

UNIVERSITÉ PARIS-EST

INSTITUT D'URBANISME DE PARIS

Centre de Recherche sur l'Espace, les Transports,
l'Environnement et les Institutions Locales

Mobilités et processus d'ancrage en ville nouvelle : Marne-la-Vallée, un bassin de vie ?

Étude des mobilités résidentielles et des mobilités quotidiennes

Thèse pour l'obtention du doctorat en
Urbanisme, Aménagement et Politiques Urbaines

Présentée par
Nathalie Brevet

Le 8 décembre 2008

Directrice de thèse : Mme Ferial DROSSO, Professeur à l'Université Paris-Est

Jury :

M. Jean-Yves AUTHIER, Professeur à l'Université Lyon II

M. Francis BEAUCIRE, Professeur à l'Université Paris I

M. Jean-Claude DRIANT, Professeur à l'Université Paris-Est

M. Patrick VERKINDEREN, Conseiller technique à l'Établissement Public d'Aménagement de
la ville nouvelle de Marne-la-Vallée

Remerciements

Je tiens en premier lieu à remercier très sincèrement ma directrice de thèse, Fériat Drosso, pour sa disponibilité sans réserve, ses conseils, et ses critiques constructives.

Je voudrais aussi exprimer ma reconnaissance aux personnes qui m'ont lancée sur le terrain des villes nouvelles : Michèle Jolé pour l'encadrement de mon mémoire de DEA et sa proposition d'étude monographique du *morceau de ville* de Bailly-Romainvilliers. Ce travail aura été ma première expérience de la ville nouvelle. Je remercie aussi vivement les personnes qui m'ont permis de débiter cette thèse et de la réaliser dans un contexte professionnel et universitaire particulièrement favorable : merci à Vincent Fouchier et à Jean-Claude Driant de m'avoir aidée à mettre en œuvre une convention CIFRE et de m'avoir fait bénéficier des opportunités offertes par le programme d'Histoire et d'Évaluation des Villes Nouvelles. Merci aussi à Isabelle Billard de m'avoir accompagnée dans les tâches qui m'ont été confiées sur l'évaluation de la politique du logement en ville nouvelle. Merci également à Jacques Pernelle pour la mise en œuvre de l'*Enquête Mode de vie en ville nouvelle*. Merci aussi aux personnes de l'IAURIF pour l'aide précieuse qu'ils m'ont apportée concernant l'exploitation des données. Je pense tout particulièrement à Gérard Lacoste, Philippe Louchard et Sandrine Beaufils.

Mes remerciements vont aussi au personnel de d'Établissement Public d'Aménagement de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, Épamarne-Épafrance, aux personnes du service Documentation, Patricia Gressien et Line Aldebert pour l'ensemble des informations auxquelles elles m'ont donné la possibilité d'avoir accès, à Jean-Marie Boyer, Bruno Mirande et à Nathalie Pauliac qui m'ont accueillie à l'Observatoire Économique et Social, à Patrick Verkinderen pour ses propositions d'études qui m'ont permis, au delà de la convention CIFRE, de prolonger cette collaboration, et aux dirigeants successifs de l'EPA de Marne-la-Vallée, Michel Dresch et Jean-Pierre Weiss, ainsi qu'à leurs directeurs adjoints, Bertrand Ousset, Jean Delestrade, Frédéric Boitard et Michel Fanny pour les différents échanges que nous avons pu avoir sur la ville nouvelle. Merci aussi aux chercheurs du CRÉTEIL et aux personnes référentes qui m'ont accompagnée au cours de la rédaction des différents rapports produits : Fériat Drosso et Sonia Guelton.

Je remercie également les habitants de Marne-la-Vallée, ceux qui m'ont accordé du temps et qui ont accepté de me faire partager un *morceau de vie* et aussi tous ceux que j'ai rencontrés et avec qui j'ai partagé un quotidien durant plusieurs années et qui, à leur manière, ont contribué à la connaissance que j'ai pu acquérir sur Marne-la-Vallée. Merci aussi à mes amis doctorants avec lesquels j'ai partagé les campagnes tumultueuses de recrutement des ATER, les incertitudes liées à nos travaux respectifs et les questionnements quant au rôle de la recherche et au métier de chercheur. Merci à mes amis, et ils sont nombreux, de m'avoir accompagnée au cours de ces différentes périodes de travail. Merci à mes parents pour leur soutien sans condition. Merci aussi à toi, Hughes, à qui je dois, en grande partie, le fait d'avoir débuté ce long travail et d'avoir aussi prolongé l'attachement que j'ai à *la ville* au-delà du champ universitaire.

SOMMAIRE

INTRODUCTION GÉNÉRALE	6
PREMIÈRE PARTIE.....	17
AU-DELA D'UNE DICHOTOMIE CENTRE/PÉRIPHÉRIE EN ILE-DE-FRANCE : CONSTRUCTION D'UNE RECHERCHE	17
CHAPITRE 1 – UNE HIÉRARCHIE TERRITORIALE FRANCILIENNE QUI TROUVE SES LIMITES DANS LES ANNÉES QUATRE-VINGT-DIX	20
CHAPITRE 2 – CONSTRUCTION D'UNE APPROCHE : REDÉFINITION DE LA NOTION DE BASSIN DE VIE.....	48
CHAPITRE 3 - APPLICATION DE LA NOTION DE BASSIN DE VIE À L'ÉTUDE DE LA VILLE NOUVELLE DE MARNE-LA-VALLÉE	76
DEUXIÈME PARTIE.....	119
ÉMERGENCE DU BASSIN DE VIE DE MARNE-LA-VALLÉE	119
CHAPITRE 4 : HISTOIRE ET ANCRAGE RÉSIDENTIELS DES HABITANTS DE LA VILLE NOUVELLE DE MARNE-LA-VALLÉE	122
CHAPITRE 5 – LE RECENTRAGE DES ACTIVITÉS QUOTIDIENNES À MARNE-LA-VALLÉE.....	184
TROISIÈME PARTIE	245
LE DEVENIR DU BASSIN DE VIE DE MARNE-LA-VALLÉE	245
CHAPITRE 6 – DES FREINS POSSIBLES À UN ANCRAGE RÉSIDENTIEL	246
CHAPITRE 7 – UN BASSIN DE VIE AFFIRMÉ : CONSÉQUENCES EN MATIÈRE DE LOGEMENTS ET DÉPLACEMENTS.....	281
CHAPITRE 8 – DE LA VILLE NOUVELLE DES AMÉNAGEURS À LA VILLE NOUVELLE DES HABITANTS	305
CONCLUSION GÉNÉRALE	338
Bibliographie	350
Liste des tableaux	379
Liste des graphiques.....	381
Liste des cartes.....	383
Liste des photos.....	384
Table des abréviations	385
Table des matières.....	386
Résumé	390
TOME 2 : ANNEXES	3922

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Cette recherche se propose d'étudier en quoi Marne-la-Vallée est devenue un bassin de vie en analysant le rôle des mobilités de ses habitants.

Ce sujet de thèse s'inscrit dans la suite de notre mémoire de DEA *Monographie d'un territoire éclaté* que nous avons soutenu en septembre 2000. Ce dernier a porté sur l'une des vingt-six communes de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée : Bailly-Romainvilliers.

Bailly-Romainvilliers est située dans le secteur 4 de la ville nouvelle appelée aussi le Val d'Europe¹. C'est dans cette partie de la ville nouvelle, aujourd'hui encore en cours d'aménagement, qu'a été inauguré, en 1992, le pôle touristique de Disneyland. Nous avons étudié un quartier récent de la commune édifié par le groupe Apollonia et dont les premiers logements ont été livrés en 1995. À partir d'une étude monographique, nous avons dégagé des pistes de recherches sur lesquelles nous avons construit le sujet de notre doctorat.

Apollonia, filiale de Georges V, se différencie du promoteur classique. Son ambition est de construire des *morceaux de ville*, des *bouts de ville*². Son action ne se limite pas à la construction de logements mais inclut aussi la réalisation d'équipements (crèche, école) et de commerces (supermarché, boulangerie). En produisant 500 à 1 200 logements, les opérations dépassent largement les programmes classiques qui restent généralement inférieurs à 400 logements. Apollonia *propose un autre urbanisme, un urbanisme qui procède de l'affectif (...) où on bâtit un scénario pour raconter une histoire*³. L'architecture de ce programme, qualifiée tour à tour de *pastiche* ou de *passéiste* par ses détracteurs, renoue, selon ses concepteurs, avec une *tradition d'authenticité urbaine et sociale*⁴ : le cadre de vie, quant à lui, propose aux nouveaux habitants de vivre dans *un village au charme d'autrefois*⁵. Le site de Bailly-Romainvilliers en est un exemple⁶.

¹ La ville nouvelle de Marne-la-Vallée, située à l'Est de Paris, a été créée en 1972. En termes de superficie, Marne-la-Vallée est la plus grande des cinq villes nouvelles franciliennes ; elle est aussi la plus peuplée. Elle a été découpée en quatre secteurs d'aménagement, les secteurs 1, 2, 3 et 4 nommés aussi *les Portes de Paris*, *le Val Maubuée*, *le Val de Bussy et de Lagny* et *le Val d'Europe*. Ces quatre secteurs comptent respectivement trois, six, douze et cinq communes. La présentation de notre terrain d'étude sera faite dans notre chapitre 3.

² Ces appellations sont celles utilisées par les dirigeants d'Apollonia pour qualifier leurs différents programmes.

³ Présentation d'Apollonia et du projet Bailly-Romainvilliers, par François Bonnet et Jean-Jacques Julien, chef de projets du programme, à l'Institut d'Urbanisme de Paris le 15/03/2000.

⁴ Op. cit.

⁵ Op. cit.

⁶ En arrivant à Bailly-Romainvilliers, on franchit un pont donnant accès à une petite place autour de laquelle se dressent des commerces et des logements. À l'origine, un canal artificiel délimitait la face nord du projet et permettait

À partir d'observations directes et d'entretiens semi-directifs effectués auprès des habitants, nous avons souhaité comprendre comment une vie sociale pouvait émerger de ce *morceau de ville* et surtout connaître les raisons et les circonstances de l'installation de ces *nouveaux ménages*.

C'est justement le terme de *nouveaux ménages* que cette enquête de terrain nous a amenée à remettre en cause. Parmi les personnes installées, et que nous avons rencontrées, une partie résidait déjà auparavant en ville nouvelle. Qui plus est, outre le *coup de foudre* ou le *coup de cœur*⁷ des ménages pour le logement et le cadre de vie proposé par cette filiale de Georges V, les motifs de leur installation soulignaient, pour chacun, des étapes de vie différentes : nous avons rencontré de jeunes ménages venus pour accéder à la propriété mais aussi des personnes, seules ou avec enfants, à la recherche d'un nouveau logement après une rupture de couple. Ces parcours et ces profils ont retenu toute notre attention. Ces habitants pouvaient développer un parcours résidentiel à Marne-la-Vallée, et des profils autres que celui du jeune couple accédant à la propriété pouvaient être concernés. Qui plus est, leurs activités quotidiennes et leurs pratiques de mobilité ne semblaient guère marquées par un lien de dépendance à l'égard de Paris. Au contraire, le développement du secteur 4 et l'ouverture imminente du centre commercial Val d'Europe, contribuaient à centrer leur attention sur leur environnement proche.

Ainsi, la plupart de nos résultats se rapprochaient des caractéristiques de la *Ville émergente* décrite et analysée par Yves Chalas et Geneviève Dubois-Taine (Chalas, Dubois-Taine 1997). La *Ville émergente*⁸ est le concept proposé par ces deux sociologues afin de rendre compte de l'évolution d'une configuration socio-spatiale et du rôle joué par la mobilité. La liberté par le mouvement qu'elle induit ouvre des échelles inédites. Elle permet à l'individu de revêtir une multiplicité d'identités suivant les différentes destinations qu'il choisit. L'espace résidentiel devient le pivot d'une vie éclatée.

de valoriser des logements collectifs et des maisons de ville. Pour des problèmes de maintenance, ce canal a été comblé quelques années après et laisse place aujourd'hui à une étendue verte.

⁷ Une autre particularité d'Apollonia réside dans sa technique de vente. Apollonia expérimente, pour la première fois, à Bailly le 10 et 11 juin 1995, le *One shot* (faire un coup). L'objectif de cette opération est de vendre en un week-end 100 logements qui doivent assurer le lancement de l'opération. Plus d'un million de prospectus quadri sont diffusés dans l'Est parisien annonçant un événement unique avec des prix de lancement exceptionnels pour les cent premiers acquéreurs. On peut y lire la recommandation suivante : *N'hésitez pas à venir de bonne heure le jour de la vente. Il serait dommage que votre futur logement soit acheté par un autre*. Sur place, Apollonia a construit et décoré six appartements et cinq maisons, auxquels s'ajoute une maquette de 20 m² présentant l'ensemble du programme. Le *One shot* est un succès : 140 logements ont été achetés en 48 heures. Le *coup de cœur* ou *coup de foudre* est une des conséquences de la stratégie marketing du promoteur. *J'ai été séduite par le prospectus que mes beaux-parents avaient reçu (...) Ce n'était pas prévu, c'était un coup de cœur, on n'a pas réfléchi (...) on a été charmés par l'ensemble, l'architecture, le petit lac devant (...) on a bien aimé le village, la maison et les appartements témoins (...) on a été voir une fois, on y est retournés le lendemain avec mes parents et on a signé* (Mme P.) (Brevet, 2000, p. 21).

⁸ En 1996, le Plan de Construction et Architecture, en collaboration avec la Fédération Nationale des Agences d'urbanisme et l'Association des Maires *Villes et Banlieue* de France, met en place un séminaire intitulé *Ville émergente*. L'essentiel des contributions y sont faites par les acteurs de la ville (élus, acteurs économiques, promoteurs de centres commerciaux et de multiplexes). Ce séminaire expose différentes approches de l'agglomération et des modes de vie urbains à partir desquels ils conçoivent et développent leurs activités. Cette expérience professionnelle mise au regard de la recherche a permis d'élaborer des hypothèses de travail.

Nous relevions cependant quelques différences entre les analyses de la *Ville émergente* et nos résultats. Les mobilités quotidiennes impliquaient l'usage de la voiture et dessinaient un territoire éclaté. En d'autres termes, les activités des habitants les amenaient à fréquenter différents lieux situés à Marne-la-Vallée ou ailleurs en Ile-de-France mais elles incluaient également une échelle *du proche*. Ce résultat attirait particulièrement notre attention. L'espace résidentiel, la commune et ses alentours concentraient la majeure partie de leurs activités quotidiennes. Paris n'apparaissait plus comme une destination incontournable. Le récit des habitants soulignait aussi une mise à distance symbolique de la capitale. Sa proximité pouvait être valorisée sans pour autant amener les habitants à y développer des pratiques. Plus encore, d'autres lieux situés en ville nouvelle (le Val d'Europe, secteur 4) ou en Seine-et-Marne (Meaux par exemple), paraissaient plus déterminants que la capitale. Les représentations et les pratiques semblaient évoluer. Les mobilités quotidiennes des habitants de Marne-la-Vallée pouvaient difficilement se réduire à une *mobilité dispersée* (Rosalès-Montano, Harzo, Clerget, 1998). Ces résultats rejoignent les conclusions d'une étude menée sur les habitants de la ville nouvelle d'Isle-d'Abeau⁹ à la fin des années quatre-vingt-dix (Rosalès-Montano, Harzo, Clerget, 1998). Plus encore, Bailly-Romainvilliers et ses environs semblaient disposer d'une offre urbaine correspondant à la demande des habitants et les parcours résidentiels antérieurs soulignaient une évolution possible du profil socio-démographique des ménages résidant en ville nouvelle. Ce dernier résultat questionnait la capacité du parc de logements de Marne-la-Vallée à pouvoir répondre à l'évolution des besoins et des aspirations résidentielles des habitants.

Cette étude, à visée exploratoire, nous proposait donc des pistes de recherche que nous avons souhaité approfondir dans le cadre d'un doctorat sur Marne-la-Vallée, ville nouvelle où, pour des raisons indépendantes de notre projet universitaire mais finalement allant dans son sens, nous nous sommes installée. Nous y avons vécu pendant sept ans, période couvrant en grande partie la durée de notre recherche.

D'autres circonstances ont aussi contribué à l'orientation de notre projet de recherche. Nous avons débuté notre thèse sur Marne-la-Vallée au moment même où le Ministère de l'Équipement¹⁰ lançait un programme d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles. Quarante ans après leur création¹¹, les villes nouvelles connaissaient donc une étape supplémentaire de leur histoire : alors que certaines d'entre elles débutaient la procédure visant à leur retour dans le droit commun¹², le temps était venu de prendre la mesure de cette politique ayant bénéficié de moyens exceptionnels. En effet, peu de projets d'aménagement ont eu de telles conditions pour leur

⁹ L'Isle-d'Abeau, située à proximité de Lyon, est l'une des quatre villes nouvelles réalisées en province.

¹⁰ Le Ministère des Transports de l'Équipement du Tourisme et de la Mer est devenu en 2008 le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire.

¹¹ Les villes nouvelles ont été créées dans les années soixante. Le Schéma Directeur de la Région de Paris (SDAURP) de 1965 pose les bases de cette politique d'aménagement. Nous reviendrons en détail sur ce point dans le chapitre 1 de notre thèse.

¹² Le retour au droit commun marque la rétrocession de l'urbanisme opérationnel aux collectivités locales.

réalisation. En 1970, l'État met en place le Groupe Central des Villes Nouvelles (GCVN)¹³ rassemblant les compétences des différents ministères impliqués dans la réalisation des villes nouvelles. Pour favoriser et accompagner la croissance des villes nouvelles, des aides financières sont aussi mises en place. Sans entrer dans les détails, nous pouvons citer : les dotations globales d'équipement et de fonctionnement spécifiques, les différés d'amortissement des emprunts, le financement des logements locatifs sociaux, les financements des infrastructures de transports, le soutien au développement économique et des prêts à taux privilégiés (Ralite, 1989 ; Fouchier, 1999). Or, aux dires des médias et de la presse (TMO Consultants, 1978 ; Démoscopie, 2002), la réussite de cette politique d'aménagement restait à démontrer et les critères de son évaluation à construire.

Marne-la-Vallée était donc le terrain de notre recherche, les résultats de notre DEA constituaient une base à partir de laquelle nous souhaitons préciser notre sujet d'étude, et notre doctorat se réalisait dans une phase particulière de l'histoire des villes nouvelles.

C'est ainsi que le cadre de notre recherche s'est peu à peu mis en place. Le projet même des villes nouvelles, se voulant à la fois une politique d'aménagement régional et une politique d'aménagement urbain (Béhar, Estèbe, Gonnard, 2002), nous a permis de poser les termes de notre recherche. En Ile-de-France, l'évolution des dynamiques urbaines et sociales, observée durant ces quarante dernières années, laissait voir le rôle que les villes nouvelles y avaient tenu. Leur impact a été confirmé dès les premières recherches menées pour le programme d'Histoire et d'Évaluation (INSEE, HEVN, 2004 ; Davezies, 2003 ; Halbert, 2004 ; Berroir, Cattan, Saint-Julien, 2004).

Une question restait à éclaircir : les villes nouvelles sont-elles devenues des *vraies villes* au sens où l'entendait Paul Delouvrier c'est-à-dire une forme d'organisation socio-spatiale *différente de l'image traditionnelle d'une ville reposant sur un ensemble de constructions isolées au milieu de la campagne*, qui s'étend *au-delà d'un territoire communal* et qui est conçue *comme la réunion d'une population et d'un centre urbain, et une succession de quartiers où les habitants résident et des quartiers où ils travaillent, achètent, se distraient le plus volontiers* (SDAURP, 1965, p. 72).

Quarante ans après leur création, comment qualifier le type d'espace produit par les villes nouvelles ? Ont-elles été en mesure de générer une vie sur place ? Les habitants disposent-ils d'une offre résidentielle suffisante et capable de répondre à l'évolution de leurs besoins et de leurs aspirations ? L'offre d'emplois, de services et d'équipements répond-t-elle à la demande des habitants ?

Ces questions auxquelles nous souhaitons répondre pour Marne-la-Vallée soulevaient toutes les difficultés attachées à la notion de *ville* dans l'étude des villes nouvelles et s'inscrivaient pleinement dans les débats initiés par Yves Chalas et Geneviève Dubois-Taine avec la *Ville*

¹³ Le Groupe Central des Villes Nouvelles (GCVN) et le Secrétariat Général des Villes Nouvelles (SGVN) sont devenus par la suite le Groupe Central des Grandes Opérations Urbaines (GCGOU) et le Secrétariat Général des Grandes Opérations Urbaines (SGGGOU).

Émergente. Cet ouvrage collectif ouvrait de nouvelles pistes de recherche portant sur l'évolution du phénomène urbain et du rôle novateur joué par la mobilité. Ces travaux nous paraissaient d'autant plus déterminants qu'ils proposaient de dépasser la dichotomie opposant le centre et sa périphérie, et de mettre en lumière la *ville d'hier* et la *ville d'aujourd'hui*.

En parlant de *ville d'hier*, Yves Chalas invite à prendre une posture¹⁴. Pour expliciter les propos de cet auteur, Geneviève Dubois-Taine rappelle, que *les modèles de la ville d'hier sont ceux qui obscurcissent la vue pour bien percevoir ce qui est en train de se jouer actuellement. Point de modèle préétabli, du regard, de l'écoute, le moins possible d'a priori, sauf celui de dire que toute anecdote, tout lapsus, toute allusion peut ouvrir des pistes lumineuses, pour autant que l'on se libère des anciennes figures* (Dubois-Taine, 2002, p. 7). Quant à la *ville d'hier*, nous lui préférons le terme de *ville traditionnelle*. Nous partageons la définition de Jean Rémy : *La ville traditionnelle est associée à un espace physique, compact et continu, fonctionnant sur un ensemble de quartiers à la fois différents et directement connectés entre eux. Ceci repose sur l'hypothèse que le piéton est à la base des échanges* (Rémy, 2000, p. 305). Dans ce modèle, le quartier est le référent en termes de vie urbaine et renferme pour certains auteurs comme Heers (Heers, 1984) cité par Antoine Haumont le mythe de la ville traditionnelle : *En tout état de cause (...) ces quartiers, ces proximités vont beaucoup contribuer au mythe rétrospectif de la ville traditionnelle, de ses promiscuités et de ses mélanges, comme des facteurs d'équilibre permettant de faire face aux changements sans que les valeurs de la culture urbaine soient remises en cause. Toutes choses égales, le mythe du quartier dans la civilisation urbaine européenne est comparable à celui de la Community dans l'American Dream* (Haumont, 1993, p. 111). Nous arrêterons ici notre approche de la *ville traditionnelle*, notre objectif étant de fixer une définition et non d'en détailler les spécificités ce qui nécessiterait un travail approfondi dépassant le cadre de notre recherche. C'est plutôt dans les débats sur la *ville d'aujourd'hui* que nous avons souhaité nous placer.

Nous avons donc écarté toutes les ambiguïtés attachées au terme de *ville*, quand celui-ci est utilisé pour les villes nouvelles, et prendre place dans les débats actuels en utilisant et en nous réappropriant celui de *bassin de vie*. Depuis la fin des années quatre-vingts, ce terme est de plus en plus usité dans le domaine politique et dans le domaine de l'aménagement sans pour autant faire l'objet d'une définition claire et précise (Vanier, 2002).

En 2004, l'INSEE pose les bases statistiques de cette notion dans le but de compléter le découpage du territoire français et de qualifier plus précisément le territoire à dominante rurale. La notion de bassin de vie intègre le rôle de plus en plus prégnant de la mobilité dans les modes de vie impliquant par là même de passer outre les limites des territoires administratifs traditionnels (commune, canton). Les bassins de vie sont présentés comme un complément aux aires urbaines. Selon l'INSEE, *le découpage de la France en « bassins de vie » est un nouvel « outil » proposé pour faciliter la compréhension de la structuration du territoire de la France métropolitaine et mieux qualifier*

¹⁴ Dans son ouvrage *Villes contemporaines* (Chalas, 2001), Yves Chalas poursuit cette réflexion sur la ville d'hier et la ville d'aujourd'hui en affirmant la réalité plurielle des villes. Il propose sept figures majeures de ces villes contemporaines qu'il met au regard de la ville d'hier. La mobilité, le territoire, la nature, le polycentrisme, le choix, le vide et le temps continu sont celles de nos villes contemporaines ; la fixité, la centralité unique, le contour défini, l'unité formelle, la densité, l'harmonie classique, la minéralité et la séparation de la nature sont celles de la ville d'hier.

*l'espace à dominante rurale*¹⁵. Le bassin de vie est *le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès à la fois aux équipements et à l'emploi* (Julien, Pougnaud, 2004, p.1). Mais, la définition statistique reposant sur l'attraction de l'offre¹⁶ n'apparaît guère appropriée lorsqu'elle est appliquée aux grandes agglomérations. Comme le souligne l'INSEE, il est clair que l'unité urbaine de Paris, ou celle de Lyon, n'appartiennent pas en réalité à un seul bassin de vie.

Malgré ces limites, l'apparition de cette notion ainsi que son appropriation par le politique et les aménageurs sont révélatrices des mutations territoriales et c'est la raison pour laquelle nous avons souhaité la mobiliser. De plus, comme la définition de *vraie ville*, entendue au sens de Paul Delouvrier, la notion de *bassin de vie* inclut celles d'emploi et d'équipement. Elle considère aussi l'idée d'un territoire quotidien allant au-delà des limites communales et prend en compte le rôle croissant de la mobilité dans les modes de vie.

Nous avons redéfini une approche en mobilisant les apports de la recherche urbaine des années quatre-vingt-dix et deux mille portant sur la mobilité. Nous avons puisé en partie nos références dans les travaux produits par le programme *Mobilités et Territoires* (2001-2003)¹⁷. Ce programme de recherche s'inscrit dans la suite des travaux de la *Ville émergente* et propose une lecture de la ville contemporaine à partir des modes de vie des habitants.

Deux résultats ont nourri notre démarche. Ces analyses ont d'une part mis au jour le rôle central de la mobilité dans l'évolution du phénomène urbain et dans les modes de vie des individus. Dans la synthèse de ce programme, Éric Le Breton souligne que ces recherches partagent une conception selon laquelle les éléments permettant de qualifier l'individu contemporain sont, d'une manière ou d'une autre, *produits* par la mobilité, confirmant ainsi des études antérieures à ce programme (Rémy, 1996). D'autre part, ces recherches déterminent les bases d'une relation possible entre les phénomènes de mobilité et celui d'ancrage que d'autres chercheurs approfondiront par la suite (Orfeuil, 1999, Lévy, 2003 ; Ramos, 2004 ; Ortar, 2005). En reprenant les termes de Nathalie Ortar, la mobilité peut être une forme de l'ancrage (Ortar, 2005).

Pour ce travail de doctorat, nous avons donc décidé de nous réapproprier la notion de *bassin de vie* en proposant une approche différente de l'INSEE. Le bassin de vie n'est plus défini à partir de l'offre d'emplois ou d'équipements mais à partir des pratiques de mobilités des habitants.

En partant de l'hypothèse que les mobilités résidentielles et quotidiennes des habitants à Marne-la-Vallée attestent de l'existence d'un bassin de vie, nous avons souhaité défendre la thèse suivante : quarante ans après sa création, Marne-la-Vallée peut se définir comme un *bassin de vie*. Quant à l'ancrage, il se vérifie dans une durée d'installation au sein d'un logement, d'une commune ou d'un territoire ; il s'exprime aussi dans la façon dont les ménages arbitrent ou non leur choix de mobilité. C'est donc dans la décision de partir ou de rester, de se déplacer ici ou

¹⁵ Cette citation est extraite du site de l'INSEE :

http://www.insee.fr/fr/themes/detail.asp?ref_id=bassins_vie®_id=99&page=donnees-detaillees/bassins_vie/bassins_vie.htm

¹⁶ Le découpage en bassins de vie mobilise plusieurs sources statistiques, dont le *Recensement Général de la Population*, et repose sur une typologie d'équipements. Nous reviendrons en détail sur ce point dans notre chapitre 2.

¹⁷ Ce programme de recherche a été initié par le Plan Urbanisme, Construction, Architecture. Il a été dirigé par Michel Bonnet et Patrice Aubertel.

ailleurs que l'ancrage intègre une dimension dynamique. Nous utiliserons dans notre recherche le terme d'*ancrage dynamique*¹⁸. Cette thèse propose donc d'étudier le processus d'ancrage à Marne-la-Vallée à partir des pratiques de mobilité de ses habitants. Le corpus de notre recherche repose sur l'analyse de données statistiques dont une partie a dû être constituée, et sur la réalisation d'une enquête par entretiens menée auprès de trente-trois habitants de Marne-la-Vallée. À partir des matériaux recueillis, nous étions à même d'étudier les mobilités résidentielles et quotidiennes des habitants et aussi de comprendre comment pouvaient s'articuler les processus d'ancrage et de mobilité.

Les sources auxquelles nous avons pu avoir accès et que nous avons constituées sont étroitement liées au contexte dans lequel nous avons réalisé notre thèse. Ce doctorat a été effectué dans un cadre particulier : il a été réalisé en lien avec le programme d'*Histoire et d'Évaluation des Villes Nouvelles*¹⁹ dont nous avons parlé précédemment, et a bénéficié d'une convention CIFRE²⁰ avec l'Observatoire Économique et Social de l'Établissement Public d'Aménagement de Marne-la-Vallée. Ce contexte a été déterminant quant au fond documentaire auquel nous avons pu avoir accès et aux données mises à notre disposition. Nous avons donc bénéficié de l'*Enquête Ménages*, portant sur les logements et leur ménage, que réalise l'EPA depuis la création de la ville nouvelle et du *Recensement Général de la Population*. Au moment de notre arrivée, en novembre 2001, notre structure d'accueil venait d'acquérir les données pour celui de 1999. C'est dans ce contexte que nous avons eu aussi l'opportunité de participer à la mise en œuvre d'une enquête inédite portant sur les modes de vie en villes nouvelles. Initialement prévue pour 2002, l'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle*, sujette à divers problèmes, notamment financiers, a été réalisée en 2005. Elle représente un matériau central de notre recherche. Nous en détaillerons les apports et les caractéristiques dans notre partie consacrée à la méthodologie. Nos travaux reposent également sur un matériau qualitatif : trente-trois entretiens semi-directifs ont été réalisés auprès d'habitants de Marne-la-Vallée.

¹⁸ Le terme d'*ancrage dynamique* est employé par Christophe Imbert dans sa thèse portant sur les ancrages des habitants des villes nouvelles franciliennes (Imbert, 2003) Cette notion lui permet de qualifier les parcours résidentiels des habitants effectuant plusieurs étapes en ville nouvelle leur permettant d'accéder à la propriété. Nous reviendrons plus en détail sur ce point au cours de notre développement.

¹⁹ Le programme d'Histoire et d'Évaluation des Villes Nouvelles (HEVN) a débuté en 2001 et s'est achevé en 2005. Il a eu pour objectif de produire une lecture analytique et critique des villes nouvelles et d'intégrer une dimension comparative avec d'autres réalisations françaises ou étrangères contemporaines. Il devait aussi contribuer à éclairer les évolutions possibles des modes de relations entre l'État et les collectivités locales en matière de développement urbain (Lettre du Premier Ministre, le 30 juillet 1999). Il s'agissait à la fois de réunir les éléments descriptifs de l'histoire des villes nouvelles et de mieux comprendre le cheminement de l'œuvre entreprise et ses résultats, avec le souci d'éclairer trois questions : Comment un projet de cette ampleur s'est géré et modifié dans le temps ? Quelle ville, avec qui et pour qui ? Quels enseignements pour la politique de la ville et pour la politique urbaine ? (Rapport de propositions de Jean-Eudes Roullier, 9 octobre 2000). La mise en œuvre de ce programme reposait sur quatre ateliers thématiques et sur quatre grands projets dont les résultats ont été restitués lors de colloques organisés de juin 2004 à octobre 2005 et valorisés par la publication des actes.

²⁰ Les conventions CIFRE associent autour d'un projet de recherche trois partenaires : une entreprise, un jeune diplômé, et un laboratoire de recherche. Ce projet conduit à une soutenance de thèse de doctorat. Pour de plus amples informations se référer au site suivant : http://www.anrt.asso.fr/fr/espace_cifre/accueil.jsp?index=5

Cette thèse de doctorat s'articule autour de trois parties :

Dans la première partie, nous dressons notre cadre de recherche. Ce dernier s'inscrit dans l'évolution des dynamiques territoriales franciliennes. Nous y montrons les principales évolutions mettant en cause l'organisation radio-concentrique de la région parisienne puis, en nous appuyant sur les travaux produits dans le cadre du programme HEVN, nous exposons l'impact des villes nouvelles sur les mutations de la configuration territoriale francilienne (Chapitre 1).

Au-delà, de l'Ile-de-France et des villes nouvelles, l'évolution des rapports centre-périphérie et l'analyse du passage de la *ville d'hier* à la *ville d'aujourd'hui* suscitent chez les chercheurs un renouvellement de l'appareil conceptuel. La mobilité, entendue comme fait (déplacement) et phénomène (processus), y est centrale et constitue le nœud de toutes les analyses urbaines. L'émergence de la notion de bassin de vie en est révélatrice (Chapitre 2), et la diversité des usages dont elle fait l'objet témoigne de la nécessité d'adopter un vocabulaire apte à rendre compte de l'évolution des dynamiques actuelles et de nommer une réalité pour le moins récente.

Après avoir exposé les raisons pour lesquelles cette notion nous apparaît pertinente, nous posons les bases de notre approche, et nous dressons nos hypothèses directrices que nous développons à partir d'un état des lieux effectué sur les mobilités résidentielles et quotidiennes des habitants de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. Ayant ainsi mesuré la nécessité de constituer des données de cadrage permettant d'obtenir une connaissance globale des mobilités à Marne-la-Vallée et de mobiliser une démarche compréhensive pour analyser ce phénomène, nous exposons les choix méthodologiques qui nous permettront de nourrir notre questionnement (chapitre 3).

Dans notre deuxième partie, nous mettons à l'épreuve cette notion de *bassin de vie* en étudiant l'évolution des mobilités résidentielles et quotidiennes des habitants. Dans un premier temps, après avoir constaté l'évolution des dynamiques de peuplement de la ville nouvelle dans les années quatre-vingt-dix et l'amorce d'une stabilisation de sa population, nous étudions les origines résidentielles et les parcours internes des habitants dans la ville nouvelle en questionnant la capacité actuelle du parc de logements à répondre aux changements de besoins et d'aspirations des habitants (chapitre 4).

Dans un deuxième temps, nous analysons l'évolution des mobilités quotidiennes des habitants dans le but de mesurer le rôle actuel de Paris et celui de Marne-la-Vallée dans les pratiques quotidiennes des habitants. Nous examinons aussi plus précisément les raisons expliquant, dans le temps, le recentrage des activités quotidiennes des habitants à Marne-la-Vallée. Le développement de l'offre urbaine (emplois, services, équipements, transports) y participe mais d'autres facteurs interviennent dont nous pressentons qu'ils pourront jouer un rôle décisif dans les années à venir (chapitre 5).

Nos hypothèses étant confirmées, l'évolution des mobilités résidentielles et quotidiennes témoignant bien de conditions propices au développement d'une installation durable à Marne-la-Vallée, nous questionnons dans une troisième partie le devenir de ce bassin de vie.

Dans cette dernière partie, nous mettons en avant les freins possibles à la poursuite de l'ancrage résidentiel des habitants à Marne-la-Vallée. La mise en relation des mobilités résidentielles internes des habitants et de l'évolution du marché immobilier, les compromis liés à l'acceptation d'un temps de déplacement domicile-travail important, ainsi que la transformation du cadre de vie concomitante à l'urbanisation de la ville nouvelle, nous amènent à envisager les limites de l'ancrage résidentiel à Marne-la-Vallée (chapitre 6).

Nous soulignons ensuite les conséquences possibles en matière d'aménagement qui accompagnent la constitution de ce bassin de vie. Deux domaines sont analysés : celui du logement et celui du transport. Si l'évolution de la pyramide des âges que le recensement de 1999 montrait déjà pour certaines communes devait se poursuivre, Marne-la-Vallée serait confrontée à une problématique pour le moins inédite en ville nouvelle : le vieillissement de la population. En outre, cet ancrage et l'affirmation du bassin de vie se traduisent aussi par une augmentation des déplacements internes à la ville nouvelle. Ils questionnent la capacité de Marne-la-Vallée à gérer cette évolution en matière de transports. Ces éléments sont analysés à partir du récit des enquêtés (chapitre 7).

Pour terminer, nous replaçons notre réflexion sur le devenir de la ville nouvelle dans la perspective de son retour au droit commun en interrogeant le sentiment d'appartenance à la ville nouvelle de Marne-la-Vallée ainsi que les représentations que les habitants ont de Marne-la-Vallée. Ainsi, nous verrons comment s'opère le passage entre *la ville nouvelle de l'aménageur* et celle des habitants (chapitre 8).

PREMIÈRE PARTIE

AU-DELA D'UNE DICHOTOMIE CENTRE/PÉRIPHÉRIE EN ILE-DE-FRANCE : CONSTRUCTION D'UNE RECHERCHE

Introduction de la première partie

Cette première partie est consacrée à l'élaboration de notre recherche. À partir d'une analyse du contexte territorial francilien, nous proposerons une approche de la notion de *bassin de vie*, différente de celle établie par l'INSEE en 2004, que nous mettrons en œuvre pour étudier la ville nouvelle de Marne-la-Vallée.

Dans le chapitre 1, nous verrons comment l'évolution des dynamiques urbaines et sociales franciliennes, qui s'est confirmée dans les années quatre-vingt-dix, a montré les limites d'une vision territoriale reposant sur une dichotomie centre/périphérie. La remise en cause de la suprématie parisienne, à laquelle les villes nouvelles ont vivement participé, impose un renouvellement de concepts afin d'analyser et de saisir le fonctionnement actuel de l'espace francilien.

C'est de ce contexte qu'émerge la notion de *bassin de vie*. L'usage de ce terme, de plus en plus fréquent dans les années quatre-vingt-dix, souligne la nécessité d'adapter un vocabulaire permettant de nommer des réalités pour le moins récentes. Son appropriation par le politique en témoigne mais sa définition reste floue et approximative. En 2004, l'INSEE établit une définition et une approche du *bassin de vie* dont nous discuterons l'intérêt dans le chapitre 2. En dépit des limites rencontrées par l'approche statistique de l'INSEE, lorsque celle-ci est appliquée aux grandes agglomérations, nous verrons dans quelle mesure l'usage de la notion de *bassin de vie* permet d'aborder les villes nouvelles, non pas en tant que *ville* mais en tant que forme d'organisation socio-spatiale prenant en compte le rôle de la mobilité dans l'évolution des modes de vie et des pratiques urbaines.

Nous proposerons donc une approche du bassin de vie à partir des acquis de la recherche urbaine des années quatre-vingt-dix portant sur la mobilité. Nous expliquerons comment le phénomène de mobilité a renouvelé l'approche de nos territoires et se présente comme un facteur

déterminant de l'évolution des modes de vie urbains. Notre approche du *bassin de vie* reposera sur l'étude des pratiques de mobilité des habitants, ce qui nous amènera à questionner le processus d'ancrage. En conséquence, cette démarche va au-delà de celle de l'INSEE.

Enfin, nous appliquerons notre approche de *bassin de vie* à la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. Ce point fera l'objet de notre chapitre 3. À partir d'un état des lieux portant sur les mobilités résidentielles et quotidiennes des habitants de Marne-la-Vallée nous préciserons nos hypothèses et exposerons la méthodologie mise en œuvre pour effectuer notre recherche.

CHAPITRE 1 – UNE HIÉRARCHIE TERRITORIALE FRANCILIENNE QUI TROUVE SES LIMITES DANS LES ANNÉES QUATRE-VINGT-DIX

L'urbain s'est déployé et transformé en une région urbaine à l'intérieur de laquelle rien n'est vraiment excentré ou périphérique, car tout devient facilement accessible. On ne peut plus penser cette réalité nouvelle à partir des logiques dualistes de type urbain/rural, centre/périphérie car cette nouvelle ville intègre tous ces éléments, les organise et les redistribue selon une logique non duale. Pour comprendre cette nouvelle ville, cette région urbaine [...] il faut trouver d'autres manières de la regarder (PUCA, 1996, p. 12).

Introduction du chapitre 1

Ce premier chapitre a pour objectif de présenter le contexte de notre recherche qui s'inscrit pleinement dans l'évolution des dynamiques territoriales franciliennes. Si le seul desserrement de la population s'apparentait plutôt au phénomène de péri-urbanisation, l'évolution conjointe des localisations de l'emploi et de la population pose la question d'un nouveau mode d'organisation territoriale dont témoigne l'évolution de la géographie des déplacements. La mobilité est au cœur de ce processus.

En Ile-de-France, les grandes opérations urbaines menées depuis les années soixante-dix, à l'image des villes nouvelles, sont aujourd'hui arrivées à maturité. Ces dernières ont nettement contribué à l'évolution des dynamiques territoriales en Ile-de-France : d'une part, par le rôle central que leurs créateurs ont attribué à la mobilité et aux centres urbains dans leur aménagement, et d'autre part, par l'ambition qu'ils avaient de faire des villes nouvelles des *vraies villes* (SDAURP, 1965, p.75)²¹.

Ces évolutions renouvellent considérablement l'approche du phénomène urbain ce qui nécessite désormais de dépasser une lecture opposant centre et périphérie.

²¹ Le terme de *vraie ville* est extrait du schéma directeur de 1965. La *vraie ville*, du moins celle qui est définie par le SDAU, s'oppose à l'image traditionnelle de constructions isolées au milieu de la campagne et ne se définit pas d'emblée par un territoire communal (SDAU, 1965, p. 75). Elle résulte de la réunion d'un centre urbain et de la succession de quartier où les habitants résident, des quartiers où ils travaillent et effectuent les diverses activités relevant de la vie quotidienne. Nous commenterons plus précisément le contenu de cette notion dans la suite de notre développement.

1. ÉVOLUTION DE LA LOCALISATION DE L'EMPLOI ET DE LA POPULATION EN ILE-DE-FRANCE

1.1. De l'agglomération à l'aire urbaine

Durant ces quarante dernières années, la croissance urbaine a considérablement transformé la notion de *ville*.

Le phénomène urbain est devenu de plus en plus complexe, comme en témoignent les changements successifs des nomenclatures de l'INSEE. L'unité urbaine ne peut plus rendre compte de la ville à partir des seuls critères physiques et démographiques. Depuis la création des Zones de Peuplement Industrielles et Urbaines (ZPIU), et plus récemment des aires urbaines, la prise en compte de l'emploi et des déplacements dans la définition du phénomène urbain, permet d'appréhender plus précisément le territoire. L'acceptation du concept de *ville* évolue. Le critère fonctionnel prévaut désormais sur le critère morphologique.

L'unité urbaine a été définie par l'INSEE en 1954 (Terrien, 1998). La population et la continuité du bâti sont les deux indicateurs clés permettant de définir ce concept. L'unité urbaine désigne une commune ou un regroupement de communes qui comporte sur son territoire une zone bâtie d'au moins 2 000 habitants où aucune habitation n'est séparée de la plus proche de plus de 200 mètres²². Elle constitue une première approche du territoire à partir de laquelle la sphère politique a délimité le périmètre des agglomérations. Avec 9,6 millions d'habitants agglomérés en 1999, l'unité urbaine de Paris constitue la première agglomération d'Europe (Louchard, Beaufile, Tiratay, 2003) devant Londres (8 millions d'habitants), la Ruhr et Madrid (4,6 millions d'habitants chacune).

Les ZPIU ont été créées huit ans plus tard en 1962. Elles avaient pour objectif de *décrire l'évolution des dynamiques économiques et démographiques différenciées entre communes rurales sous influence urbaine et celles hors influence urbaine* (Hilal, Schmitt, 1997, p.1)²³. Ce zonage devait définir plus précisément les contours d'un territoire dont les frontières entre *ville* et *campagne* devenaient de moins en moins perceptibles.

Les ZPIU réunissent un ensemble de communes dont le périmètre est défini par l'importance de leur population et par la continuité du bâti, mais surtout par leur activité économique et l'importance de leurs navettes domicile-travail. L'introduction de cet indicateur constitue la première approche du phénomène urbain intégrant la notion de mobilité : *Si le concept des unités urbaines repose uniquement sur le critère de continuité de l'habitat, la délimitation des zones de peuplement industriel ou urbain (ZPIU) répond à un concept plus extensif qui tient compte en outre du niveau des migrations*

²² Ces seuils, 200 mètres pour la continuité de l'habitat et 2 000 habitants pour la population, résultent de recommandations adoptées au niveau international.

²³ <http://www.inra.fr/internet/Departements/ESR/publications/iss/pdf/iss97-5.pdf>

quotidiennes domicile-travail, de l'importance de la population non agricole ainsi que du nombre et de la taille des établissements industriels, commerciaux et administratifs. Par définition, chaque unité urbaine appartient à une seule et même zone de peuplement industriel ou urbain (INSEE, 2006)²⁴.

Très rapidement, le nombre de communes intégrées à une ZPIU augmente. En 1990, la France compte 603 ZPIU : « *La ville est partout* » - nous dit l'instrument de mesure ZPIU puisque son influence couvre 75 % du territoire et surtout 96 % de la population (Terrier, 1998)²⁵. L'évolution du tissu productif français, marquée par la diminution de l'activité agricole au profit du secteur industriel et surtout tertiaire, ainsi que le développement de la péri-urbanisation et de la mobilité individuelle, montrent les limites de cette unité de mesure.

En 1996, la notion d'aire urbaine est la nouvelle nomenclature adoptée par l'INSEE. La nature des critères permettant d'appréhender le phénomène urbain évolue, l'emploi devient un indicateur central : désormais, l'emploi fait la ville (Terrier, 1998). L'aire urbaine se compose donc d'un pôle urbain accueillant au moins 5 000 emplois et d'une commune péri-urbaine dont 40% des actifs au minimum travaillent au sein de ce pôle urbain ou dans les communes attirées par lui. En 1999, l'INSEE dénombre 354 aires urbaines en France métropolitaine qui regroupent 77% de la population du pays. Le phénomène de polarisation de plus en plus fort explique la diminution du nombre d'aires urbaines entre 1990 et 1999 et l'augmentation croissante de leur population. En dix ans, 429 communes ont rejoint l'aire urbaine de Paris et font désormais partie de la couronne péri-urbaine. Pour autant, ce phénomène ne traduit pas, pour l'Institut d'Aménagement de la Région Ile-de-France (IAURIF), un étalement urbain croissant : *L'extension de l'agglomération parisienne [pôle urbain de Paris] est due pour l'essentiel à la jonction de territoires déjà agglomérés en 1990. La seule différence tient à la continuité de l'habitat constatée entre ces différents territoires en 1999* (Louchard, Beaufils et Tiratay, 2003, p. 2). Par des effets de chaînes, cette extension du pôle urbain de Paris produit une intégration de communes dites multipolarisées. Ce phénomène témoigne de l'importance des recompositions internes au territoire.

Le phénomène de desserrement de la population s'accompagne souvent d'un débat concernant l'étalement urbain et la *croissance en tache d'huile* de l'agglomération. Dans un article faisant le point sur l'évolution de la localisation de la population et de l'emploi en Ile-de-France entre 1975 et 1999, Gérard Lacoste revient sur un certain nombre de préconçus (Lacoste, 2006).

À travers l'étude des différents recensements de la population, l'auteur montre que le desserrement de la population est régulier mais lent. Entre 1975 et 1999, la distance moyenne à laquelle se situe un Francilien du centre de Paris (Notre Dame) s'est accrue de 13,4% passant de 18 km à 20,4 km. En 1962, 91% de la population résident dans un rayon inférieur à 30 km ; en 1975 ils sont 89% et en 1999 85%. Ce secteur géographique a accueilli les deux tiers de l'accroissement démographique régional qui s'est principalement concentré dans un rayon situé entre 10 et 30 km de la capitale, où une part importante de la population ayant quitté Paris s'est

²⁴ Définition communiquée par l'INSEE en 2006 :

http://www.INSEE.fr/nom_def_met/definitions/html/zone-peuplement-indust-urbain.htm

²⁵ <http://www.christophe-terrier.com/aireurbaine.htm>

installée.

Concernant l'emploi, les variations sont plus importantes : la distance moyenne à laquelle se situe un emploi du centre de Paris a augmenté de 22,4%. Cette progression est donc plus forte que celle observée aux mêmes dates pour la population. Néanmoins, il reste plus concentré que la population et sa distance moyenne au centre est moins élevée : un emploi se situe en moyenne à 15,84 km du centre de Paris (contre 12,94 km en 1975).

L'emploi et la population se sont desserrés dans le temps et dans l'espace suivant des logiques différentes.

Les nomenclatures de l'INSEE se sont adaptées à la croissance urbaine. L'emploi et la mobilité sont devenus deux indicateurs déterminants sur lesquels repose désormais la définition de l'aire urbaine. L'évolution du nombre de communes qui composent l'aire urbaine de Paris rend compte des recompositions internes au territoire. Comment ont évolué les rapports entre Paris, la Petite et la Grande Couronne ?

Même si le poids de la zone centrale reste structurant, nous allons voir comment le desserrement des emplois et de la population en Petite et surtout en Grande Couronne est révélateur des évolutions territoriales.

1.2. Le desserrement de l'emploi

Entre 1990 et 1999, la région Ile-de-France a perdu 34 000 emplois. Paris affiche 215 000 emplois de moins. Le nombre d'emplois parisiens a diminué de 11,8% en dix ans. Ce constat suffit à comprendre l'ampleur de la redistribution de l'activité économique en Ile-de-France²⁶. Mais comment s'est opéré précisément ce desserrement ?

Paris a perdu un nombre considérable d'emplois au profit de la Petite et surtout de la Grande Couronne : entre 1990 et 1999, elles ont gagné respectivement 19 300 et 161 000 emplois (Épamarne-Épafrance, 2002), revendiquant chacune un taux de croissance de 1,1% et 10,7%. Le desserrement des emplois s'est donc surtout réalisé en direction de la Grande Couronne, et plus particulièrement de la Seine-et-Marne (+ 16%) et du Val-d'Oise (12,8%). Cette redistribution modifie considérablement la hiérarchie francilienne. Pour la première fois, ce n'est plus Paris qui concentre la part d'emplois la plus élevée mais la Petite et la Grande Couronne. En 1999, Paris regroupe 31,7% des emplois franciliens ; cette proportion s'élevait à 35,1% en 1990. Le poids de la Petite Couronne progresse légèrement et passe de 34,1% à 35,1%. Le poids de la Grande Couronne augmente plus nettement et passe de 29,7% à 33,1%²⁷.

²⁶ L'évolution de la configuration francilienne en termes d'emplois avait été l'une des perspectives de croissance annoncée dans le SDAU de 1965 : *Les perspectives de croissance qui viennent d'être esquissées pour la région parisienne (cf chapitre III p. 201-242) laissent prévoir que la part du centre d'agglomération diminuera, tandis qu'à la périphérie doivent se créer autant d'emplois que la ville de Paris en abrite aujourd'hui* (SDAU, 1965, p. 219).

²⁷ Selon l'INSEE, le desserrement de l'emploi se poursuit en 2003. Même si Paris et les Hauts-de-Seine restent très actifs, ce desserrement s'effectue, comme dans les années quatre-vingt-dix, au profit principalement de la Seine-et-

Le desserrement des emplois franciliens concerne toutes les activités et notamment celles du secteur tertiaire. Paris perd 8% des emplois liées aux services (- 125 000 emplois). La petite et la Grande Couronne en gagnent respectivement 14,9 et 20,4% (+ 184 000 et + 216 000 emplois). Mais la répartition de ces secteurs d'activités n'est toutefois pas uniforme au sein de la région Ile-de-France. Si l'industrie et le commerce sont particulièrement représentés en Grande Couronne, comparativement à Paris et à la Petite Couronne, la part occupée par les services y est plus faible. Néanmoins, dans les années quatre-vingt-dix, la création d'emplois s'est effectuée en grande partie dans ce secteur d'activité : la Grande Couronne connaît une croissance plus rapide pour les services aux particuliers, les services administratifs, l'éducation, la santé et les actions sociales (services aux personnes) que les autres territoires.

Les composantes de ce desserrement témoignent des recompositions internes de l'Ile-de-France. Le travail de Beckouche, Damette et Viré a permis de montrer la nature des évolutions territoriales à partir de l'étude du système productif régional (Beckouche, Damette et Viré, 1997). Les auteurs notent que dès les années quatre-vingts, l'évolution de l'emploi et celle de sa répartition suivent une logique de spécialisation et de diffusion au sein de l'espace francilien. En d'autres termes, la zone hyper-centrale, où s'opère un glissement du cœur du système productif vers l'Ouest, se spécialise dans les services les plus rares aux ménages et aux entreprises ; mais en même temps, les auteurs relèvent une large diffusion des nombreuses fonctions productives et des autres services aux ménages, dont le poids au sein de l'ensemble des emplois progresse régulièrement. Ce phénomène se confirme dans les années quatre-vingt-dix (Rohaut, Armand, 2005). Les emplois péri-productifs²⁸, et surtout les emplois supérieurs²⁹, se desserrent aussi mais moins vite que l'emploi total. Ludovic Albert a observé leur évolution depuis 1982 (Halbert, 2004 a et b). Les emplois péri-productifs représentent en 1999 près du tiers des emplois totaux. Leur répartition au sein de l'Ile-de-France a évolué : la Petite Couronne (avec 38%) devance désormais Paris (35%) mais la Grande Couronne, en dehors d'un taux de croissance élevé et de l'augmentation considérable de ses effectifs, reste en troisième position (27%). Ces emplois conservent donc un caractère relativement central, en témoigne le poids réuni de Paris et des Hauts-de-Seine qui, ensemble, concentrent 55% des effectifs.

La recomposition interne de l'espace productif francilien se renforce au regard de la géographie

Marne mais aussi des Yvelines. Les pôles de Roissy, d'Évry et de Saint-Quentin-en Yvelines sont également très dynamiques (Jabot, 2006). Ces résultats reposent sur une exploitation des Déclarations Annuelles de Données Sociales 2003.

²⁸ La catégorie des emplois péri-productifs reprise par Ludovic Halbert (Halbert, 2004) est issue d'un découpage du système productif différent de celui répartissant les activités entre les secteurs primaire, secondaire et tertiaire. Cette grille repose sur une méthodologie développée par le laboratoire Strates (Beckouche, Damette, 1990) et qualifie les activités par leur place dans la chaîne productive. Cet outil permet une analyse fine en croisant secteurs d'activités et fonctions économiques. Au plus haut niveau de généralisation, le système productif se compose de quatre sphères : la production (ensemble des activités de production de biens), la péri-production (ensemble des activités concourant à la production de biens appelée aussi parfois sphère de la circulation/intermédiation), la reproduction sociale (ensemble des activités visant à créer ou reproduire les forces de travail) et l'armée.

²⁹ Les emplois supérieurs sont aussi appelés *emplois stratégiques* ou encore *emplois métropolitains*. Ils concernent les actifs qui exercent des fonctions de commandement, de décision, de création soit des emplois stratégiques appelés aussi emplois supérieurs métropolitains (Halbert, 2004).

de l'emploi supérieur à forte valeur ajoutée. Ludovic Halbert montre qu'en 1999, l'Ile-de-France compte 700 000 emplois supérieurs soit 15% de l'emploi total (Halbert, 2004 ; Halbert 2005). Entre 1982 et 1999, le coefficient de concentration des emplois supérieurs diminue : la redistribution se fait vers un plus grand nombre de communes. Les emplois supérieurs de direction et de services aux entreprises restent principalement au cœur de la métropole tandis que les emplois supérieurs plus opérationnels se développent dans des pôles et des axes plus éloignés. Mais la répartition reste nettement en faveur de la Petite Couronne (40,8%) et de la capitale (34,7%). Paris et les Hauts-de-Seine concentrent plus de 63% des emplois supérieurs et la Grande Couronne en réunit seulement 24,5%.

Les emplois péri-productifs et les emplois supérieurs participent au desserrement des emplois en Ile-de-France mais témoignent d'une recombinaison interne de la zone agglomérée centrale. L'essor du triangle métropolitain constitué par Paris-Ouest, la Défense et Boulogne-Billancourt se confirme et le déséquilibre entre l'Ouest et l'Est³⁰ de l'Ile-de-France persiste. Les emplois supérieurs et les emplois péri-productifs se desserrent mais restent plus concentrés que l'emploi total, qui l'est lui-même plus que le peuplement.

1.3. Le desserrement de la population

La répartition de la population francilienne a connu aussi de nombreux changements. Globalement, entre 1975 et 1999 (**Tab. 1**), le nombre d'habitants a augmenté de 10,9% (+ 1 080 000). Durant cette même période, la capitale a perdu 171 000 habitants soit 7% de sa population (Observatoire Économique et Social, 2002).

Tableau 1 : Évolution de la population totale francilienne aux recensements de 1975, 1982, 1990 et 1999 et de sa répartition entre Paris, la Petite et la Grande Couronne

	1975		1982		1990		1999		Variation de la population entre 1975 et 1999		Variation de la population entre 1990 et 1999	
	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%
Paris	2296639	23,3	2169359	21,6	2152329	20,2	2125851	19,4	-170788	-7,4	-26478	-1,2
PC	3974730	40,3	3903592	38,8	3988273	37,4	4038567	36,9	63837	1,6	50294	1,3
GC	3599755	36,5	3993346	39,7	4521335	42,4	4786718	43,7	1186963	33,0	265383	5,9
IDF	9871124	100	10066297	100	10661937	100	10951136	100	1080012	10,9	289199	2,7

Source : réalisé d'après les données d'Épamarme-Épafrance, Observatoire économique et Social de Marne-la-Vallée, 2002.

Comme l'emploi, ce desserrement s'est fait au profit de la Petite et surtout de la Grande Couronne. Les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne confondus ont progressé de 1,6% (+ 64 000 habitants) alors que ceux des Yvelines, de l'Essonne, de la Seine-et-Marne et du Val-d'Oise affichent ensemble une hausse de 33% (+1 187 000 habitants).

³⁰ La règle typographique précise que l'écriture des mots *est* et *ouest* ne nécessite pas de majuscule. Pour simplifier la lisibilité de nos propos, nous avons choisi d'opter pour des majuscules tout au long de notre rédaction.

La population francilienne a donc crû essentiellement grâce à la Grande Couronne qui depuis 1982 rassemble plus d'habitants que la Petite Couronne et que Paris. En 1999, 44% des Franciliens y résident (36% en 1975), 37% sont en Petite Couronne (40% en 1975) et 19% habitent à Paris (23% en 1975)³¹.

Les migrations ont joué un rôle important dans la redistribution spatiale en Ile-de-France. La déconcentration de la population et le desserrement des ménages se sont effectués essentiellement entre 1975 et 1990. La période la plus récente marque un ralentissement de ce phénomène (Qualitel, 2002). Ainsi, la croissance régionale continue mais à un rythme moindre : elle passe de 0,7% par an entre 1982-1990 à 0,3% entre 1990-1999. La population en Ile-de-France a augmenté seulement de 289 200 personnes³² et le solde migratoire de la Grande Couronne est devenu négatif. Elle accueille moins d'habitants qu'elle n'en voit partir. Ce phénomène touche désormais 258 de ses communes en 1999³³. Le solde naturel devient donc le moteur de la croissance francilienne.

Ce ralentissement ne remet pas en cause le rôle des migrations internes à la région. Elles continuent de jouer un rôle dans la redistribution spatiale de la population au sein de l'Ile-de-France. Trois observations confirment cet élément : les départs du cœur de l'agglomération vers la périphérie sont toujours supérieurs aux arrivées, la Petite et la Grande Couronne restent bénéficiaires dans leurs échanges avec Paris et les échanges entre la Petite et la Grande Couronne restent toujours en faveur de cette dernière. Toutefois, les évolutions récentes montrent que le mouvement de desserrement s'atténue de Paris vers la Petite et la Grande Couronne (il a diminué d'un tiers) et de la Petite Couronne vers la Grande Couronne (les départs ont diminué de près de 20% tandis que les migrations dans l'autre sens ont légèrement augmenté).

En conclusion, le phénomène de desserrement et de redistribution se ralentit pour la population mais se poursuit pour l'emploi.

Le poids de l'agglomération centrale diminue au profit de la Petite et surtout de la Grande Couronne. La recomposition interne au territoire, plus que son extension, renouvelle l'organisation spatiale de l'Ile-de-France.

³¹ Les exploitations menées par l'INSEE dans le cadre du nouveau dispositif de recensement, instauré par la loi du 27 février 2002, et prenant en compte le cumul des trois enquêtes 2004, 2005, et 2006, confirment les évolutions relevées dans les années quatre-vingt-dix : *Depuis 1999, la population progresse fortement dans la Petite Couronne (...) tandis que Paris affiche une légère croissance de sa population (...) En grande couronne, la population croît à peu près au même rythme qu'à la fin des années 1990 (...). La Seine-et-Marne se distingue, avec en moyenne, une croissance de sa population de 0.9% par an. En effet, on y observe une forte progression des communes de moins de 10 000 habitants* (Boulet, 2007).

³² Malgré l'évolution du solde migratoire francilien, l'Ile-de-France continue de jouer un rôle important dans les migrations inter-régionales en fonction des différentes classes d'âge et catégories sociales. Ce phénomène est analysé dans la thèse suivante : GONNARD S., 2006, *Les relations entre les migrations résidentielles internes et les dynamiques de développement des territoires dans les villes et les régions françaises aujourd'hui*, Institut d'Urbanisme de Paris, sous la direction de Laurent Davezies, Paris XII, 378 p.

³³ L'Ile-de-France compte 1281 communes.

Les évolutions de la mobilité individuelle et de la géographie des déplacements confirment l'étendue de cette recomposition spatiale.

2. MODIFICATION DE LA GÉOGRAPHIE DES DÉPLACEMENTS EN ILE-DE-FRANCE

L'évolution de la répartition de l'emploi et de la population au sein de l'Ile-de-France s'accompagne d'une évolution importante des mobilités quotidiennes et de la géographie des déplacements.

2.1. Changements intervenus dans la mobilité quotidienne

Deux indicateurs principaux caractérisent la mobilité quotidienne : le nombre de déplacements par personne et par jour lié aux activités pratiquées hors du domicile, et la distance quotidienne parcourue par individu. Depuis le milieu des années soixante-dix, l'évolution de ces deux indicateurs, en Ile-de-France et ailleurs, témoigne à la fois de l'évolution des modes de vie et de l'évolution des dynamiques territoriales.

En 2001, le nombre de déplacements effectués par jour par un Francilien âgé de six ans et plus est resté stable comparativement depuis 1976. Le nombre de déplacements journaliers s'élève en moyenne à 3,5 déplacements par jour (Bertrand, Jaluzot, 2003).

En revanche, la répartition des motifs de déplacement a connu des changements importants. (DREIF, 2004). La part globale des déplacements motivés par le travail, les déplacements professionnels et les études, a diminué au profit des déplacements liés aux loisirs, aux achats, à la famille et aux affaires personnelles qui sont devenus majoritaires. La répartition de ces différents motifs suggère quelques remarques car tous n'ont pas connu la même évolution. Les déplacements liés aux achats et aux loisirs ne suivent pas la même tendance : les premiers régressent au profit des seconds. La diminution de la part des achats dans les déplacements quotidiens vaut pour toutes les classes d'âges exceptés les plus de 65 ans. Néanmoins, les distances parcourues pour ce motif sont devenues beaucoup plus importantes. En 1976, les individus effectuent 1,5 km en moyenne pour aller faire leurs courses ; en 2001, cette distance a été multipliée par trois. Les changements intervenus dans la répartition de la population en Ile-de-France et l'évolution des pratiques commerciales, tournées de plus en plus vers les centres commerciaux, permettent de comprendre ce phénomène (Courel, Delaporte, Guery, 2005). Concernant les loisirs, l'augmentation de la part des déplacements qui leur sont consacrés s'explique en partie par l'évolution des caractéristiques socio-démographiques de la population (Courel, Meyere, Nguyen-Luong, 2005) et par l'évolution des rythmes sociaux. Sur ce dernier point, Bruno Maresca attire l'attention sur l'impact existant, mais limité, de la diminution du temps de travail. Le passage aux 35 heures a favorisé le développement des activités de loisirs mais *l'accroissement du temps libre ne conduit pas à une réorganisation de la structure des loisirs mais plutôt à une*

intensification des pratiques existantes pour ceux qui ont les moyens financiers (Maresca, Tardieu, Géraud, 2004, p. 71).

Ces changements ont été déterminants dans l'étude des mobilités individuelles mais les évolutions les plus importantes concernent certainement la portée et la vitesse des déplacements.

Le budget-temps attribué aux déplacements, tous modes et tous motifs confondus, est de 22 minutes en 1976, il est de 24 minutes 2001. Il reste donc relativement stable. En revanche, les distances moyennes parcourues sont passées de 3,7 à 5 km. Elles ont crû de plus d'un tiers (35,1%) et les vitesses ont progressé d'un quart (23,8%) passant de 10,1 à 12,5 km/heure. Si les individus ne passent pas plus de temps dans les transports, ils se déplacent de plus en plus loin et de plus en plus vite. La conjoncture de Zahavi contredit une idée reçue : les personnes ne profitent pas de l'accroissement des vitesses pour réduire les budgets-temps consacrés au déplacement mais pour augmenter leur portée spatiale³⁴. Ce phénomène, mis au jour dans les années soixante-dix, continue de se vérifier aujourd'hui et avec lui le poids des usages sociaux dans les pratiques de déplacement : *Avec la croissance forte des distances, et la stabilité des budgets-temps, il est clair que les vitesses sont en croissance, et en croissance forte. Cette forte croissance étonne parfois alors qu'elle se comprend très bien dès lors qu'on ne considère pas la vitesse comme une propriété du système mais des usages sociaux du système. En d'autres termes, ce sont des changements dans la nature des pratiques de mobilité qui produisent l'essentiel des augmentations des vitesses* (Massot, Orfeuil, Bellanger, 2000, p.14).

Ainsi, mobilité et urbanisation sont étroitement liées : *Il est difficile de distinguer ce qui relève de la production de la mobilité par l'urbanisation et ce qui relève de la production de l'urbanisation par la mobilité* (Orfeuil, Massot, Bellanger, 2000. p. 14). La ville fonctionne désormais sous l'égide de cette réciprocité : *L'agencement urbain s'adapte aux conditions de mobilité tandis que la mobilité est l'expression des caractéristiques de l'agencement urbain.* (Wiel, 1999, p. 24).

Les distances domicile-travail ont donc, en toute logique, augmenté. Ce phénomène, pour l'ensemble du corps scientifique, est étroitement lié à celui du desserrement : *Le desserrement des logements, plus rapide que celui des emplois s'est traduit par un allongement significatif des navettes domicile et lieu de travail : en quinze ans, entre 1975 et 1990, la distance moyenne parcourue par les actifs franciliens est passé de 7,4 à 9,4 km* (Berger, 1999, p. 207). De nombreux travaux ont été réalisés à ce sujet. Cette distance a continué d'augmenter dans les années quatre-vingt-dix : les études réalisées d'après le recensement de 1999 montrent qu'en moyenne, les actifs quittant leur commune³⁵ parcourent 13 km pour se rendre à leur travail. Cette moyenne recouvre des situations différentes : un quart des

³⁴ Suite à la demande de la Banque Mondiale, Zahavi établit en 1979 un modèle définissant une mobilité quotidienne régie par une double contrainte : quelles que soient l'époque et la localisation, les citadins se déplaceraient entre 60 et 90 minutes et le coût de ces déplacements s'élèverait entre 5% (ménages non motorisés) et 15% (ménages motorisés) du revenu disponible. L'apport de Zahavi est un apport conceptuel *un cadre susceptible de rendre compte de la question qui sous-tend toute analyse de la mobilité à moyen terme : comment la mobilité, entendue ici au sens d'aptitude ou de potentiel transforme-t-elle l'urbanisation et comment l'urbanisation transforme-t-elle la mobilité ?* (Bieber, 1993 et Wiel, 1999 cité par Jean-Pierre Orfeuil, 2000, p. 39).

³⁵ Ces trajets représentent 75% des déplacements domicile-travail de l'ensemble des actifs (Berger, 1999).

navettes inter-communales est inférieur à 4,6 km, 25% des actifs parcourent plus de 16,7 km et 5% ont un trajet supérieur à 35,6 km.

Les distances parcourues par les actifs dépendent d'un certain nombre de facteurs : les caractéristiques socio-démographiques (telles que le sexe, l'âge et la catégorie socio-professionnelle), le statut d'occupation et le type de logement occupé comme la localisation résidentielle jouent un rôle déterminant (Fagnani, 1990 ; 1998, Gallez et al, 1997, Baccaïni, 1996 ; Prédali, 2004 ; Brière et Guilbert, 2002).

Malgré l'évolution de la répartition par motif, les déplacements domicile-travail restent un enjeu prioritaire. Ils sont à la fois réguliers et structurants. Ils portent pour la plupart sur des distances longues qui nécessitent une offre de transport adaptée : *Même si l'importance relative du travail dans la mobilité quotidienne tend à se réduire au niveau individuel, force est de constater qu'il génère au niveau collectif davantage de flux et de kilomètres parcourus aujourd'hui qu'hier* (Andan, Pochet, Routhier et Schéou, 1999, p. 2).

L'évolution des mobilités individuelles, marquée par l'évolution des motifs de déplacements et surtout par l'augmentation des distances parcourues et des vitesses de déplacement, a été déterminante dans l'évolution des configurations socio-spatiales.

2.2. Modification des relations centre/périphérie

Le desserrement de l'emploi et de la population ainsi que l'évolution de la mobilité individuelle et des modes de vie s'accompagnent d'une évolution importante de la géographie des déplacements, qui ensemble renouvellent considérablement les rapports centre/périphérie.

La mobilité change d'échelle. Dans un article intitulé *Éléments d'une prospective de la mobilité* (Massot, Orfeuill, Bellanger, 2000), les auteurs se concentrent sur l'évolution de la mobilité locale en France. L'objet même de l'étude révèle l'ampleur des évolutions touchant le domaine des transports et des déplacements. À la mobilité urbaine, dont l'origine et la destination sont dans une même agglomération centre de ZPIU, les auteurs préfèrent l'étude de la mobilité locale, dont la définition n'est plus limitée par une zone définie par l'une des nomenclatures de l'INSEE mais par sa seule distance. La mobilité locale concerne donc l'ensemble des déplacements qui s'effectuent jusqu'à cent kilomètres du domicile. Les résultats montrent l'importance des changements intervenus dans la géographie de ces déplacements : *C'est dans ce domaine que les évolutions les plus importantes sont observées. Pour résumer, la mobilité se déploie dans un espace plus vaste et selon un schéma moins radio-concentrique* (Massot, Orfeuill, Bellanger, 2000, p. 12). Ce sont aussi les conclusions des études portant plus précisément sur l'Ile-de-France.

La répartition des déplacements en Ile-de-France évolue également. Selon les résultats de l'*Enquête Globale de Transport de 2001* (DREIF, 2004), le nombre de déplacements franciliens a progressé de 16% en dix ans.

Cette croissance s'effectue différemment en fonction de la localisation géographique de la zone

étudiée. Le nombre de déplacements comptabilisé à Paris diminue de 7% entre 1976 et 2001 alors que celui de la Petite et surtout celui de la Grande Couronne progressent fortement (+ 12 et +36%). En 2001, 43% des trajets franciliens se déroulent en Grande Couronne, 37% en Petite Couronne et 20% à Paris. Depuis 1976, le poids de la Petite Couronne a peu évolué (il était alors de 38%) contrairement à celui de la capitale et de la Grande Couronne : en quarante ans, la première a perdu cinq points et la seconde en a gagné cinq.

Les origines et les destinations de ces flux confirment l'évolution de la géographie des déplacements : les *flux de déplacements dont une des extrémités se situe à Paris ont stagné, voire diminué, entre 1991 et 2001, alors qu'ils augmentaient dans la période précédente. À l'inverse, les déplacements internes à la Petite Couronne et à la Grande Couronne ont fortement augmenté* (DREIF, 2004, p. 4). Les déplacements d'échange avec le centre (Paris) sont essentiellement liés au travail alors que les déplacements motivés par des raisons d'ordre privé ou de scolarité se réalisent plutôt à proximité (75% des échanges internes). On observe des changements importants modifiant les échelles de mobilités où l'échelle locale coexiste avec l'échelle métropolitaine. Cette évolution *va bien dans le sens de cette focalisation au sein de bassins de déplacements de taille réduite, même s'il est difficile d'en dessiner les contours* (Berthet, Hengoat, 2003, p. 4).

L'évolution de la géographie des déplacements témoigne d'une recomposition interne du territoire qui renouvelle profondément les configurations socio-spatiales. Ces évolutions ne traduiraient-elles pas l'arrivée à maturité de grandes opérations urbaines ?

