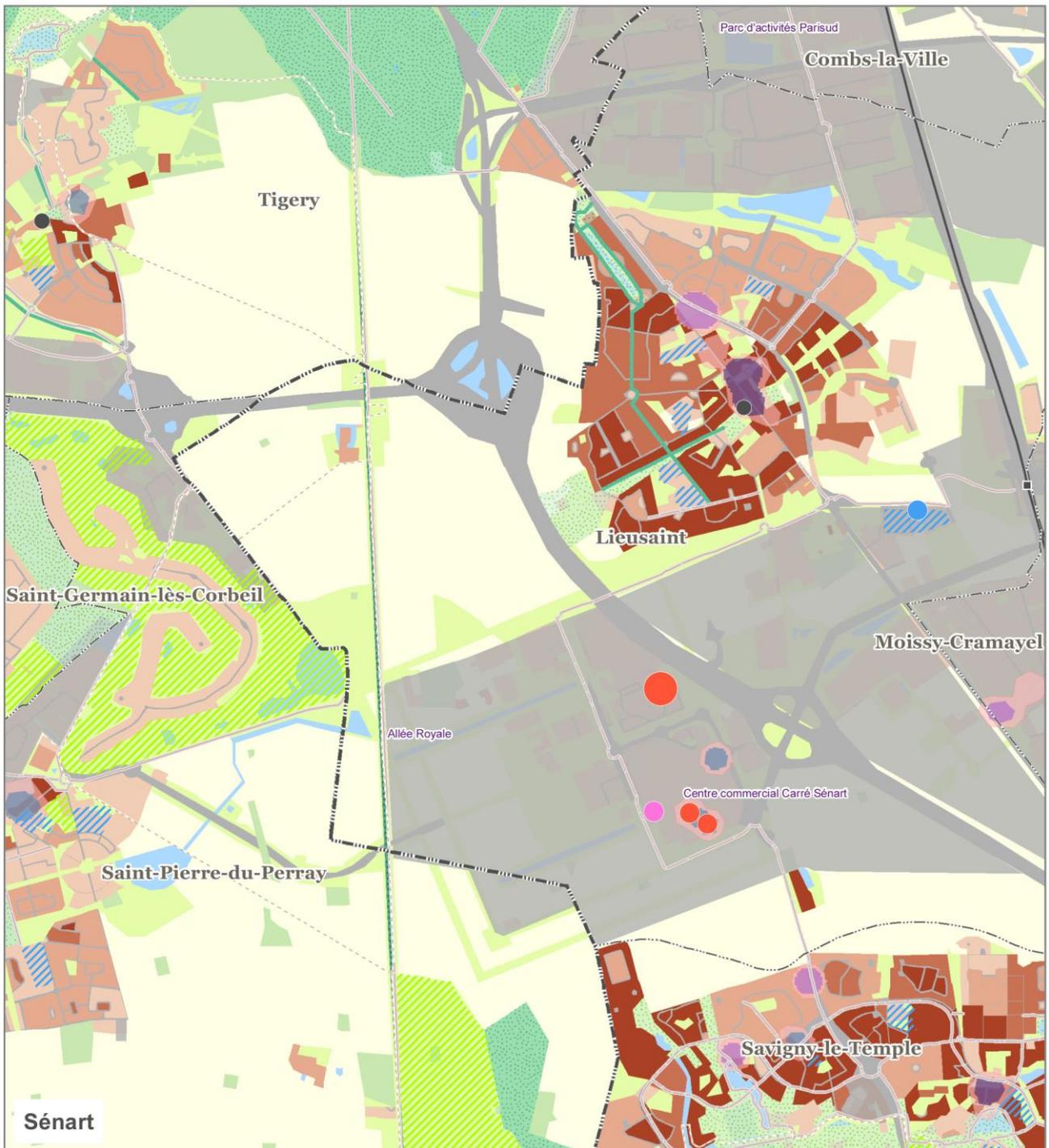
**Limites administratives**

- départements
- communes

**Mode d'occupation du sol**

- bois et forêt
- rural
- eau
- urbain ouvert
- urbain





**Equipements**

- commerce
- enseignement
- santé
- tourisme - culture
- sport
- mairie
- préfecture

**Niveau de rayonnement**

- majeur
- régional ou suprarégional

**Enceintes d'activité**

- commerce ou activité
- enseignement
- santé
- tourisme - culture
- sport

**Densité de population (hab/ha)**

- moins de 5
- de 5 à 25
- de 25 à 50
- plus de 50

**Polarités**

- centre-ville
- de proximité
- commerciale
- artère commerciale sans Mairie
- artère commerciale avec Mairie
- zone tampon

**Espaces verts publics**

- rayonnement local à intermédiaire
- rayonnement majeur
- rayonnement régional ou suprarégional

*espaces verts linéaires*

- rayonnement local
- rayonnement intermédiaire
- rayonnement majeur

**Voies de circulation**

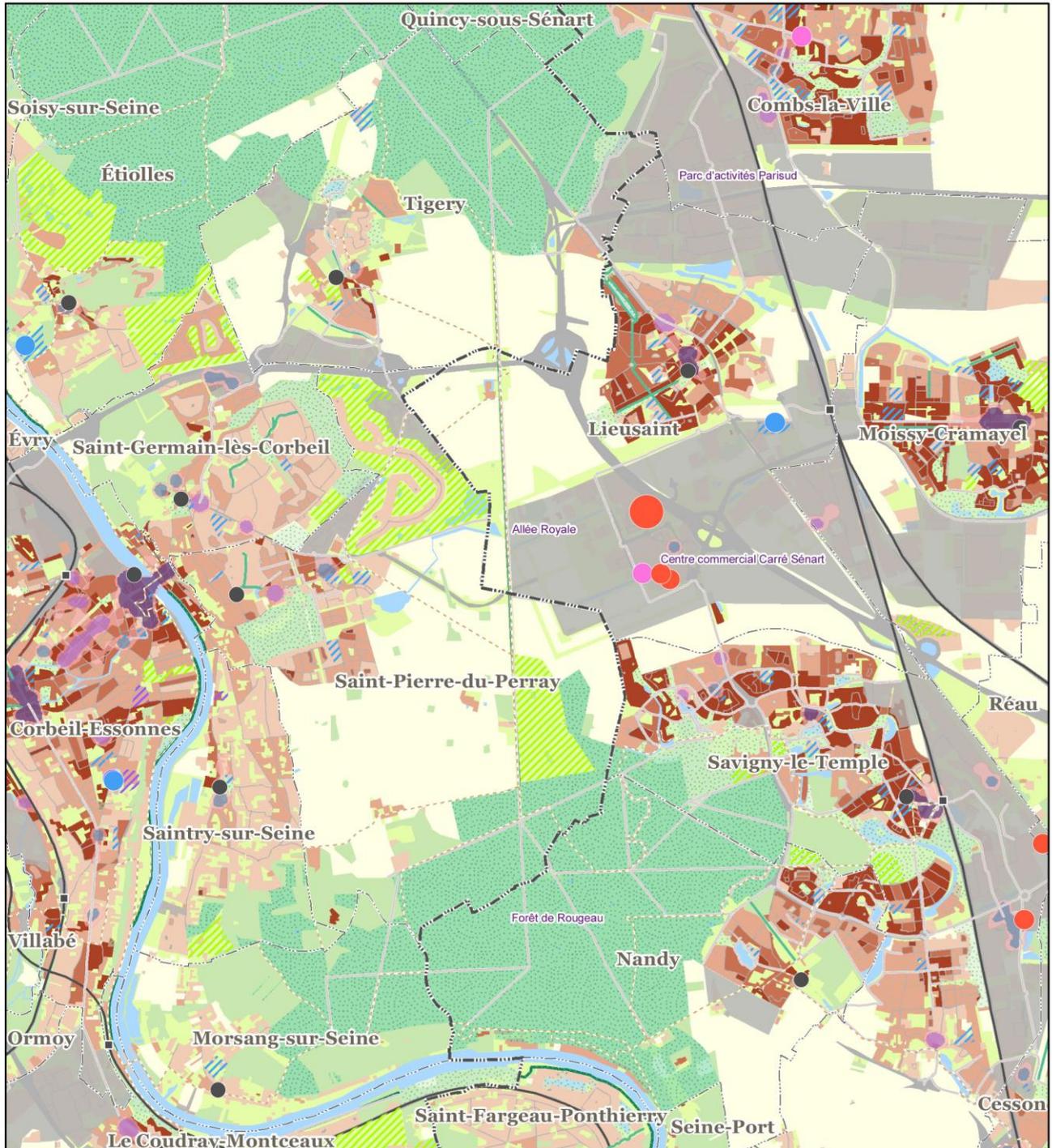
- itinéraire de randonnée
- voie cyclable
- voie ferrée / gare

**Limites administratives**

- départements
- communes

**Mode d'occupation du sol**

- bois et forêt
- rural
- eau
- urbain ouvert
- urbain

**Equipements**

- commerce
- enseignement
- santé
- tourisme - culture
- sport
- mairie
- préfecture

**Niveau de rayonnement**

- majeur
- régional ou suprarégional

**Enceintes d'activité**

- commerce ou activité
- ▨ enseignement
- ▨ santé
- ▨ tourisme - culture
- ▨ sport

**Densité de population (hab/ha)**

- moins de 5
- de 5 à 25
- de 25 à 50
- plus de 50

**Polarités**

- centre-ville
- de proximité
- commerciale
- artère commerciale sans Mairie
- artère commerciale avec Mairie
- zone tampon

**Espaces verts publics**

- rayonnement local à intermédiaire
- rayonnement majeur
- rayonnement régional ou suprarégional

**espaces verts linéaires**

- rayonnement local
- rayonnement intermédiaire
- rayonnement majeur

**Voies de circulation**

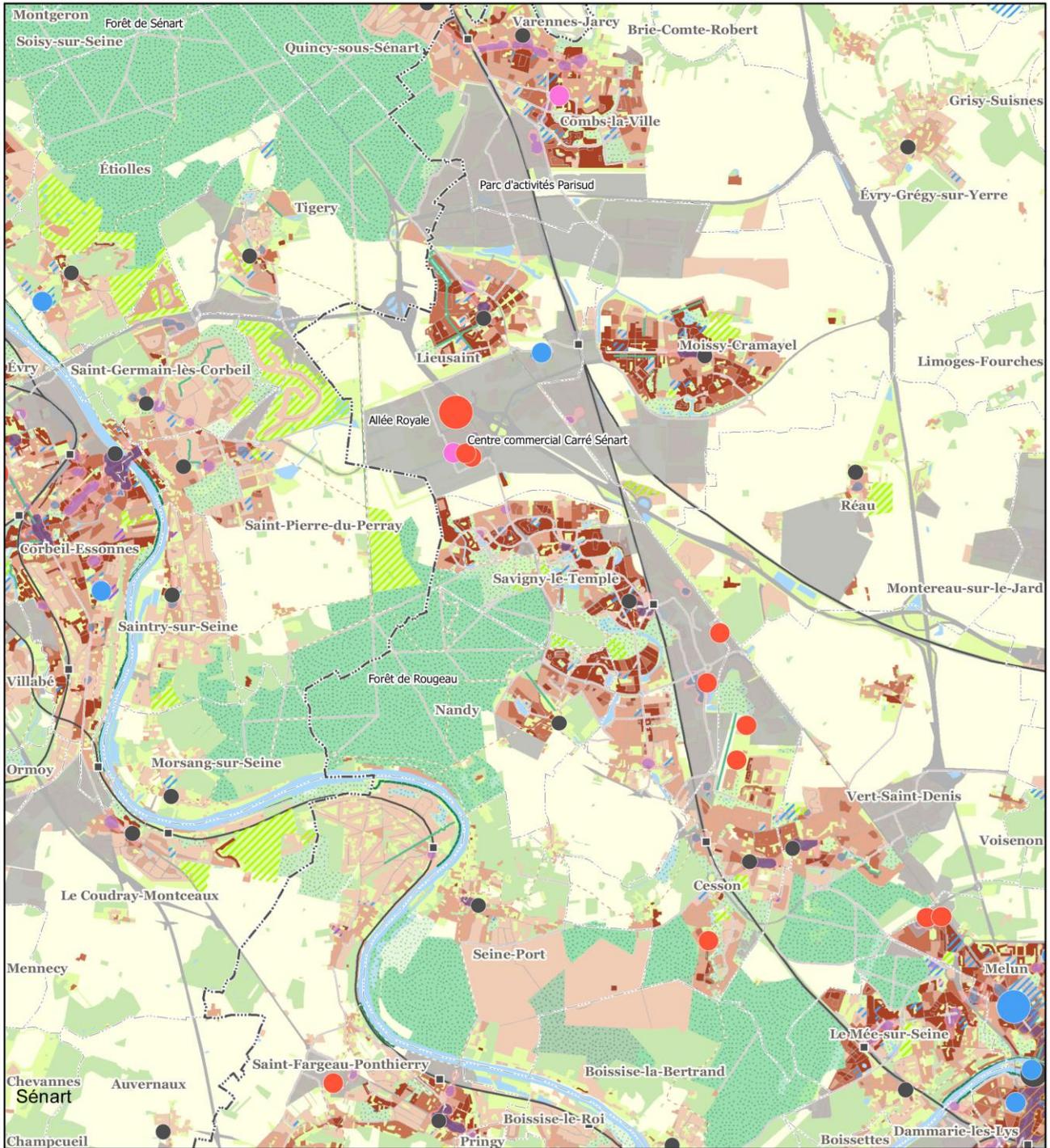
- itinéraire de randonnée
- voie cyclable
- voie ferrée / gare

**Limites administratives**

- départements
- communes

**Mode d'occupation du sol**

- bois et forêt
- rural
- eau
- urbain ouvert
- urbain



**Equipements**

- commerce
- enseignement
- santé
- tourisme - culture
- sport
- mairie
- préfecture

**Niveau de rayonnement**

- majeur
- régional ou suprarégional

**Enceintes d'activité**

- commerce ou activité
- enseignement
- santé
- tourisme - culture
- sport

**Densité de population (hab/ha)**

- moins de 5
- de 5 à 25
- de 25 à 50
- plus de 50

**Polarités**

- centre-ville
- de proximité
- commerciale
- artère commerciale sans Mairie
- artère commerciale avec Mairie
- zone tampon

**Espaces verts publics**

- rayonnement local à intermédiaire
- rayonnement majeur
- rayonnement régional ou suprarégional

*espaces verts linéaires*

- rayonnement local
- rayonnement intermédiaire
- rayonnement majeur

**Voies de circulation**

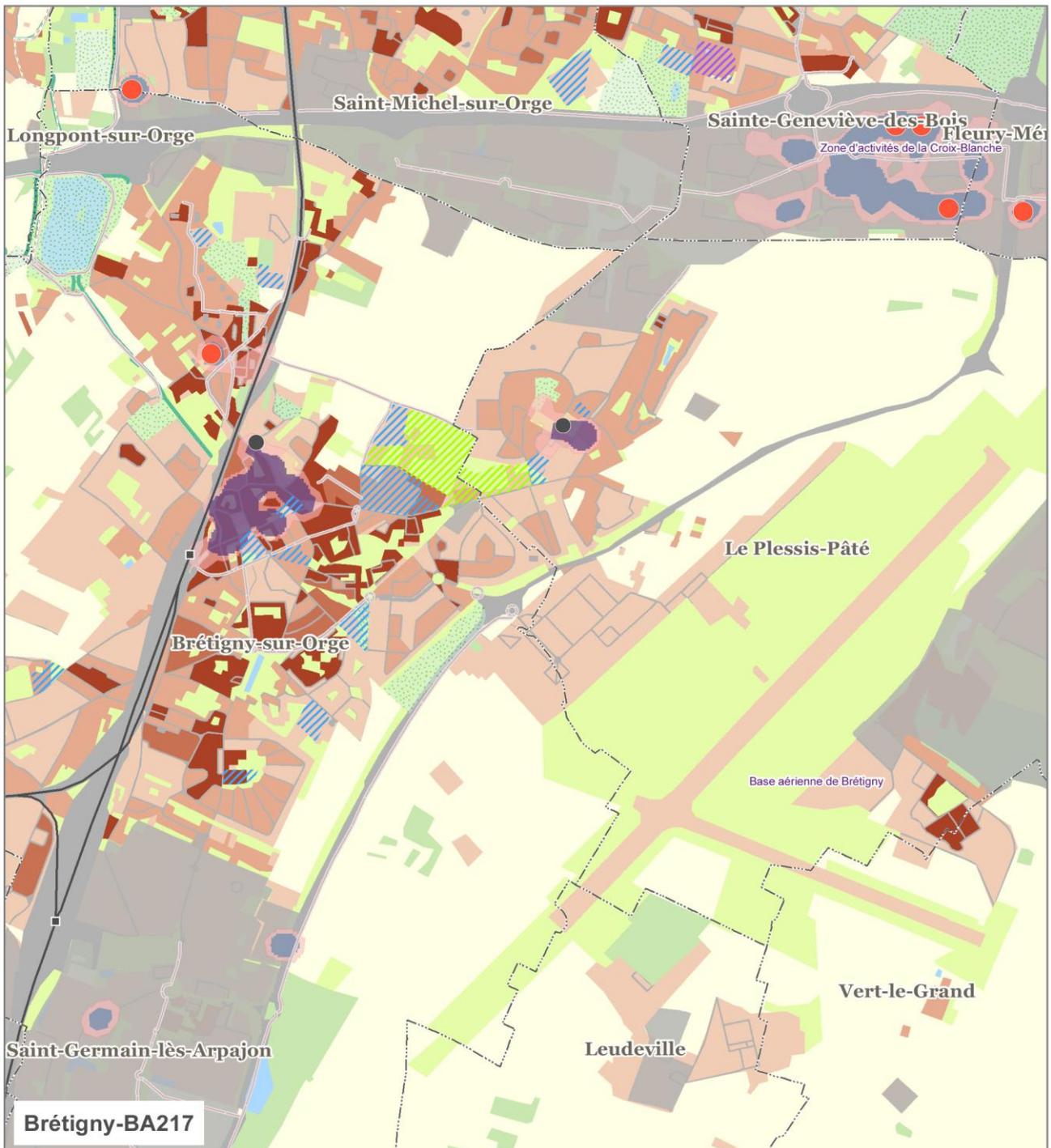
- itinéraire de randonnée
- voie cyclable
- voie ferrée / gare

**Limites administratives**

- départements
- communes

**Mode d'occupation du sol**

- bois et forêt
- rural
- eau
- urbain ouvert
- urbain



**Equipements**

- commerce
- enseignement
- santé
- tourisme - culture
- sport
- mairie
- préfecture

**Niveau de rayonnement**

- majeur
- régional ou suprarégional

**Enceintes d'activité**

- commerce ou activité
- ▨ enseignement
- ▨ santé
- ▨ tourisme - culture
- ▨ sport

**Densité de population (hab/ha)**

- moins de 5
- de 5 à 25
- de 25 à 50
- plus de 50

**Polarités**

- centre-ville
- de proximité
- commerciale
- artère commerciale sans Mairie
- artère commerciale avec Mairie
- zone tampon

**Espaces verts publics**

- rayonnement local à intermédiaire
- rayonnement majeur
- rayonnement régional ou suprarégional

**espaces verts linéaires**

- rayonnement local
- rayonnement intermédiaire
- rayonnement majeur

**Voies de circulation**

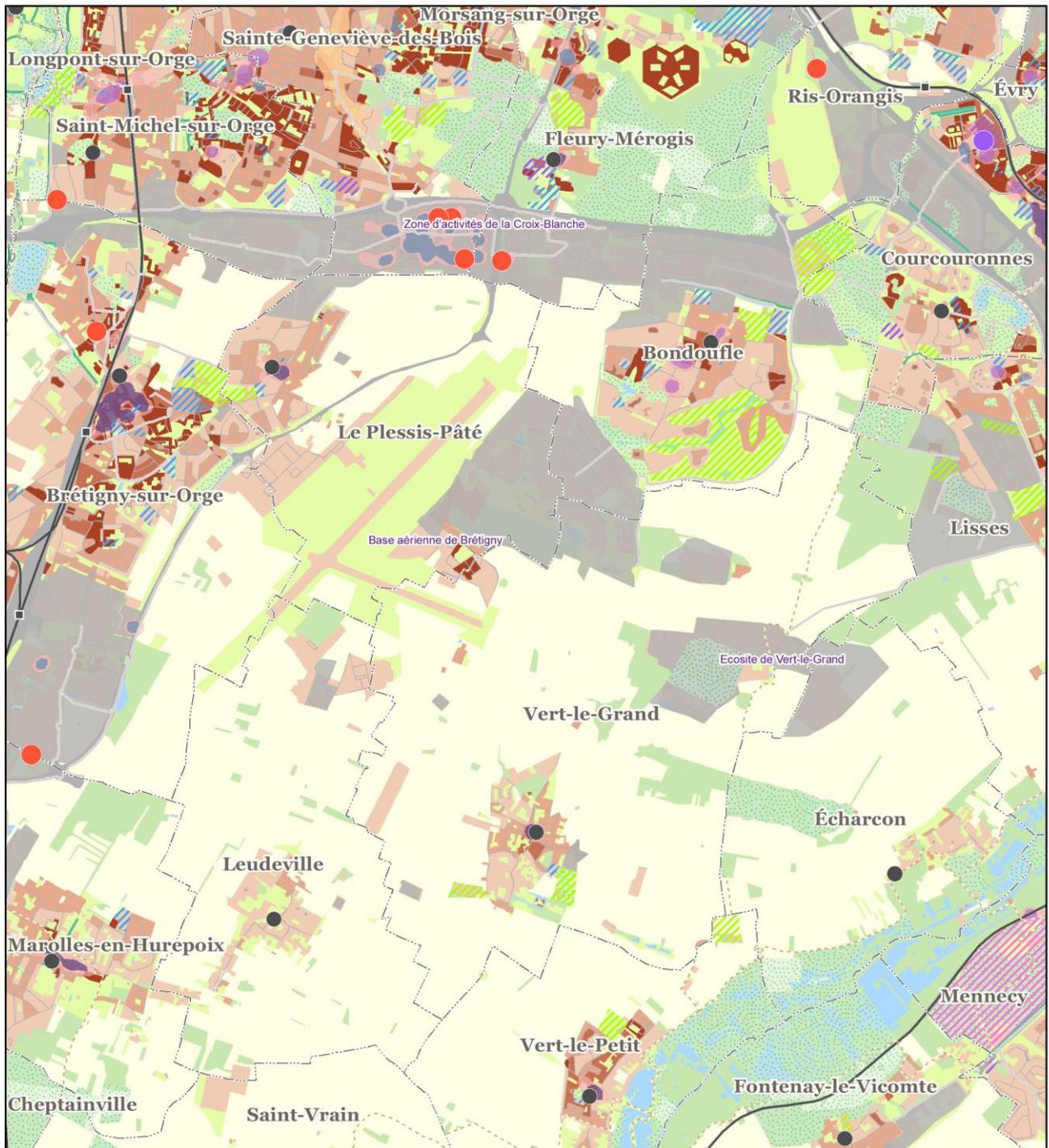
- itinéraire de randonnée
- voie cyclable
- voie ferrée / gare

**Limites administratives**

- départements
- communes

**Mode d'occupation du sol**

- bois et forêt
- rural
- eau
- urbain ouvert
- urbain



**Equipements**

- commerce
- enseignement
- santé
- tourisme - culture
- sport
- mairie
- préfecture

**Niveau de rayonnement**

- majeur
- régional ou suprarégional

**Enceintes d'activité**

- commerce ou activité
- ▨ enseignement
- ▨ santé
- ▨ tourisme - culture
- ▨ sport

**Densité de population (hab/ha)**

- moins de 5
- de 5 à 25
- de 25 à 50
- plus de 50

**Polarités**

- centre-ville
- de proximité
- commerciale
- artère commerciale sans Mairie
- artère commerciale avec Mairie
- zone tampon

**Espaces verts publics**

- rayonnement local à intermédiaire
- rayonnement majeur
- rayonnement régional ou suprarégional

*espaces verts linéaires*

- rayonnement local
- rayonnement intermédiaire
- rayonnement majeur

**Voies de circulation**

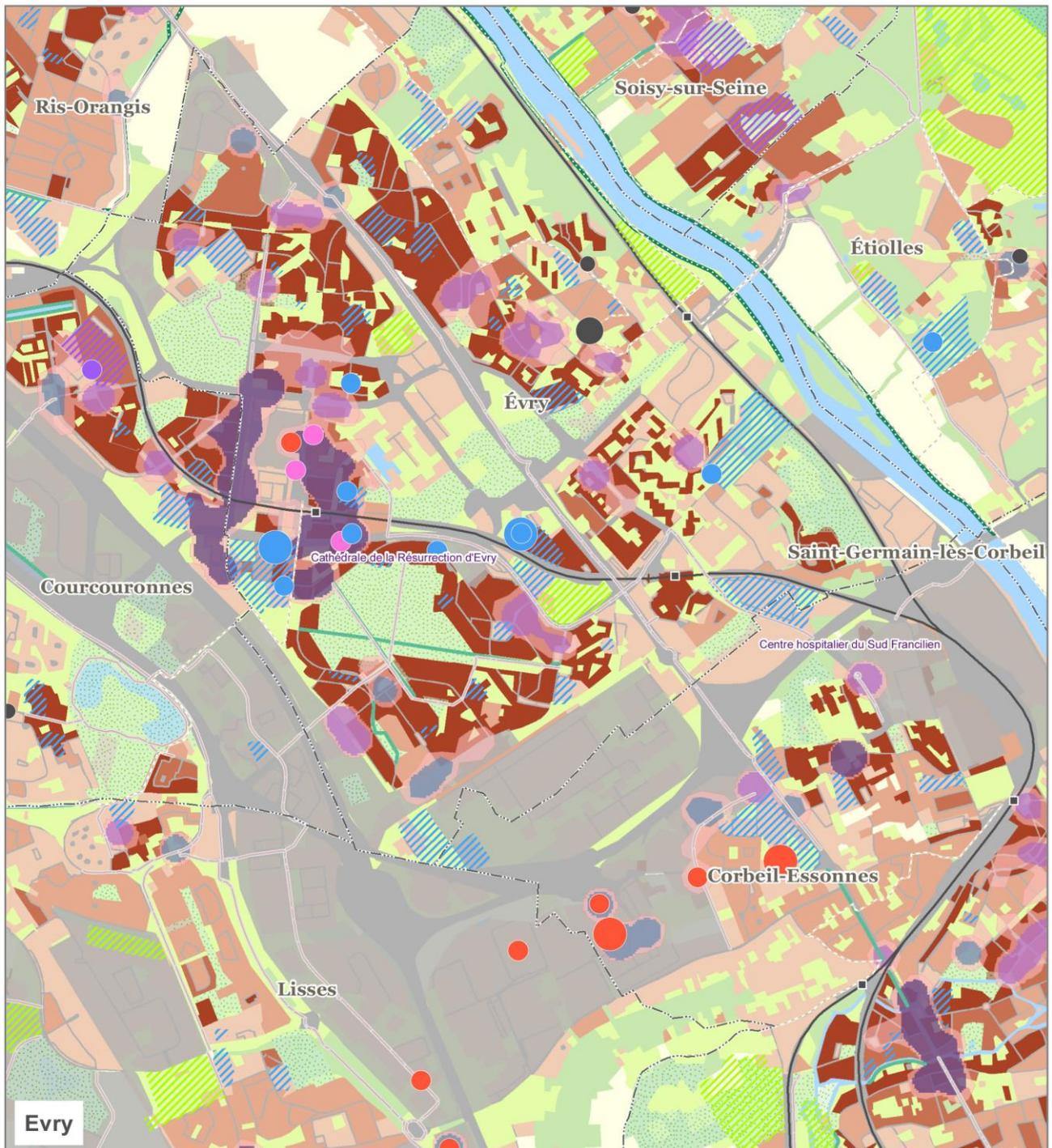
- itinéraire de randonnée
- voie cyclable
- voie ferrée / gare

**Limites administratives**

- départements
- communes

**Mode d'occupation du sol**

- bois et forêt
- rural
- eau
- urbain ouvert
- urbain

**Equipements**

- commerce
- enseignement
- santé
- tourisme - culture
- sport
- mairie
- préfecture

**Niveau de rayonnement**

- majeur
- régional ou suprarégional

**Enceintes d'activité**

- commerce ou activité
- ▨ enseignement
- ▨ santé
- ▨ tourisme - culture
- ▨ sport

**Densité de population (hab/ha)**

- moins de 5
- de 5 à 25
- de 25 à 50
- plus de 50

**Polarités**

- centre-ville
- de proximité
- commerciale
- artère commerciale sans Mairie
- artère commerciale avec Mairie
- zone tampon

**Espaces verts publics**

- rayonnement local à intermédiaire
- rayonnement majeur
- rayonnement régional ou suprarégional