3. IMPACT DE LA POLITIQUE DES VILLES NOUVELLES SUR L'EVOLUTION DES DYNAMIQUES TERRITORIALES EN ILE-DE-FRANCE

Cette échelle des centres urbains nouveaux que nous voulons créer, c'est bien la marque décisive du schéma directeur. Le succès ne viendra qu'au bout de longues années, pendant lesquelles nous continuerons à entendre les banlieusards soupirant après Paris et lire beaucoup d'articles sur « le mal » des villes nouvelles. Mais il n'y pas d'autre moyen de sortir de l'impasse où nous sommes.

Paul Delouvrier, *Discours des Ambassadeurs*, 1966 (Roullier dir. 1989, p. 43).

Les villes nouvelles ont largement contribué à l'évolution de la structure territoriale en Ile-de-France. La nature même du projet d'aménagement tout autant que son application ont participé à l'évolution des dynamiques urbaines et sociales régionales.

L'analyse de cette politique s'inscrit dans une double lecture : celle de l'aménagement du territoire et celle de l'aménagement urbain. *Conçues comme des centres urbains dans une perspective d'aménagement de la région parisienne, les villes nouvelles ont grandi et mûri comme de « vraies villes »* (Béhar, 2004 p. 31).

L'examen du Schéma Directeur d'Aménagement de la Région de Paris de 1965 (SDAURP) nous permettra de comprendre l'émergence d'une politique d'aménagement qui s'inscrit en rupture avec les politiques précédentes et dont la cohérence repose sur les transports et les déplacements. Le terme de mobilité n'est pas encore adopté ni par les chercheurs, ni par les praticiens. Pourtant, les études réalisées dans le cadre de ce schéma directeur de 1965 annoncent clairement le rôle à venir de la mobilité dans l'évolution des modes de vie comme dans le rapport étroit qu'elle va entretenir avec le développement urbain. Le monde de la recherche s'accapatera cette problématique surtout à partir du milieu des années quatre-vingt-dix. Notre analyse nous permettra de montrer comment a été entretenue l'ambiguïté particulière autour de la notion même de *ville* que le SDAURP considère avant tout comme une proposition d'organisation urbaine et sociale.

3.1. Le rôle des villes nouvelles dans l'aménagement régional en 1965 : le SDAURP

3.1.1. La « région urbaine de Paris », les bases d'une organisation polycentrique

Le SDAURP a été publié en 1965, année qui s'inscrit dans deux périodes que l'histoire appellera les Trente Glorieuses³⁶ et le baby-boom³⁷. Ce sont les prévisions démographiques qui sont à

³⁶ Fourastié J., 1979, *Les Trente Glorieuses ou la révolution invisible de 1946 à 1975*, Paris, Fayard, 300 p.

L'origine de ce nouveau schéma directeur. Le débat est soulevé par la publication d'un livre blanc paru en 1963 annonçant que la Région Parisienne compterait en 2000 entre douze et seize millions d'habitants contre les huit millions recensés au début des années soixante. Le SDAURP arrêtera ce chiffre à quatorze millions³⁸.

À partir de ces prévisions, déclenchant une *peur du nombre*, le SDAURP propose une organisation urbaine qu'il considère à la mesure de ces cinq millions d'habitants supplémentaires. En travaillant à l'échelle de la *région urbaine*, le SDAURP introduit une nouvelle échelle d'aménagement et se présente comme une rupture avec le document d'urbanisme précédent : le Plan d'Aménagement et d'Organisation Générale de la Région Parisienne (PADOG). Ce document, approuvé en 1960 et courant initialement sur une période de dix ans, avait pour but de développer l'urbanisation en densifiant l'existant, limitant ainsi toute construction en dehors du périmètre d'urbanisation : *Il [le PADOG] décrivait un cercle autour de Paris : on avait le droit de construire intra-muros, mais pas extra-muros. Les surfaces constructibles étaient enserrées à l'intérieur d'un mur murant Paris. On retrouvait donc le fameux « mur murant Paris »* (Institut Paul Delouvrier, Programme HEVN, 2003, p. 37-38). Sans révisions adaptées, ce document, trop restrictif d'un point de vue géographique et démographique, permettait difficilement d'accueillir cinq millions d'habitants supplémentaires.

L'abandon du PADOG pour le SDAURP anime de nombreux débats³⁹. Nourri par les conclusions de l'ouvrage de Jean-François Gravier, paru en 1947 - et dont le titre évocateur *Paris et le Désert Français* rend compte du développement déséquilibré entre la capitale et le reste de la France - le PADOG préconisait une politique de rééquilibrage avec la Province. En acceptant la croissance démographique (et économique) et en l'organisant à l'échelle de la région parisienne, le SDAURP pouvait apparaître en contradiction avec la volonté décentralisatrice du PADOG. De

Cette période des Trente Glorieuses, propice économiquement, permet de resituer la création des villes dans leur contexte historique. Cette période a été marquée par de nombreuses avancées scientifiques, techniques et sociales. En 1955, au salon de l'automobile, Citroën expose la première DS dessinée par Flaminio Bertoni. C'est le début de la démocratisation de l'automobile. En 1957, débute la conquête spatiale avec le premier satellite *Sputnik* ; en 1961, Youri Gagarine effectue le premier vol dans l'espace et en 1969, Louis Armstrong est le premier homme à marcher sur la lune. Cette période est aussi marquée par l'essor de l'électronique (invention du transistor qui remplace la lampe radio en 1948 et du microprocesseur en 1970) qui permet le développement des télécommunications. Concernant les avancées sociales, la diminution du temps de travail s'accompagne du développement du temps libre : en 1962 sont instaurées les quatre semaines de congés payés et la semaine de 40 heures). Enfin, cette période marque l'accès des femmes au marché du travail et l'amélioration du confort domestique.

³⁷ Le baby-boom est une augmentation rapide et soudaine du taux de natalité. Pendant le baby-boom de l'après-guerre, l'indicateur conjoncturel de fécondité a été compris entre 2,6 et 3 enfants par femme. À partir de 1965, il a fortement chuté. Malgré la baisse de la fécondité, intervenue au milieu des années soixante, l'effectif des naissances n'a diminué qu'à partir de 1975 et proportionnellement moins vite que la fécondité. En effet, les premières générations du baby-boom sont alors arrivées à l'âge de la maternité ce qui a accru le nombre de femmes en âge d'avoir des enfants. Pour plus d'informations se reporter aux articles suivants : LÉVY M.-L., 1996, « Les cinquante ans du baby-boom », *Population et Sociétés*, n°311, INED, 4 p. ; PINSON G., 2002, La population de la France en 2002, *Population et Sociétés*, INED, n°388, 4 p. ; DAGUET F., 1996, « La parenthèse du baby-boom », *INSEE Première*, n° 479, 4 p.

³⁸ Suite à la révision du SDAURP en 1975 ces prévisions démographiques ont été ramenées à une population probable de douze millions pour l'an 2000. En 1999, le recensement général de la population compte onze millions de franciliens.

³⁹ L'article de Jean Paul Alduy, « Les villes nouvelles de la région parisienne », et celui de Jean-Eudes Roullier « L'expérience des villes nouvelles », parus dans le n°2 des *Annales de la recherche urbaine* de 1979 illustrent ce débat.

plus, alors que ce dernier souhaite densifier le centre, le SDAURP recommande, outre l'intervention dans les banlieues existantes, une extension spatiale en dehors des limites de l'agglomération de Paris : *Il n'y a pas d'autre remède que de créer des centres urbains nouveaux, qui seront villes nouvelles dans leur extension, et centres urbains renforcés, diversifiés et rénovés dans les banlieues actuelles* (SDAURP, 1965, p. 64). *L'échelle des centres urbains nouveaux que nous voulons créer, c'est bien la marque décisive du schéma directeur [...] il n'y pas d'autres moyens de sortir de l'impasse où nous sommes* déclare Paul Delouvrier, en 1966, lors de la conférence tenue pour le Discours des Ambassadeurs⁴⁰ (Roullier dir. 1989, p. 43).

Les centres urbains avaient pour vocation de desservir de 300 000 à un million d'habitants, suivant leur situation et suivant les catégories de services et d'équipements ; ils devaient aussi être *le noyau de villes nouvelles* (SAURP, 1965, p. 74) : *La distinction (...) entre le nombre d'habitants d'une ville et le nombre de personnes que dessert le centre de cette ville vaut particulièrement pour « les villes nouvelles »⁴¹, puisqu'elles ne seront qu'une partie de son agglomération dans son ensemble : en d'autres termes, très souvent, le cœur des villes nouvelles desservira à la fois les habitants nouveaux et ceux qui résident dans l'actuelle banlieue, aux franges de l'agglomération* (SAURP, 1965, p. 74). L'ensemble composé par le centre urbain nouveau et la construction de quartiers résidentiels qui l'accompagne sont réunis sous l'appellation de *ville nouvelle*.

Pour Delouvrier et son équipe, Paris reste au cœur de la région urbaine. Les villes nouvelles s'inscrivent en continuité de l'agglomération centrale. Elles ne sont pas considérées comme des villes *autonomes* mais comme *des Cités anti-banlieue, tout en restant banlieues d'une agglomération principale* (Delouvrier, 1976). *Les villes devaient pouvoir vivre avec le centre de Paris qui devait rester la capitale de l'ensemble* (Institut Paul Delouvrier, Programme HEVN, 2003, p. 70). Des huit villes nouvelles prévus en 1965, cinq verront le jour⁴² : les villes nouvelles de Cergy-Pontoise et d'Évry ont été

⁴⁰ Dans cet exposé, Paul Delouvrier rend aussi hommage à l'historien, Marcel Poète, qui anticipe dès les années 1920 le potentiel offert par les transports pour créer des pôles à l'extérieur de Paris dans le but d'organiser sa croissance : *Les progrès de la science ont contribué à grossir démesurément Paris. Ces mêmes progrès appliqués aux moyens de transport, doivent servir à décongestionner cette ville. Il n'est que de concevoir, assez loin de Paris, et non à ses portes, plusieurs cités satellites sur un sol rural, où le tracé des voies et les divers aménagements urbains précèderaient la cession de lots à bâtir. Entre ces cités satellites et Paris, il se produirait des actions et des réactions qui auraient pour effet d'équilibrer, par le jeu des forces naturelles, les besoins auxquels satisferont les fonctions urbaines* (Poète, cité par Delouvrier, 1966, p.15). Selon Paul Delouvrier, *tout le schéma directeur (...) est contenu dans ces quelques phrases de Marcel Poète* (Delouvrier, 1966, p. 15).

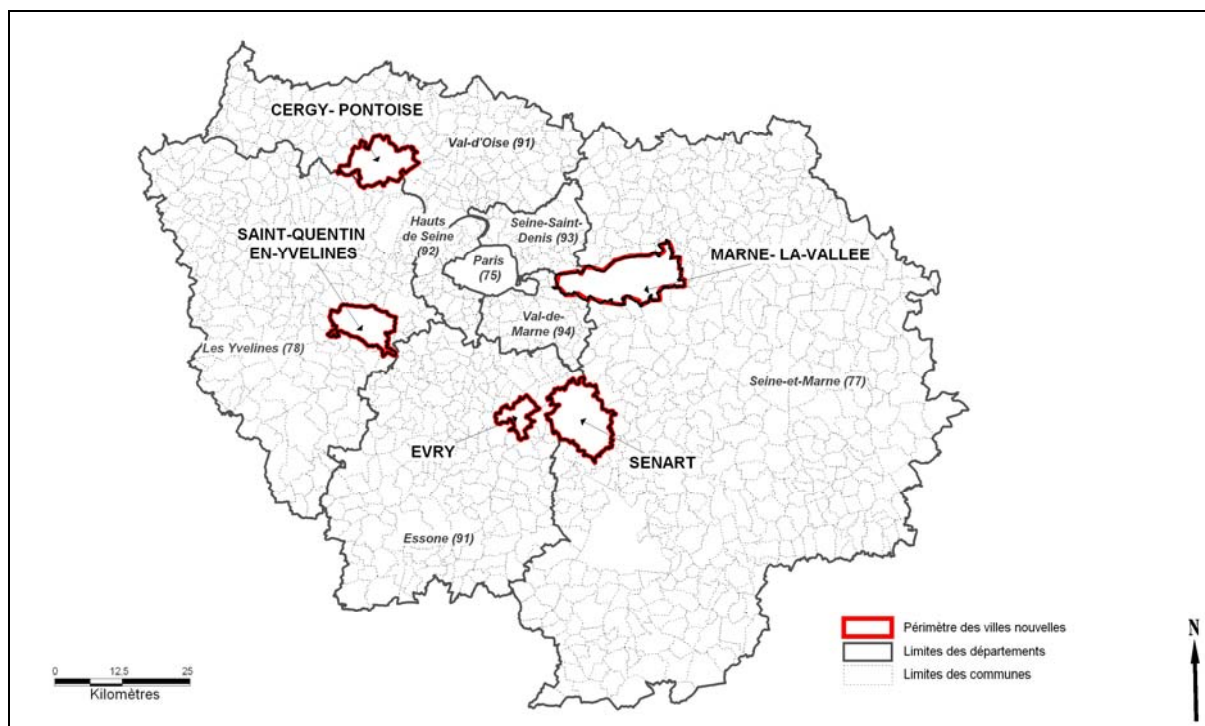
⁴¹ *Villes nouvelles* est mis entre guillemet dans le SDAU, ce qui pourrait nous laisser supposer la conscience qu'ont les auteurs du SDAURP de 1965 de l'ambiguïté du terme adopté et de son inadéquation si celui-ci renvoie à l'image et au fonctionnement de la ville traditionnelle. En effet, ni la taille des villes nouvelles qui marque un changement d'échelle (de 1 à 5 au minimum, et plus souvent de 1 à 10), ni le nombre d'habitants qu'elles doivent accueillir (variant d'un ensemble de 30 000 à 100 000 habitants) ne correspondent à ce modèle.

⁴² Le nombre de villes nouvelles a été ramené de huit à cinq au cours de la révision du schéma directeur en 1969. Les avis émis lors de la consultation des assemblées générales et des collectivités locales ainsi que les études d'urbanisme ayant conduit à préciser certaines options expliquent cette modification.

- *au lieu de deux villes nouvelles dans le secteur de Trappes, il est apparu plus opportun d'en réaliser une seule. Son centre serait situé à Saint-Quentin, sur une gare nouvelle ouverte sur la ligne ferrée existante, le RER semblant repoussé à un horizon indéfini. Cette option, en outre, atténuait les réserves de la ville de Versailles, peu désireuse de voir se développer cette urbanisation inquiétante à ses portes ;*
- *la ville nouvelle de la vallée de Montmorency a été abandonnée en tant que telle : l'urbanisation, en fait déjà largement amorcée, y est poursuivie par les procédures ordinaires ;*
- *La ville nouvelle du plateau de Mantes a été ajournée. Ceci dû avant tout aux réserves de la DATAR qui y voyait, à tort sans doute, une concurrente de la ville nouvelle du Vaudrenil, située plus à l'Ouest (100 km au lieu de 50) sur le même axe de la Seine ;*

créées en 1969, la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines en 1970, la ville nouvelle de Marne-la-Vallée en 1972 et enfin la ville nouvelle de Sénart en 1973⁴³ (**Carte 1**).

Carte 1 : Localisation des cinq villes nouvelles franciliennes



Source : N. Brevet, 2008

3.1.2. Impact de l'évolution des modes de vie sur l'aménagement urbain

Me permettez-vous une confiance un peu indiscrète : je me suis nanti d'une voiture décapotable. « Démon de Midi » m'a dit ma femme. « Démon du District » ai-je répondu, avec cet instrument, on peut voir, regarder, s'intégrer au paysage urbain et rural. (Delouvrier, Le discours des ambassadeurs, 1966, p. 22)

L'évolution des modes de vie et la croissance des déplacements constituent pour le SDAURP deux éléments jouant un rôle important dans l'évolution des dynamiques territoriales. L'augmentation des déplacements est prévue indépendamment de la croissance démographique : *Même si la population cessait d'augmenter, les habitants de la région se déplaceraient plus souvent et plus loin* (SDAURP, 1965, p. 139). Dès 1965, le SDAURP définit clairement l'augmentation à venir des déplacements hors travail : *Les activités les plus librement choisies – acheter, se divertir – vont prendre une place de plus en plus croissante dans la vie urbaine, donnant un rôle de plus en plus important aux formes de transports qui confèrent la plus grande mobilité* (SDAURP, 1965, p. 151).

- *Celle de Tigery-Liensaint voit sa conception transformée ; elle s'appuiera sur l'agglomération de Melun, qui en sera le centre véritable et se développera vers la forêt de Sénart, du Sud au nord. On l'appellera désormais Melun-Sénart* (Merlin, 1976, p. 30).

⁴³ Quatre ont été réalisées en Province : Villeneuve-d'Ascq (Lille Est), le Vaudreuil près de Rouen (rebaptisée le Val-de-Reuil), l'Étang-de-Berre (au Nord-Ouest de Marseille) et l'Isle-d'Abeau (au Sud-Est de Lyon).

La mobilité, même si elle n'est pas encore nommée en tant que telle, s'insère clairement dans les prévisions du Schéma Directeur. Elle est présentée comme un des facteurs de changement central : l'usage de l'automobile va se démocratiser, les ménages se motoriser et les déplacements croître. L'évolution des modes de vie forge de nouvelles pratiques dont l'impact sera d'ordre quantitatif et qualitatif.

Ainsi, le SDAURP de 1965 envisage dans une dynamique commune l'aménagement urbain et la mobilité. Les moyens de déplacement ont évolué et avec eux l'échelle urbaine : *Du pas de l'homme à celui du cheval, du coche à cinq sols à l'omnibus hippomobile et au tramway, de la bicyclette au train de banlieue, au métro et à l'autobus, la dimension de la ville compatible avec le maintien de son unité n'a cessé de grandir, et c'est le transport individuel combiné avec les transports en commun rapides, qui permet maintenant l'extension de la ville à la taille de la région urbaine* (SDAURP, 1965, p. 90). L'automobile est au cœur des réflexions : *Plus que la rapidité, l'automobile procure à son utilisateur une grande liberté de mouvement [...] c'est cette liberté de mouvement qui a commencé de transformer les villes* (SDAURP, 1965, p. 152).

Les transports sont donc considérés comme garant de l'unité de la région de Paris, de liberté de mouvement et d'une liberté pour *le citoyen*.⁴⁴

3.1.3. Les transports : facteur d'unité de la « région urbaine » de Paris

Le rôle des transports est aussi important que celui des centres urbains dans le bon développement de cette nouvelle région urbaine. Il est aussi l'une des conditions offrant la possibilité de restaurer la *liberté de choix* et surtout la *liberté de mouvement* du citoyen chères aux auteurs du schéma directeur.

Pour unifier et assurer la cohérence de cette nouvelle région urbaine, l'équipe de Paul Delouvrier propose de relier chacune de ces villes nouvelles au cœur de l'agglomération mais aussi de développer les liaisons en rocade. Il est prévu que les liaisons avec l'agglomération centrale (Paris) s'effectuent de manière préférentielle en transport en commun car *si l'on voulait par exemple permettre à toutes les personnes qui viennent travailler à Paris de s'y rendre en voiture, il faudrait construire une cinquantaine d'autoroutes à quatre voies dans chaque sens. Les parcs de stationnement couvriraient l'équivalent d'une ceinture de 500 mètres de large autour de Paris* (SAURP, 1965, p. 176)

En développant des pôles d'emplois en dehors de Paris et en choisissant de les concentrer essentiellement au sein des centres urbains nouveaux, le SDAU contribue nettement à modifier la géographie des emplois et des déplacements. De plus les prévisions sur lesquelles s'établissent ce document montrent que les déplacements de périphérie à périphérie sont appelés à augmenter : *L'armature principale de ces réseaux ne peut plus seulement converger vers Paris. Il faut qu'elle soit complétée par des liaisons entre banlieues (...) pour drainer de manière efficace les centres d'activités* (SDAURP, 1965, p. 142). Les échanges inter-urbains seront organisés selon un réseau routier maillé où la voiture sera l'instrument de prédilection. Toutefois, *pour les liaisons les plus importantes, le réseau de transport en commun sera complété par quelques lignes tangentielles offrant aux habitants de la région urbaine la*

⁴⁴ *Citadin* est le terme utilisé par le SDAURP de 1965 pour désigner l'habitant de la Région de Paris. Le citoyen est celui qui habite une ville. Le choix de ce vocabulaire renforce implicitement l'organisation urbaine prescrite dans ce Schéma Directeur.

possibilité de choisir leurs moyens de transport (SDAURP, 1965, p. 158).

Cette conception implique la mise en œuvre d'infrastructures puissantes et rapides permettant aux citoyens, motorisés ou non, d'accéder à l'ensemble des pôles d'emplois de la région urbaine.

Les villes nouvelles sont donc nées dans un contexte socio-démographique marqué par une croissance démographique qualifiée à l'époque d'*exponentielle* et dans un contexte économique soulignant l'avènement de l'automobile. Le schéma directeur propose une organisation polycentrique où les emplois, les services et les équipements sont concentrés massivement dans les centres urbains appelés chacun à desservir une partie du territoire. Ainsi, s'organise une *région urbaine* au sein de laquelle les citoyens disposent d'une *liberté de choix et de mouvement*. La mobilité à courte ou à plus longue distance, favorisée par la mise en place d'un réseau de transport puissant, y joue un rôle déterminant.

3.1.4. Les villes nouvelles : de vraies villes ?

Le SDAURP avait pour objectif de restructurer la région parisienne en s'appuyant sur la mise en œuvre des centres urbains nouveaux et des réseaux de transport puissants. Il devait aussi faire disparaître, en reprenant les termes de Delouvrier, *le nom et le fait de banlieue*.

Vivre en dehors de la capitale ne devait plus apparaître comme un pis-aller. Les villes nouvelles devaient *faire éclore une véritable vie urbaine, en faisant naître l'animation qu'ignorent les cités-dortoirs vidées de leur population pendant la journée ; (...) d'éviter l'allongement constant du temps de trajet domicile-travail et de remédier progressivement aux problèmes de circulation et de transport qui naissent des migrations à sens unique, le matin de la banlieue vers Paris et le soir en direction contraire* (SDAURP, 1965, p. 71-72). À la différence des villes nouvelles anglaises, il n'était pas nécessaire d'y avoir un emploi pour y bénéficier d'un logement (Merlin, 1982) : *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* (SDAURP, 1965, p. 72-73). De plus, *il ne saurait y avoir de centres d'emplois dans toutes les rues, ni dans tous les quartiers, et il demeurera donc des quartiers-dortoirs et sans doute, à un moindre degré, des communes-dortoirs. Car ce serait une utopie de penser souhaitable, pour réduire la distance entre l'habitat et le travail, que chacun soit conduit à travailler dans la rue, dans le quartier ou dans la commune de résidence* (SDAURP, 1965, p. 72-73). Au vu de ces différentes considérations, travailler au sein de son quartier de résidence constitue l'une des possibilités offertes par la ville nouvelle mais ne constitue en aucun cas un objectif unique. Le même raisonnement s'applique aux autres activités de la vie quotidiennes : *il est souhaitable que sans y être poussés par d'autres motifs que leur désir de promotion professionnelle, d'enrichissement humain, ou de simple curiosité, beaucoup des habitants de cette région aient envie de travailler, d'étudier et de se distraire ailleurs que là même où ils habitent, de sortir d'un cadre de vie étriqué et de tirer, par là même, pleinement profit de ce que peut leur offrir l'une des grandes métropoles du monde* (SDAURP, 1965, p. 84)⁴⁵. Le SDAURP de 1965 propose donc une forme d'organisation sociale et spatiale

⁴⁵ Les villes nouvelles sont de « vraies villes » disposant de services et d'un marché de l'emploi qui réduisent la dépendance de la banlieue vis à vis de Paris. Les villes nouvelles favorisent un nouvel art de vivre pour les banlieusards qui disposent à la fois des avantages dus à la proximité d'une grande agglomération sans en subir les assujettissements, le centre (Paris) ne constituant plus un lieu de travail et

pour laquelle la mobilité a clairement des vertus émancipatrices. Il annonce aussi ce que Marc Wiel appellera *la transition urbaine* c'est à dire le passage d'une ville fonctionnant sur le mode pédestre, *ville héritée jouant de densité et de proximité* à la ville flux, motorisée, redéployée (Wiel, 1999, p. 5).

Nous avons vu que l'armature de réseaux de transport devait donner la possibilité aux habitants d'accéder à l'ensemble des pôles de la région urbaine. Pour ce qui est des conditions de déplacement à l'intérieur des villes nouvelles, l'organisation des transports doit répondre à un souci d'équité et de rationalité. *Liberté de choix* ne signifie pas pour autant utilisation massive et désordonnée de l'automobile. Dans les centres urbains, destinés à devenir les centres-villes des villes nouvelles, la priorité sera accordée aux transports en commun. La concentration requise ne s'accorde pas à tous les impératifs d'une circulation totalement automobile : *Pour accéder à ce centre, il faudrait peut-être que le visiteur accepte de laisser sa voiture dans un garage du voisinage, à quelques centaines de mètres du lieu où il voudra se rendre ; ou bien il préférera utiliser les transports en commun, sans doute des autobus, qu'il faudra en tout cas organiser à l'usage de ceux qui ne possèdent pas d'automobile ou ne pourront pas conduire* (SDAURP, 1965, p. 177).

À la question *les villes nouvelles sont-elles des villes ?* le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris (SDAURP), document fondateur des villes nouvelles publié en 1965 sous la tutelle de Paul Delouvrier, répond : *non, si ce terme évoque l'image traditionnelle d'un ensemble de constructions isolées au milieu de la campagne. Non, (...) si la ville est définie d'emblée par un territoire communal (...). Oui, par contre si l'on considère comme ville la réunion d'une population et d'un centre urbain, la succession des quartiers où les habitants résident et des quartiers où ils travaillent, achètent, se distraient le plus volontiers ; dans ce sens – qui donne à la notion vivante de ville, sa portée à la fois la plus actuelle et la plus permanente – ces villes nouvelles seront de vraies villes* (SDAURP, 1965, p.75).

Comment les villes nouvelles se sont-elles développées ? Ont-elles polarisé la croissance attendue ? Ont-elles su faire éclore une véritable vie urbaine ?

3.2. Contributions des villes nouvelles aux évolutions des dynamiques territoriales

Pour définir le rôle des villes nouvelles dans les dynamiques sociales et urbaines nous examinerons à partir de la littérature scientifique existante le rôle qu'elles ont eu dans le phénomène de desserrement ainsi que la capacité qu'elles ont eu, ou non, à polariser la croissance de la population et de l'emploi en Grande Couronne (Halbert, 2004 ; Davezies, 2004). Mais tout

un pôle de loisirs (SDAURP, 1965) ; *Elles devront apporter à leurs habitants les possibilités d'emplois, de loisirs et de développements culturels qu'offrent les agglomérations plus anciennes.* (4 avril 1966 Directives de G. Pompidou concernant les villes nouvelles de la Région parisienne p. 1). Les villes nouvelles, plus encore que les formes d'urbanisation qui les ont précédées, combinent une dimension économique mais également une dimension idéologique. *C'est dans les villes nouvelles que devra se réaliser l'avènement d'une nouvelle société où sera établie (...) la liberté de choix pour le citoyen de conditions modestes » où il faut se refuser à choisir entre le beau et le fonctionnel et vouloir l'un et l'autre.* (SDAURP, 1965, p. 27)

d'abord nous allons voir comment l'évolution des structures politico-administratives ont influencé leur rôle et leur place au sein de l'espace francilien (Béhar, 2004).

3.2.1. Du polycentrisme au multacentrisme

Les villes nouvelles ont joué un rôle important dans le phénomène de desserrement et de polarisation de la population et de l'emploi en Grande Couronne mais elles ont partagé ce rôle avec d'autres pôles. L'évolution du contexte économique et des intentions politiques permettent de comprendre ces éléments.

Les villes nouvelles ont été conçues dans un contexte démographique et économique où tous les indicateurs étaient à la croissance mais celui de leur mise en œuvre est différent : dans les années soixante-dix, *au moment où les villes nouvelles deviennent opérationnelles, où les premières pierres apparaissent, c'est précisément le moment où tous les éléments de la crise en matière d'emploi et de construction de logements se mettent en place* (Cohen, Lojkine, Topalov, 1979 p. 15). Très vite, les villes nouvelles ne sont plus des instruments d'aménagement mais deviennent des projets à achever. Elles ne sont plus les seuls pôles devant accueillir la croissance économique et démographique. L'organisation de la région parisienne glisse du polycentrisme au multacentrisme (Béhar, 2004). Pour illustrer cette évolution des intentions publiques, Daniel Béhar nous propose une relecture de l'histoire politique et administrative. Si le SDAURP de 1965 présente les villes nouvelles comme le levier exclusif d'un polycentrisme en région parisienne, celui de 1976 maintient ce principe mais introduit d'autres centralités présentées comme des pôles restructurateurs de banlieue. Par la suite, plusieurs livres blancs, parus dans les années quatre-vingt, soulignent l'émergence de nouveaux pôles à l'image de Roissy et du plateau de Saclay dont le développement s'est poursuivi au cours des années quatre-vingt-dix. Les villes nouvelles ne sont plus les seuls points d'ancrage en Grande Couronne, elles partagent désormais ce rôle avec d'autres pôles. Le SDRIF de 1994 réaffirme ce multacentrisme mais définit celui-ci à différentes échelles. Il distingue les *territoires d'envergure européens* représentés par Paris, La Défense, Roissy, Marne-la-Vallée, Massy Saclay, les *secteurs en redéveloppement* en proche couronne comme la Seine-Amont, et la Plaine-de-France, les autres *villes nouvelles* et enfin les *villes traits d'union* (Mantes-la-Jolie, Meaux). Le contrat de plan 2000-2006 confirme la position du SDRIF en affichant dix sites prioritaires dont font partie Marne-la-Vallée et Sénart. *Au fil des intentions publiques, les villes nouvelles deviennent [donc] des pôles parmi d'autres* (Béhar, 2004, p. 34).

Les villes nouvelles n'ont certes pas capté toute la croissance en Grande Couronne mais quel rôle ont-elles précisément joué dans l'évolution des dynamiques territoriales en Ile-de-France ?

3.2.2. Le rôle des villes nouvelles dans le desserrement des emplois et de la population

Si les taux de croissance de la population des villes nouvelles témoignent d'une réussite indéniable, le poids qu'elles représentent à l'échelle régionale, notamment pour certains types d'activités, témoigne de la complexité des logiques expliquant le desserrement francilien. Néanmoins, leur participation à l'évolution des dynamiques territoriales reste certaine.

Les villes nouvelles ont capté un tiers de la croissance démographique francilienne et la moitié de la croissance démographique de la Grande Couronne. Entre 1982 et 1999, les villes nouvelles ont capté près de 14% de la construction francilienne. Elles ont donc fortement contribué au desserrement de la population. Au demeurant, elles ont davantage accueilli les ménages quittant le centre de l'agglomération que de ménages provenant de la province (INSEE, HEVN, 2004 ; Davezies, 2005).

Concernant l'emploi, leur rôle est primordial mais nous verrons que les mécanismes de desserrement sont, ici aussi, sélectifs. Malgré la polarisation des emplois en ville nouvelle, la géographie économique conserve certaines de ces caractéristiques.

Le desserrement de l'emploi en Grande Couronne concerne plusieurs types de territoires dont font partie activement les villes nouvelles. D'après Lartigue et Petit, les trois quarts des emplois salariés de la Grande Couronne sont concentrés sur 11% des communes. Elles se composent de centres d'activités anciens (Vélizy-Coublay, Argenteuil, Poissy, Melun, Versailles) et de centres d'activités plus récents, essentiellement constitués des cinq villes nouvelles franciliennes et du pôle aéroportuaire de Roissy (Lartigue, Petit, 2002). Leur part au sein de l'Ile-de-France progresse et leur croissance reste exemplaire. Si en 1982, les cinq villes nouvelles représentaient à peine 3% de l'emploi total en Ile-de-France, en 1999, elles regroupent 7,1% des emplois régionaux⁴⁶. Au regard de l'emploi total, les villes nouvelles affichent un dynamisme remarquable : leur taux de croissance entre 1982 et 1999 dépasse 130% alors que celui de la région atteint à peine 13,5% (Halbert, 2004). En dehors de polariser une partie du développement en Grande Couronne, elles suscitent aussi un desserrement de proximité : *elles jouent le rôle de pompe aspirante et refoulante en seconde couronne* (Béhar, 2004 p. 33).

Ludovic Halbert propose une approche qualitative de l'évolution de l'emploi et du rôle des villes nouvelles dans le desserrement de la région Ile-de-France. Son étude porte sur la répartition des emplois péri-productifs et des emplois supérieurs en Ile-de-France. Les résultats montrent comment les villes nouvelles ont capté l'essentiel de la croissance des emplois péri-productifs et des emplois supérieurs de la Grande Couronne. Mais cette évolution ne remet pas en cause la répartition de ce type d'emploi au sein de l'Ile-de-France. Les emplois ont quitté Paris principalement pour les Hauts-de-Seine. Ce glissement exprime le rôle joué par la recomposition interne de la zone agglomérée centrale et notamment par l'essor d'un triangle métropolitain constitué par Paris-Ouest, La Défense, Boulogne-Billancourt. Concernant plus précisément les emplois supérieurs, ceux relevant principalement de la direction et des services aux entreprises restent pour l'essentiel au cœur de la métropole tandis que les emplois supérieurs plus opérationnels se développent dans des pôles et des axes plus éloignés.

En outre, en 1999, les villes nouvelles franciliennes ont atteint, dans l'ensemble, un taux d'emploi

⁴⁶ Les villes nouvelles comptabilisent également 7,1% des emplois péri-productifs et 7,6 des emplois supérieurs (Halbert, 2004).

équilibré. En d'autres termes, le nombre d'emplois est équivalent aux nombres d'actifs résidant : *elles [les villes nouvelles] ont bénéficié d'une concentration relative des emplois très significative, systématiquement plus grande que celle des pôles de leur couronne ou de leur secteur* (Berroir, Cattan, Saint-Julien, 2004, p. 118). De plus, *la très forte dynamique de création nette d'emplois dans les années quatre-vingt-dix (1993-2000) suggère que la tendance nette à la polarisation de l'emploi dans les villes nouvelles est en train de s'accélérer* (Davezies, 2003, p. 39).

Les villes nouvelles ont participé au phénomène de polarisation en Grande Couronne mais d'autres pôles ont également joué ce rôle. Néanmoins, elles ont clairement influencé l'évolution des dynamiques territoriales en Ile-de-France en posant les bases d'une organisation polycentrique qui a nettement contribué à l'évolution des rapports centre/périphérie.

3.2.3. Les villes nouvelles : banalisation sociale et spécificité du système productif

Dès les années soixante-dix, la question de la spécificité est présente dans les débats : selon Jean Lojkine, les villes nouvelles se sont très vite inscrites dans leur territoire respectif. *Pour l'ensemble des villes nouvelles on trouve dans les types d'activités créées et le type de population logée, non pas une spécificité profonde, différente de la région considérée, mais finalement la reproduction des caractéristiques de la zone dans laquelle s'intègre la ville nouvelle. Il n'y a pas d'éléments de rupture au niveau du type d'emploi ou du type d'habitat [...] entre les villes nouvelles et leur environnement* (Cohen, Lojkine, Topalov, 1979 p. 12).

Au terme du développement des villes nouvelles, les recherches réalisées dans le domaine socio-économique s'accordent à dire que ces dernières se caractérisent par un double processus : une banalisation sociale et une spécialisation⁴⁷ de leur système productif (Davezies, 2004, Acadie, 2004). Elles entretiennent toutes un rapport très fort avec le territoire dans lequel elles s'inscrivent. Les villes nouvelles sont loin de se ressembler : elles ont des profils socio-économiques très divers dans la mesure où elles ont fortement intégré leur quadrant (Davezies, 2004). En ce sens, ces données récentes s'inscrivent en continuité des études de Lojkine.

Pour l'emploi, le processus semble proche de celui que nous venons de décrire. Il est marqué par les relations étroites entretenues entre les villes nouvelles et leur environnement immédiat mais, en même temps, il se caractérise par un processus de spécialisation économique. Les villes nouvelles rendent compte du rôle de polarisation qu'elles ont joué en Grande Couronne : elles se spécialisent en fonction de l'activité de leur environnement. À titre d'exemples, Saint-Quentin-en-Yvelines se caractérise par sa dominante gestion alors que Marne-la-Vallée et Évry se distinguent dans le domaine logistique (Beckouche, Viré, Damette, 1997). Néanmoins, comme le souligne Laurent Davezies, étant donné que les villes nouvelles ont connu une croissance sans commune

⁴⁷ Cette approche en termes d'exception et de banalisation a été proposée par Daniel Béhar et Philippe Estèbe dans le cadre du séminaire *Les villes nouvelles dans le système francilien* qu'ils ont animé pour le compte du programme d'Histoire et d'Évaluation des Villes Nouvelles » (atelier 3 du programme d'Histoire et d'Évaluation des villes nouvelles : *La ville dans son contexte local et régional*). Pour plus d'informations à ce sujet se reporter à l'article de Béhar « Les villes nouvelles en Ile-de-France ou la fortune d'un malentendu », *Pouvoir Locaux*, n°60, 2004, p.31-35. Se reporter aussi au rapport final d'étude : Estèbe P., Gonnard S., 2005, *Les villes nouvelles et le système politique en Ile-de-France*, Paris, Acadie, 51 p. À partir de ces éléments, Jean-Claude Driant définit le processus de banalisation comme *l'ensemble des processus qui tendent à faire entrer les villes nouvelles dans le droit commun des contextes urbains* (Driant, 2005).

mesure avec leurs départements d'origine, elles ont capté l'essentiel des emplois qualifiés. À ce titre, elles se différencient de leur environnement proche.

3.3. Une politique en voie d'achèvement : l'heure d'un bilan

Les villes nouvelles ont amorcé leur retour dans le droit commun. En d'autres termes, elles quittent leur statut d'exception⁴⁸. Alors qu'elles sont en voie d'achèvement, nous pouvons aujourd'hui nous interroger sur le résultat de la politique dont elles ont fait l'objet. Que sont devenues les villes nouvelles ? Les villes nouvelles s'inscrivent dans une logique d'aménagement du territoire, mais comme nous l'avons précisé en introduction, elles se sont aussi développées suivant une logique d'aménagement urbain. En polarisant une part importante de la croissance démographique et économique, elles ont contribué à redéfinir les relations territoriales, notamment les rapports entre centre et périphérie, mais elles ont aussi contribué à proposer une forme d'organisation spatiale et sociale différente du modèle traditionnel représenté par celui de la *ville compacte*.

3.3.1. Le développement d'une vie sur place : les villes nouvelles, des cités-dortoir ?

La capacité des villes nouvelles à créer des emplois a pendant longtemps été remise en cause par de nombreux auteurs. Jean-Paul Alduy constate, à la fin des années soixante-dix, que les résultats en matière d'activités n'atteignent pas les prévisions fixées. Le bon rapport entre emplois supplémentaires et nouveaux actifs cache, en réalité, un faible niveau de construction de logements. Au début des années quatre-vingts, les résultats ne sont toujours pas convaincants : Pierre Merlin doutait encore, à ce moment là, que les centres des villes nouvelles puissent attirer des activités (Léger, 1997). Nous avons vu, depuis, le rôle joué par les villes nouvelles dans la création et polarisation de l'emploi en Ile-de-France. Mais dans quelle mesure ces emplois ont-ils été pourvus par des actifs y résidant ? Certes, l'objectif des villes nouvelles n'était pas que chaque actif résidant y ait son emploi mais elles devaient être en mesure de lui proposer une *liberté de choix* et surtout de diminuer les trajets à sens unique de la périphérie vers le centre de l'agglomération le matin et du centre de l'agglomération vers la périphérie le soir.

Les villes nouvelles devaient aussi se distinguer des dites *banlieues* ou *cités-dortoirs* par la présence d'équipements assez nombreux et diversifiés pour répondre aux besoins variés d'activités de ces nouveaux citadins.

Les équipements présents dans les centres urbains devaient regrouper, en matière d'éducation, des facultés ou des établissements spécialisés d'enseignement supérieur ; en matière

⁴⁸ En Ile-de-France, trois des cinq villes nouvelles sont retournées dans le droit commun : Les EPA d'Évry, Cergy-Pontoise, et Saint-Quentin-en-Yvelines ont fermé leur porte en 2000, 2002 et 2004. Concernant les villes nouvelles de Province, Villeneuve-d'Ascq est officiellement achevée en 1983. Le Vaudreuil et Lille-Est sont retournées dans le droit commun en 1984. La première n'a pu atteindre le rythme de développement suffisant et a connu de graves déficits financiers qui ont nui à son urbanisation ; en revanche, la construction de la seconde s'est achevée conformément aux prévisions.

culturelle, la maison de la culture, le théâtre, la salle de concert, le cinéma ; en matière sportive, la piscine olympique et le stade ; en matière commerciale, le grand magasin, l'hôtel important, le restaurant de classe ; en matière administrative, devait y prendre place la préfecture ou la sous-préfecture rassemblant nombre de services publics autour d'elle en cité administrative (SDAU, p. 70). Les services (commerces de proximité, commerçants...) et équipements locaux (écoles, bibliothèques, médiathèques) devaient parfaire l'éventail de choix du citoyen et par là-même, donner sens à la notion de *vraie ville* définie dans le SDAURP de 1965 (SDAU, 1965, p. 75).

Mais, à nouveau, jusqu'à la fin des années quatre-vingts, les villes nouvelles ont fait l'objet de nombreuses critiques mettant en doute leur capacité à faire émerger une vie sur place. En février 1978, le Conseil Économique et Social de l'Île-de-France prenait connaissance d'une étude portant sur la qualité de vie des villes nouvelles. Ces dernières n'avaient alors que dix ans d'existence. Ce rapport mettait en évidence ce qu'elles apportaient de positif à leurs habitants mais soulevait aussi toutes les difficultés de générer une vie sur place. Une difficulté incombant aux retards de livraison de certains équipements mais aussi à la jeunesse relative de ces territoires. Le temps apparaît comme un facteur déterminant pour le développement de ces territoires. Cette critique a été réitérée dix ans après par un second rapport du Conseil Économique et Social (Fourier, 1988) : *le temps n'a pas encore donné à ces villes une vie autonome suffisante, en faisant des lieux d'échange, de rencontre. On vit dans des archipels, des espaces fonctionnels (...), la très grande place accordée à la nature, sous forme de parcs, de bois, de bases de loisirs centrées d'un plan d'eau, le rôle dévolu aux loisirs de plein air, aux activités sportives, de jardinage, de pêche n'exclurait pas, selon certains, un sentiment latent de vide, d'incomplet en matière de loisirs et d'animation. En dépit de la création d'équipements culturels, malgré les efforts menés pour favoriser la vie culturelle et l'intensifier, celle-ci peut sembler encore insuffisamment développée par absence de disponibilité des habitants, défaut de connaissance des structures offertes, difficultés d'information, concurrence d'autres lieux et d'autres formes de loisirs* (Fourier, 1988, p. 67). Le cadre de vie propre aux villes nouvelles apparaît comme un frein à l'appropriation de ces territoires : *ces espaces, très vastes dont certains sont plus étendus que Paris, même après les modifications de périmètre de 1984, peuvent paraître à la fois trop vides ou trop pleins, donnant une impression de trop faible densité, d'occupation trop extensive, trop transparents et trop ouverts. En même temps, ils sont quasiment tous affectés dans leurs destinations, laissant peu de place au hasard, au non programmé, à la recherche de liberté et de création autonome et imaginaire, en particulier chez les adolescents (...). Les espaces des villes nouvelles, même les espaces libres, sont trop dénommés, ils sont investis de trop de rationalités, ce qui est indispensable, la friche, les coins sombres* (Fourier, 1988, p. 68).

3.3.2. Le terme de « ville », une difficulté conceptuelle pour les villes nouvelles ?

Le terme de *ville* dans l'appellation *ville nouvelle*, adoptée pour des raisons commerciales et jugé plus vendeur que *centres urbains nouveaux*⁴⁹, a toujours été problématique⁵⁰. Cette ambiguïté comme

⁴⁹ Si à l'origine du projet on parlait de *centres urbains*, dans la mise en place on parlait de *villes nouvelles*. Selon Jean-Eudes Roullier, l'appellation *ville nouvelle* a été rejetée au départ. Elle a été retenue par faute de mieux (Roullier dir., 1989). Il fallait passer d'un concept politique d'aménagement à un concept commercial et marketing. Vendre de la ville nouvelle paraissait plus adéquat que vendre du centre urbain nouveau. Le choix de l'appellation *ville nouvelle* devait également distinguer ce projet d'aménagement des autres (des grands ensembles en particulier) afin de justifier

nous l'avons vu plus haut, a été entretenue par l'organisation urbaine des villes nouvelles proposant un modèle différent de la ville traditionnelle dense et articulé autour de la proximité pédestre (Wiel, 1999). Elle s'explique aussi par leur statut administratif. Il y a bien un hiatus entre une logique d'organisation urbaine qui repose sur un espace articulé autour des notions de choix et de mobilité et une logique politique faisant référence à un territoire d'action et des autorités légitimes. Si le terme de *ville* pose ici autant de problème, c'est en raison des rapports de forces liés à l'histoire tout à fait singulière des villes nouvelles et aux choix d'aménagement dont elles ont fait l'objet.

Philippe Estèbe nous rappelle que la forme de gouvernement local, soit la dimension proprement politique, *ne constitue pas dans le projet initial un aspect central, ni même essentiel* (Estèbe, 2005, p. 9). Les villes nouvelles sont avant tout un projet à réaliser. Le cadre politique des villes nouvelles n'a jamais fait l'objet d'une formulation claire. En 1969, l'échec du référendum consacré à la régionalisation et à la transformation du Sénat marque un coup d'arrêt de la modernisation du système territorial qui avait été entamé avec les créations des régions et des communautés urbaines. Lorsque que Paul Delouvrier quitte le district, la question politique des villes nouvelles n'est donc pas tranchée et explique les divergences dont elle a fait l'objet. : *J'ai réellement une seule inquiétude pour l'avenir des villes nouvelles. Leur plus gros handicap réside dans le fait que le Parlement ait refusé de voter une loi menant assez rapidement à la création d'une commune nouvelle unique. Le système compliqué, nécessaire au départ d'une EPA négociant avec un syndicat de communes, sans atterrissage final sur une seule*

la mise en place des conditions de réalisation privilégiées et de bénéficier d'un statut d'exception leur permettant de jouir de traitements financiers propres. Delouvrier même reconnaît que l'expression ville nouvelle comporte un inconvénient : *on met peut-être trop l'accent sur le fait que la ville est un rassemblement d'immeubles, un regroupement de population alors qu'elle doit être aussi un centre d'activités, un pôle d'attraction* (Béhar, Gonnard, 2002). Cette appellation crée des malentendus : L'objectif de l'époque était de créer des centres urbains qui réorganiseraient la région parisienne et non de créer des *new towns* anglaises (dont elles sont pourtant la traduction littérale), ni des villes autonomes comme Brasília (Béhar, 2004). Les villes nouvelles sont avant tout des centres urbains nouveaux : l'activité économique et la mise en place de pôle d'attraction sont prépondérantes.

C'est une tension entre *ville nouvelle* et *centre urbain* qui module donc les jugements et les représentations du projet *villes nouvelles* : Cette tension joue sur trois registres (Béhar, Gonnard, 2002) :

- Les villes nouvelles ont tant pour fonction d'accueillir (*ville*) que de desservir (*centre urbain*).
- Le projet de mixité urbaine ne signifie pas nécessairement un projet *autarcique* : les promoteurs des villes nouvelles n'ont jamais imaginé que les actifs résidant devaient nécessairement habiter sur place.
- Les villes nouvelles doivent à la fois exercer une fonction locale (structurer leur territoire) et une fonction régionale (maîtriser la croissance francilienne).

Le concept de *centre urbain* se traduit donc dans sa mise en place par celui de *ville nouvelle*. Cette appellation est au cœur de malentendus : *On prononce ville nouvelle mais ça s'écrit centre urbain* (Béhar, Gonnard, 2002).

⁵⁰ À ce sujet, Pierre Merlin nous rappelle que la notion de *ville nouvelle* connaît en France dans les années soixante-dix un engouement faisant parfois oublier l'histoire des villes nouvelles : *Et pourtant combien de villes nouvelles n'ont pas été construites depuis Naples (étymologiquement Néo-polis) en passant, pour se limiter à la France, par Aiguemortes (Saint-Louis), les bastides du Midi (guerre de Cent Ans), Versailles (Louis XIV) et la Roche-sur-Yon (Napoléon)* (Merlin, 1970, p. 38). *Ville nouvelle*, concept qui au cours du 20^{ème} siècle a beaucoup évolué depuis qu'Ebenezer Howard proposa, le premier la réalisation de *Garden Cities* en Angleterre. On en a réalisé essentiellement à des fins d'industrialisation de zones rurales à développer, plusieurs centaines en URSS, puis en Europe de l'Est. Londres, puis toute la Grande-Bretagne, s'en sont dotées depuis la dernière guerre, tandis que le même nom était donné aux quartiers nouveaux de Stockholm ou d'Amsterdam, et de nouvelles capitales s'élevaient soit pour des états fédéraux (Canberra, Brasília), soit pour des États particuliers (Chandigarh, Bhubaneswar en Inde). Mais plus encore que ces différences d'origine et d'objectifs, c'est la diversité des principes qui ont présidé à leur conception qui frappe l'observateur de ces villes nouvelles (Merlin, 1970, p. 38).

commune ayant des élus représentatifs qui lui donnent une véritable image et une cohérence politique, est sûrement une grave erreur (Tilliette, 1985, p. 12)⁵¹

Pourtant, dès les années soixante-dix, pour certains chercheurs, cette question semble primordiale tant il apparaît nécessaire de structurer ces territoires pour des questions d'appartenance. Pour Cohen, tout ne se passe pas à l'échelle de la Région urbaine, les villes nouvelles sont des centres intermédiaires, le niveau local de la périphérie : *Il est important que les villes nouvelles s'achèvent de manière complète c'est à dire aussi à mon sens au niveau politique, avec la création de communes nouvelles [...] la constitution d'une nouvelle conscience collective qui ne peut pas être simplement la conscience d'appartenir à une métropole de 8 millions d'habitants mais aussi la conscience d'appartenir à des unités plus petites pour lesquelles une gestion et un contrôle devraient être rendus possibles pour la population* (Cohen, Lojkine, Topalov, 1979 p. 15).

Les habitants sont donc confrontés à trois niveaux institutionnels ; l'Établissement Public d'Aménagement, le Syndicat d'Agglomération Nouvelle (SAN) et la *commune support*, qui permettent difficilement d'avoir une vision homogène et cohérente de ces territoires. *Cette complexité renforcée dans le cas de Melun-Sénart et de Marne-la-Vallée par l'existence de deux ou trois départements, deux ou trois SAN, n'est pas pour faciliter la perception d'une identité urbaine « ville nouvelle »⁵². De ce fait, l'identification des habitants semblerait s'exercer préférentiellement vis-à-vis de la commune-support, considérée comme un cadre à dimension plus humaine, comme protection face à un ensemble compliqué plus ou moins bien perçu. Certes, s'il peut exister des « Cergy-Pontins », des « Évryens », on ne connaît guère les « Marnais Valliens », les « Sénartois », les « Saint-Quentin-Yvelinois ». Et il semble que l'on soit plus de Courcouronnes que d'Évry-ville nouvelle, de Lognes que de Marne-la-Vallée* (Fourier, 1988).

De plus, la multiplication des interlocuteurs ne facilitant guère la vie quotidienne des citoyens : *Cela était d'une complexité très grande. Imaginez les premiers habitants. Il fallait leur expliquer que si le robinet de marchait pas, il fallait s'adresser au promoteur ; si le chauffage ne marchait pas, c'était à l'EPA ; pour inscrire leurs enfants à l'école c'était au SAN et pour aller voter à la commune!* (Institut Paul Delouvrier, Programme HEVN, 2003 p. 161).

Au milieu des années quatre-vingt, le CESRIF mène une enquête auprès des habitants sur le sentiment d'appartenance et sollicite les habitants sur la création d'une commune unique : *Nous avons posé deux questions dans ce domaine, l'une sur le sentiment d'appartenance à la ville nouvelle ou plutôt à la commune de résidence, l'autre sur les réactions que susciterait une fusion de la commune au sein de la ville nouvelle. Dans les deux cas, les réponses sont partagées par tiers entre « communalistes », « habitants de la ville nouvelle »,*

⁵¹ *La Constituante a raté la division de la France en communes sous l'influence de Mirabeau qui a déclaré qu'il fallait laïciser les paroisses et donc créer 36 000 communes et non pas 5000 comme il était prévu* (Institut Paul Delouvrier, Programme HEVN, 2003, p. 157-158).

⁵² Si Marne-la-Vallée appartient à la famille des villes nouvelles alors nous pouvons effectuer une distinction claire entre Marne-la-Vallée et ville nouvelle : le premier désignant un espace géographique, le second un projet d'aménagement. Aussi, l'identité ville nouvelle ne serait-elle pas avant tout l'identité d'un projet d'aménagement de grande envergure ? Aussi n'est-il pas faire fausse route que de chercher à définir l'identité de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée quand ce sont le vécu et les pratiques quotidiennes des habitants qui nous intéressent ? Par ailleurs si le terme de Pays, plus que celui de ville nouvelle devait en être un label, alors les panneaux signalétiques n'auraient-ils pas dû faire abstraction du mot ville nouvelle et se cantonner au nom de ce nouveau territoire qu'est Marne-la-Vallée ?

et sans opinion. Avec une nuance toutefois : la citoyenneté de la ville nouvelle est envisagée sur le ton du « pourquoi pas ? », alors qu'une éventuelle disparition des communes est rejetée en termes de « jamais ça ». Certes les « communalistes » se recrutent surtout parmi les habitants les plus anciens, mais les nouveaux ont vocation à devenir anciens... à moins de s'en aller ! Au total, on voit que les résultats de ces entretiens sont loin d'être négatifs pour les villes nouvelles, mais que le tableau tracé est assez différent du discours habituel des urbanistes et des aménageurs. Ces derniers sont à la poursuite d'un rêve enraciné dans l'histoire de l'urbanisme et de ses contradictions. Les habitants, eux, vivent l'évolution de la société contemporaine dans un espace ouvert qui ne s'identifie pas au périmètre tracé par le législateur. Le concept de « ville nouvelle » les laisse plutôt indifférents, ce qui les intéresse ce sont les réalités (Fourier, 1988, p. 72). La commune, plus que la ville nouvelle, reste donc le référent territorial des habitants.

Les études réalisées jusque dans les années quatre-vingts et début des années quatre-vingt-dix remettent fortement en cause la capacité des villes nouvelles à pouvoir générer une vie sur place. De plus, l'absence de statut administratif est, pour certains chercheurs, un obstacle à leur achèvement car elle favorise guère l'expression d'un sentiment d'appartenance. Organisées sur plusieurs communes existantes et n'ayant pas adopté le statut de commune unique, les appellations de *ville* et de *ville nouvelle* font aujourd'hui obstacle à leur compréhension. Les références qu'elles ont adoptées en termes d'organisation urbaine et sociale ne sont pas celles caractérisant la ville dense et compacte.

Les villes nouvelles semblent donc être des territoires complexes au sens de Debarbieux et Vanier : cette complexité n'est pas complication, désordre, chaos, ou dérive inacceptable. *La complexité ne décrit pas l'état d'un réel qui serait en quelque sorte une erreur : elle rend compte de l'impossibilité de réduire ce réel à un simple système d'interprétation* (Debarbieux, Vanier, 2002, p. 13-14).

Conclusion chapitre 1

En conclusion, les années quatre-vingt-dix confirment l'évolution des dynamiques territoriales franciliennes. Le desserrement de l'emploi, de la population et l'évolution de la géographie des déplacements confirment la mutation des rapports entre centre et périphérie. Les villes nouvelles, en instaurant dès 1965 une nouvelle échelle d'aménagement (la région urbaine de Paris), en mettant en œuvre un réseau de transport puissant et en créant des centres urbains nouveaux, posaient les fondements d'une organisation polycentrique. En polarisant la plus grande partie de la croissance francilienne au sein de leur territoire, ces villes nouvelles ont nettement contribué, tout au long de ces quarante dernières années, à remettre en cause la suprématie parisienne. Ce point a fait l'objet de nombreux travaux surtout ces dernières années. En revanche, le fonctionnement interne de ces territoires reste peu étudié. Or, les villes nouvelles constituaient aussi une politique d'aménagement urbain : il s'agissait de construire de *vraies villes* et de permettre le développement d'une vie sur place.

De plus, ces *villes nouvelles*, instaurées sur plusieurs communes, et la vertu émancipatrice prêtée à la mobilité dans leur organisation urbaine, les différencient des villes traditionnelles compactes et denses. Les termes même de *ville* et de *ville nouvelle* révèlent l'ambiguïté qui les a accompagnées durant leur développement et qui les caractérise encore aujourd'hui. Si l'on en croit Françoise Choay : *la ville est « un mot fétiche qui sert à conjurer notre angoisse et à légitimer notre paresse face à une situation inédite »* (Choay, 1994, citée dans Cattan, Berroir, 2006, p. 91). La notion de *bassin de vie* pourrait permettre de surmonter ces difficultés.

CHAPITRE 2 – CONSTRUCTION D’UNE APPROCHE : REDÉFINITION DE LA NOTION DE BASSIN DE VIE

On doit nuancer la représentation d’une Ile-de-France structurée par couronnes concentriques et dont chaque élément se caractérise par sa distance au centre (...) au sein de la métropole se développent des polarités selon des modalités variées dont la notion de centralité ne rend plus compte.

Béhar D., Estèbe P., 1999, p. 4 « L’Ile-de-France, exception ou laboratoire », *Pouvoirs Locaux*, n°40, p. 34.

Introduction du chapitre 2

Dans ce chapitre, nous proposons d’adopter la notion de *bassin de vie* pour qualifier l’organisation socio-spatiale des villes nouvelles et de redéfinir l’approche établie par l’INSEE en 2004. L’émergence de cette notion exprime toutes les limites d’une analyse territoriale privilégiant un centre dominant et des espaces périphériques lus comme des ensembles dépendants, toujours en négatif par rapport au centre (Cattan, Berroir, 2006). De plus, l’emploi du terme *bassin de vie* permettra d’évacuer les difficultés conceptuelles liées à la notion même de *ville* pour les villes nouvelles tout en restant fidèle à la notion de *vraie ville*, utilisée par Paul Delouvrier pour décrire le fonctionnement de ces villes nouvelles. Dans cette recherche, le bassin de vie ne sera pas appréhendé à partir de l’offre urbaine mais des pratiques de mobilités des habitants.

Nous exposerons comment l’évolution des dynamiques territoriales a suscité chez certains chercheurs un renouvellement de leur appareil conceptuel : les modes de vie se sont modifiés et avec eux les territoires du quotidien, mettant au jour le rôle déterminant de la mobilité dans l’évolution des dynamiques urbaines. Nous verrons ensuite comment la notion de *bassin de vie* s’inscrit dans cette continuité. Son appropriation par les aménageurs et les politiciens soulève la nécessité de trouver des concepts adéquats pour nommer une réalité nouvelle. L’INSEE, en posant les bases statistiques de la notion de *bassin de vie*, a permis une avancée certaine prenant en compte l’évolution des modes de vie et le rôle qui est tenu par la mobilité. Mais, appliquée aux grandes agglomérations, cette définition statistique rencontre des limites.

Nous proposerons donc de dépasser l’approche du bassin de vie de l’INSEE à partir des acquis de la recherche urbaine menée au cours des années quatre-vingt-dix portant sur la mobilité. Nous

verrons en quoi la mobilité est une notion et un phénomène complexe imposant une approche systémique des mobilités où l'individu est au centre des analyses et qui, loin de s'opposer au terme d'ancrage, en renouvelle l'approche.

1. RENOUVELLEMENT DE L'APPAREIL CONCEPTUEL AU COURS DES ANNÉES 90

L'évolution des rapports centre/périphérie s'est accompagnée d'une recherche de concepts cherchant à décrire et à analyser les mutations territoriales en cours et faisant émerger de nouveaux terrains d'études. Les recherches menées, notamment depuis le milieu des années quatre-vingt-dix, cherchent à redéfinir des modèles et des concepts plus adéquats à l'évolution de l'organisation urbaine (Rémy, 2001 ; Berroir, Saint Julien, 2004). Les terrains d'études évoluent également et permettent de mieux cerner les dynamiques à l'œuvre (Aguilera, 2004). Ces différents changements offrent la possibilité d'appréhender plus finement le mode selon lequel ces territoires se recomposent (Pinson, Thomann, 2000 ; Jaillet, Golovtchenko, Pervenchon, 2003) et d'en mesurer les conséquences en matière de représentations territoriales (Sencébé, Hilal, 2003).

1.1. Modification des termes du débat : redéfinition de concepts et de terrains d'études

L'une des caractéristiques du fait urbain est d'être en transformation continue, faisant émerger une succession de formes identifiées par des appellations spécifiques qui cherchent à saisir une réalité en changement. Ce sont *bien de nouvelles catégories de penser dont on a besoin pour nommer les nouvelles territorialités et peut-être à vingt ans légiférer un jour en leur nom (...)*. *L'incertitude, en tant qu'apparition et réapparition incessantes générées par des mouvements de données autres et inconnues ainsi que par des problèmes nouveaux, radicalement nouveaux, et pas seulement récurrents, a sur la profession urbanistique deux conséquences principales. Elle oblige au renouvellement permanent des concepts urbains, c'est-à-dire une reformulation continue des modèles d'intelligibilité et de réalités urbaines mouvantes (Dubois-Taine, 1997). Elle oblige également, non pas tant à produire sans fin des outils urbanistiques nouveaux et adaptés chaque fois aux mutations ininterrompues de la vie sociale, qu'à opter pour des régulations ouvertes (Chalas, 2002 p. 64).*

L'approche historique et documentaire réalisée par Marya Aquachar-Charpentier sur le phénomène de péri-urbanisation (Aquachar-Charpentier, 1997) montre comment le terme de *péri-urbanisation* s'est imposé pour décrire l'évolution de l'organisation urbaine devenant un objet de recherche à part entière. Dans les années soixante-dix, *ce qui est nouveau, c'est l'expansion spatiale du phénomène, sa dilution jusque dans les territoires très éloignés de la ville-centre (Steinberg, 1990, p.100-109)*. Tout un vocabulaire a tenté de définir cet aspect de la croissance urbaine. *La multiplicité des expressions souligne la complexité des processus de croissance périphérique des agglomérations et donc la difficulté des auteurs à aboutir à une qualification du phénomène (Aquachar-Charpentier, 1997, p. 7)⁵³ : on parle*

⁵³ <http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/CDU/accueil/bibliographies/periurb/periurb2.htm>

de *nouvelles banlieues*, de *suburbanisation*, de *rurbanisation*⁵⁴, d'*exurbanisation* ou de *périurbanisation*. Ce dernier apparaît pour la première fois en 1967 dans un article de Jean-Bernard Racine⁵⁵. Mais, selon Marya Aquachar-Charpentier, c'est plutôt au début des années quatre-vingts que Beaujeu et Garnier (Beaujeu, Garnier, 1983) lui donnent toute son ampleur. À travers cette notion, les auteurs cherchent un nouveau terme pour rendre compte des évolutions à l'œuvre : *On doit envisager plutôt ce qui est autour de l'agglomération (villes + banlieues) ; ce seraient les franges, les marges de l'agglomération, mais sans être encore englobé dans l'urbain. C'est l'espace soumis à l'avancée du front urbain [...] Le terme péri-urbain se révèle ainsi très utile, afin de saisir une nouvelle réalité [...] un lieu de contacts où s'interpénètrent et s'affrontent deux mondes : le rural et l'urbain* (Beaujeu, Garnier, 1983, p. 7-8).

Aujourd'hui pour désigner le périurbain certains auteurs parlent de *tiers espaces* (Vanier, 2002)⁵⁶ d'autres plaident pour l'abandon de certaines notions comme *urbanisation des campagnes* et *périurbanisation* parce qu'elles renvoient à des mécanismes qui ne peuvent être d'origine urbaine. Laurence Thomsin (Thomsin, 2001)⁵⁷, par exemple dénonce ces expressions et plaide explicitement pour une rupture avec cette ancienne hiérarchisation des valeurs (Cattan, Berroir, 2006, p. 92).

Ces différentes perspectives marquent une évolution du mode de penser : en redéfinissant des concepts comme celui de *territoire* ou en prenant comme objet de recherche le fonctionnement interne de ces espaces situés en marge de la ville-centre, ces auteurs proposent une vision autre que celle du fait urbain traditionnel (*ville compacte*). Au delà des notions de *centre* et de *périphérie*, ils donnent donc toute leur ampleur aux évolutions territoriales actuelles.

En effet, l'évolution des dynamiques territoriales incite les chercheurs, notamment depuis la fin des années quatre-vingt-dix, à renouveler leur appareil conceptuel.

Par exemple, Jean Rémy définit, à partir d'observations empiriques concernant le nord de l'agglomération bruxelloise et la ville de Montréal, les concepts de *réseau aréolaire* et d'*aréole*. Cette proposition théorique a pour objectif de mettre en route une manière de penser à partir d'un schéma radio-concentrique avec des centres emboîtés et hiérarchisés entre eux. Cela aboutit à relativiser la position dichotomique séparant la ville dense et diverse de l'urbain informel où tout est étalé (Rémy, 2001, n.p.)⁵⁸. L'aréole, quant à elle, se définit comme un lieu de fixation marqué par une capacité d'autocentration et de flux centripètes.

⁵⁴ BAUER G., ROUX J.-M., 1976, *La « rurbanisation » ou la ville éparpillée*, Paris, Seuil, 192 p. La rurbanisation est un néologisme construit à partir du terme rural et du terme urbain. Il désigne le processus de "retour" des citadins à partir de la fin des années soixante et le début des années soixante-dix dans des espaces qualifiés de ruraux.

⁵⁵ RACINE J.-B. 1967, « Exurbanisation et métamorphisme péri-urbain ; introduction à l'étude de la croissance du grand Montréal », *Revue de géographie de Montréal*, n° 22, p. 313-341.

⁵⁶ Martin Vanier propose la notion de *tiers espace* : *la réalité territoriale la plus nouvelle pour les trente années écoulées, c'est sans doute l'apparition et l'affirmation d'un troisième type de territorialité, entre ruralité et urbanité, vécue par une troisième catégorie d'habitants, entre villageois et citadins, qui peuplent une troisième catégorie d'espaces, entre campagne et ville : le tiers espace du périurbain plus ou moins lointain, plus ou moins diffus, qui commence aux portes de la banlieue et finit parfois très en profondeur dans les « campagnes vraies », au gré des axes de communication qui sont aussi de pénétration des modes de vie urbanisés* (Vanier, 2002, p. 80).

⁵⁷ THOMSIN L., 2001, « Un concept pour le décrire : l'espace rural rurbanisé », *Ruralia*, n°09.

<http://ruralia.revues.org/document250.html>

⁵⁸ RÉMY J. 2001, *Ville visible, ville invisible : un réseau aréolaire ?* Article disponible à l'adresse suivante : http://www.dau.uniroma1.it/eventiDAU/intervento_di_jean_remy.htm. Pour de plus amples informations se reporter à l'article suivant : RÉMY J., 2000, « Métropolisation et diffusion de l'urbain », in *Les territoires de la mobilité*, PUCA, Dir. Bonnet M., Desjeux D., PUF, p. 171-189.

D'autres redéfinissent des notions existantes à partir des dynamiques actuelles. Historiquement, la notion de territoire se définit comme un espace clos et marqué par des frontières. Ce terme s'est généralisé avec *la formation d'États puissants* : il est devenu *le morceau de terre habité sur lequel s'exerce une autorité [...]. Il appartient au domaine juridique et politique et sous-entend l'idée d'une aire limitée et dominée [...] le gouvernement des hommes ne se conçoit jusqu'à présent qu'inscrit dans des limites* (Pinson, Thomann, 2000, p. 100). Sandrine Berroir et Thérèse Saint Julien proposent une approche différente du territoire en le définissant à partir des notions de flux et de mobilités. Suivant cette considération, les auteurs démontrent, à travers une étude portant sur les mobilités domicile-travail, le polycentrisme croissant des régions métropolitaines (Berroir, Saint Julien, 2004).

Dans un autre ordre d'idée, mais avec une préoccupation similaire, d'autres travaux s'attachent plus particulièrement à l'étude des espaces périphériques. Les travaux menés entre autres par Aguilera, Mignot et Bellanger illustrent ce parti pris. Les auteurs se basent sur le constat suivant : le phénomène de desserrement s'accompagne d'un éclatement des structures territoriales antérieures et l'organisation monocentrique évolue en différents pôles qui attirent, selon les cas, de la population, des activités économiques, voir les deux. En conséquence, le dynamisme de la couronne péri-urbaine (au sens défini par l'INSEE) ne doit pas être minimisé : ce territoire attire des habitants et aussi, de façon croissante, des entreprises, même si leur développement y demeure très mesuré et que ce dernier concerne essentiellement les communes les plus importantes et les mieux desservies (Aguilera, 2002). Pour expliquer les schémas de mobilité et leurs évolutions, Mignot, Aguilera et Bloy montrent comment l'organisation des localisations des emplois et de la population au sein même de la périphérie est au moins sinon plus importante que la seule répartition entre centre et périphérie. Les résultats confirment l'existence de logiques de proximité habitat-emploi dans les communes qui concentrent l'essentiel des emplois périphériques : même si ces pôles n'échappent pas au phénomène d'accroissement constant des distances domicile-travail et que les résultats ne permettent pas de conclure à l'autonomisation croissante de ces pôles, la part des actifs qui y réside et y travaille est importante. Les migrations entre communes proches sont fortement présentes et les distances parcourues sont plus faibles que celles des actifs résidant ailleurs dans la périphérie (Aguilera, 2004).

Notre analyse va donc dans le sens de Nadine Cattan et Sandrine Berroir (Cattan, Berroir, 2006) dans l'étude qu'elles ont réalisée sur les représentations de l'étalement en Europe (Cattan, Berroir, 2006). Si l'étude de l'étalement urbain a été marquée par un ensemble de thèses alarmistes sur la disparition des villes, ces évolutions sont présentées aujourd'hui comme étant moins une disparition des villes qu'une complexification et une diversification des modèles urbains faisant apparaître les limites de certains concepts devenus inopérants pour analyser et appréhender les mutations en cours : *La centralité concentre une idée définie de la communauté urbaine. Une remise en cause de celle-ci s'accompagne inexorablement d'une remise en cause des valeurs sociales définissant la ville. Sécession urbaine, gated communities, et entre-soi sont les conséquences, pour ces études, du développement de l'étalement urbain. En mettant à l'épreuve le principe de centralité, l'étalement fait éclater un identifiant fort de l'urbanité européenne [...] ces études conduisent à penser que la crainte de voir malmener le principe de centralité est*

également alimentée par la peur de perdre un concept scientifique incontournable du phénomène urbain. Marcel Roncayolo (1993) souligne qu'à défaut d'une théorie générale des villes dont la construction pose problème, les chercheurs sont tributaires du concept de centralité les renvoyant à leur propre angoisse, limites et capacités à saisir les phénomènes émergents (Cattan, Berroir, 2006 p. 89). Lu à travers le prisme centre/périphérie, les deux auteurs montrent aussi que les études reposent sur une distinction forte entre le dedans et le dehors condamnant ces espaces péri-urbains à n'être que des pis-aller. Si l'on exclut une réflexion de Chombart de Lauze (1982) qui souligne que la périphérie des villes est un lieu de cultures originales et constitue un potentiel de renouveau dont nous mesurons encore mal les possibilités d'actions, les travaux qui s'intéressent au développement périphérique des villes en termes d'éclosion d'une culture propre sont rares et récents (...). Dépasser cette opposition centre/périphérie permettrait de passer outre la considération selon laquelle l'espace péri-urbain est un espace résiduel ou interstitiel, captif d'un inexorable processus d'étalement urbain (Thomasin, 2001 cité par Cattan, Berroir, 2006 p. 90).

1.2. Évolution des territoires quotidiens et des modes d'habiter

Si un certain nombre de travaux montrent le fonctionnement de moins en moins monocentrique des grandes agglomérations, d'autres études se sont attachées aux pratiques de mobilité des personnes vivant en dehors de la ville-centre. Ainsi, nous sommes en mesure d'apporter un éclairage plus précis sur le fonctionnement de ces territoires. Dans l'ensemble, ces études démontrent le caractère *multi-local de l'habiter*, nuancent les rôles fonctionnels et symboliques remplis par l'agglomération centrale, et confortent les dynamiques sociales et urbaines relevées à plus grande échelle.