**espaces verts linéaires**

- rayonnement local
- rayonnement intermédiaire
- rayonnement majeur

**Voies de circulation**

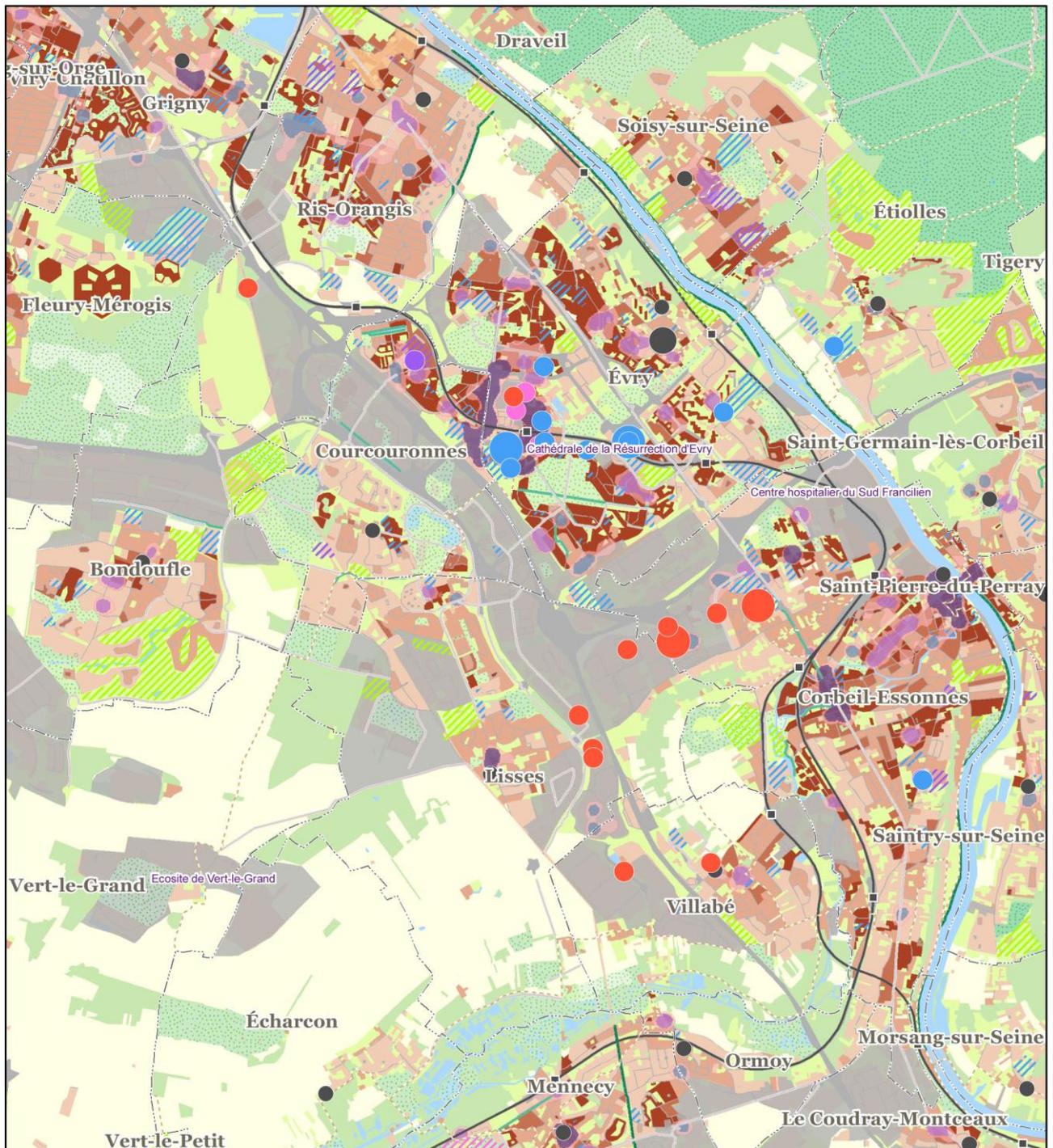
- itinéraire de randonnée
- voie cyclable
- voie ferrée / gare

**Limites administratives**

- ▭ départements
- ▭ communes

**Mode d'occupation du sol**

- bois et forêt
- rural
- eau
- urbain ouvert
- urbain

**Equipements**

- commerce
- enseignement
- santé
- tourisme - culture
- sport
- mairie
- préfecture

**Niveau de rayonnement**

- majeur
- régional ou suprarégional

**Enceintes d'activité**

- commerce ou activité
- enseignement
- santé
- tourisme - culture
- sport

**Densité de population (hab/ha)**

- moins de 5
- de 5 à 25
- de 25 à 50
- plus de 50

**Polarités**

- centre-ville
- de proximité
- commerciale
- artère commerciale sans Mairie
- artère commerciale avec Mairie
- zone tampon

**Espaces verts publics**

- rayonnement local à intermédiaire
- rayonnement majeur
- rayonnement régional ou suprarégional

**espaces verts linéaires**

- rayonnement local
- rayonnement intermédiaire
- rayonnement majeur

**Voies de circulation**

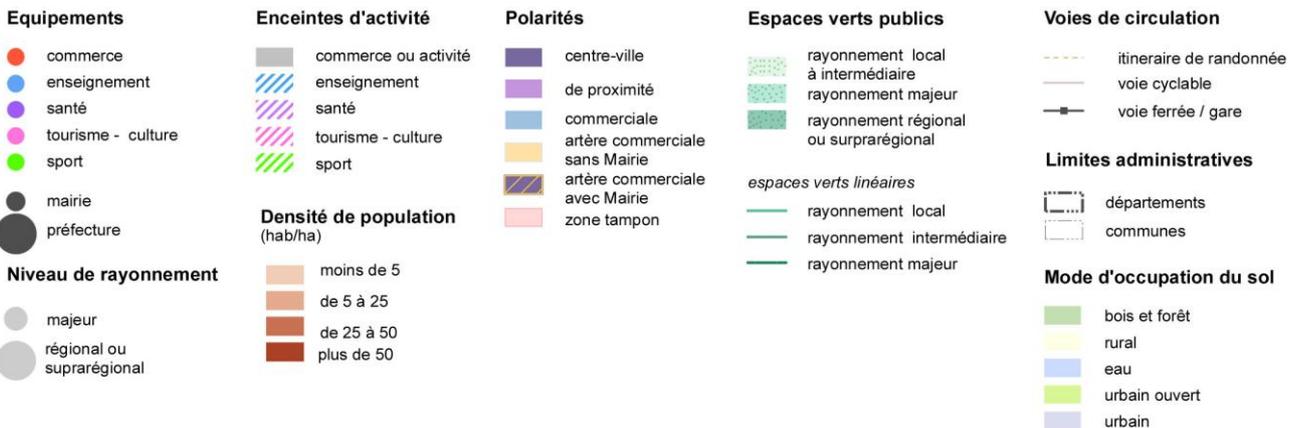
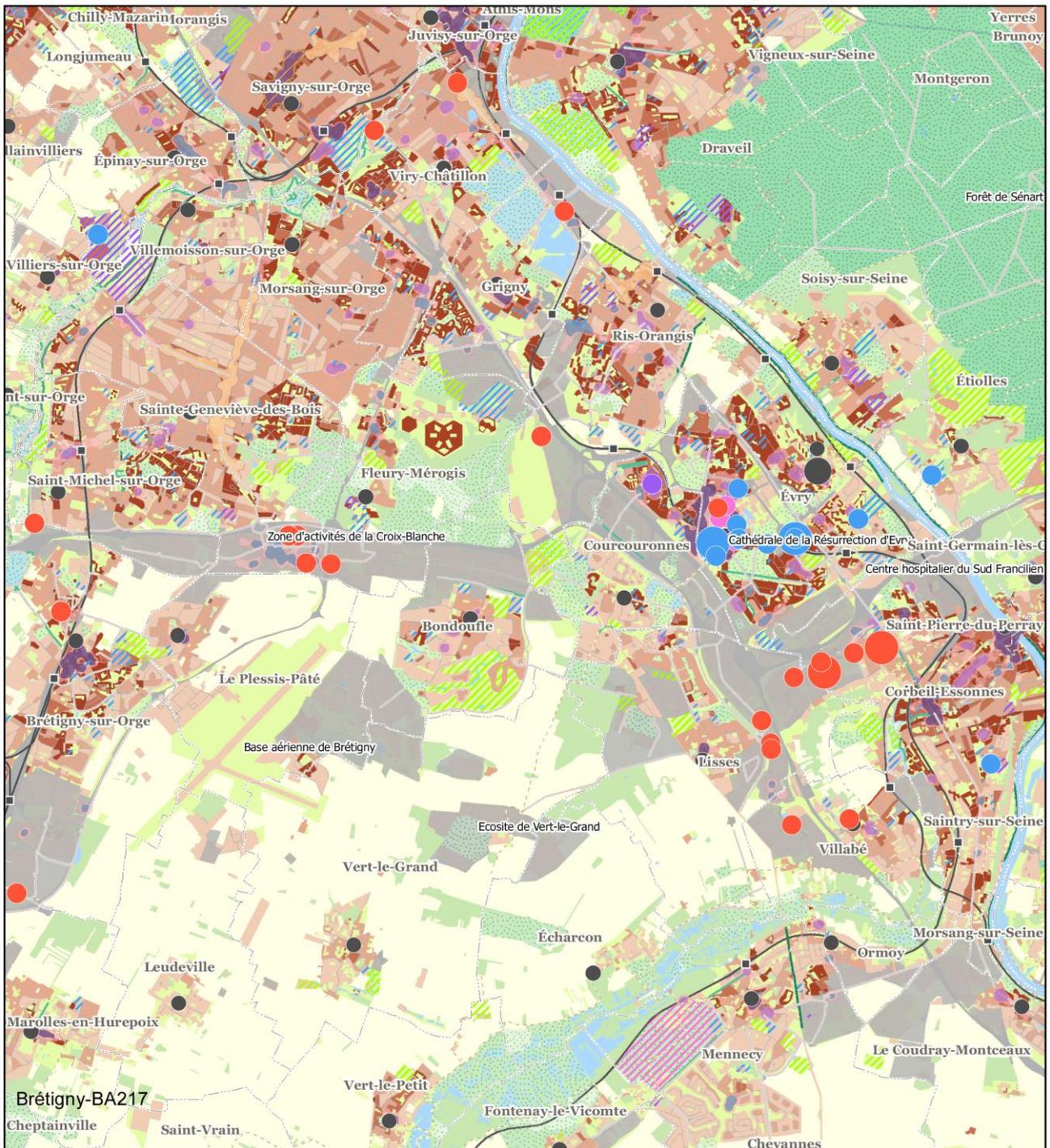
- itinéraire de randonnée
- voie cyclable
- voie ferrée / gare

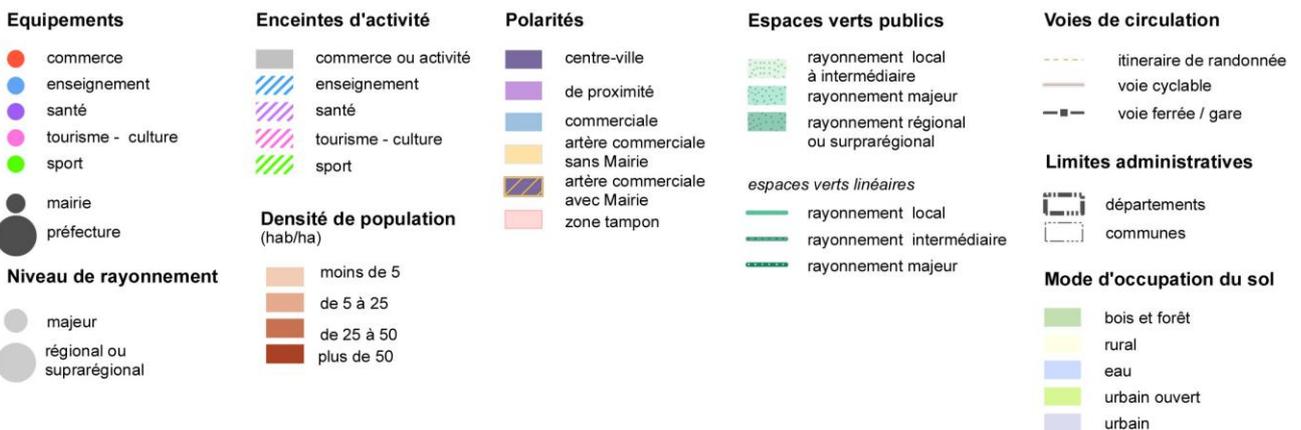
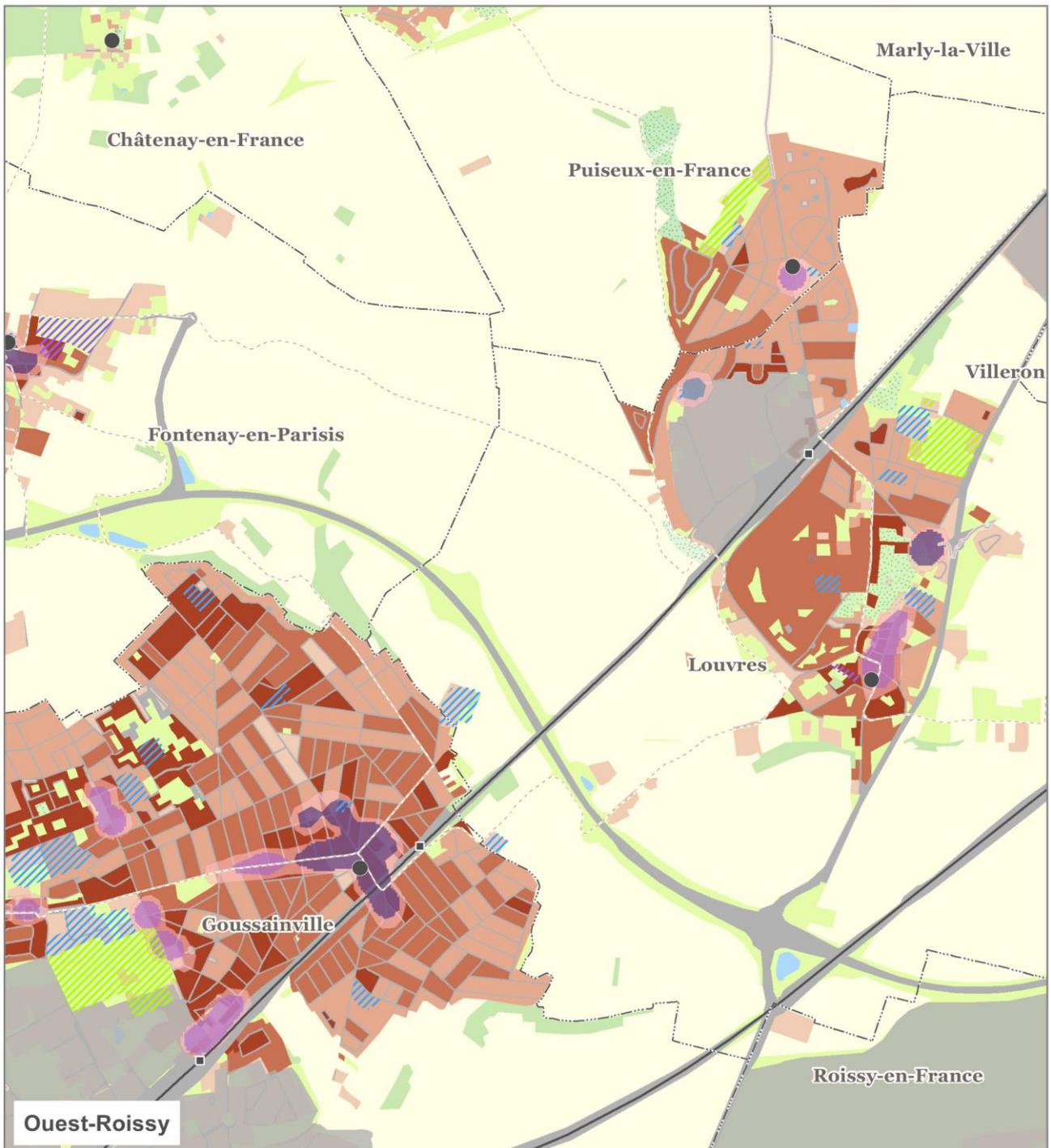
**Limites administratives**