Les pratiques spatiales des habitants sont de plus en plus organisées autour de lieux spécialisés et dispersés au sein d'une aire métropolitaine étendue (Haumont, 2000). Cependant, Daniel Pinson et Sandra Thomann montrent dans leur recherche portant sur les ménages résidant aux alentours de Marseille, que les activités quotidiennes des ménages se déroulent aussi à proximité du lieu de résidence. Les auteurs considèrent la maison en péri-urbain comme un élément générateur d'un mode de vie : en tant qu'habitation, tant au niveau de sa morphologie que de son contenu symbolique et affectif, cette maison est une forme particulière de réalisation et d'investissement *ayant comme condition d'existence la nécessité du déplacement sur un mode pérégrinatoire. Par ce type de relation à l'extérieur, fortement réticulaire, elle est le point de départ des mobilités de ses occupants, qui à partir de ce point fixe, rejoignent des lieux de destinations nécessaires au bon fonctionnement de la vie domestique et à l'élaboration de rapports sociaux. Par ses destinations et ses trajets, l'environnement extérieur interpelle les occupants de la maison, et de cette relation naissent des territoires, variables selon les membres de la famille* (Pinson, Thomann, 2000, p. 99). Les trajets de courtes distances effectués par la famille se multiplient aussi autour du lieu de résidence (Pinson, Thomann, 2000) : *L'organisation de l'espace qui en résulte semble aujourd'hui se structurer, pour les habitants des périphéries, autour de deux niveaux territoriaux : celui de l'agglomération et celui du logement. Le niveau de l'agglomération ou de l'espace métropolitain, correspondrait à l'espace des sociabilités (Ascher, 1998) (...) un autre niveau représenterait l'enracinement, l'habiter dans ses dimensions existentielles*

(Roux, 2000). Celui-ci tend à coïncider avec le logement et avec la maison individuelle en particulier (Jaillet, 1990). En conséquence, la dispersion des pratiques individualisées dans l'espace rend moins nécessaire la continuité et l'épaisseur de la commune quand elle est intégrée à l'agglomération qui la dépasse, ou du quartier. Ces tissus urbains intermédiaires ne composent plus, ni l'un, ni l'autre des territoires de pratiques et de communication sociales (Fourny, Micoud, 2002, p. 34-35).

Marie-Christine Jaillet, Nicolas Golovtchenko et Maryse Pervenchon, dont les recherches portent sur les ménages *ayant fait le choix* de quitter l'agglomération toulousaine pour s'installer en dehors de celle-ci, dégagent de leurs analyses deux types de comportements concernant la localisation de leurs différentes activités quotidiennes : ou bien les ménages re-polarisent une partie importante des lieux fréquentés autour de leur nouveau lieu de vie afin de réduire le nombre déplacements et les distances parcourues, ou bien ils réorganisent leur vie quotidienne au sein d'un espace *dilaté* reposant sur une mobilité importante cumulant différentes échelles géographiques.

L'évolution des rapports fonctionnels s'accompagne également de l'évolution des rapports symboliques. La recherche menée par Yannick Sencébé et Mohamed Hilal s'intéresse aux individus travaillant à Dijon et résidant dans sa périphérie (Sencébé, Hilal dir., 2002). Les résultats de cette recherche révèlent une représentation négative du centre-ville qui crée chez les personnes rencontrées un *effet de repoussoir* : malgré la proximité, ces personnes ne le fréquentent pas. Le centre-ville n'incarne plus, dans ce cas précis, l'image valorisante de la citadinité et ne se révèle plus indispensable à la réalisation des différentes activités quotidiennes.

Les dynamiques urbaines évoluent et soulignent l'interdépendance entre mobilité et territoire et expliquent l'émergence des territoires du quotidien.

Mouna-Hayat Boulahbal distingue le *territoire collectif* du *territoire individuel* (Boulahbal, 2000). Le premier s'inscrit dans une approche macro-sociale et permet d'identifier une agglomération par des solidarités territoriales entre zones d'habitats et zones d'activités. Le territoire se définit donc ici comme étant l'ensemble des lieux de résidence et d'interactions d'un groupe social et des liens entre ces lieux. Le second, relève plutôt d'une approche micro-sociale et caractérise l'inscription sociale d'un individu dans son environnement. Le territoire individuel se définit alors comme l'ensemble des lieux fréquentés par une personne dans le cadre de sa vie quotidienne et en référence au lieu de résidence. C'est ce que nous désignerons dans notre recherche comme étant le territoire quotidien des habitants.

Dans cette conception, le logement⁵⁹ reste le point central à partir duquel s'effectuent les déplacements quotidiens et se construisent des habitudes instituant une routine. Mais, le logement n'est plus le seul lieu où l'on habite (Ségaud, 1998) : *la mobilité suppose une pratique particulière de l'espace social qui fait que l'habiter peut se partager sur plusieurs lieux* (Rémy, 2000, p. 172). Ces évolutions modifient considérablement les notions de *quartier* et de *proximité*. La notion de quartier introduit souvent l'idée que la proximité s'organise essentiellement autour du logement et

⁵⁹ Le logement est entendu, ici, au sens de résidence principale.

des relations de voisinage. Or, la proximité, qui était une affaire d'espace, est devenue une affaire de temps (Chalas, 1997). À partir de ce constat, Jean Rémy propose une remise en cause de ce concept et postule que *tout ordre de proximité n'est pas associé physiquement à la résidence, un ordre de proximité peut se construire à partir d'une activité qui trouve son épanouissement à travers la constitution d'un milieu diversifié* (Rémy, 2001, n.p.)⁶⁰. En suivant une proposition d'Alain Bourdin (Bourdin, 2000), Jean Rémy adopte le concept de *site urbain* qu'il considère plus ouvert que celui de quartier et qui permettrait d'étudier les ordres de proximité différemment. La notion de quartier perd-elle pour autant toute sa pertinence ? Si certains auteurs s'accordent à dire que le quartier est associé à la forme de la ville d'hier (Dubois-Taine, Chalas, 1997) et que la sociabilité de quartier est réservée aux groupes captifs (Ascher, 1995), d'autres comme Jean-Yves Authier démontrent que ceux qui fréquentent le quartier sont également ceux qui fréquentent d'autres espaces. Le quartier reste, pour une proportion d'individus, un lieu important des pratiques mais il ne constitue plus, de toute évidence, le lieu privilégié de ses habitants (Authier, 2001).

L'évolution des modes d'habiter se traduit aussi par une redéfinition du rôle des réseaux. L'espace que l'on habite ne se limite pas seulement aux lieux que l'on fréquente, il inclut également les couloirs de circulation et de distribution vers ces destinations (Pinson, 2002), *à un certain degré, la densification des réseaux produit du territoire* (Lévy, 2000, p. 157). L'Atomium de Bruxelles, construit dans le cadre de l'Exposition universelle de 1958, s'organise autour d'atomes : de petites sphères sont reliées par des barreaux dans lesquels les visiteurs peuvent circuler. Jacques Lévy utilise l'image de cette architecture pour qualifier la ville contemporaine : il considère les sphères comme des territoires multidimensionnels forts (résidence, travail, achats, culture...) et les barreaux comme des lieux-mouvements. Ainsi défini, le modèle de l'Atomium inverse la relation classique entre territoire et réseau car le réseau devient territoire : *Les espaces auxquels nous nous sentons appartenir ne sont plus seulement des territoires mais aussi des réseaux [...] ces espaces sont lacunaires, faits de points et de lignes. Cela ne signifie pas qu'on ne puisse pas se les approprier. On peut se sentir « chez soi » sur la route (ligne) ou dans un hypermarché (point). [...] Les identités contemporaines peuvent donc être analysées comme une combinaison variable de territoires et de réseaux* (Lévy, 2000, p. 168-169).

La ville est donc vécue et déclinée en terme d'étendue, construite par des liens de proximité qui dans un espace continue volent en éclat. La ville devient donc réticulée, construite par des relations en connexité entre des lieux distants (Cattan, Berroir, 2006). L'environnement se présente alors comme une superposition d'espaces, chacun d'eux se définissant par des modalités de liaison. Ces dernières se caractérisent par un moyen de transport, une vitesse et une intensité des flux (Lévy, 2000). Les études portant sur le péri-urbain considèrent l'automobile comme le mode de prédilection permettant de passer outre la séparation entre le lieu de résidence, le lieu de travail, de loisirs ou d'achats. L'usage de la voiture permet de circuler sur les réseaux routiers et autoroutiers et induit la construction d'itinéraires aussi variés que tendent à le devenir les centres

⁶⁰ RÉMY Jean (2001), Ville visible, ville invisible : un réseau aréolaire ?
http://www.dau.uniroma1.it/eventiDAU/intervento_di_jean_remy.htm

d'intérêts et les expériences des individus. Plus qu'un moyen de déplacement, c'est *une manière d'expérimenter l'espace* (Berger, 2002, p. 329), de développer une aptitude à se déplacer, *un savoir-faire automobile* (Sajou, 2002, p. 184-196).

Ainsi, *Les villes sont aujourd'hui des espaces à multiples vitesses* (Lévy, 2001, p. 157). En qualifiant ce phénomène d'inédit, Jacques Lévy contribue à soulever la question de l'évolution des dynamiques actuelles, et plus particulièrement celle du rôle joué par les flux dans la production territoriale et urbaine. La mise en place d'infrastructures de transports individuels et collectifs, a permis d'améliorer considérablement la vitesse de déplacement des individus en les affranchissant des distances. Les échelles spatiales se sont multipliées (Joye et al, 1995) et le vide est sans cesse recréé dans cet archipel où jouent pleinement les effets de lignes et de tunnels. *Cette « ville qui ne se matérialise que lorsqu'elle est en mouvement » est qualifiée d'invisible* (Beaucire, 1995) et traduit qu'avec la ville *une nouvelle sorte d'espace urbain voit le jour, fait de mouvement, « de flux qui se fait espace, (et) qui est espace lui-même »* (Chalas, 2000). *C'est la ville-réseau qui remplace la ville-territoire, la ville de l'interactivité qui détrône celle de l'activité* (Virilio, 1986). *Le flux est donc un élément déterminant de la production territoriale et urbaine* (Cattan, Berroir, 2006, p. 93).

Ces différentes perspectives marquent une évolution du mode de penser : en redéfinissant des concepts comme celui de territoire ou en prenant comme objet de recherche le fonctionnement interne de ces espaces situés en marge de la ville-centre, ces auteurs proposent une vision autre que celle du fait urbain traditionnel (ville compacte). Au-delà des notions de centre et de périphérie, ils donnent toute leur ampleur aux évolutions territoriales actuelles. Le terme de bassin de vie s'inscrit dans ces évolutions. Après avoir retracé les origines de ce concept, nous insisterons plus particulièrement sur les divers emplois dont il fait l'objet et nous verrons comment il apparaît révélateur des dynamiques territoriales actuelles qui redéfinissent les rapports centre/périphérie tout en faisant part des ses limites.

2. ÉMERGENCE DE LA NOTION DE BASSIN DE VIE : CONSEQUENCE DE L'ÉVOLUTION DES DYNAMIQUES TERRITORIALES ET DES MODES DE VIE ?

2.1. Le bassin de vie : appropriation du terme par les aménageurs et le corps politique

Depuis la fin des années quatre-vingt-dix, le terme de *bassin de vie* est de plus en plus usité dans le champ politique et dans le domaine de l'aménagement. *L'optimum dimensionnel du bassin de vie a fait son bonhomme de chemin dans la pensée contemporaine de l'action publique* (Vanier, 2002 p. 79). Prenons l'exemple des Plans de Déplacements Urbains (PDU). Pour les PDU, la notion de *bassin de vie* désigne une *aire géographique cohérente, offrant à la fois un accès au travail, aux achats, aux services, aux loisirs et aux différentes formes de la vie familiale et sociétale* (PDUIF, 2000, p. 107). Elle détermine la mise en place des Plans de Déplacements Locaux (PLD).

En 1982, dans un contexte politique marqué par la décentralisation et les conséquences d'une motorisation croissante, la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) est votée. Elle propose la mise en place d'une politique de déplacement au niveau local et instaure un nouveau document de planification : le Plan de Déplacement Urbain (PDU). La loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (la loi LAURE) de 1996 réaffirme la thématique de l'environnement et du cadre de vie comme fondement d'un PDU, et rend ce document obligatoire pour toutes les agglomérations supérieures à 100 000 habitants. Les PDU font apparaître la nécessité de plus en plus forte d'établir une cohérence entre l'urbanisme et les transports. Leur mise en place s'organise autour de comités locaux (Plan Locaux de Déplacement) définis comme des structures inter-communales engagées dans l'élaboration de la démarche PDU. Ils ont pour rôle d'assurer le pilotage des actions mises en place au niveau local tout en veillant à la cohérence de ces actions au niveau régional ainsi que leur montage financier. Ces comités sont créés à l'initiative d'un regroupement de communes et interviennent sur un périmètre devant être approuvé par arrêté préfectoral : *Un grand nombre des orientations fixées par le PDU relèvent du pouvoir de police du Maire ou de leur prise en compte dans les POS. Elles ne pourront être mises en œuvre qu'au niveau communal. Afin d'assurer une cohérence des dispositions locales, il est indispensable qu'il y ait une concertation entre les communes d'un même bassin de vie* (PDUIF, 2000, p. 107). Cette définition repose sur un périmètre qui reflète fortement les relations intercommunales. Les bassins de vie, tels qu'ils se mettent en place dans le cadre des déplacements urbains, reproduisent plus des *zones de pouvoirs*⁶¹, qui reprennent les limites administratives des structures communales, que des *zones de savoirs* qui permettent l'étude d'un

⁶¹ Les notions de *zones de pouvoirs* et de *savoirs* que nous reprenons ici sont définies par Christophe Terrier (Terrier, 1998b).

territoire sur des bases adaptées à la réalité actuelle. La notion de *bassin de vie* est donc utilisée dans le domaine des transports avant que l'INSEE élabore son nouveau contenu statistique et propose un découpage de la France métropolitaine.

Par ailleurs, dans certaines études, portant sur la mobilité locale en France, Jean-Pierre Orfeuil emploie un système de description pour rendre compte de la géographie des déplacements. Il utilise le terme de *bassin de vie* pour désigner les ZPIU qu'il étudie à partir du *Recensement Général de la Population* de 1990. Il propose une grille de lecture construite à partir de deux composantes : *la première reflète la taille du bassin de vie [...] la seconde le type de liaison au sein de ces bassins* (Orfeuil, 2000, p. 50). La répartition par taille distingue la ZPIU francilienne, les ZPIU de Province de plus de 300 000 habitants, de 50 000 à 300 000, de moins de 50 000 habitants et le milieu rural profond. Les types de liaisons sont différents selon que l'origine et la destination soient les villes-centres, l'agglomération principale, les communes de banlieue ou les communes de périphérie. Le dernier type de liaison renseigne sur les échanges entre ZPIU. Cette analyse est d'ordre géographique et comprend ce qui relève des localisations résidentielles et des localisations correspondant aux résidences, aux emplois et plus généralement aux activités. Ces différentes études ont permis de hiérarchiser les zones de croissance de la mobilité : *dans un espace plus vaste toujours, même au sein de la mobilité locale, les échanges entre bassins de vie augmentent plus que les échanges internes aux bassins de vie aussi bien pour le travail (Massot, Orfeuil, 1995)⁶² que pour les autres types de déplacements (Gallez, Orfeuil, 1997)⁶³* (Massot, Orfeuil, Bellanger, 2000 p. 12). Concernant les kilomètres parcourus l'augmentation les chiffres sont respectivement de + 62% et de + 22%. Il convient de préciser que ce phénomène concerne assez peu l'Ile-de-France.

L'usage du terme *bassin de vie*, s'inscrit au-delà de la définition attribuée par l'INSEE et témoigne de l'évolution des dynamiques urbaines en considérant les dynamiques internes aux grandes agglomérations. En effet, le phénomène urbain se caractérise par une dynamique interne qui renouvelle les configurations socio-spatiales, plutôt que par une extension continue : *le développement de la péri-urbanisation amène à penser et raisonner en bassin de vie* (Orfeuil, 1999, p. 109-110). Cette notion remet en jeu une hiérarchie acquise depuis longtemps.

2.2. Bassin de vie : définition de l'INSEE

La notion de *bassin* et plus particulièrement de *bassin de vie*, notion à laquelle nous allons nous intéresser maintenant connaît un engouement récent qui fait parfois oublier ses origines floues. Ce n'est qu'en 2004, que l'INSEE établit le contenu statistique et théorique de cette notion nécessaire en vue de proposer les bases d'un nouveau découpage du territoire métropolitain.

⁶² MASSOT M.-H., ORFEUIL J.-P., 1995, *Espaces de vie, Espaces de travail. 15 ans d'évolution*, INRETS, 114 p.

⁶³ GALLEZ C., ORFEUIL J.-P., 1998, « Dis-moi où tu habites, je te dirai comment tu te déplaces », in *Données urbaines n°2*, PUMAIN et MATTEI Éd, Anthropos, p. 157-164.

Initialement, la notion de *bassin de vie* était utilisée par l'INSEE pour des études locales. Elle désignait la zone d'attraction des équipements de services et de proximité appelée aussi *bassin d'équipements* ou *zone de petites chalandises* (Terrier, 1998). Cette acception a commencé à évoluer suite à la création des aires urbaines.

Le zonage en aire urbaine de l'INSEE détermine l'espace à dominante urbaine mais comme le souligne Mohammed Hilal et Bertrand Schmitt *le reste du territoire y est défini de façon résiduelle comme l'espace à dominante rurale* (Hilal, Schmitt, 1997 p. 1)⁶⁴. L'Institut National de Recherche Agronomique (INRA) propose une typologie complémentaire au zonage en aire urbaine dite *complément rural* qui sera validée par l'INSEE. Les résultats de cette étude ont été rassemblés dans un ouvrage issu de la série *Contours et Caractères* de l'INSEE en 1998⁶⁵ sous le titre suivant : *Les campagnes et leurs villes* (Schmitt et alii, 1998)⁶⁶. Dix ans auparavant, la même série publie un numéro intitulé *Villes et campagnes*⁶⁷. Le rapport hiérarchique entre l'urbain et le rural s'est donc inversé.

Par la suite, cette approche du territoire français est approfondie par Vincent Vallès qui, en superposant la carte des bassins de vie (ou bassins d'équipements ou zones de petites chalandises) à celles des aires urbaines enrichies de leur *complément rural*, propose la carte des *Territoires vécus*⁶⁸. Ce travail montre comment les habitants vivent leur territoire à travers les déplacements qu'ils effectuent pour se rendre sur leur lieu d'emploi (apport des aires urbaines), ou sur leurs lieux d'achats (apport des zones d'attraction des équipements et des services). Ainsi, apparaît le décalage flagrant entre les territoires administrés et les territoires pratiqués : *Depuis un demi-siècle, les territoires administratifs traditionnels – communes, cantons – correspondent de moins en moins à des espaces pertinents pour décrire et étudier les conditions de vie des français. En effet, leurs habitants en franchissent souvent les limites pour effectuer les actes courants de la vie quotidienne, comme se rendre à leur travail ou faire leurs courses* (Julien, Pougnaud, 2004, p. 1). Cette carte se présente comme un véritable plaidoyer manifestant la nécessité de reconsidérer l'approche politique des territoires au vu de l'évolution des modes de vie et du rôle joué par la mobilité.

C'est donc à partir des travaux de Schmitt (Schmitt et alii, 1998) et surtout de Vallès (Vallès, 2002), que le Comité Interministériel de l'Aménagement et du Développement du Territoire (CIADT) confie en 2003 à l'INSEE l'animation d'un groupe de travail, réunissant l'Institut national de la recherche agronomique (INRA), l'Institut Français de l'Environnement (IFEN), le Ministère de l'Agriculture et l'Institut Français de l'Environnement, pour mieux qualifier l'espace à dominante rurale et compléter cette approche⁶⁹. *La plus grande avancée de ce rapport est, sans doute, la*

⁶⁴ <http://www.inra.fr/esr/publications/iss/pdf/iss97-5.pdf?PHPSESSID=19681c318c3b4be98cb07e32c4b5aba7>

⁶⁵ SCHMITT B. et alii, 1998, *Les campagnes et leurs villes*, INSEE-INRA, coll. "Contours et caractères", INSEE, Paris, 203 p.

⁶⁶ Cette typologie a été réactualisée sur la base du RGP 1999. L'INSEE et l'INRA ont procédé à un réexamen approfondi de son contenu. Les résultats sont disponibles dans le rapport suivant : SCHMITT B. et alii, *Actualisation du zonage en aire urbaine et de son complément rural : définitions, résultats et analyse critique*, 2002, Rapport au Commissariat Général au Plan, Instance d'évaluation des politiques de Développement Rural, 46 p. <http://www.dijon.inra.fr/esr/pagesperso/schmitt/BSetal-rappCGP-text.pdf>

⁶⁷ MARPSAT et alii, 1988, *Villes et campagnes*, INSEE, Paris, coll. "Contours et caractères", INSEE, 181 p.

⁶⁸ VALLES V., 2002, *Territoire vécus, organisation territoriale de l'emploi et des services, édition 2002*, carte format mural INSEE, 2002.

⁶⁹ Ce groupe de travail a produit le rapport suivant : INSEE, INRA, IFEN 2003, *Structuration de l'espace rural : une approche par les bassins de vie*, DATAR, 114 p.

détermination de bassins de vie (INSEE et alii, 2003, p. 113). La carte des *Territoires vécus* a été enrichie en prenant en compte l'accès, essentiel, aux services scolaires et de santé et a intégré l'accès à l'emploi (Julien, Pougard, 2004, p. 1). Ce dernier point différencie désormais le bassin de vie des zones de petites chalandises et des bassins d'équipements. L'emploi s'ajoute aux équipements. Le bassin de vie se définit comme étant *le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès à la fois aux équipements et à l'emploi* (Julien, Pougard, 2004, p.1). Cette définition prend en compte quatre types d'équipements : les équipements concurrentiels⁷⁰ et non concurrentiels⁷¹, les équipements liés à l'éducation⁷² et à la santé⁷³. Selon l'INSEE, cet outil propose un nouveau découpage qui donne la possibilité de comprendre la structuration du territoire de la France métropolitaine.

En définitive, 1 916 bassins de vie ont été délimités⁷⁴ mais cette partition du territoire français ne trouve pas sa pertinence pour l'ensemble de ses unités. *Ce découpage permet de mieux connaître l'espace rural mais apparaît totalement inapproprié aux grandes agglomérations : en milieu dense, il n'a pas été possible de distinguer des territoires bien séparés qui vérifieraient chacun à un degré suffisant la condition recherchée. Il existe certes des structurations mais elles se recouvrent très fortement et ne se prêtent pas au zonage [...]. Il est clair que la totalité de l'unité urbaine de Paris ou de celle de Lyon n'appartient pas en réalité à un seul bassin de vie* (Julien, Pougard, 2004, p. 4)⁷⁵. On distingue 171 bassins de vie de grandes agglomérations regroupant près des deux tiers de la population française et 1 745 des bourgs et petites villes

⁷⁰ Équipements concurrentiels : hypermarché et supermarché, vétérinaire, banque, magasin de vêtements, magasin de chaussure, librairie, magasin d'électroménager, magasin de meubles, droguerie, grande surface non alimentaire, marché de détail (Julien, Pougard, 2004).

⁷¹ Équipements non concurrentiels : gendarmerie, perception, notaire, ANPE, maison de retraite, bureau de poste, crèche-garderie, installation sportive couverte, piscine couverte, école de musique cinéma (Julien, Pougard, 2004).

⁷² Équipements d'éducation : collège, lycée général et/ou technologique, lycée professionnel (Julien, Pougard, 2004)

⁷³ Médecin, infirmière, pharmacie, masseur kinésithérapeute, dentiste, ambulance, maternité, urgence, hôpital de court séjour, hôpital de moyen et long séjour (Julien, Pougard, 2004).

⁷⁴ Le découpage de la France en bassins de vie réalisé par l'INSEE, en 2004, mobilise plusieurs sources statistiques :

- INSEE, Recensement de la population 1999 (exploitation principale ou complémentaire)
- INSEE, Recensements de la population 1962, 1968, 1975, 1982 et 1990
- SCEES-INSEE, Inventaire communal 1998
- SCEES, Recensements agricoles 1988 et 2000
- IFEN, Corinne Land Cover 1996
- INRA (calcul de distances pour mesurer l'accessibilité)
- DREES, ADELI 2002 (données sur les professions médicales)
- Éducation nationale-DEP, rentrée 2002-2003.

Les travaux ayant concouru à la définition de la notion de bassin de vie sont disponibles sur le site de l'INSEE : http://www.insee.fr/fr/themes/detail.asp?ref_id=bassins_vie®_id=99&page=donnees-detaillees/bassins_vie/bassins_vie.htm

⁷⁵ À cette limite clairement énoncée par Julien et Pougard concernant la pertinence de la notion de bassin pour les grandes agglomérations, nous ajoutons celle émise par Martin Vanier qui s'inscrit dans un autre registre. Outre de se livrer à une critique de la notion de bassin dans son article « Les espaces du politique : trois réflexions pour sortir des limites du territoire » (Vanier, 2002), l'auteur défend une conception de l'espace en réseau plutôt qu'en bassin : *la fréquentation quotidienne de lieux ne dessine plus un bassin mais bien un réseau qui se développe même aux échelles intermétropolitaines et interrégionales, et non plus dans le cadre désormais classique du péri-urbain. Le phénomène est à prendre au sérieux : imaginons ce que sera l'horizon quotidien, sinon le bassin de vie, d'un Rhônalpin en 2015, lorsque, après Paris, à bien moins de deux heures, et Marseille à une heure et demie, s'ajoutera Turin dans les mêmes conditions d'accessibilité ? On aura alors, de même que dans d'autres régions comme le Nord-Pas-de-Calais, la même réalité, mais internationale cette fois, que pour l'actuel Francilien, qu'il est déjà bien difficile de « tenir » dans un bassin de vie, parce qu'elle nous amène à transgresser quotidiennement deux constitutifs du bassin, comme image naturelle du territoire : la limite et la distance* (Vanier, 2002, p. 80-81). Mais l'auteur précise que *tous les français ne sont pas péri-urbain et/ou grands navetteurs, et tous ne transgressent pas les fameux bassins de leurs pratiques sociales. Raison pour laquelle la métaphore du bassin a politiquement encore de beaux jours devant elle* (Vanier, 2002, p. 82).

peuplées en moyenne de 12 000 habitants. Ils rassemblent au total 28 000 communes. La notion de *bassin de vie* prend donc toute son ampleur dans l'étude des zones situées en dehors des milieux denses.

La notion de *bassin de vie* a donc l'intérêt de tenir compte du rôle croissant des mobilités dans l'évolution de modes de vie. Elle se construit non pas sur des limites administratives mais sur un périmètre défini par la présence d'une offre d'emploi et d'une offre urbaine nécessaires à la vie courante. En cela, la notion de *bassin de vie* se rapproche de la définition de la *vraie ville* donnée par Paul Delouvrier dans le SDAURP de 1965. Selon leur fondateur, les villes nouvelles pouvaient être considérées comme de *vraies villes* si derrière ce terme on acceptait l'idée d'une organisation socio-spatiale donnant au logement, à l'emploi aux services et aux équipements et dont les contours ne seraient plus soumis aux frontières communales. Mais la délimitation de bassin de vie de l'INSEE se révèle guère opératoire dans les grandes agglomérations.

3. LES ACQUIS DE LA RECHERCHE URBAINE

Nous proposons de dépasser la définition de l'INSEE et de redéfinir la notion de *bassin de vie* à partir des recherches urbaines menées au cours des années quatre-vingt-dix et deux mille sur la mobilité.

À partir d'une lecture historique, nous verrons comment le concept de mobilité s'est construit à la croisée de plusieurs champs disciplinaires multipliant les définitions et les approches ; puis nous discuterons de l'importance de considérer l'individu comme un acteur mobile et des apports possibles d'une lecture systémique. Enfin, nous verrons comment ces différentes évolutions ont considérablement redéfini les rapports entre mobilité et ancrage.

3.1. La mobilité : constitution d'un champ de recherche pluri-disciplinaire

Dans la recherche urbaine, la notion de mobilité trouve en partie ses origines dans les relations étroites entretenues entre le domaine des sciences humaines et celui des transports.

Dans le champ sociologique, *si la notion de mobilité est apparue dans les années vingt aux États-Unis comme un enjeu idéologique relatif à l'équité sociale (Sorokin, 1927)⁷⁶, elle n'entrera véritablement dans le champ scientifique international que dans les années soixante* (Bassand, Kaufmann, 2000, p. 129).

Néanmoins, l'école de Chicago pose dès les années vingt, les prémisses d'une étude de la mobilité. Dans un texte de 1925⁷⁷, Ernest W. Burgess développe une conception originale et importante de ce terme. Il différencie un déplacement d'une mobilité : *en soi le déplacement n'est une preuve ni de changement ni de croissance [...] le déplacement significatif pour la croissance implique qu'il y ait modification du déplacement en réponse à un nouveau stimulus ou à une nouvelle situation. Une telle modification des déplacements est appelée mobilité [que l'] on peut concevoir [...] comme le pouls de l'agglomération* [Burgess, 1998, p.143-144]. Dans cette approche, Burgess conçoit la mobilité comme la traduction spatiale de changements sociaux qui contribuent à modifier une ville ou une mégalopole. Il présente cette notion comme un indicateur de mutations urbaines liant étroitement ville et mobilité spatiale. À

⁷⁶ Pitirim Sorokin (1889-1968) introduit, pour la première fois, en 1927 dans un ouvrage intitulé *Social Mobility*, le concept de *mobilité sociale*. Ce sociologue russe, installé aux États-Unis dans les années vingt, désigne par ce concept le déplacement d'individus dans l'espace social.

http://www.bolender.com/Sociological%20Theory/Sorokin,%20Pitirim%20A/sorokin_pitirim_a.htm

Privilégiée dans le champ anglo-saxon, l'étude des mobilités sociales apparaît seulement au début à la fin des années soixante en France. Les champs de recherche se structurent : on distingue alors l'étude de la *mobilité intra-générationnelle* (aussi appelée *mobilité professionnelle*), l'étude de la mobilité intergénérationnelle (ascendante ou descendante) et l'étude de la mobilité horizontale. Cette dernière correspond au fait de pouvoir changer de secteur professionnel sans changer de place dans la hiérarchie sociale. Les travaux de Pierre Bourdieu, entre autres, ont largement contribué à nourrir ce champ de recherche.

⁷⁷ BURGESS E.W. 1998, « La mobilité comme pouls de l'agglomération », in Grafmeyer Y., Joseph I., *L'École de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Millau, Aubier, p. 143-147. Texte issu d'un recueil d'articles paru aux États-Unis en 1925 sous le titre *La Ville*.

propos de cette position adoptée par Burgess, Yves Grafmeyer souligne que *le jeu entre la mobilité des activités dans l'espace urbain, la mobilité sociale et la mobilité résidentielle est plus subtil que certains textes ne le laissent supposer, [mais] il y a là une intuition essentielle et l'amorce d'analyses capitales. Du coup, le lien entre les valeurs foncières et la distribution spatiale des activités et des résidences est pensé en référence explicite aux phénomènes de mobilité* (Grafmeyer, Joseph, 1998, p. 29). Robert Ezra Park prolonge cette conception et définit la mobilité dans une double acception. Dans la première, elle est présentée comme un déplacement géographique, où l'individu se déplace d'une agglomération à une autre ou à l'intérieur d'une même agglomération ; dans la seconde, elle est définie comme étant *la multiplicité des stimulations résultant de l'accroissement des communications* (Grafmeyer, Joseph, 1998, p. 39).

En d'autres termes, l'École de Chicago définit d'ores et déjà la mobilité au-delà de ses qualités géographiques. Certes, elle implique un déplacement dans l'espace visant un changement de lieu de résidence ou de lieu d'activité, mais elle est également présentée comme un facteur initiateur et révélateur d'un changement social montrant toute la complexité liée à son analyse.

Dans les années soixante-dix, ce vocable s'inscrit plus particulièrement dans l'étude des mobilités sociales et dans l'étude des migrations provoquées par l'exode rural (Schulet et al, 1997). Concernant plus particulièrement ce dernier point, Claire Lévy-Vroëlant met en évidence l'ensemble des difficultés propres à cet objet d'étude dans une perspective historique en énonçant clairement les limites des sources et des outils utilisés (Lévy-Vroëlant, 1993). L'auteur montre que l'exode rural marque le début de déplacements complexes que le terme de *migration* ne permet plus d'appréhender (Brun, 1993). Ce terme, considérant en premier lieu les déplacements de longues distances, occulte le développement de déplacements géographiques plus courts qui structurent de plus en plus les dynamiques urbaines.

L'objet d'étude évolue donc et le concept de *migration* glisse vers celui de *mobilité résidentielle*. L'évolution du vocabulaire correspond donc à une inflexion de la problématique. Jacques Brun montre que l'avantage le plus manifeste de l'usage de la notion de mobilité *est de poser le migrant, au moins potentiellement, en acteur. En effet, du moment que l'on parle de mobilité, le centre d'intérêt de l'étude - qu'elle soit menée à l'échelle des déplacements interurbains, interrégionaux, internationaux, ou à celle des déplacements intra-urbains - tend ipso facto à se déplacer de l'analyse des propriétés de l'espace vers celles de l'individu. Ce glissement apparaît sensible dans la littérature géographique des deux dernières décennies [1970 et 1980]* (Brun, 1993, p. 103). Un autre avantage réside aussi dans l'adoption de la *notion de mobilité* : celui d'*unifier le champ de l'étude des mutations résidentielles, quels qu'en soient l'amplitude et le rythme. Elle intègre en effet l'idée qu'il existe une échelle continue d'intensité dans la propension des individus à migrer, une gamme de degrés entre déplacements à grande et à courte distance, définitifs et temporaires ; elle permet de concevoir des formes de « multilocalités », c'est-à-dire d'appartenance - successive et/ou simultanées - à des espaces disjoints. Ainsi, elle contribue à s'affranchir de ce qu'il pouvait y avoir d'un peu rigide dans l'opposition entre sédentarité et migration* (Brun, 1993 p. 303-304).

Jean-Pierre Lévy nous permet de préciser cette notion de mobilité résidentielle : il entend par mobilité résidentielle *l'action qui aboutit durablement à un changement de logement principal occupé à titre indépendant et quelle que soit la distance parcourue* (Lévy, 1997). La mobilité résidentielle devient un

champ de recherche dont l'approche s'effectue principalement à partir des trajectoires et des stratégies résidentielles. La première s'intéresse à la succession des étapes résidentielles et des positions sociales occupées par un individu dans l'espace et dans le temps considérant qu'*une série de données de positions successives n'est pas le simple fait du hasard mais s'enchaîne au contraire selon un ordre intelligible* (Grafmeyer, 1995, p. 66). Yves Grafmeyer situe l'analyse des trajectoires au carrefour des logiques d'acteurs et de déterminants structurels ; la seconde, définie par Guy Boudimbou, considère les stratégies résidentielles comme *les moyens mis en œuvre par les ménages pour obtenir un logement, c'est-à-dire leur capacité d'éviter ou de contourner les obstacles, mais aussi les choix visant à adapter la situation résidentielle à la situation sociale. Ce qui suppose une démarche qui ne se limite pas à la simple confrontation de l'habitat et de la situation du ménage, mais à dégager le sens qu'ils attribuent à leurs choix* (Boudimbou, 1993). La notion de stratégie, loin de nier le poids des contraintes et en particulier des contraintes économiques, cherche à saisir la diversité des dimensions et des déterminants, notamment sociaux et culturels, des pratiques des individus. L'attractivité n'est pas un attribut économique simple et univoque des espaces et des localisations ; elle est aussi un fait de représentations sociales (Brun, 1993, p. 304). Cette notion contient donc l'idée que les stratégies sont aussi la notion d'un compromis acceptable entre les contraintes (contraintes dues au marché du logement, aux conditions économiques et financières) et les fins fixées. Enfin, la notion de stratégie implique, par l'agencement des moyens mis en œuvre pour atteindre un objectif précis dans un système de contraintes, une projection dans le temps d'un certain nombre de pratiques. Cette notion reste toutefois d'un maniement très délicat.

La mobilité résidentielle est un concept central pour les sciences humaines. Elle est aussi, avec l'interpénétration récente des questionnements, un outil d'analyse pour d'autres disciplines. Par exemple, dans le champ de l'économie, la mobilité résidentielle constitue un outil d'analyse permettant d'appréhender le marché du logement. Il met en évidence les interactions entre la capacité d'offre des différents segments et les mouvements résidentiels des ménages : la mobilité est un outil nécessaire à l'analyse des marchés locaux et des formes concrètes de rencontre entre l'offre et la demande de logement comme service (Coloos et al. 1997).

Dans le champ des transports, l'introduction de la notion de *mobilité* marque une évolution importante dans l'étude des déplacements. Ce concept apparaît dans un contexte caractérisé par une forte croissance urbaine et une évolution des modes de vie marquée par la motorisation croissante des ménages. Les problématiques de recherche se renouvellent et mobilisent plusieurs champs disciplinaires.

Dès les années soixante, l'étude des transports connaît une étape importante. On ne parle pas encore de mobilité mais on passe de l'*étude des flux*, permettant à l'ingénieur trafic d'ajuster les gabarits des voies au trafic qu'elles devaient accueillir, à l'*étude des déplacements*. L'objet de recherche et les méthodes évoluent et introduisent une relation complémentaire entre le rôle de l'ingénieur trafic et celui de l'ingénieur socio-économique.

C'est Alain Voorhes qui le premier marque une évolution dans le champ des transports. En appréhendant l'étude des flux à partir de leurs origines et de leurs destinations, il oriente le

questionnement sur l'étude du mouvement et initie, avec la mise en place du modèle gravitaire, une approche socio-économique. En dépit de certaines limites⁷⁸, ce modèle introduit *les territoires et leur potentiel dans l'univers des réseaux* (Orfeuill, 2000, p. 33).

C'est dans les années soixante-dix que le terme de mobilité a été importé du champ des mobilités résidentielles (Orfeuill, 2000.) par les chercheurs en sciences humaines travaillant sur la question du déplacement et du transport. Le colloque de Royaumont (1979) intitulé *Transport et Société* marque une étape importante des recherches portant sur la mobilité. Il montre, certes, des tensions entre deux cultures, celle des chercheurs en sciences humaines et celle des professionnels du transport, mais engage un échange entre disciplines.

La mobilité n'est plus considérée comme un flux, ni comme un déplacement mais comme *une demande dérivée de la réalisation d'un programme d'activités* qui s'inscrit désormais dans des contraintes temporelles (répartition des activités dans le temps, durée des déplacements) et sociales (analyse des pratiques des différents membres du ménage en termes de rôle et de statut familial). Cette approche de la mobilité par les programmes et les schémas d'activités apportent de précieux renseignements complétant les enquêtes généralistes. Elle qualifie mieux les motifs de déplacement, de mettre au jour le phénomène des pérégrinations⁷⁹ et amorce une prise en compte de la dimension familiale pour comprendre la mobilité urbaine. En conséquence, *l'introduction de la notion de mobilité a permis de développer une perspective plus large en considérant une combinaison articulée, plus ou moins dynamique des déplacements, c'est-à-dire en complexifiant les approches origines-destinations traditionnelles* (Jean-Pierre Orfeuill, 2000). L'étude de la mobilité repose donc sur la description de pratiques et de leurs évolutions, ainsi que sur un cadre interprétatif situant ces pratiques dans un cadre global (évolutions démographiques, économiques politiques et sociales). L'établissement d'un dialogue avec d'autres disciplines enrichit une approche transport souvent présentée comme trop sectorielle.

Le concept de mobilité induit aussi l'étude d'un processus complexe dont le déplacement ne serait, en somme, qu'une conséquence. Au milieu des années quatre-vingts, Nicole Andan, dans une étude consacrée à l'impact de la structure urbaine sur les pratiques de mobilité, à partir de l'analyse d'un programme d'activités, établit une distinction entre *déplacement* et *mobilité* (Andan, 1984). Elle définit le premier comme un fait (en l'occurrence mesurable) et le second comme un processus qui amène au déplacement, l'un et l'autre étant indissociables. Cette association formule différemment le champ des connaissances : *si les déplacements sont des faits mesurables, leur production par contre reste méconnue* (Andan, 1984, p. 6).

L'apparition du concept de mobilité en recherche urbaine est fortement liée à l'évolution des dynamiques territoriales comme en témoignent les travaux de l'École de Chicago. Très

⁷⁸ Cette approche comporte deux principales limites : premièrement, elle suppose implicitement que tous les déplacements aient comme origine ou destination la zone de domicile et, deuxièmement, reposant sur un modèle agrégé, elle n'intègre guère le rôle de l'individu dans les analyses.

⁷⁹ Une pérégrination est un déplacement constitué de plusieurs motifs définissant ainsi un parcours. Dans cette acception, pour Marc Wiel et Yann Rollier La « notion de parcours » prend le pas sur l'objet où le mode de déplacement. Cette conception se base sur la capacité et le droit à multiplier les contacts en dehors des territoires traditionnels lié naguère au domicile ou au travail. Les personnes cherchent à conquérir le statut du citoyen circulant. WIEL M., ROLLIER Y., 1993, « La pérégrination au sein de l'agglomération, constat à propos du site de Brest », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°59-60, p. 151-162.

rapidement cette notion est présentée comme un fait (un déplacement dans l'espace) et un processus qui amène au déplacement. Même si une distinction s'opère entre ces deux éléments, ils restent étroitement liés. L'introduction du concept de mobilité rend compte de la complexité des facteurs qui procèdent au mouvement dans l'espace.

Nous allons voir maintenant comment l'évolution du phénomène de mobilité lui-même repositionne ce concept dans un champ d'analyse globale et permet d'appréhender l'étude des sociétés contemporaines.

3.2. Rôle central de l'individu dans l'analyse et prédilection d'une approche systémique de la mobilité

3.2.1. L'individu, un acteur mobile

Éric Le Breton souligne à propos des recherches menées à la fin des années quatre-vingt-dix, dans le cadre du programme du PUCA *Mobilité et territoires urbains*, que *de nombreux travaux [...] postulent que les caractéristiques singulières de l'individu contemporain sont liées à la mobilité. Ils [ces travaux] partagent une conception selon laquelle les éléments qui permettent de repérer les dimensions spécifiques de l'individu contemporain sont, d'une manière ou d'une autre, « produits » par la mobilité.* Si certains auteurs érigent la mobilité au rang de phénomène social total (Kaufmann, 2000), d'autres la présentent comme un phénomène qui ne serait que la partie observable de dynamiques plus profondes : celles de l'autonomie et de l'individuation⁸⁰ (Rémy, 1996).

Jean Rémy définit deux attributs de la mobilité. Elle est tout d'abord une norme sociale : *Si la mobilité prend de l'ampleur, ce n'est pas seulement parce qu'elle est techniquement possible, mais aussi parce qu'elle est socialement valorisée [...] elle est productrice d'un rapport à la territorialité différente de l'architectonique spatiale promue à la sédentarisation* (Rémy, 1996, p. 138). Elle est devenue un des critères de réussite sociale, un facteur de l'identité personnelle. Ainsi, *l'élément majeur de différenciation sociale glisserait de la résidence, au lieu d'habitation à la notion de mobilité* (Chalas, Dubois-Taisne, 1997). La mobilité est ensuite une ressource de plus en plus décisive et au service d'une individuation du projet (Rémy, 1996). Ce concept comprend l'idée que l'action d'un individu suppose un projet et une capacité à maîtriser son réseau d'échanges. L'individu passe donc du statut d'*agent* à celui d'*acteur*⁸¹ : *la principale nouveauté dans nos relations à l'espace n'est pas constituée à proprement parler par l'accroissement des mobilités mais par la liberté de mouvement des acteurs dans leurs mobilités [...] à l'augmentation des flux correspond, pour l'essentiel, une montée en puissance de l'autocontrôle de ces flux par ceux qui y sont engagés* (Lévy, 2000, p. 168).

⁸⁰ Le concept d'individuation se différencie fondamentalement de celui d'individualisme où l'individu exprime ses choix personnels sans tenir compte des conséquences collectives.

⁸¹ Les notions d'*agent* et d'*acteur* sont empruntées au champ sociologique et font références à deux courants de pensée positionnant différemment le rôle de l'individu dans l'analyse de la société. Le premier adopte une posture extérieure à l'individu et s'intéresse à sa position dans la structure sociale ; le second, au contraire, s'attache à saisir la rationalité et les logiques individuelles.

Dans les années quatre-vingt-dix, le phénomène de mobilité s'impose donc comme un élément structurant de l'évolution des modes d'habiter et participe pleinement au processus d'individuation. L'individu considéré comme un acteur mobile occupe une place prépondérante dans les analyses.

3.2.2. La mobilité spatiale : les apports d'une approche systémique

Certaines recherches ont montré la nécessité de prendre en compte le parcours résidentiel pour étudier la mobilité quotidienne et comprendre les espaces fréquentés par un individu. Les circonstances de son installation, son origine géographique et le poids des habitudes attachées à l'étape résidentielle précédente peuvent être, dans une certaine mesure, déterminantes pour comprendre les pratiques de mobilité quotidienne : *Les divers flux de mobilités ne sont pas isolés les uns des autres, mais entretiennent entre eux des rapports de causalité, de complémentarité, de subsidiarité, de substitution, d'incompatibilité* (Bassand, Brülhardt, 1981 cité dans Kaufmann, 2001, p. 8)⁸².

Il devient alors nécessaire, pour comprendre les modalités d'une inscription spatiale au sein d'un territoire, d'appréhender les pratiques de mobilité, qu'elles soient résidentielles ou quotidiennes, tout en considérant les relations qu'elles entretiennent entre elles.

Ces travaux réalisés notamment en ville nouvelle, à Cergy Pontoise (Amaouche, 1999) et à l'Isle-d'Abeau (Rosales-Montano, Harzot, Clerget, 1998), montrent l'influence des circonstances de l'installation sur les espaces fréquentés : *la mobilité quotidienne doit être interprétée en référence à leurs [les habitants] expériences résidentielles antérieures et au(x) déterminants et à la signification de la mobilité résidentielle qui les a conduit en ville nouvelle* (Rosales-Montano, Harzot, Clerget, 1998 p. 14). Les circonstances et les représentations de l'installation jouent un rôle déterminant dans la façon dont les habitants investissent ou non la ville nouvelle. L'installation résidentielle, qu'elle soit subie (par exemple dans le cadre d'une mutation professionnelle) ou choisie (par exemple dans le cadre d'un projet d'accession), apparaît comme *un filtre orientateur* de la mobilité quotidienne. Les habitants pratiquent les différents espaces de la ville nouvelle si la représentation de l'installation est positive et ceci indépendamment du statut d'occupation : *Satisfaits de leur lieu de résidence actuel, ces ménages sont à même de développer leurs mobilités dans deux directions : une mobilité externe relativement forte, compte tenu de leur disponibilité, de leurs revenus, et de leurs points d'attaches extérieurs ; une mobilité interne en progression. La situation de satisfaction résidentielle facilite le développement de réseaux de sociabilité locaux, et la capacité à profiter d'une offre locale de loisirs, plus-value du bon environnement résidentiel*, (Amaouche, 1999, p.55). Au contraire, une installation vécue comme contraignante se traduit par une fuite de la ville nouvelle et une pratique importante des espaces extérieurs (notamment de la ville-centre).

Yannick Sencébé et Mohammed Hilal choisissent également d'aborder la mobilité résidentielle pour étudier la mobilité quotidienne des ménages habitant en périphérie de Dijon (Sencébé, Hilal 2002). Ils utilisent une approche longitudinale en étudiant des récits de vie et des parcours personnels. Les auteurs montrent la mise en place de mécanismes plus ou moins valorisants du

⁸² BASSAND M., BRÜLHARDT M.-C., 1981, « La mobilité spatiale en tant que système », *Revue suisse d'économie politique et de statistique*, Vol. 3, p. 505-519.

parcours résidentiel qui forgent des appartenances territoriales différentes. Quitter la *campagne*, s'installer en ville puis revenir dans le péri-urbain constitue un parcours valorisant pour ces habitants dont les pratiques de mobilités montrent une appropriation forte de leur lieu de vie ; à contrario, partir de la ville pour s'installer dans le péri-urbain peut, pour d'autres habitants, inverser la situation et s'accompagner, dans ce cas précis, d'un comportement de mobilité beaucoup plus développé.

Les espaces fréquentés et leur concentration autour du domicile varient en fonction de l'origine géographique des individus et des caractéristiques spatiales de leur parcours résidentiel. Ce mécanisme complète l'influence des circonstances d'installation sur la mobilité quotidienne des individus.

L'origine géographique, le parcours résidentiel ainsi que les circonstances d'installation sont donc des éléments qui déterminent les espaces fréquentés ; en d'autres termes, ils permettent d'étudier la mobilité quotidienne des individus.

Les mobilités et les inscriptions territoriales sont structurées par la biographie des sujets : elles doivent être analysées en grande partie comme le produit d'un apprentissage social et comme le produit de pratiques héritées. Il s'agit donc de considérer la mobilité résidentielle comme un facteur qui participerait pleinement à la construction d'une identité territoriale, *chaque nouvelle étape étant pour partie encadrée dans sa forme, sa structure, par la précédente. L'inscription territoriale est une sédimentation affective, dynamique et collective* (Le Breton, 2003, p. 29). Les travaux menés par Marie-Christine Jaillet ainsi que ceux de Daniel Pinson et Sandra Thomann, portant respectivement sur des personnes habitant en périphérie de Toulouse et de Marseille, montrent comment les espaces fréquentés par les individus peuvent être issus de lieux correspondant à la trajectoire résidentielle précédente.

Les mobilités des ménages habitant en dehors du pôle urbain de Toulouse révèlent des attachements anciens inscrits dans l'histoire familiale (Jaillet, Golovtchenko & alii, 2005). Cet attachement se manifeste par la localisation résidentielle mais aussi par la fréquentation d'espaces déterminés et par la réalisation de parcours où les itinéraires répétés et les paysages traversés contribuent également à structurer cette inscription territoriale. Au fur et à mesure de leur avancée dans la vie, ces ménages *accumulent des strates de pratiques et de lieux en préservant celles qui résistent à la confrontation avec les nouvelles opportunités créées par leur changement de résidence* (Jaillet, Golovtchenko, Pervanchon, 2004, p. 43). Plus précisément, Daniel Pinson et Sandra Thomann montrent que *les mobilités résidentielles de proximité peuvent entraîner, pour leur part, une permanence dans la fréquentation de lieux connus avant l'installation actuelle* (Pinson, Thomann, 2000, p. 152). Ces habitants conservent des attaches fonctionnelles et/ou relationnelles liées à leurs étapes résidentielles précédentes. Le changement de résidence ne provoque pas une remise en cause de la totalité des espaces fréquentés. L'individu conserve ou modifie partiellement ses habitudes (Wiel, Rollier, 1993). Ainsi, de ces résultats émerge une autre question : celle de l'ancrage.

3.3. De la question des mobilités à la question de l'ancrage

Selon Nadine Cattan et Sandrine Berroir, *penser la ville en tant que flux c'est une manière de faire sauter un dernier symbole identitaire urbain, celui de la sédentarité. Peu de personnes sont aujourd'hui prêtes à le faire* (Cattan, Berroir, 2006, p. 94). Cette difficulté est l'une de *pesanteurs* relevées pas les auteurs qui limitent le développement de pensées novatrices. En effet, les termes de *mobilité* et d'*ancrage* pourraient être antinomiques. Comment, à partir des mobilités spatiales pouvons-nous être amenés à parler d'ancrage ?

La place croissante des mobilités dans les modes de vie suscite chez certains auteurs l'assimilation de la mobilité au nomadisme. L'homme moderne serait-il devenu nomade, c'est-à-dire errant, sans attache, et dépourvu d'ancrage ? En définissant le nomadisme comme étant *le contraire du voyage au sens de sortir de chez soi, de passer des frontières ou encore d'affronter l'imprévu* (Urbain, 2001, p. 4), Jean-Didier Urbain montre que les nomades ne sont ni des modèles de l'errance, ni des voyageurs. *Ils circulent à l'intérieur d'un territoire, selon un itinéraire programmé, voire ritualisé ce qui le définit bien davantage comme des sédentaires parcourant leur territoire (...). Est-il assuré que circuler soit le contraire d'habiter ?* (Urbain, 2001, p. 4). Cette étude nous apporte deux précieux éléments. Le premier est qu'en parlant du nomadisme⁸³, Jean-Didier Urbain introduit l'idée d'un *habiter* qui inclut l'incorporation des réseaux comme lieu du territoire. Le second est que cet auteur conçoit la mobilité du nomade comme un cadre d'analyse révélant que les habitudes se forment en privilégiant la fréquentation de pôles fixes (Urbain, 2002). Ainsi, commence à se dégager une relation possible entre mobilité et ancrage⁸⁴.

Jean-Pierre Orfeuil, quant à lui, nous rappelle combien *le concept de nomadisme est flou et sans doute polysémique [et qu'] il est difficile à valider comme à réfuter, d'une façon ou d'une autre il constitue l'envers de l'ancrage ou de l'enracinement* (Orfeuil, 1999, p. 104). Dans un article intitulé « *la mobilité, révélatrice du*

⁸³ Selon Viard, Potier et Urbain le nomade est un individu qui inscrit sa mobilité dans un territoire domiciliaire délimité par des pôles habituels et fixes, si bien que circuler dans cet espace est synonyme d'habiter, pas de voyager. Loin d'être un vagabond ou un aventurier, le nomade est un homme d'habitudes, de circuits recommencés (Viard, Potier, Urbain, 2002).

⁸⁴ En examinant les freins pouvant limiter des représentations novatrices du territoire, Nadine Cattan et Sandrine Berroir (Cattan, Berroir, 2006) en relève quatre. Le premier renvoie au conflit non encore réglé du réseau et du territoire : *le réseau jouerait les villes contre leurs territoires et même contre leurs habitants* (Cattan, Berroir, 2006, p. 94) ; le second se nourrit de la peur du désordre : *contrairement à une ville en mobilité continue, impalpable, imprévisible, une ville délimitée, zonée donne l'impression d'être organisée, gérée, structurée* (Cattan, Berroir, 2006, p. 94), le troisième s'explique par nos propres limites tant en termes de référents conceptuels que de capacité imaginative : *dans un plaidoyer pour la prise en compte de la seule réalité concrète que sont les flux et leurs enchevêtrements, Pierre Veltz (Veltz, 1996), explique que nos représentations continuent d'extrapoler les modèles traditionnels du territoire et laissent place à une véritable territoire en réseaux*. Le quatrième, enfin, nous intéresse tout particulièrement : il place le discours sur le champ de la mobilité et de l'ancrage, et souligne tout l'intérêt de s'intéresser aux représentations de la ville (...) *L'histoire urbaine n'est-elle pas construite autour des vestiges des premières sédentarisation datées du néolithique ? La conciliation des composantes d'une société nomade avec l'idée même de la ville nous semble être un défi majeur des représentations novatrices. Investir, par exemple des notions telles que "territoires circulatoires" et populations circulantes" (Tarrus, 1994), qui nous renvoient à l'idée que les espaces mais également les êtres humains changent de nature et deviennent eux-mêmes des entités mouvantes et fuyantes, pourrait conduire à une modification des visions et des concepts dominants* (Cattan, Berroir, 2006, p. 94).

*nomadisme ou de la volonté d'enracine*⁸⁵» (Orfeuill, 1999), Jean-Pierre Orfeuill cherche à *instiller des éléments de doute* sur la pertinence de cette notion de nomadisme. Dans quelle mesure l'individu est-il plus mobile qu'avant ? Les espaces qu'il pratique sont-ils dénués de logiques régissant leur inscription territoriale ? Dans un système de mobilité généralisée, les individus sont-ils devenus nomades, c'est-à-dire sans attache, sans enracinement ? C'est par cette entrée que l'auteur propose de discuter cette relation. En dépit de l'évolution des pratiques de mobilité, amenant certains auteurs à qualifier l'individu d'*homme nomade*, ce dernier ne témoigne pas, au regard de son comportement et ses arbitrages en matière de logement, d'une absence de logiques d'enracinement ou d'ancrage. Jean-Pierre Orfeuill rappelle les travaux portant sur la mobilité résidentielle. La mobilité résidentielle diminue. Les configurations résidentielles⁸⁶ sont fortement structurées par le tissu relationnel et impliquent une proximité géographique : *Les grands mouvements de migrations de la population française sont derrière nous [...] il semble que nous soyons plus stabilisés aujourd'hui qu'hier* (Orfeuill, 1999, p. 104)⁸⁷. A l'échelle de l'Ile-de-France la mobilité s'effectue sur des territoires restreints, en témoigne les travaux de Catherine Mangeney (1998) sur le lieu de résidence des jeunes décohabitants : *40 à 50% des jeunes franciliens s'installent dans la même commune que leur commune de provenance et 66 à 72% dans le même département* (Mangeney, 1998 citée par Orfeuill, 1999, p. 104-105). En dépit des urbanisations récentes, ce chiffre est identique en seconde couronne. Les travaux de Catherine Bonvalet viennent renforcer ces résultats : *30, 50, 60% du réseau de parenté d'un individu réside dans la même commune, le même département, la même région et [...] en outre la propension des personnes à appartenir au même entourage croît du monde rural au monde urbain* (Bonvalet, 1999 citée par Orfeuill, 1999, p. 105).

La mobilité résidentielle d'un individu s'inscrit dans une relation territoriale où la proximité familiale structure à part entière le choix d'une localisation résidentielle.

L'analyse des mobilités résidentielles met à mal l'idée d'un individu étranger au processus d'enracinement. Mais qu'en est-il pour les pratiques de mobilités quotidiennes ? Est-ce elles qui expliquent que certains auteurs parlent d'*homme nomade* ? À l'aube des *mobilités généralisées* (Bourdin, 2000) et de *la mobilité facilitée* (Orfeuill, 2002), les individus sont-ils devenus plus mobiles ?

En reprenant l'analyse de Jean-Pierre Orfeuill, toujours rien de très convainquant n'apparaît. Certes, les espaces parcourus sont plus étendus, les modes de transport sont mécanisés (recul de la marche et augmentation de la voiture) mais le nombre de déplacements et les temps de

⁸⁵ Le titre de l'article parle bien d'enracine et non d'ancrage. L'usage de cet homonyme est un jeu de mot de la part de l'auteur. L'enracine vient du verbe encre et désigne l'opération consistant à enduire d'encre un rouleau ou un tampon (*Le petit Robert*, 2003)

⁸⁶ Cécile Vignal nous rappelle dans sa thèse, *Ancrages et mobilités de salariés à l'épreuve de la délocalisation de l'emploi. Configurations résidentielles, logiques familiales et professionnelles* soutenue en décembre 2003, que le terme de configuration a été introduit par Norbert Élias (Élias, 1991). Ce dernier appréhende les individus à partir de leurs liens d'interdépendance et l'évolution de ces liens au fil du temps. En mobilisant les termes de configurations résidentielles et familiales, Cécile Vignal appréhende le système résidentiel de réseaux de parenté et son évolution en fonction des événements professionnels que subit la personne.

⁸⁷ La baisse de la mobilité résidentielle s'explique par des facteurs psychologiques (enracinement), économiques (un taux important de propriétaires de logements aidés peut entraîner un phénomène de « scotchage » important pour une population en situation précaire qui se voit limiter l'accès au marché de l'emploi) et sociaux (développement des facilités de déplacement rendant la mobilité résidentielle de proximité de moins en moins nécessaire).

transport n'ont pas augmenté et les pratiques de chaînage non plus.

Au vu de ces réflexions, le qualificatif de nomadisme qui accompagne parfois l'homme mobile est loin de signifier, dans le cadre des mobilités spatiales, la disparition des liens qu'entretient un individu avec le territoire. Ainsi, la recomposition des territoires mettant en jeu des recompositions internes touchant les villes-centre et leurs couronnes péri-urbaines - dont témoigne l'évolution de la géographie des déplacements - ne s'accompagnerait-elle pas d'une recomposition des modes d'ancrage ? Doit-on considérer la mobilité comme l'envers de l'ancrage ? N'y a-t-il pas lieu plutôt de se demander quels seraient les liens autres qu'antinomiques que l'on pourrait établir entre ces deux termes ? Ne serait-il pas plus judicieux d'établir une approche dynamique et d'appréhender les modes d'ancrage en référence à la mobilité partant de l'hypothèse que c'est par le mouvement que se révèlent les ancrages ? C'est la position que nous nous proposons de défendre ici en nous appuyant sur les études menées par Jean Rémy (Rémy, 1998), Jacques Lévy (Lévy, 2003), Elsa Ramos (Ramos, 2004) et Nathalie Ortar (Ortar 2005 a et b).

La mobilité pourrait donc s'envisager de pair avec l'ancrage. Ce que le sens commun présente comme deux phénomènes différents s'inscrit dans une seule et même logique. Ce constat se situe en continuité de la proposition de Jacques Lévy : *La mobilité n'est nullement déconnectée des lieux, elle est ancrée* (Lévy, 2003, p. 10). Cette proposition montre toute la complexité du rapport mobilité-ancrage.

Pour Jean Rémy, lui aussi, mobilité et ancrage ne sont pas conçus dans un rapport d'opposition. L'auteur définit l'ancrage comme un attachement à un lieu et la mobilité comme la capacité de substituer un lieu à un autre. L'ouvrage collectif dans lequel est paru l'article de Jean Rémy *Mobilités et ancrage : vers une autre définition de la ville* (Rémy, 1998) révèle l'évolution des représentations de la mobilité dans le monde de la recherche depuis le milieu des années quatre-vingt-dix. Néanmoins, pour une partie des auteurs, l'émergence d'un nouveau mode de spatialisation est loin de faire l'unanimité sur la capacité des mobilités à recomposer des lieux et des territoires. La mobilité est alors présentée par certains comme un principe désorganisateur et déstructurant pour la société⁸⁸.

La position adoptée par Jean Rémy est donc tout autre. Ce dernier insiste sur la nécessité de renouveler l'approche du processus d'ancrage en tenant compte du rôle croissant de la mobilité dans les champs scientifiques et dans les champs de l'aménagement du territoire. Ainsi, il revisite la relation entre mobilité et ancrage : pour l'auteur, si a priori la mobilité et l'ancrage sont deux

⁸⁸ Extrait de la préface de l'ouvrage *Mobilités et Ancrages, vers un nouveau mode de spatialisation*, HIRSCHHORN M., 1996 : *À travers ces cinq textes s'esquisse une analyse nécessairement incomplète, mais fort suggestive, des pratiques et des représentations de l'espace dans les sociétés contemporaines. La question est de savoir si au-delà de leur diversité, elles renvoient au non à l'émergence d'un nouveau mode de spatialisation* (Hirschhorn, 1996, p. 11). En citant Raymond Ledrut (*La révolution cachée*, Paris, Casterman, 1977) l'auteur souligne : « à la différence des sociétés qui l'ont précédée et pour lesquelles l'espace était un espace vécu, la société contemporaine a produit un espace dévitalisé, réduit à l'état de pure forme, dans lequel toutes les relations sont nécessairement des relations d'extériorités, un espace homogène où l'on peut faire n'importe quoi n'importe où, un espace où tout est substituable, où aucune partie de l'espace n'est objet d'une qualification particulière. Dans cette espace infini, parce que les limites n'existent plus, il n'y a donc ni lien, ni lieu, ni territoire. L'espace contemporain serait vide de sens (Hirschhorn, 1996, p. 11). Selon l'auteur de la préface cinq des huit textes de l'ouvrage s'inscrivent dans cette perspective.

termes antithétiques, ils peuvent s'articuler de manières diverses. Il présente l'ancrage comme étant tout à la fois un point de référence à partir duquel les explorations extérieures se réalisent et le fait de se sentir soi-même en changeant d'espace. Dans la première proposition, l'ancrage est le fond sur lequel la mobilité prend forme, dans la seconde, la mobilité représente le fond sur lequel l'ancrage prend forme. Par conséquent, Jean Rémy pose la question de l'ancrage par rapport au statut même de la mobilité spatiale.

Elsa Ramos, quant à elle, définit l'ancrage comme *un principe de cohérence identitaire dans le sens où l'individu fabrique de la continuité dans ses séparations quelles soient d'ordre géographique, affectif et aussi temporel* (Ramos, 2004, p. 39). L'auteur s'intéresse à la question des origines à partir de la mobilité résidentielle. Sur la base d'une enquête réalisée par entretiens auprès de personnes ayant quitté la province pour s'installer à Paris ou en Région Parisienne, Elsa Ramos propose une définition dynamique de l'ancrage. Ce dernier est un processus qui structure *dans et par* le mouvement. L'un des résultats importants de cette étude consiste à montrer que le fait de partir est aussi une action permettant à l'espace quitté de devenir une ressource. Le départ (donc la mobilité) est aussi un facteur déclencheur qui reformule les qualités d'un espace pour l'individu. La disjonction *des lieux de sens et des lieux de vie* met au jour le processus selon lequel l'espace devient une ressource. En mettant en évidence le rôle de la mobilité dans le processus d'ancrage, l'auteur montre comment celle-ci introduit de la continuité dans la discontinuité.

Dans un même ordre d'idée, en étudiant les personnes venues résider dans le rural ou le péri-urbain comme *habitant permanent et secondaire*⁸⁹, Nathalie Ortar démontre que la mobilité n'est pas le contraire de l'ancrage : *la mobilité ne peut pas être uniquement analysée sous l'angle du déracinement car elle est fréquemment présentée comme un ré-enracinement possible, réel ou symbolique. La mobilité peut-être une forme de l'ancrage*. C'est ainsi, que l'auteur analyse les retours au Pays : *la mobilité est souvent perçue comme le contraire de l'ancrage résidentiel, or si l'ancrage est possible, c'est notamment parce qu'une mobilité a été acceptée* (Ortar, 2005)⁹⁰. Dans cette conception, la maison peut aussi être considérée comme celle du retour. Toujours dans cette dynamique, cette étude montre également qu'une mobilité professionnelle accrue peut avoir comme conséquence une volonté d'enracinement se traduisant pas un refus de mobilité, garant d'un ancrage résidentiel et constitutif de la construction de racines. Enfin, Nathalie Ortar démontre en s'appuyant sur les travaux de Paul-André Rosental (Rosental, 1999) et d'Isabelle Bertaux-Wiame tout l'intérêt de réintégrer des temps longs et de penser l'histoire familiale en liaison avec l'histoire résidentielle, voir même d'analyser les comportements individuels face à une histoire résidentielle et familiale de la migration et de l'ancrage, *Dominique Maison mettant en garde contre l'assimilation de sédentarité à passivité* (Maison, 1993 cité par Ortar, 2005).

⁸⁹ Individus ayant une résidence principale ou secondaire dans le rural ou le péri-urbain (Ortar, 2005). Se reporter aussi à l'article : « Le paradoxe de l'ancrage et de la mobilité en zone rurale et périurbaine en ligne » : *acte de la journée d'étude jeunes chercheurs*, 20 mai 2005, GIS Socio-économie de l'habitat, Paris 1 – INED – CNRS et le CRETEIL-IUP Paris 12. http://resohab.univ-paris1.fr/jclh05/article.php3?id_article=23.

⁹⁰ ORTAR N., 2005, « Le paradoxe de l'ancrage et de la mobilité en zone rurale et péri-urbaine en ligne » : *acte de la journée d'étude jeunes chercheurs*, 20 mai 2005, GIS Socio-économie de l'habitat, Paris 1 – INED – CNRS et le CRETEIL-IUP Paris 12. http://resohab.univ-paris1.fr/jclh05/article.php3?id_article=23.

Ces résultats démontrent donc la nécessité d'adopter une approche conjointe du phénomène de mobilité et du phénomène d'ancrage.

À partir de ces travaux, nous définissons donc l'ancrage à travers deux dimensions. La première appréhende la question de l'ancrage à partir d'un fait, celui d'une stabilité au sein d'un même logement, d'une même commune ou d'un même territoire. Cette considération mobilise clairement le champ du logement. Nous parlerons alors d'*ancrage géographique*.

La seconde présente l'ancrage comme un processus de cohérence qui se révèle dans la façon dont les individus négocient et arbitrent les espaces fréquentés hier, aujourd'hui, et ceux qu'ils envisagent de fréquenter demain. Cet ancrage peut être envisagé *avant un ailleurs, après un ailleurs* : il est lié au projet de vie, à l'histoire résidentielle, à la proximité familiale. Dans cette optique, la mobilité agit comme un producteur et un révélateur de l'ancrage. Ainsi, le mode d'inscription spatiale se développe dans une relation dynamique au territoire. L'étude de cette relation, qui nous amènera à parler d'*ancrage dynamique*, permettra de mettre au jour des facteurs d'attachements expliquant comment l'individu construit son rapport au territoire, et de donner un sens aux logiques sociales qui conditionnent ou non une installation résidentielle durable au sein d'un territoire. De plus, l'étude de temps long, à l'échelle d'une vie pour un individu devant rendre compte de chacune de ses étapes résidentielles et professionnelles, est nécessaire pour l'étude et la compréhension de ces deux types d'ancrage.

À partir de ces considérations, nous serons donc à même d'appréhender plus finement comment, avec le temps, les villes nouvelles ont su ou non mettre en œuvre les conditions favorables à une installation résidentielle durable de ses ménages.

Conclusion chapitre 2 : élaboration d'un corpus de travail

Le desserrement de l'emploi, de la population et l'évolution de la géographie des déplacements en Ile-de-France ont clairement modifié la configuration sociale et spatiale en Ile-de-France. La suprématie parisienne connaît aujourd'hui des inflexions et nécessite un renouvellement des concepts pour saisir le fonctionnement actuel de l'espace francilien. Les orientations d'aménagement proposées dans le SDAURP de 1965 et la mise en œuvre de la politique des villes nouvelles ont nettement contribué à l'évolution de la configuration de l'espace francilien.

Les villes nouvelles avaient pour objectif d'organiser la Région de Paris et de fonder de *vraies villes*. Durant toute l'histoire des villes nouvelles, le terme de *ville* a été un obstacle à leur compréhension, obstacle que la notion de *bassin de vie* nous donne la possibilité de surmonter. Son histoire récente et les facteurs expliquant son apparition, ouvrent un champ de réflexion rendant possible d'aller au-delà d'une approche opposant centre et périphérie. Le terme de *bassin de vie* permet aussi de nous détacher du concept de *ville* induisant, par essence, une organisation sociale et urbaine différente de celle caractérisant les villes nouvelles. À l'instar de la *vraie ville*, définie par Paul Delouvrier dans le SDAURP de 1965, le bassin de vie s'étend au-delà des limites communales et met en relation des lieux où les habitants résident, travaillent et effectuent leurs différentes activités quotidiennes. Il prend en compte le rôle croissant des mobilités dans l'évolution des modes de vie qui est aussi au cœur des analyses du SAURP de 1965. Mais le découpage statistique de l'INSEE rencontre des limites lorsqu'il est appliqué aux grandes agglomérations.

Nous avons donc proposé de dépasser l'approche statistique du bassin de vie donnée par l'INSEE et de construire la nôtre sur les acquis récents de la recherche urbaine. Ces travaux ont démontré le rôle central de l'individu dans l'étude des mobilités, l'intérêt d'adopter une approche systémique et les relations existant entre ce terme et celui d'ancrage.

Le bassin de vie reste le territoire où les habitants ont à la fois accès aux logements, aux équipements et à l'emploi. Son approche privilégie l'étude des pratiques de mobilité des habitants et introduit la notion d'ancrage. En cela notre démarche se différencie clairement de celle de l'INSEE. L'étude que nous allons mener sur la question du bassin de vie n'a pas pour objectif de définir une nouvelle partition du territoire, ni de remettre en cause le périmètre institutionnel des villes nouvelles mais de mettre à l'épreuve son organisation urbaine aux pratiques de mobilités des habitants.

La thèse que nous défendons est la suivante : quarante ans après sa création, Marne-la-Vallée peut se définir comme un *bassin de vie*, impliquant le développement d'une vie urbaine sur place et participant au renouvellement des rapports entre centre et périphérie.

Notre recherche repose donc sur deux hypothèses principales :

1. Les mobilités résidentielles et quotidiennes participent à l'émergence d'un bassin de vie à l'échelle de Marne-la-Vallée.

2. Les mobilités résidentielles et quotidiennes participent à l'émergence d'un processus d'ancrage.

- La mobilité résidentielle produit de l'ancrage car c'est en étant mobile, en quittant un lieu pour un autre, que l'individu construit des points d'attache. L'arbitrage se réalise entre la conservation ou la recomposition des espaces fréquentés quotidiennement et des liens tissés localement et c'est à partir de cette négociation que l'individu construit son ancrage territorial.

- Inversement, l'ancrage produit de la mobilité et conforte aussi un ancrage territorial. Le lieu de résidence restant stable, le lieu d'emploi peut changer et les espaces fréquentés au quotidien évoluer, réduisant ou augmentant les distances à parcourir.

Nous allons dans le prochain chapitre présenter un état des lieux des mobilités résidentielles et des mobilités quotidiennes des habitants de Marne-la-Vallée et exposer les choix méthodologiques que nous avons adoptés.

CHAPITRE 3 - APPLICATION DE LA NOTION DE BASSIN DE VIE À L'ÉTUDE DE LA VILLE NOUVELLE DE MARNE-LA-VALLÉE

Introduction du chapitre 3

À partir de l'approche de la notion de bassin de vie que nous avons développée dans le chapitre précédent, nous allons maintenant poser les bases de notre étude portant sur la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. Nous commencerons par dresser un état des lieux des mobilités résidentielles et quotidiennes des habitants qui nous conduira à préciser nos hypothèses et à déterminer les moyens à mettre en œuvre pour réaliser notre recherche. Ainsi, nous expliquerons en quoi la constitution de données de cadrage statistiques apparaît primordiale et nous discuterons des apports de la démarche qualitative que nous avons choisi d'adopter.

1. ÉTAT DES LIEUX DES MOBILITES RESIDENTIELLES ET DES MOBILITES QUOTIDIENNES DES HABITANTS DE MARNE-LA-VALLÉE

Après avoir présenté les caractéristiques géographiques et urbaines de notre terrain d'étude, nous dresserons un premier état de la question des mobilités résidentielles et quotidiennes à Marne-la-Vallée à partir de l'analyse de données statistiques existantes et des différents travaux de recherche réalisés sur cette ville nouvelle.

1.1. Présentation du terrain d'étude : la ville nouvelle de Marne-la-Vallée

1.1.1. Caractéristiques géographiques et institutionnelles

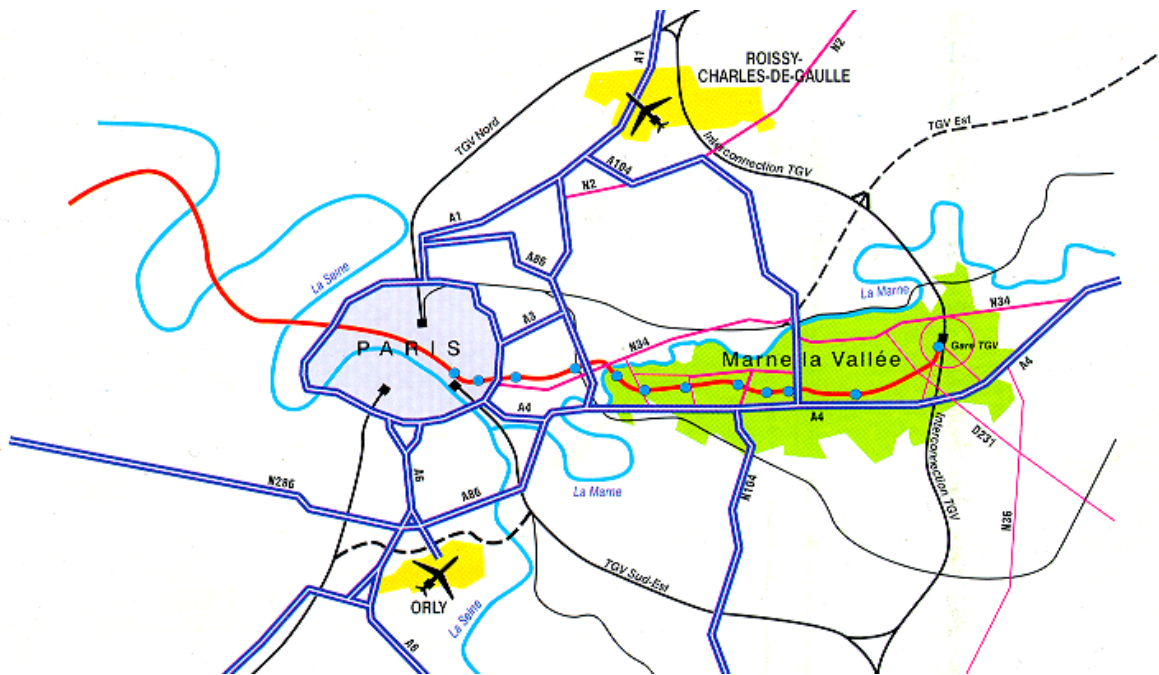
Selon les aménageurs, l'idée de *ville nouvelle* implique une garantie de prévisions, de cohérence, de respect de la nature et de l'environnement, une volonté globale d'aménagement en termes d'espace de transport, de communication, d'équipements collectifs autour des logements et des activités (1976, Épamarne p. 2). Marne-la-Vallée appartient à la « famille des villes nouvelles » définies comme « une action volontaire » assurant aux habitants la fiabilité, la sécurité, la cohérence et la qualité des développements. Elle est un territoire aux limites imprécises, une direction, un label. Cette image ne peut-être celle d'une ville difficile à cerner et peu visible sur le terrain mais celle « d'un pays ». L'image du Pays de Marne-la-Vallée peut constituer une bonne toile de fond (Épamarne, 1976, p. 2). Pour le sens commun, la ville nouvelle déroute car les données objectives du projet correspondent mal à ce que laissent entendre les mots utilisés : abordant le projet avec l'image d'une ville nouvelle, ils n'en retrouvent sur le terrain ni les limites, ni l'unité physique ; elles ne se vérifient pas non plus dans l'organisation administrative et politique, actuelle ou à venir. La présence d'agglomérations anciennes contredit a priori la notion de nouveauté (Épamarne, 1976, p. 2). À Marne-la-Vallée, l'étendue de la ville nouvelle s'accompagne d'une structure institutionnelle complexe qui ajoute une difficulté à sa compréhension.

Marne-la-Vallée est située à une quinzaine de kilomètres à l'Est de Paris. C'est donc la ville nouvelle la plus proche de la capitale. Elle s'étend sur 15 000 ha (152 km²), soit trois fois et demie la superficie de la capitale, ce qui en fait la plus vaste en termes de superficie. En 1999, avec 247 000 habitants, elle est aussi la plus peuplée des villes nouvelles franciliennes dont elle représente environ un tiers des habitants⁹¹. Son périmètre est limité au Nord et à l'Ouest par la Marne, au Sud par les ensembles boisés et forestiers de Ferrières, d'Armainvilliers et de Crécy, et à l'Est par la Vallée du Grand Morin.

Elle s'étale linéairement d'Ouest en Est sur une vingtaine de kilomètres et s'étend, dans son axe Nord-Sud, entre trois et dix kilomètres (**carte 2**) : *La Vallée de la Marne constitue une transition entre la banlieue parisienne et les espaces ruraux du bassin parisien* (Carle dir., 1970, p. 12).

⁹¹ En 1999, Cergy-Pontoise (78 km²) compte 179 000 habitants, Évry (30 km²) 80 000 habitants, Saint-Quentin-en-Yvelines (67 km²) 143 000 habitants, Sénart (118 km²) 93 000 habitants.

Carte 2 : Situation de Marne-la-Vallée



Source : Épamarne-Épafrance, 1997

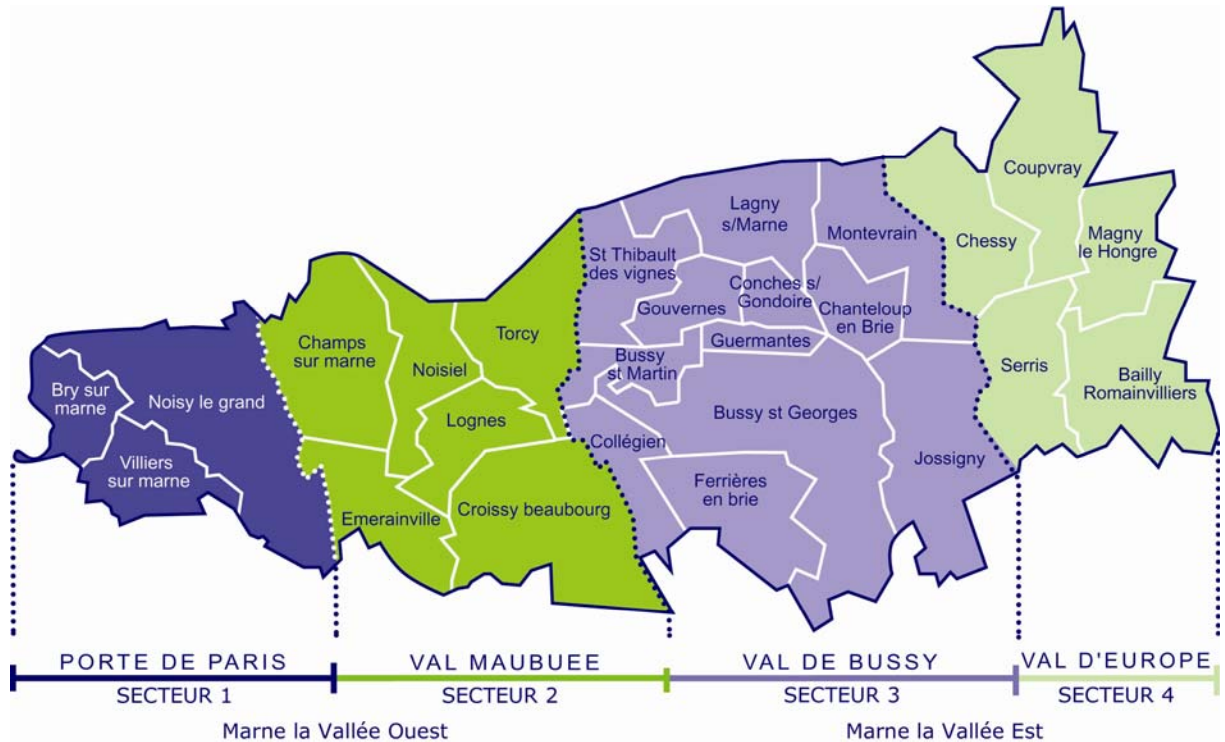
Cette ville nouvelle comprend vingt-six communes réparties en quatre secteurs d'aménagement (**carte 3**) : le secteur 1 (les Portes de Paris, 2000 ha), le secteur 2 (le Val Maubuée, 4000 ha), le secteur 3 (le Val de Lagny/Bussy-Saint-Georges, 6 000 ha) et le secteur 4 (Val d'Europe, 3 000 ha). Marne-la-Vallée a la particularité d'être située à la fois en Petite et en Grande Couronne et répartie sur trois départements : Noisy-le-Grand est en Seine-Saint-Denis, Bry et Villiers-sur-Marne dans le Val-de-Marne. Ces trois communes appartiennent au secteur 1 de Marne-la-Vallée. Les vingt-trois autres communes se situent en Seine-et-Marne.

Deux Établissements Publics d'Aménagement assurent le développement de Marne-la-Vallée. En 2001, ils emploient près de cent trente personnes. Le directeur général est nommé par l'État. Le premier établissement, Épamarne, a succédé à la mission d'études⁹² et d'aménagement de la ville nouvelle en 1972 (décret du 17 août) ; le second, Épafrance, a été créé en 1987 (décret du 24 mars) pour réaliser l'aménagement du quatrième secteur de la ville nouvelle accueillant la société

⁹² Les missions d'études ont été créées dans chaque ville nouvelle et ont permis d'effectuer les premières études d'aménagement (Roullier, coord., 1989). Le directeur de chaque mission d'études et d'aménagement a été nommé par le Premier Ministre, sur proposition du Préfet de Région et sur le rapport du Ministre de l'Équipement et du Logement. Il avait pour mission, préalablement à la constitution de l'organisme d'aménagement (l'ÉPA), de poursuivre les études d'urbanisme, d'aménagement et d'équipements nécessaires, d'animer et de coordonner les opérations d'acquisitions foncières ainsi que les premiers travaux d'aménagement et enfin d'élaborer le bilan programme prévisionnel. La mission d'études et d'aménagement de Marne-la-Vallée a été dirigée par Pierre Carle (inspecteur des finances) qui par la suite est devenu le premier directeur de l'Établissement Public de Marne-la-Vallée. L'équipe était composée, entre autres, JP. Baïetto (ingénieur), M. Lemaistre (programmeur) et de A. Zubléna (architecte-urbaniste). La mission d'études à Marne-la-Vallée est l'une des dernières à avoir été créée en 1969 avec celle de Melun-Sénart. Saint-Quentin-en-Yvelines appelée alors Trappes a été mise en place dès 1967, et celles d'Évry et de Cergy-Pontoise, un an encore avant, en 1966.

Euro Disney⁹³. Épafrance est lié par une convention de gestion à Épamarne. Leur direction générale est commune.

Carte 3 : Découpage administratif de Marne-la-Vallée



Source : Épamarne-Épafrance, 2004

Un EPA est un Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) qui fonctionne grâce à ses recettes et qui dispose d'une autonomie financière. Il combine donc des règles publiques et une gestion privée. Un EPA a pour objectif de transformer un espace non urbanisé en un espace urbanisé. Sa mission implique des interventions dans des domaines très différents allant de la planification à long terme jusqu'à la vente d'un terrain à un utilisateur (promoteurs de logements, de bureaux, de centres commerciaux, industriels, collectivités publiques). Il gère également la conception technique des quartiers, la préparation des dossiers règlementaires (Zone d'Aménagement Concertées - ZAC) et la promotion de l'image de la ville nouvelle. Il regroupe des métiers très variés : ingénieurs, architectes, paysagistes, urbanistes, géographes, sociologues, spécialistes du marketing, juristes, financiers. L'EPA peut aussi être mandaté par les collectivités locales pour la réalisation de travaux, d'infrastructures (voiries, assainissement, espaces verts) et la

⁹³ Les premiers contacts pour l'implantation de Disney dans le secteur 4 ont eu lieu en 1985. Une lettre d'intention a été signée par Laurent Fabius, Premier Ministre de l'époque. Un Projet d'Intérêt Général (PIG) est mis en place et concrétisé par une convention signée en mars 1987 par l'État, la région Ile-de-France, le département de Seine-et-Marne, la RATP, Épamarne- Épafrance et la Walt Disney Company. Cette convention définit les modalités de réalisation du secteur 4 : 1947 ha sont réservés à Disney, qui en même temps qu'il implante ses parcs de loisirs doit développer 600 ha à urbaniser sur dix ans, et acheter la totalité en trente ans pour l'aménagement d'un centre urbain devant jouer un rôle dans le rééquilibrage Ouest-Est. En contrepartie, l'État prolonge le RER A et construit des gares RER et TGV. La même année, Eurodisney devient Disneyland Paris. L'ouverture du premier parc a lieu le 12 avril 1992 en même temps que la gare RER de Chessy. La gare TGV arrivera deux ans plus tard en 1994.

construction d'équipements scolaires, sociaux, culturels ou sportifs (SGVN, 1981).

À Marne-la-Vallée, Épafrance et Épafrance sont donc liés dans leur mission commune qui est d'aménager et d'impulser le développement de Marne-la-Vallée. *En partenariat étroit avec les collectivités locales, ils [Épafrance-Épafrance] interviennent dans tous les domaines de l'aménagement urbain : bureaux et activités, logements et équipements publics, réseaux routiers et espaces verts. Ces interventions prennent des formes multiples : conception des projets et pilotage de leur mise en œuvre, lancement d'études et programmation des financements, réalisation de travaux et accompagnement des collectivités locales, commercialisation de terrains et promotion du territoire*⁹⁴.

Marne-la-Vallée a aussi la particularité d'avoir deux syndicats d'agglomération. Le SCA du Val Maubuée créé en 1973⁹⁵ est devenu le SAN du Val Maubuée en 1983. Ce dernier gère les six communes du secteur 2. Le SAN du Val d'Europe a été créé en 1987, la même année qu'Épafrance, qui intervient, quant à lui, sur les cinq communes du secteur 4.

Au même titre que les autres coopérations intercommunales, les SAN sont des collectivités locales à part entière. Ils sont dotés d'un budget propre et perçoivent le produit de la taxe professionnelle qui leur permet d'assurer les charges de l'urbanisation nouvelle. Ils ont la responsabilité des équipements publics structurants. Ils reçoivent des aides spécifiques de l'État, au titre du développement de la ville nouvelle, aides généralement soumises à la signature d'une convention pluri-annuelle. Cette convention entérine l'accord de l'État et des collectivités locales sur le contenu, les modalités et le rythme de développement (Fouchier, 2000). Les SAN sont des interlocuteurs privilégiés de l'Établissement Public d'Aménagement, notamment pour les choix de planification.

Toutes les communes de Marne-la-Vallée n'intègrent donc pas un SAN. Noisy-le-Grand dans le secteur 1, et Montévrain dans le secteur 3, disposent du statut de communes associées. Ces communes ont signé une convention avec l'État et ont bénéficié ou bénéficient de dispositions spéciales. Villiers-sur-Marne et Bry-sur-Marne ont été, quant à elles, peu touchées par l'urbanisation⁹⁶.

⁹⁴ <http://www.marne-la-vallee.com/etablissement-public-amenagement/mission-epa.htm>

⁹⁵ Les Syndicats Communautaires d'Agglomération (SCA), créés le 10 juillet 1970 en vertu de la loi dite Boscher, ont été remplacés par les Syndicats d'Agglomérations Nouvelles (SAN) en 1983 suite à la loi Rocard du 13 juillet. Les périmètres d'intervention des villes nouvelles, pour la plupart, ont été alors modifiés. Pour Marne-la-Vallée, cette loi est appliquée essentiellement au secteur 2. Le SCA du Val Maubuée, créé en 1973, devient alors le SAN du Val Maubuée et regroupe l'intégralité de ses six communes. La loi Rocard a eu principalement trois conséquences : elle a d'abord supprimé la notion de Zone d'Agglomération Nouvelle (ZAN) mettant fin à la distinction ZAN/hors ZAN. Désormais, le périmètre des villes nouvelles coïncide avec le périmètre communal. Ensuite, elle rend aux communes une compétence de gestion de principe. En d'autres termes, les équipements sont gérés par les communes, à l'exception des équipements reconnus d'intérêt commun qui sont gérés par les SAN ; enfin, elle donne aux communes une plus grande autonomie financière en leur restituant un pouvoir fiscal propre qui est de fixer et percevoir la taxe d'habitation foncière et en forfaitisant les allocations qu'elles reçoivent du SAN (Roullier, coord., 1989, p. 149-150).

⁹⁶ Depuis 2001, les trois communes du secteur 1 ont rejoint l'Association des Collectivités de l'Est Parisien ACTEP. Créée en 2000, l'Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien (ACTEP) regroupe aujourd'hui vingt-trois collectivités territoriales : vingt-et-une communes dont neuf en Seine-Saint-Denis (Noisy-le-Grand ; Neuilly-sur-Marne ; Neuilly-Plaisance ; Rosny-sous-Bois ; Bagnole ; Romainville ; Noisy-le-Sec ; Bondy ; Montreuil) et onze en Val-de-Marne (Joinville ; Champigny-sur-Marne ; Villiers-sur-Marne ; Bry-sur-Marne ; Le Perreux ; Nogent-sur-Marne ; Fontenay-sous-Bois ; Vincennes ; Saint-Mandé ; Saint-Maurice ; Charenton-le-Pont) et les conseils généraux de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne. L'ACTEP est une association *loi 1901* qui a pour but de structurer des

Dans le secteur 3, la commune de Bussy-Saint-Georges a été agrandie par des cessions de territoires de communes voisines (Collégien, Bussy-Saint-Martin) et dispose depuis 1985 du statut d'agglomération nouvelle. Bussy-Saint-Georges est donc restée commune unique sans référent de SAN et elle est devenue le support d'une urbanisation importante. Elle est aujourd'hui une communauté d'agglomération formée d'une seule commune.

Ce n'est que plus tard, après la loi Chevènement⁹⁷, que les autres communes du secteur 3 se sont regroupées en structures intercommunales dont les limites s'étendent parfois au-delà de celles de la ville nouvelle. La communauté de communes de Marne-et-Gondoire a été créée en 2002. Elle se compose désormais de treize communes : neuf sont dans le secteur 3⁹⁸ et quatre sont des communes limitrophes de la ville nouvelle⁹⁹. Le district de la Brie-Boisée, quant à lui, se développe sur cinq communes dont une seule est située à Marne-la-Vallée¹⁰⁰.

1.1.2. Une histoire récente et ancienne qui contribue à l'hétérogénéité de ce territoire

Marne-la-Vallée est marquée par un patrimoine récent, composé de quartiers nouveaux issus de l'urbanisation de la ville nouvelle et d'un patrimoine plus ancien.

Le tissu urbain de la ville nouvelle est caractérisé par la présence de bourgs historiques ayant connu, dès la période médiévale, un rôle marchand actif. Dès le 12^{ème} et le 13^{ème} siècle, Lagny-sur-Marne commune du secteur 3, connaît un essor économique marqué par le développement des Foires de Champagne. Par la suite, l'activité commerciale cède sa place à l'activité agricole. À la fin du 15^{ème} siècle, ces terres fonctionnent en fermage (Elissalde, Martinet, 1991). De cette époque, Marne-la-Vallée conserve plusieurs fermes briardes, fortifiées ou non, comme la ferme du Génitoy à Bussy-Saint-Georges et de la ferme de Lamirault à Collégien. Au 19^{ème} siècle, l'arrivée de la famille Rothschild à Ferrières-en-Brie¹⁰¹ et l'installation de la famille Meunier¹⁰² sur le site de Noisiel ont laissé un patrimoine industriel en ville nouvelle.

projets regroupant l'ensemble des collectivités en recherchant un rééquilibrage Est/Ouest de la politique d'aménagement francilienne. Elle souhaite renforcer l'attractivité de l'Est parisien. L'ACTEP travaille autour de huit thématiques : les transports et déplacements, le développement économique, la formation, l'environnement, les technologies de l'information et de la communication, la culture et le tourisme, le logement et l'emploi. <http://www.actep.fr/jsp/site/Portal.jsp>

⁹⁷ La loi Chevènement du 12 juillet 1999, qui tend au renforcement et à la simplification de l'intercommunalité, encourage les communes à se regrouper en *communautés d'agglomération* ou en *communautés de communes* pour mettre en commun leurs ressources et compétences. Elle fait suite à la loi Voynet du 25 juin 1999 qui transforme l'aménagement du territoire en généralisant la procédure contractuelle pour inciter les acteurs locaux à se fédérer autour d'un projet de territoire et sera suivie par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000 qui réformera les outils de planification urbaine. Pour plus d'informations, se reporter au rapport de recherche suivant : DESJARDIN X., BOINO P. (dir.), *Intercommunalité et décentralisation, les recomposition territoriales sous le regard des chercheurs*, Université Lumière de Lyon II, PUCA, 88 p. (disponible sur : http://rp.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca/agenda/Intercommunalite_rapport_desjardins.pdf).

⁹⁸ Lagny-sur-Marne, Saint-Thibault-des-Vignes, Gouvernes, Guermantes, Chanteloup, Jossigny, Collégien, Bussy-Saint-Martin, Conches-sur-Gondoire.

⁹⁹ Thorigny-sur-Marne, Dampmart, Carnetin, Chalifert et Pomponne

¹⁰⁰ Seule la commune de Ferrières-en-Brie appartient au périmètre de la ville nouvelle. Les quatre autres (Pontcarré, Favières, Villeneuve-Saint-Denis, Villeneuve-le-Compte) sont au Sud de Marne-la-Vallée.

¹⁰¹ Le château de Ferrières, construit par l'architecte anglais Joseph Paxton, auteur du Crystal Palace à Londres, est ouvert au public depuis 1977.

¹⁰² La famille Meunier laisse derrière elle, hormis le patrimoine industriel, une Cité ouvrière érigée en 1874 par Jules Saulnier, la Ferme du Buisson construite en 1880 et réhabilitée par Bernard Reschen et Philippe Robert, le château de

Encadré 1 : Présentation de Marne-la-Vallée

Sources : Épamarne- Épafrance - RATP-SNCF

Date de création : 17 août 1972

Nombre d'habitants en 1999 : 246 652

Nombre d'emplois en 1999 : 106 437

Localisation : à l'Est de Paris et à 12 km du périphérique parisien.

Dimension : 26 km de long et 3 à 6 km de large.

Superficie : 15 000 ha (soit plus d'une fois et demi la superficie de Paris).

4 secteurs d'aménagement :

- Les Portes de Paris (3 communes)
- Le Val Maubuée (6 communes)
- Le Val de Bussy-Lagny (12 communes)
- Le Val d'Europe (5 communes)

2 Établissements Publics d'Aménagement :

- Epamarne créé en 1972
- Epafrance créé en 1987

26 communes réparties sur 3 départements : Seine-Saint-Denis (Noisy-le-Grand), Val-de-Marne (Bry-sur-Marne et Villiers-sur-Marne) et Seine-et-Marne (23 communes).

2 centres urbains : les Portes de Paris et le Val d'Europe

Transports routiers : autoroute A4, A 104 (La Francilienne), A199.

Transports collectifs ferrés :

- RER A : 10 stations
- TGV : 1 station
- SNCF : 2 stations

Transports collectifs routiers :

- Bus RATP (14 lignes desservant les secteurs 1 et 2)
- Bus PEP'S (23 lignes desservant les secteurs 3 et 4)

Équipements commerciaux : 3 centres commerciaux de 50 000 m² à 80 000 m² :

- Les Arcades à Noisy-le-Grand,
- Bay 2 à Collégien,
- Le centre commercial du Val d'Europe à Serris.

<http://www.marne-la-vallee.com>

Ainsi, dès les années soixante-dix, plusieurs sites et bâtiments de Marne-la-Vallée sont classés *Monuments Historiques*¹⁰³. Nous pouvons citer le château de Champs-sur-Marne et son parc dans le secteur 2 de Marne-la-Vallée, le château et le parc de Guermantes, le château et le parc de Jossigny et les églises de Bussy-Martin et de Ferrières dans le secteur 3 (Carle dir., 1970). Par ailleurs, le patrimoine naturel est aussi protégé : la Vallée de la Gondoire, dans le secteur 3, est également classée.

Rentilly, démoli pendant la guerre mais reconstruit par la suite, et la Maison des Hôtes, devenue le siège actuel de l'Établissement Public d'Aménagement de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée

¹⁰³ Sont inscrits également à l'inventaire complémentaire des sites et des monuments historiques en 1970 Carle dir., 1970 : le clocher de Noisy-le-Grand, le parc de Noisiel, le moulin des Douves à Noisiel, le parc de Rentilly, le parc et la perspective du château de Ferrières. Depuis 1986, la Ferme du Buisson est aussi classée à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques.

1.1.3. Principaux principes d'aménagement

Contrairement à certaines villes nouvelles dont le nom reprend celui de commune(s) existante(s) incluses au périmètre d'aménagement¹⁰⁴, celui de ville nouvelle de la Vallée de la Marne, qui deviendra plus tard la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, ne correspond à aucune commune. Marne-la-Vallée désigne un site¹⁰⁵.

Les principes d'aménagement de Marne-la-Vallée se sont inspirés du modèle de villes nouvelles étrangères dont l'étude a précédé la réalisation des villes nouvelles françaises (IAURP, 1967). Les expériences nordiques et britanniques ont influencé leur conception : elles ont contribué à déterminer leur taille et leur localisation par rapport au centre de l'agglomération (Merlin, 1976 ; Léger, 1997). *À Marne-la-Vallée, c'est le modèle suédois qui inspira la composition d'unités indépendantes, reliées entre elles par des infrastructures routières et ferrées, avec une densité décroissante autour des stations de métro, comme le sont les villes de Vällingby, Farsta et Skärkholmen à la périphérie de Stockholm* (Torrès cité par Léger, 1998, p. 62).

Ce parti pris explique le rôle des caractéristiques géographiques du site dans la conception même de la ville nouvelle et dans son découpage en secteurs : le plateau de Marne-la-Vallée *est découpé par les vallons, les rus de Nesles, de Maubuée, de la Brosse et de la Gondoire, pour la plupart orientés Nord/Sud déterminant une succession de compartiments naturels d'importance et de nature différentes* (Carle dir., 1970, p. 92). Cette partition naturelle dessine nettement les quatre unités d'aménagement de Marne-la-Vallée et participe, selon les concepteurs, à la structuration d'une certaine lisibilité spatiale : *l'adoption de telles frontières naturelles aidera le citadin à percevoir davantage son quartier ou sa ville comme une unité spatiale bien définie en le faisant échapper au sentiment d'appartenir à une agglomération indifférenciée, sans caractère et sans limite que sont les banlieues* (Carle dir., 1970, p. 22).¹⁰⁶

Les quatre secteurs d'aménagement ont été urbanisés de manière successive et chacun d'eux se caractérise par une conception urbaine (**photos 1 à 4**) et des contraintes économiques de réalisation différentes. Plutôt qu'une ville nouvelle, Michel Rousselot, directeur de l'établissement public d'aménagement de Marne-la-Vallée de 1974 à 1982 (**Annexe 1**) définit ce territoire comme *une forme d'organisation spatiale* (Rousselot, 1979, p. 24) dont la cohérence d'ensemble est assurée par les réseaux de transports collectifs (RER) et individuels (A4).

¹⁰⁴ Les communes de Cergy et de Pontoise ont donné leur nom à la ville nouvelle de Cergy-Pontoise et celle d'Évry à la ville nouvelle d'Évry. Or, pour chacune de ces deux villes nouvelles, ces communes ne sont qu'une partie de celles concernées par le périmètre d'aménagement de la ville nouvelle.

¹⁰⁵ Le choix du nom introduit une notion de territoire pour lequel les caractéristiques physiques pourraient être des référents possibles en matière d'identité territoriale.

¹⁰⁶ En 1970, date de parution des principales orientations d'aménagement, cette ville nouvelle ne porte pas encore le nom de ville nouvelle de Marne-la-Vallée mais celui de ville nouvelle de la Vallée de la Marne. Les principes d'aménagement des secteurs 1 et 2 sont clairement définis. Les secteurs 3 et 4 sont désignés sous l'appellation du secteur Est de la ville nouvelle.

Photo 1 : Secteur 1 - Le centre urbain de Noisy-le-Grand



Source : Épamarne-Épafrance © Éric Morency¹⁰⁷

Photo 2 : Secteur 2 - Les côteaux du Val Maubuée, Torcy



Source : Épamarne-Épafrance © Éric Morency

Photo 3 : Secteur 3 - Vue aérienne du centre ville de Bussy-Saint-Georges



Source : Épamarne-Épafrance © Éric Morency

Photo 4 : Secteur 4 - Entrée de Bailly-Romainvilliers, vue du programme Apollonia



Source : Épamarne-Épafrance © Éric Morency

La disposition des stations dans chaque secteur a été étudiée de telle manière que la majorité des habitations ou des emplois localisés en zone d'activité intégrée soit à moins de dix minutes à pied de la station la plus proche. Les stations RER sont distantes d'environ 1 500 mètres. La situation de chacune des stations a été recherchée *de telle manière que toutes les zones d'habitat à forte densité, certaines zones d'activité à fort taux d'emploi et les grands équipements régionaux se trouvent dans une aire de rayonnement direct*. Le RER constitue donc *l'épine dorsale du système de communication à grande capacité de la ville nouvelle en offrant à tous les habitants une alternative économique à l'usage du véhicule individuel pour la plupart des déplacements et une excellente liaison avec tous les centres de la région parisienne* (Techniques et Architecture, 1974, p. 8). L'influence théorique de ces stations est déterminée par un rayon de quatre cent mètres soit moins de cinq minutes à pied et de huit cent mètres, soit moins de dix minutes à pied. En outre, la voirie a été conçue pour assurer le rabattement commode, par autobus, des quartiers périphériques vers chacune des stations.

¹⁰⁷ Sauf mention contraire, comme c'est le cas ici, les photos présentes dans cette recherche ont été prises par nos soins.

Marne-la-Vallée a aussi la particularité de s'organiser autour de deux centres urbains présentés comme les *futurs centres-villes de la ville nouvelle* (Carle dir., 1970). Nous rappelons que les centres urbains sont la partie de la ville nouvelle où sont concentrés les services, les équipements et l'emploi. À Marne-la-Vallée, ils sont localisés aux extrémités Ouest et Est de la ville nouvelle : ils ponctuent l'entrée et la sortie de ce territoire. Le premier centre urbain, implanté sur la commune de Noisy-le-Grand, a été construit dans le secteur 1 au début des années soixante-dix suivant les principes d'un urbanisme de dalle et ayant fait l'objet, en matière d'architecture, de réalisations expérimentales¹⁰⁸. Le deuxième centre urbain, le Val d'Europe, se situe dans le secteur 4 de Marne-la-Vallée. Son urbanisation a débuté en 1987, avec la signature de la convention entre la Walt Disney Company et l'État¹⁰⁹. La densité retenue est plus faible que celle choisie dans le premier centre urbain et l'architecture s'inscrit plutôt dans un courant type néo-haussmannien.

En conclusion, Marne-la-Vallée est un territoire géographique dessiné par les caractéristiques naturelles du site. Son paysage est marqué par un patrimoine récent, issu de l'urbanisation de la ville nouvelle, et par un patrimoine plus ancien provenant de l'histoire médiévale et industrielle. Les réseaux de transport, individuel et collectif, unifient les quatre secteurs composant la ville nouvelle, conçus comme quatre entités distinctes.

¹⁰⁸ Ces réalisations se sont inscrites dans le cadre d'un programme interministériel dit REX (Réalizations EXpérimentales) créé en 1971. L'objectif était de produire un habitat de qualité adapté à la diversité des modes de vie et à leur évolution. Les projets retenus étaient sélectionnés en fonction de trois critères : premièrement, la conception architecturale (privilégiant notamment les architectes lauréats du Programme d'Architecture Nouvelle - PAN) ; deuxièmement, la prise en compte du coût global et troisièmement, les techniques de construction. *Le Palacio d'Abraxas* à Noisy-le-Grand, réalisé par l'architecte Ricardo Bofill, est un exemple de REX.

¹⁰⁹ Disney, en partenariat avec l'État, Épafrance et les collectivités territoriales, participe au développement du Val d'Europe.

Cette urbanisation est définie par trois phases d'aménagement. La première phase (1987-1997) s'est concrétisée en 1992 par la création d'une destination touristique européenne s'organisant autour d'un parc à thème, d'une structure hôtelière, d'un golf et d'un programme de logements répartis sur trois communes. La seconde phase a été entamée dix ans plus tard (1997-2003). Elle s'insère dans un projet de plus grande envergure. Disney élargit sa vocation touristique et s'engage, hors des parcs à thèmes, à prendre part au développement du centre urbain du Val d'Europe. Disney inaugure donc un second parc en 2003, portant sur l'image et sur le cinéma, auquel s'ajoute une attraction aquatique. Il agrandit par la même occasion son complexe hôtelier de 13 000 chambres et aménage un deuxième golf. Cette seconde phase comprend aussi pour Disney la réalisation d'un centre commercial d'une surface de 90 000 m². Sa construction s'est accompagnée de 1600 logements et de 30 000 m² de bureau. Le développement du centre urbain se poursuit faisant l'objet de la troisième phase d'aménagement. Le programme détaillé a été signé en 2003. *La troisième phase du développement permettra l'extension du centre urbain et l'affirmation de sa vocation tertiaire, la création d'un centre d'exposition et de congrès directement desservi par le TGV et le RER, atouts considérables, et la poursuite du développement résidentiel autour des bourgs traditionnels. Au total, la création de 8400 emplois, dans le secteur tertiaire touristique et des services, et l'accueil de 9000 habitants, pour un investissement privé de 1,2 milliards d'euros, et un investissement public de 100 millions d'euros* (Le ministre de l'équipement, des Transports, du logement, du Tourisme et de la Mer, Gilles de Robien, 9 juillet 2003). Deux autres opérations d'aménagement sont actuellement en cours et lancées de part et d'autres du boulevard circulaire sur les communes de Serris, Chessy et Montévrain. A terme, seront aménagés 500 000 m² de bureaux et d'activités, 100 000 m² de commerces, 4 000 logements et 1000 chambres d'hôtel. Un pôle universitaire comportant un site destiné aux laboratoires et aux entreprises de pointe, a ouvert ses portes au début des années 2000. Ces projets ont été accompagnés par la création de plusieurs infrastructures de transport. Une nouvelle bretelle d'autoroute et une gare RER, desservant le nouveau centre commercial assurent aujourd'hui l'accessibilité des lieux. Le maintien de l'Opération d'Intérêt National est prévue jusqu'en 2017.

1.2. État des lieux des mobilités résidentielles et mobilités quotidiennes à Marne-la-Vallée avant 1999

Nous avons choisi d'aborder la question du bassin de vie de Marne-la-Vallée à partir des mobilités résidentielles et quotidiennes des habitants. Afin de présenter un état de lieux des mobilités à Marne-la-Vallée, nous nous appuyons sur l'*Enquête Ménages* réalisée en ville nouvelle depuis leur création. Un certain nombre de travaux se sont basés sur cette source statistique pour traiter des mobilités résidentielles et des mobilités quotidiennes à Marne-la-Vallée. Mais en dehors des mobilités domicile-travail, pour lesquelles nous soulignerons les limites des résultats obtenus, cette enquête ne permet pas de connaître les autres mobilités quotidiennes. Or, nous rappelons que ce type de mobilité est d'autant plus importante que la part des déplacements dits *non contraints*, c'est-à-dire motivés par d'autres motifs que le travail ou l'école, représente plus de la moitié des déplacements quotidiens d'un Francilien (Bertrand François, Jazulot, 2003). Nous mobiliserons donc différentes études et rapports portant sur les villes nouvelles et sur Marne-la-Vallée antérieurs au recensement de 1999 afin d'établir une première connaissance des mobilités quotidiennes.

L'*Enquête Ménages*¹¹⁰ se déroule tous les ans au mois d'octobre depuis 1976. Elle porte sur l'ensemble des logements neufs livrés dans les villes nouvelles et occupés dans l'année (**Annexes 2 et 3**)¹¹¹. Les résultats de l'*Enquête Ménages* permettent d'orienter les choix à réaliser en termes d'équipements scolaires, culturels ou sociaux dans le but de répondre aux besoins de la population.

Elle fournit des éléments de connaissance sur le profil socio-démographique des nouveaux arrivants (sexe, âge, catégorie sociale, activité), leur lieu de résidence actuel et le lieu de résidence antérieur, leur motif d'installation ainsi que les caractéristiques du logement (type de logement, nombre de pièces) et le statut d'occupation des ménages. Cette enquête informe aussi sur le lieu de travail des actifs, leur(s) mode(s) et temps de transport ainsi que le niveau d'équipement automobile. Il est intéressant de souligner que, dès les années soixante-dix, cette enquête comportait déjà des informations sur les pratiques de mobilité. Mais, parfois pour des problèmes techniques, parfois par manque d'intérêt, ces indicateurs ont fait l'objet de très peu d'exploitations.

Les exploitations menées à partir de l'*Enquête Ménages* alimentent en premier les EPA des villes nouvelles. En recensant toutes les opérations suivies par les établissements publics d'aménagement ou autres maîtres d'ouvrage, cette enquête rend possible le suivi des communes ayant accueilli des programmes de constructions neuves. L'Observatoire Économique et Social de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée publie, tous les ans, un document constitué de tableaux de

¹¹⁰ La dernière *Enquête Ménages* sera réalisée à Marne-la-Vallée en 2008.

¹¹¹ Seules les communes ayant accueilli un programme de construction sont donc enquêtées.

bord présentant une partie des indicateurs présents dans l'enquête¹¹². Les informations traitées concernent essentiellement les caractéristiques de la population et du logement. Les données portant sur la période 1982-1990 sont disponibles mais uniquement en format papier¹¹³ et le nombre d'indicateurs traité est moins important que celui de la période suivante. Ces données sont informatisées et disponibles à Épamarne-Épafrance depuis 1990.

L'Enquête Ménages a aussi fait l'objet de différentes études. Nous citerons en particulier deux rapports portant sur l'ensemble des villes nouvelles. Le premier a été réalisé dans les années soixante-dix par l'IAURIF¹¹⁴ et le second par le Ministère de l'Équipement et du Logement en 1999¹¹⁵.

Le nombre de logements neufs livrés par Épamarne-Épafrance dans les années quatre-vingts est relativement proche de celui observé dans les années quatre-vingt-dix mais leur répartition au sein des quatre secteurs d'aménagement de la ville nouvelle a nettement évolué depuis les années quatre-vingt (**Tab. 2**).

Tableau 2 : Les logements neufs construits à Marne-la-Vallée entre 1982 et 1999 : répartition par secteur géographique et poids de ces logements dans l'ensemble du parc en 1999¹¹⁶

	Nb de log. construits entre 1982-1989	Répart. de la construction neuve 1982-1990 par secteur	Nb de log. construits entre 1990-1999	Répart. de la construction neuve 1990-1999 par secteur	Total des log. EPA construits entre 1982 et 1999	Répart. de la construction neuve 1982-1999 par secteur	Nb de résid. recensées au RGP 1999	% des log. neufs comptabilisés entre 1982-1999 sur l'ensemble du parc de MLV en 1999
	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%
Secteur 1	5492	32	5007	30	10499	31	40562	26
Secteur 2	9471	56	4067	24	13538	40	30102	45
Secteur 3	1588	9	4749	29	6337	19	19548	32
Secteur 4	457	3	2816	17	3273	10	5004	65
Marne-la-Vallée	17008	100	16639	100	33647	100	95216	35

Source : réalisé d'après les tableaux de bords existants des Enquêtes Ménages 1982-1989 et 1990-1999 et INSEE, RGP 1999.
Lecture : Entre 1982-1989 et 1990-1999, 5492 et 5007 logements neufs ont été construits dans le secteurs 1 de Marne-la-Vallée (soit au total 10 499 logements). Ces logements représentent, en 1999, 26 % du parc de logement du secteur 1.

Durant la première période 1982-1990, près de neuf logements sur dix livrés à Marne-la-Vallée ont été construits dans les secteurs 1 et 2 : ces derniers représentent respectivement 32% et 56%

¹¹² OBSERVATOIRE ÉCONOMIQUE ET SOCIAL, 2000, *Cumul des Enquêtes Ménages 1990-1999*, Epamarne-Epafrance, Noisiel, n.p.

¹¹³ Cette base de donnée n'ayant pas bénéficié de l'évolution des supports informatiques, elle est devenue un matériau inutilisable.

¹¹⁴ ANACHE M., CORBILLÉ C. 1980, *Le peuplement des villes nouvelles de la Région d'Ile-de-France, analyse comparative des recensements complémentaires, 1976-1977-1978-1979*, Paris, IAURIF, 163 p.

¹¹⁵ FOUCHIER V., MIRANDE B., 1999, *Les logements neufs et leur population dans les cinq villes nouvelles d'Ile de France, une exploitation de l'Enquête Ménages de 1990-97*, La Défense, DGUHC, 147 pages, 1999.

MIRANDE B. 2000, *Les logements neufs et leur population Marne-la-Vallée : une exploitation de l'Enquête Ménages de 1990-98*, SGGOU-Épamarne, 127 p.

¹¹⁶ Nous prenons ici comme référence l'ensemble du parc de logement de la ville nouvelle. Pour information, 91, 5% du parc de logement sont des résidences principales contre 88,7% en moyenne en Ile-de-France. Ce chiffre varie de 90,7% dans le secteur 1 à 83,7% dans le secteur 4. Pour ce dernier la vacance inhérente aux délais de livraison explique ce phénomène.

de la construction neuve. La répartition au sein des différents secteurs s'équilibre au cours de la période suivante : entre 1990 et 1999, les deux premiers secteurs continuent d'accueillir la majorité de la production neuve (54%) mais plus de quatre logements sur dix sont construits dans les secteurs 3-4 (46%).

1.2.1. Des logements neufs de plus en plus investis par des ménages résidant auparavant à Marne-la-Vallée

Les études réalisées à partir de l'*Enquête Ménages* et portant sur les mobilités résidentielles des ménages des logements neufs permettent de dégager deux conclusions fortes.

Si, à l'origine, les villes nouvelles contribuaient nettement au desserrement du centre de l'agglomération en accueillant essentiellement des ménages en provenance de Paris et de la Petite Couronne, elles attirent, dans les années quatre-vingt-dix, des ménages arrivant de la Grande Couronne. Ce déplacement de leur attractivité donne à ces territoires un rôle important en termes de polarisation. Il confirme *les observations menées plus globalement sur les mobilités résidentielles en Ile-de-France au cours des années quatre-vingt-dix qui indiquent un durcissement progressif de pôles périphériques au fonctionnement de plus en plus autonome à l'égard du centre parisien et contribue à l'image portée par Daniel Béhar¹¹⁷ de la constitution progressive de villes moyennes en Ile-de-France¹¹⁸* (Driant, 2005, p. 28).

Ensuite, bien qu'emménageant dans un logement neuf de la ville nouvelle, les ménages ne sont pas tous des *nouveaux arrivants* qui s'installeraient pour la première fois en ville nouvelle : certains y résidaient déjà auparavant (Anache, Corbillé, 1980 ; Fouchier, Mirande, 1999). Ce phénomène se confirme avec le temps. L'évolution des origines résidentielles témoigne donc du rôle original joué par la construction neuve en ville nouvelle et questionne la place de ces étapes résidentielles dans le parcours du ménage. Sur l'ensemble des villes nouvelles, le type de logement et le statut d'occupation varient en fonction des caractéristiques géographiques de ces parcours. Les ménages changeant de logement tout en restant à l'intérieur d'une même commune s'orientent prioritairement vers la maison individuelle mais ils sont plus souvent en location qu'en accession. Il s'agit plutôt de changer de type de logement que d'accéder à la propriété. En revanche, lorsque ces ménages changent de commune à l'intérieur d'une ville nouvelle, ils s'orientent davantage vers l'accession à la propriété (Fouchier, Mirande, 1999). Ils sont aussi quelque peu différents de l'ensemble des ménages composant la population des logements neufs : les ménages ayant occupé deux logements ou plus à l'intérieur d'une ville nouvelle sont de taille légèrement plus importante et sont plus souvent composés d'adultes et d'enfants déjà âgés (10-19 ans). De plus, ils appartiennent plus fréquemment à la catégorie des employés et des ouvriers. On observe aussi des différences concernant leur motif d'installation : celle-ci est plus souvent motivée par des

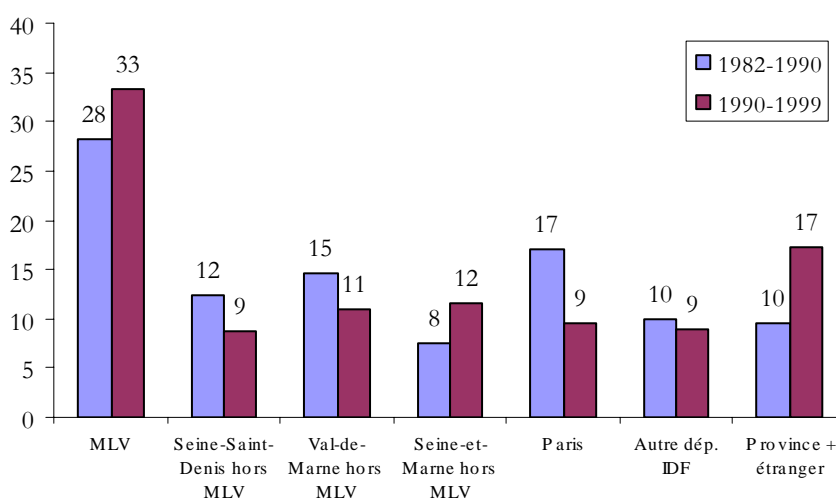
¹¹⁷ Voir notamment les éléments de synthèse sur les choix résidentiels des ménages en Ile-de-France dans : DRIANT J.-C., 2003, « Logement et choix de localisation résidentielle des ménages. Le schéma directeur de l'Ile-de-France et la recherche sur les marchés du logement » in IAURIF, SDRIF - *Les apports de la recherche urbaine, volume 2 : Les échelles de la ville : mobilités, mixité et choix résidentiels*, p. 7-36.

¹¹⁸ Béhar D. (2004), « La ville nouvelle en Ile-de-France ou la fortune d'un malentendu », *Pouvoir locaux*, n°60, p. 31-35.

raisons liées au logement¹¹⁹ (logement précédent trop petit ou inconfortable, souhait d'accéder à la propriété, recherche d'une maison individuelle) qu'en moyenne sur l'ensemble des ménages occupant un logement neuf (Fouchier, Mirande, 1999).

Marne-la-Vallée ne fait pas exception. Depuis le début des années quatre-vingts, l'origine résidentielle des ménages des logements neufs a évolué : la part de ceux qui habitaient à Paris, en Seine-Saint-Denis et dans le Val-de-Marne a nettement diminué alors que celle qui résidait précédemment à Marne-la-Vallée, en Province et en Seine-et-Marne a augmenté (**Graph. 1**).

Graphique 1 : Lieu de résidence antérieur des ménages s'installant dans un logement neuf sur les périodes 1982-1999 et 1990-1999(%)



Source : graphique réalisé d'après les tableaux de bords existants des Enquêtes Ménages 1982-1989 et 1990-1999
Non renseignés non pris en compte

Contrairement à ce qui se produit dans les autres villes nouvelles, il est plus fréquent pour les ménages résidant à Marne-la-Vallée de déménager à l'intérieur de la ville nouvelle en changeant de commune plutôt qu'en restant dans la même (Fouchier, Mirande, 1999). Les caractéristiques géographiques de Marne-la-Vallée, qui en superficie comme en population est la plus importante des cinq villes nouvelles franciliennes, constituent certainement un facteur d'explication.

¹¹⁹ Le motif de d'installation fait partie des masques de traitements automatisés depuis 1990. Entre 1990 et 1999, le logement est la premier motif d'installation des ménages dans un logement neuf à Marne-la-Vallée (56%), viennent ensuite l'emploi (22%), la structure familiale (13%) et l'environnement (9%). La catégorie *autre* et *non renseignée*, non prise en compte dans les résultats précédents est importante et concernent 20% des ménages. Le poids du facteur environnement est légèrement plus élevé que celui de l'emploi dans les secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée. 12% et 10% des ménages se sont installés dans les secteurs 3 et 4 pour le cadre de vie ; 11% et 9% pour des raisons liées à l'emploi.

La hiérarchie des motifs est identique pour l'ensemble des villes nouvelles. L'offre de logements et l'emploi sont les deux motifs les plus cités. L'habitat est celui le plus cité pour ceux qui achètent un logement, qu'il soit collectif ou individuel, alors que l'emploi est la raison la plus souvent donnée par les locataires.

Les raisons et les circonstances de ces parcours résidentiels restent peu étudiées à Marne-la-Vallée comme dans les autres villes nouvelles. Les croisements statistiques entre lieu de résidence antérieur et motif d'installation ont fait l'objet de peu d'études. En revanche, certaines recherches portant sur les villes nouvelles se sont intéressées à ce phénomène.

Certains interprètent ces parcours comme *une fuite des ménages* qui délaisseraient les quartiers dans lesquels l'arrivée d'une nouvelle population modifierait le tissu social de leur quartier ou de leur commune. D'autres questionnent le rôle joué par le parc de logements neufs et le rythme de construction. L'urbanisation successive des quatre secteurs de Marne-la-Vallée constituerait une attractivité linéaire d'Ouest en Est. L'offre abondante de logements serait un contexte favorable à ce type de mobilité. Dès le milieu des années quatre-vingts, dans un contexte marqué par la mise en place de la politique de la ville, de nombreuses études et travaux universitaires interrogent l'évolution du peuplement de ces villes nouvelles. Les changements intervenus dans les quartiers denses (Corbillé, Roméra 1984 ; Lelévrier, Corbillé & al, 1993), le développement de copropriétés en difficulté (Ouana, 1990 ; Barthélémy, 1990 ; Brunel, 1990 ; Bourez, 1991 ; Lelévrier, 1995 ; Thomasset, 2000) et la paupérisation de certains quartiers (Korsu, 2001) pourraient expliquer en partie ce phénomène de mobilité au sein des villes nouvelles. Le rôle joué par les réflexes ségrégatifs individuels, mis en œuvre dans le mécanisme de proximité sociale et de distance spatiale, analysés par Jean-Claude Chamboredon et Madeleine Lemaire¹²⁰ au début des années soixante-dix¹²¹, pourrait permettre de comprendre ce phénomène de mobilité résidentielle interne : les ménages quitteraient donc leur quartier de résidence *pour mettre à distance* une population dont la proximité ferait obstacle au projet de réussite sociale. Ce comportement montre toutes les difficultés auxquelles se heurte le projet de mixité sociale qui caractérise les villes nouvelles¹²².

¹²⁰ CHAMBOREDON J.-C., LEMAIRE M., 1970, « Proximité spatiale et distance sociale : les grands ensembles et leur peuplement », *Revue française de sociologie*, XI (1), janvier-mars, p. 3-33.

¹²¹ Cette analyse a été reprise par la suite par de nombreux sociologues et ethnologues dont Jean-Louis Siran et Gérard Althabe :

SIRAN J.-L., 1978, *Les nouveaux Villages*, CSTB, Paris, 316 p.

Le terme de *nouveaux villages* est apparu au milieu des années soixante et désigne de nouvelles constructions ayant la particularité d'être construites par des promoteurs à distance des agglomérations urbaines. Ces nouveaux villages s'adressent à des classes que l'empirisme sociologique désigne comme *moyenne*. Selon l'auteur, cette classe sociale s'étend des couches les mieux rémunérées de la classe ouvrière, qui ont la possibilité d'investir dans l'habitat, aux cadres moyens ou supérieurs dont les revenus sont toutefois insuffisants pour leur permettre d'accéder à une vraie maison individuelle entendu ici comme *une villa de la proche banlieue*.

ALTHABE G., MARCADET C., DE LA PRADELLE M., SELIM M., 1985, *Urbanisation et enjeux quotidiens*, Paris, Anthropos, 198 p.

Ce travail de recherche repose sur une conclusion centrale de Jean-Louis Siran : habiter un *nouveau village* relève d'une logique sociale qui repose sur la volonté d'affirmer sa promotion sociale. Il est un cadre produit par les habitants en vue de réaliser cet objectif. Dans « L'Urbanisation et enjeux quotidiens », Gérard Althabe établit une comparaison entre le travail de Jean-Louis Siran et son étude sur les immeubles HLM de Bellevue à Nantes.

¹²² Présentées comme une antithèse des grands ensembles, les villes nouvelles avaient pour objectif de lutter contre la ségrégation, enjeu politique reformulé dès le milieu des années soixante-dix autour de la notion de mixité sociale. Cette préoccupation est affirmée dans un document du Premier Ministre de l'époque, Jacques Chirac, daté du 2 janvier 1976 et adressé aux ministres et aux secrétaires d'État en poste : *Les villes nouvelles nous offrent l'occasion de promouvoir un urbanisme nouveau mieux adapté que les grands ensembles aux aspirations des habitants. Les premières réalisations affirment déjà le refus de toute ségrégation, le souci de la variété architecturale et la volonté de créer des centres vivants* (Chirac, 1976). Pour lutter contre l'homogénéité sociale, l'Établissement Public d'Aménagement de Marne-la-Vallée, comme les autres EPA des villes nouvelles, proposent d'agir non seulement sur l'emploi mais également sur la programmation

Mais au vu des caractéristiques socio-démographiques des habitants, on peut se demander si ces parcours ne pourraient pas s'inscrire aussi dans l'évolution du cycle de vie du ménage ? Ce changement de logement ne répond-il pas à l'évolution de la structure familiale ? Par ce phénomène de changement de logement au sein de la ville nouvelle, les mobilités internes ne pourraient-elles pas témoigner d'une installation durable de ces ménages à Marne-la-Vallée ? Quel rôle jouent ces étapes dans le parcours résidentiel des habitants ? Quelles sont plus précisément les caractéristiques géographiques de ces parcours résidentiels ? Les trajectoires Ouest-Est semblent marquer ces mobilités résidentielles. La proximité semble également jouer un rôle essentiel. Comment interpréter la diversité des configurations spatiales des mobilités résidentielles internes ?

Quarante ans après la création de la ville nouvelle, ces parcours ne pourraient-ils pas être le fait, par exemple, des enfants de personnes venues s'y installer et y débutant actuellement leur parcours résidentiel ? En effet, l'*Enquête Ménages* montre que 22% des personnes de référence des ménages installés dans un logement neuf à Marne-la-Vallée entre 1990 et 1999 résidaient précédemment chez leurs parents¹²³. Où ces derniers résidaient-ils avant de décohabiter ? La proximité familiale se présente souvent comme un enjeu orientant le parcours des ménages et le choix de leur lieu de vie (Bonvalet, Dureau, 2000). La localisation du réseau de relations (amis, familles, parents) ne relève pas uniquement des contraintes ou du hasard mais dessine un système résidentiel marqué par une proximité géographique voulue (Vignal, 2003, p. 94).

En considérant l'ensemble du parc de logements et plus seulement la construction neuve que peut-on dire sur les mobilités résidentielles des ménages résidant à Marne-la-Vallée ? Quel rôle jouent les mobilités internes dans le parcours résidentiel des ménages ?

1.2.2. Des mobilités quotidiennes qui évoluent

1.2.2.1. Des actifs résidant dans les logements qui travaillent de plus en plus à Marne-la-Vallée et de moins en moins à Paris

Nous avons vu que le lieu de travail faisait partie des questions posées dans le cadre de l'*Enquête Ménages*. Où les actifs résidant dans un logement neuf à Marne-la-Vallée travaillent-ils ? Le lieu de travail a-t-il évolué depuis le début des années quatre-vingts ?

Sur l'ensemble des villes nouvelles, on constate, entre 1982-1990 et 1990-1999, que la part des actifs des logements neufs ayant un emploi en ville nouvelle augmente, et celle des actifs ayant un

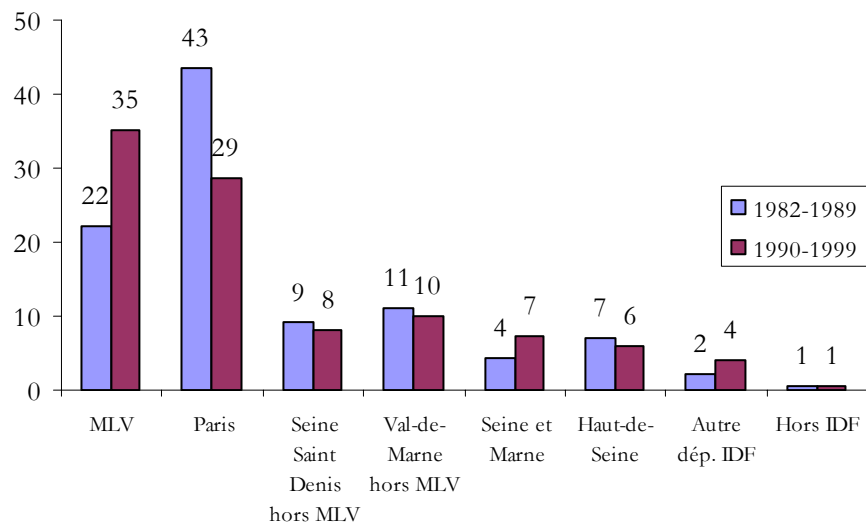
de logements. Ainsi, ces établissements privilégient de petites opérations et diversifient les modes de financements : l'habitat a été conçu de manière à éviter la ségrégation qui a marqué les grands ensembles de la banlieue parisienne caractérisés par un éventail restreint de catégories socio-professionnelles. Pour autant, cette politique a-t-elle donné les résultats attendus ? *La variété des modes de financement va introduire dans le quartier des habitants appartenant à des groupes socioculturels très divers. Contraindre des groupes humains ayant des façons de vivre différentes à adopter brutalement un comportement commun n'est satisfaisant ni pour l'éthique ni pour l'efficacité : toutes les tentatives se sont traduites par des tensions puis par des rejets et des conflits, conflits réglés toujours au bénéfice des mieux nantis (...) le rapprochement social de couches sociales différentes brise l'unité de l'espace qui se trouve réduit à chaque groupe d'habitation, et semble même accroître la distance sociale* (Techniques et architecture, n°301, 1974, p. 85).

¹²³ Ce chiffre est de 23% dans l'étude menée par Vincent Fouchier et Bruno Mirande (Fouchier, Mirande, 1999)

emploi à Paris diminue. Plus encore, le lieu de travail varie en fonction du lieu de résidence antérieur : il est plus fréquent qu'un actif travaille en ville nouvelle si, avant d'occuper son logement, il résidait déjà dans la ville nouvelle (Fouchier, Mirande, 1999). Peut-on en déduire l'existence d'un lien entre la durée d'installation ou le nombre d'étapes résidentielles effectuées en ville nouvelle et le lieu d'emploi des actifs ?

Pour Marne-la-Vallée, *L'Enquêtes Ménages* montre un net changement entre les années quatre-vingts et les années quatre-vingt-dix (**Graph. 2**). La part des actifs travaillant à Marne-la-Vallée au moment de leur installation dans un logement neuf a progressé. Ils étaient 22% dans les années quatre-vingts, ce chiffre est de 35% à la fin des années quatre-vingt-dix. Parallèlement, la part des actifs travaillant à Paris a considérablement diminué passant, pour les périodes citées précédemment, de 43% à 29%. Pour les actifs travaillant dans un périmètre proche de la ville nouvelle, seule la part des actifs travaillant en Seine-et-Marne augmente : elle passe de 4% à 7%.

Graphique 2 : Lieu de travail des actifs résidant dans un logement neuf sur les périodes 1982-1989 et 1990-1999(%)



Source : graphique réalisé d'après les tableaux de bords existants des *Enquêtes Ménages* 1982-1989 et 1990-1999.
Non renseignés non pris en compte

À elle seule, l'*Enquête Ménages* ne permet pas de confirmer ce résultat. Vincent Fouchier et Bruno Mirande nous rappellent les limites de cette source : si un tiers en moyenne des actifs des logements neufs travaillent dans leur ville nouvelle, ce chiffre est plus faible que celui mesuré pour l'ensemble des actifs en 1990 (...) les logements neufs ne contribuent donc pas immédiatement à la rétention des déplacements domicile-travail dans les villes nouvelles (Fouchier, Mirande, 1997, p. 87). Les *Enquêtes Ménages* sont représentatives des logements neufs et non de l'ensemble de la population.

1.2.3.2. Marne-la-Vallée, un territoire propice aux activités quotidiennes de ses habitants ?

Peu d'études statistiques antérieures à 1999 ont porté sur les mobilités quotidiennes hors travail des habitants des villes nouvelles. Or, le cadre de vie qu'elles proposent a été soumis très tôt à de nombreuses critiques (Paquot, 1977 ; Léger, 1988) mettant en cause la capacité des villes nouvelles à proposer un contexte favorable offrant la possibilité à l'ensemble de leurs habitants d'y effectuer leurs différentes activités quotidiennes. Le souhait de constituer des espaces de vie dont la réussite conditionne, selon les concepteurs des villes nouvelles, l'émergence d'un sentiment d'appartenance, a été très rapidement identifié comme l'un des objectifs majeurs des villes nouvelles tout en mesurant les difficultés. En effet, *l'équipe pluridisciplinaire de conception a été inspirée par la volonté d'apporter des solutions opérationnelles à l'ensemble des problèmes de l'environnement et des conditions de la vie quotidienne des citoyens, avec l'ambition modeste, mais difficile à concrétiser, de retrouver une échelle du site urbain leur [les habitants] permettant d'éprouver un sentiment d'appartenance à une unité sociale nouvelle, évolutive, autonome et personnalisée. L'enracinement des habitants dans une nouvelle « ville » constitue bien, en définitive, le problème majeur auquel sont confrontés les urbanistes* (Techniques et Architecture, 1970).

Une enquête qualitative menée par le Conseil Économique et Social de la Région Ile-de-France à la fin des années soixante-dix (Lanier, 1979), montre que les habitants ont *une vision morcelée* de la ville nouvelle. Ces derniers témoignent de l'absence de lisibilité de ces lieux. Le zonage est perçu comme une distribution ségrégative de l'espace tant et si bien que l'image de l'archipel s'impose.

Au début des années quatre-vingts, Nicole Andan montre que les personnes venant s'installer à Marne-la-Vallée s'inscrivent encore dans un univers de choix réduit. Cette ville nouvelle est marquée par une relation de forte dépendance à l'égard de Paris. Les pratiques de déplacements des habitants manifestent le rôle prédominant de la capitale pour l'emploi et les autres activités de la vie quotidienne. Ce constat résulte d'un déséquilibre entre l'habitat et l'emploi, du retard de livraison des équipements de niveaux supérieurs et du faible développement des transports internes à la ville nouvelle. *Les déplacements des individus s'organisent [alors] autour de contraintes (éloignement des équipements, absence de choix...) et d'opportunités (proximité, multiplicité des centres) qui définissent l'espace d'activité de l'individu en permettant l'élargissement, le maintien ou le rétrécissement même des activités* (Andan, 1984). Les contraintes pesant sur la mobilité sont nombreuses et Marne-la-Vallée présente un cadre peu propice à favoriser le développement d'une vie sur place. La plupart des activités nécessitent des distances importantes à parcourir et un usage prédominant de l'automobile. En étudiant plus particulièrement les ménages qui résidaient auparavant à Paris, Nicole Andan montre que même si une partie des ménages mettent en œuvre des stratégies d'adaptation pour réorganiser leur vie quotidienne en modifiant les rôles et les tâches de chacun au sein du ménage ou en s'équipant d'une seconde automobile, l'espace d'activités de ces actifs reste en 1982 pour un tiers à Marne-la-Vallée, et pour deux tiers à l'extérieur où ils ont gardé leur emploi.

De façon générale, les villes nouvelles seraient vécues comme *des villes nouvelles américaines, où l'on vit en voiture entre domicile, travail, centre commercial ou club de sport* (Fourrier, 1988, p. 71). Constat plus récent, celui de Jacques Lévy : *la construction des villes nouvelles présente un exemple assez net d'une mauvaise appréciation des échelles de la mobilité. Ces niveaux de quartiers n'ont pas réussi à créer des pôles alternatifs au centre historique dans l'aire métropolitaine de Paris.* (Lévy, 2000, p. 163). Dans quelle mesure peut-on donner raison à Jacques Lévy : Marne-la-Vallée n'aurait-elle pas su constituer un espace de choix ? Plus encore, le cadre de vie actuel et les conditions de vie sur place seraient-ils un frein à l'émergence d'un sentiment d'appartenance ?

À défaut d'autres sources statistiques¹²⁴, l'exploitation de *L'Enquête Globale de Transport* 2001 réalisée dans le but d'alimenter les études menées dans le cadre du projet territorial de la ville nouvelle¹²⁵ tendrait à montrer le développement des déplacements internes à la ville nouvelle. Un tiers de ces déplacements serait lié au travail et les deux autres tiers dédiés aux autres activités de la vie quotidienne (Chemin Faisant, 2002). Ces résultats pourraient donner à penser que l'offre urbaine de Marne-la-Vallée aurait évolué tout comme les espaces fréquentés par les habitants. L'étude des déplacements laisse envisager une amélioration de l'offre urbaine à Marne-la-Vallée.

Cet état de la question laisse entrevoir la possibilité d'évolutions importantes. Mais, ces résultats nécessitent d'être confirmés et témoignent de l'importance de mobiliser des sources statistiques qui nous permettraient de constituer des données de cadrage exhaustives et propres à notre terrain d'étude en vue d'infirmer ou de confirmer nos hypothèses de travail. En effet, ni *l'Enquête Ménages*, ni *l'Enquête Globale de Transport* ne peuvent répondre à notre questionnement.

La même nécessité s'impose pour les mobilités domicile-travail. *L'Enquête Ménages* fait apparaître des changements importants. Si l'on observait, pour l'ensemble des actifs, les mêmes évolutions que celles observées pour les actifs des logements neufs, nous serions en mesure de confirmer un important changement de comportement des actifs résidant à Marne-la-Vallée.

En effet, les différents recensements de la population antérieurs à 1999 montrent que la part des actifs résidant et travaillant sur place ne progresse ni sur l'ensemble des villes nouvelles, ni à Marne-la-Vallée. Globalement en ville nouvelle *la part des habitants des villes nouvelles travaillant sur*

¹²⁴ Pourtant, la question des mobilités quotidiennes est d'autant plus importante que la part des déplacements dits non contraints, c'est-à-dire motivés par d'autres motifs que le travail ou l'école, représente plus de la moitié des déplacements quotidiens d'un Francilien (Bertrand François, Jazulot, 2003).

¹²⁵ *L'Enquête Globale de Transport*, réalisée pour la première fois en 1976, permet de connaître l'ensemble des mobilités quotidiennes à l'échelle de l'Ile-de-France. L'EGT couvre l'ensemble des déplacements journaliers de tous les membres d'un ménage âgés de six ans et plus. Elle apporte des éléments de connaissances sur les déplacements quels que soient leurs motifs (travail, études, achats, affaires personnelles, loisirs) ; elle précise aussi le temps de transport, l'origine, la destination et le mode de déplacement utilisé. L'EGT 2001-2002 qui porte sur 10 500 ménages franciliens a fait l'objet d'une exploitation particulière à Marne-la-Vallée pour alimenter notamment les études menées dans le cadre du projet territorial de cette ville nouvelle. 257 ménages ont été enquêtés à Marne-la-Vallée : 81 ménages résidaient dans le secteur 1, 105 dans le secteur 2, 65 dans le secteur 3 et 6 dans le secteur 4. Cet échantillon a des limites d'autant plus que la population est représentative de la population francilienne et non de la population de Marne-la-Vallée. Mais en l'absence d'autres sources, elle apporte une première connaissance sur les mobilités quotidiennes des habitants.

place tend à diminuer depuis 1968, tant par rapport aux emplois offerts sur place que par rapport à la population active totale. (MELTT, 1996, p. 90). Marne-la-Vallée ne fait pas exception : entre 1975 et 1990, de moins en moins d'actifs travaillent dans leur commune de résidence et plus globalement la part des actifs résidants travaillant dans la ville nouvelle diminue (Observatoire Économique et Social, 2002). Mais concernant Marne-la-Vallée, les résultats du recensement de 1990 montrent aussi que ce sont les actifs des secteurs les plus anciens et les plus peuplés qui pourvoient aux emplois de la ville nouvelle (SGGCVN, 1993, p. 39). Le temps nécessaire au développement de l'emploi sur place est-il un facteur qui expliquerait l'augmentation du nombre d'actifs résidant et travaillant sur place ?¹²⁶

1.3. Marne-la-Vallée un bassin de vie ? Des hypothèses qui se précisent

Cet état des lieux laisse entrevoir des évolutions possibles en matière de mobilité qu'il serait intéressant d'infirmer ou de confirmer. Les choix méthodologiques adoptés dans la suite de notre recherche découlent des limites de l'*Enquête Ménages* et des questionnements qu'elle a permis de susciter. Ils répondent également à la carence des informations portant sur les mobilités quotidiennes des habitants.

L'*Enquête Ménages* trouve sa plus grande pertinence dans le cas des villes nouvelles où la construction neuve représente un volume important. Même si en 1999, le rythme de construction reste élevé à Marne-la-Vallée, le nombre de logements produit a diminué depuis 1990. Par ailleurs, portant exclusivement sur les logements neufs livrés en ville nouvelle, ces données sont loin d'être exhaustives. Nous rappelons que les logements neufs construits entre 1982 et 1999 représentent, dans l'ensemble du parc de logement de Marne-la-Vallée en 1999, moins de quatre logements sur dix de cette ville nouvelle (Tab. 1 p. 24). De plus, le parc de logements anciens précédant l'urbanisation de Marne-la-Vallée est le plus important des cinq villes nouvelles franciliennes. Il apparaît donc primordial de faire appel à une source statistique nous offrant la possibilité d'appréhender de façon exhaustive la question des mobilités résidentielles et les mobilités domicile-travail à Marne-la-Vallée.

Les différentes questions, issues d'une première approche de notre problématique, nous permettent de préciser notre corpus d'hypothèses. Nous en proposons quatre.

¹²⁶ Cette question a d'autant plus d'importance que sur l'ensemble des villes nouvelles, l'*Enquête Ménages* montre- que près de 45% des actifs des logements neufs travaillant dans leur ville nouvelle habitaient déjà précédemment cette ville nouvelle (Fouchier, Mirande, 1999). Ce pourcentage se situe nettement au-dessus de la moyenne des villes nouvelles. Peut-on en déduire l'existence d'un lien entre la durée d'installation ou le nombre d'étapes résidentielles effectuées en ville nouvelle et le lieu de travail des actifs ?

Sous-hypothèse 1

La mobilité résidentielle interne des habitants résulte en partie de l'évolution socio-démographique de la population résidante sur place. Elle est le signe d'un vieillissement de la population sur place et révèle que le parc de logements de Marne-la-Vallée est aujourd'hui en mesure de répondre à l'évolution des besoins et des aspirations des habitants résidant sur place en matière de logement. Nous entendons par *besoins*, la nécessité d'adapter son logement à l'évolution de la structure du ménage, et par *aspirations* le souhait de disposer d'un type de logement et d'un cadre de vie.

Sous-hypothèse 2

Les déménagements au sein d'une même commune ou à proximité de celle-ci sont le signe d'un attachement des habitants aux territoires. Nous entendons par *attachement*, le souhait du ménage de conserver un environnement identique. L'environnement comprend à la fois des commodités urbaines et la présence de proches dont les habitants souhaitent conserver la proximité.

Les mobilités résidentielles internes sont donc le signe d'une installation durable des ménages à Marne-la-Vallée et participent au développement d'un ancrage en ville nouvelle.