- départements
- communes

**Mode d'occupation du sol**

- bois et forêt
- rural
- eau
- urbain ouvert
- urbain







**Equipements**

- commerce
- enseignement
- santé
- tourisme - culture
- sport
- mairie
- préfecture

**Niveau de rayonnement**

- majeur
- régional ou suprarégional

**Enceintes d'activité**

- commerce ou activité
- ▨ enseignement
- ▨ santé
- ▨ tourisme - culture
- ▨ sport

**Densité de population (hab/ha)**

- moins de 5
- de 5 à 25
- de 25 à 50
- plus de 50

**Polarités**

- centre-ville
- de proximité
- commerciale
- artère commerciale sans Mairie
- artère commerciale avec Mairie
- zone tampon

**Espaces verts publics**

- rayonnement local à intermédiaire
- rayonnement majeur
- rayonnement régional ou suprarégional

*espaces verts linéaires*

- rayonnement local
- rayonnement intermédiaire
- rayonnement majeur

**Voies de circulation**

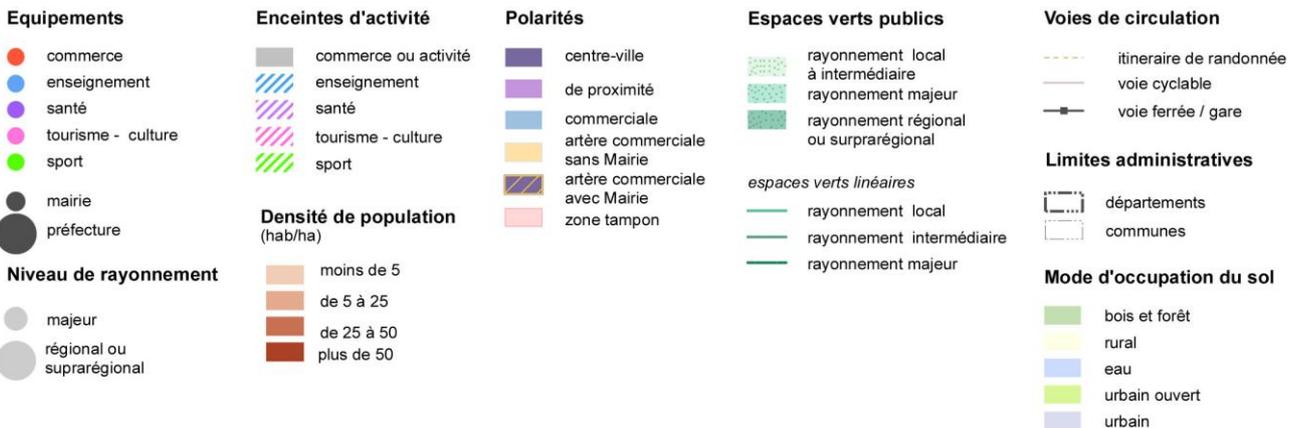
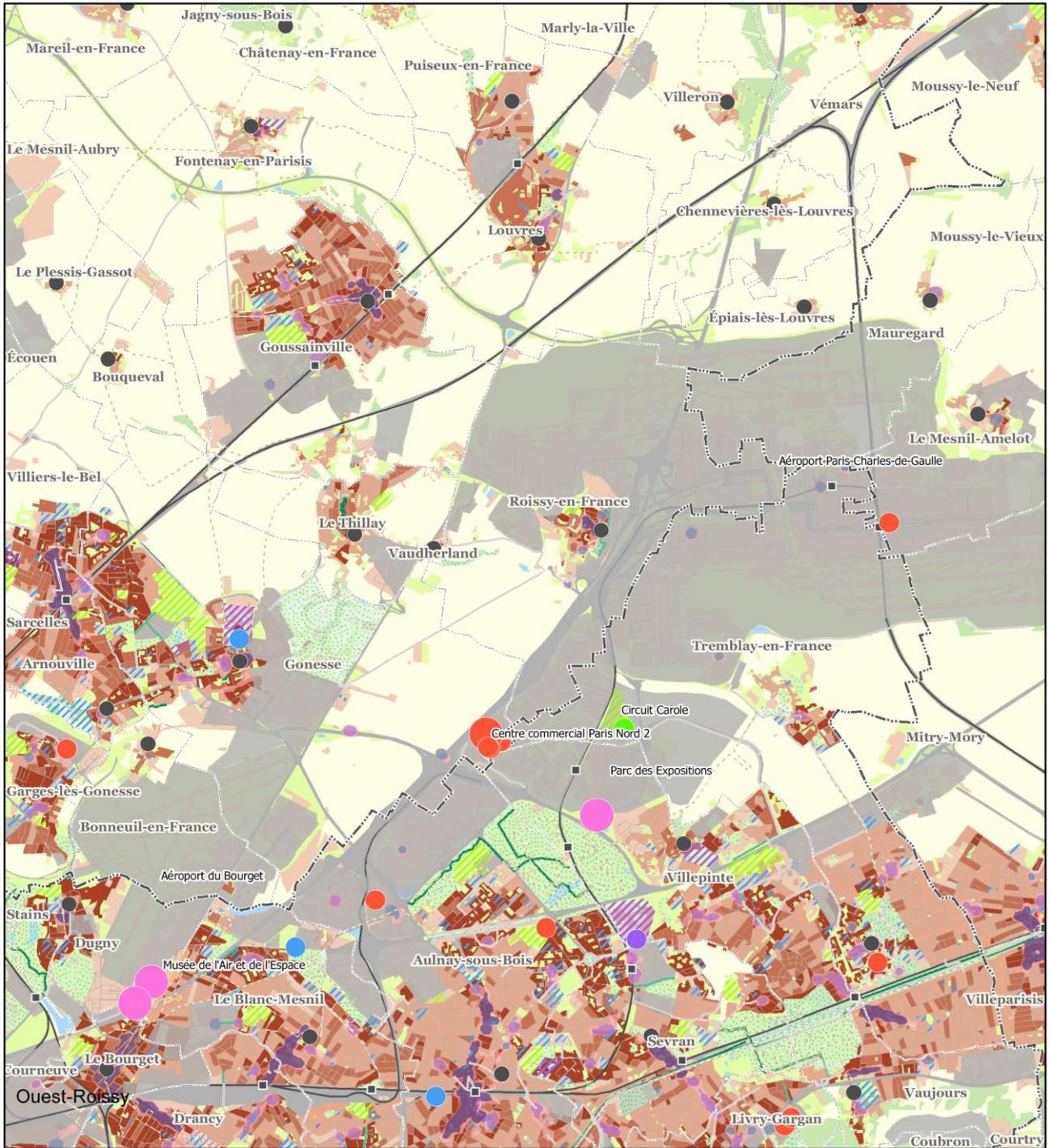
- itinéraire de randonnée
- voie cyclable
- voie ferrée / gare

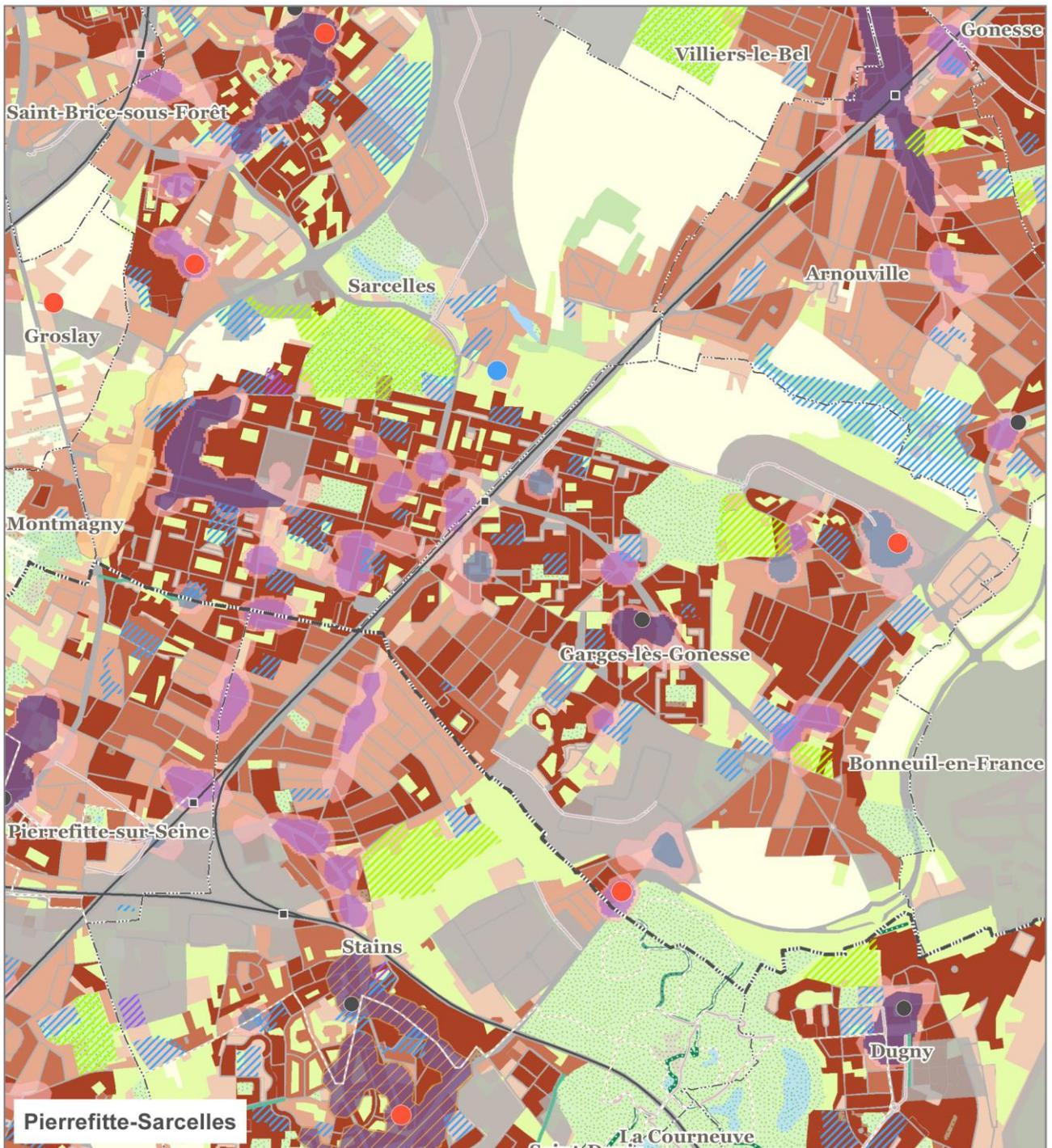
**Limites administratives**

- départements
- communes

**Mode d'occupation du sol**

- bois et forêt
- rural
- eau
- urbain ouvert
- urbain





**Equipements**

- commerce
- enseignement
- santé
- tourisme - culture
- sport
- mairie
- préfecture

**Niveau de rayonnement**

- majeur
- régional ou suprarégional

**Enceintes d'activité**

- commerce ou activité
- enseignement
- santé
- tourisme - culture
- sport

**Densité de population (hab/ha)**

- moins de 5
- de 5 à 25
- de 25 à 50
- plus de 50

**Polarités**

- centre-ville
- de proximité
- commerciale
- artère commerciale sans Mairie
- artère commerciale avec Mairie
- zone tampon

**Espaces verts publics**

- rayonnement local à intermédiaire
- rayonnement majeur
- rayonnement régional ou suprarégional

*espaces verts linéaires*

- rayonnement local
- rayonnement intermédiaire
- rayonnement majeur

**Voies de circulation**

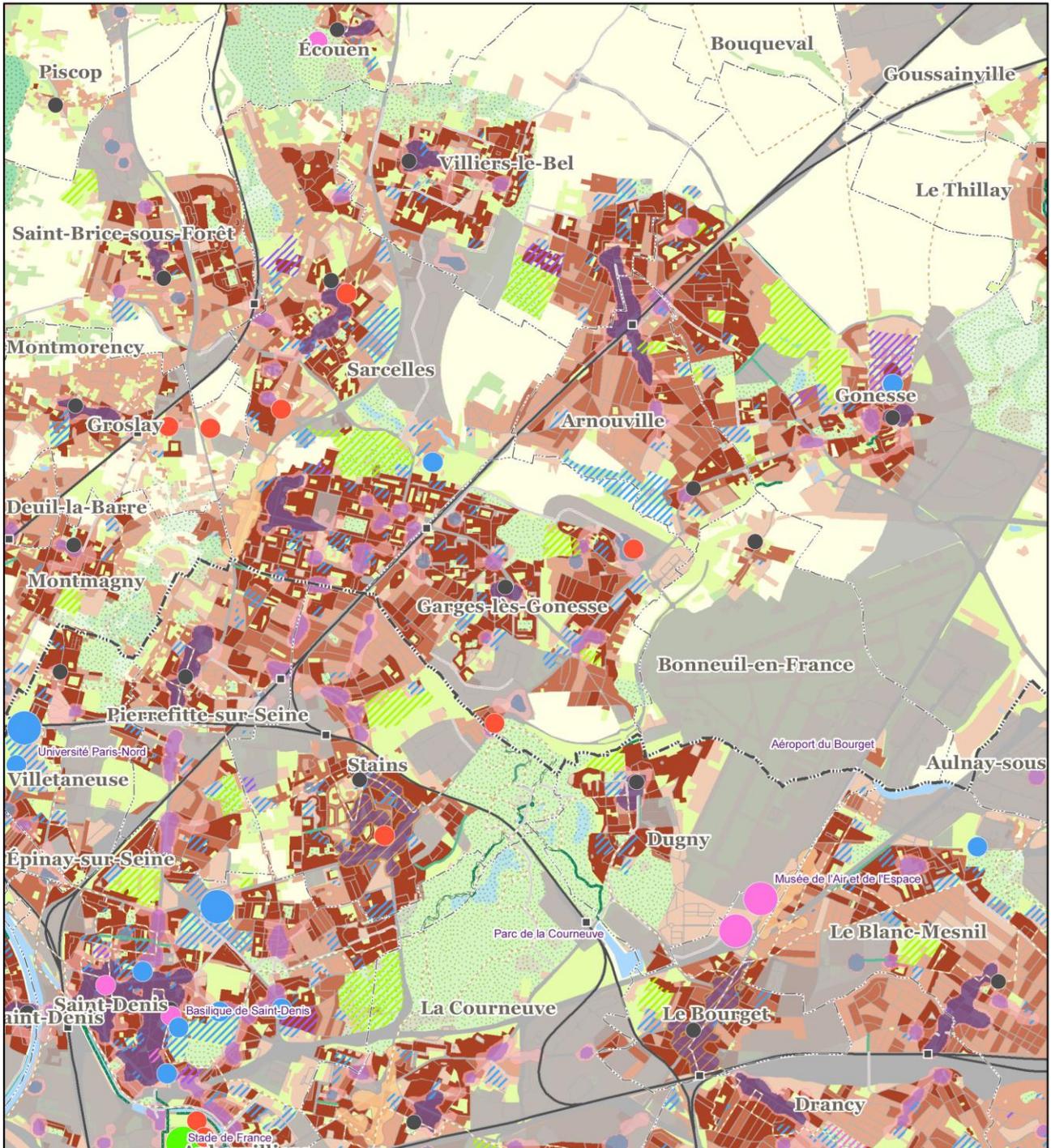
- itinéraire de randonnée
- voie cyclable
- voie ferrée / gare