Sous-hypothèse 3

L'amélioration du cadre de vie (équipements, emploi) de Marne-la-Vallée permet aujourd'hui aux habitants de travailler en ville nouvelle et d'y effectuer une grande partie de leurs activités quotidiennes.

Avec le temps, l'emploi sur place s'est développé et l'offre nécessaire à la vie courante s'est peu à peu complétée. Les habitants ont modifié leurs habitudes en changeant de lieu d'emploi et ont recentré une partie de leurs activités à Marne-la-Vallée. Quelles que soient les activités quotidiennes, les habitants ont une nécessité moindre, aujourd'hui, de se rendre à Paris.

Sous-hypothèse 4

L'amélioration du cadre de vie et l'évolution du cadre de vie permettent aux habitants de s'appropriier leur environnement et de développer un sentiment d'appartenance à la ville nouvelle de Marne-la-Vallée.

Confirmer ou infirmer ces hypothèses nécessite de s'appuyer sur des sources autres que l'*Enquête Ménages* ou l'*Enquête Globale de Transport* dans le but de connaître les mobilités résidentielles et les mobilités quotidiennes des habitants. De plus, ces hypothèses nécessitent de pouvoir traiter conjointement des données quantitatives et qualitatives.

Nous allons, dans la partie suivante, présenter le mode opératoire de notre recherche. Pour répondre à notre problématique, nous avons choisi de mobiliser une méthode quantitative, permettant de constituer des données de cadrage exhaustives tant sur les mobilités résidentielles que sur les mobilités quotidiennes, ainsi qu'une méthode qualitative à partir de laquelle nous avons abordé plus précisément les rapports entre mobilité et ancrage.

2. MISE EN ŒUVRE D'UNE MÉTHODOLOGIE POUR L'ÉTUDE DU BASSIN DE VIE DE MARNE-LA-VALLÉE

L'état des lieux que nous avons réalisé sur les mobilités à Marne-la-Vallée nous a permis de souligner les limites de l'*Enquête Ménages* et de l'*Enquête Globale de Transport* et de constater l'insuffisance d'études réalisées sur les mobilités quotidiennes des habitants de cette ville nouvelle. Cet état des lieux témoigne de la nécessité de constituer, sur ce thème, des données de cadrage statistiques représentatives de Marne-la-Vallée. Nous allons voir tout l'intérêt du recensement de la population de 1999 et de l'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle* effectuée pour l'ensemble des villes nouvelles franciliennes en 2005 et à laquelle nous avons pris part. Une approche qualitative complètera notre méthodologie et nous permettra de comprendre comment la dimension de l'ancrage s'articule avec celle de la mobilité.

Nous commencerons donc par expliquer en quoi le recensement de 1999 répond aux objectifs de notre étude avant de présenter les contributions de l'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle*. Puis nous exposerons le rôle de l'enquête qualitative que nous avons menée auprès de trente-trois habitants de Marne-la-Vallée.

2.1. Mobilisation de données représentatives de la population de Marne-la-Vallée

2.1.1. Le Recensement Général de la Population de 1999

Le recensement de la population de 1999¹²⁷ est le dernier réalisé avant les réformes apportées par l'INSEE votées par le Parlement en février 2002¹²⁸. Il a connu quelques innovations par rapport à celui de 1990 et apporte de précieuses informations quant à notre problématique : désormais le recensement en 1999 permet de connaître, parmi d'autres éléments, le lieu d'études des scolaires et des étudiants ainsi que le ou les mode(s) de transport des actifs. L'introduction de ces deux questions est révélatrice de l'évolution des intérêts publics et traduit la préoccupation grandissante pour les transports. Si ces informations datent de 1999 dans l'appareil statistique national français, elles avaient déjà fait leur apparition dans certains pays frontaliers¹²⁹.

Cette source statistique nous apporte donc des éléments de connaissances tant sur les mobilités résidentielles, que sur les mobilités domicile-travail/études. De plus, le recensement a la qualité

¹²⁷ Le Recensement Général de la Population se déroule tous les sept à neuf ans. Cette périodicité varie en fonction d'événements politiques et de facteurs budgétaires. En 1968, par exemple, le recensement initialement prévu en 1970 est avancé de deux ans dans le but de prendre la mesure du rapatriement d'un million de français d'Afrique du Nord ; celui prévu en 1997 a été réalisé deux ans après la date initialement prévue pour des raisons financières.

¹²⁸ Pour de plus amples précisions sur le nouveau recensement, se reporter à l'article de GODINOT A., 2003, « La rénovation du recensement de la population », *Courrier des Statistiques*, n° 105-106, p. 5-12.

¹²⁹ Ces indicateurs sont présents bien avant 1999 dans l'équivalent du recensement de la population de la France, en Belgique ou en Suisse.

d'être représentatif de la population de Marne-la-Vallée et offre une comparaison, dans le temps, des différents indicateurs.

Nous avons eu l'opportunité d'avoir accès à cette source dans le cadre de la convention CIFRE que nous avons réalisée à l'Établissement Public d'Aménagement de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée.

L'objet initial de la recherche, défini par la convention CIFRE, portait principalement sur l'étude des mobilités à Marne-la-Vallée. En novembre 2001, date à laquelle nous avons débuté cette convention, l'EPA disposait de très peu de données sur ce sujet et la compétence transport-déplacement était loin d'être clairement identifiée au sein de l'établissement¹³⁰. Le rôle croissant des PDU et les nombreuses interrogations concernant les transports collectifs ont contribué au développement progressif de ce questionnement¹³¹. L'une de nos missions a donc été d'analyser les données, d'exploiter les données du *Recensement Général de la Population* de 1999 dans le but d'établir un cadrage précis des mobilités à Marne-la-Vallée.

L'ensemble des chiffres issus du RGP de 1999 et concernant les mobilités ainsi que leurs caractéristiques proviennent donc des différentes exploitations que nous avons réalisées pour le compte de l'EPA (**Annexe 4**). Toutes ont donné lieu à des rapports de synthèse ou d'études (**Annexe 5**) qui ont alimenté, pour la plupart, nos différentes réflexions.

Les données socio-démographiques et les données emplois, sauf mention du contraire, proviennent des données produites par l'Observatoire Économique et Social. Ce sont des données auxquelles nous avons eu accès et que nous avons analysées mais que nous n'avons pas produites. À ce sujet, nous souhaitons mentionner un document¹³² constitué de tableaux de bord et actualisé par l'Observatoire Économique et Social de Marne-la-Vallée à chaque recensement. Il permet de prendre la mesure de l'évolution de la ville nouvelle depuis 1975. Ce document a été

¹³⁰ À partir de la succession des organigrammes de l'établissement public d'aménagement et des comptes-rendus du comité de direction, nous avons pu évaluer l'évolution du rôle et de la compétence transport (trafic, déplacement et mobilité) au sein de l'EPA. Ce n'est que très récemment que cette compétence fut clairement identifiée au sein de cet établissement avec la création d'un poste « responsable des transports » au sein du service du Développement des Infrastructures et des Superstructures (DISE). En 2004, les orientations en termes de transport sont clairement affirmées dans les objectifs de l'EPA.

¹³¹ La mise en place du PDUIF a été suivie à Marne-la-Vallée par la création de plusieurs comités locaux dont le périmètre correspond à celui d'un bassin de vie défini, nous le rappelons, comme étant *une aire géographique cohérente, offrant à la fois un accès au travail, aux achats, aux services, aux loisirs et aux différentes formes de la vie familiale et sociale* (PDUIF, 2000, p. 107). La définition de ce périmètre revient aux collectivités territoriales. On dénombre en 2002, trois comités locaux différents à Marne-la-Vallée, donc selon le PDU trois bassins de vie : le premier est à cette date précise en cours de constitution et porterait seulement sur la commune de Villiers-sur-Marne ; le second reprend le périmètre du SAN du Val Maubuée ; le troisième comprend vingt-six communes dont celles des secteurs 3-4 et des communes limitrophes situées au Nord et au Sud de ces deux secteurs. Ainsi, les limites de ces *bassins de vie* sont comprises à l'intérieur du périmètre de la ville nouvelle et reprennent les limites des structures intercommunales comme celles des SAN ou encore incluent des communes avoisinantes. Cette diversité des niveaux d'intervention pose la question d'une échelle territoriale pertinente pour aborder toute question touchant au domaine des transports ou encore du logement. Ainsi, ces multiples périmètres confirment les limites concernant l'usage de la notion de *bassin de vie* tel que le conçoit le PDUIF. Ils reflètent certainement plus des logiques et des stratégies d'acteurs que les pratiques de mobilité des individus pour lesquels les enjeux sont aussi importants à saisir pour comprendre et structurer une cohérence territoriale.

¹³² OBSERVATOIRE ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DE LA VILLE NOUVELLE DE MARNE-LA-VALLÉE, 2002, *La population de Marne-la-Vallée en mars 1999*, volume 1, 2, et 3 Epamarne-Epafrance, Noisiel, non paginé.

largement mobilisé au chapitre 4 pour traiter de l'évolution socio-démographique de la ville nouvelle. Les différents indicateurs de l'INSEE sont traités à l'échelle de l'îlot, de la commune, des secteurs d'aménagement et de la ville nouvelle. Pour certains indicateurs, Marne-la-Vallée est comparée aux différents départements de l'Ile-de-France, à la Petite et Grande Couronne et aux trois départements définissant l'Est parisien (le Val-de-Marne, la Seine-Saint-Denis et la Seine-et-Marne). Ce dernier point nous amène à nous demander quels seraient les territoires pouvant être retenus pour permettre une comparaison avec la ville nouvelle.

Cette question relève d'un débat méthodologique concernant l'ensemble des villes nouvelles et qui a été au cœur du programme d'Histoire et d'Évaluation des Villes Nouvelles (HEVN). Comme nous l'avons souligné dans notre introduction, nous avons débuté notre thèse au moment où le Ministère de l'Équipement lançait un programme d'Histoire et d'Évaluation des Villes Nouvelles. La mise en œuvre de ce programme reposait sur quatre ateliers thématiques et sur quatre grands projets dont les résultats ont été restitués lors de colloques organisés de juin 2004 à octobre 2005 et valorisés par la publication des actes (**Encadré 2**). Certains travaux engagés par ce programme d'histoire et d'évaluation se sont attachés à définir des pôles de comparaison, d'autres se sont appuyés sur les différents départements franciliens et/ou la Petite et la Grande Couronne (Davezies 2004 ; Cattan N. et Saint-Julien T. 2005 ; Royer 2004).

Dans un ouvrage statistique intitulé *Les villes nouvelles franciliennes dans leur contexte régional*, François Royer précise le rôle attribué à la constitution de pôles de comparaison (Royer 2004). La constitution de ces pôles repose sur deux autres études menées dans le cadre du programme HEVN¹³³ et du PUCA *Mobilités, Territoires*¹³⁴. Ces pôles *ont en commun de constituer, comme les villes nouvelles, des territoires généralement pluri-communaux ayant accueilli depuis les années soixante à la fois beaucoup de logements et d'activités. Cette caractéristique les fait rayonner sur un ensemble de communes environnantes en faisant des sortes de sous-bassins d'habitat et d'emploi au sein de l'aire urbaine francilienne. Toutefois, à la différence des villes nouvelles, ils n'ont pas bénéficié de traitement particulier en termes de politiques publiques nationales, notamment quant à l'urbanisme et au logement [...]. Il semble donc éclairant de comparer les profils d'habitat et de peuplement résultant d'un certain « laisser-faire » marquant ces territoires avec ceux des villes nouvelles* (Royer, 2004, p. 1).

¹³³ GILLI F., Pôles de compétence Bassin Parisien, INSEE Picardie (cité par Royer, 2004, p. 1).

¹³⁴ BERROIR S., MATHIAN H, SAINT-JULIEN T, SANDERS L, *Mobilités, formes urbaines et polarités sectorielles*, UMR Géographie-cités (cité par Royer, 2004, p. 1).

Encadré 2 : Programme d'Histoire et d'Évaluation des Villes Nouvelles (HEVN) : 2001-2005
Présentation des ateliers et séminaires de recherche, des "Grands Projets" et des colloques thématiques
<http://www.villes-nouvelles.equipement.gouv.fr>

Ateliers thématiques alimentés par des travaux et séminaires de recherche

- Atelier 1 : L'histoire des villes nouvelles : les acteurs, les idées, les méthodes, les moyens et les choix
- Atelier 2 : La ville et les hommes : logement et mixité sociale et villes nouvelles et émergence d'une société urbaine locale
- Atelier 3 : La ville dans son contexte local et régional
- Atelier 4 : Architecture, formes urbaines et cadre de vie (consultation de recherche conjointe HEVN – Bureau de la recherche architecturale/Ministère de la culture – PCA)

Les "Grands projets"

- Constitution d'archives et de la mémoire des villes nouvelles (avec le concours de la Direction des Archives de France)
- Publication d'un Atlas historique et statistique des villes nouvelles 1968-1999 (élaboration conjointe INSEE/programme HEVN)
- Elaboration d'une enquête sur les modes de vie dans les villes nouvelles d'Ile-de-France (maîtrise d'ouvrage IAURIF et INSEE)
- Réalisation d'une évaluation de la politique du logement dans les villes nouvelles avalisée par le Conseil ministériel de l'évaluation du ministère de l'équipement et avec le soutien du Conseil général des ponts et chaussées.

L'ensemble des travaux réalisés dans le cadre du programme s'est clôturé par à huit colloques organisés de juin 2004 à octobre 2005 dont les actes ont été publiés.

- *L'action culturelle dans les villes nouvelles*, Ecole des Ponts et Chaussée, Champs-sur-Marne, 3 juin 2004
- *L'histoire des villes nouvelles : bilan et perspectives de recherches*, Ministère de la Recherche, Paris 2 février 2005
- *Villes nouvelles, laboratoires d'architecture : 1965-2005*, Palais de la Porte Dorée, Paris, 6 et 7 avril 2005
- *Quelle place pour les villes nouvelles dans le polycentrisme francilien ?*, Conseil Economique et Social de la Région Ile-de-France, 7 avril 2005
- *Quels apports des villes nouvelles dans les pratiques professionnelles de l'aménagement aujourd'hui ?*, Ecole Nationale des Ponts et Chaussée, Paris, 13 avril 2005
- *Politiques et marchés du logement dans les villes nouvelles. Quid de la mixité sociale ?*, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Champs-sur-Marne, 19 avril 2005
- *Vers l'intercommunalité de projet : de l'expérience des villes nouvelles aux communautés d'agglomération*, Centre Sèvres-Paris, 5 juillet 2005
- *Modes de vie en ville nouvelle. Le point de vue des habitants*, Conseil régional d'Ile de France, 13 octobre 2005

Dossier récapitulatif du programme HEVN et de son déroulement

BILLIARD I., 2005, *Programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles françaises (2001-2005)*, Rapport final novembre. Paris-La-Défense : METATIM-SGGOU, 205 p.

D'autres chercheurs comme Laurent Davezies se sont plutôt attachés à comparer les villes nouvelles avec des territoires d'ordre administratif complétés d'un découpage par couronne : *Les analyses menées ont porté sur différents fichiers permettant de répondre à ce souci de connaissance et qui, dans la mesure du possible et notamment des données qui ont pu être disponibles, permettaient de retracer l'évolution de la fin des années 1970 à aujourd'hui. Les évolutions enregistrées et mesurées par elles mêmes n'ayant que peu de sens, on les a « faites parler » (sic) en les comparant à ce qui était observé dans les autres espaces franciliens. En l'absence d'un découpage « pertinent » généralement admis pour comparer les villes nouvelles à d'autres territoires franciliens, on a opéré un découpage conventionnel en distinguant les différents départements franciliens et en les traitant sur le mode de Paris et des deux couronnes (Davezies, p. 3). Laurent Davezies complète sa démarche en utilisant des indicateurs lui donnant la possibilité de préciser les particularités fonctionnelles de ces territoires : Ces évolutions comparées n'ont pas toujours un grand sens cognitif dans la mesure où elles reviennent à comparer des espaces en évolution/urbanisation rapide, les villes nouvelles, à d'autres dont la maturité est bien plus ancienne. C'est la raison pour laquelle le plus gros des analyses a porté sur des structures (poids et indices) et des spécialisations (coefficients de localisation), afin de rendre compte le mieux possible de la spécificité des profils fonctionnels des villes nouvelles et de leurs évolutions (Davezies, 2004, p. 3).*

Ces choix méthodologiques ont pour objectif de comprendre dans quelle mesure le statut des villes nouvelles et les modes d'intervention dont elles ont fait l'objet auraient été à l'origine d'un développement différent. Cette approche repose sur l'hypothèse implicite que la politique d'envergure, qui caractérise le projet des villes nouvelles, a généré des particularités permettant de distinguer des spécificités urbaines ou sociales propres à ces territoires. Notre approche statistique pourrait reposer sur la démarche et l'hypothèse inverses. L'idée n'est pas d'œuvrer dans le but de dégager les spécificités de Marne-la-Vallée mais de comprendre comment celle-ci a évolué et comment elle se situe dans l'environnement dans lequel elle s'est développée. En cela, nous émettons l'hypothèse d'une banalisation de Marne-la-Vallée. Plus encore, il s'agit de comprendre comment, à l'échelle de cette agglomération, se structurent des dynamiques internes auxquelles prennent part les mobilités résidentielles ou quotidiennes.

Les espaces de référence retenus pour étudier le territoire de Marne-la-Vallée demandent d'adopter un certain nombre de précautions méthodologiques dues à ses particularités géographiques et administratives. La Grande Couronne est souvent utilisée pour situer les villes nouvelles. Pour l'ensemble des cinq villes nouvelles, ce type de comparaison paraît pertinent, mais la question se pose différemment lorsque l'analyse porte sur chacune des villes nouvelles. Si quatre des cinq villes nouvelles franciliennes (Cergy-Pontoise, Évry, Sénart et Saint-Quentin) se situent entièrement en Grande Couronne, Marne-la-Vallée se situe à la fois en Petite et en Grande Couronne, ce qui complexifie son approche statistique. Les trois communes du secteur 1 (Noisy-le-Grand, Bry-sur-Marne et Villiers-sur-Marne) totalisent ensemble 40% de la population de Marne-la-Vallée en 1999 et sont toutes trois situées en Petite Couronne. Il est alors impossible de considérer la seule Grande Couronne comme territoire de référence.

De plus, l'usage exclusif d'une approche par couronne perpétue une approche radioconcentrique du territoire. Nous préférons donc situer Marne-la-Vallée dans un contexte général, celui de l'Île-de-France et celui de l'ensemble des villes nouvelles lorsque les données de celles-ci seront disponibles. Nous positionnerons également Marne-la-Vallée dans le contexte territorial de l'Est Parisien, regroupant la Seine-Saint-Denis, le Val-de-Marne et la Seine-et-Marne, et de son environnement immédiat constitué par l'ensemble des communes limitrophes de cette ville nouvelle.

Compte tenu des caractéristiques géographiques de Marne-la-Vallée, il nous paraît également essentiel de recourir au découpage en secteurs. Elle se compose, nous le rappelons, de quatre entités bien distinctes représentant chacune un secteur d'aménagement. Puisque les données ne fournissent pas toujours des informations statistiques à l'échelle des quatre comme c'est le cas pour l'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle*, nous regrouperons l'ensemble des secteurs 1-2 d'une part et 3-4 d'autre part. Nous nommerons communément Marne-la-Vallée Ouest (les Portes de Paris et le Val Maubuée) ou secteurs 1-2 et Marne-la-Vallée Est (le Val de Lagny et de Bussy et le Val d'Europe) ou secteurs 3-4. Ce découpage a l'avantage de prendre en compte l'hétérogénéité de la Marne-la-Vallée : l'urbanisation de la partie Ouest de Marne-la-Vallée a débuté au début des années soixante-dix et elle est aujourd'hui quasiment achevée tandis que celle de la partie Est, beaucoup plus récente, s'est développée à partir de la fin des années quatre-vingts.

En dépit des innovations notables marquant le recensement de 1999, la seule exploitation de cette source statistique ne peut couvrir l'ensemble de notre questionnement. Pour les mobilités résidentielles, nous connaissons le lieu de résidence des habitants en 1990 et en 1999 ainsi que leurs caractéristiques mais nous ne disposons d'aucune information ni sur la période intercensitaire, ni sur les souhaits de mobilité des ménages. Cette absence de données limite fortement l'approche des mobilités résidentielles internes à la ville nouvelle. De plus, excepté les déplacements liés au travail et aux études, le RGP ne nous offre pas la possibilité d'appréhender les mobilités quotidiennes. Or, nous le rappelons à nouveau, ces dernières représentent plus de la moitié des déplacements quotidiens d'un individu. L'examen des limites d'une exploitation portant exclusivement sur le *Recensement Général de la Population* permet de mieux comprendre l'apport de l'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle*.

2.1.2. L'Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

L'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle* a été réalisée en 2005 sur l'ensemble des villes nouvelles franciliennes. Elle constitue un matériau empirique inédit pour lequel nous avons pu préciser le contenu du questionnaire pour Marne-la-Vallée en participant à la mise en œuvre de cette étude et à son exploitation. Cette enquête nous offre la possibilité d'étudier plus précisément les parcours résidentiels, nous informe sur les mobilités domicile-travail et domicile-études, ainsi que sur les mobilités quotidiennes des habitants.

Cette enquête a été financée par le programme d'Histoire et d'Évaluation des Villes Nouvelles, Épamarne-ÉpaFrance et ÉpaSénart. Elle a été réalisée dans le cadre d'un partenariat étendu à l'INSEE et l'IAURIF qui en ont assuré la maîtrise d'œuvre ainsi qu'une partie des traitements statistiques. Ce sont 4 800 questionnaires au total qui ont été réalisés sur l'ensemble des villes nouvelles franciliennes (**Annexes 6 et 7**). À l'origine, et dans un but comparatif, cette enquête devait porter aussi sur d'autres territoires mais les coûts d'une telle démarche ont limité l'ambition initiale. Par ailleurs, le calendrier de sa réalisation a connu de nombreux retards : cette enquête, initialement prévue pour 2002 et devant alimenter les différentes recherches engagées par le programme d'Histoire et l'Évaluation des Villes Nouvelles, a été réalisée en début d'année 2005. Cette enquête a été menée par le bureau de sondage Louis Harris de janvier à février 2005. Les questionnaires ont été administrés par téléphone et se sont adressés aux personnes inscrites sur liste blanche (79%) et sur liste rouge (21%). Pour contacter ces dernières, Louis Harris a procédé par composition aléatoire des numéros de téléphone. La durée de passation s'élève en moyenne à plus de trente minutes. Néanmoins, le questionnaire a été bien reçu par les enquêtés et les taux de refus comme le taux d'abandons au cours de la passation restent conformes aux moyennes habituellement observées (**Annexe 8**).

L'échantillon a été construit à partir du *Recensement Général de la Population* de 1999 en tenant compte des critères de représentativité suivants : sexe, âge, activité et taille des ménages de chacune des villes nouvelles. Les individus ont donc été sélectionnés selon la méthode des quotas.

Ce questionnaire a la particularité d'être composé de deux volets : le premier volet renseigne sur le ménage et informe sur la composition du foyer, sur le logement, le quartier, et le parcours résidentiel de l'enquêté (sont donc interrogés la personne de référence ou son conjoint) ; le second volet concerne l'*individu*¹³⁵. Dans cette partie du questionnaire, les questions posées offrent la possibilité de connaître le lieu de travail ou d'études de la personne enquêtée, la durée et le mode de déplacement, l'usage des commerces et des équipements, la sociabilité, les souhaits de mobilité résidentielle et le sentiment d'appartenance.

Les thématiques étudiées dans cette enquête alimentent la question du *bassin de vie* de même que celle du développement possible d'un processus d'ancrage. Mais l'état initial du questionnaire ne répond pas entièrement à nos besoins. En accord avec Épamarne-Épafrance et avec le programme d'HEVN, l'INSEE et l'IAURIF, nous avons ajouté ou précisé certaines questions ou certaines modalités de réponse dans le but de connaître précisément l'ensemble des pratiques quotidiennes des habitants ainsi que les différentes communes fréquentées¹³⁶. Ce niveau d'analyse était nécessaire pour réaliser un travail cartographique que l'état initial du questionnaire ne permettait pas.

Marne-la-Vallée, plus peuplée et plus étendue que les autres villes nouvelles, a bénéficié d'un nombre de questionnaire deux fois plus élevé que pour les autres villes nouvelles : 1 600 questionnaires ont été réalisés : 800 dans sa partie Ouest et 800 dans sa partie Est. L'échantillon de Marne-la-Vallée est représentatif à l'échelle de la ville nouvelle et de ces deux secteurs d'études ; la partie Ouest rassemblant les secteurs 1 et 2 et la partie Est regroupant les secteurs 3 et 4 de la ville nouvelle.

Afin de rendre possible des comparaisons avec l'Ile-de-France et les couronnes franciliennes, comme le préconisait le programme d'Histoire et d'Évaluation des Villes Nouvelles, la composition de ce questionnaire repose en partie sur l'*Enquête Vie de quartier* (2001), menée dans les dispositifs des *Enquêtes Permanentes sur les Conditions de Vie* de l'INSEE (EPCV), et sur l'*Enquête Nationale Logement* (ENL, 2002). Ce choix implique deux limites.

Le choix des enquêtes de référence rend parfois impossible les comparaisons avec le *Recensement Général de la Population*. C'est le cas pour les questions portant sur les modes de transport utilisés dans le cadre des déplacements domicile-travail/domicile-études et pour le lieu de résidence

¹³⁵ Les personnes sont sélectionnées suivant la méthode des quotas ce qui peut occasionner à ce stade du questionnaire un changement d'interlocuteur pour respecter la représentativité de l'échantillon. Moins d'un tiers des questionnaires ont été réalisés avec deux personnes différentes.

¹³⁶ Exemple de question et de modalités de réponse informant sur le lieu des activités de la vie quotidienne mais ne permettant pas de connaître précisément la commune fréquentée par les habitants. En l'état, elle ne nous permet pas de savoir si oui ou non ces activités se déroulent à Marne-la-Vallée ou ailleurs. Question III. 15 : Lorsque que vous faites les activités suivantes (petites courses alimentaires ; grosses courses alimentaires ; spectacle, concert, théâtre ; cinéma ; café ; sport ; promenade ; restaurant), à quel endroit cela se passe-t-il le plus souvent ?

1. Dans votre quartier / 2. Hors de votre quartier / 3. Moitié, moitié / 4. Non concerné, ne le fait jamais (non suggéré)

antérieur. Concernant les modes de déplacement, le recensement informe sur les types de transport utilisés par les actifs pour se rendre sur leur lieu d'emploi. Or, l'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle* s'intéresse, quant à elle, au mode de transport principal et ne distingue pas les déplacements mobilisant plusieurs types de transport. Toutefois, à la différence du recensement, cette enquête nous informe sur le mode de déplacement domicile-études et propose en cela des données inédites à l'échelle de Marne-la-Vallée et des autres villes nouvelles.

Concernant le parcours résidentiel, le type d'information recueilli est différent mais reste complémentaire : dans le cadre de cette enquête, les étapes résidentielles sont abordées dans leur succession géographique sans aucun référent temporel contrairement au recensement. Le parcours résidentiel ne peut donc faire l'objet de comparaison dans le temps. Cependant, cette enquête a le mérite d'informer sur l'existence - ou non - de parcours résidentiels reposant sur une multiplication des logements habités à Marne-la-Vallée.

Par ailleurs, la formulation de questions reprises des deux enquêtes de référence est parfois problématique pour les villes nouvelles, surtout lorsqu'elle implique la notion de *quartier*. Nous poserons deux limites quant à l'usage de cette notion dans ce questionnaire.

La première concerne la difficulté d'employer la notion de quartier pour appréhender les territoires quotidiens des habitants (point que nous avons détaillé au chapitre 2). En effet, certaines questions concernant une partie des activités quotidiennes (petites et grosses courses alimentaires, spectacles concert théâtre, cinéma, sport, promenade, restaurant) proposent des modalités de réponses permettant de savoir seulement si cette activité est effectuée ou non dans le quartier sans autre précision supplémentaire. Cette unité, à elle seule peut suffire à appréhender les différents espaces fréquentés par un individu dans le cadre de sa vie quotidienne et ne donne pas de situer géographiquement les activités des habitants.

La seconde concerne la définition même du *quartier*. L'appréciation du quartier en ville nouvelle peut, dans certains cas, relever d'une proximité pédestre comme d'une proximité automobile. Cette appréciation varie en fonction des représentations de la personne enquêtée et de la morphologie urbaine du quartier¹³⁷. La notion de *quartier*, qui n'est pas toujours évidente dans une *ville traditionnelle*, est encore plus complexe en ville nouvelle.

¹³⁷ À ce sujet nous pouvons nous reporter à l'étude menée par Maryse Blanchet à Marne-la-Vallée dans les années quatre-vingt-dix (Blanchet, 1999). La perception du quartier procède d'une reconstruction de la réalité qui fait appel aux expériences antérieures qui constituent des modèles de référence. Il s'agit pour l'auteur d'une représentation mentale de son environnement constituée à partir d'expériences vécues. La représentation que l'on peut avoir de son quartier est donc une action de reconstruction de la réalité qui complète la perception et qui permet de donner un sens à ce qui est perçu. Si à Marne-la-Vallée, la notion de *quartier* est défini par les habitants comme un espace autonome qui constitue une partie de la ville, les habitants ont conscience que cette image est liée à une organisation sociale révolue (Blanchet, 1999).

**Encadré 3 : Présentation synthétique de
l'Enquête Modes de vie en ville nouvelle (2005)**

Terrain d'étude : les cinq villes nouvelles franciliennes.

Nombre de questionnaires : 4 800 (800 à Cergy-Pontoise, Evry, Sénart, Saint-Quentin-en-Yvelines, et 1600 à Marne-la-Vallée).

Thèmes :

- Logement : parcours résidentiel, habitat et environnement urbain.
- Le quartier et son utilisation à travers les commerces, les équipements et les services.
- Les relations personnelles et associatives.
- Le travail ou les études.
- Souhaits de mobilité résidentielle.
- Les représentations de la ville nouvelle et le sentiment d'appartenance des habitants.

Spécificité du questionnaire de Marne-la-Vallée :

Questions ayant été ajoutées ou pour lesquelles les modalités de réponse ont été modifiées :

- Activités de loisirs et de détente.
- Activités culturelles.
- Pratiques d'achat (centres commerciaux).
- Activités associatives.
- Dernier médecin fréquenté.

Lieux de résidence et lieux d'activités précisés à la commune pour le questionnaire de Marne-la-Vallée :

- Lieu de travail et lieu d'études.
- Lieu de résidence antérieur (les deux dernières étapes résidentielles).
- Lieu de résidence pour les enquêtés souhaitant déménager.
- Lieu de résidence de la famille et des amis que les enquêtés voient le plus souvent.
- Lieu des activités de détente et de loisirs.
- Lieu des activités culturelles.
- Lieu des activités associatives.
- Lieu d'exercice du généraliste ou spécialiste fréquenté pour le plus récemment.

Financeurs : programme d'Histoire et d'Évaluation des villes nouvelles, Épamarne-Épafrance, EpaSénart.

Partenariat : l'IAURIF et l'INSEE.

Maîtrise d'œuvre : Institut de sondage Louis Harris.

Date de réalisation de l'enquête : février et mars 2005.

Enquête de référence pour la conception du questionnaire :

L'Enquête Vide de Quartier (2001) et *l'Enquête Nationale Logement* (2002), INSEE : utilisées pour les questions concernant le logement et le quartier, les équipements et la sociabilité.

Pour contourner cet obstacle, nous avons introduit des modalités de réponse et des questions supplémentaires, tout en veillant à ne pas alourdir un questionnaire déjà important et pour lequel le nombre de questions initiales nécessitait déjà une durée d'entretien téléphonique dépassant les vingt minutes.

En conséquence, la localisation communale des différentes activités quotidiennes a été systématiquement précisée dans le questionnaire de Marne-la-Vallée. Pour effectuer ces

compléments, des modalités de réponse ont été complétées ou des questions ont été ajoutées soit parce que l'information était inexistante, soit parce que la structure du questionnaire ne permettait pas, en l'état, un complément de modalité.

La commune est donc connue pour les activités suivantes : travail et lieu d'études, achats (centres commerciaux pratiqués), activités culturelles, activité de loisirs et de détente, activités associatives et soin (dernier médecin ou spécialiste fréquentés)¹³⁸. Ce degré de précision a aussi été apporté pour le parcours résidentiel et le tissu relationnel de la personne enquêtée. En dehors de sa commune de résidence en 2005, nous connaissons les communes correspondant aux deux derniers logements occupés et la commune envisagée pour ceux souhaitant déménager. Nous précisons que les motifs de déménagement, non renseignés pour le logement actuel, sont indiqués pour les ménages envisageant à court ou moyen terme de changer de logement. L'étude de la sociabilité, dont fait l'objet une partie de ce questionnaire, nous informe, grâce aux précisions ayant pu être introduites pour Marne-la-Vallée, sur le lieu de résidence de la famille et des amis que les enquêtés voient le plus souvent.

Pour le recueil d'information, nous avons choisi d'adopter, pour des questions ouvertes concernant les loisirs et détente des enquêtés, les activités culturelles et les centres commerciaux (**Encadré 3**). Aucune des réponses aux questions présentées ci-dessus n'est suggérée par l'enquêteur¹³⁹.

Cette enquête nous donne donc accès à des informations que ne délivre pas le recensement de 1999. Elle nous permet aussi d'en actualiser les données et de confirmer ou non les évolutions possibles depuis 1999.

Ce questionnaire comporte aussi quelques limites : ces dernières touchent à sa structure et à la nature même de cet outil méthodologique. Elles justifieront amplement le rôle joué par l'enquête qualitative et conditionneront en partie le guide d'entretien que nous avons élaboré.

Les compléments que nous avons apportés au questionnaire de Marne-la-Vallée nous permettent de préciser le parcours résidentiel des individus ayant déjà habité un ou deux logements dans cette ville nouvelle et de connaître, pour l'ensemble des enquêtés, le lieu de résidence envisagé pour ceux souhaitant déménager.

La durée de chacune de ces étapes résidentielles, les différents types de logement et statuts d'occupation, tout comme les raisons de ces déménagements successifs, ne paraissent pas dans le

¹³⁸ Cette question a été insérée à la demande de l'Epamarne-Epafrance.

¹³⁹ L'enquêteur dispose d'une liste préétablie qui, pour des raisons d'efficacité comporte un nombre limité de réponses. Afin d'obtenir avec exactitude la destination des enquêtés, une réponse autre (excepté la question concernant la fréquentation des centres commerciaux) prévue lors de la programmation du questionnaire, permet de renseigner ce champ. Entre 6% et 30% des réponses ont été ainsi renseignées. La quasi-totalité a pu être codée et utilisée, justifiant ainsi cette modalité. Ce choix peut parfois allonger la durée de passation du questionnaire mais son avantage réside dans le fait que les réponses obtenues ne sont pas influencées par des choix prédéterminés.

questionnaire. Ces informations auraient été nécessaires, notamment pour étudier le phénomène de décohabitation des enfants ayant grandi en ville nouvelle. Mais ces éléments de connaissances nécessitaient un aménagement considérable du questionnaire : d'une part, son objectif n'était pas de reconstituer l'histoire résidentielle des enquêtes et d'autre part, ces compléments auraient entraîné un allongement considérable de la durée de passation et une augmentation de coût financier de l'enquête. Or, souhaitant adopter une démarche compréhensive des différentes dimensions de l'ancrage, il est pour nous essentiel de reconstituer l'histoire résidentielle et familiale des enquêtés. De plus, les croisements que nous avons effectués sur cette enquête ont été limités, les effectifs étant parfois trop faibles pour prétendre dans certains cas représenter une réalité statistique.

De plus, les résultats obtenus d'après l'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle* concernant les raisons motivant un déménagement laisse la question des mobilités résidentielles en suspens. Ils ne donnent guère la possibilité de comprendre les intentions et les motivations des personnes enquêtées. Malgré le choix proposé par les enquêteurs¹⁴⁰, puisque dix modalités sont proposées, près d'un quart des réponses données par les enquêtés souhaitant déménager entrent dans catégorie *autre*. Si pour certains statisticiens, l'importance de cette réponse mettrait en cause la formulation même de cette question, elle questionne aussi la pertinence des réponses proposées. Les résultats sous-tendent qu'en dehors des raisons familiales, des raisons liées au logement, à l'emploi ou à l'environnement d'autres facteurs interviennent. Nous verrons, au cours de notre développement, que cette hypothèse se confirme et met au jour le rôle joué par le parc immobilier dans les mobilités résidentielles internes.

Les questions concernant le tissu relationnel des enquêtés sont intégrées dans la partie sociabilité du questionnaire. Elles nous renseignent sur l'intensité des contacts entre l'enquêté, ses amis et sa famille pour lesquels les compléments apportés au questionnaire de Marne-la-Vallée nous offrent la possibilité de connaître le lieu de résidence. En cela, ces éléments nourrissent une partie de notre problématique et nous proposent un premier aperçu de l'*entourage* de l'enquêté¹⁴¹. Pour autant, ces personnes sont-elles des individus que l'enquêté considère comme *proches*, c'est-à-dire *des personnes de la lignée, des liens d'alliance, ou les relations d'amitiés qui ont joué un rôle dans la biographie individuelle* (Imbert, 2005, p. 107). Dans quelle mesure ont-elles influé ou non leur parcours résidentiel, familial ou professionnel ? L'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle* ne permet pas de répondre à cette question. Or, elle paraît primordiale pour comprendre le parcours d'un individu et ses logiques d'ancrage.

¹⁴⁰ Question III. 20 : Pour quelles raisons principales souhaitez-vous déménager ?

1. Pour vous rapprocher de votre travail / 2. À cause des enfants / 3. Pour devenir propriétaire / 4. Pour avoir votre propre logement / 5. Vous risquez d'être expulsé / 6. Pour aller dans un quartier plus agréable / 7. Pour trouver un logement d'une autre taille et d'un autre prix / 8. Pour vous installer à la campagne / 9. Pour vivre dans une maison individuelle / 10. Autre

¹⁴¹ En effet, depuis les années quatre-vingts, les recherches réalisées en démographie ont montré que la famille ne pouvait plus se résumer au seul ménage des parents et des enfants. La notion d'entourage vise de la sorte à dépasser l'alternative entre le recours trop restrictif au ménage et à celui, trop vague, à la famille étendue (Imbert, 2005).

Une autre limite du questionnaire a été constatée en assistant aux écoutes téléphoniques¹⁴² qui ont précédé la validation définitive du questionnaire. Les enquêteurs se sont heurtés à l'attitude d'enquêtés qui se sont appropriés l'intitulé de certaines questions¹⁴³ en remettant en cause le bien-fondé même. Cette attitude a surtout été relevée en fin de questionnaire pour la question suivante : *Savez-vous que votre commune fait partie de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée ?* À plusieurs reprises, les enquêteurs se sont retrouvés face à un refus catégorique de l'enquêté, celui-ci refusant d'envisager cette affirmation comme une réalité. Sa commune ne pouvant, selon lui, faire partie de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. Cette difficulté rencontrée par les enquêteurs a conforté notre choix pour la formulation de la consigne de notre enquête qualitative, dont nous allons maintenant exposer les tenants et les aboutissants.

Ce constat confirme l'intérêt de l'hypothèse émise sur le sentiment d'appartenance des habitants et la nécessité de mobiliser une approche qualitative pour étudier ce phénomène. En effet, le questionnaire nous donne la possibilité de connaître le niveau territorial de référence pour un habitant en lui demandant s'il se considère avant tout habitant de son quartier, de sa commune, de sa ville nouvelle, de son département ou de sa région. Ce choix de modalité de réponse fait apparaître une limite importante pour l'appréhension des villes nouvelles. Elles ont vécu par anticipation ce que vivent les communautés d'agglomération aujourd'hui (Estèbe, 2005). Or, l'échelon territorial représenté par les intercommunalités¹⁴⁴ ne fait pas partie des réponses prévues par le questionnaire. En se référant à des échelles territoriales communes, ce questionnaire omet de rendre compte de l'une des spécificités reconnues des villes nouvelles.

2.2. Approche qualitative des différentes dimensions de l'ancrage des habitants de Marne-la-Vallée : entretiens auprès des habitants de Marne-la-Vallée

L'enquête qualitative s'inscrit dans la continuité de l'enquête quantitative : elle nous donne la possibilité d'approfondir les résultats obtenus à partir des sources statistiques et de traiter plus particulièrement une partie de notre questionnement, à savoir les logiques individuelles à l'œuvre dans le développement d'un ancrage territorial. Nous proposons de déterminer les interactions entre nos deux modes de recueil de données (quantitatif et qualitatif) en soulignant les éléments de complémentarité, puis nous détaillerons les choix ayant présidé tant à son élaboration (guide d'entretien et échantillon) qu'à son analyse.

¹⁴² Les « écoutes » sont les contrôles exercés par les chefs d'équipes sur les plateaux de sondage et ont pour but de contrôler la qualité de passation du questionnaire par l'enquêteur.

¹⁴³ Ce phénomène d'appropriation est soulevé par Battagliola, Bertaux-Wiame, Ferrand, Imbert, dans un article intitulé « À propos des biographies : regards croisés sur questionnaires et entretiens » publié en 1993 dans la revue *Population*.

¹⁴⁴ À Marne-la-Vallée, nous rappelons la présence du syndicat d'agglomération nouvelle du Val Maubuée (secteur 2), et du Val d'Europe (secteur), la communauté d'agglomération de Bussy-Saint-Georges (secteur 3) et la communauté de Commune de Marne-et-Gondoire (secteur 3).

2.2.1. Rôle de l'enquête par entretien dans notre dispositif de recherche

Bien loin de ne fournir qu'une illustration aux traitements quantitatifs, les entretiens que nous avons réalisés ont facilité la compréhension et l'analyse des processus d'ancrage, comme des logiques présidant aux mobilités résidentielles et quotidiennes des habitants de Marne-la-Vallée. Ils constituent une ressource qui a été mobilisée tout au long de notre travail. Dans notre dispositif de recherche, l'articulation des méthodes qualitative et quantitative a joué un rôle déterminant. L'enquête qualitative s'est construite parallèlement à la réalisation de l'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle*¹⁴⁵ et s'est finalisée avec les premiers résultats statistiques¹⁴⁶, nous permettant de conforter les choix méthodologiques retenus.

Encadré 4 : Thèmes et sous-thèmes du guide d'entretien Conduite semi-directive

1. Parcours résidentiels de l'enquêté et de sa famille

- Reconstitution de l'histoire et du parcours familial à partir du lieu d'origine des parents et des grands-parents de l'enquêté : identification des différents lieux de vie et des circonstances de l'arrivée en région parisienne de l'enquêté et/ou de sa famille.

2. Logement actuel de l'enquêté et lieux de vie précédents

- Circonstances dans lesquelles s'est effectuée l'arrivée de l'enquêté à Marne-la-Vallée, mise à jour des arbitrages effectués pour les choix de localisation résidentielle.
- Focalisation sur les lieux de vie, précédent et actuel, de l'enquêté.

3. Mobilités quotidiennes

- Mise au jour des pratiques de mobilité avant et après déménagement : changement de lieu de travail, évolution des modes de transport, modification ou non des lieux et des activités quotidiennes.
- Identification des lieux fréquentés dans le cadre des activités quotidiennes à partir du récit d'une journée en semaine et d'un week-end (recherche des personnes "proches" et de leurs lieux de résidence).
- Pratiques de déplacement (modes de transport, vécu et temps de déplacement).
- Cadre de vie de l'enquêté (offre urbaine, évolution de l'environnement, représentations de Marne-la-Vallée).

4. Souhaits de mobilité et projets résidentiels

- Identification des raisons de mobilité et de non-mobilité à court ou à long termes.
- Mise au jour des raisons des facteurs justifiant le lieu futur de résidence pour ceux qui envisagent de changer de logement.

¹⁴⁵ Le calendrier de réalisation de l'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle* ne nous a pas permis de nous appuyer sur ces questionnaires pour réaliser notre échantillon. À l'origine, une question avait été proposée en fin de questionnaire pour savoir si les enquêtés étaient d'accord pour être contactés à nouveau dans le cadre d'une étude portant cette fois-ci sur l'un des thèmes abordés au cours du questionnaire.

¹⁴⁶ BEAUFILS S., JACQUESSON F., 2005, « Les villes nouvelles adoptées par leurs habitants », IAURIF, *Note rapide "Population et modes de vie"*, n°394, 6 p.

BEAUFILS S., 2005, « Les temps de transport des actifs de villes nouvelles proches de ceux de Grande Couronne », IAURIF, *Note rapide "Population et modes de vie"*, n°398, 6 p.

BEAUFILS S., LACOSTE G., LOUCHART P., 2006, *Modes de vie en ville nouvelle. Le point de vue des habitants. Logement, emploi, mobilité, sociabilité*, IAURIF, 2006, 55 p.

Les entretiens ont été réalisés sur un mode semi-directif. Ils sont à la fois descriptifs et narratifs. Le guide établi repose sur quatre thèmes principaux : le parcours résidentiel de l'enquêté et de sa famille, son logement actuel et son lieu de vie précédent, ses mobilités quotidiennes et enfin ses projets résidentiels. L'encadré 4, ci-dessus, résume les différents thèmes et sous-thèmes du guide d'entretien. Ce dernier est disponible en annexe (**Annexe 9**).

La consigne, formulée au début de l'entretien, tient compte des résultats de l'enquête quantitative et des obstacles rencontrés par les enquêteurs lors de la passation du questionnaire téléphonique. Le terme de *ville nouvelle* comme celui de *Marne-la-Vallée* a été soigneusement évité pour présenter notre terrain d'étude. Nous avons choisi de l'introduire en le situant géographiquement entre Noisy-le-Grand et Chessy, soit les extrémités Ouest et Est de Marne-la-Vallée.

À l'instar de l'enquête menée par Yves Grafmeyer dans les quartiers du centre-ville de Lyon au tout début des années quatre-vingt-dix, notre enquête qualitative nous offre la possibilité de compléter les informations statistiques et *d'enrichir la compréhension des régularités mises en évidence par le traitement quantitatif* (Grafmeyer, 1991, p. 30 cité par Blanchet, Gotman, 2005, p. 48). Nous avons pu aussi remettre en cause certaines interprétations issues des résultats statistiques montrant ainsi tout l'intérêt de mobiliser conjointement ces deux types de méthodes. Les questions et les réponses proposées dans le questionnaire constituent un cadre nécessairement réducteur. Au contraire, l'entretien permet de connaître et d'appréhender les pratiques des habitants, d'aborder les circonstances et les motivations ayant concouru à un changement de lieu de vie ou de travail. Les informations recueillies nous ont donc donné la possibilité de comprendre comment s'expriment les différentes dimensions de l'ancrage des habitants de Marne-la-Vallée, en observant comment ils conservent ou recomposent leurs habitudes quotidiennes après un changement de localisation résidentielle. Les entretiens nous ont aussi donné l'occasion de comprendre et d'expliquer plus finement certains résultats obtenus sur le sentiment d'appartenance des habitants à la ville nouvelle. Si les résultats statistiques témoignent, nous le verrons dans le chapitre 8, d'une indifférence à l'égard de la ville nouvelle, les entretiens montrent que cette question est beaucoup plus complexe. Le seul matériau statistique ne pouvait pas nous permettre d'aller au-delà du simple résultat chiffré. C'est pour l'ensemble de ces raisons que l'enquête par entretiens est un complément nécessaire à l'enquête statistique.

2.2.2. Un échantillon représentatif de la diversité des profils socio-démographiques de la population et l'hétérogénéité urbaine de Marne-la-Vallée

L'échantillon de l'enquête qualitative ne cherche surtout pas une représentativité statistique de la population de Marne-la-Vallée, ce qui serait impossible et illusoire (Michelat, 1975). Il vise plutôt à représenter cette population dans sa diversité (Bertaux 1992, Kaufmann, 1996) en tenant compte de l'hétérogénéité urbaine de Marne-la-Vallée et des différentes positions que les individus occupent dans le cycle de vie. L'échantillon a donc été réalisé à partir de trois critères : le lieu de résidence actuel, la durée d'installation dans la commune et l'âge de l'enquêté.

Le premier critère prend en compte l'hétérogénéité urbaine de Marne-la-Vallée. Nous avons rencontré des enquêtés résidant dans les parties Ouest et Est de Marne-la-Vallée résidant dans le tissu urbain nouveau et ancien de cette ville nouvelle. Parmi les cinq villes nouvelles, le parc de logements antérieur à la mise en œuvre de la politique d'aménagement de Marne-la-Vallée est le plus important des cinq villes nouvelles : 34% des logements recensés en 1999 étaient achevés en 1974. La part des logements anciens s'élève à 47% dans le secteur 1, 18% dans le secteur 2, 21% dans le secteur 3 et 21% dans le secteur 4. Au total, plus de 30 000 logements sont antérieurs à la politique des villes nouvelles. Le parc d'habitat ancien marque donc considérablement le paysage de Marne-la-Vallée.

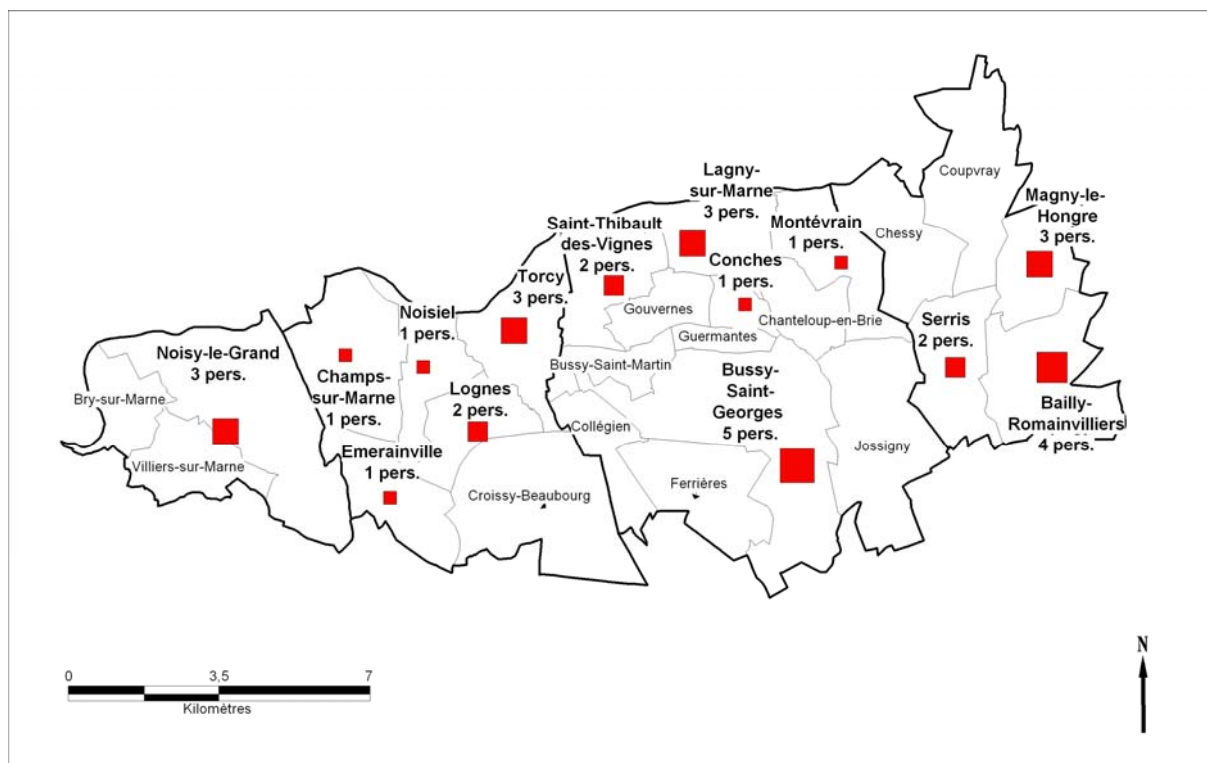
Le deuxième critère est indissociable de l'objet d'étude : la durée d'installation. Afin que les personnes soient en mesure de décrire leurs habitudes quotidiennes, il fallait que toutes, au moment de l'entretien, soient installées depuis au moins trois ans dans leur commune. Ce critère est particulièrement déterminant pour les personnes résidant auparavant en province ou ailleurs en région parisienne. Les travaux menés par Odile Andan¹⁴⁷ au début des années quatre-vingts, portant sur le rapport entre mobilité et espace urbain à Marne-la-Vallée, ont montré l'importance de la durée d'installation notamment pour des recherches dont l'objet est de mesurer et de comprendre les pratiques spatiales. C'est le constat fait par l'auteur dans sa recherche portant sur des ménages ayant quitté Paris pour s'installer à Marne-la-Vallée : *les réactions au bouleversement que constitue le passage à un environnement aussi différent que l'est Marne-la-Vallée de Paris mettent plus de deux ans pour être amorties* (Andan, 1984, Tome 4, p. 108).

Enfin le troisième indicateur prend en compte l'évolution socio-démographique de Marne-la-Vallée marquant les années quatre-vingt-dix (**Annexe 10**). Le jeune couple avec enfant ne représente plus à lui seul la population de Marne-la-Vallée : les plus jeunes débutant leur parcours résidentiel, ou les moins jeunes dont les évolutions familiales les amènent à reconsidérer leurs choix résidentiels, participent pleinement à façonner le profil actuel de la population de cette ville nouvelle. La tranche d'âge enquêtée est plutôt large : elle se situe entre 26 et 77 ans. Ces personnes sont locataires, propriétaires ou occupantes à titre gratuit, elles sont célibataires, divorcées, veuves, vivent en couple ou sont mariées. En annexe, nous joignons six récits de personnes enquêtées qui rendent compte de l'hétérogénéité des profils socio-démographiques de la population de Marne-la-Vallée et des avancées différentes de chacune de ces personnes dans leur parcours résidentiel (**Annexe 15**).

¹⁴⁷ La recherche menée sous la direction d'Odile ANDAN, intitulée *Mobilité et espace urbain. Étude longitudinale des comportements de mobilité en fonction d'un changement de résidence*, a été réalisée au début des années quatre-vingts. Cette étude porte sur le rapport entre mobilité et espace urbain. Elle s'intéresse aux stratégies d'adaptation des ménages passant d'un univers résidentiel à un autre en l'occurrence de Paris à Marne-la-Vallée. Pour ce faire, elle réalise une enquête avant et après déménagement avec les mêmes individus. La première vague d'entretiens se déroule entre 1980 et 1982, et la seconde, deux ans plus tard entre 1982 et 1984. Cette recherche se compose de quatre volumes : 1) Rapport préliminaire ; 2) Aspects méthodologiques ; 3) Exploitation de l'enquête avant déménagement ; 4) Rapport final. Cette enquête a été financée par le Ministère de l'Équipement et Éparmarne.

2.2.3. Déroulement de l'enquête

Carte 4 : Lieu de résidence des personnes rencontrées dans le cadre de l'enquête qualitative



Source : Nathalie Brevet, 2005

Les entretiens se sont déroulés de mars à octobre 2005. En moyenne, leur durée s'élève à 1 heure 30. Ils ont été effectués chez la personne enquêtée excepté pour l'une d'entre elles : à sa demande, l'entretien s'est déroulé à notre domicile. Au total, 33 entretiens ont été réalisés (carte 4) dont 7 ont été effectués en présence du conjoint. Ils ont été enregistrés et entièrement retranscrits.

Les personnes ont été contactées de *proche en proche*. Nous avons mobilisé notre réseau de connaissances directes. Ces dernières appartenant à notre réseau professionnel, amical ou de voisinage, n'ont pas été enquêtées. Cependant, toutes nous ont introduites auprès de leurs propres réseaux de connaissances permettant d'effacer tout lien direct entre l'enquêté et nous. Après chaque entretien, nous avons demandé à l'enquêté de nous mettre en relation avec des personnes de sa connaissance.

L'introduction du contexte et du thème de notre enquête répond à deux soucis : d'une part nous avons choisi de nous présenter comme une étudiante en urbanisme afin d'éviter toute incompréhension due au statut de l'Établissement Public d'Aménagement de la Ville Nouvelle de Marne-la-Vallée¹⁴⁸. D'autre part, nous avons volontairement expliqué aux personnes rencontrées que notre étude portait sur l'Est Parisien dans le but d'évacuer toutes les difficultés et tous les

¹⁴⁸ Cette enquête a été réalisée dans le cadre d'un contrat de recherche IUP-(Eil)/Épamarne-Épafance.

malentendus liés aux termes de *ville nouvelle* et de *Marne-la-Vallée*. Ainsi, l'enquêté reste libre d'inscrire ou non ces appellations dans son discours.

La consigne utilisée au début de l'entretien positionne clairement l'entretien dans le champ des mobilités résidentielles et des mobilités liées aux activités quotidiennes. L'entretien est introduit d'emblée comme une discussion plutôt qu'un échange de questions-réponses. Nous avons donc adopté pour la conduite d'entretien une démarche compréhensive privilégiant l'engagement du chercheur dans son objet de recherche et dans sa relation avec l'enquêté. *La retenue de l'enquêteur déclenche une attitude spécifique chez les personnes interrogées, qui évitent de s'engager : à la non-personnalisation des questions fait écho la non-personnalisation des réponses* (Kaufmann, 1997, p. 17).

Ce choix méthodologique nous demande de préciser le statut du matériau recueilli au cours de l'entretien. Comment appréhender la façon dont les habitants présentent leurs différentes étapes résidentielles et les conséquences éventuelles sur leurs mobilités quotidiennes ? Inversement, comment appréhender l'évolution des différents lieux d'activité, en l'occurrence celui du lieu de travail sur les mobilités résidentielles ? Comment saisir les logiques individuelles propres à chaque parcours des enquêtés ? Nous pouvons rapprocher les logiques individuelles des logiques d'action définies par Jean Rémy et reprises par Cécile Vignal dans sa thèse (Vignal, 2003, p. 316) : *Une logique d'action peut-être composée après coup en dégagant une cohérence inhérente à une séquence de comportements, sans que celle-ci découle d'une intention préalable*. Une logique d'action est un outil pour nommer la reconstitution ultérieure des rationalités à l'œuvre dans les entretiens (Damazière, Dubar, 2001).

L'analyse des entretiens repose sur deux étapes. Dans un premier temps, chaque entretien a fait l'objet d'une analyse individuelle qui nous a permis d'isoler l'ensemble des informations concernant la mobilité résidentielle ainsi que la mobilité quotidienne de chaque enquêté. Puis, leur lecture a été guidée plus particulièrement par la relation qui pouvait s'établir entre ces deux types de mobilité. Une analyse transversale des entretiens a permis d'organiser les éléments recueillis en fonction de comportements similaires et de représentations communes.

Par ailleurs, ce matériau doit se doubler d'une analyse de la production du discours en adoptant une attitude réflexive (Kaufmann, 1997). Les entretiens donnent l'occasion d'approcher les logiques sociales à l'œuvre dans les mobilités résidentielles et quotidiennes des habitants. Plus qu'une instance de vérification, l'enquête par entretiens est considérée comme un matériau dynamique qui nous donne la possibilité de comprendre et d'expliquer les comportements des habitants. Les représentations véhiculées dans le discours de l'enquête sont étroitement liées aux conduites qui les guident (Moscovici, 1984) mais il faut toutefois distinguer l'histoire vécue du récit que les personnes en font : *Quelle que soit la méthode, le locuteur opère des choix parmi l'ensemble des faits et des situations qui ont jalonné son parcours qu'il agence selon un principe narratif de cohérence. « Tout récit est une interprétation du passé »¹⁴⁹. Les faits vécus font l'objet d'une reconstitution permanente et leur agencement*

¹⁴⁹ Ricoeur P., *Temps et récit*, tome 1 Seuil, 1993, 319 p.

dépend du point de vue que le locuteur adopte sur sa propre vie au moment de l'enquête et la façon dont il perçoit les conditions dans lesquelles il est amené à dire sa vie (Battagliola, Bertaux-Wiame, Ferrand, Imbert, 1993, p. 107).

Conclusion du chapitre 3

Nous avons choisi d'aborder la question du bassin de vie de Marne-la-Vallée à partir des pratiques de mobilités des habitants en partant de deux hypothèses principales. La première postule que la mobilité résidentielle comme la mobilité quotidienne participent à l'émergence d'un bassin de vie en ville nouvelle. Marne-la-Vallée constitue un cadre de vie propice au développement d'une installation durable des ménages. La seconde défend l'idée que la mobilité résidentielle ou quotidienne des habitants produit et/ou révèle de l'ancrage. C'est à partir des logiques individuelles à l'œuvre dans les différents arbitrages effectués par les habitants entre lieu de travail, lieu de résidence et lieu d'attache (tissu relationnel) que cet ancrage sera étudié. Pour répondre à ce questionnement nous avons choisi de mobiliser une méthode quantitative et une méthode qualitative.

Nous avons mobilisé deux sources statistiques, le RGP 1999 et l'*Enquête Modes de vie en Ville Nouvelle* à partir desquelles nous avons décrit la dimension géographique de l'ancrage. En participant à l'élaboration de la seconde, nous avons pu apporter des questions complémentaires que nécessitait notre problématique. Nous avons également réalisé une enquête par entretiens menée auprès de personnes résidant à Marne-la-Vallée. Ce matériau qualitatif, dont nous avons évoqué la question de la représentativité, constitue une source de connaissance qui s'inscrit au-delà des compléments apportés à l'enquête quantitative. Elle nous a permis d'éclairer et de préciser différentes interprétations statistiques et de mener plus avant notre questionnement sur l'ancrage.

Conclusion de la première partie

Dans cette première partie, nous avons exposé le contexte de notre recherche, notre problématique, nos hypothèses et notre méthodologie.

Dans le chapitre 1, nous avons montré que le desserrement de l'emploi et de la population ainsi que l'évolution de la géographie des déplacements ont remis en cause la suprématie parisienne au sein de l'Ile-de-France, témoignant de la nécessité actuelle de renouveler une approche urbaine et de dépasser une dichotomie centre/périphérie. En posant les bases d'une organisation polycentrique en région parisienne, les villes nouvelles ont nettement contribué à ces évolutions. Elles devaient aussi constituer de *vraies villes* : vivre en dehors de la ville-centre ne devait plus apparaître comme un *pis-aller*. Les villes nouvelles devaient restaurer une liberté de choix et de mouvement pour le citoyen et abolir le nom et le fait de *banlieue*.

Dans le chapitre 2, nous avons vu que l'évolution des dynamiques territoriales a rendu nécessaire, pour certains chercheurs, de renouveler l'appareil conceptuel et comment l'émergence de la notion de *bassin de vie* en résulte. En effet, de nouveaux terrains de recherche ont été privilégiés. Leur étude a permis de comprendre le rôle de la mobilité tant dans l'évolution des modes

d'habiter que dans l'émergence de nouveaux territoires du quotidien, passant outre les limites administratives communales. Pour les aménageurs comme pour les politiciens, l'emploi répété de la notion de *bassin de vie* qui découle de ces différentes évolutions, apparaît symptomatique du besoin de nommer une nouvelle réalité. Cette notion ouvre un champ de réflexion et c'est la raison pour laquelle nous avons souhaité, en partant de la définition de l'INSEE, redéfinir une approche visant à préciser le rôle tenu par les villes nouvelles dans l'évolution des mutations territoriales. L'émergence de la notion de *bassin de vie* est révélatrice de l'évolution de dynamiques urbaines. Plus encore, son usage permet de dépasser les difficultés conceptuelles liées à l'appellation même de *ville* pour les villes nouvelles, en privilégiant l'étude d'une forme d'organisation socio-spatiale. En certains points, la définition du *bassin de vie* se rapproche de la *vraie ville* que Paul Delouvrier expose dans le SDAURP de 1965. À l'instar de la vraie ville, le bassin de vie se présente comme un territoire donnant accès au logement, à l'emploi aux services et aux équipements et dont les contours ne sont plus soumis aux frontières communales. En outre, comme pour la *vraie ville* de Paul Delouvrier, le bassin de vie prend en compte le rôle croissant de la mobilité dans l'évolution des modes de vie et des pratiques urbaines.

Dans le but de prendre en compte le rôle novateur joué par la mobilité dans l'évolution des dynamiques territoriales et dans l'évolution des modes de vie, nous avons redéfini une approche en considérant les apports de la recherche urbaine des années quatre-vingt-dix et deux mille portant sur ce sujet. Ce point fait l'objet du chapitre 3. Nous y avons donc exposé le rôle central de l'individu dans l'étude des mobilités, argumenté sur la pertinence d'aborder conjointement la mobilité résidentielle et la mobilité quotidienne, et mis au jour en quoi la question de la mobilité posait la question de l'ancrage. C'est à partir de ces trois résultats que nous avons construit notre approche du bassin de vie en nous distanciant de celle de l'INSEE, et formulé nos hypothèses de travail. Ces dernières ont été affinées suite à l'état des lieux réalisé sur la question des mobilités résidentielles et des mobilités quotidiennes des habitants de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. Ayant précisé le rôle des données de cadrage que nous avons dû constituer pour mener à bien cette recherche, signalé les précautions méthodologiques qu'implique l'étude de Marne-la-Vallée, et souligné la nécessité de recourir à la réalisation d'une enquête qualitative, nous allons maintenant voir dans quelle mesure, quarante ans après sa création, on peut affirmer que Marne-la-Vallée est devenue, ou non, un *bassin de vie*.

DEUXIÈME PARTIE

ÉMERGENCE DU BASSIN DE VIE DE MARNE-LA-VALLÉE

Introduction de la deuxième partie

Dans notre première partie, nous avons établi le cadre de notre recherche et défini notre problématique à partir du rôle joué par les villes nouvelles dans l'évolution des dynamiques territoriales franciliennes. Suite à ce travail, nous avons développé une approche de la notion de *bassin de vie* qui repose sur l'étude des mobilités individuelles. Les recherches urbaines menées à la fin des années quatre-vingt-dix ayant aussi redéfini les relations entre ce phénomène et celui d'ancrage, nous étudierons ce dernier dans le jeu subtil des mobilités résidentielles et quotidiennes des habitants de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée.

Nous rappelons donc que nous avons défini l'ancrage comme la résultante d'une stabilité résidentielle dans un lieu géographique donné (dimension objective) mais aussi comme la conséquence de logiques individuelles (dimension subjective).

L'objectif de cette recherche étant de définir la capacité de cette ville nouvelle à *fixer* ses habitants au sein de son territoire, nous commencerons par étudier, dans cette partie, l'ancrage résidentiel des habitants à Marne-la-Vallée puis nous nous intéresserons aux mobilités quotidiennes de ses habitants. Les dimensions tant objectives que subjectives de l'ancrage y seront abordées.

Dans le chapitre 4, nous exposerons l'évolution des dynamiques de peuplement et les changements intervenus dans la structure démographique de la ville nouvelle. Nous présenterons ensuite l'origine des habitants, que nous étudierons à partir de leur lieu de naissance et du parcours résidentiel ayant précédé leur arrivée à Marne-la-Vallée. Enfin, nous nous intéresserons aux parcours résidentiels internes de la ville nouvelle qui nous permettront d'articuler les notions de mobilité et d'ancrage tout en mesurant la capacité du parc de logements à répondre à l'évolution des besoins et des aspirations des habitants.

Dans le chapitre 5, nous examinerons les différents lieux que fréquentent les personnes résidant à Marne-la-Vallée dans le cadre de leurs activités quotidiennes en mesurant dans quelle mesure, Paris est, ou non, un lieu et une destination incontournables pour les habitants de Marne-la-Vallée. Ainsi, nous examinerons l'évolution du lieu de travail des actifs et les différents facteurs pouvant expliquer les changements intervenus dans les années quatre-vingt-dix, puis nous verrons pourquoi et comment les habitants ont peu à peu recentré leurs activités en ville nouvelle.

CHAPITRE 4 : HISTOIRE ET ANCRAGE RÉSIDENTIELS DES HABITANTS DE LA VILLE NOUVELLE DE MARNE-LA- VALLÉE

Introduction du chapitre 4

Le lien entre mobilité et ancrage constitue, dans notre recherche, un axe essentiel pour aborder la question du bassin de vie de Marne-la-Vallée. A partir des exploitations que nous avons menées sur le recensement de la population de 1999, nous étudierons l'évolution des dynamiques de peuplement et l'évolution des caractéristiques socio-démographiques des habitants de Marne-la-Vallée. Après avoir constaté la stabilisation de la population, et donc l'ancrage géographique des habitants en ville nouvelle, nous effectuerons une première approche de ce processus. Comme nous l'avons vu dans notre première partie, l'ancrage est aussi à resituer sur un temps long devant faire appel à l'histoire familiale de l'individu (Ramos, 2004 ; Ortar, 2005). Ce parti pris nous amènera à étudier plus précisément le parcours résidentiel antérieur des habitants. Nous commencerons donc par nous questionner sur l'origine des ménages que nous étudierons à partir de leur lieu de naissance, de leur histoire familiale, et de leur parcours résidentiel avant leur arrivée en ville nouvelle. Enfin, en étudiant les mobilités résidentielles internes à la ville nouvelle à partir du parc de logements, nous mettrons en lumière le développement d'un ancrage dynamique à Marne-la-Vallée.

1. LES ANNÉES 90 : VERS UNE STABILISATION DE LA POPULATION ET DES MÉNAGES À MARNE-LA-VALLÉE ?

Introduction de la section 1

Dans un article daté de 1976, Hervé Lebras et Jean-Claude Chesnais analysent les évolutions possibles du déséquilibre marquant de la pyramide des âges des villes nouvelles¹⁵⁰ et mesurent les conséquences possibles de ce déséquilibre en matière d'équipements et de logements. Les auteurs présentent deux scénarios possibles. Le premier envisage un vieillissement sur place de la population qui s'accompagnerait d'un blocage du marché du logement. Arrivés à l'âge adulte, les enfants de personnes venues s'installer en ville nouvelle s'éloignent car ils ne peuvent pas se loger sur place. En conséquence, la population diminue et vieillit. Le second présente ces territoires comme des lieux marqués par des départs et des arrivées permanents. Les villes nouvelles ne constitueraient pas l'aboutissement d'un parcours résidentiel et ne présenteraient pas non plus d'atouts suffisants pour leur permettre de faire face à la concurrence d'autres environnements urbains : *certain [habitants] vont très vite quitter la ville nouvelle, d'autres plus tardivement (...). La ville nouvelle, ou le quartier neuf, ne sont qu'une étape et la véritable tendance à se déplacer vers la ville traditionnelle demeure aussi forte, une fois les ménages établis dans la ville nouvelle* (Lebras, Chesnais, 1976, p. 281-282). L'argumentaire développé par Hervé Lebras et Jean-Claude Chesnais révèle l'importance, pour les villes nouvelles, de bénéficier d'une offre de logements capable de répondre à l'évolution des besoins de ses habitants. Dans une perspective de vieillissement de la population sur place, la demande des ménages évolue et se diversifie.

Jusque dans les années quatre-vingt-dix, la mobilité des habitants semble plutôt donner raison au second scénario élaboré par les deux démographes : les villes nouvelles seraient seulement une étape dans le parcours résidentiel des ménages. Entre 1968 et 1990, les différents recensements de la population mettent en lumière que le solde migratoire des cinq villes nouvelles parisiennes est positif mais que le nombre de départs a progressé plus vite que le nombre d'arrivées (Deneux, 1992 ; Renauld, Godet, 1993). Les villes nouvelles semblent connaître quelques difficultés pour retenir leur population. Quelles sont les raisons qui poussent ces ménages à quitter les villes nouvelles ? Jean-François Deneux avance deux hypothèses. La première est liée au rythme de construction élevé des villes nouvelles : celles-ci sont *victimes d'une urbanisation forcée*, le cadre de vie évolue et ne correspond plus à l'image recherchée et attendue par les habitants. La seconde renvoie à l'évolution du peuplement : *l'arrivée de groupes sociaux jugés indésirables* (Deneux, 1992) provoque une fuite de la population. L'âge des entrants et des sortants amène l'auteur à avancer une troisième explication : ces départs seraient une conséquence de l'avancée des habitants dans leur cycle de vie : *les villes nouvelles connaissent le sort des espaces où le renouvellement de la*

¹⁵⁰ *Au début des années soixante-dix, la population des villes nouvelles se caractérise par une présence importante d'enfants et d'adultes âgés de 25 à 45 ans mais présente peu d'adolescents et peu de jeunes adultes âgés de moins de 25 ans et de personnes âgées* (Lebras, Chesnais, 1976 p. 271).

population est particulièrement élevée ; elles appartiennent à la série des lieux d'étapes résidentielles. Si « effet de lieu » il y a, il est caractérisé par une mobilité élevée. L'identité apparente selon l'âge des immigrants et des émigrants suggère davantage l'instabilité ou l'hésitation résidentielle que le choix séparatif ou ségrégatif [...] tous les groupes d'actifs participent à ces départs, dans des proportions similaires à celles qui structurent les arrivées (Deneux, 1992 p. 82). D'autres études portant sur une période plus longue menant jusqu'en 1990, convergent vers cette hypothèse : les ménages qui partent sont en moyenne plus âgés que ceux qui entrent et les catégories sociales des entrants sont très proches des catégories sociales des sortants (Renaud, Godet, 1993). Comment ont évolué par la suite les dynamiques de peuplement en ville nouvelle ?