**Limites administratives**

- départements
- communes

**Mode d'occupation du sol**

- bois et forêt
- rural
- eau
- urbain ouvert
- urbain



**Equipements**

- commerce
- enseignement
- santé
- tourisme - culture
- sport
- mairie
- préfecture

**Niveau de rayonnement**

- majeur
- régional ou suprarégional

**Enceintes d'activité**

- commerce ou activité
- enseignement
- santé
- tourisme - culture
- sport

**Densité de population (hab/ha)**

- moins de 5
- de 5 à 25
- de 25 à 50
- plus de 50

**Polarités**

- centre-ville
- de proximité
- commerciale
- artère commerciale sans Mairie
- artère commerciale avec Mairie
- zone tampon

**Espaces verts publics**

- rayonnement local à intermédiaire
- rayonnement majeur
- rayonnement régional ou suprarégional

*espaces verts linéaires*

- rayonnement local
- rayonnement intermédiaire
- rayonnement majeur

**Voies de circulation**

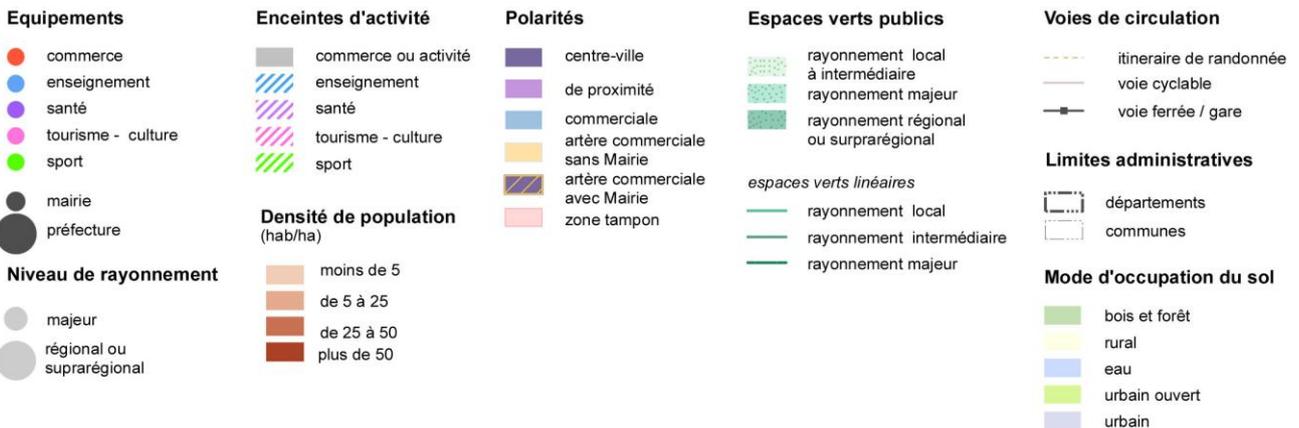
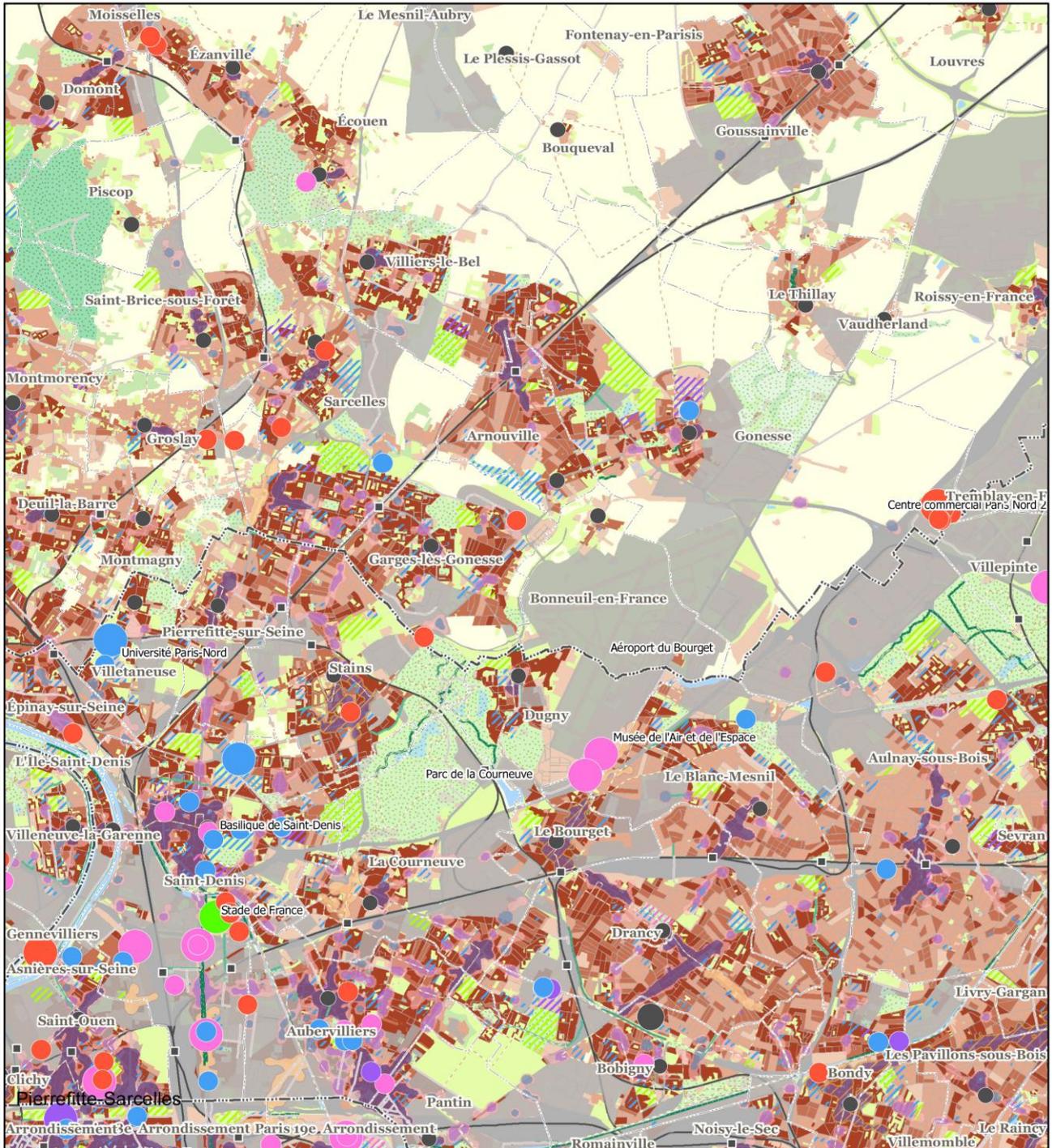
- itinéraire de randonnée
- voie cyclable
- voie ferrée / gare

**Limites administratives**

- départements
- communes

**Mode d'occupation du sol**

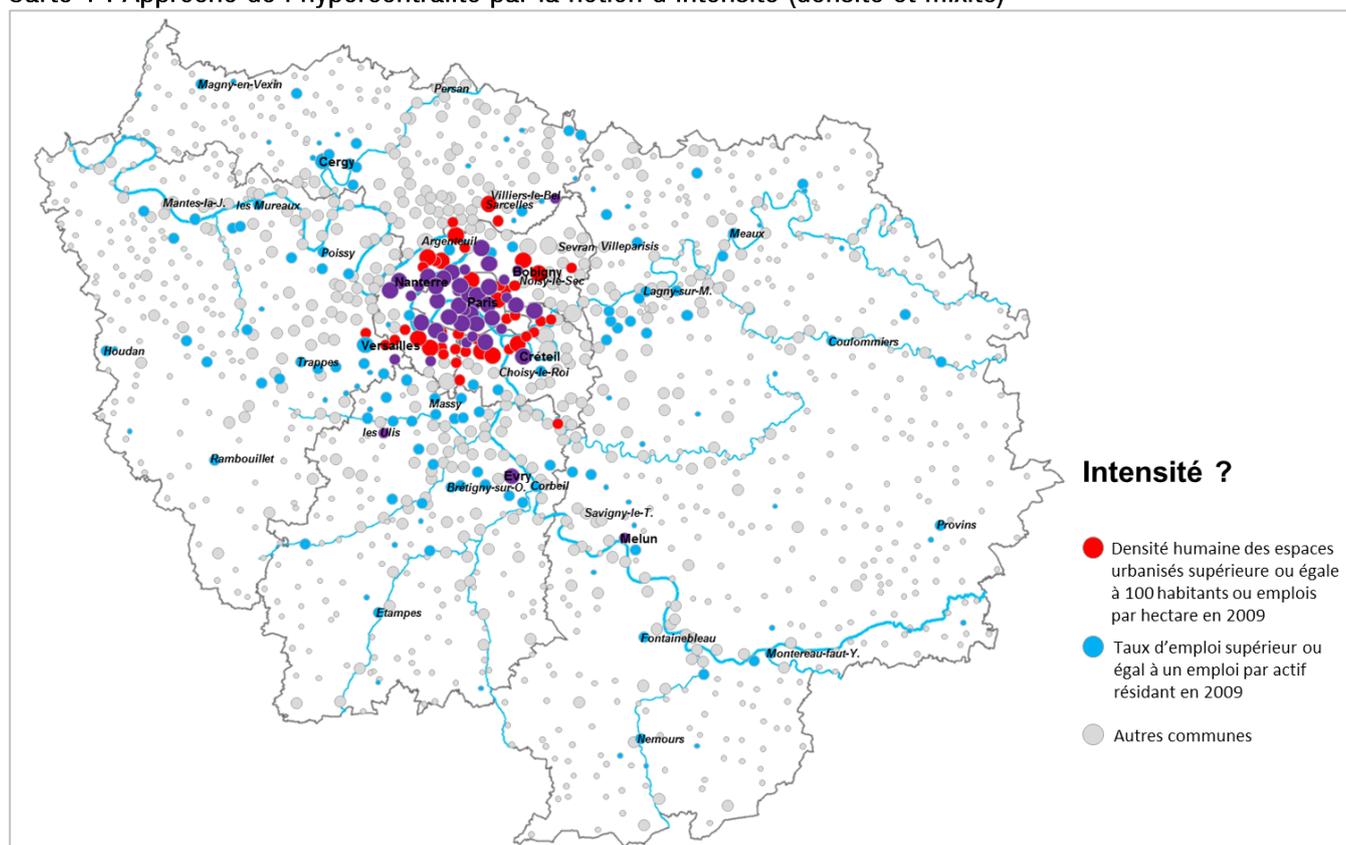
- bois et forêt
- rural
- eau
- urbain ouvert
- urbain





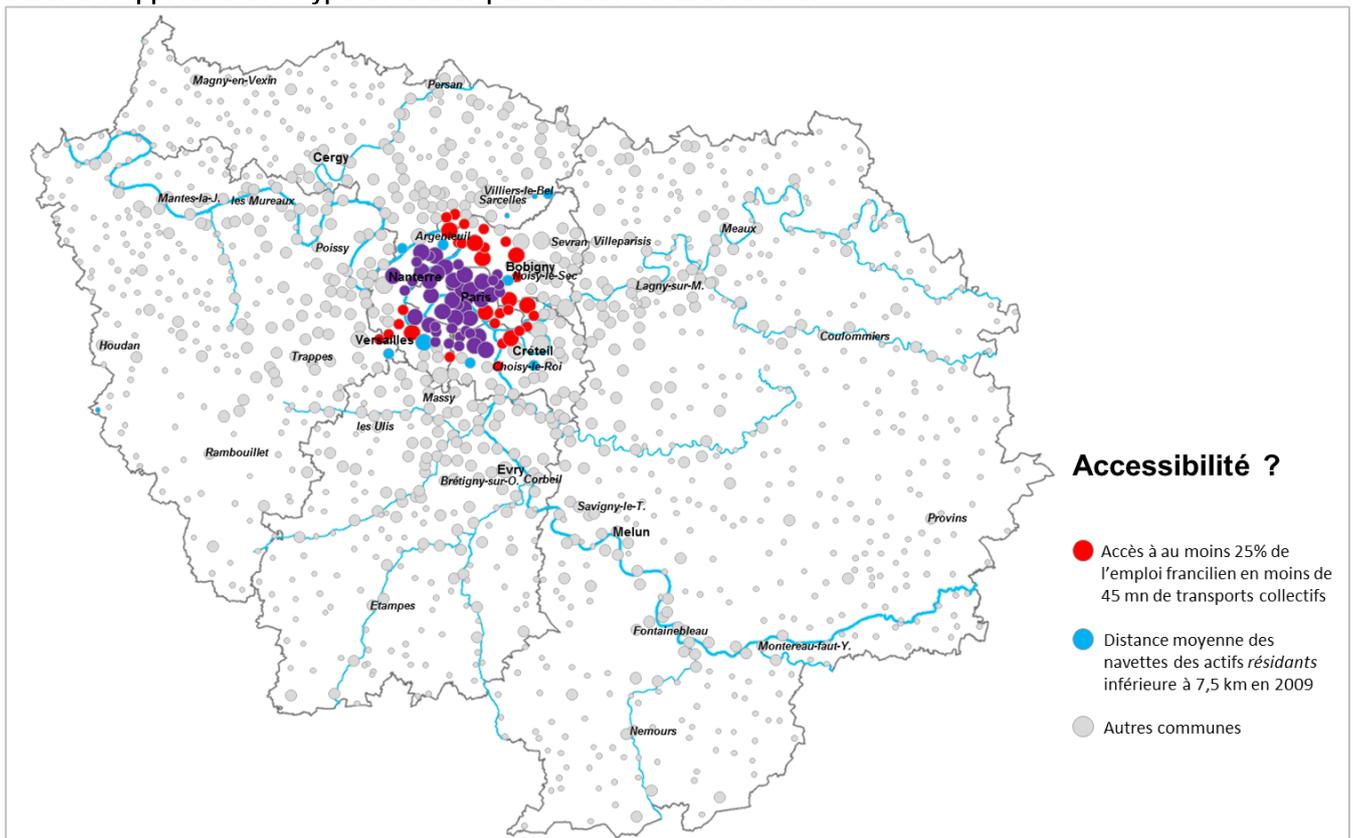
L'hypercentralité parisienne est une évidence, que les études de l'IAU sur les équipements locaux, ainsi que les études sur la centralité urbaine métropolitaine, ont bien confirmée. Elle est analysée ici par croisement avec trois séries de critères, densité + mixité = intensité, accessibilité immédiate, rayonnement touristique. Il en résulte des géographies variées, parfois très resserrées, souvent en débord sur la première couronne ouest et les proches couronnes est et sud, marque d'un élargissement dynamique mais très sélectif.

**Carte 1 : Approche de l'hypercentralité par la notion d'intensité (densité et mixité)**



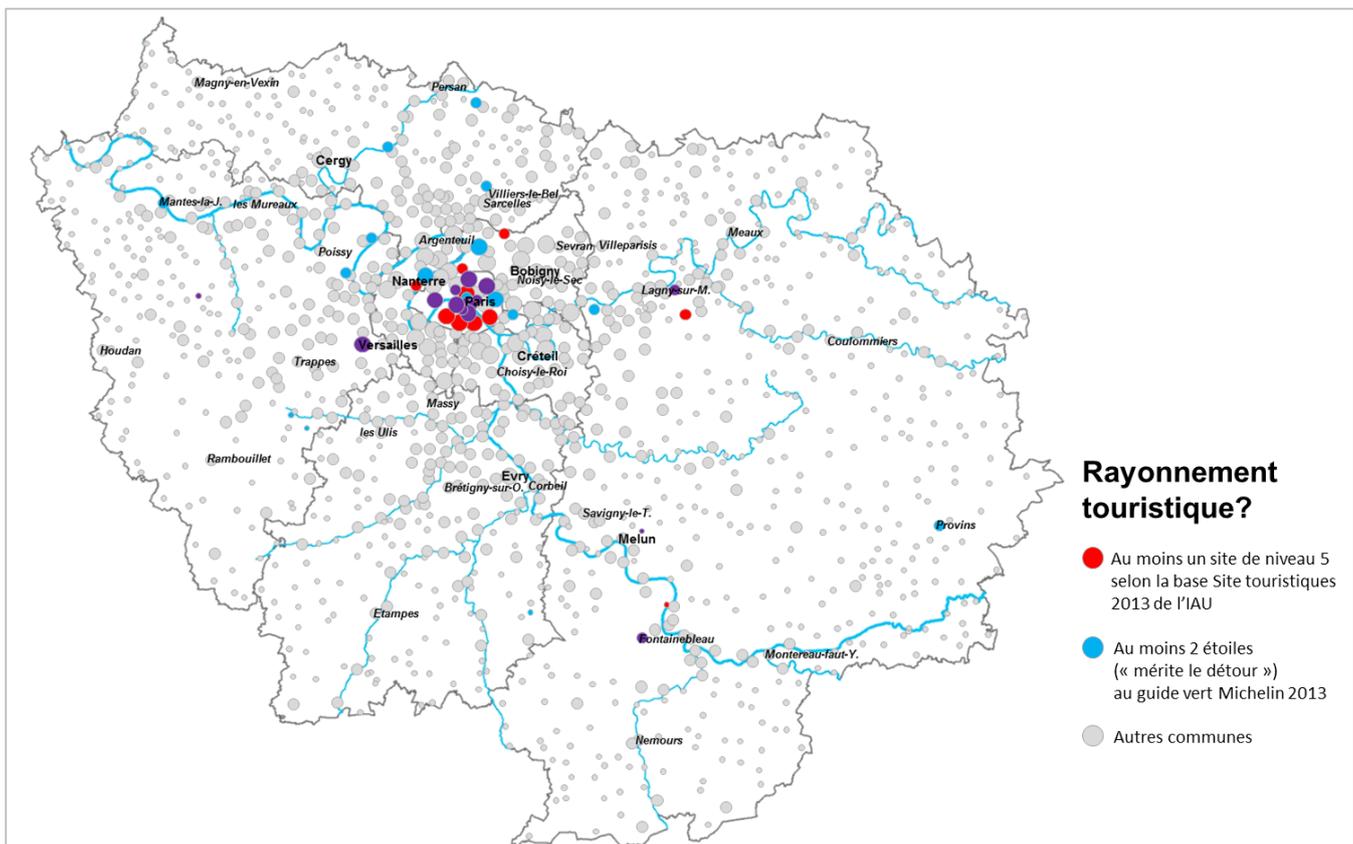
NB : Les communes indiquées par un disque violet cumulent le critère rouge et le critère bleu

## Carte 2 : Approche de l'hypercentralité par la notion d'accessibilité



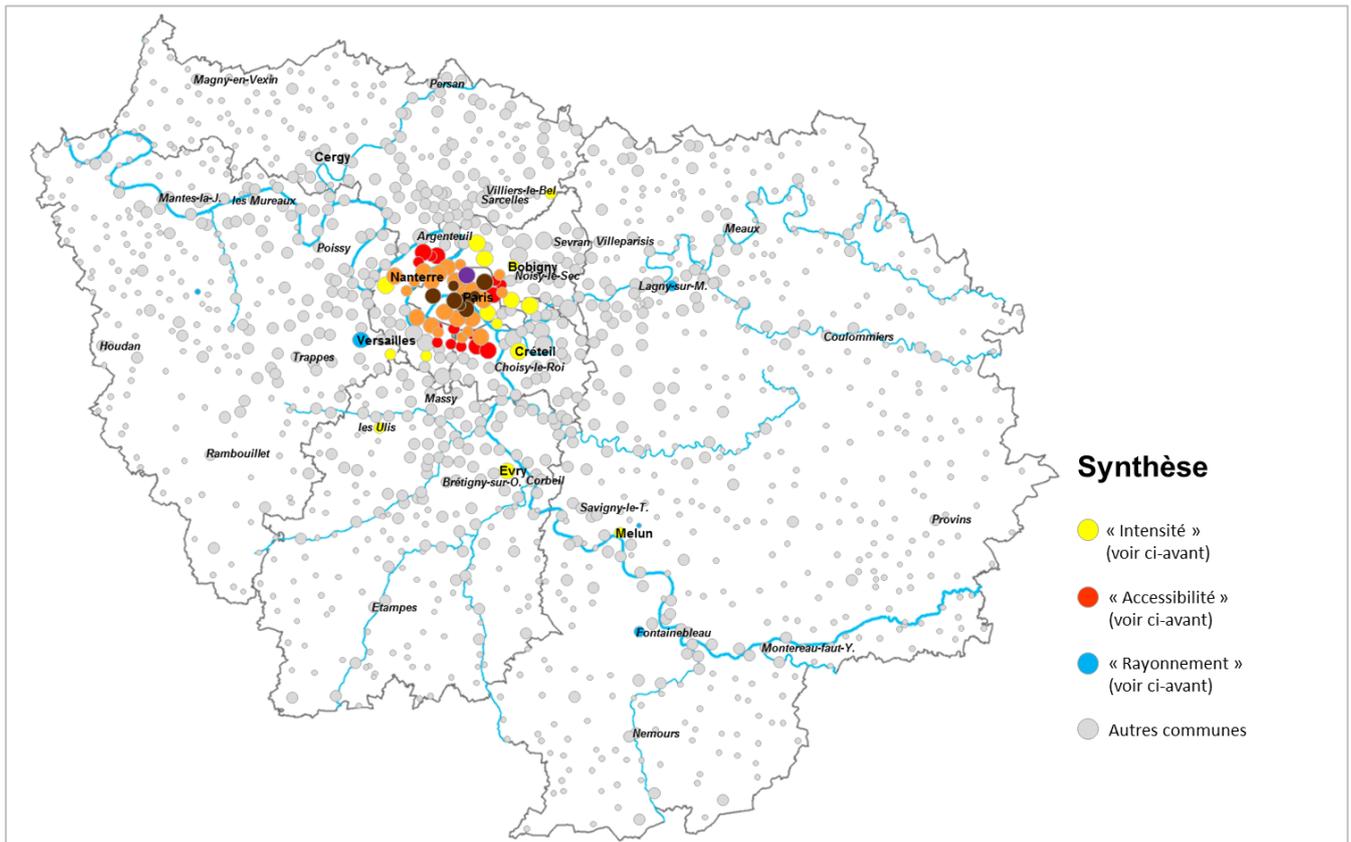
NB : Les communes indiquées par un disque violet cumulent le critère rouge et le critère bleu

## Carte 3 : Approche de l'hypercentralité par la notion de rayonnement touristique



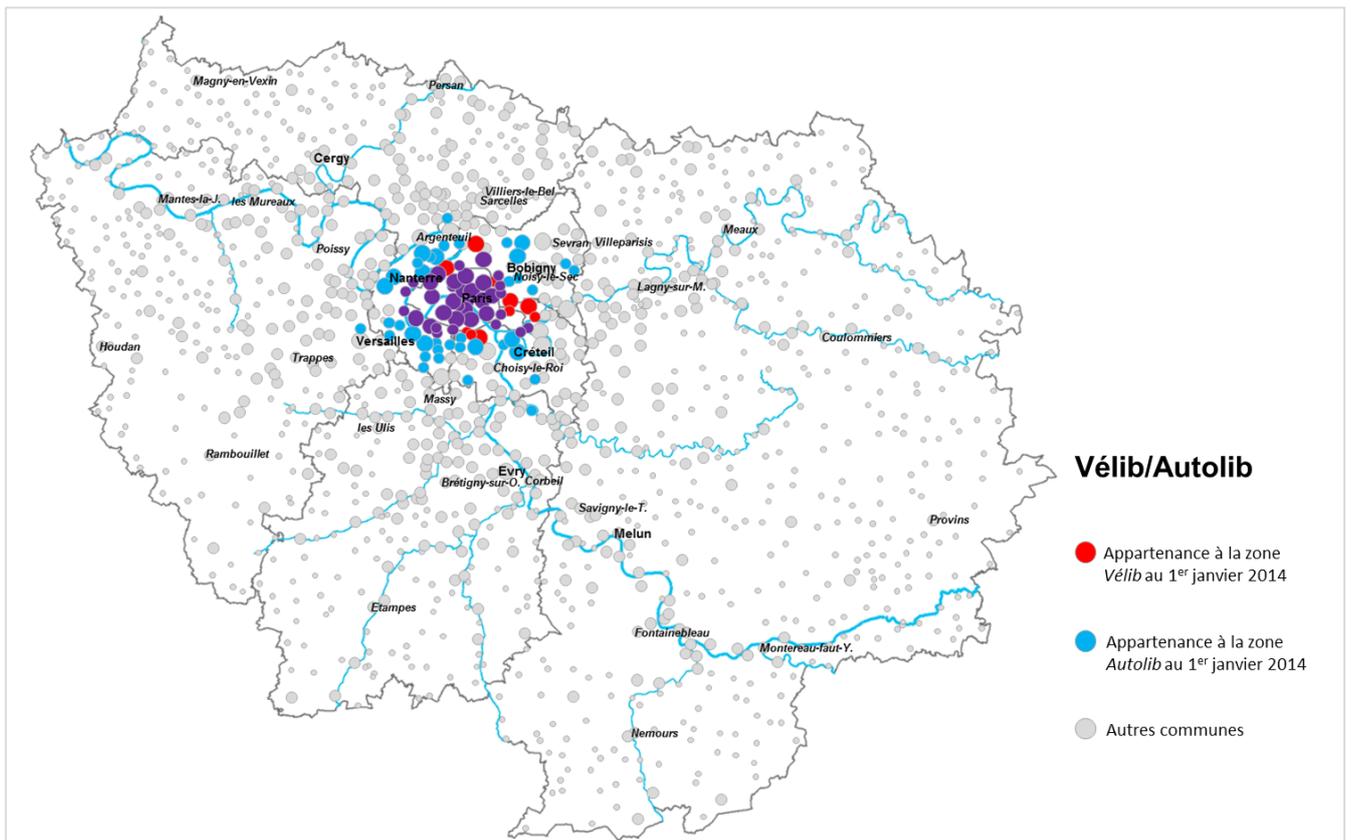
NB : Les communes indiquées par un disque violet cumulent le critère rouge et le critère bleu

## Carte 4 : Synthèse des 3 cartes précédentes



NB : Les communes indiquées par un disque marron cumulent les critères jaune, rouge et bleu (apparaissent donc en marron)

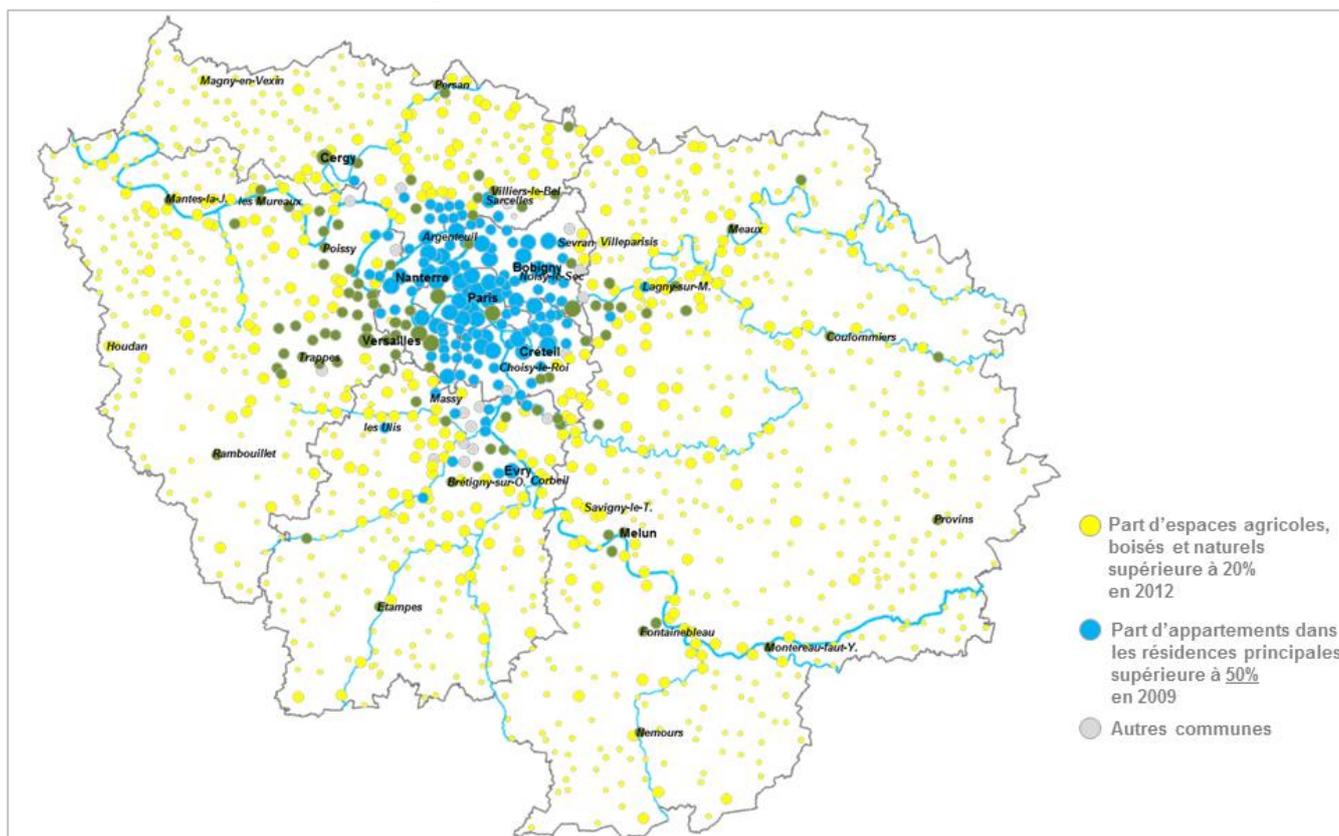
## Carte 5 (plus anecdotique) : Vélib et Autolib