Les années quatre-vingt-dix marquent, pour les villes nouvelles, une étape majeure de leur histoire. Toutes connaissent des évolutions démographiques importantes et chacune d'elle franchit un nouveau palier dans son développement. La part des personnes résidant en ville nouvelle au sein de la population régionale continue d'augmenter. Ces territoires continuent de gagner des habitants mais leur rythme de croissance ralentit¹⁵¹. Il a même diminué de manière plus importante que dans l'ensemble de la région. En outre, pour la première fois depuis leur création, le solde naturel devient le moteur de leur croissance¹⁵². Ce phénomène annonce le franchissement d'un palier supplémentaire dans le développement de ces territoires et amorce un processus de banalisation¹⁵³. Marne-la-Vallée ne fait pas exception.

1.1. Marne-la-Vallée franchit une nouvelle étape dans son développement

1.1.1. Évolution des composantes de la croissance démographique

L'histoire de Marne-la-Vallée est plus récente que celles des autres villes nouvelles. Cependant, comme l'ensemble de ces territoires, cette ville nouvelle présente des caractéristiques démographiques qui témoignent de changements importants.

Même si parmi les villes nouvelles, Marne-la-Vallée enregistre le plus faible ralentissement du rythme de croissance (Laroche, 2000), le nombre d'entrées comptabilisé connaît une diminution importante depuis 1990 et le nombre de sorties ne progresse plus. Il régresse même légèrement (Royer, 2004) entraînant une chute spectaculaire du solde migratoire : si, entre 1982-1990, il

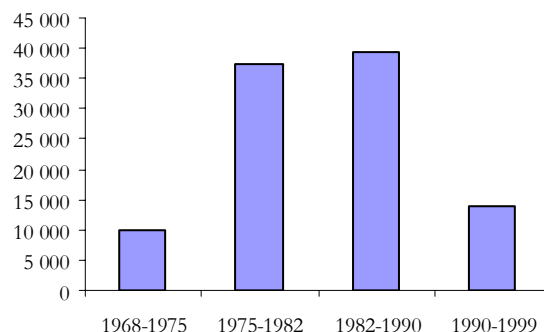
¹⁵¹ Les villes nouvelles franciliennes représentent 6,1% de la population régionale en 1990 et 6,8 % en 1999. Elles comptaient 654 000 habitants en 1990, ils sont 741 000 en 1999. La population a crû de 47% entre 1982 et 1990, mais seulement de 13% entre 1990 et 1999.

¹⁵² Durant les années quatre-vingts, la population croît de 4,9% par an : 3,3% sont attribués au solde migratoire et 1,6% au solde naturel. Ces taux chutent respectivement à 1,4% dans les années quatre-vingt-dix : la population ne croît plus que de 2,8% par an.

¹⁵³ Nous utilisons dans cette deuxième partie la définition que Jean-Claude Driant donne du processus de banalisation. Il s'agit de *l'ensemble des processus qui tendent à faire entrer les villes nouvelles dans le droit commun des contextes urbains* (Driant, 2005).

s'élevait à + 40 000 habitants, sur la période suivante 1990-1999, il n'est plus que de + 14 000 (**Graph. 3**).

Graphique 3 : Évolution du solde migratoire Marne-la-Vallée



Source : INSEE, RGP - hors France métropolitaine

Comme dans les autres villes nouvelles, la dynamique insufflée par l'excédent migratoire cède la place au dynamisme naturel : dans les années quatre-vingts, le taux d'accroissement annuel moyen de la population à Marne-la-Vallée est de 4,1% : 1,4% est dû au solde naturel et 2,7% sont attribués au solde migratoire. La décennie suivante voit la situation s'inverser : le taux de croissance annuel est de 1,8% mais 1,2% revient au solde naturel et seulement 0,6% au solde migratoire (HEVN, 2004).

Le développement de cette ville nouvelle est loin d'être homogène : si la croissance des secteurs 1 et 2, secteurs dont l'urbanisation a débuté dès le début des années soixante-dix, repose désormais sur le solde naturel, celle des secteurs 3 et 4, secteurs urbanisés à partir du milieu des années quatre-vingts, bénéficie encore d'un apport migratoire considérable. Deux communes de Marne-la-Vallée situées dans la partie Ouest, Croissy-Beaubourg et Noisiel, ont un solde migratoire négatif et connaissent une diminution de leur population. En 1990, Croissy-Beaubourg et Noisiel comptaient respectivement 2 400 et 16 500 habitants ; en 1999 ils ne sont plus que 2200 et 15 500 (DICP, 2002). Elles font parties des sept communes qui sur l'ensemble des villes nouvelles ont perdu des habitants entre 1990 et 1999. À l'inverse, Bussy-Saint-Georges, dans la partie Est de la ville nouvelle, enregistre la plus forte variation en valeur absolue de toutes les communes des villes nouvelles et de la région. Sa croissance est supérieure à 800 habitants par an (Laroche, 2001) et sa population passe de 1550 à 9205 habitants (DICP, 2002).

1.1.2. Diminution de la mobilité résidentielle

L'évolution de la mobilité résidentielle accompagne celle des dynamiques du peuplement. En effet, la part des habitants résidant dans le même logement et la même commune progresse et la part des habitants résidant à Marne-la-Vallée en 1990 et 1999 augmente.

Entre 1990 et 1999, le pourcentage des habitants occupant le même logement a progressé de sept points à Marne-la-Vallée alors que la moyenne régionale reste relativement stable : 44% des habitants de Marne-la-Vallée et 46% des franciliens résident dans le même logement entre 1990 et 1999. Au recensement précédent, ces chiffres étaient respectivement de 37% et de 47%. L'écart entre la moyenne observée à Marne-la-Vallée et la moyenne francilienne s'est donc considérablement réduit (**Tab. 3**).

Tableau 3 : Part des habitants de Marne-la-Vallée résidant dans le même logement, la même commune et la même ville nouvelle entre 1982-1990 et entre 1990 et 1999 (%)

Lieu de résidence antérieur des habitants	Lieu de résidence au moment du RGP											
	Secteur 1		Secteur 2		Secteur 3		Secteur 4		Marne-la-Vallée		Ile-de-France	
	1982-1990	1990-1999	1982-1990	1990-1999	1982-1990	1990-1999	1982-1990	1990-1999	1982-1990	1990-1999	1982-1990	1990-1999
Même logement	41	47	31	47	39	39	41	30	37	44	47	46
Même commune	52	60	38	57	50	48	46	32	47	55	63	63
Même ville nouvelle	53	63	46	65	61	62	56	44	53	62		

Sources : INSEE, RGP 1990 et 1999

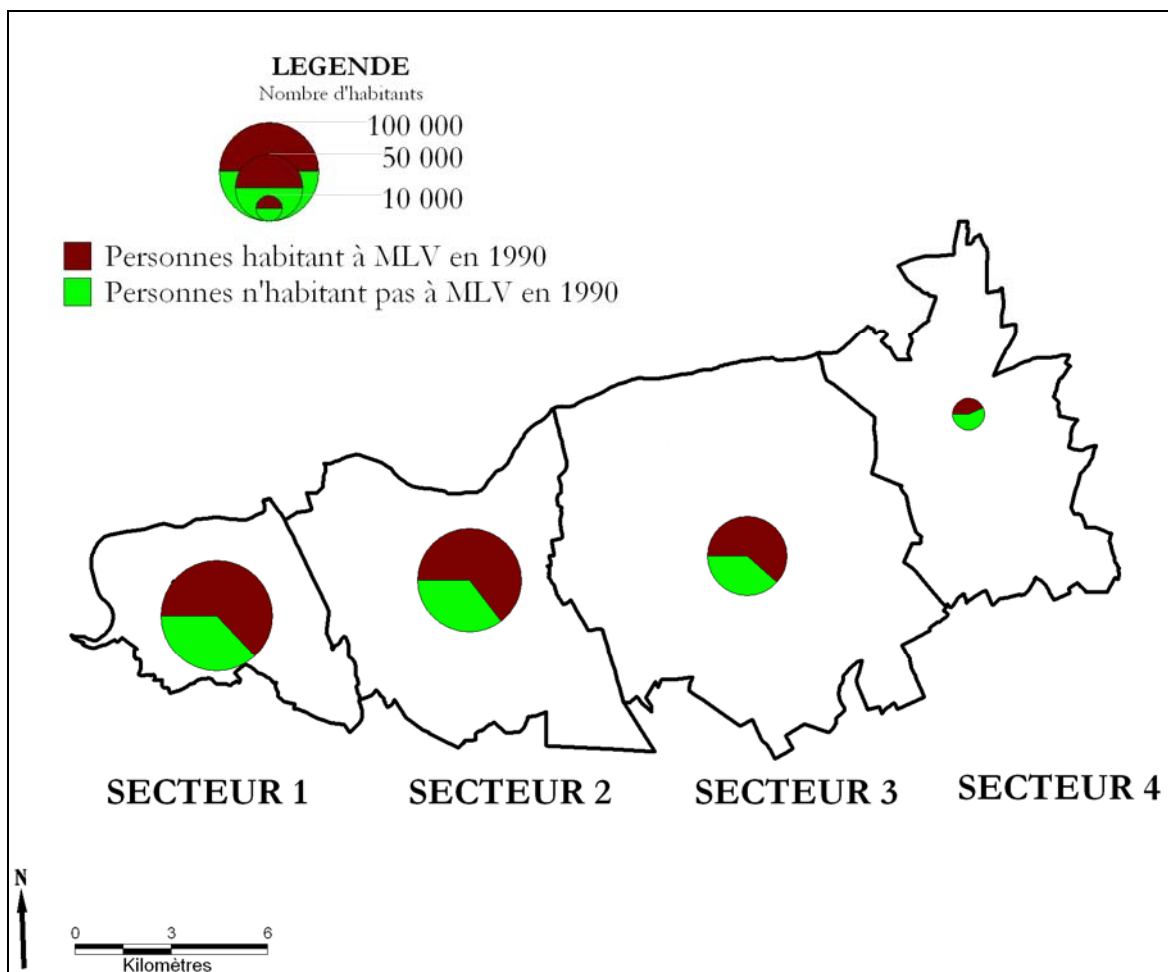
Lecture : en 1999, 44% des habitants résidant à Marne-la-Vallée habitent le même logement qu'en 1990

Nous constatons le même phénomène pour la part des habitants résidant dans la même commune, mais à une différence près : les pourcentages montrent un écart encore important entre Marne-la-Vallée et l'Ile-de-France. En effet, la part des habitants résidant dans la même commune progresse de 47% à 55% et la moyenne francilienne reste stable mais se situe encore nettement au-dessus de la moyenne de Marne-la-Vallée : 63% des franciliens résident dans la même commune entre 1982-1990 et 1990-1999.

L'augmentation de la part des habitants résidant dans le même logement et dans la même commune varie en fonction des secteurs de la ville nouvelle : elle progresse dans les secteurs 1 et 2, mais reste stable ou diminue dans les secteurs 3 et 4 de la ville nouvelle. L'impact de la construction neuve et l'arrivée de nouveaux ménages durant cette période expliquent en grande partie ce phénomène. En 1999, les deux secteurs Est comptent respectivement 19 500 et 5 000 logements dont 24% et 56% ont été construits depuis 1990.

La stabilisation de la population se vérifie à l'échelle de la ville nouvelle : en 1999, sur dix habitants de Marne-la-Vallée, six habitants y résidaient déjà en 1990, et cinq vivaient déjà en ville nouvelle huit ans auparavant. Le poids de la population résidant déjà à Marne-la-Vallée en 1990 est majoritaire dans les secteurs 1, 2 et 3 de Marne-la-Vallée (**carte 1**). La population à Marne-la-Vallée tend donc à se stabiliser depuis 1990.

Carte 5 : Population stable et nouveaux arrivants à Marne-la-Vallée entre 1990 et 1999



Source : INSEE, RGP 1999, exploitation complémentaire

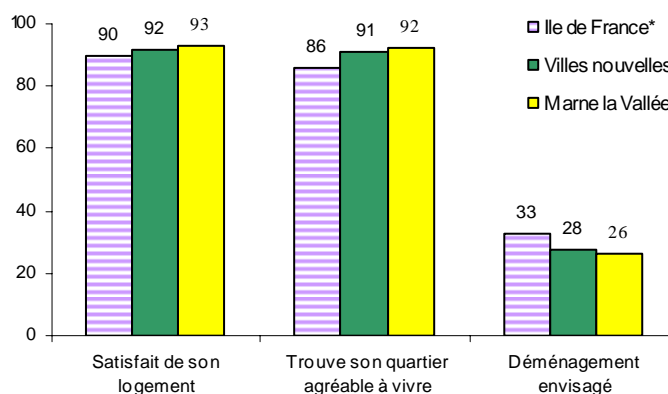
La carte ci-dessus permet de rendre compte du poids de la population de Marne-la-Vallée qui résidait déjà en ville nouvelle en 1990 et de celle arrivée entre 1990 et 1999 (**Carte 5**). Les cercles proportionnels à l'importance de la population de chaque secteur soulignent le rôle minoritaire du secteur 4 dans la population totale de Marne-la-Vallée en 1999.

Les villes nouvelles ne semblent plus être le lieu d'étapes résidentielles de courte durée, au contraire, la durée de ces étapes résidentielles est élevée comparativement à d'autres territoires : *on constate dans les villes nouvelles une proportion bien moins élevée d'étapes de très courte durée. Il s'avère en effet que 39% des logements occupés l'ont été pendant une durée inférieure ou égale à quatre ans quand cette proportion atteint respectivement 50 et 53% dans le voisinage des villes nouvelles et dans le reste de la Grande Couronne. Les villes nouvelles ne se distinguent donc pas comme des lieux où ont pris place des étapes de transit* (Imbert, 2005, p. 168).

En outre, même si nous avons vu qu'en 1999 la population était encore mobile, comparativement à la moyenne francilienne, les souhaits de mobilité résidentielle des habitants de Marne-la-Vallée en 2005 sembleraient confirmer le développement d'une stabilité résidentielle. Les souhaits de

mobilité y sont moins élevés qu'en Ile-de-France et le taux de satisfaction des habitants de Marne-la-Vallée à l'égard de leur logement et de leur quartier est bien plus élevé que pour un Francilien et que pour un habitant des villes nouvelles : 93% et 92% à Marne-la-Vallée se disent satisfaits de leur logement et de leur quartier ; ils sont 92 et 91% dans les villes nouvelles et 90% et 86% en Ile-de-France (**Graph. 4**).

Graphique 4 : Satisfaction du logement et du quartier de résidence et souhait de mobilité des habitants en fonction du lieu de résidence (%)



Sources : EPCV, INSEE 2001* - Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

Les dynamiques de peuplement ont donc évolué dans les années quatre-vingt-dix. Les départs sont moins nombreux, les arrivées moins importantes, et la part des personnes habitant à Marne-la-Vallée d'un recensement à l'autre progresse. La population se stabilisant, la structure démographique devrait donc évoluer confirmant ainsi le vieillissement sur place de la population.

1.2. Impact sur le profil socio-démographique des habitants et des ménages

Le jeune couple actif, avec ou sans enfant(s), a pendant longtemps caractérisé le profil de la population résidant dans les villes nouvelles. L'analyse des données socio-démographiques de la population de Marne-la-Vallée remet en cause ce profil de la population. Les changements observés confirment que le processus de banalisation s'étend désormais aussi aux dynamiques démographiques. Nous entendons par banalisation le fait que certaines évolutions socio-démographiques des villes nouvelles auraient subi des modifications et s'inscriraient, en termes de moyennes comme de tendances, dans le contexte régional et dans les dynamiques franciliennes. Les résultats obtenus susciteront aussi certaines questions en lien avec les différentes étapes constitutives du cycle de vie.

1.2.1. Évolution de la répartition par classe d'âge des habitants

La présence d'une population jeune est encore une spécificité de Marne-la-Vallée. Avec 33 ans, l'âge moyen des ces habitants reste nettement en dessous de la moyenne régionale (37 ans) ; cependant, la répartition de la population par classe d'âge a évolué entre 1990 et 1999, la composition des ménages également.

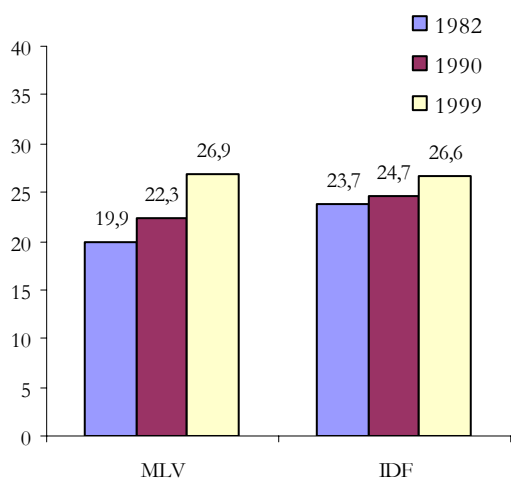
Les moins de 20 ans et les 20-39 ans sont encore nettement sur-représentés à Marne-la-Vallée par rapport à la moyenne francilienne¹⁵⁴, mais la part de ces deux classes d'âge a diminué entre 1990 et 1999. Ils représentaient 33% et 35% de la population en 1990 ; ils ne sont plus que 30% et 32% en 1999. La diminution des moins de 20 ans et des 20-39 ans, qui se confirme en Ile-de-France dès les années soixante-dix pour les plus jeunes et dès les années quatre-vingts pour les autres, s'observe pour la première fois à Marne-la-Vallée en 1999.

Pour les moins de 20 ans, cette diminution est imputable à la diminution du nombre moyen d'enfants par femme. Nous ne sommes pas en mesure de calculer ni le taux, ni l'indice conjoncturel de la fécondité à Marne-la-Vallée. Toutefois, l'évolution du taux de natalité nous apporte quelques précisions. Les données dont nous disposons révèlent que le taux de natalité a connu une progression durant toutes les périodes intercensitaires de 1968 à 1990 avant de diminuer pour la première fois en 1999 : durant cette période, le taux de natalité est passé de 19,64 à 16,84 naissances pour 1000 habitants à Marne-la-Vallée (HEVN, 2004). Cette baisse s'observe dans les parties Est et Ouest de la ville nouvelle. Bien sûr, le taux de natalité ne suffit pas à décrire la réelle propension des femmes à avoir des enfants car il est lié à la structure par âge de la population, néanmoins sa baisse témoigne d'un changement important.

Concernant les 20-39 ans, deux hypothèses peuvent être avancées : la première consisterait à expliquer ce renversement de tendance par le départ de cette population de Marne-la-Vallée. La seconde reposerait plutôt sur le phénomène d'un vieillissement sur place de ses habitants. Si tel est le cas, il serait possible d'observer le report de cette classe d'âge sur la suivante. Sans pouvoir toutefois confirmer cette hypothèse, qui nous demanderait d'analyser les entrées et les sorties de Marne-la-Vallée en fonction de l'âge, on remarque que la part des 40-59 ans a augmenté entre 1990 et 1999 et ce, beaucoup plus rapidement que la moyenne régionale. Durant cette période, cette tranche d'âge a progressé de 41% alors que la moyenne Ile-de-France a augmenté de 11% seulement. La part des 40-59 ans est désormais aussi importante au sein de la structure de la ville nouvelle que de la structure régionale (**Graph. 5**).

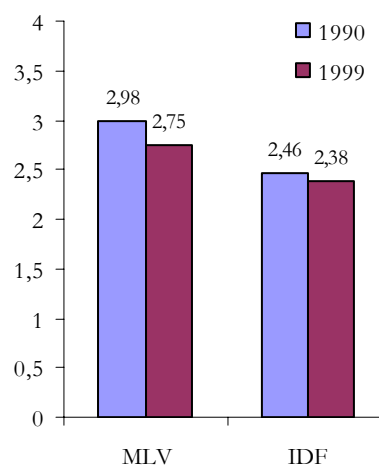
¹⁵⁴ La démographie francilienne possède quelques spécificités au regard de la population nationale : c'est une population relativement jeune : en 1999, 25% des habitants sont âgés de moins de 25 ans. Une naissance sur cinq a lieu en région parisienne (INSEE, IAURIF, 2002). Alors que le nombre de naissance a diminué en France entre 1982-1990 et 1990-1999, il a augmenté en région parisienne passant de 161 200 à 164 500 (Langlois, 2003). La relative jeunesse de la région parisienne a pour conséquence une forte fécondité. Le taux s'élève à 1,85 en 1999.

Graphique 5 : Évolution de la part des personnes âgées de 40-59 ans (%)



Source : Observatoire Économique et Social de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, 2002 / INSEE, RGP 1982, 1990 et 1999

Graphique 6 : Évolution de la taille des ménages



Source : Observatoire Économique et Social de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, 2002 / INSEE, RGP 1990 et 1999

Les 60 ans et plus sont loin de jouer un rôle prépondérant dans la population de la ville nouvelle et continuent d'être nettement sous-représentés par rapport à la moyenne francilienne. Ils représentent 11% de la population en 1999 ; ils sont en moyenne 17% en Ile-de-France. Si les personnes âgées restent donc très minoritaires à Marne-la-Vallée, les chiffres laissent présager le début d'une évolution¹⁵⁵ : la part des 60 ans et plus a progressé pour la première fois aussi en 1999 et s'inscrit à contre-courant des tendances franciliennes. Les effectifs concernés ont augmenté de 30% alors qu'à l'échelle régionale cette progression est légèrement supérieure à 1%.

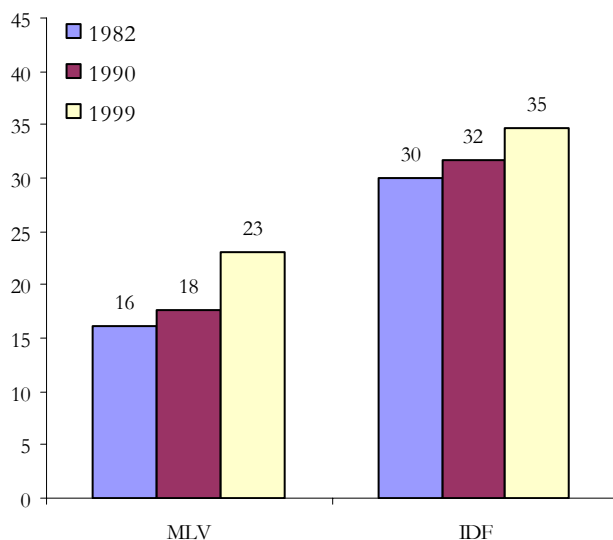
1.2.2. Évolution de la structure des ménages

L'évolution de la structure par âge s'accompagne de l'évolution de la composition et de la structure des ménages. La taille des ménages résidant en Ile-de-France, comme en province, s'est fortement réduite et diminue d'autant plus fortement là où elle était élevée, atténuant ainsi les contrastes liés aux spécificités des parcs de logements présents en région parisienne (Qualitel, 2001). Marne-la-Vallée ne fait pas exception. En 1990, le nombre de personnes par ménage résidant en ville nouvelle était de 2,98 ; il n'est plus que de 2,75 en 1999. En Ile-de-France, la taille moyenne des ménages est passée de 2,46 à 2,38 (**Graph. 6**). Marne-la-Vallée se situe donc encore nettement au-dessus de la moyenne francilienne mais, comme en Ile-de-France, la taille des

¹⁵⁵ En France et ailleurs, la croissance du nombre de personnes âgées fait apparaître une nouvelle population à propos de laquelle le socle de connaissances reste aujourd'hui à construire. La réduction, au niveau national, de l'écart entre la durée de vie moyenne des hommes et celle des femmes s'amorce dès le milieu des années quatre-vingt-dix : désormais, l'espérance de vie des hommes progresse plus rapidement que celle des femmes. L'écart est encore marqué mais tend à se réduire. En 1999, l'espérance de vie chez les femmes est de 82,5 ans et de 74,9 ans chez les hommes ; elle était respectivement de 81 ans et de 72,7 ans en 1990.

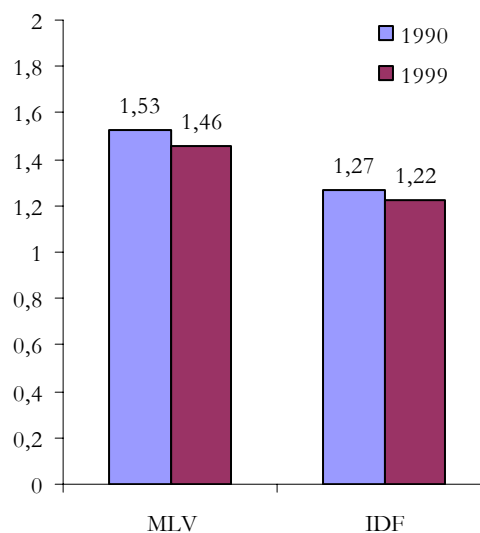
ménages a diminué et ce plus rapidement que la moyenne régionale : elle a chuté de 8% à Marne-la-Vallée et de 3% seulement en Ile-de-France.

Graphique 7 : Évolution de la part des ménages composés de 1 personne (%)



Source : Observatoire Économique et Social de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, 2002 / INSEE, RGP 1982, 1990 et 1999

Graphique 8 : Évolution du nombre d'actifs par ménage



Source : Observatoire Économique et Social de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, 2002 / INSEE, RGP 1990 et 1999

En détaillant plus précisément la structure du ménage, on remarque que ceux composés d'une personne restent peu représentés mais leur poids progresse (**Graph. 7**). Une fois de plus, cette augmentation est marquée par un rythme plus soutenu en ville nouvelle qu'en Ile-de-France (+ 62% contre +16%). Cette progression se vérifie pour les quatre secteurs et pour chacun d'eux, le nombre de ménages d'une personne a doublé.

Le nombre d'actifs par ménage connaît lui aussi des évolutions importantes : pour la première fois, en 1999, il diminue dans tous les secteurs de la ville nouvelle excepté dans le secteur 4. Le nombre d'actifs par ménage à Marne-la-Vallée était de 1,53 en 1990, il est de 1,46 au recensement suivant¹⁵⁶. Si à l'échelle régionale, ce phénomène s'observe depuis 1975, c'est à la fin des années quatre-vingt-dix qu'il se produit pour la première fois à Marne-la-Vallée (**Graph. 8**). Malgré ces évolutions, la population de Marne-la-Vallée reste particulièrement active et le nombre de personne(s) active(s) par ménage est encore nettement supérieur à la moyenne francilienne (1,22 actifs par ménage).

Ces changements témoignent du profil de plus en plus hétérogène de la population et confirment également un processus de banalisation qui s'étend aux dynamiques démographiques. Ces

¹⁵⁶ Le même phénomène s'observe pour les actifs ayant un emploi. Il passe de 1,38 à 1,41 en 1990 puis diminue à 1,31 en 1999. Le secteur 4 fait toujours exception.

changements suscitent aussi certaines questions en lien avec les différentes étapes constitutives du cycle de vie.

Les phénomènes de décohabitation amenant les enfants de personnes vivant en ville nouvelle à quitter le domicile parental pour débiter leur parcours résidentiel, comme les ruptures conjugales impliquant le développement de familles monoparentales, ne pourraient-ils pas contribuer à expliquer ces différentes évolutions ?

1.3. Des habitants dont les étapes de cycles de vie pourraient se succéder à Marne-la-Vallée ?

Les étapes scandant le cycle de vie ont connu, ces dernières années, des changements importants : la décohabitation et la vie de couple en font partie.

Les jeunes ont *désormais mille et une façon de quitter leurs parents : seuls ou pour vivre en couple, étudiants ou actifs venant de trouver un premier emploi, les actifs ayant un emploi depuis longtemps...* (Mangeney, 2000, p. 2). Ces départs s'effectuent de plus en plus tardivement quelle que soit la catégorie sociale, et ne sont plus définitifs (Desplanques, 1994 ; Laferrère, 2005)¹⁵⁷. L'allongement de la scolarité, la précarisation des premiers emplois et surtout les contraintes du marché du logement, expliquent en partie ces cohabitations tardives. L'évolution des relations entre parents et enfants, qui se sont nettement modifiées au cours des dernières décennies (Villeneuve, Gokalp, 1981), et l'amélioration des conditions d'occupation des logements, permettent une cohabitation plus harmonieuse¹⁵⁸.

Par ailleurs, la rupture conjugale (rupture d'un mariage ou d'une union libre) constitue de plus en plus une étape de vie supplémentaire faisant que les individus connaissent de plus en plus de vies de couples successives. Cette transformation est largement responsable des changements qui sont intervenus dans la structure des ménages en France, et explique l'augmentation du nombre des personnes vivant seules (Roussel, 1983) comme le développement de familles monoparentales.

Dans quelle mesure la structure démographique de Marne-la-Vallée permet-elle d'identifier ces nouvelles étapes du cycle de vie ? Nous nous interrogerons plus particulièrement sur le phénomène de décohabitation et sur le développement des familles monoparentales à Marne-la-Vallée en nous demandant dans quelle mesure ces personnes trouveraient en ville nouvelle une offre favorable à l'évolution de leur situation familiale.

¹⁵⁷ Durant leurs études, les jeunes peuvent conserver un point d'attache chez leurs parents tout en ayant un autre mode d'hébergement. Les aléas de la vie sentimentale comme de la vie professionnelle peuvent aussi provoquer un retour momentané au domicile familial (Desplanques, 1994) : ceci suggère que le processus de départ du logement est dynamique, une forte minorité de jeunes ayant deux logements, surtout s'ils sont étudiants.

¹⁵⁸ *Les superficies des logements actuels et leur mode d'organisation permettent plus facilement aux jeunes de bénéficier d'un espace propre leur garantissant l'intimité suffisante pour cohabiter avec leurs parents : de meilleures conditions de logement chez les parents (plus de chambres par enfant en particulier) incitent à la co-résidence, d'où un effet logement qui renforce (l'altruisme de proximité) ou contrecarre (altruisme standard) celui du revenu parental. Mais la qualité du logement est à interpréter au sens très large. La localisation a une grande influence ; l'enfant partira moins dans une grande ville ou en région parisienne, à la fois parce que l'indépendance est alors plus coûteuse, et parce que le domicile parental permet de poursuivre des études supérieures ou d'accéder à un emploi. Un logement social est aussi moins souvent quitté : il pourrait être un frein à la mobilité des enfants. L'amplitude des effets du logement parental est plutôt plus grande que celle du revenu (Laferrère, 2005, p. 169).*

1.3.1. Le phénomène de décohabitation des jeunes à Marne-la-Vallée

Le travail effectué par Christophe Imbert nous apporte un premier éclairage sur le phénomène de décohabitation en ville nouvelle (Imbert, 2005). Plus précisément, il apporte des informations sur la localisation géographique du premier logement occupé indépendamment par ces jeunes adultes. Les enfants des personnes résidant dans l'une des cinq villes nouvelles franciliennes se dirigent moins souvent vers le centre de l'agglomération parisienne que ceux résidant en Petite et en Grande Couronne. Ces jeunes adultes ne vivent pas plus fréquemment dans la commune de résidence de leurs parents mais ils résident en plus grande proportion à proximité¹⁵⁹ du domicile parental (Imbert, 2005). Le dynamisme du marché du logement peut apparaître ici comme un facteur déterminant dans le choix de ces jeunes ménages. En effet, chacune des étapes du cycle de vie s'accompagne d'un changement de logement. Elles s'inscrivent dans une logique de parcours résidentiel et suscitent un besoin en matière de logements spécifiques.

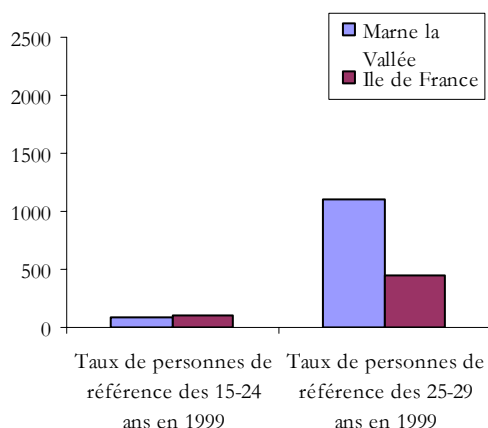
Si la décohabitation des jeunes adultes en ville nouvelle semble se réaliser plus qu'ailleurs à proximité du domicile familial, les décohabitations y sont aussi de plus en plus tardives, notamment à Marne-la-Vallée. La part des personnes âgées de 20 à 29 ans vivant chez leurs parents a augmenté plus rapidement dans certaines communes de Marne-la-Vallée qu'en moyenne dans celles de l'Ile-de-France (IAURIF, 2001). La cartographie réalisée par l'IAURIF, et présentée dans le second tome de l'Atlas des Franciliens, montre que ce pourcentage augmente de façon significative à Noisy-le-Grand (secteur 1), Torcy, Lognes, Noisiel, Émerainville (secteur 2), Saint-Thibault-des-Vignes, Conches, Guermantes (secteur 3), Chessy (secteur 4). Les jeunes adultes résidant à Marne-la-Vallée rencontreraient-ils des difficultés pour quitter le domicile parental et débiter leur parcours résidentiel ?

Afin d'analyser plus finement cette situation à Marne-la-Vallée, nous proposons d'étudier le taux de personnes de référence des jeunes adultes résidant dans cette ville nouvelle. Ce taux mesure le nombre de personnes ayant décohabité. Plus ce taux est faible, plus des freins limiteraient l'accès au logement (offre de logements, revenus) et inversement, plus celui-ci est élevé, plus l'accès au logement serait favorisé. Les données dont nous disposons ne nous ont pas permis de reprendre la classe d'âge utilisée par l'IAURIF, mais nous pouvons établir quelques conclusions à partir de l'étude des 15-24 ans et de 25-29 ans. Pour cette dernière classe d'âge, nous avons également calculé son évolution entre 1990 et 1999¹⁶⁰.

¹⁵⁹ *Quel que soit le lieu de résidence du parent, un enfant sur cinq réside dans la même commune que celui-ci. Lorsque les enfants n'habitent pas la même commune, des différences apparaissent dès les premiers kilomètres : une plus grande proportion d'enfants d'habitants des villes nouvelles réside à proximité du domicile parental. En effet, la distance médiane est de 7,5 km quand le parent réside en ville nouvelle, alors qu'elle est respectivement de 10,7 et 11,6 km quand la commune de résidence du parent se situe dans le voisinage des villes nouvelles et dans une autre commune du péri-urbain proche. Ainsi, 28% des enfants dont le parent réside en ville nouvelle se trouvent à une distance inférieure au premier quartile de l'ensemble des distances parents-enfants étudié, et 55% d'entre eux résident à une distance au domicile parental supérieure à la distance médiane. Cette différence de répartition est significative du point de vue statistique (Imbert, 2005, p. 202-203).*

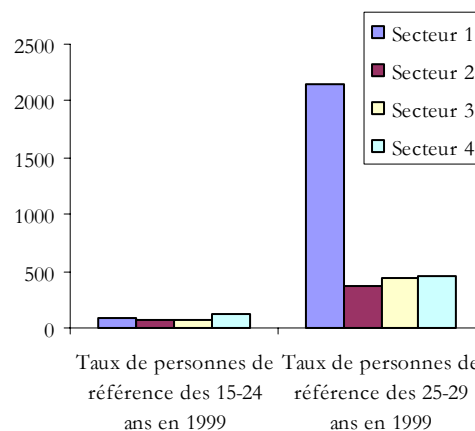
¹⁶⁰ Pour les moins de 25 ans, le calcul de l'évolution du taux de référence à partir du RGP 1990 et 1999 n'a pas été possible. Les classes d'âge dont nous disposons ne nous permettaient pas de comparaison.

Graphique 9 : Taux de personnes de référence pour 1000 habitants en 1999 à Marne-la-Vallée



Source : INSEE, RGP 1999, exploitation principale et complémentaire

Graphique 10 : Taux de personnes de référence pour 1000 habitants dans les 4 secteurs de Marne-la-Vallée en 1999



Source : INSEE, RGP 1999, exploitation principale et complémentaire

Si le taux de décohabitation des 15-24 ans est peu élevé, les résultats obtenus en ville nouvelle et en Ile-de-France sont très proches (**Graph. 9**). Des différences apparaissent davantage pour la classe d'âge suivante. Concernant les 25-29 ans, l'analyse des taux de personnes de référence dresse plutôt un état favorable de la mobilité. Leur taux de décohabitation est nettement supérieur à la moyenne régionale. Ce résultat montre un accès au logement favorable pour cette tranche d'âge surtout dans le secteur 1 (**Graph. 10**). Les 25-29 ans ont donc la possibilité de s'installer en ville nouvelle et d'y débiter leur parcours résidentiel. Le parc de logements ne semble pas freiner le phénomène de décohabitation. Au contraire, Marne-la-Vallée semble favoriser, pour les jeunes ménages, l'accès à leur logement.

Depuis 1990, ce taux a augmenté dans les secteurs 1, 3 et 4 de Marne-la-Vallée. En revanche, il a diminué dans le secteur 2 et le taux de personnes de référence des 25 à 29 ans ne progresse pas dans toutes les communes du secteur 3 et notamment à Bussy-Saint-Georges.

Globalement, la situation est donc favorable à Marne-la-Vallée mais dans certains secteurs et dans certaines communes plus que dans d'autres. Ce taux reste toutefois à prendre avec précaution dans la mesure où les moins de 30 ans, malgré un renversement de tendance dans les années quatre-vingt-dix, sont beaucoup plus représentés à Marne-la-Vallée qu'en moyenne en Ile-de-France. L'effet de masse ne pourrait-il pas dissimuler des freins possibles à la décohabitation ?

1.3.2. Évolution de la présence des familles monoparentales à Marne-la-Vallée

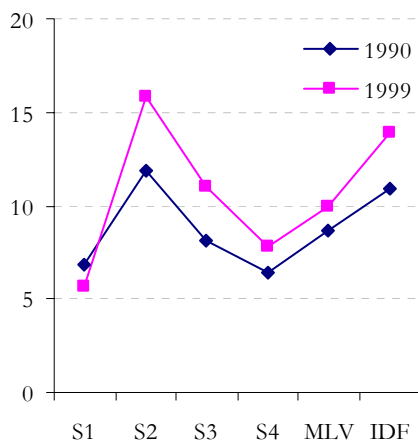
Les familles monoparentales sont inégalement réparties sur le territoire francilien comme sur le territoire national et sont plus nombreuses dans les zones urbanisées. Ces ménages ont le plus souvent une femme comme personne de référence. Ces femmes ont un taux d'emploi proche des mères vivant en couple. Cependant, elles exercent moins souvent une activité à plein temps. Les

rythmes sont souvent atypiques (travail de nuit, horaires décalés) et compliquent l'organisation familiale. Peu diplômées, ces femmes sont aussi deux fois plus touchées par le chômage.

Les villes nouvelles seraient un territoire propice à l'accueil de familles monoparentales : plus d'un sixième des emménagements de femmes entre 40 et 49 ans en ville nouvelle est consécutif à une séparation, soit deux fois plus que dans les autres communes de la Grande Couronne. Les villes nouvelles présentent *des centralités de recours*, leur densité et une offre urbaine dense et diversifiée facilitent la garde des enfants. La facilité d'accès aux ressources urbaines leur permet de conserver la proximité du lieu d'emploi (Imbert, 2004).

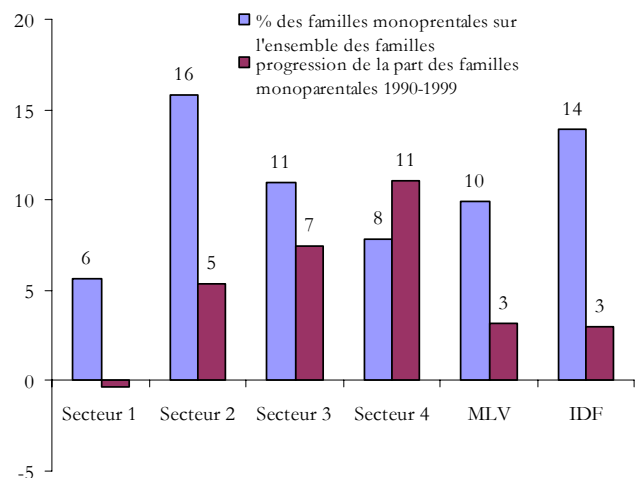
Lorsque la séparation intervient au moment où le couple réside dans une ville nouvelle, la femme reste dans cette ville nouvelle sept fois sur dix. De plus, les femmes se séparant alors qu'elles résident en Grande Couronne (ville nouvelle exclue) se dirigent plus souvent vers une ville nouvelle qu'en direction de la capitale ou de sa périphérie. Dans le voisinage des villes nouvelles, les femmes ont plus souvent recours aux villes nouvelles pour se loger à la suite d'une séparation qu'au tissu dense de la Petite Couronne ou des vieux centres de la Grande Couronne. Le choix résidentiel faisant suite à une séparation n'occasionne donc pas forcément un départ de la ville nouvelle, au contraire.

Graphique 11 : Évolution de la part des familles monoparentales sur l'ensemble des familles en fonction du lieu de résidence des habitants (%)



Source : INSEE, RGP 1990 et 1999, exploitation complémentaire

Graphique 12 : Progression des familles monoparentales entre 1990 et 1999 en fonction du lieu de résidence des habitants (%)



Source : INSEE, RGP 1990 et 1999, exploitation complémentaire

En Ile-de-France, depuis 1990, le nombre de couples a progressé nettement moins vite que celui des familles monoparentales. De même, les familles avec enfant(s) sont désormais proportionnellement moins nombreuses et leur taille diminue (INSEE, IAURIF, 2002). A Marne-la-Vallée, la part des familles monoparentales est moins importante qu'en Ile-de-France (10% contre 14%) cependant leur part a progressé légèrement plus rapidement que la moyenne francilienne (+ 3,2% contre + 2,9%). Ces familles sont le plus représentées dans le secteur 2 (**Graph. 11**) où le pourcentage observé est de deux points supérieur à la moyenne francilienne (16%). Les parents isolés disposent, en général, d'un

revenu inférieur à la moyenne des ménages et leur localisation coïncide avec celle des ménages locataires d'un logement HLM (INSEE, IAURIF, 2002). Ce parc est fortement développé dans le secteur 2 de Marne-la-Vallée. Pour autant, c'est dans le secteur 4 que l'on note, avec 11%, l'augmentation la plus importante entre 1990 et 1999 (**Graph. 12**).

Au vu des analyses menées par Christophe Imbert (Imbert, 2005), les qualités urbaines des villes nouvelles sembleraient être un facteur déterminant dans le choix résidentiel des familles monoparentales et d'autant plus si ces ménages y résidaient déjà avant leur séparation. Ces résultats pourraient se confirmer à Marne-la-Vallée.

La présence de ces configurations familiales et résidentielles permet de confirmer une banalisation de la dynamique démographique en ville nouvelle puisque ce territoire accueille toutes les étapes structurant le cycle de vie. Cette évolution n'est pas sans conséquence en matière de logements et de mobilités résidentielles.

Conclusion de la section 1

En dépit des particularités dues à son urbanisation et à ses caractéristiques géographiques, Marne-la-Vallée comme les autres villes nouvelles franchit, dans les années quatre-vingt-dix, un nouveau palier dans son développement. La diminution de la mobilité résidentielle et l'évolution des caractéristiques socio-démographiques de la population de Marne-la-Vallée nous ont permis de montrer les signes confirmant le vieillissement sur place de la population. Les évolutions observées s'inscrivent désormais dans les tendances régionales et certains indicateurs se hissent au niveau des moyennes franciliennes. Le profil du jeune couple avec enfant(s) n'est plus suffisant pour définir la population de la ville nouvelle. Cette dernière évolue et dorénavant nous pouvons constater que les ménages résidant en ville nouvelle occupent des positions différentes dans le cycle de vie. Le développement des décohabitations, marquées par des départs plus tardifs du domicile parental, et la progression des familles monoparentales viennent confirmer nos résultats. Les changements intervenus dans les étapes scandant le cycle de vie d'un individu touchent aussi la population de Marne-la-Vallée. Qui plus est, les mobilités résidentielles occasionnées par chacun des changements structurant le parcours individuel et familial de ces personnes semblent privilégier le territoire de la ville nouvelle. Nous avons vu aussi que nos résultats soulevaient quelques questionnements quant aux contraintes pesant sur ces jeunes adultes.

2. ÉVOLUTION DE L'ORIGINE GÉOGRAPHIQUE DES MÉNAGES : VERS UNE HISTOIRE FRANCILIENNE

Introduction de la section 2

L'évolution des dynamiques de peuplement et des caractéristiques socio-démographiques semble confirmer le développement d'un bassin de vie à Marne-La-Vallée. Ce bassin de vie s'affirmerait d'autant plus si l'on observait une évolution des origines résidentielles des ménages. Nous entendons par origine à la fois le lieu de naissance de l'individu, le lieu de résidence antérieur à son installation à Marne-la-Vallée, mais aussi tous ceux ayant précédé cette installation. L'ancrage résidentiel étant, comme nous l'avons vu dans le chapitre 3, à resituer sur un temps long devant faire appel à l'histoire familiale de l'individu. Cette démarche nous permet d'appréhender plus précisément les circonstances dans lesquelles les ménages sont arrivés à Marne-la-Vallée, le parcours résidentiel antérieur suggérant aussi les mobilités à venir. Cette perspective paraît d'autant plus importante que, loin d'être une étape de courte durée dans le parcours résidentiel des ménages, l'installation à Marne-la-Vallée semble de plus en plus durable. D'où viennent ces habitants ? Où résidaient-ils avant de s'installer à Marne-la-Vallée ? Nous aborderons cette question à partir des lieux de résidence antérieurs des habitants et de leur lieu de naissance.

Les travaux de Laurent Davezies montrent que les villes nouvelles ont davantage participé au desserrement de la population francilienne qu'à l'accueil de nouveaux ménages arrivant de la Province, des Dom-Tom et de l'étranger (Davezies, 2004)¹⁶¹. Les nouveaux ménages résidaient donc déjà, au titre de leur lieu de résidence antérieur, en Ile-de-France.

Cette origine francilienne ne se limite pas à l'étape précédant l'installation en ville nouvelle. A partir d'une étude longitudinale, portant sur les générations 1930 et 1950 ayant vécu en ville nouvelle, Christophe Imbert montre que l'installation en ville nouvelle est précédée d'un parcours résidentiel antérieur en Ile-de-France. Les franciliens appartenant à ces générations et résidant dans l'une des cinq villes nouvelles parisiennes en 2000-2001 résident plus loin de leur lieu d'origine (lieu d'enfance) que les habitants de la seconde couronne, mais la distance les séparant de leur lieu de résidence antérieure à leur arrivée en ville nouvelle est plus faible. Ainsi, l'installation en ville nouvelle procède d'un rapprochement géographique progressif entre leur lieu d'origine francilienne et leur lieu de résidence en ville nouvelle. L'analyse du parcours résidentiel des ménages antérieur à leur installation à Marne-la-Vallée nécessite d'être resituée dans l'histoire du peuplement francilien.

¹⁶¹ Jean-Michel Léger rappelle qu'en exploitant les données du fichier Migraine de l'INSEE entre 1968 et 1982, Jean-François Deneux vérifie que le peuplement des villes nouvelles procède moins d'un desserrement de Paris et de la première couronne que d'une relocalisation résidentielle à l'intérieur de la Grande Couronne (Léger, 1997). L'opposition Paris/villes nouvelles est donc de moins en moins pertinente sur la compréhension des trajectoires résidentielles et des modes de vie.

Les enquêtes réalisées par l'INED, *Peuplement de Paris* en 1961 (Pourcher, 1963), *Dépeuplement et Peuplement de Paris* en 1996 (Bonvalet et Lefebvre, 1983 ; Bonvalet et Turgault, 1984 ; Bonvalet, 1987 ; Bonvalet et Maison, 1996) puis *Biographie et Entourage* en 2000-2001 (Bonvalet, Lelièvre, Vivier, 2005 ; Imbert et Lelièvre 2002 ; Beaufilets et Bonvalet, 2005 ; Beaufilets et Bonvalet, 2006), portent sur des générations pour lesquelles la migration vers Paris a constitué un événement important de leur parcours individuel. En effet, sur les deux dernières enquêtes menées par l'INED, près de quatre enquêtés sur dix sont nés en province ou à l'étranger. Dès la première enquête portant sur les générations nées entre 1901 et 1910, les résultats mettent l'accent sur l'intérêt d'étudier les mobilités résidentielles internes à l'agglomération qui ont suivi ces migrations¹⁶². Ces itinéraires montrent très nettement le poids des mouvements centrifuges de la population, encouragés par la densification de la Petite Couronne (construction des grands ensembles, programmes de rénovation urbaine) et la poursuite de la péri-urbanisation (développement de l'habitat individuel et de l'accession à la propriété). Ces départs du centre de l'agglomération¹⁶³ pour sa périphérie se confirment très nettement pour chacune des générations étudiées.

La localisation de ces personnes dans l'espace francilien évolue avec le temps : au fil des années, Paris perd une partie de ces générations au profit de la Petite et surtout de la Grande Couronne sous l'effet d'un mouvement centrifuge : *à 25 ans, 32% des enquêtés installés en Ile-de-France se trouvent dans la capitale, à 50 ans ils ne sont plus que 20%. Ces chiffres sont respectivement de 39 et de 37% pour la Petite Couronne. Le poids est resté relativement stable. Ils sont de 29 et de 43% pour la Grande Couronne* (Beaufilets, Bonvalet, 2006 p. 2). En outre, une partie des itinéraires de ces dernières générations se caractérise par une grande stabilité au sein d'une même zone géographique : pour les personnes ayant débuté leur parcours résidentiel à Paris, une très grande partie s'est orientée vers la Petite et la Grande Couronne, mais pour les personnes qui ont eu leur premier logement en Petite et en Grande Couronne, la moitié et les deux tiers n'ont pas bougé de leur territoire respectif. Par ailleurs, ces générations semblent bien ancrées en région parisienne : seulement

¹⁶² À la fin du 19^{ème} siècle, la plupart des migrants s'installent au sein de la capitale : Le Bras et Todd nous rappellent que ce cœur de la nation qu'est Paris semble parfois moins un creuset, lieu de fusion des peuples, qu'un microcosme dans lequel cohabitent, sans se dissoudre entièrement, les diverses cultures provinciales (Le Bras, Todd, 1981). Par la suite, les contraintes du logement, le développement des industries en Petite Couronne et l'apparition d'un nouveau mode de vie poussent une partie de ces migrants à quitter la capitale pour s'installer à proximité (Farcy, 1990, Faure, 1990, Omnès, 1990). *En réalité Paris exportait des représentants de toutes les catégories sociales et tout particulièrement ces gens de position moyenne qualifiés d'employés par des documents [...] Nous assistons à un caractère double de cette banlieue fin de siècle, soit lieu de résidence, soit lieu de promotion, pis aller ou désir. Dans un cas, la ville naissait de la ville et de ses exclusions, dans l'autre, elle sortait de son contraire et des rêves de bonheur dans les cités agrestes* (Faure, 1990, p. 164 et 169). Ainsi, au début du 20^{ème} siècle, beaucoup de provinciaux que l'on voit vivre et évoluer en banlieue étaient en fait d'anciens parisiens, au moins d'occasion (Faure, 1990, p.158). Dès 1921, la croissance démographique des faubourgs annexés en 1860 ne compense plus les départs de la population du centre de Paris (Bonvalet, Lefebvre, 1983 ; Bonvalet, Turgault, 1984). Cette population quitte en partie la capitale pour s'installer dans une commune de Petite Couronne : *La banlieue qui se peuple ? Mais c'est Paris qui se vide a-t-on souvent écrit, pour s'en plaindre ou s'en féliciter* (Faure, 1990, p. 155).

¹⁶³ Le dépeuplement de Paris est un phénomène ancien. Dès le 19^{ème} siècle, l'extrême centre de Paris se dépeuple. Le cœur de Paris, formé des quatre premiers arrondissements, voit pour la première fois sa population diminuer entre 1861 et 1911. Le centre historique perd le Grand Châtelet et le Pont Saint-Michel avant que ne débutent les grands travaux d'Haussmann (1809-1891). Le reste de l'ancien Paris atteint son maximum de population entre 1861 et 1911 et dès 1921 la croissance des arrondissements périphériques annexés en 1860 ne permet plus de compenser le dépeuplement de l'extrême centre de la capitale (Bonvalet, Turgault, 1984).

36% envisagent de changer de logement et parmi celles souhaitant déménager, un tiers déclare souhaiter rester en Ile-de-France. La présence d'un tissu familial en région parisienne constitue certainement une explication majeure : un quart des personnes issue des générations 1930-1950 est né de parents tous deux Franciliens et deux tiers des Franciliens nés entre 1930 et 1950 ont un de leurs parents qui réside en région parisienne (Beaufils, Bonvalet, 2005).

Ainsi, en dehors d'avoir été les acteurs principaux du peuplement de l'Ile-de-France et des grandes évolutions urbaines d'après-guerre, ces générations ont construit leur histoire familiale et leur parcours résidentiel en Ile-de-France. Parmi ces enquêtés, une partie réside en ville nouvelle¹⁶⁴ et donc à Marne-la-Vallée. Dans quelle mesure l'histoire résidentielle et familiale des habitants de Marne-la-Vallée confirme-t-elle un parcours individuel et familial qui prendrait sens dans l'histoire du peuplement de la région parisienne, et donc un ancrage de cette population en Ile-de-France ?

2.1. Évolution du lieu de résidence antérieur des habitants de Marne-la-Vallée

Nous proposons d'analyser le lieu de résidence antérieur des personnes ayant changé de logement entre 1990 et 1999. Les origines résidentielles des habitants de Marne-la-Vallée seront abordées à partir des trois échelles administratives renseignées par le recensement de la population : la région, le département et la commune. Nous examinerons ensuite les caractéristiques géographiques des mobilités résidentielles à partir des matrices origine-destination délivrées par le recensement complémentaire de la population de 1999. Cette échelle nous permettra d'introduire une échelle supplémentaire : le périmètre de Marne-la-Vallée.

2.1.1. Des origines résidentielles franciliennes qui se confirment

Les origines résidentielles des habitants de Marne-la-Vallée sont très majoritairement ancrées en région parisienne : près de huit personnes sur dix ayant changé de logement et résidant en ville nouvelle entre 1982-1990 et 1990-1999 habitaient précédemment l'Ile-de-France (**Tab. 4**). On observe peu d'évolutions à Marne-la-Vallée cependant les résultats varient en fonction des secteurs d'aménagement. Pour les secteurs 3 et 4, les plus récents en termes d'urbanisation, la part des personnes ayant changé de logement entre deux recensements et qui habitaient précédemment la région parisienne a diminué au profit des personnes qui résidaient auparavant en province pour le secteur 4 et au profit de personnes provenant de l'étranger pour le secteur 3.

¹⁶⁴ L'enquête *Biographie et Entourage* porte sur 2830 franciliens des générations 1930-1950 dont 336 résident dans l'une des cinq villes nouvelles au moment de l'enquête en 2001.

Tableau 4 : Lieu de résidence antérieur des personnes résidant à Marne-la-Vallée en 1990 et 1999 et ayant changé de logement entre 1982-1990 et 1990-1999

1982-1990	même département		même région (1)		province (2)		dom-Tom (3)		étrangers (4)		Total (1+2+3+4)	
	effectifs	%	effectifs	%	effectifs	%	effectifs	%	effectifs	%	effectifs	%
Secteur 1	20373	38,2	41924	78,6	7058	13,2	546	1,0	3827	7,2	53355	100
Secteur 2	15072	27,6	43626	79,8	7554	13,8	454	0,8	3080	5,6	54714	100
Secteur 3	10470	47,9	18119	82,9	3069	14,0	97	0,4	588	2,7	21873	100
Secteur 4	1396	45,0	2658	85,6	324	10,4	24	0,8	100	3,2	3106	100
MLV	27853	35,6	54906	79,9	18005	13,5	1121	0,8	7595	5,7	133048	100

1990-1999	même département		même région (1)		province (2)		dom-Tom (3)		étrangers (4)		Total (1+2+3+4)	
	effectifs	%	effectifs	%	effectifs	%	effectifs	%	effectifs	%	effectifs	%
Secteur 1	22746	42,8	43182	81,2	5847	11,0	706	1,3	3472	6,5	53207	100
Secteur 2	17797	39,2	35929	79,1	5987	13,2	651	1,4	2848	6,3	45415	100
Secteur 3	13818	45,8	24374	80,9	4263	14,1	159	0,5	1349	4,5	30145	100
Secteur 4	2958	35,4	6032	72,2	1462	17,5	40	0,5	826	9,9	8360	100
MLV	57319	41,8	109517	79,9	17559	12,8	1556	1,1	8495	6,2	137127	100

Source : INSEE, RGP 1990 et 1999

Lecture : 35,6% des personnes résidant à Marne-la-Vallée en 1990 et ayant changé de logement depuis 1982 sont restées dans le même département. Ils sont 41,8% au recensement suivant.

L'offre de logements constitue un des facteurs explicatifs : la part des logements neufs livrés dans la partie Est de la ville nouvelle a fortement progressé depuis 1990. Elle constitue une offre favorable pour les personnes arrivant en Ile-de-France. Une étude réalisée par l'IAURIF entre 1994 et 1998, portant sur les nouveaux arrivants en Seine-et-Marne, montre une préférence des provinciaux pour les villes nouvelles par rapport au reste du département. Un tiers des ménages provinciaux venus s'installer en Seine-et-Marne se sont installés en ville nouvelle. Parmi les ménages franciliens, seulement un quart des ménages ont choisi d'y avoir leur logement. Les résultats montrent aussi que les motifs d'installation varient en fonction de l'origine géographique du ménage. Ceux arrivant de la province, souvent plus jeunes et se situant au début de leur vie professionnelle, justifient leur installation en premier lieu par l'emploi. Ils choisissent plutôt un logement collectif et une location. Les Franciliens, souvent un peu plus âgés, en couple avec enfants, et préférant davantage les franges de l'agglomération et l'espace rural aux villes nouvelles, expliquent plus leur installation par la recherche d'un logement et d'un cadre de vie que par des raisons d'ordre professionnel. Ils s'installent en majeure partie dans une maison et accèdent à la propriété. Marne-la-Vallée propose un contexte attractif en termes de logements, d'emplois et d'équipements pouvant favoriser l'installation de ces nouveaux ménages.

Par ailleurs, l'impact de la société Disney aide certainement à expliquer l'importance du nombre de personnes résidant dans le secteur 4 et provenant de l'étranger. Cette société recrute une grande partie de ses salariés à l'étranger et les nationalités de ces employés sont diverses. En 1999, Disney emploie près de 12 000 personnes dont près d'un tiers d'une nationalité autre que française. Elles proviennent en premier lieu d'un autre pays de l'union européenne, puis d'Afrique, d'Amérique du Nord et du Sud et d'Asie. Une partie des programmes de logements neufs livrés à Marne-la-Vallée sont destinés à répondre aux besoins de logements des employés de Disney appelés les *Cast Members*. Certains d'entre eux peuvent bénéficier d'un hébergement dans des foyers (*Foyers Disney*). L'*Enquête Ménages*, qui permet d'identifier ce type de logement, tendrait à confirmer cette explication : entre 1990 et 1999, un logement neuf sur quatre à Bailly-

Romainvilliers, deux logements sur trois à Magny-le-Hongre et la moitié des logements livrés à Serris sont des foyers destinés à loger les *Cast Members*. Parmi ces ménages, on note qu'au moins une personne de référence sur deux possède une nationalité autre que française.

2.1.2. Évolution des origines résidentielles des habitants à l'intérieur de l'Ile-de-France

Si la part des habitants provenant de l'Ile-de-France est restée relativement stable entre 1982-1990 et 1990-1999, les origines résidentielles des habitants venant de l'Ile-de-France ont évolué : la part des personnes ayant changé de logement durant chacune de ces deux périodes intercensitaires et provenant du même département a augmenté de six points : 36% et 42% des personnes ayant changé de logement entre 1982-1990 et 1990-1999 résidaient dans le même département (**Tab. 4**). Les origines résidentielles des habitants montrent que, de plus en plus, la ville nouvelle s'ancre dans un contexte géographique local.

Néanmoins, la part des habitants qui résidaient auparavant dans le même département est moins élevée à Marne-la-Vallée que dans les autres villes nouvelles. Des biais statistiques expliquent cette différence : *une ville nouvelle à cheval sur deux départements aura automatiquement une plus forte probabilité pour que les ménages des zones voisines qu'elle attire franchissent une frontière départementale pour venir s'y installer* (Davezies, 2003 p. 15). Le territoire de Marne-la-Vallée est à cheval sur trois départements : la Seine-Saint-Denis (une commune), le Val-de-Marne (deux communes) et la Seine-et-Marne (vingt-trois communes). Cette configuration propre à Marne-la-Vallée masque l'importance des mobilités résidentielles de proximité. Malgré une faible distance parcourue, une personne qui quitte son logement et qui s'installe dans une commune voisine a une probabilité plus forte que dans les autres villes nouvelles de changer de département. Plutôt que de témoigner d'une distance géographique plus importante, les changements de département plus fréquent à Marne-la-Vallée reflètent la complexité territoriale de cette ville nouvelle.

Globalement, les habitants de Marne-la-Vallée viennent de l'Ile-de-France et cette origine est restée stable sur les deux dernières périodes intercensitaires, mais il y a une recomposition marquée par un ancrage de plus en plus fort dans un contexte géographique local.

Nous allons maintenant, à partir de l'analyse des matrices origine/destination du recensement complémentaire, qualifier plus précisément les caractéristiques géographiques des mobilités résidentielles des habitants.

2.1.2.1. Des lieux de résidence antérieurs qui confirment la participation de Marne-la-Vallée au desserrement de la population...

Notre analyse prend ici en compte les habitants ayant changé de commune entre 1990 et 1999 et qui, à la date du recensement de 1999, résident à Marne-la-Vallée : 83 000 personnes sont arrivées à Marne-la-Vallée entre 1990 et 1999 : 33 000 se sont installées dans le secteur 1, 26 000 dans le secteur 2, 18 000 dans le secteur 3 et 6 000 dans le secteur 4 (**Annexe 11**). Pour mieux apprécier le parcours antérieur à l'installation en ville nouvelle, les pourcentages concernant les mobilités

résidentielles sont calculés sur l'ensemble des habitants qui en 1990 ne résidaient pas encore à Marne-la-Vallée.

Nous proposons dans un premier temps de qualifier le lieu de résidence antérieur des nouveaux habitants à partir des zones géographiques suivantes : Paris, la Petite et la Grande Couronne.

Les habitants proviennent majoritairement du centre de l'agglomération. Plus d'un habitant sur deux (56%) a quitté le centre de l'agglomération pour venir s'installer dans cette ville nouvelle : en 1990, 16% résidaient à Paris et 40% en Petite Couronne. Marne-la-Vallée participe pleinement au desserrement de la population francilienne. Nos conclusions portant sur l'ensemble des habitants, quelles que soient les caractéristiques du logement qu'ils occupent en 1999, corroborent les études portant sur les logements neufs. L'origine géographique des habitants évolue : *L'attractivité de Marne-la-Vallée se déplace du centre de l'agglomération vers la Petite Couronne* (Fouchier, Mirande, 1998, p.55).

Les trajectoires résidentielles sont donc majoritairement centrifuges, mais pas pour l'ensemble des secteurs : un tiers des nouveaux arrivants des secteurs 3 et 4 résidaient auparavant en Grande Couronne. La distance au centre de Paris semble déterminante : plus on s'éloigne du centre de l'agglomération, plus la part des habitants qui résidaient auparavant en Grande Couronne augmente et plus la part des habitants venant de Paris et de la Première Couronne diminue.

Paris, la Petite et la Grande Couronne sont des unités géographiques définies par l'organisation radioconcentrique de la région parisienne. Pour Marne-la-Vallée, cette hiérarchie ne nous permet pas d'appréhender suffisamment le développement du contexte géographique local de la ville nouvelle. Or, celui-ci est de plus en plus déterminant : nous savons qu'un nombre croissant de personnes changent de logement sans changer de département. En définissant le département de résidence antérieur, nous dépasserons les limites d'une lecture centre/périphérie. Plus que d'un desserrement de la population, les origines résidentielles des habitants de Marne-la-Vallée ne témoigneraient-elles pas du rôle prédominant de ce territoire dans l'Est Parisien ?

2.1.2.2. ...et qui révèlent aussi le poids de l'environnement proche et immédiat de la ville nouvelle

Dans le but de déterminer plus précisément le rôle du contexte local dans lequel s'inscrit la ville nouvelle, nous allons calculer la part des habitants qui ne résidaient pas en ville nouvelle et qui habitait précédemment dans l'Est Parisien. Cette zone géographique regroupe les trois départements concernés par le périmètre de Marne-la-Vallée. Il s'agit de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne et de la Seine-et-Marne.

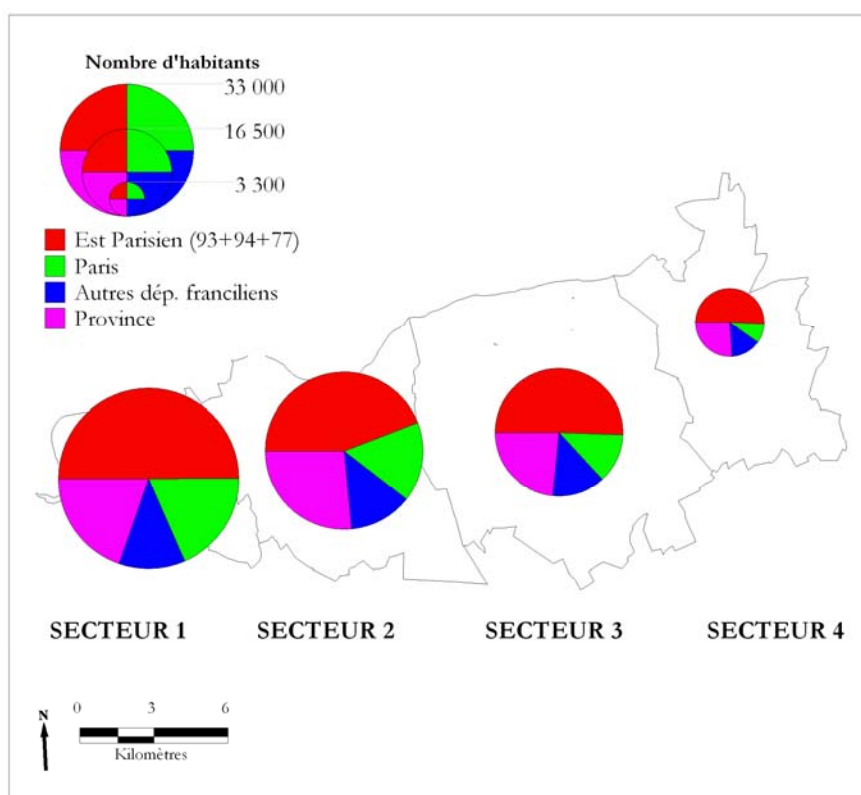
L'influence locale apparaît clairement : en 1990, un habitant sur deux habitait précédemment dans l'Est Parisien (48%). Les autres résidaient à Paris (16%), dans les Hauts-de-Seine (5%), dans l'Essonne ou dans les Yvelines (8%) ou ne vivaient pas en Ile-de-France (23%). Notre résultat corrobore ceux de Laurent Davezies dont l'étude porte sur l'ensemble des villes nouvelles en 1999 : *Les zones d'origine des populations franciliennes migrant vers les villes nouvelles se situent à leur périphérie,*

et plus particulièrement dans leur département d'appartenance. Les villes nouvelles apparaissent comme des pôles d'organisation urbaine de populations franciliennes au sein de leurs quadrants respectifs (Davezies, 2004, p. 4).

Pour les habitants provenant de l'Est Parisien et recensés en 1999, 18% habitaient précédemment dans le Val-de-Marne, 16% en Seine-Saint-Denis, et 14% en Seine-et-Marne.

Chaque secteur de la ville nouvelle recrute d'abord dans la zone géographique la plus proche : le poids des personnes provenant du Val-de-Marne est le plus élevé dans le secteur 1 (27% des nouveaux habitants) où deux des trois communes appartiennent au Val-de-Marne. Le poids de ce département diminue dans les secteurs suivants : 14%, 10% et 11% des nouveaux habitants des secteurs 2, 3 et 4 proviennent du Val-de-Marne.

Carte 6 : Département de résidence antérieur des nouveaux habitants de Marne-la-Vallée en 1999



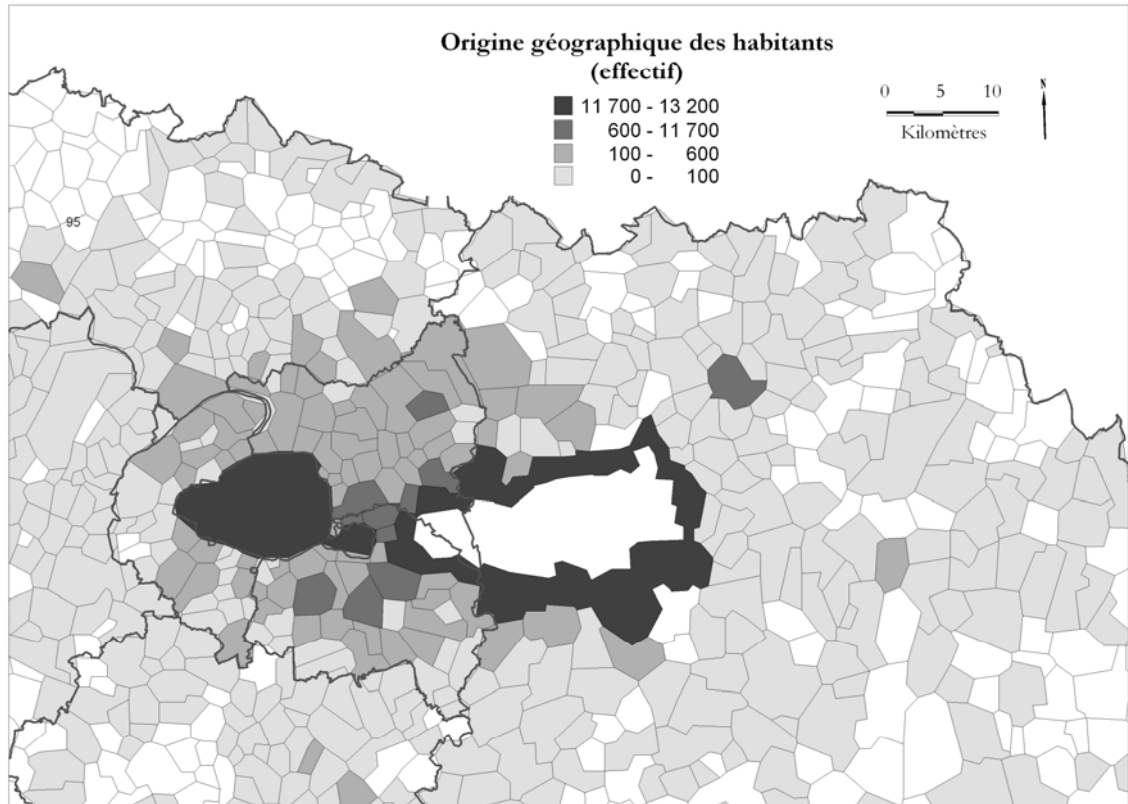
Source : INSEE, RGP 1999, exploitation complémentaire

La part des habitants recensés en 1999 et qui résidaient précédemment en Seine-et-Marne progresse, quant à elle, du secteur 1 aux secteurs 3 et 4 : 6% des nouveaux arrivants du secteur 1 résidaient en 1990 en Seine-et-Marne ; ils sont 24% dans les secteurs 3 et 4. En revanche, la part des personnes provenant de la Seine-Saint-Denis est relativement équilibrée d'un secteur à l'autre : entre 16% et 17% des nouveaux habitants résidaient dans ce département avant leur installation en ville nouvelle.

L'origine communale des habitants confirme encore davantage l'implantation de Marne-la-Vallée dans un contexte géographique local : 15% des nouveaux arrivants habitaient dans l'une des 22

communes bordant le territoire de la ville nouvelle¹⁶⁵. Les effectifs observés sont aussi importants que ceux concernant le nombre de personnes arrivant de Paris (**Carte 7**) : 13 000 personnes résidaient précédemment dans l'une des communes bordant le périmètre de Marne-la-Vallée, soit autant que ceux arrivant de Paris.

Carte 7 : Commune de résidence antérieure des nouveaux habitants de Marne-la-Vallée en 1999



*Note : Les communes limitrophes de Marne-la-Vallée ont été regroupées : 12 638 habitants résidaient dans l'une des 22 communes voisines de Marne-la-Vallée en 1999.
Source : INSEE, RGP 1999, exploitation complémentaire*

Nous avons défini dans un premier temps l'origine résidentielle des personnes en fonction de leur lieu de résidence antérieur. Nous avons constaté que les origines géographiques des habitants de Marne-la-Vallée étaient très fortement marquées par le territoire francilien, plus encore, les évolutions observées dans les années quatre-vingt-dix montrent que les habitants proviennent de plus en plus des départements proches de la ville nouvelle. En 1999, la moitié des nouveaux arrivants proviennent du Val-de-Marne, de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne. Nous allons maintenant aborder la question des origines des habitants de Marne-la-Vallée à partir de leur lieu de naissance et de leur histoire résidentielle et familiale.