NB : Les communes indiquées par un disque violet cumulent le critère rouge et le critère bleu

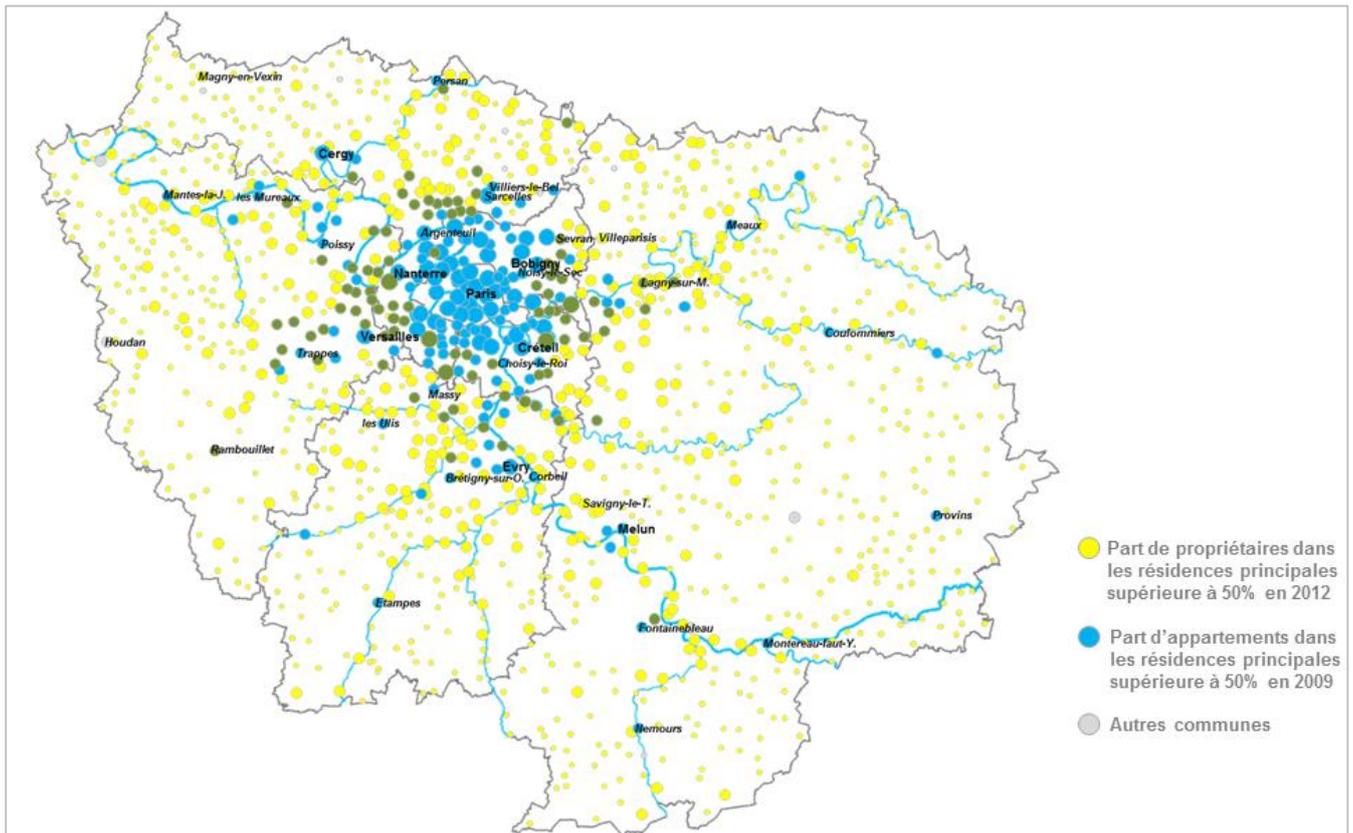


Carte 1 : « Un balcon sur la campagne »



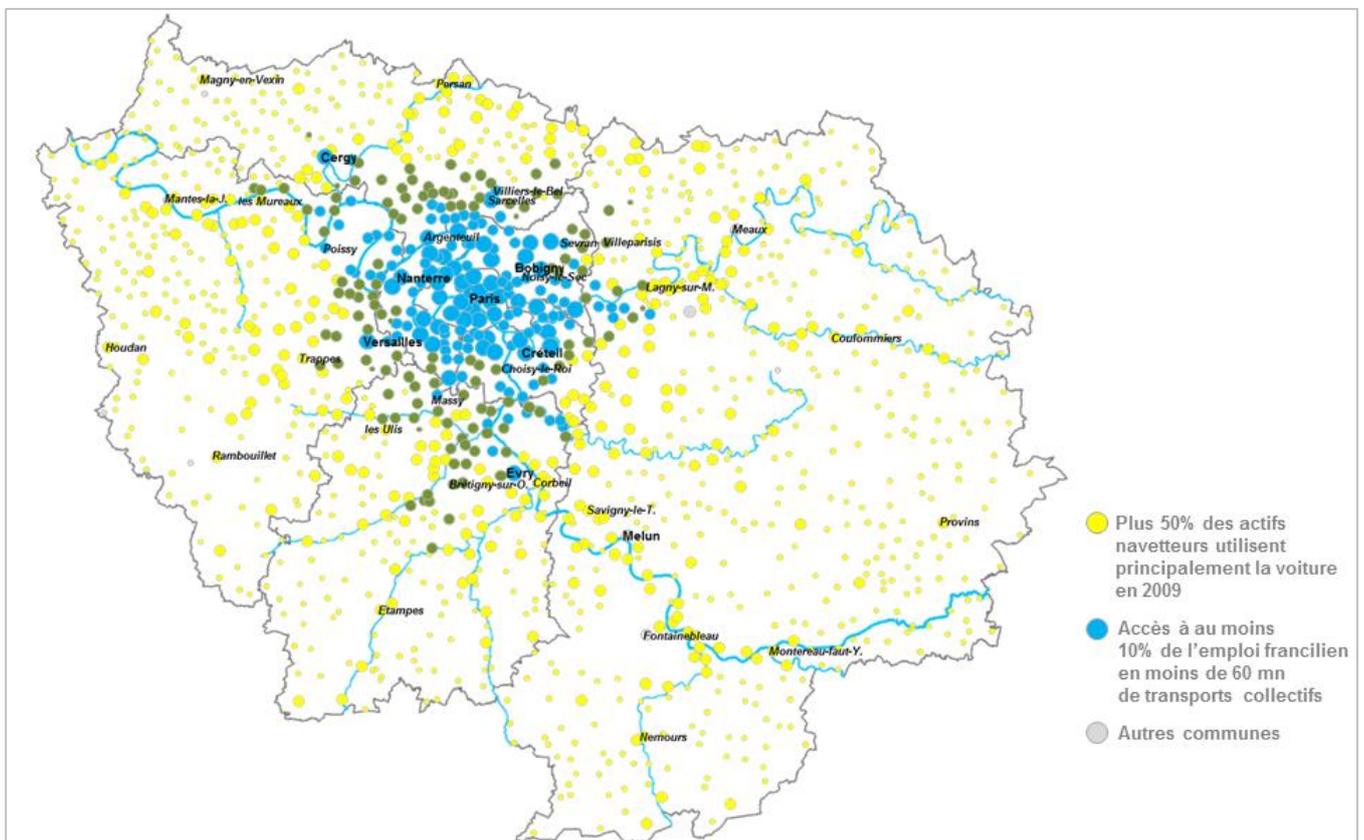
NB : Les communes indiquées par un disque vert cumulent le critère jaune et le critère bleu

Carte 2 : « Un appartement, mais à soi »



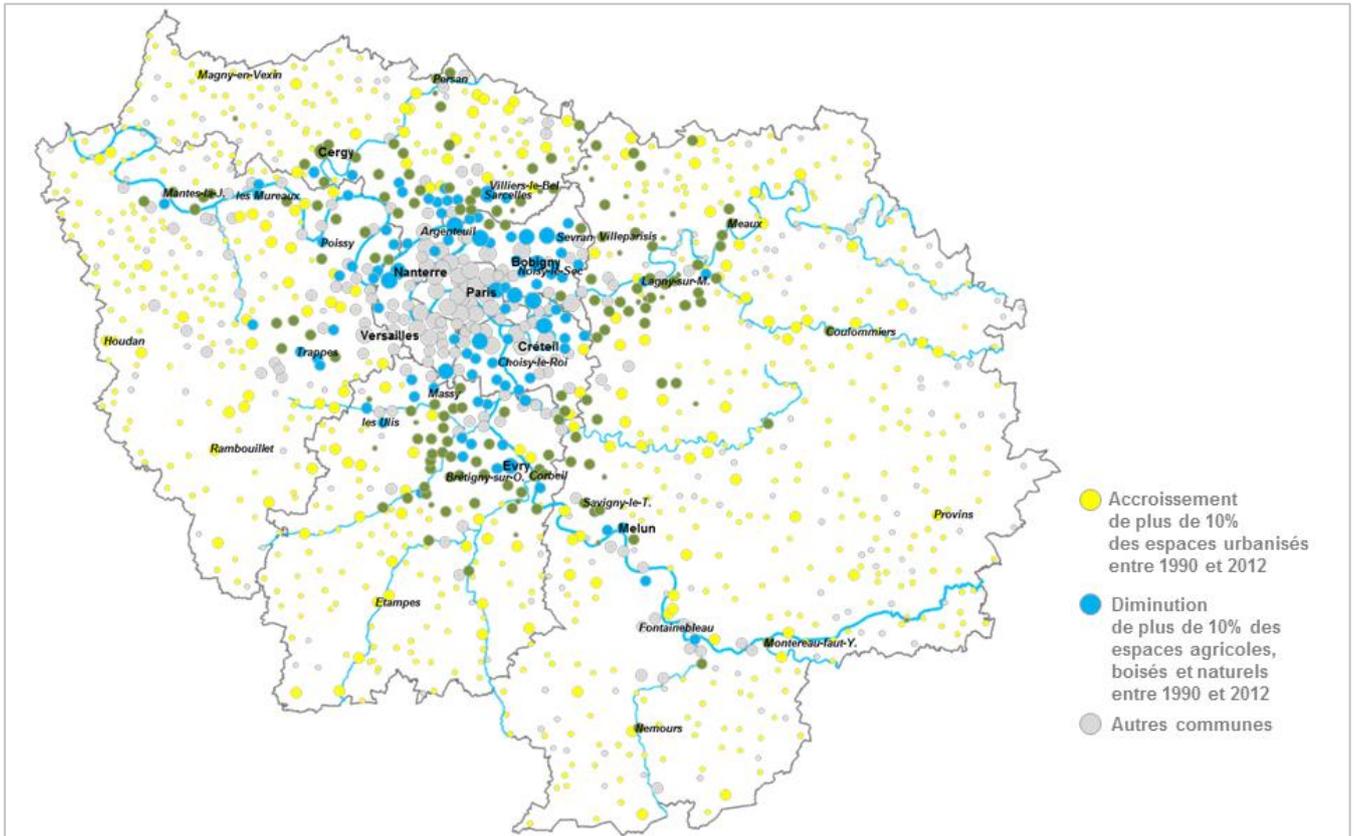
NB : Les communes indiquées par un disque vert cumulent le critère jaune et le critère bleu

Carte 3 : « Bien desservi... mais finalement surtout en voiture ! »



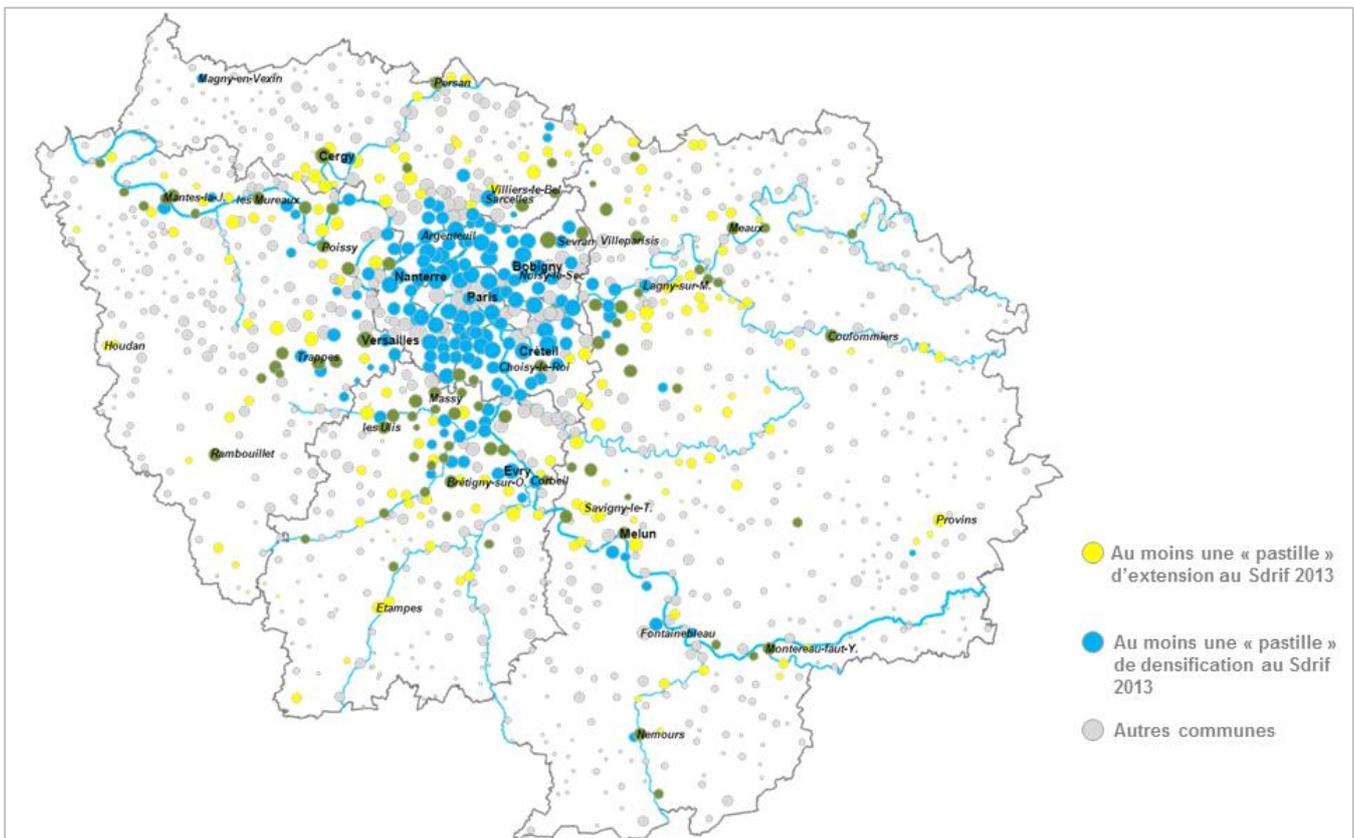
NB : Les communes indiquées par un disque vert cumulent le critère jaune et le critère bleu

### Carte 4 : « Une double déstabilisation »



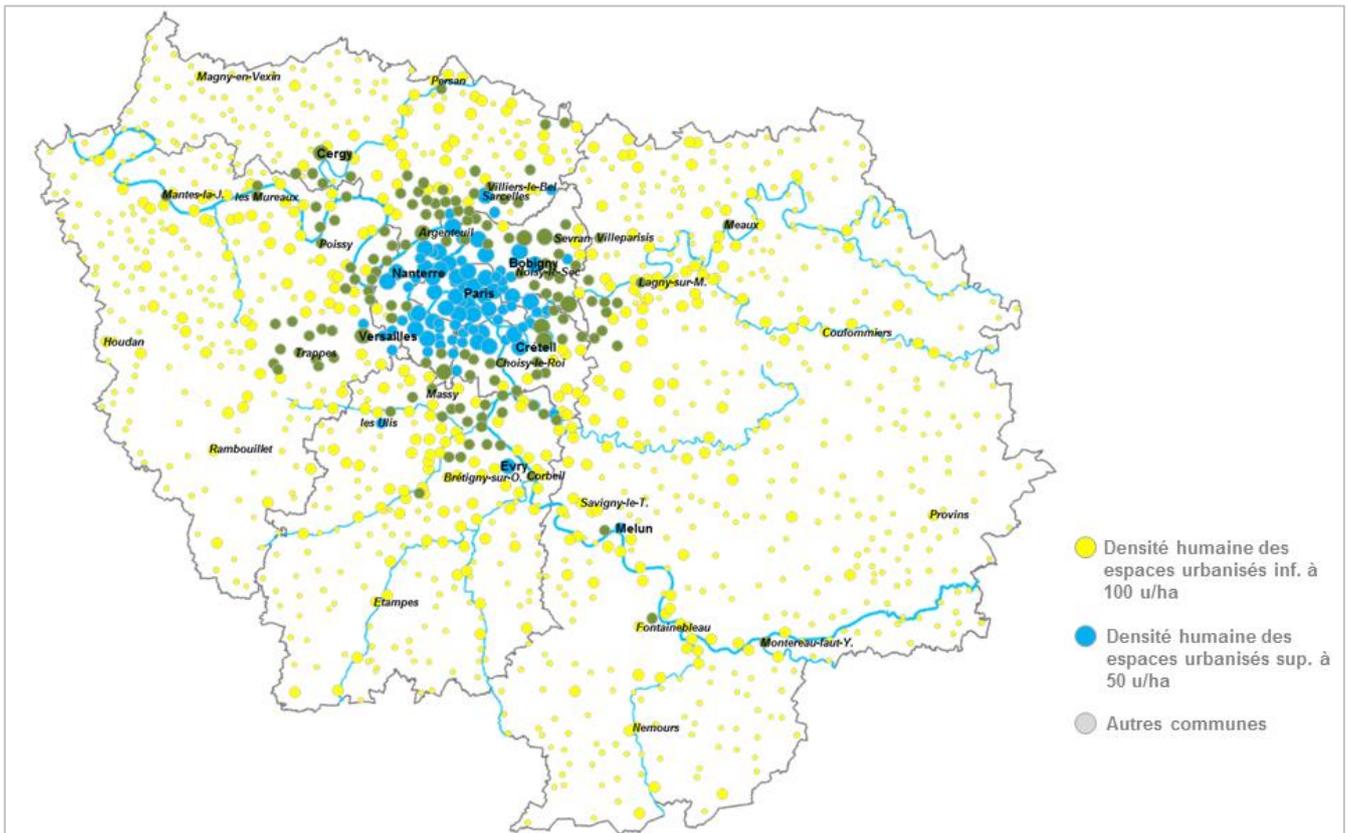
NB : Les communes indiquées par un disque vert cumulent le critère jaune et le critère bleu

### Carte 5 : « Une double intention »



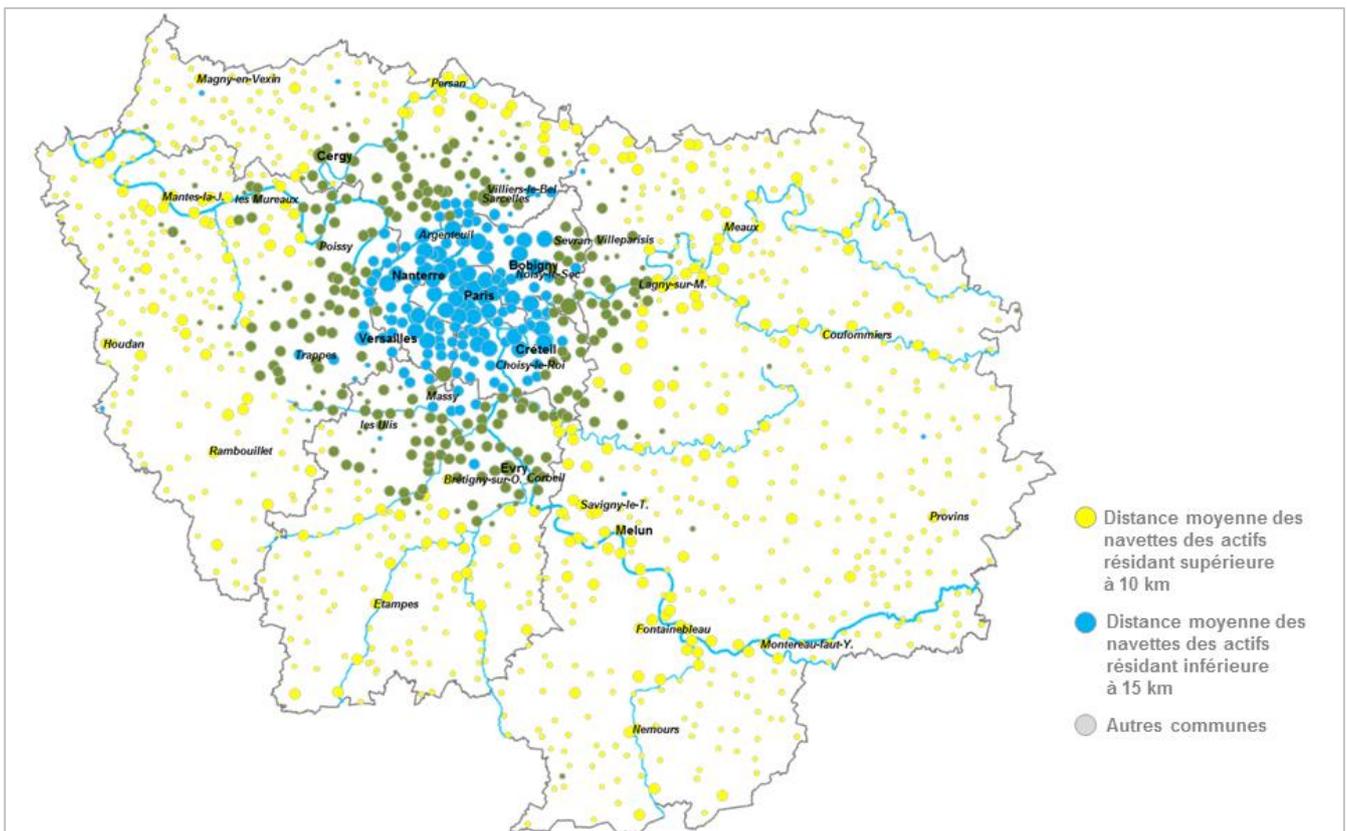
NB : Les communes indiquées par un disque vert cumulent le critère jaune et le critère bleu

Carte 6 : « Une densité humaine moyenne » (entre 50 et 100 u/ha)



NB : Les communes indiquées par un disque vert cumulent le critère jaune et le critère bleu

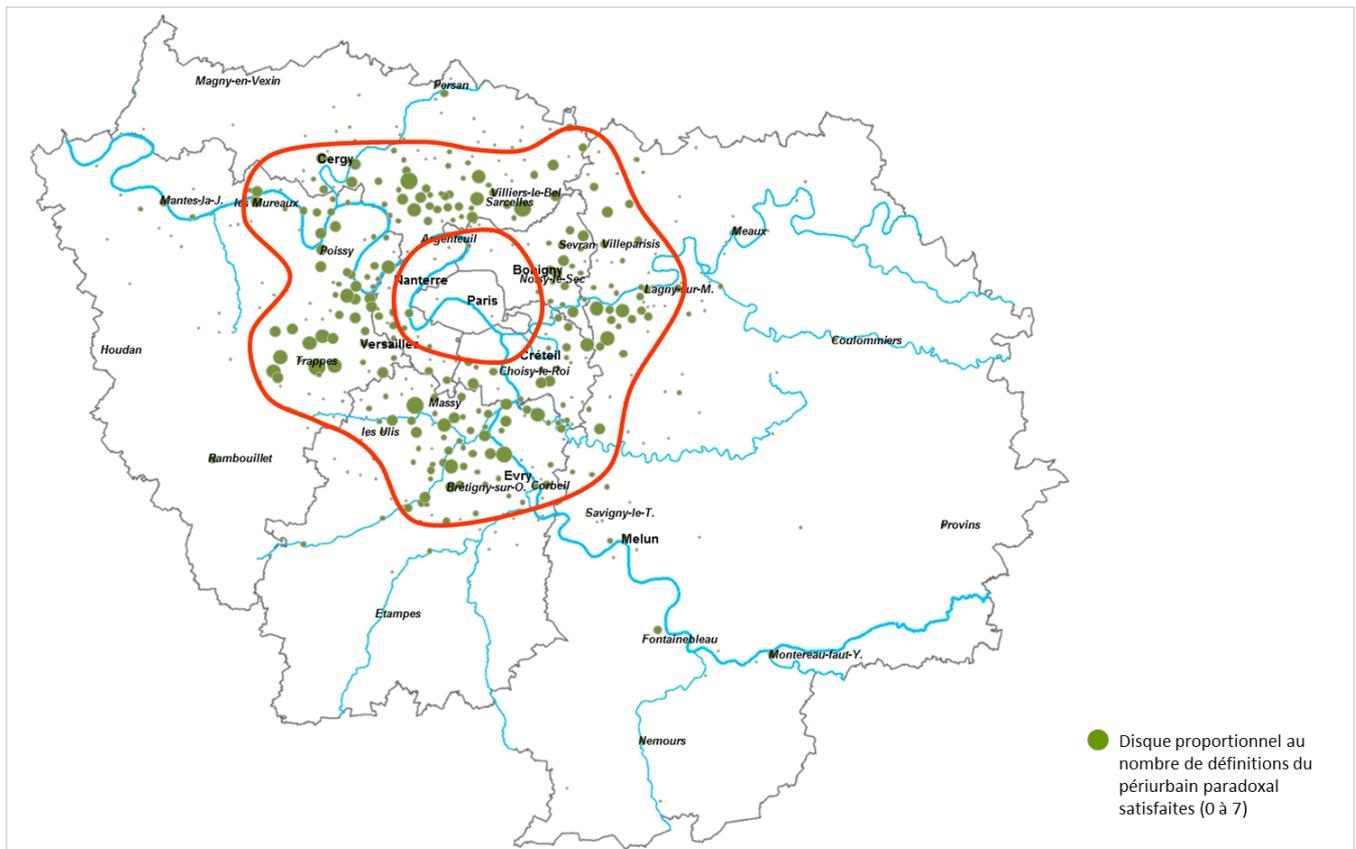
Carte 7 : « Une distance domicile-travail moyenne » (entre 10 et 15 km)



NB : Les communes indiquées par un disque vert cumulent le critère jaune et le critère bleu

Par addition des cartes précédentes (chaque commune marque un point à chaque fois qu'elle apparaît en vert sur les cartes précédentes, c'est-à-dire qu'elle présente une situation « paradoxale » mêlant du bleu et du jaune), on obtient au total, pour chaque commune, un « score » compris entre 0 et 7. Les scores les plus élevés dessinent assez clairement, en rouge sur la carte de synthèse ci-dessous, un anneau compris entre 10 et 30 kilomètres des portes de Paris.

### La « moyenne couronne », un périurbain paradoxal ? Approche par la méthode de « scoring »



Cette carte de synthèse dessine le halo (évidemment approximatif dans son périmètre) qui localise schématiquement la moyenne couronne. On retrouve dans cet espace l'anneau des villes nouvelles, conçues globalement entre 20 et 30 kms de Paris, mais aussi les franges intérieures de la première couronne. Deux sites analysés et non présentés ont été choisis au nord-est de la première couronne, mais bien d'autres situations paradoxales, par exemple autour de l'aéroport d'Orly au sud, peuvent relever du même questionnement.

Cette carte de synthèse, rapprochée de celle de l'hypercentralité parisienne, confirme que certaines franges de la première couronne sont bien parties prenantes de l'« espace paradoxal » décrit ici, à la fois métropolitain et périurbain. Elle montre aussi clairement des espaces périurbains « purs », monofonctionnels et pavillonnaires, dans lesquels de rôle des villes moyennes (les « trois M » du SDRIF de 1994, des « villes provinciales » plus éloignées...) pourrait être interrogé.



INSTITUT  
D'AMÉNAGEMENT  
ET D'URBANISME



22 13 19  
ISBN 978-2-7371-1962-0

15, rue Falguière - 75740 Paris cedex 15 - 33 1 77 49 77 49 - [www.iau-idf.fr](http://www.iau-idf.fr)