¹⁶⁵ Les communes bordant le périmètre de la ville nouvelle sont les suivantes : Neuilly-sur-Marne, Neuilly-Plaisance (ces communes sont situées en Seine-Saint-Denis), Le Perreux-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Le Plessis-Trévisé (ces communes sont localisées dans le Val-de-Marne), Pontault-Combault, Roissy-en-Brie, Pontcarré, Villeneuve-Saint-Denis, Villeneuve-le-Compte, Courtevroult, Saint-Germain, Montry, Esbly, Lesches, Chalifert, Dampmart, Thorigny-sur-Marne, Pomponne, Vaires-sur-Marne, Chelles, Gournay-sur-Marne (ces communes sont situées en Seine-et-Marne).

2.2. Lieu de naissance des habitants de Marne-la-Vallée

Le lieu de naissance des personnes résidant en ville nouvelle a été relativement peu étudié. Les travaux de Christophe Imbert apportent un premier éclairage : les habitants des villes nouvelles se caractérisent par une distance à leur lieu d'origine¹⁶⁶ plus importante que les habitants de la Grande Couronne et que ceux des communes avoisinantes¹⁶⁷. Lorsque les habitants des villes nouvelles sont originaires de l'Ile-de-France, le constat est identique : *Dans les villes nouvelles, 6% des enquêtés d'origine francilienne vivent dans la même commune que celle où ils résidaient à l'âge de 15 ans, 14% à moins de cinq kilomètres de cette dernière et 20% à moins de 10 kilomètres. Ces proportions s'élèvent respectivement à 10%, 19% et 28% dans le voisinage des villes nouvelles, 17%, 25% et 35% dans les autres communes de la Grande Couronne* (Imbert 2005, p. 123). Les origines franciliennes sont donc plus éloignées pour les enquêtés des villes nouvelles que pour les habitants de la Grande Couronne. L'installation des ménages à Marne-la-Vallée est donc précédée d'un parcours résidentiel antérieur en Ile-de-France. Pour autant, ces habitants y sont-ils nés ? Quel est le lieu de naissance des habitants de Marne-la-Vallée ?

2.2.1. Une majorité d'habitants natifs de l'Ile-de-France : un taux qui croît en ville nouvelle et qui diminue à l'échelle de la région parisienne

Nous avons souligné dans notre partie méthodologique toutes les difficultés de comparer Marne-la-Vallée à la Grande Couronne. Si les cinq villes nouvelles ont été réalisées suivant une politique d'aménagement commune, leurs caractéristiques géographiques diffèrent fortement. Marne-la-Vallée est la plus grande des villes en termes de superficie. Elle est aussi la plus proche du centre de l'agglomération et une partie de son territoire, le plus dense en termes de population, est située en Petite Couronne. Il n'est donc pas pertinent de comparer notre terrain d'étude à la Grande Couronne. Ces difficultés méthodologiques nous ont donc conduite à choisir l'Ile-de-France comme territoire de comparaison.

Nous proposons donc d'étudier le lieu de naissance des habitants de Marne-la-Vallée à partir du recensement de la population. Cette source exhaustive nous permettra de connaître cette information pour l'ensemble des habitants de cette ville nouvelle en 1999.

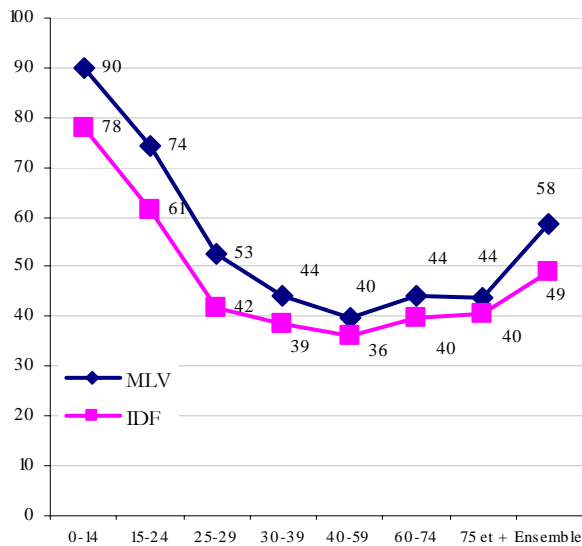
À Marne-la-Vallée, les natifs franciliens sont majoritaires : en 1999, six habitants sur dix (58%) recensés à Marne-la-Vallée sont nés en région parisienne ; en moyenne, cinq Franciliens sur dix (49%) sont nés en Ile-de-France (**Graph. 13**). De plus, la part des natifs franciliens résidant à Marne-la-Vallée progresse entre les recensements de 1990 et de 1999 alors qu'elle diminue en Ile-de-France : la moyenne des natifs franciliens a augmenté de 17% à Marne-la-Vallée, elle a connu une baisse de 7% en région parisienne.

¹⁶⁶ Le lieu d'origine est défini par l'auteur comme étant le lieu de résidence de l'individu à l'âge de 15 ans.

¹⁶⁷ Dans sa recherche, travaillant sur l'ensemble des villes nouvelles franciliennes, nous rappelons que l'auteur a retenu comme terrain comparatif la Grande Couronne. Concernant notre étude centrée sur Marne-la-Vallée, nous avons choisi l'Ile-de-France.

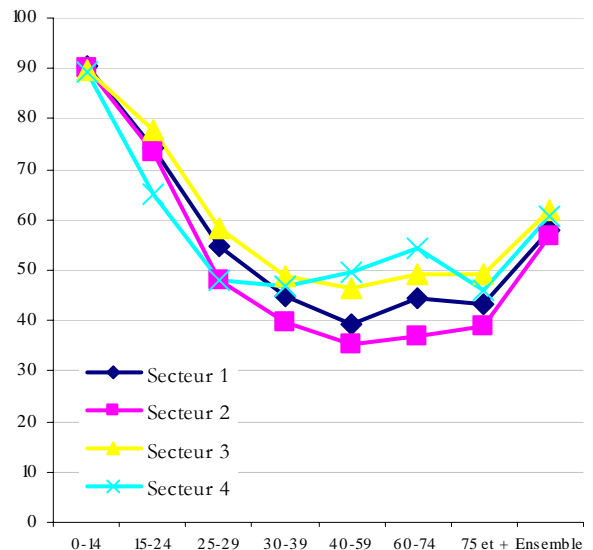
Le fait d'habiter à Marne-la-Vallée et d'être natif de l'Ile-de-France se vérifie à l'échelle de la ville nouvelle pour toutes les classes d'âge. Les taux les plus importants sont relevés pour les plus jeunes : neuf jeunes sur dix âgés de moins de 14 ans et sept jeunes sur dix âgés de 15 à 24 ans sont nés en Ile-de-France. La part des natifs franciliens diminue pour les classes d'âge suivantes pour remonter légèrement après 60 ans. Mais, quel que soit l'âge, la part des habitants résidant à Marne-la-Vallée natifs de l'Ile-de-France se situe toujours légèrement au-dessus de la moyenne régionale. Le lieu de naissance constitue une spécificité forte des habitants de Marne-la-Vallée. Ce bassin de vie est donc peuplé majoritairement de personnes nées en Ile-de-France. Comment se répartissent-elles à l'intérieur de la ville nouvelle ? Les plus âgées sont-elles plus représentées dans les secteurs les plus anciens de la ville nouvelle et les plus jeunes dans les secteurs les plus récents ?

Graphique 13 : Part des habitants résidant à Marne-la-Vallée et en Ile-de-France en 1999 et nés en région parisienne en fonction de l'âge (%)



Source : INSEE, RGP 1999

Graphique 14 : Part des habitants résidant dans les 4 secteurs de Marne-la-Vallée en 1999 et nés en région parisienne en fonction de l'âge (%)



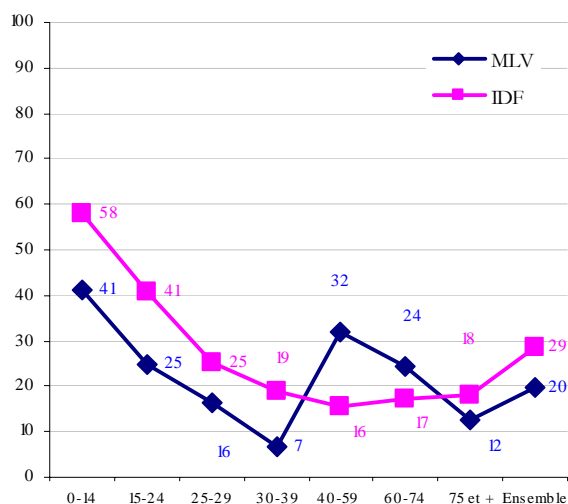
Source : INSEE, RGP 1999

En observant la répartition par classes d'âge dans les quatre secteurs de Marne-la-Vallée, on note que les 40-59 ans et les classes d'âge suivantes natives de la région parisienne ne sont pas les plus représentées dans les secteurs 1 et 2, soit les secteurs les plus anciens de la ville nouvelle, mais dans les secteurs 3 et 4 c'est-à-dire les secteurs les plus récents (**Graph. 14**). Pour les plus jeunes (les 20-25 ans) ce phénomène s'inverse : ceux qui sont nés en région parisienne sont en proportion plus nombreux dans la partie Ouest que dans la partie Est de la ville nouvelle. Les plus âgés ne se seraient-ils pas installés en premier lieu dans la partie Ouest avant de continuer leur parcours résidentiel dans la partie Est ? Quant aux plus jeunes n'auraient-ils pas résidé avec leurs parents dans la partie la plus récente de la ville nouvelle avant de décohabiter et de s'installer dans la partie Ouest où, nous le verrons plus loin, domine l'offre sociale et locative ?

2.2.2. Moins d'habitants qui résident dans leur département de naissance qu'en Ile-de-France, mais un pourcentage qui progresse plus rapidement que la moyenne régionale

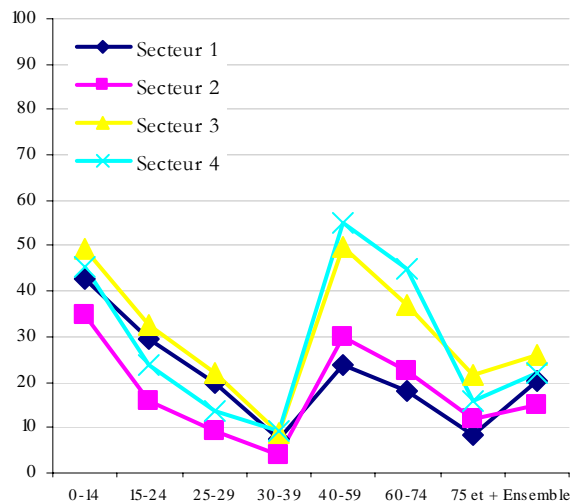
Si les habitants de Marne-la-Vallée sont plus souvent natifs de la région parisienne que l'ensemble des habitants résidant en Ile-de-France, ils résident moins souvent dans leur département de naissance (**Graph. 15 et 16**). Même si la part des personnes habitant à Marne-la-Vallée et vivant en 1999 dans leur département de naissance a progressé plus rapidement en dix ans que la moyenne régionale (+ 24% contre +7%), la part des individus concernés y est nettement moins élevée : ils sont 20% à Marne-la-Vallée en 1999 à vivre dans leur département de naissance, alors que ce pourcentage s'élève à 29% en moyenne en Ile-de-France.

Graphique 15 : Part des habitants à Marne-la - Vallée et en Ile-de-France en 1999 et résidant dans leur département de naissance (%)



Source : INSEE, RGP 1999

Graphique 16 : Part des habitants dans l'un des 4 secteurs de Marne-la -Vallée en 1999 et résidant dans leur département de naissance (%)



Source : INSEE, RGP 1999

Le lieu de naissance constitue une spécificité des habitants de Marne-la-Vallée et souligne un aspect singulier de ce bassin de vie. Ce résultat nous amène à préciser l'histoire résidentielle des enquêtés nés en région parisienne.

2.3. Histoire du parcours résidentiel et familial des habitants à la lumière de l'histoire du peuplement francilien

Les résultats que nous avons obtenus à partir de l'analyse du lieu de naissance et du lieu de résidence antérieur des habitants de Marne-la-Vallée nous amènent à affiner l'étude des parcours résidentiels des habitants des villes nouvelles. À Marne-la-Vallée, près de six habitants sur dix sont nés en région parisienne ce qui est supérieur à la moyenne régionale. En revanche, peu résident dans leur département de naissance, ce qui confirme une mobilité résidentielle au sein de

Ile-de-France. Ces parcours témoignant d'un ancrage local dans l'Est Parisien ne prendraient-ils pas leurs sources dans l'histoire résidentielle et familiale de ces habitants ? Nous allons, pour répondre à cette question, nous appuyer sur les entretiens que nous avons réalisés auprès des habitants de Marne-la-Vallée.

2.3.1. Résider à Marne-la-Vallée : la poursuite d'une histoire familiale francilienne ou un ancrage géographique en Ile-de-France

Les récits des enquêtés nés en région parisienne montrent que leurs parents ou leurs grands-parents sont issus des différentes vagues de migrations qui ont contribué au peuplement francilien et par là-même qui ont participé aux grandes évolutions urbaines de la région parisienne. Ainsi, l'installation en ville nouvelle s'inscrit dans la poursuite d'une histoire familiale francilienne.

Les parents ou les grands-parents des enquêtés nés en Ile-de-France sont venus pour l'emploi, ils sont *montés* à Paris seuls, jeunes adultes ou en couple au début du siècle dernier ou durant les Trente Glorieuses¹⁶⁸.

Les grands-parents d'Adélaïde, 66 ans au moment de l'enquête, en 2005, sont arrivés en région parisienne dans les années vingt : *Ce sont mes grands-parents qui sont arrivés à Paris [...]. Mon grand-père est venu à Paris, mais ma grand-mère est restée dans le Tarn à Carmaux parce que sa grand-mère était malade qu'elle ne pouvait rester toute seule. Et là-bas, il n'y avait plus de travail. Il n'y avait que les mines, vous savez ! Donc mon grand-père est monté à Paris pour trouver du travail. Ensuite ma grand-mère est venue le rejoindre quand sa grand-mère est morte. Elle est venue avec son fils qui avait 4 ans...*

Les parents de Gaby, 49 ans, sont arrivés à Paris peu après la seconde guerre. Quittant la Nièvre pour la capitale, la famille de Gaby illustre l'exode rural qui a marqué le début des Trente Glorieuses - l'emploi est toujours le facteur de migration : *Ils sont arrivés pour le travail vers 1947-48 [...]. Tout le monde montait à Paris à l'époque, c'est là qu'il y avait du travail !*

Ces personnes sont rarement arrivées sans point de chute à Paris : *La solitude du migrant baluchon à la main arrivant à Paris relève d'une légende* (Jeanne Gaillard citée par Bonvalet, 199 p. 237). L'existence d'un milieu d'accueil varie selon leurs origines : *Pour certains, il existe des filières bien établies qui durent depuis des années, pour d'autres il s'agit d'un membre de leur famille établi dans la capitale* (Jeanne Gaillard citée par Bonvalet, 1999, p. 237) : les parents de Marine sont arrivés de Bretagne dans les années soixante : *Mon père [...] était issu d'une grande famille, et donc il avait des frères et sœurs qui étaient déjà partis sur Paris. C'est vrai que dans la région où ils étaient c'est ce qui se faisait, quoi ! Il n'y avait pas du tout de travail et ils allaient sur Paris, donc je pense qu'effectivement il y avait un côté famille et puis peut-être aussi des amis.* Dès leur arrivée, ces migrants mobilisent le réseau familial ou amical. L'installation des parents de Gaby, que nous avons cité plus haut, montre le rôle de la famille

¹⁶⁸ Le début de l'exode rural, à la fin du 19ème siècle, provoque l'arrivée massive de provinciaux en région parisienne, et les Trente Glorieuses marquent la fin de ces migrations : la période est propice, la forte croissance économique va créer toutes sortes d'emplois attirant les jeunes provinciaux à la recherche d'un travail à Paris. C'est l'époque de *Paris et le Désert Français* où les emplois se sont concentrés essentiellement dans la région parisienne et quelques autres régions (Bonvalet, 1987).

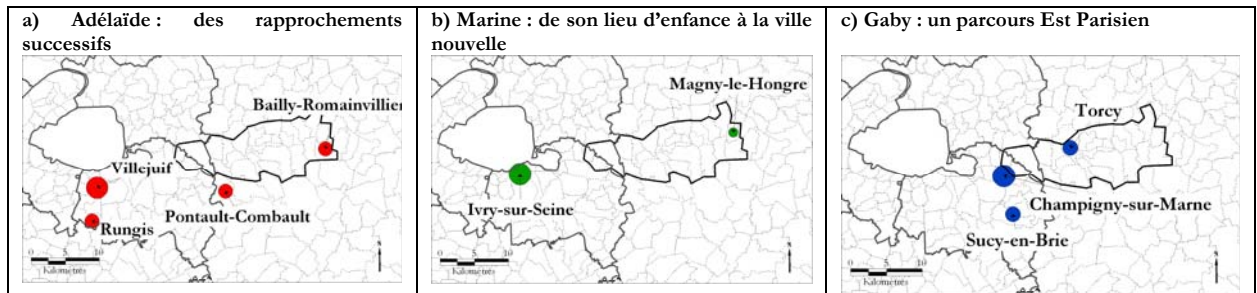
dans la recherche d'un premier emploi ou d'un premier logement : *Mon père est devenu fonctionnaire de police par l'intermédiaire de son oncle [...]. Ce même oncle a aussi aidé la famille pour le logement... Oui, c'est ça, au niveau de l'emploi et du logement, c'est comme ça que ça s'est passé. On avait un oncle beaucoup plus âgé mais qui menait la barque !* (Gaby).

Paris représente une première étape résidentielle en région parisienne. La plupart des habitants poursuivent leur parcours en Petite Couronne. Gaby a quitté Paris à l'âge de 2 ans, ses parents se sont installés dans le Val-de-Marne : *À Paris, il y avait pas mal de petits logements et comme la famille s'agrandissait, ils ont été à Maisons-Alfort toujours en location et après ils ont acheté un appartement à Champigny et ils sont venus sur la banlieue certainement parce que c'était moins cher à l'époque !* (Gaby). Marine, quant à elle, a vécu plus longtemps à Paris. Elle y a grandi jusqu'à l'âge de 15 ans. En 1972, ses parents quittent Paris pour le Val-de-Marne et accèdent à la propriété : *J'ai grandi à Paris, oui... mais ensuite mes parents ont déménagé pour Ivry-sur-Seine, ils ont acheté un petit pavillon.*

L'évolution de la structure familiale et le souhait d'accéder à la propriété expliquent en partie le départ des parents de certains enquêtés de la capitale. Une partie d'entre eux ont donc grandi en Petite Couronne où ils ont débuté leur parcours résidentiel avant de rejoindre la ville nouvelle. L'installation à Marne-la-Vallée s'inscrit pour eux dans la poursuite d'une histoire familiale francilienne.

Ces parcours résidentiels suivent des configurations spatiales différentes : le nombre d'étapes réalisées avant l'arrivée en ville nouvelle et les caractéristiques géographiques de leur itinéraire varient. Les parcours d'Adélaïde (**carte 8 a.**), de Marine (**carte 8 b.**) et de Gaby (**carte 8 c.**) vont nous permettre d'illustrer ces différents cas de figure.

Carte 8 : Localisation des lieux de résidence des enquêtés nés à Paris : de la décohabitation à l'installation en ville nouvelle



Source : Enquête par entretiens, 2005

2.3.2. Caractéristiques géographiques des parcours résidentiels des ménages précédant leur arrivée à Marne-la-Vallée

2.3.2.1. Des rapprochements successifs

Adélaïde, comme nous l'avons vu, est née à Paris. Elle a grandi dans le Val-de-Marne, dans le pavillon familial à Villejuif jusqu'à son mariage en 1962. Elle a alors 23 ans. Son mari est né lui aussi en région parisienne, à Arcueil. Le couple s'installe dans un HLM à Villejuif. Pour Adélaïde, il était important de débiter son parcours résidentiel dans la commune où elle a grandi : *Oui, à cette époque c'était important parce que j'y étais presque née ! Il faut dire, quand même, que quand on est parti habiter à Villejuif, j'avais 8 ans. C'était la maison de mes grands-parents, c'était un endroit que je connaissais bien, c'était un quartier où j'avais passé toute mon enfance.* Adélaïde obtient ce logement par réseaux de connaissances : *J'avais un collègue de mon mari qui s'occupait à l'époque des HLM. Il travaillait à la mairie alors il m'avait eu un dossier et puis il m'avait donné un petit truc, un deux pièces, et voilà !* Au bout de deux ans, le couple change à nouveau de logement. Il souhaite devenir propriétaire et achète un appartement toujours à proximité du lieu où Adélaïde a grandi : *On est parti à Rungis en 1969 [...] ça n'est pas bien loin !* Au bout de quelques années, le couple envisage de quitter cet appartement pour acheter une maison tout en restant à proximité. Mais le souhait d'acquérir un pavillon amène Adélaïde à quitter son territoire d'enfance : *Rungis, c'était bien, mais après on voulait avoir un pavillon... Bon, moi, j'ai toujours vécu en pavillon, je veux dire depuis ma petite enfance donc ça me manquait quand même. On a voulu acheter un pavillon, alors on a cherché et on voulait toujours rester dans ce coin-là. On a cherché, mais alors les prix c'était affolant ! C'était cher quoi ! On a cherché du côté de Rungis mais il n'y avait pas vraiment de programmes de construction comme maintenant. Donc par hasard, on a cherché du côté de Saint-Maur. Un jour, dans une agence immobilière, il y en a un qui me dit : « j'ai un truc qui pourrait vous intéresser, c'est pas mal. Il y a urgence pour la vente, c'est disponible et c'est pas très cher ». Je lui demande donc où c'est et il me dit que c'est à Pontault-Combault (rire), je lui dis : « c'est le bout du monde (rire) ! C'est la campagne ! ». Là, on commençait à se dire qu'il faut quand même penser revenir travailler après ! Mais on y est allé !* Le couple s'installe à Pontault-Combault en 1976. Adélaïde quittera cette maison à la mort de son mari pour s'installer en ville nouvelle, dans le secteur 4 à Bailly-Romainvilliers en 1995 (carte 4a.)

2.3.2.2. Du cœur de l'agglomération à Marne-la-Vallée : une rupture

Comme Adélaïde, Marine est née à Paris mais elle a grandi en première couronne à Ivry, commune dans laquelle elle a réalisé une grande partie de son parcours résidentiel. Elle *quitte* le territoire où elle a grandi en Première Couronne pour s'installer en ville nouvelle. L'absence d'étape intermédiaire entre le territoire familial et son nouveau lieu de vie fait office de rupture pour Marine. Elle parle de son ancien lieu de vie comme ayant été, pour elle, un *noyau affectif*. Elle a quitté Paris avec ses parents à l'âge de 15 ans. Ces derniers ont acheté un pavillon à Ivry-sur-Seine. Elle quitte le domicile familial à 23 ans. Marine vient de trouver un emploi à Ivry. Elle s'installe seule dans un petit pavillon en location. Au bout de six ans, le propriétaire décide de vendre le pavillon et Marine s'installe dans un appartement HLM, toujours à Ivry, jusqu'en 1994. Durant cette période, elle rencontre son mari qui la rejoint dans cet appartement. Suite à la naissance de leur premier enfant, le couple déménage mais reste dans cette même commune : *On n'a pas quitté Ivry-sur-Seine, toujours pas [...]. On a juste changé de logement ! Oui, parce qu'on était dans un deux pièces, et avec la petite c'était un petit peu difficile*. Plusieurs raisons retiennent Marine à Ivry, rester à Ivry est une chose importante : *C'est vrai qu'à l'époque j'avais ma vie de travail, mes amies, c'était vraiment centré sur Ivry. Il y avait ma famille, y avait ma sœur qui n'était pas très loin, c'est vrai que c'était... c'était effectivement un noyau, voilà ! C'est le souhait d'accéder à la propriété et d'acquérir une maison individuelle qui pousse Marine à quitter ce noyau*. Marine quitte Ivry où elle a vécu pendant 28 ans et s'installe à Magny-le-Hongre en 2000. Contrairement à Adélaïde, Marine ne s'est pas rapprochée de la ville nouvelle avant de s'y installer. Elle n'a pas connu d'étapes résidentielles transitoires entre le lieu dans lequel elle a grandi et débuté son parcours résidentiel et la ville nouvelle (**carte 4 b**).

2.3.2.3. Un parcours « local »

Contrairement à celui d'Adélaïde et Marine, le parcours de Gaby se développe dans une zone géographique restreinte (**carte 4 c**). Gaby est né à Paris et a grandi en Petite Couronne dans le Val-de-Marne à Champigny. Il quitte le domicile parental en 1979 à l'âge de 24 ans, pour s'installer avec sa conjointe à Sucy-en-Brie, commune proche de Champigny. Sa conjointe est née au Perreux et a grandi à Champigny-sur-Marne. Le couple s'installe dans un appartement à Champigny. Il se marie un an plus tard en 1982. En 1983, naît leur premier enfant. Le couple, alors en location à Champigny, cherche à *acheter pour arrêter de perdre de l'argent*. Le couple cherche *dans la région*. Sucy-en-Brie est *très cher*, Champigny aussi. Le couple visite ainsi des maisons et des appartements jusqu'à sa rencontre avec un agent immobilier : *On a visité un ou deux appartements à Plessis-Tréville, deux maisons à Champigny mais les prix étaient trop hauts, et puis ceux qui nous convenaient n'étaient pas forcément bien placés et puis un jour ma femme a trouvé sur un encart publicitaire une agence immobilière à Noisy-le-Grand qui proposait des trucs... Donc on a été voir, on a visité un truc à Noisy-le-Grand, c'était grand, c'était pas mal mais c'était juste devant le chemin de fer donc ça nous a pas trop branché... Mais c'était un agent immobilier très particulier, on a passé je crois une heure à discuter avec lui avant qu'il nous emmène quelque part...* L'agent immobilier propose au jeune couple une maison à Torcy : *Quand on a vu la maison on s'est dit oui c'est ça !!!! Donc on a appelé papa, maman, beau-papa, belle-maman, histoire de*

faire les fonds de tiroirs et on a acheté ! [...]. Elle a été construite en 1976 et c'est son propriétaire direct qui la vendait. Le couple devient propriétaire de son premier logement en 1986.

L'histoire familiale et résidentielle des habitants est fortement ancrée en Ile-de-France et l'on sait le rôle que peuvent jouer *les lieux d'origines* (Ramos, 2002) dans les projets résidentiels des ménages. Ces trois enquêtés sont nés à Paris et ont débuté leur parcours en Petite Couronne mais leurs parcours géographiques divergent. L'installation d'Adélaïde à Marne-la-Vallée est précédée de plusieurs étapes résidentielles qui l'ont *rapprochée* de la ville nouvelle ; Marine a réalisé l'ensemble de son parcours résidentiel à Ivry-sur-Seine qu'elle a *quitté* pour s'installer à Marne-la-Vallée, et Gaby a développé son itinéraire résidentiel dans une zone géographique relativement proche de la ville nouvelle.

L'arrivée en ville nouvelle s'inscrit donc, pour ces trois enquêtés, dans la poursuite d'un ancrage géographique en Ile-de-France qui se joue à l'échelle d'une histoire familiale. Nous allons maintenant montrer comment cette histoire familiale est aussi une composante d'un ancrage dynamique mis au jour par les départs et les retours possibles en ville nouvelle.

2.4. Départ et retour à Marne-la-Vallée : une mobilité révélatrice d'un ancrage

L'arrivée en ville nouvelle peut aussi marquer un retour. Marne-la-Vallée est un lieu d'où les habitants peuvent partir et où il peuvent aussi revenir : certaines personnes sont nées ou ont grandi à Marne-la-Vallée, en sont parties puis revenues ; d'autres sont venues s'y installer à l'âge adulte, puis ont quitté la ville nouvelle, pour s'y installer de nouveau quelques années plus tard.

L'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle* permet de connaître le lieu de résidence actuel des enquêtés et la commune de leurs deux derniers logements. Parmi les ménages résidant à Marne-la-Vallée, en analysant les deux logements antérieurs à leur lieu de résidence actuel, on constate que 6% y ont habité, en sont partis, puis y sont revenus. Ce phénomène s'observe tant dans le secteur Ouest que dans le secteur Est de Marne-la-Vallée. Sur l'ensemble des ménages ayant effectué une étape intermédiaire hors de la ville nouvelle, 35% se sont installés ailleurs en Seine-et-Marne, 16% dans le Val-de-Marne, 9% en Seine-Saint-Denis. 9% également ont quitté la ville nouvelle pour la Province et 7% pour Paris avant de revenir vivre à Marne-la-Vallée.

Nous avons retrouvé ce type de parcours chez nos enquêtés. Pour quelles raisons ces personnes ont-elles quitté la ville nouvelle ? Pour quelles raisons sont-elles revenues ? Ce départ puis ce retour en ville nouvelle conforte-t-il l'ancrage géographique des habitants à Marne-la-Vallée ? Que révèle-t-il ?

Nous allons à partir des récits de Simon, 69 ans, et de Lino, 33 ans, répondre à ces questions et montrer l'une des facettes caractérisant un ancrage dynamique. En effet, l'expérience d'un ailleurs conforte aussi les qualités d'un environnement résidentiel et met au jour différentes attaches relationnelles et affectives qui doivent être replacées dans l'histoire familiale et résidentielle de l'enquêté.

2.4.1. Revenir à Marne-la-Vallée : le retour au Pays

Le parcours résidentiel de Simon, 69 ans, qui habite aujourd'hui à Bailly-Romainvilliers, montre que le départ de Marne-la-Vallée a été motivé par des choix professionnels. Son retour est pour lui *un retour au Pays*.

Les arrière-grands-parents maternels de Simon sont nés à Serris en 1902 et 1895, sa mère s'est remariée avec une personne originaire de Bailly en 1935. Simon avait alors 2 ans. Simon, avec ses deux frères et sœurs, quitte Chelles où il habitait à sa naissance pour s'installer dans la maison dont le mari de sa mère est propriétaire. Il résume son parcours en ces termes : *J'ai grandi à Bailly, j'ai été à l'école ici... Après, j'ai fait mon apprentissage ici, j'ai tout fait ici ! J'ai rencontré ma femme qui habitait Lagny, je suis redescendu à Lagny et près de Lagny on a baroudé un peu, puis on est revenu ici [...] On a été dans le nord de Seine-et-Marne, on a été dans le sud de Seine-et-Marne, on a été un petit peu dans le 93. [...] En fait, on a été à Saint-Mammès à côté de Morêt, de là on est revenu à Bussyères, je suis rentré au chemin de fer [...] ils ont vendu et puis à cette époque là, ils m'ont demandé ce que je voulais faire, moi j'ai dit « je veux travailler ! », et de là, ils m'ont proposé de travailler à Paris et ils m'ont donné un logement à Gagny. Donc dans le 93 et de là on est revenu ici !*

Ce sont des raisons professionnelles qui ont motivé le départ de Marne-la-Vallée. Suite à l'expérience d'un ami, Simon et sa femme souhaitent prendre un magasin en gérance. Une place se libère en Seine-et-Marne à Saint-Mammès. Le couple quitte Lagny en 1964. L'affaire ne fonctionne pas. Il quitte Saint-Mammès et, suite à une annonce passée dans un quotidien, Simon trouve un emploi à la société des chemins de fer. Le couple traverse la Seine-et-Marne pour se rendre à Bussyères. La société ferme. Les responsables proposent une place à Simon à Paris et un logement à Gagny. Joséphine à son tour, rejoint la société de chemin de fer. En 1975, le beau-père de Simon, qui occupait la maison actuelle du couple, décède. Simon et sa femme décident de racheter la maison et d'effectuer des travaux. Quinze ans plus tard, Simon et sa femme prennent leur retraite et s'installent définitivement dans cette maison. Pour Simon, son retour est pour lui *un retour au Pays : C'est une maison qui appartenait à mon beau-père, donc on a racheté la maison [...] J'aimais cette maison !*

Le couple à la retraite partage ses activités entre la vie familiale et la vie amicale, en région parisienne comme en province. Bailly est un point de retour permanent que ni Simon, ni Joséphine n'envisagent de changer.

Est-ce que vous envisagez de déménager prochainement ?

Simon : Ah non, pas pour l'instant !

Joséphine : Si on change, c'est parce qu'on vieillit, parce que la maison est grande, moi j'ai quand même 71 ans, mais ça serait vraiment de l'ordre de la contrainte

Simon : Ah oui, ça serait de l'ordre de la contrainte, on ne pourrait plus monter, on ne pourrait pas bouger, sinon, non, on reste là.

Seules des contraintes de santé pourraient amener Simon et Joséphine à envisager un changement de logement. *Racines, attachement*, sont des termes forts dans le discours de Simon.

2.4.2. Revenir à Marne-la-Vallée : là où on a grandi

Pour Lino, 33 ans, le départ de Marne-la-Vallée s'explique par le souhait de vivre en Province puis à Paris, avant de revenir dans l'environnement dans lequel il a grandi et où il possède aujourd'hui ses attaches familiales et amicales.

Lino est né à Paris. Il a grandi à Marne-la-Vallée où ses parents sont venus s'installer pour des raisons professionnelles : *ça se construisait dans l'Est Parisien et, en tant que maçon, il [son père] avait plein de boulot à Lagny et dans les alentours, notamment à Saint-Thibault. Au départ, il y n'avait pas de maison dans sa rue et petit à petit il y eu plein de baraques.... [...]. J'ai fait un collègue et après plusieurs lycées en terminale pour avoir mon BAC, c'était juste à côté donc mes études, je les ai faites à Lagny.* Sa conjointe, Caroline, est née à Thorigny. Elle a grandi, elle aussi, à Lagny puis à Torcy avant de retourner à Saint-Thibault. Le couple part pendant quelques mois vivre en province avec des amis. Tous deux expliquent que parmi leurs amis partis de la ville nouvelle, certains sont restés en Province, d'autres sont revenus :

Caroline : On est tous parti à un moment donné, il y en a qui sont restés, d'autres qui sont revenus...

Lino : Oui, nous aussi on est parti... Il y en a qui ont pu rester et d'autres, comme nous, l'hiver arrivant on est remonté ici chez les parents pour manger (rire)... sinon les amis sont partis trois ans à la Réunion, Laure est partie à Toulouse et là elle est en Ardèche, d'autres habitent à Gouvernes, il y en a plein qui sont partis, d'autres qui sont revenus et d'autres qui ont fait les deux !

A leur retour, Caroline s'installe à Paris pour suivre une formation de danse. Lino vient la rejoindre. Paris est une expérience pour le couple, expérience qui les a convaincus que Paris n'était qu'une étape avant de retourner dans le lieu où tous deux avaient grandi :

Caroline : J'aimais beaucoup le quartier, super sympa, on avait quand même l'impression d'une vie de quartier. C'était bien, mais par contre on avait pas de sous, donc moi je me suis sentie un petit peu, enfin, très sollicitée par tout ce qui est spectacles, enfin tout ce que l'on peut voir au niveau de l'art. Et ne rien pouvoir faire et toujours être obligé d'être à l'intérieur de son petit machin, y avait pas de lumière...

Lino : C'était une cage à poule

Caroline : Oui, c'était tout petit, tu galères pour te garer, et en même temps tu es vachement frustrée de ne pas pouvoir profiter de Paris et de tout ce qu'il y a et heu bon voilà !

Lino : On est cent fois mieux ici !

Caroline : Et pourtant on adore Paris, mais on adore Paris en restant ici !

Lino : Je suis cent fois mieux ici !... Paris, c'était pas ça... Paris, j'aime pas [...] Moi je crois que je peux dire que j'aime pas Paris, sans équivoque.

Le couple revient s'installer à Saint-Thibault puis, avec l'arrivée de leur fille, s'installe à Bussy-Saint-Georges dans un appartement dont les parents de Caroline sont propriétaires, avant de louer une maison à Lagny-sur-Marne. Au moment de l'entretien, le couple vient d'acheter une maison à Saint-Thibault qui appartenait aux parents de Caroline et où elle a grandi : c'est donc une maison de famille qu'acquiert le couple.

Caroline : Ce qu'on aimait beaucoup à Saint-Thibault, c'est qu'il y a mes tantes et mes cousines tout autour et pour les enfants c'est pratique. L'école, elle peut y aller à pied parce qu'elle est juste en face de chez nous donc elle a juste à traverser le jardin

Lino : Enfin, ce qu'il faut savoir, c'est qu'il y a la maison du grand-père qui est là mais derrière il y a aussi la maison du grand-père et puis à côté il y a aussi la maison du grand-père sur la droite il y a la maison du grand-père et tout au fond aussi donc ce qui fait peut-être 4 ha en tout dans lesquels on peut circuler et traverser les propriétés parce que tout le monde se connaît heu d'ailleurs il n'y a pas de barrière donc ça fait vraiment une zone vachement sympa
Caroline : Donc c'est ça qui nous a vachement plu. Être à Saint-Thibault, c'est être aussi avec des gens que l'on connaît et puis d'aller à droite à gauche...

Les départs et retours en ville nouvelle témoignent d'un ancrage dynamique où l'expérience de l'ailleurs conforte le retour et l'installation durable en ville nouvelle et ce d'autant plus si les intéressés sont natifs de la ville nouvelle ou ont grandi à Marne-la-Vallée, ou dans l'environnement proche.

Conclusion de la section 2

Les origines franciliennes des habitants de Marne-la-Vallée sont donc confirmées tant par leur lieu de naissance que par le parcours résidentiel ayant précédé leur arrivée en ville nouvelle.

Le rôle joué par Paris et le cœur de l'agglomération a diminué dans les années quatre-vingt-dix, tout comme celui joué par la Province. En 1999, un habitant sur deux qui arrive à Marne-la-Vallée habitait précédemment dans le Val-de-Marne, la Seine-Saint-Denis ou la Seine-et-Marne. La part de natifs franciliens à Marne-la-Vallée a progressé aussi comme la part des habitants qui habitent aujourd'hui dans leur département de résidence.

En replaçant le parcours résidentiel des habitants dans leur histoire familiale, nous avons montré que le peuplement des villes nouvelles reflète aussi l'histoire du peuplement de la région parisienne, marqué par des vagues de migrations successives. Si nous pouvons parler d'un ancrage en ville nouvelle, il repose sur un ancrage géographique en Ile-de-France : ce qui explique, pour la plupart des habitants, l'existence d'un tissu familial francilien. On sait le rôle joué par les proches dans les choix de localisation résidentielle des ménages. Ce n'est pas sans conséquence sur leur installation à Marne-la-Vallée et sur la façon dont ils envisagent aussi leur avenir résidentiel. En outre, nous avons montré, en analysant le parcours des ménages sur un temps long, que l'ancrage dynamique s'exprimait également par des départs et des retours en ville nouvelle.

Nous allons poursuivre l'étude de cet ancrage dynamique en étudiant les parcours résidentiels internes des habitants et en déterminant le rôle joué par le parc de logements de Marne-la-Vallée.

3. SUCCESSION D'ÉTAPES ET PARCOURS RÉSIDENTIELS A MARNE-LA-VALLÉE : DE LA PERTINENCE DE LA NOTION D'ANCRAGE DYNAMIQUE

Introduction de la section 3

Nous avons vu, au début de ce chapitre, que la mobilité résidentielle était plus élevée pour un habitant de Marne-la-Vallée que pour un Francilien, mais nous avons aussi constaté qu'elle avait diminué pour la première fois dans les années quatre-vingt-dix. La part des habitants occupant le même logement, la même commune, augmente et lorsqu'ils décident de changer de logement, ils ne quittent pas pour autant la ville. En effet, la part des personnes continuant de résider à Marne-la-Vallée entre les recensements de 1990 et 1999 est en augmentation. Or, l'importance des déplacements de proximité constitue une spécificité des villes nouvelles : *Un changement de commune sur deux à partir d'une ville nouvelle s'est traduit par un emménagement dans une commune voisine. A titre de comparaison, ces déplacements de proximité ne concernent qu'un cinquième des changements de commune en provenance des autres parties de la Grande Couronne [...].* Les travaux de Christophe Imbert montrent que *près de la moitié des personnes qui ont résidé en ville nouvelle y ont occupé au moins deux logements.* (Imbert, 2005, p. 176-177). Les mobilités résidentielles internes manifestent-elles un ancrage en ville nouvelle ? Sur ce point, les avis sont partagés et ils témoignent de la diversité des facteurs expliquant ces mobilités.

Pour certains, les changements de commune à l'intérieur d'une même ville nouvelle peuvent être le signe d'un processus de ségrégation spatiale. C'est la conclusion des travaux menés par Emre Korsu (Korsu, 2002) et Didier Desponds (Desponds, 2003). Pour d'autres, ces mobilités semblent traduire une évolution dans le parcours résidentiel des ménages. C'est le point de vue défendu par Vincent Fouchier et Bruno Mirande à travers l'analyse des occupants des logements neufs en ville nouvelle (Fouchier, Mirande, 1999). C'est aussi l'un des résultats apporté par Christophe Imbert en étudiant les générations nées entre 1930 et 1950 et ayant habité en ville nouvelle : les changements de commune à l'intérieur d'une ville nouvelle *sont moins souvent interprétables en termes de changements de situation familiale, de différences de niveaux de diplômes ou d'évolution des conditions de logement. Les seules situations qui ont engendré un changement de commune sont avant tout celles liées à l'accession à l'habitat individuel [...]. les villes nouvelles sont donc le siège d'un ancrage que l'on pourrait qualifier de dynamique* (Imbert, 2005 p. 181 et 177).

Ces deux études attirent l'attention sur le rôle joué par le parc de logements. C'est précisément l'entrée que nous choisissons pour vérifier la présence d'un ancrage dynamique à Marne-la-Vallée et mettre au jour ces différentes dimensions.

Nous tenterons de valider deux hypothèses. La première considère que ces mobilités résidentielles internes manifestent la possibilité pour les habitants de trouver un logement, au sein de cette ville nouvelle, correspondant aux différentes étapes ponctuant le cycle de vie. Cette dynamique résidentielle constituerait donc un facteur déterminant de l'évolution de la structure

démographique de cette ville nouvelle ; la seconde explique les déplacements Ouest-Est amenant les ménages à quitter les secteurs 1-2 de la ville nouvelle pour s'installer dans les secteurs 3-4 et réciproquement, par les caractéristiques propres à ces deux parcs de logement. Ce type de parcours résidentiel serait l'une des possibilités offertes aux ménages pour progresser dans leur parcours résidentiel.

Nous commencerons donc par étudier ces mobilités résidentielles à la lumière du recensement de la population de 1999, puis nous analyserons les caractéristiques socio-démographiques de ces habitants. Nous continuerons en expliquant le rôle des spécificités du parc de logements de Marne-la-Vallée et son impact sur les mobilités résidentielles internes. Enfin, à partir des entretiens menés auprès des habitants de Marne-la-Vallée, nous poursuivrons l'analyse des raisons et des circonstances qui incitent ces personnes à poursuivre leur parcours résidentiel en ville nouvelle et celles déterminant le choix de leur localisation.

3.1. Les mobilités résidentielles internes à Marne-la-Vallée

3.1.1. Des mobilités qui concernent l'ensemble du parc de logements

Les mobilités internes concernent les logements neufs et s'étendent aussi à l'ensemble du parc de logements de la ville nouvelle. Déterminé par les stratégies résidentielles des ménages, les choix des propriétaires initiaux, ainsi que les mécanismes de valorisation ou de dévalorisation (Driant, 2005), le marché de la revente se développe. Au début des années quatre-vingt-dix, un logement PAP¹⁶⁹ sur quatre est un logement de seconde main¹⁷⁰ et un logement sur dix est habité par des locataires (Corbillé, Taisne, 1993). D'autre part, les transactions immobilières réalisées en ville nouvelle entre 1993 et 1995 révèlent un rythme annuel des ventes d'occasion qui se rapproche très fortement des logements neufs (Massot, 1998).

L'exploitation des données du recensement complémentaire va nous permettre de connaître l'ensemble des mobilités résidentielles internes à la ville nouvelle qui ont occasionné un changement de commune à l'intérieur du périmètre de Marne-la-Vallée. Les personnes ayant changé de commune à Marne-la-Vallée entre 1990 et 1999 seront appelées ici les mobiles internes. Nous commencerons par décrire l'ampleur de ces mobilités résidentielles en analysant la répartition géographique des mobiles internes au sein de la ville nouvelle puis nous déterminerons leurs caractéristiques socio-démographiques.

¹⁶⁹ PAP : Les prêts à l'accession à la propriété (PAP) ont mis en place en 1977 par la réforme des aides au logement, le PAP s'est substitué aux anciens prêts HLM pour l'accession à la propriété et aux prêts spéciaux du Crédit Foncier de France. Il est réservé à des ménages accédant à la propriété dont les ressources sont inférieures à des plafonds qui varient en fonction de leur situation familiale et du lieu d'implantation du logement. Le PAP a été remplacé, depuis le 1er octobre 1995, par le prêt à 0 %.

¹⁷⁰ Un logement ayant changé d'occupants depuis sa livraison.

Entre 1990 et 1999, 6 500 ménages, soit 18 300 personnes, ont changé de commune de résidence à Marne-la-Vallée. Ils représentent respectivement 18% des ménages et 17% des habitants ayant changé de commune durant la période intercensitaire et 8% de l'ensemble des ménages et des habitants de Marne-la-Vallée.

En considérant les mobilités résidentielles internes comme un signe de processus de ségrégation spatiale (Korsu, 2002 ; Desponds, 2003), les individus quitteraient les parties les plus anciennes de la ville nouvelle pour s'installer dans les parties plus récentes.

Tableau 5 : Répartition par secteur des ménages et des habitants ayant changé de commune entre 1990 et 1999 et qui résidaient déjà à Marne-la-Vallée

	Habitants		Ménages	
	Effectifs	%	Effectifs	%
Secteur 1	3006	16	1264	19
Secteur 2	7362	40	2552	39
Secteur 3	6469	35	2206	34
Secteur 4	1477	8	502	8
MLV	18314	100	6524	100

Source : INSEE, RGP 1999, exploitation complémentaire

Ces mobilités résidentielles seraient donc, en partie, le résultat de l'évolution de la composition sociale de la population de Marne-la-Vallée. Si tel est le cas, les mobiles internes seraient plus représentés dans les secteurs récents de Marne-la-Vallée que dans les secteurs plus anciens de la ville nouvelle. Or, les résultats obtenus nuancent ce propos (**Tab. 5**) : 40% des mobiles internes résident dans le secteur 2. Ils habitent ensuite dans le secteur 3 (35%) puis dans le secteur 1 (16%). Les effectifs les plus faibles sont relevés dans le secteur 4 (8%). Cette répartition se confirme en termes de ménages : 39% des ménages ayant changé de commune à Marne-la-Vallée entre 1990 et 1999 résident dans le secteur 2, 34% dans le secteur 3, 19% dans le secteur 1, et 8% toujours dans le secteur 4 (**Tab. 5**).

La présence de logements neufs peut constituer un facteur déterminant dans la localisation des ménages ayant changé de commune au sein de la ville nouvelle : *il existe une corrélation positive entre le volume de la construction neuve et le niveau de mobilité résidentielle* (Debrand, Taffin, 2005). Mais, la production neuve ne permet pas d'expliquer l'ensemble de ces mobilités résidentielles. Le parc existant participe aussi pleinement au développement de ces parcours résidentiels. Les mobiles internes se concentrent dans les communes les plus peuplées de la ville nouvelle et dont le parc de logements est quantitativement plus important. Cinq communes attirent à elles seules près de la moitié des personnes ayant changé de commune au sein de Marne-la-Vallée : ensemble, Noisy-le-Grand (13%), Torcy (11%), Champs-sur-Marne (11%), Bussy-Saint-Georges (8%) et Lagny-sur-Marne (7%) regroupent 48% de ces effectifs. La première de ces communes, Noisy-le-Grand, est située dans le secteur 1, les deux communes suivantes dans le secteur 2, et les deux dernières dans le secteur 3. Bussy-Saint-Georges et Lagny-sur-Marne présentent deux profils complètement

différents : Bussy-Saint-Georges est constituée de quartiers nouveaux, Lagny-sur-Marne est une commune ancienne dont l'urbanisation a été réalisée bien avant le début de la ville nouvelle¹⁷¹.

Les personnes ayant changé de commune à l'intérieur de Marne-la-Vallée se répartissent donc sur l'ensemble de la ville nouvelle. Les effectifs se concentrent essentiellement dans les secteurs 2 et 3 de la ville nouvelle. Les secteurs anciens comme les secteurs nouveaux participent au développement de ces mobilités résidentielles.

3.1.2. Les mobilités résidentielles internes : des profils socio-démographiques hétérogènes ?

Nous allons maintenant examiner les caractéristiques socio-démographiques des individus ayant changé de commune à l'intérieur de Marne-la-Vallée.

3.1.2.1. Des caractéristiques socio-démographiques qui confirment la poursuite d'un parcours résidentiel en ville nouvelle ?

En moyenne, les mobiles internes sont majoritairement des ménages accédant à la propriété, composés de trois personnes ou plus, âgés de 25 à 39 ans, et installés dans le parc récent¹⁷² de la ville nouvelle. En comparant cette population à l'ensemble des habitants de la ville nouvelle et aux personnes qui sont arrivées à Marne-la-Vallée en 1999, nous allons préciser davantage leurs caractéristiques.

Au regard de l'ensemble des ménages de la ville nouvelle, ceux concernés par les mobilités résidentielles internes sont de taille plus importante¹⁷³. Les ménages composés de trois personnes et plus sont majoritaires (59% contre 55%). Les adultes sont en moyenne plus jeunes¹⁷⁴ et la part des enfants de moins de 15 ans est plus élevée (27% contre 22%). Ils sont aussi moins souvent propriétaires (51% contre 54%) et résident nettement plus fréquemment dans le parc récent de la ville nouvelle construit après 1990 (41% contre 21%).

Si l'on compare maintenant les mobiles internes aux ménages qui n'habitaient pas précédemment en ville nouvelle, la part des ménages composés de trois personnes et plus reste plus élevée (54% contre 51%) et la part des personnes âgées de 40-59 ans est nettement plus importante. L'écart observé est significatif : 24% des habitants ayant changé de commune entre 1990 et 1999 à Marne-la-Vallée sont âgés de 40 à 59 ans, ils ne sont que 19% parmi les nouveaux arrivants. Ceux

¹⁷¹ Six logements sur dix à Lagny-sur-Marne ont été construits avant 1975.

¹⁷² Nous entendons par *parc récent* les logements construits entre 1990 et 1999 et recensés en 1999.

¹⁷³ 55% des ménages ayant changé de commune à l'intérieur de la ville nouvelle sont composés de trois personnes et plus, soit quatre points de plus que l'ensemble des ménages de Marne-la-Vallée.

¹⁷⁴ Les 25-39 ans sont plus représentés sur l'ensemble des mobiles internes que sur l'ensemble des habitants de Marne-la-Vallée (31% contre 25%).

ayant effectué une mobilité résidentielle interne sont aussi nettement plus souvent propriétaires¹⁷⁵ (51% contre 42%). En revanche, la part des personnes privilégiant le parc récent est relativement semblable : 41% des mobiles internes se sont installés dans le parc récent ; ce chiffre concerne 39% des nouveaux arrivants.

Les personnes ayant poursuivi leur parcours résidentiel en ville nouvelle ont donc un profil socio-démographique spécifique au regard de l'ensemble de la population de la ville nouvelle et des nouveaux arrivants. L'ensemble de leurs caractéristiques montre bien que ces ménages poursuivent un parcours résidentiel menant vers l'accession à la propriété.

3.1.2.2. Des profils socio-démographiques qui varient en fonction du lieu de résidence : des mobilités résidentielles de nature différente ?

Nous allons maintenant étudier le profil socio-démographique des personnes ayant changé de commune entre 1990 et 1999, en fonction de leur lieu de résidence. Nous comparerons le profil des mobiles internes résidant dans la partie Ouest avec celui de ceux résidant dans la partie Est de la ville nouvelle.

Les mobiles internes résidant dans la partie Ouest possèdent des caractéristiques socio-démographiques différentes de ceux résidant dans la partie Est. La taille des ménages, l'âge et le statut d'occupation varient.

Ceux résidant dans la partie Ouest après leur déménagement, sont davantage des ménages de petite taille composés de jeunes adultes seuls ou en couple, ou de jeunes familles dont les enfants sont âgés de moins de 15 ans. Ils privilégient le statut de locataire. En effet, plus d'un ménage sur deux ayant changé de commune, et résidant dans la partie Ouest après son déménagement, est locataire et 48% de ces ménages sont composés d'une à deux personnes. Un quart de ces habitants ont de 25 à 39 ans et trois sur dix (28%) sont âgés de moins de 15 ans.

Ceux résidant dans la partie Est après leur déménagement sont surtout composés de ménages comptant plus de trois personnes. En outre, les 40-59 ans sont nettement plus représentés et, contrairement à ceux de la partie Ouest, ils privilégient très nettement le statut de propriétaire :

¹⁷⁵ Age et statut d'occupation sont corrélés : plus l'âge des individus est élevé et plus le taux de propriétaires occupants augmente. Ce phénomène s'observe partout en France. Une étude récente réalisée par l'INSEE, l'IAURIF et la DREIF, à partir de l'Enquête Logement 2002, confirme que la proportion de propriétaires augmente avec l'âge : *La proportion de ménages propriétaires augmente avec l'âge de la personne de référence. Le passage des jeunes ménages [les moins de 30 ans] à la tranche d'âge suivante se traduit par un accroissement très important de la part des propriétaires (respectivement 12 % avant 30 ans et 35,5 % entre 30 et 39 ans). La progression se poursuit ensuite à un rythme moins rapide : la moitié des quadragénaires sont propriétaires, et environ les 2/3 des sexagénaires. Parallèlement, au fur et à mesure que les emprunts contractés pour l'achat du logement sont remboursés, les propriétaires accédants basculent vers la catégorie des non-accédants. C'est pourquoi 46 % des propriétaires non-accédants ont plus de 65 ans.* Les données récentes montrent qu'il y a eu depuis 1996 (date de l'enquête Logement précédente) une augmentation de la part des jeunes ménages propriétaires en Ile de France : *Les ménages jeunes (moins de 30 ans), en début de parcours résidentiel et de leur vie active, sont peu nombreux à avoir accumulé une épargne préalable (apport personnel) pour pouvoir acheter un logement : 12 % seulement sont propriétaires contre 46 % pour l'ensemble des ménages franciliens. Par rapport à 1996, la part des propriétaires parmi les jeunes ménages est en légère augmentation. Cette inflexion pourrait s'expliquer en partie par la croissance économique de la fin des années 1990 qui a particulièrement profité aux jeunes ménages : augmentation du pouvoir d'achat, réduction de la durée de chômage en sortie d'école...* (Guillouet, Omalek, Laroche, Wernert, 2004, p. 15).
http://www.ile-de-france.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/habitat39conditions_logements_2002_cle57c114-1.pdf

six ménages sur dix sont composés de trois personnes ou plus, plus d'un quart est âgé de 40-59 ans et 63% sont propriétaires.

Les mobiles internes présentent, en fonction de leur lieu de résidence, des profils socio-démographiques différents et soulignent, pour ces ménages, des étapes résidentielles de nature différente. Ces ménages pourraient donc débiter ou poursuivre leur parcours en réajustant leur logement en fonction de l'évolution de leur vie de couple (rupture, remise en couple) ou à l'évolution de leur structure familiale (arrivée ou départ des enfants). Ces résultats vont dans le sens des évolutions socio-démographiques relevées au début de ce chapitre.

Les contrastes socio-démographiques observés nous amènent donc à affiner la connaissance des caractéristiques du parc de logements de la ville nouvelle. Dans quelle mesure les parties Ouest (secteurs 1-2) et Est (secteurs 3-4) de Marne-la-Vallée (secteur 1-2 et secteur 3-4) sont-elles complémentaires en termes de logements ? Si tel est le cas, cette complémentarité implique-t-elle des parcours favorisant l'installation de jeunes ménages seuls ou en couple dans la partie Ouest, et de familles avec enfants dans la partie Est ?

3.2. Impact de la politique du logement sur les caractéristiques du parc de Marne-la-Vallée et sur les trajectoires résidentielles internes des ménages

L'histoire de la politique du logement des villes nouvelles va nous permettre d'appréhender plus précisément la structure du parc de logements de Marne-la-Vallée et les caractéristiques de l'offre. Nous serons alors plus à même de considérer les interactions entre le marché du logement et les mobilités résidentielles internes. Sur quelles bases repose la politique du logement menée en ville nouvelle ? Le parc de logements, constitué au travers de quarante ans d'aménagement, est-il aujourd'hui diversifié ? Est-il en mesure de répondre à l'évolution des aspirations résidentielles des ménages installés en ville nouvelle ?

Nous exposerons dans un premier temps les grandes étapes de la politique du logement menée en ville nouvelle, et la façon dont elles ont contribué à dessiner les contours d'un parc de logements spécifique à Marne-la-Vallée. Puis, nous analyserons les échanges résidentiels entre la partie Ouest et la partie Est de Marne-la-Vallée afin d'infirmier ou de confirmer la présence de deux parcs de logements complémentaires au sein de la ville nouvelle avec, pour chacun d'eux, des caractéristiques qui répondraient à une étape particulière du cycle de vie.

3.2.1. Les différentes étapes de la politique du logement menée en ville nouvelle

L'objectif assigné aux villes nouvelles en matière de logement consistait à absorber la croissance démographique francilienne en construisant des logements de qualité devant répondre à l'évolution des modes de vie. Le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région

de Paris (SDAURP), document fondateur des villes nouvelles publié en 1965, détermine l'impact de la croissance démographique sur le parc de logements : avec six millions d'habitants nouveaux prévus entre 1965 et l'an 2000, le SDAURP annonce que *le nombre de logements va doubler passant en trente ans de 3.2 millions à 6 millions et le nombre de pièces va tripler* (District de la région de Paris, 1965, p. 30). Présentées, rappelons-le, comme l'antithèse des grands ensembles sur lesquels portaient le reproche d'une homogénéité sociale et urbaine trop forte¹⁷⁶, les villes nouvelles devaient proposer une offre diversifiée en matière de logements mais aussi en matière d'emploi et d'équipements¹⁷⁷. Aucune ZUP n'est lancée après 1969 et leur arrêt est confirmé par la circulaire Guichard en 1973 : *On me dit : « Pourquoi les villes nouvelles échappent à votre condamnation ? » Pour la simple raison qu'elles sont le contraire des grands ensembles. Le grand ensemble échappe au centre, la ville nouvelle recrée un centre. Le grand ensemble est sans amarres. La ville nouvelle devient le nœud d'un réseau de liaisons* (Journal officiel, première séance du 17 mai 1973, intervention d'Olivier Guichard, p. 1329 (cité par Laurent Coudroy de Lille, 2005 p. 22).

Avec les villes nouvelles, apparaît l'une des premières utilisations du terme de *mixité* : l'idée même de concevoir *des villes complètes, avec leur centre et leur périphérie, avec l'habitat et l'emploi, avec les équipements et la desserte, implique que chaque ville doit nécessairement être mixte* (Driant, 2005, p. 12). Laurent Coudroy de Lille propose une seconde approche du terme de mixité dans l'histoire des villes nouvelles. Dans les années soixante-dix, cette notion renvoie à la mixité urbaine. Elle a pour but d'exprimer l'équilibre entre les différentes fonctions constitutives d'une ville (habitat-logement-emploi). Ce n'est que dans les années quatre-vingts, quatre-vingt-dix que la mixité entre clairement dans des considérations socio-économiques. La mixité devient alors une question de peuplement. Très rapidement, la question de la mixité sociale est apparue comme étant la pièce maîtresse des préoccupations liées au logement : *On peut la [la mixité sociale] considérer comme fondatrice, même si le mot lui-même n'apparaît que beaucoup plus tard dans l'argumentaire des politiques publiques : elle est présente dans la notion de diversité qui (...) est le « maître mot » des politiques du logement des premières années, tant en termes de typologies (immeubles collectifs et maisons individuelles), qu'en termes de statuts d'occupation* (Driant, 2005 p. 11). La recherche d'une mixité de l'habitat et le respect des équilibres

¹⁷⁶ Ce reproche adressé aux grands ensembles est lisible notamment dans le compte-rendu de la mission d'études de Marne-la-Vallée. Les propos tenus expriment le souhait de lutter contre la ségrégation urbaine. Les villes nouvelles doivent diversifier la nature de leurs logements, mais aussi celle de leurs emplois et de leurs équipements dans le but d'accueillir une population équilibrée et hétérogène : *Les « grands ensembles » de la banlieue parisienne se caractérisent par un éventail restreint des catégories des socio-professionnelles, voire par une composition uniforme des ménages. L'évolution des dernières années traduit, à l'intérieur de la région parisienne, un phénomène de rejet de certaines catégories sociales en dehors de Paris et des secteurs résidentiels privilégiés. Cette ségrégation entraîne une série de conséquences politiques, économiques et sociologiques, maintes fois soulignées, et explique dans une large mesure l'absence de vie urbaine dans les nouveaux quartiers. L'habitat a donc été conçu [...], de manière à atténuer le plus possible les effets ségrégatifs. L'emploi qui sera créé sur place sera diversifié, afin d'obtenir une représentation aussi étendue que possible des catégories socio-professionnelles. Les quartiers d'habitat devraient ainsi avoir un profil sociologique varié. Par ailleurs, la mise en place d'équipements à haut niveau de services devrait inciter les promoteurs de logements à prévoir des programmes destinés à accueillir des populations représentatives d'un large éventail de revenus. La conjonction de facteurs favorables, tels que la diversification des emplois et le haut niveau de services des équipements, provoquera un élargissement progressif de l'éventail sociologique des quartiers de l'urbanisation nouvelle* (Mission d'études et d'Aménagement de Marne-la-Vallée, 1970, p. 24).

¹⁷⁷ A l'opposé des grands ensembles, que cristallise l'expérience de Sarcelles, les villes nouvelles parlent d'un *nouvel art de vivre*, ce que souligne un article de la revue Critique éditée en 1979 : *Un nouvel art d'habiter serait de rigueur. Polyfonction des cités, contrairement aux grands ensembles : logements, équipements, industries, loisirs, se juxtaposeraient dans un tout harmonieux, de grande qualité architecturale* (Critique, 1979, p. 14).

sociaux sont deux objectifs constituant le fondement même de la politique du logement menée en ville nouvelle. Le type de logement, le statut d'occupation et les modes de financement sont les trois leviers d'action majeurs de cette politique. Comment cette politique a-t-elle été mise en œuvre ?

Notre objectif étant de rendre compte de l'évolution des choix politiques en matière de logement, nous avons choisi d'étudier la politique du logement en ville nouvelle à partir des Plans d'aménagement. Leurs contenus définissent les actions à mener en matière d'aménagement sur une période quinquennale et les moyens à mettre en œuvre pour mener à bien le développement d'un territoire. Nous soulignerons principalement les caractéristiques du 6^{ème} plan, qui définit les villes nouvelles comme un programme d'action prioritaire (1971-1975), et celles du 8^{ème} plan (1981-1984). Ce dernier marque un tournant décisif dans l'histoire des villes nouvelles et définit clairement les orientations en matière d'habitat. D'autres rapports produits tout au long de l'histoire des villes nouvelles compléteront notre approche. Les travaux du SGVN et du CESRIF seront, à cet égard, riches d'enseignements.

L'histoire de la politique du logement en ville nouvelle peut se définir globalement par deux grandes étapes. La première étape correspond à une phase de démarrage marquée par une production importante de logements sociaux et de logements collectifs. Elle est suivie d'une période de rééquilibrage donnant la priorité au développement du marché libre et de l'habitat individuel.

Période de démarrage : priorité aux logements aidés

Dans le 6^{ème} plan portant sur la période 1971-1975, les villes nouvelles sont présentées comme *un programme d'action prioritaire*. Ce premier document de programmation concernant les villes nouvelles montre la volonté d'adopter un rythme de construction soutenu et accorde une place prioritaire aux logements aidés et très aidés : les logements non aidés, réalisés sans aide publique, représentent seulement 10% des logements programmés. Les objectifs quantitatifs de ce plan ne seront pas réalisés, mais la priorité donnée aux logements aidés sera conforme aux ambitions du 6^{ème} plan. Élisabeth Campagnac et Christine Dourlens relèvent déjà au milieu des années soixante-dix une *amorce de ségrégation spatiale par un effet de spécialisation des financements (...) : la part des logements sociaux est plus importante en ville nouvelle qu'en région Ile-de-France et que dans leur département d'appartenance respectif* (Campagnac, Dourlens, 1975, p. 125 et 127). Comment expliquer le poids des logements aidés dans cette phase de démarrage pour les villes nouvelles ?

Conçues durant la période des Trente Glorieuses, les villes nouvelles se heurtent très vite à la crise économique faisant suite au choc pétrolier de 1973. Ce contexte n'apparaît guère favorable au développement de l'investissement privé et, face à la demande de plus en plus pressante émanant de la croissance démographique, le logement social se présente comme un outil adapté à la situation. Il est important de préciser ici deux éléments : le premier renvoie au contenu de

L'appellation *logement social* en ville nouvelle et le second à la diversité des modes de financement utilisés pour les logements aidés et très aidés en ville nouvelle, du moins à ses débuts.

L'acception du terme de *logement social* tel qu'il est employé dans les villes nouvelles, assimile souvent l'accession et le locatif aidés. Pourtant leur fonctionnement diffère : dans le premier cas, le logement est géré par des opérateurs spécialisés et son occupation est soumise au respect de certains critères sociaux, tandis que dans le second, l'aide concerne l'opération et non le logement. C'est pour cette raison que l'usage courant limite l'appellation de *logement social* au système locatif. Selon Jean Claude Driant, *cette assimilation spécifique à l'analyse des villes nouvelles est sans doute le reflet d'une volonté de mettre en relief conjointement le rôle global des politiques publiques dans la constitution du parc de logements et le fait qu'une part importante de ce parc a été peuplée dans des conditions limitatives propres aux critères d'attribution des aides à l'accession ou des logements locatifs HLM* (Driant, 2005, p. 13).

Les financements aidés et très aidés s'appliquent tant au parc locatif qu'au parc en accession. Les produits immobiliers concernés sont divers et favorisent dans un premier temps un peuplement hétérogène. Les logements aidés ou très aidés se composent d'Habitats à Loyers Modérés (HLM), de Prêts Spéciaux Immédiats (PSI), de Prêts Immobiliers Conventionnés (PIC) remplacés en 1977 par les Prêts à l'Accession à la Propriété (PAP) et de Prêts Locatifs Aidés (PLA). Les résultats du recensement général de la population de 1975 *signalent l'importance relative des ouvriers et surtout des cadres moyens par rapport à la région Ile-de-France dans son ensemble et par rapport à l'ensemble des départements de la Grande Couronne* (Alduy, 1979, p. 58-59). Par ailleurs, les premières analyses de l'*Enquête Ménages* réalisées par l'IAURIF montrent une proportion relativement équilibrée entre les ouvriers, les cadres moyens et les employés au sein des nouveaux arrivants (Anache, Pénifaire, Berthet, 1978). Ce premier bilan suscite des commentaires optimistes quant à l'objectif social des villes nouvelles : *si les objectifs globaux de la ville nouvelle ne sont pas atteints, qualitativement les recherches d'une diversité sociale, par opposition aux grands ensembles de la période précédente, paraissent avoir été couronnées de davantage de succès (...) la composition sociale des villes nouvelles serait accentuée aux extrêmes de l'échelle sociale (...). Ainsi, les villes nouvelles combinerait une population ouvrière travaillant sur place et une population de cadres travaillant hors de celles-ci et installée ici en raison de l'agrément de la maison individuelle et de l'environnement naturel : elles seraient à la fois « cité ouvrière » et « cadre de la vie écologique »* (Alduy, 1979, p. 58-59).

Pour les villes nouvelles, cette période de démarrage se caractérise également par une recherche d'innovations architecturales. En dehors des concours de maisons de ville et d'immeubles de ville de la fin des années soixante-dix¹⁷⁸, des réalisations expérimentales (REX) ont été développées

¹⁷⁸ L'opposition entre habitat individuel et collectif masque parfois les innovations importantes en ville nouvelle en matière d'habitat : *Les urbanistes des villes nouvelles ont cherché précisément [...] à rompre la logique très dualiste des banlieues françaises où collectif et individuel s'opposent de façon très forte. Dès le début, les villes nouvelles sont perçues par l'administration comme une occasion de renouveler l'architecture et l'urbanisme en France : la notion de ville nouvelle évoque le dynamisme et la modernité et offre une chance de rénover les conceptions traditionnelles de l'habitat [...] Les immeubles d'appartements ou duplex superposés traduisent cette recherche architecturale [...]. Dès la fin des années soixante-dix ce type d'habitat est expérimenté dans le logement social en ville nouvelle et caractérise une partie importante de la production à partir des années quatre-vingts. L'individuel groupé propose un autre versant de l'innovation résidentielle en ville nouvelle* (Coudroy de Lille, 2004, p. 59-60).

par le Plan Construction dans le cadre d'un programme interministériel créé en 1971 : l'objectif était de produire un habitat de qualité adapté à la diversité des modes de vie et à leur évolution. Il devait faire face à la crise énergétique tout en poursuivant l'amélioration du confort des logements et reposait sur trois éléments : la conception architecturale, notamment par l'appel à des architectes lauréats du PAN (Programme d'Architecture Nouvelle), la prise en compte du coût global et enfin les techniques de construction¹⁷⁹.

Cette diversité se retrouve dans une moindre mesure au niveau des types de logement. Durant cette première phase, le collectif domine mais s'accompagne d'une production d'habitat individuel : 30% des logements neufs livrés en 1976 sont des logements individuels. Ce type de logement se développe à la suite des réformes de 1977 sous la forme des Prêts à l'Accession à la Propriété (PAP). En accueillant près d'un tiers des logements régis par ce mode de financement construits en Ile-de-France entre 1977 et 1990, les villes nouvelles apparaissent comme un réceptacle important de cette politique publique (Corbillé, Soullignac, 1993) : *on retrouve dans ces tendances les grandes lignes des évolutions nationales, renforcées par les spécificités des villes nouvelles, terrains vierges à conquérir* (Driant, 2005, p. 19).

Période de rééquilibrage : développement du marché libre et de l'habitat individuel

On observe une rupture importante pour les villes nouvelles à la fin des années soixante-dix. La crise économique persistante et le net ralentissement de la croissance démographique se répercutent sur les objectifs des villes nouvelles : *le moindre développement démographique global conduit, surtout compte tenu de la conjoncture économique qui vient additionner ses effets à ceux de la croissance démographique, à réactualiser les perspectives de construction en ville nouvelle* (Lanier, 1979, p. 4). *Le problème sera moins de construire beaucoup, ce qui ne sera d'ailleurs ni possible, ni nécessaire, que de construire bien* (Lanier, 1980, p. 64).

La rupture s'officialise lors du 8^{ème} plan programmé à l'origine pour la période 1981-1985. Les villes nouvelles ne sont plus présentées comme des actions prioritaires mais, *comme cela a été décidé par le Comité Interministériel du 5 février 1980*, le 8^{ème} plan doit leur permettre *de parvenir à leur pleine maturité et de se rapprocher ainsi du régime des collectivités de droit commun*. Elles restent néanmoins partie prenante de l'action régionale et continuent de développer un rythme de construction important au regard des autres territoires. Dès lors, les villes nouvelles s'orientent vers une politique de rééquilibrage entre collectif et individuel et accentuent nettement le développement du marché libre. A partir de 1983, le collectif chute de manière très importante, la part du secteur libre augmente sensiblement, mais conserve un niveau très inférieur à celui de la production aidée,

¹⁷⁹ Plusieurs REX ont été réalisées à Marne-la-Vallée : le Palacio d'Abraxas à Noisy-le-Grand a été édifié en 1980 par l'architecte Ricardo Bofill. Cette opération compte 416 logements collectifs dont 317 PLA et 99 PAP. Ont suivi la ZAC du Champy (230 collectifs et 30 maisons de ville), la ZAC du Côteau du Val Maubuée (140 logements, architecte Robert Castro) à Torcy, la ZAC du Mandinet (80 à 100 logements) à Lognes (architectes Belin, Labaume, Lagneau, Rutte), puis la Noiseraie (architecte Henri Ciriani) à Noisy-le-Grand. Beaucoup de ces réalisations se sont développées suite au grand concours d'architecture organisé au Val Maubuée.

laquelle s'oriente désormais majoritairement vers le secteur locatif¹⁸⁰. A partir de 1988, le nombre de logements non aidés devient supérieur à celui des logements aidés. Ce changement d'orientation s'effectue dans un contexte différent de celui des années soixante-dix. Premièrement, *est apparue en ville nouvelle une demande plus solvable due à la croissance des villes nouvelles elles-mêmes et au développement des emplois qui induit une diversification sociale (...) le marché est devenu porteur pour un type de produit autre que le prêt à l'accession à la propriété : le prêt conventionné et le marché libre se développent* (Taisne, Soullignac, 1993). Deuxièmement, les lois de décentralisation se répercutent sur la politique du logement. En prenant une part de plus en plus active dans le développement de leur commune, les élus visent surtout un changement d'image en jouant sur l'offre afin d'attirer, limiter, maintenir une clientèle ciblée c'est à dire une demande spécifique (Freret, 1996) (révision de la loi Boscher, instauration d'une co-responsabilité entre EPA et élus). Ces territoires entrent pleinement dans une logique de marché : *Les villes nouvelles sont passées du marché de l'offre au marché de la demande. Il leur faut vendre. L'appui du pouvoir central est de plus en plus faible alors que certaines villes nouvelles, comme Marne-la-Vallée en dépendent principalement (...) les villes nouvelles ne sont plus un objectif mais un dossier classé.* (Goursolas, 1986). Parallèlement, la composition de la population continue d'apparaître équilibrée : employés et professions intermédiaires sont sur-représentés par rapport à la moyenne régionale en 1982 et en 1990. Ces catégories *fondent l'homogénéité des villes nouvelles mais c'est le poids relatif des cadres et ouvriers qui les distingue de leur environnement, et décide en partie de leur image* (Fourier, 1988, p. 35).

Mais dès les années quatre-vingts, plusieurs quartiers préexistants à la politique des villes nouvelles ou plus récents, constitués d'habitats individuels ou collectifs, commencent à montrer des fragilités. Certaines opérations qui connaissent des difficultés *attirent l'attention sur l'un des facteurs très déterminants, semble-t-il, dans le déclenchement d'un processus de dégradation d'un climat social, sinon du bâti : l'occupation des logements. Bien que le parti pris d'urbanisme retenu et la densité jouent un rôle non négligeable, ce facteur-là est le seul commun à l'ensemble des opérations citées. L'évolution des quartiers est très fortement liée à leur occupation* (Corbillé, Roméra, 1984). C'est à partir des années quatre-vingt-dix, que certains quartiers des villes nouvelles intègrent formellement les dispositifs prévus dans le cadre de la politique de la ville. En 1991, seule la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines avec la commune de Trappes et son quartier des Merisiers apparaît dans le relevé des quartiers en difficulté (Lelévrier, 1991). En 1993, Marne-la-Vallée et Cergy la rejoignent (Lelévrier, 1994). Les causes permettant d'expliquer le processus de paupérisation et les difficultés sociales sont complexes : la programmation des logements est certainement un élément déterminant, mais le comportement des bailleurs face au mode d'attribution des logements sociaux¹⁸¹, les difficultés de

¹⁸⁰ Le début des années quatre-vingt, période transitoire qui précède le développement du marché libre, constitue, pour l'instance d'évaluation de la politique du logement dans les villes nouvelles (HEVN), une étape à part entière de la politique du logement menée en ville nouvelle : c'est l'heure de gloire du PLA face à la stagnation du rôle joué par les promoteurs et les constructeurs de maisons individuels. A partir de sources statistiques portant sur la période 1975-1996 (source que nous utiliserons aussi dans la suite de notre développement), le groupe de travail du programme HEVN a construit son approche historique sur une périodisation en trois décennies. En axant notre présentation sur l'évolution des choix politiques, nous avons choisi de distinguer deux grandes étapes. Cette phase intermédiaire, qui précède le développement du marché libre, est intégrée à notre seconde période.

¹⁸¹ Nicolas Thomasset, démontre pour le quartier du Pavé Neuf, à Noisy-le-Grand, le poids des bailleurs dans l'équilibre social des parcs. Le regroupement communautaire serait un regroupement communautaire subi et non

commercialisation de certains programmes (retard des livraisons d'équipement), et l'usage de certaines techniques de vente (développement de filières et systèmes de parrainages abusifs) jouent un rôle fondamental dans la dérive de certains quartiers (Delouvrier, 1998).

Les années quatre-vingts se présentent comme un tournant dans la politique du logement : d'une part les villes nouvelles passent d'une politique d'aménagement à une politique mixte d'aménagement et de gestion et d'autre part, elles entament une politique de diversification de leur parc en développant individuel et accession.

Les politiques menées en matière de logement dans les villes nouvelles sont contrastées dans le temps : soumises dans un premier temps à des objectifs quantitatifs lourdement marqués par la production de logements très aidés et aidés, les villes nouvelles ont ensuite entamé une politique axée sur la diversification de leur parc et le développement du marché libre. A l'échelle de la construction neuve, la production du logement en ville nouvelle a été globalement diversifiée. On note effectivement le respect de *la règle des trois tiers*. Cette règle a été élaborée à la fin des années soixante-dix dans le but de contribuer à une production neuve équilibrant les parts du locatif social, de l'accession aidée et du financement libre. Cependant, *la règle des trois tiers* ne semble pas avoir été employée de manière *homogène*. Elle se vérifie pour Cergy, Évry et Saint-Quentin-en-Yvelines mais cette répartition équitable apparaît moins nettement pour Marne-la-Vallée et Sénart : *La genèse de cette norme, qui porte sur les nouveaux produits est en réalité parallèle à toute l'histoire opérationnelle des villes nouvelles : les années soixante-dix auraient apporté le premier tiers, les années quatre-vingts le second et la dernière décennie le troisième (...) cependant tous les types de logements ont été livrés à toutes époques. La question historique que l'on peut se poser à propos du processus de suivi de la production des villes nouvelles est le rapport, sinon la distorsion, entre la production résidentielle et la « conscience » par les différents acteurs des effets à moyen ou à long terme de cette production* (Coudroy de Lille, 2004, p. 64).

La politique du logement menée en ville nouvelle a engendré un parc de logements que l'on peut donc considérer comme équilibré mais aussi, à plusieurs égards, spécifique.

Dans une étude comparant les villes nouvelles (Cergy-Pontoise et Marne-la-Vallée) et les villes traditionnelles (Amiens, Orléans), Antoine Haumont et Isabelle Chesneau (Haumont, Chesneau, 2004) montrent en quoi le caractère programmé de l'offre de logements en ville nouvelle dessine les contours d'un parc spécifique. Dans la ville traditionnelle, le clivage entre les dominantes de cadres et d'ouvriers passe souvent par une distinction schématique en quatre catégories de quartiers. On distingue les secteurs centraux dominés par les cadres et leur association avec les professions intermédiaires, avec des taux élevés de location libre ; les quartiers périphériques

souhaité : *entre 1982 et 1988, les familles d'Afrique Noire (essentiellement issues de la Côte d'Ivoire, du Sénégal et du Mali) habitant à Paris (surtout le 13^{ème}) ont été amenées à quitter la capitale, ne pouvant économiquement supporter le coût de la réhabilitation immobilière de l'époque. Disposant de faibles ressources économiques, ces familles ont massivement investi le nouveau quartier du Pavé Neuf. Des opérations immobilières (PAP et PLA) ont favorisé ce type de migration. Ainsi ces populations se sont concentrées dans quelques quartiers dans la mesure où l'accès à tous les quartiers était bloqué par la dimension pécuniaire. Si 41% des ménages africains de Marne-la-Vallée habitent à Noisy-le-Grand, il est notable que beaucoup d'entre eux n'ont pas eu la possibilité de choisir la ville ou le quartier où s'installer. Autrement dit, les mécanismes d'attribution des logements du Pavé Neuf ont produit une certaine ghettoïsation du quartier en concentrant essentiellement des populations en faible situation économique* (Thomasset, 2002, p. 10).

populaires, marqués par les logements locatifs sociaux des années 1950 à 1970 ; les quartiers de propriétaires en maison individuelle, avec de fortes représentations des cadres et des professions intermédiaires et les quartiers plus mixtes, résultant généralement d'un urbanisme concerté récent. Pour ce qui est des villes nouvelles, Jean-Claude Driant, partant des résultats de l'étude d'Antoine Haumont et d'Isabelle Chesneau, souligne que *les quartiers programmés des villes nouvelles échappent largement à cette catégorisation, notamment du fait de la diffusion du logement locatif social dans tous les types de quartiers, y compris dans les localisations centrales bien desservies qui sont a priori les plus recherchées. Mais les mécanismes de peuplement et la mobilité des ménages ont contribué, plus qu'ailleurs, à la construction progressive d'une différenciation sociale du parc HLM. En effet, tant à Cergy qu'à Marne-la-Vallée, les auteurs observent un "découpage du parc social en segments hiérarchisés" qui mettent à l'épreuve le projet initial de mixité. C'est ainsi que, parmi les secteurs à taux élevé de logements sociaux, ils repèrent des quartiers d'habitat social sans ouvrier, alors que d'autres se spécialisent de plus en plus dans l'accueil des ménages populaires. Quant aux quartiers principalement organisés par l'accession à la propriété, ils sont, de façon assez homogène, peuplés de cadres et de professions intermédiaires ; les auteurs évoquent à leur sujet "l'éventualité d'un retour à de la périurbanisation banale (...) dès que le projet de mixité est mis en sommeil"* (Haumont et Chesneau, 2004, p. 36). C'est donc principalement la localisation favorable du parc locatif social qui fait la spécificité des villes nouvelles étudiées, alors que les secteurs en accession et en maison individuelle tendent vers la banalité. Mais les dynamiques sociales, économiques et gestionnaires qui traversent le parc social fragilisent cet atout en spécialisant de façon différenciée des quartiers dont la programmation était fondée sur l'objectif de mixité. L'attractivité résidentielle de certains de ces quartiers s'en trouve fortement compromise, accentuant ainsi l'effet de spécialisation sociale (Driant, 2005, p. 36-37).

Une recherche de l'OLAP¹⁸² (OLAP, 2003) permet de dresser un portrait de l'occupation du parc de logements des villes nouvelles et de la comparer au profil social du reste de la région et de la Grande Couronne. Le résultat confirme la triple vocation sociale des villes nouvelles. Le parc de logements des villes nouvelles constitue une ressource majeure pour les ménages modestes (présence de logements locatifs HLM) ; les logements sont favorables à l'occupation de ménages constitués de quatre personnes ou plus, quels que soient le statut d'occupation et le type de logement (individuel ou collectif) ; enfin, l'accession sociale à la propriété est particulièrement développée dans le parc collectif dont les ménages propriétaires ont des revenus sensiblement plus faibles que ceux des propriétaires des communes de la Grande Couronne hors villes nouvelles. Cette vocation reste très visible à la fin des années 1990 et inscrit dans la durée l'accomplissement de l'une des missions confiées aux villes nouvelles. Il en résulte, deuxième résultat de la recherche, que les villes nouvelles se situent de façon relativement spécifique et homogène dans ce que l'OLAP appelle « l'espace social francilien ». Celui-ci est principalement structuré par la répartition des revenus et la composition des ménages. En effet, l'ensemble constitué par les cinq villes nouvelles est clairement orienté dans la partie haute du plan factoriel, celle des bas revenus et des familles nombreuses. Les positions individuelles de chacune des villes nouvelles sont proches, ce qui indique, en termes globaux, une certaine homogénéité en matière de profils de peuplement, les deux situations extrêmes étant celles d'Évry (moins de familles et des revenus plus bas) et Sénart (profil plus familial et revenus plus élevés) (Driant, 2005, p. 36).

¹⁸² L'Observatoire des Loyers de l'Agglomération Parisienne.

Au demeurant, les données du recensement de 1999 confirment que la répartition des logements individuels et collectifs en ville nouvelle est plus équilibrée que dans l'ensemble du parc francilien : quatre logements sur dix en ville nouvelle sont des logements individuels (42%) contre seulement trois logements sur dix (28%). De plus, la répartition des logements en fonction de leur mode de financement constitue une particularité forte des villes nouvelles. Laurent Davezies constate, à partir des données du recensement de 1999, un plus grand nombre de logements sociaux (au sens courant) qu'en moyenne en Ile-de-France (Davezies, 2004). Ces logements représentent 32% du parc en ville nouvelle alors que la moyenne régionale s'élève à 26%. Cette spécificité est directement induite par la politique du logement menée en ville nouvelle et reflète fortement la priorité donnée aux logements aidés et très aidés ayant marqué leur phase de démarrage. Enfin, les logements en accession l'emportent nettement sur les logements locatifs privés. 54% des logements en ville nouvelle sont des logements en accession, ce pourcentage est supérieur de sept points par rapport à la moyenne régionale ; en revanche, la part des logements locatifs privés n'est que de 14% alors que la moyenne régionale s'élève à 27%. Cette faiblesse témoigne du développement tardif du marché libre en ville nouvelle.

Issues d'une volonté d'aménagement commune, les villes nouvelles possèdent chacune leurs caractéristiques, et le parc de logements de Marne-la-Vallée diffère en certains points de celui des autres. Outre les orientations données par le Groupe Central des Villes Nouvelles, la spécificité du contexte et de la demande locale, le rythme du développement économique ainsi que la position adoptée par chacun des établissements publics ont également influé sur la production neuve en ville nouvelle. Leur investissement dans le suivi et le contrôle de leur parc de logements comme de leur peuplement sont deux facteurs permettant de comprendre certaines différences. *La vocation principale des établissements publics d'aménagement est d'élaborer le schéma d'aménagement général de la ville nouvelle et d'assurer sa réalisation. Ils ont aussi une certaine maîtrise de la programmation des logements et des équipements dans les différents quartiers. Ils peuvent donc agir sur l'évolution « physique et quantitative » de la ville. Certains vont plus loin dans leur responsabilité et se considèrent impliqués aussi dans l'évolution qualitative et sociale de la ville* (Corbille, Roméra, 1984, p. 12).

Par rapport aux autres villes nouvelles, Marne-la-Vallée se distingue par un parc collectif plus important et un pourcentage de propriétaires plus élevé ; la part des logements locatifs sociaux y est aussi plus faible et la part du locatif privé y est plus développée.

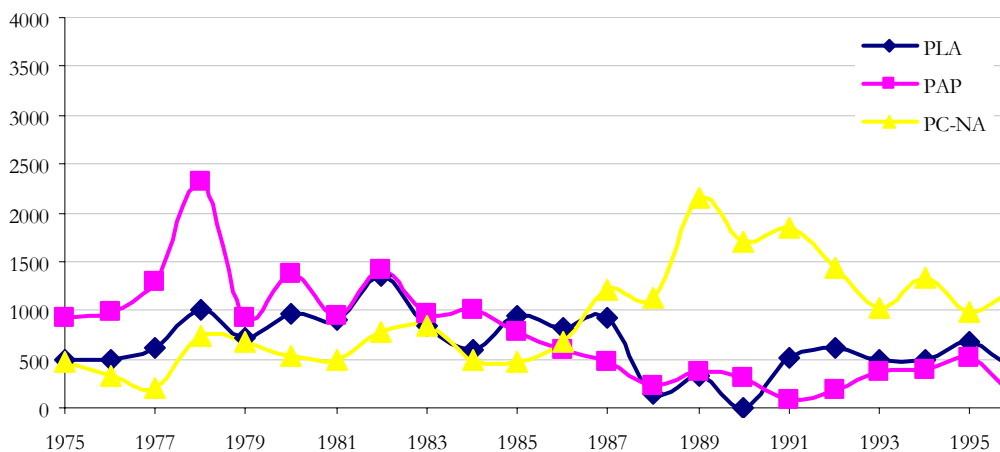
Au regard de l'Ile-de-France, les propriétaires et les locataires HLM sont plus représentés à Marne-la-Vallée (54% contre 44% et 25% contre 23%) comme le parc de logements individuels (39% contre 27%).

En dehors de ces particularités, le bassin d'habitat de Marne-la-Vallée est marqué aussi géographiquement par les changements d'orientations que la politique du logement menée en ville nouvelle a connus au début des années quatre-vingts.

3.2.2. Impact de la politique du logement sur le bassin d'habitat de Marne-la-Vallée

A partir des données du SGVN¹⁸³ nous pouvons retracer chronologiquement le type de logements construits à Marne-la-Vallée et les modes de financement mobilisés (**Graph. 17**).

Graphique 17 : Modes de financement des logements construits à Marne-la-Vallée de 1975 à 1996 (effectif)



Graphique réalisé d'après les données du SGVN, 1997

Note : le PAP et PLA n'apparaissent qu'en 1977. Avant cette date, leur utilisation renvoie aux modes de financement précédents équivalents.

Dans les années soixante-dix, les logements construits à Marne-la-Vallée privilégient l'habitat collectif et les logements aidés (PAP, PLA) qui connaissent un pic important en 1978¹⁸⁴. Le nombre de logements collectif diminue par la suite mais sa production reste toujours plus importante que les logements individuels, excepté en 1988. Concernant l'évolution du marché libre, il se développe très nettement à partir de 1987, soit un an plus tôt que pour l'ensemble des villes nouvelles : leur production devient plus importante que les PLA et les PAP¹⁸⁵. Or, au milieu des années quatre-vingts, les secteurs 1 et 2 ont constitué la plus grande partie de leur parc de logements alors que les secteurs 3 et 4 débutent leur urbanisation¹⁸⁶. A Marne-la-Vallée, l'évolution de la politique du logement menée en ville nouvelle n'est pas sans conséquence sur le parc de Marne-la-Vallée : elle a favorisé l'émergence de deux sous-bassins d'habitat dont les contours diffèrent fortement.

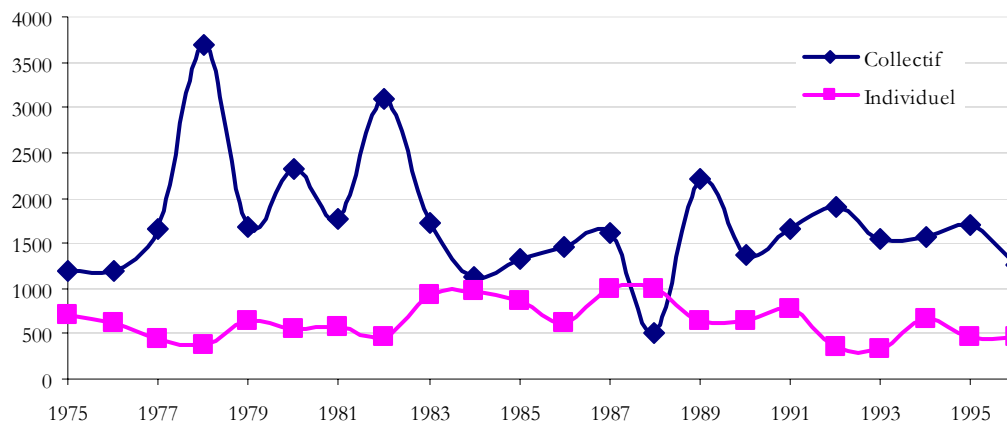
¹⁸³ Les statistiques portent sur la période 1975-1996. Elles sont issues d'un dossier composé par Bernard Guirauden, *Le logement dans les villes nouvelles, Bilan et perspectives*, réalisé en 1997 et remis au ministre délégué au logement en janvier 1998 (GCVN, 1997).

¹⁸⁴ En 1978, 2 300 logements relèvent d'un financement PAP et 3 700 logements collectifs ont été livrés.

¹⁸⁵ En 1989, 2 200 logements non aidés sont construits à Marne-la-Vallée, seulement 300 PLA et 400 PAP sont livrés la même année.

¹⁸⁶ En 1982, les deux premiers secteurs comptent respectivement 39 400 logements et 118 600 habitants. Depuis 1975, le nombre de logements dans la partie Ouest de Marne-la-Vallée a augmenté de 63%. Plus de 15 100 logements ont été construits. En revanche, en 1982 dans les secteurs 3 et 4, on recense seulement 1950 logements et 29 800 personnes. Le développement de la partie Est de la ville nouvelle se réalise surtout à partir du milieu des années quatre-vingts : 3300 et 8400 logements supplémentaires sont construits en 1990 et en 1999.

Graphique 18 : Types de logements construits à Marne-la-Vallée de 1975 à 1996 (effectif)



Graphique réalisé d'après les données du SGVN, 1997

En effet, en 1999, dans la partie Ouest (secteur 1-2), les logements sociaux, l'habitat collectif, et les locataires sont plus importants que dans la partie Est (secteurs 3-4). Les secteurs 3 et 4, développés à partir du milieu des années quatre-vingts, sont moins marqués par la présence de logements sociaux et davantage par celle des logements individuels et l'accès à la propriété¹⁸⁷ (**Graph. 18**).

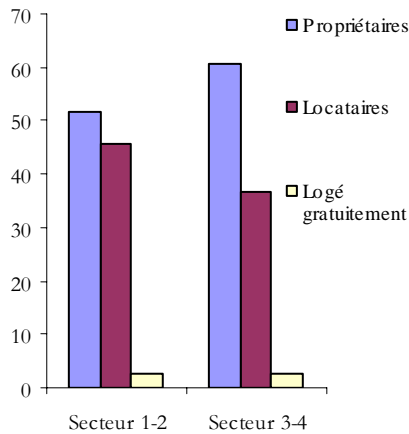
En regardant plus précisément la structure du parc locatif, les logements sociaux représentent six logements locatifs sur dix dans les secteurs 1-2 et quatre logements locatifs sur dix dans la partie Est de la ville nouvelle (**Graph. 19**). Le parc social est donc fortement dominant dans la partie Ouest. Toutes les communes remplissent les objectifs de la loi SRU, ce qui n'est pas le cas dans la partie Est de la ville nouvelle (**Graph. 20**)¹⁸⁸. Le parc locatif privé, conformément à l'évolution de la politique menée en matière de logement, est proportionnellement plus important dans les secteurs 3-4 mais en termes d'effectifs, ce type de logement est deux fois plus important dans la partie Ouest : on compte 9 400 locatifs privés dans la partie Ouest et seulement 4 000 dans la

¹⁸⁷ L'histoire de la politique du logement menée en ville nouvelle qui, à partir du milieu des années quatre-vingts, oriente la production de logements vers l'habitat individuel, renforce les options d'aménagement décidées par la mission d'études au début des années soixante-dix : *Il est estimé que l'habitat individuel devra y [secteur du Génitoy, actuel secteur 3 de la ville nouvelle] occuper une place importante à la fois en raison de la demande croissante de ce type de logement à la périphérie de Paris et en raison des contraintes imposées par le site, les perspectives protégées et les monuments historiques.* (Mission d'études et d'Aménagement de Marne-la-Vallée Préfet de la région Parisienne, 1970, p.60). La mission d'études avait formulé deux hypothèses pour le secteur 3, appelé le secteur du Génitoy. La première accordait une prépondérance à l'habitat individuel (logements individuels : 55% ; logements collectifs : 45%), la seconde minore l'importance de logement individuel (logements individuels : 40% ; logements collectifs : 60%).

¹⁸⁸ La Loi d'Orientation sur la Ville (LOV) de juillet 1991 affirme le droit à la ville et le principe de mixité sociale. Elle a pour ambition de mieux répartir les ménages modestes sur le territoire en incitant les communes qui ont peu de logements sociaux (moins de 20%) à en réaliser. La loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU), votée en décembre 2000, vise à rénover le cadre juridique des politiques d'aménagement de l'espace pour une plus grande maîtrise du développement urbain et un meilleur équilibre social à l'intérieur des villes et des quartiers. L'article 55 reprend et renforce les mesures de la loi précédente sur la réalisation des logements sociaux dans les communes qui en ont moins de 20%. Elle incite à réaliser ces logements dans le parc neuf et existant. Cet article impose aux communes de plus de 1.500 habitants en Ile-de-France (3.500 habitants ailleurs) de disposer d'au moins 20% de logements sociaux, sous peine de pénalités.

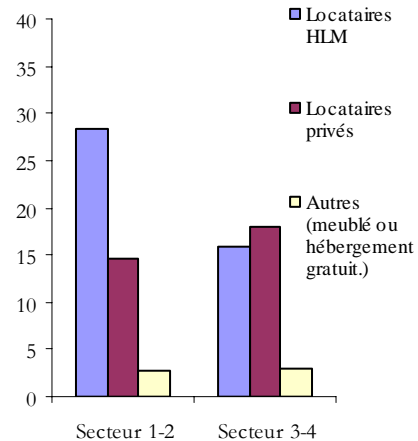
partie Est. L'offre est donc quantitativement plus importante dans la partie Ouest de la ville nouvelle.

Graph. 19 : Statut d'occupation des ménages dans les parties Ouest et Est de MLV sur l'ensemble des résidences principales (%)



Source : réalisé d'après l'exploitation de l'Observatoire Économique et Social de Marne-la-Vallée – INSEE, RGP 1999, Exploitation exhaustive légère

Graph. 20 : Part des logements locatifs sociaux et locatifs privés dans les parties Ouest et Est de MLV sur l'ensemble des résidences principales (%)



Source : réalisé d'après l'exploitation de l'Observatoire Économique et Social de Marne-la-Vallée - INSEE, RGP 1999, Exploitation exhaustive légère

En conclusion, le parc de logements des secteurs Ouest/Est, pourrait correspondre chacun à une étape résidentielle différente : la première partie de la ville nouvelle favoriserait l'accès au premier logement pour un jeune adulte, la seconde encouragerait les ménages plus âgés à poursuivre leur parcours vers l'accession et l'habitat individuel. Le nombre de pièces par logement est aussi un indicateur qui vient conforter notre hypothèse : il augmente régulièrement du secteur 1 au secteur 4 de la ville nouvelle. En 1999, on compte 3,43 pièces par logement dans le secteur 1, ce chiffre passe à 3,85 dans le secteur 4. Au regard de cet indicateur, le parc de logements de la partie Est est donc plus favorable que celui de la partie Ouest à l'accueil de familles avec enfants. C'est ce que nous allons nous attacher à montrer en analysant les caractéristiques socio-démographiques des ménages ayant changé de commune et de bassin d'habitat à Marne-la-Vallée entre 1990 et 1999.

3.2.3. Des échanges résidentiels dont les caractéristiques socio-démographiques confirment une complémentarité entre la partie Ouest et Est de Marne-la-Vallée

La part des ménages opérant des parcours résidentiels caractérisés par un changement de bassin d'habitat en ville nouvelle représente près d'un tiers des mobilités intercommunales en ville nouvelle soit 2 046 ménages (**Tab. 6**). Ils se répartissent de la manière suivante : 18% des ménages ont quitté les secteurs 3-4 pour s'installer dans les secteurs 1-2 et 82% ont quitté les secteurs 1-2 pour s'installer dans les secteurs 3-4. Les ménages quittant la partie Ouest de la ville nouvelle pour s'installer dans la partie Est sont plus nombreux. Cette trajectoire est donc dominante.

Tableau 6 : Trajectoires Ouest-Est et Est-Ouest Est à Marne-la-Vallée

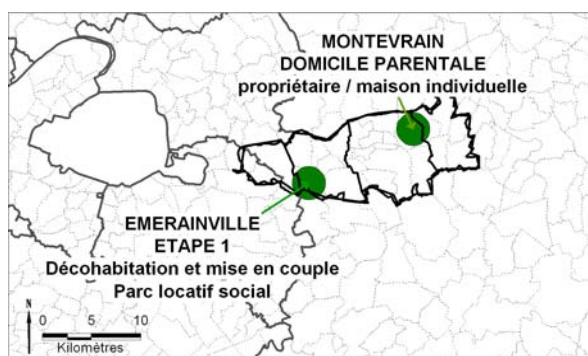
Secteur de résidence en 1999	Secteur de résidence en 1990	Effectif des ménages	%
S1-2	S3-4	373	18
S3-4	S1-2	1673	82
Total des échanges résidentiels entre la partie Ouest et Est de MLV		2046	100

Source : INSEE, RGP 1999, exploitation complémentaire

Les profils des ménages effectuant ces trajectoires sont radicalement opposés. Les ménages résidant dans la partie Ouest en 1999 et provenant des secteurs 3-4 sont locataires de leur logement à 70%, les ménages composés de une à deux personnes sont majoritaires (51%), la part des habitants âgés de 25 à 39 ans est deux fois plus importante que celle des personnes effectuant un parcours de sens opposé (14% contre 7%) et ces ménages sont installés prioritairement dans le parc de logements antérieurs à 1990 (77%). Inversement, les ménages résidant dans la partie Est de Marne-la-Vallée en 1999 et provenant des secteurs 1-2 sont propriétaires de leur logement à 68%, les ménages composés de trois personnes et plus sont majoritaires (68%), la part des personnes âgées de 40-59 ans est plus élevée que dans le parcours de sens opposé (26% contre 20%) et sept ménages sur dix occupent un logement récent (68%).

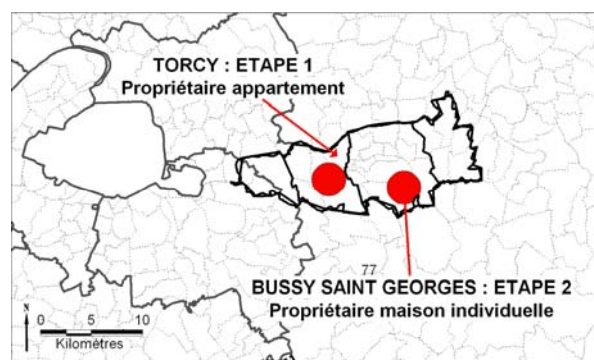
Le sens géographiques des trajectoires que nous venons de décrire et les caractéristiques des ménages qui les effectuent contribuent, elles aussi, à souligner la complémentarité possible des deux bassins d'habitats de Marne-la-Vallée.

Carte 9a : Parcours Est-Ouest : débuter son parcours résidentiel à Marne-la-Vallée, Laurent, 27 ans



Source : Enquête par entretiens, 2005

Carte 9b : Parcours Ouest-Est : poursuite d'un parcours résidentiel à Marne-la-Vallée, Jean, 56 ans



Source : Enquête par entretiens, 2005

Les parcours résidentiels de Laurent, 27 ans, et de Jean, 56 ans, proposent deux trajectoires résidentielles de natures différentes qui illustrent clairement la complémentarité possible des parcs de logements Ouest et Est de Marne-la-Vallée (**carte 9a. et 9b.**). Laurent a quitté la partie Est de la ville nouvelle où il a vécu avec ses parents avant de décohabiter : il a trouvé un logement en location dans la partie Ouest. Jean, marié trois enfants, a vécu plus d'une dizaine d'années dans la partie Ouest de la ville nouvelle avant de faire l'acquisition d'une maison individuelle dans la

partie Est de Marne-la-Vallée. Le premier a débuté son parcours en ville nouvelle après y avoir grandi ; le second l'y poursuit. Après avoir déjà été propriétaire à Marne-la-Vallée, Jean quitte un appartement duplex pour acquérir une maison individuelle.

Laurent a 27 ans. Il est né à Noisiel dans le secteur 2 de Marne-la-Vallée où il a grandi avec ses parents jusqu'à l'âge de 8 ans. La famille s'installe ensuite à Torcy puis à Montévrain, dans le secteur 3, dans un pavillon que les parents de Laurent ont fait construire : *L'adolescence, je l'ai surtout faite à Montévrain*. Il rencontre Cathy originaire du Val-de-Marne. Après un an de relation, les deux jeunes gens décident de quitter leur domicile parental respectif et de vivre ensemble. Laurent ne souhaitait pas quitter la Seine-et-Marne : *Je ne comptais pas partir du département... Je connais la Seine-et-Marne, je m'y sens bien... j'ai tout ici*. *Tout ici* veut dire pour Laurent, ses amis, sa famille mais aussi la présence d'une offre urbaine (équipements, services...) qui répond à ses attentes : *J'ai pas besoin d'aller à la capitale pour trouver ce que je veux*. Le jeune couple recherche une location et bénéficie d'un appartement dans le parc social d'Émerainville en 2003 (1% patronal), situé dans le secteur 2 de la ville nouvelle : *On est venu ici un peu par hasard, on cherchait un appartement et on est tombé sur celui-ci, c'était plutôt calme et puis voilà*.

Laurent quitte le domicile parental et débute son parcours résidentiel dans la partie Ouest de Marne-la-Vallée où l'offre locative et sociale est prépondérante. C'est aussi dans ce secteur que ses parents ont débuté leur parcours résidentiel en occupant un logement dans le parc locatif avant de faire construire dans la partie Est de Marne-la-Vallée, à Montévrain. Cette histoire familiale montre les fonctions tout à fait différentes que peut revêtir le parc de logements des secteurs Ouest et Est de la ville nouvelle.

Jean a 56 ans. Son parcours est de nature différente. Il n'est pas né en ville nouvelle mais il est arrivé avec ses parents en région parisienne à l'âge de 8 ans. Enfant, il a résidé en Seine-Saint-Denis à Noisy-le-Sec où il a débuté son parcours résidentiel de jeune adulte avec sa compagne, avant de partir s'installer dans l'Ouest Parisien. Avant de s'installer à Marne-la-Vallée, le couple vivait dans les Yvelines. Les déménagements de Jean sont rythmés par les naissances. A l'arrivée de leur troisième enfant, en 1981, le couple envisage de déménager. Il souhaite rester dans l'Ouest toutefois les contraintes financières les amènent à reconsidérer leur choix : *À l'origine, je cherchais dans la banlieue Ouest mais c'était hors de prix donc on est passé de l'autre côté, j'ai cherché dans la banlieue Est, j'ai commencé à chercher du côté de Champs-sur-Marne, mais ça ne plaisait pas du tout à ma femme ces grands bâtiments et on a trouvé un petit bâtiment qui était sympa à Lognes avec un grand bassin à côté, et là, ça nous a plu : on s'est lancé dans l'aventure ! On était les premiers puisque pour descendre du bâtiment jusqu'au RER il fallait mettre les bottes le matin, on était vraiment dans la gadoue (rire) !* Les critères sont les suivants : *Il fallait déjà de la surface pour trois enfants, la proximité du RER pour aller gare de Lyon, et une école pas trop loin*. Le couple achète un appartement en duplex à Lognes : *Je ne concevais pas d'être locataire, peut-être que c'est lié au passé de la famille : paysans et tout ça, ils aiment bien posséder*. Le couple y restera dix ans. Les enfants grandissent et les deux garçons dorment dans la même chambre. Jean et son épouse souhaitent déménager pour avoir *plus d'espace*. La recherche d'un pavillon s'impose et ils n'envisagent aucunement de trouver un logement en location. En 1991, la famille achète une

maison à Bussy-Saint-Georges. Ils prospectaient à proximité de Lognes : *On y passait de temps en temps en voiture le week-end, le dimanche on se baladait un peu dans la région... On se disait que c'était beau comme coin mais à la limite c'était presque un rêve inaccessible, c'était vachement sympa, il n'y avait pas grand monde, il y avait le golf qui commençait et puis il y avait le petit village... Et on a été voir les programmes immobiliers... on a trouvé un 200 m² près du RER et c'était près du lycée... du moins le lycée était en projet mais il y avait le collège pour le gamin... Ma fille était au collège à Torcy... au moment où on a déménagé... C'est vrai, ils ont souvent essuyé les plâtres dans les écoles, pris les autobus parce qu'il fallait aller plus loin... La vie de pionnier.¹⁸⁹ ... Les deux garçons sont allés à l'école ici. Alexis a dû faire la première année de Bac ici !*

Jean quitte donc l'appartement dont il était propriétaire depuis dix ans à Lognes dans le secteur 2, (partie Ouest de la ville nouvelle) pour acheter un pavillon dans le secteur 3 (partie Est de Marne-la-Vallée). Il conserve le même statut d'occupation mais quitte l'habitat collectif pour l'habitat individuel. Jean a donc poursuivi son parcours résidentiel à Marne-la-Vallée en trouvant un logement qui correspondait tant à l'évolution de la cellule familiale qu'à ses aspirations en matière d'habitat.

Les profils socio-démographiques de ces ménages confirment le rôle des trajectoires Ouest-Est et Est-Ouest dans l'évolution des étapes scandant le cycle de vie d'un individu et soulignent l'offre résidentielle différente des secteurs 1-2 et des secteurs 3-4. Les parcours Ouest-Est ou Est-Ouest sont donc une des possibilités offertes aux ménages pour débiter ou poursuivre leur parcours résidentiel.

¹⁸⁹ Le pionnier est une figure emblématique de l'histoire des villes nouvelles dont Christophe Imbert rappelle les caractéristiques en citant Gilbert Smadja (Smadja, in Roullier dir., 1989). Il définit les pionniers comme étant les premiers habitants des villes nouvelles : *les villes nouvelles ont représenté pour les premiers habitants qui ont choisi d'y vivre au début des années soixante-dix une véritable aventure de peuplement, qui justifie que l'on ait souvent parlé d'eux comme des pionniers. Ces premiers « immigrants », est-on presque tenté de dire, étaient pour la plupart de jeunes couples issus des classes moyennes, avec de très jeunes enfants. Ils étaient représentatifs, du point de vue socio-professionnel, des fameuses « classes montantes des années soixante-dix », un bon nombre conservant sans doute une participation au mouvement idéologique de mai 1968, encore tout récent, une ouverture particulière, une disponibilité pour d'éventuelles expériences collectives, ainsi que pour une implication volontariste dans la vie de la cité. Ces jeunes ménages quittèrent des espaces plus centraux de l'agglomération pour débarquer ensemble dans les premiers quartiers livrés à peine construits, souvent encore en chantier et vides de toute présence humaine antérieure, vierges de toutes traces de construction sociale. La nouveauté de la situation ne se limitait d'ailleurs pas à ces caractéristiques du cadre bâti ; les nouveaux venus trouvèrent dans ces villes des partenaires inhabituels, des institutions inédites, mais généralement aussi des élus locaux peu enclins à guider leur installation* (Smadja, in Roullier dir., 1989, p. 287). Cette fameuse « classe montante des années soixante-dix » participe pleinement à ce que certains auteurs présentent comme un *mythe fondateur des villes nouvelles* que rappelle Christophe Imbert en citant Daniel Béhar. Le mythe du pionnier reposerait sur quelques valeurs convergentes : *sur-investissement sur le local, et particulièrement sur le quartier, contrepartie au déracinement, idéalisation de cet espace du quartier comme territoire de l'identité, de la convivialité, et par déduction, toute puissance de la vie associative, légitimée par la gestion – l'auto-gestion ? – d'un équipement symbolique, la maison de quartier, succédané d'une mairie encore marginale, mais aussi tremplin pour sa conquête* (Béhar, 1991, p. 16 cité par Imbert, 2005, p. 45). Mais le *mythe pionnier* présente l'inconvénient majeur de réduire l'expérience des habitants des villes nouvelles à une référence qui ne renvoie qu'au quotidien d'une minorité d'habitants. En outre, il ne faut pas s'empresse d'assimiler les pionniers à l'ensemble des premiers habitants. Il y a donc des limites au mythe pionnier : *La quête de la mémoire de la ville nouvelle court le risque de se limiter à la seule période pionnière. La plupart des histoires locales des villes nouvelles soulignent en effet le clivage, propre aux années soixante-dix, entre un territoire « colonisé » par l'appareil d'État et une ville que les premiers habitants, les « pionniers » s'approprient résolument. Les associations d'habitants auraient formé des contre-pouvoirs dirigés contre les notables locaux et, plus encore contre les prétentions des Établissements Publics d'Aménagement [...]. Cette histoire épopée [...] surestime le rôle de la période 1975-1985 dans l'histoire des villes nouvelles, reléguant la période la plus contemporaine à l'histoire d'un long déclin de l'esprit pionnier ; d'autre part, elle concourt à territorialiser l'histoire des villes nouvelles, comme si chaque cas relevait d'un irrésistible village gaulois* (Vadelorge, 2003, p. 26 cité par Imbert p. 41).

Ce type de trajectoire ne constitue qu'une partie des mobilités résidentielles internes à la ville nouvelle. Les parcours Ouest-Est et Est-Ouest représentent un tiers des mobilités résidentielles impliquant un changement de commune à l'intérieur de la ville nouvelle. Nous allons maintenant nous intéresser aux autres trajectoires possibles.

3.3. Une proximité au lieu de résidence antérieur prépondérante

3.3.1. Des mobilités résidentielles de proximité

Tableau 7 : Trajectoires géographiques des mobilités résidentielles internes

Lieu de résidence en 1990	Lieu de résidence en 1999	MENAGES		HABITANTS	
		Effectif	%	Effectif	%
Secteur 1	Secteur 1	700	55	1646	55
Secteur 2		496	39	1200	40
Secteur 3		68	5	156	5
Secteur 4		0	0	4	0
Total		1264	100	3006	100
Secteur 1	Secteur 2	773	30	2179	30
Secteur 2		1474	58	4422	60
Secteur 3		277	11	678	9
Secteur 4		28	1	83	1
Total		2552	100	7362	100
Secteur 1	Secteur 3	368	17	1048	16
Secteur 2		995	45	3282	51
Secteur 3		758	34	1930	30
Secteur 4		85	4	209	3
Total		2206	100	6469	100
Secteur 1	Secteur 4	120	24	344	23
Secteur 2		190	38	645	44
Secteur 3		170	34	442	30
Secteur 4		22	4	46	3
Total		502	100	1477	100
Secteur de rés.	Marne la Vallée	2954	45	8044	44
Ailleurs à Marne-la-Vallée		3570	55	10270	56
Total des mobilités résidentielles inter-communales à Marne-la-Vallée		6524	100	18314	100

Source : INSEE, RGP 1999, exploitation complémentaire

Lorsque les ménages quittent leur commune de résidence pour s'installer ailleurs à Marne-la-Vallée, ils s'installent plus fréquemment dans un autre secteur d'aménagement : 55% des ménages qui ont changé de commune entre 1990 et 1999 et qui habitaient précédemment en ville nouvelle se sont installés dans une autre commune de Marne-la-Vallée et dans un autre secteur d'aménagement. Néanmoins, les trajectoires résidentielles des ménages sont loin d'être majoritairement des déplacements linéaires amenant les ménages à suivre le développement de l'urbanisation de la ville nouvelle d'Ouest en Est (**Tab. 7**).

Les trajectoires résidentielles de ces ménages semblent fortement déterminées par l'aspect quantitatif du parc de logements. En effet, plus le nombre de logements existants ou récents du secteur (construits entre 1990 et 1999) est important, plus la part des ménages n'ayant pas changé

de secteur d'aménagement est élevée : 55% des ménages résidant dans le secteur 1 et ayant changé de commune depuis 1990 résidaient dans cette zone géographique. Le secteur 1 compte 36 800 logements et il a accueilli 30% de la construction neuve entre 1990 et 1999. C'est le parc de logements le plus important de la ville nouvelle et c'est celui qui a accueilli le plus grand nombre de logements neufs entre 1990 et 1999. A l'inverse, seulement 4% des ménages résidant dans le secteur 4 et ayant changé de commune depuis 1990 y résidaient auparavant. Le parc de logements du secteur 4 compte les effectifs les plus faibles de la ville nouvelle. En 1999, le recensement dénombre 4 200 logements. Le secteur 4 a accueilli le nombre le moins élevé de logements neufs : 2 816 logements neufs ont été livrés entre 1990 et 1999, soit 17% de la construction neuve de Marne-la-Vallée.

La proximité est l'une des caractéristiques des mobilités résidentielles internes à la ville nouvelle. Pour vérifier cette hypothèse, nous ferons appel à l'exploitation principale du recensement qui nous permet de rendre compte des déménagements effectués au sein du même logement.

Tableau 8 : Changement de logement et changement de commune à Marne-la-Vallée entre 1990 et 1999

	Changement de logement dans la même commune de MLV*		Changement de logement mais dans une autre commune de MLV**		Total des personnes résidant à MLV en 1999 et ayant changé de logement à l'intérieur de la VN entre 1990 et 1999	
	Effectif ¹	%	Effectif ¹	%	Effectif ¹	%
Secteur 1	13428	82	3006	18	16434	100
Secteur 2	8756	54	7362	46	16118	100
Secteur 3	4098	39	6469	61	10567	100
Secteur 4	345	19	1477	81	1822	100
MLV	26627	59	18314	41	44941	100

Source : INSEE, RGP 1999, exhaustif léger* et exploitation complémentaire**

Tableau 9 : Changement de logement et changement de commune à Marne-la-Vallée entre 1990 et 1999

	Personnes résidant à MLV en 1999 et ayant changé de logement à l'intérieur de la VN entre 1990 et 1999	Personnes résidant à MLV en 1999 et ayant changé de logement entre 1990 et 1999	% des habitants ayant changé de logement entre 1990 et 1999 et qui résidaient déjà à MLV
	Effectifs	Effectif	%
Secteur 1	16434	53207	31
Secteur 2	16118	45415	35
Secteur 3	10567	30145	35
Secteur 4	1822	8360	22
MLV	44941	137127	33

Source : INSEE, RGP 1999, exhaustif léger et exploitation complémentaire

Entre 1990 et 1999, six personnes sur dix ayant changé de logement à Marne-la-Vallée sont restées dans la même commune (Tab. 8 et 9). Les mobilités résidentielles internes conduisent plus fréquemment les ménages à changer de logement et à rester dans leur commune de résidence plutôt qu'à quitter celle-ci pour s'installer dans une autre commune de la ville nouvelle. La proximité est donc une caractéristique première des mobilités résidentielles internes à Marne-la-Vallée.

Pour quelles raisons les individus choisissent-ils de résider à proximité de leur lieu de résidence antérieur ? Pourrait-on y voir le signe et la confirmation d'un ancrage résidentiel ? Nous apporterons des éléments de réponse à partir des entretiens menés auprès des habitants de la ville nouvelle.

3.3.2. Au-delà d'un ancrage dynamique à Marne-la-Vallée : dimensions fonctionnelles et affectives

De manière générale, les raisons conduisant les ménages à changer de logement au sein de la même commune s'expliquent surtout par des facteurs ayant trait au logement. La recherche d'un autre statut d'occupation, l'évolution de la structure familiale comme le souhait de vivre dans un logement plus spacieux sont les motifs justifiant cette mobilité¹⁹⁰. Loin de constituer une rupture dans les habitudes quotidiennes des ménages, ce changement d'habitat permet de conserver un capital spécifique à la localisation. Il s'accumule au cours du temps et participe au développement d'un processus d'ancrage : *Le nombre d'années passées dans le logement, qui rend compte indirectement de l'accumulation de capital spécifique à la localisation (tel que des relations sociales ou une bonne connaissance des lieux par rapport aux attentes personnelles), a un impact négatif attendu sur la probabilité de changer de commune* (Gobillon, 2001). Le capital est d'autant plus important pour les ménages propriétaires. Böheim et Taylor (Böheim, Taylor, 1999) ont montré également l'importance du nombre d'enfants dans les choix d'effectuer une mobilité intracommunale : plus le nombre d'enfants est élevé, plus la probabilité de changer de logement au sein de la même commune croît. *En changeant de commune, les enfants multiplient les chances de perdre leurs relations sociales, en particulier celles nouées dans le cadre scolaire* (Long, 1992). *Ils doivent aussi faire face à des problèmes de réadaptation qui peuvent limiter leur progression dans le système scolaire* (Long, 1975) (Gobillon, 2001, p. 80).

Les récits de Paula et de Antoine confirment ces propos. Nous effectuerons une distinction entre un ancrage fonctionnel, visant à conserver les commodités d'un cadre de vie (équipements, école), et un ancrage relationnel, pour lequel la présence de la famille et/ou d'amis est déterminante - l'un n'excluant pas l'autre.

Paula a 43 ans, elle est divorcée et mère de trois enfants. Elle habite à Bussy-Saint-Georges depuis 1990. L'évolution de la situation familiale de Paula et les changements intervenus dans sa vie de couple sont à l'origine de ses déménagements successifs. Le parcours résidentiel de Paula, alternant à plusieurs reprises vie de couple et vie seule avec enfants, illustre une étape du cycle de vie de plus en plus fréquente aujourd'hui et, confirme la capacité des villes nouvelles à répondre aux besoins de cette population.

En 15 ans, elle a changé quatre fois de logement. Elle a été propriétaire, locataire puis propriétaire à nouveau deux fois. Elle a résidé en pavillon, en appartement, en maison de ville, dans des logements neufs ou existants. La proximité familiale et la présence de ses enfants sont les facteurs

¹⁹⁰ A partir de la source statistique suivante *Panel européen des ménages* (1994-1996), Laurent Gobillon montre que les trois-quarts des mobilités résidentielles internes à la commune sont motivées par des raisons liées au logement (Gobillon, 2001).

principaux qui ont déterminé ces différentes localisations résidentielles lors de son installation en ville nouvelle comme dans ses logements suivants. Plus encore, ces deux facteurs déterminent ses choix résidentiels à moyen terme¹⁹¹. Paula est née et a grandi à Paris. Elle a quitté la capitale avec son conjoint, originaire lui aussi de la région parisienne, pour vivre au Canada. Le mari de Paula est muté à Euro Disney, le couple revient s'installer en région parisienne. La proximité familiale et le lieu de travail de son mari sont deux facteurs essentiels dans le choix de localisation de leur logement : *Si j'ai atterri ici, c'est parce que j'avais mes beaux-parents à l'époque qui étaient installés à Lagny-sur-Marne [...] Mon mari partait souvent... J'avais les deux enfants, je dirais que c'est vraiment le rapprochement familial.* Les parents de son mari ont quitté Paris pour Lagny-sur-Marne et s'installer à proximité de leur deuxième fils qui réside à Dampmart, commune limitrophe de la ville nouvelle. Le couple se sépare en 1996 et vend sa maison. Paula décide de rester à Bussy et trouve un appartement en location : *Donc oui, j'ai trouvé par le biais de la mairie... non, de la préfecture... un logement qui m'a même permis de ne pas de changer les enfants d'école...* Cette location est pour elle transitoire. Paula déménage à nouveau quelques mois après dans la même résidence. Cette fois-ci, elle s'installe dans une maison de ville : *C'est une opportunité ! On a vécu six mois en appartement et puis quand la maison s'est libérée, on a aménagé... J'ai eu de la chance, c'est vrai ! Ça s'est bien fait tout ça ! Quand la concierge de l'immeuble m'a dit : « Il y a la maison qui se libère, je vous verrais bien dedans », j'ai écrit à la personne qui s'occupe des dossiers et je l'ai rencontrée. Elle a dû se dire : « Elle est gentille comme tout cette petite dame avec son chien, son chat, ses mômes » (rire). Et puis je suis passée, il y avait un petit immeuble comme ça, il y avait trois étages, donc j'étais au deuxième, c'étaient des petites maisons de ville donc en fait c'était la même résidence mais il y avait des maisons et un immeuble. Donc, j'ai déménagé un week-end avec mes mômes et nos cartons pour aller dans la maison.* Paula n'envisageait pas de changement d'environnement, le quitter lui paraissait impossible : *Je suis restée avant tout pour les enfants, pour qu'ils gardent leur environnement scolaire, c'est vrai que pour eux la ville est un grand terrain de jeu. C'est quelque chose qu'on ne peut pas développer ailleurs. Ils ont grandi en même temps que Bussy. On est quand même dans un lieu privilégié avec plein d'activités, ça aussi c'est important une fois que les enfants sont là, c'est vraiment un critère.*

Paula reste dans cette maison de ville un an et demi. Elle se remet en couple et décide à nouveau de changer de logement : *entre-temps, j'ai rencontré quelqu'un et puis voilà (rire), donc on est reparti toujours sur Bussy (rire) !... On est parti habiter ailleurs. On est devenu propriétaire à deux pas, tout proche du centre ville, c'était un quartier qui n'existait pas quand je suis arrivée... Le choix, c'était mon ami de l'époque, comme il n'était ni bricoleur, ni jardinier, il voulait bien un petit jardin mais il ne voulait pas tondre (rire). C'était clair,*

¹⁹¹ Barbara Allen a réalisé une étude exploratoire sur les modes d'habiter en ville nouvelle en 2002-2003, reposant sur 180 entretiens. Les villes nouvelles de Marne-la-Vallée (Torcy, Bussy, Serris), Évry (Évry, les Aunettes, Lisses), et l'Isle-d'Abeau (Villefontaine, Triforium et les Trois Vallons) ont été enquêtées. Selon l'auteur, *l'interrogation la plus grande est venue de la coexistence d'une satisfaction extrêmement forte et de l'expression d'un attachement à son habitat qui est relativement faible : les gens sont contents, ils utilisent les services, ils ont des maisons, ils déménagent et pourtant ils ne sont pas « attachés » au sens où beaucoup d'entre eux paraissent ne pas regretter leur quartier s'ils devaient le quitter (HEVN, 2005, p. 56).* L'auteur fait l'hypothèse que l'attachement à un lieu est construit par la manière dont il est articulé avec d'autres lieux. Nous retrouvons dans la typologie établie par Barbara Allen la prédilection du cadre de vie, et surtout de ses commodités ainsi que les possibilités affirmées d'une mobilité résidentielle. Selon l'auteur ce n'est pas parce que des gens ont déménagé deux ou trois fois dans un même périmètre que l'on peut conclure à l'ancrage (HEVN, 2005). Nous partageons ici la position de Barbara Allen, mais la prise en considération de la dimension familiale dans le parcours et les souhaits résidentiels, comme l'identification précise des différents lieux de résidence passés et à venir, nous a permis de préciser davantage les caractéristiques de ces étapes résidentielles.

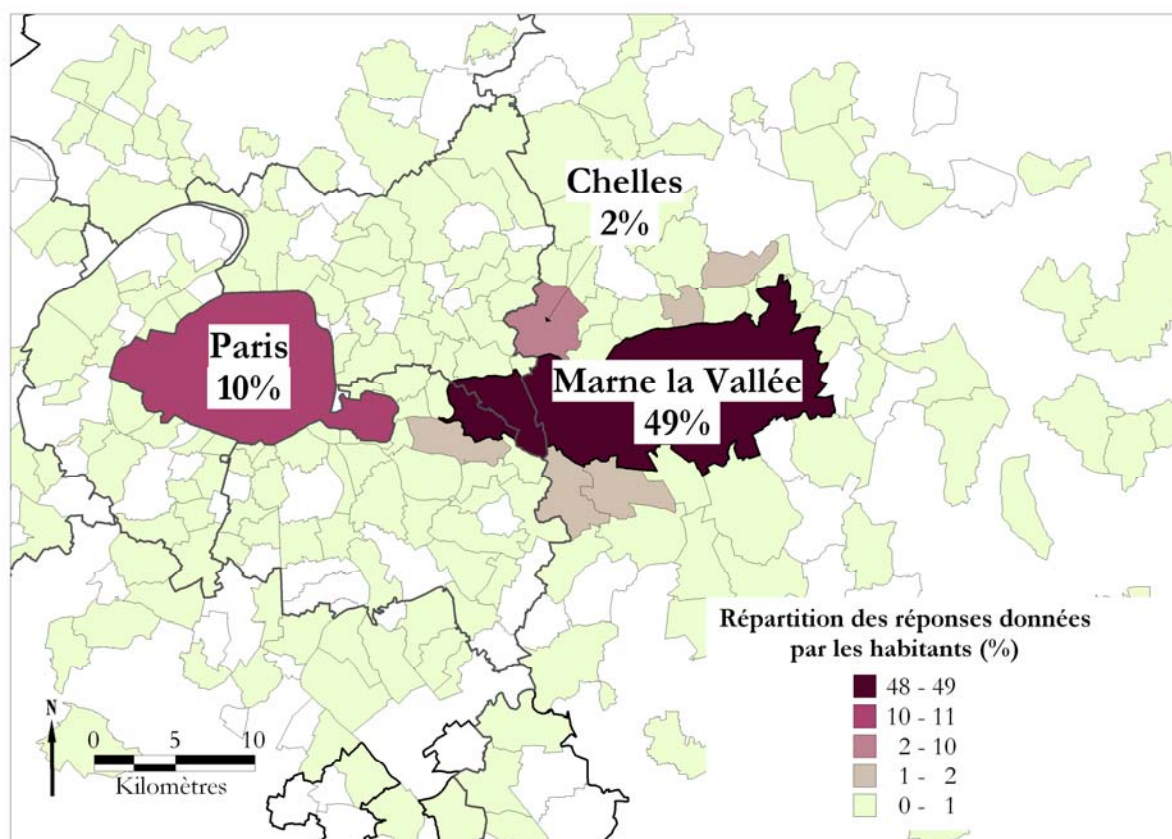
moi, je voulais bien tondre mais pas 3000 m² de jardin non plus (rire). Donc en fait, on a privilégié la maison avec un petit terrain quand même, enfin un jardin, donc une maison de ville avec un jardin. Les maisons sont très grosses mais il n'y a que des petits jardins et puis à pied, c'était encore plus près qu'avant du RER, sept minutes à pied, donc, pour faire les courses, impeccable. Le troisième enfant de Paula naît en 2000. Deux ans plus tard, Paula se sépare à nouveau. Elle change de logement et emménage en 2003 dans une autre maison toujours à Bussy-Saint-Georges : Voilà ! La boucle est bouclée, j'ai toujours vécu seule ici avec les enfants. A court terme, Paula ne souhaite pas déménager. A nouveau, les enfants sont le facteur explicatif : J'ai ma fille, et son père habite à Chessy, et tant qu'il y aura ça je n'ai pas l'intention de m'installer ailleurs et que ma fille ne voie plus son père quotidiennement, parce que là c'est le cas.

Les déplacements de proximité témoignent aussi du rôle joué par des attaches affectives et familiales importantes et notamment pour les personnes ayant grandi en ville nouvelle.

Antoine n'est pas né à Marne-la-Vallée mais y a passé son adolescence. Antoine a 32 ans et vit à Noisy-le-Grand depuis l'âge de 15 ans. Ses parents ont quitté Alforville suite à la vente de leur logement par leur propriétaire et ils ont acheté un pavillon dans le Vieux Noisy en 1988. Antoine quitte le domicile parental à l'âge de 25 ans et se met en couple avec Céline, sa conjointe. Céline a grandi aussi à Noisy-le-Grand où sont installés ses parents. Le couple reste à Noisy et trouve un F2 à louer. La proximité du RER et le souhait de rester à proximité du lieu où ils ont grandi sont les deux facteurs déterminants de leur choix. Il s'agit plutôt de conserver un environnement fonctionnel (services, équipements, transports) mais aussi affectif (parents, amis). Pour Antoine, la proximité familiale et amicale est déterminante : *Alors moi, je suis très famille ! Et après, il y a une bande de copains, c'est des copains du collège et eux, ils sont dans le coin !* En 2002, naît le premier enfant du couple : Antoine et Céline changent de logement et quittent leur F2 pour un F3 toujours à Noisy : *Le quartier nous plaisait vraiment, on ne voulait pas le quitter, on habitait juste derrière... [...]. Je ne me voyais pas avec un bébé dans un deux pièces, et à ce moment là on pouvait se permettre d'aller dans un trois pièces, et c'est vrai qu'on voulait rester par ici parce que, voilà, il y a le marché à côté, il y a les transports à côté, il y a un supermarché là, donc voilà !*

Les récits de Paula et d'Antoine illustrent deux ancrages dynamiques différents. Le premier est fonctionnel et témoigne d'une inertie résidentielle (Gobillon, 2001). L'ancrage est avant tout géographique. Il s'agit de conserver un environnement résidentiel et un cadre de vie. Le second se double d'un attachement. Les raisons justifiant le souhait de *rester à proximité* et de *ne pas s'éloigner* intègrent une dimension relationnelle. En effet, un ancrage familial s'est développé dans les villes nouvelles (Imbert, 2005) et se confirme à Marne-la-Vallée. La cartographie ci-dessous (**Carte 10**) localise le lieu de résidence des amis et de la famille des habitants et confirme donc la présence d'un tissu relationnel (familial et amical) à Marne-la-Vallée.

Carte 10 : Localisation du lieu de résidence de la famille et des amis des habitants de Marne-la-Vallée et résidant en Ile-de-France en 2005.



Note : Les pourcentages sont calculés sur l'ensemble des réponses concernant une commune francilienne. Pour information 59% des réponses concernent des amis et des membres de la famille résidant à l'extérieur de l'Ile-de-France. Concernant la famille, 51% des lieux de résidence cités se situent en Province ou à l'étranger ; pour les amis, ce pourcentage s'élève à 34%.

Source : .Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

Conclusion de la section 3

Jusqu'à présent peu d'études ont porté sur les mobilités résidentielles en ville nouvelle. Pour les *enquêtes Ménages*, ces mobilités internes s'expliquent par l'accès à la propriété. Les études menées dans les années quatre-vingts y voyaient plutôt une réaction des ménages face à l'évolution du peuplement.

Nos résultats apportent des explications complémentaires aux travaux de Christophe Imbert menés sur l'ensemble des villes nouvelles franciliennes (Imbert, 2005). L'ancrage en ville nouvelle est un ancrage dynamique qui souligne les caractéristiques de l'offre de logements à Marne-la-Vallée. Les caractéristiques du parc de logements de la ville nouvelle favorisent des échanges résidentiels entre la partie Ouest et Est de Marne-la-Vallée et soulignent la capacité de la ville à répondre aujourd'hui à l'évolution des besoins et des aspirations des habitants en matière de logement. Jeunes ménages décohabitants à la recherche d'un premier logement et famille souhaitant poursuivre leur parcours et accéder à la propriété d'une maison individuelle semblent aujourd'hui être en mesure de débiter ou de poursuivre leur parcours à Marne-la-Vallée confirmant la participation du parc de logements au développement d'un ancrage dynamique en ville nouvelle. Cet ancrage dynamique s'exprime aussi à travers des mobilités résidentielles de

proximité. En effet, la proximité est une des spécificités des mobilités résidentielles internes à la ville nouvelle, celles-ci s'effectuant en premier lieu au sein de la commune de résidence. Les arbitrages opérés par les ménages nous ont menée à qualifier plus précisément cet ancrage dynamique. Nous avons relevé deux formes d'ancrage dynamique : le premier est fonctionnel et guidé par le souhait de conserver un cadre de vie identique, comportant le même niveau d'équipements. Le second est relationnel : il s'agit avant tout *de ne pas quitter* son lieu de vie et de ne pas s'éloigner de son environnement. L'un et l'autre peuvent se superposer mais la dominante dans les arbitrages n'est pas sans conséquences dans la façon dont les habitants envisagent leur avenir résidentiel. Dans le premier cas, un départ à moyen ou à long terme est prévu ; dans le second, le souhait de rester à Marne-la-Vallée domine. La nature des arbitrages ayant conduit les ménages à choisir leur lieu de résidence permet donc d'anticiper leurs projets à venir.

Conclusion du chapitre 4

Dans les années quatre-vingt-dix, Marne-la-Vallée connaît une nouvelle étape de son développement. Pour la première fois dans l'histoire des villes nouvelles, plusieurs indicateurs socio-démographiques connaissent une inflexion. Le processus de banalisation de ces territoires, relevé dans le domaine économique et social, s'étend aujourd'hui au domaine démographique. La population et les ménages se stabilisent à Marne-la-Vallée.

Marne-la-Vallée s'inscrit dans les grandes tendances de l'évolution régionale et la population de cette ville nouvelle vieillit sur place. Un bassin de vie se constitue, un ancrage géographique se développe. En resituant l'ancrage sur un temps long, nous avons mis en lumière quelques-unes de ces particularités. Les habitants de Marne-la-Vallée sont en majorité des personnes qui sont nées en Ile-de-France et dont l'histoire familiale et résidentielle est étroitement liée aux grandes dynamiques de peuplement francilien. Leur installation en ville nouvelle est précédée d'un parcours résidentiel antérieur en Ile-de-France et bénéficie d'un ancrage familial certain. La ville nouvelle de Marne-la-Vallée participe au desserrement de la population en région parisienne, et plus encore à l'ancrage de ses habitants en Ile-de-France.

L'offre de logements actuelle de la ville nouvelle et les parcours résidentiels des ménages sont une deuxième preuve permettant d'affirmer l'émergence du bassin de vie de Marne-la-Vallée. L'histoire de la politique du logement menée en ville nouvelle et les caractéristiques des parcours résidentiels internes des ménages soulignent l'offre complémentaire des parties Ouest et Est de la ville nouvelle. Ainsi, quelle que soit l'étape du cycle de vie des ménages, certains d'entre-eux sont en mesure de trouver un logement qui correspond à l'évolution de leurs besoins et de leurs aspirations.

Qui plus est, en approfondissant nos analyses, nous avons établi que ces mobilités résidentielles s'effectuent sur de courtes distances, au sein de la même commune ou dans son environnement immédiat. Le souhait de rester à proximité témoigne de la volonté pour ces ménages de conserver le même cadre de vie, mais dénote aussi d'un attachement au territoire auquel participe la

présence d'un tissu relationnel à proximité. Cette recherche de proximité est le signe manifeste du développement d'un ancrage dynamique à Marne-la-Vallée que nous avons qualifié de deux manières. Le premier est un ancrage fonctionnel, c'est-à-dire que les ménages ne souhaitent pas quitter un environnement dont les qualités reposent sur ses aménités urbaines. Le second se superpose au premier mais témoigne d'attaches relationnelles et affectives. Il s'agit d'un ancrage par attachement.

CHAPITRE 5 – LE RECENTRAGE DES ACTIVITÉS QUOTIDIENNES À MARNE- LA-VALLÉE

On reproche toujours à Marne-la-Vallée de ne pas avoir de centre mais elle peut très bien avoir plusieurs centres (Noisy et Val d'Europe). Marne-la-Vallée, ce n'est pas une ville, c'est une agglomération. L'Ile-de-France ressemble à Marne-la-Vallée : les Franciliens vont de moins en moins à Paris et auront de moins en moins besoin d'y aller. Marne-la-Vallée n'a pas besoin de centre, les centres de secteur sont suffisants. Les images de centralité amènent à une régression : la structure urbaine de l'agglomération de Paris, ce n'est pas la relation centre/périphérie. Avec 200 000 habitants sur 25 km, il n'est pas indispensable qu'il y ait un centre, car Marne-la-Vallée est elle-même un centre de l'Ile-de-France.

Entretien de Jean-Marie Boyer, Épamarne-Épafrance, Directeur de la programmation et de la communication (cité par Léger, 1997, p. 97).

Introduction du chapitre 5

Maurice Doublet¹⁹² rappelle, dans l'avant-propos du document présentant les résultats de la mission d'études de Marne-la-Vallée, que le parti d'aménagement de la ville nouvelle de la Vallée de la Marne¹⁹³ a été particulièrement démonstratif de la conception globale d'organisation de l'espace régional exprimée par le Schéma d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris : *Il constitue, en effet, la synthèse de deux volontés : réaliser l'unité de la région urbaine de Paris et insérer les nouvelles villes dans un large environnement naturel. Cette fidélité à la conception d'ensemble est un gage de succès parce qu'elle répond aux désirs des citoyens en leur offrant, à l'échelle de la région urbaine de Paris, une liberté de choix des lieux d'habitation, de travail et de loisirs tout en leur assurant dans la ville nouvelle un cadre de vie enrichi par la mise en valeur du site, et la disposition étendue d'une gamme d'équipements et d'activités* (Mission d'Études et d'Aménagement de Marne-la-Vallée Préfet de la région Parisienne, 1970, p. 2). Or, dans un article de la *Nouvelle critique*, paru en février 1979, François Hincker expose un premier bilan des opérations menées en ville nouvelle. La réalisation des objectifs qui leur avaient été fixés n'a pas été atteinte et particulièrement à Marne-la-Vallée : *Marne-la-Vallée ne peut créer les emplois qu'elle se proposait de rapprocher de l'habitation, ne peut faire jaillir d'un coup de baguette magique les moyens*

¹⁹² Maurice Doublet (1914-2001) est l'auteur de l'avant-propos des résultats de la mission d'aménagement de la ville nouvelle de la Vallée de la Marne (Marne-la-Vallée). Il a été nommé préfet de la Seine entre 1967-1968, puis préfet de Paris entre 1968-1969 et préfet de la région parisienne et délégué général au district de la région parisienne en 1969. De 1969 à 1975, il est également président du conseil d'administration du Syndicat des Transports Parisiens (STP) et de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne.

¹⁹³ Le site et les caractéristiques géographiques ont joué un rôle prépondérant dans le choix de localisation de cette ville nouvelle. Ces raisons ont conduit dans un premier temps à nommer ce territoire *ville nouvelle de la Vallée de la Marne*.

d'une vie sociale et culturelle plus riche, ne peut contrebalancer la hausse des prix du loyer et des tarifs annexes (Hincker, 1979, p. 2).

Quarante ans après la création de Marne-la-Vallée, l'offre d'emplois et l'offre d'équipements sont-elles suffisantes pour y permettre le développement d'une vie sur place ?

Nous présenterons l'évolution du lieu de travail des actifs résidant à Marne-la-Vallée, puis nous étudierons les lieux fréquentés par les habitants dans le cadre de leurs activités quotidiennes. Nous serons donc à même de savoir dans quelle mesure l'offre urbaine de la ville nouvelle correspond - ou non - aux besoins de ses habitants. Enfin, à partir des entretiens qualitatifs, nous verrons comment l'évolution de la fréquentation et des représentations de Paris participe à l'émergence du bassin de vie de la ville nouvelle.

1. EVOLUTION DU LIEU DE TRAVAIL DES ACTIFS RESIDANT A MARNE-LA-VALLEE

Cette échelle des centres urbains nouveaux que nous voulons créer, c'est bien la marque décisive du schéma directeur. Le succès ne viendra qu'au bout de longues années, pendant lesquelles nous continuerons à entendre les banlieusards soupirant après Paris et lire beaucoup d'articles sur « le mal » des villes nouvelles. Mais il n'y pas d'autre moyen de sortir de l'impasse où nous sommes.

Paul Delouvrier, *Discours des Ambassadeurs*, 1966 (Roullier dir. 1989, p. 43).

Introduction de la section 1

Dans le chapitre 1, nous avons vu les orientations préconisées par le SDAURP de 1965 en matière d'emploi et de transport. Suivant les principes fondateurs des villes nouvelles, reposant sur la restauration d'une liberté de choix et de mouvement, le citoyen devait être en mesure d'occuper un emploi sur place ou bien de disposer de moyens de transport lui permettant de rallier les différents pôles d'emploi de la région parisienne. Au début des années soixante-dix, la mission d'études de Marne-la-Vallée effectue les études préalables à la création de la ville nouvelle et définit les enjeux accompagnant la création d'emplois en ville nouvelle en précisant bien que tous les actifs résidants n'y travailleront pas : *La recherche d'un meilleur équilibre entre les emplois et l'habitat n'exclut pas [...] la persistance des migrations alternantes avec certaines parties de la région parisienne et spécialement avec Paris et les zones proches de l'aéroport de Paris-Nord [...]. Il n'est pas possible ni souhaitable qu'une urbanisation nouvelle constitue une unité autarcique [...]. Sur le plan quantitatif, l'objectif visé est de créer huit emplois pour dix actifs résidants (taux d'emploi de 0,80), ce qui constitue une nette amélioration de la situation actuelle. Cette hypothèse admet donc que 20 % des actifs migreront chaque jour pour aller travailler. Il*

n'est pas, en effet, possible de réduire complètement les migrations alternantes compte tenu de la proximité par rapport à Paris et des possibilités multiples en emplois offerts par l'ensemble de l'agglomération (IAURP, 1970).

En 1999, où travaillent les actifs résidant à Marne-La-Vallée ? Ces actifs ont-ils autant de difficultés à trouver un travail sur place, faute d'offres d'emploi, comme l'ont souligné maintes fois différentes études (Léger, 1997 ; Hincker, 1979, p. 2).

Après avoir exposé l'évolution du lieu de travail des actifs résidant à Marne-la-Vallée (*Recensement Général de la Population*, 1999) et confirmé les changements observés dans les années quatre-vingt-dix (*Enquête Modes de vie en ville nouvelle*, 2005), nous étudierons successivement trois facteurs permettant de comprendre ces transformations : nous verrons le rôle joué par le facteur emploi et le facteur démographique, puis nous aborderons l'influence du facteur temps en étudiant l'impact de la durée d'installation des ménages et du nombre de logements occupés à Marne-la-Vallée sur le lieu de travail des actifs. Enfin, nous examinerons les conséquences de ces évolutions en termes de transport.

1.1. Évolution du lieu de travail des actifs résidant à Marne-la-Vallée

1.1.1. Diminution de l'attraction parisienne durant les années quatre-vingt-dix

Au début des années quatre-vingts, les instances de l'État affirment le rôle de Paris comme lieu de travail des actifs résidant en ville nouvelle : *il est certain que la proximité des bassins d'emplois de la capitale et de la proche couronne induiront dans la ville nouvelle des flux de diffusion plus proches de ceux atteints en Petite Couronne – où en moyenne 30% des actifs trouvent un emploi dans la capitale – que ceux de la Grande Couronne où seuls 20% font de même (SGCCVN, p. 39).* Ces analyses tendent à se confirmer dix ans plus tard. En 1999, Paris reste une destination importante pour les actifs résidant à Marne-la-Vallée mais, pour la première fois depuis la création de la ville nouvelle, la part des déplacements vers la capitale diminue et le poids de Marne-la-Vallée dans son environnement local s'accroît.

Durant les années quatre-vingt-dix, la répartition des lieux d'emploi des actifs résidants connaît une évolution majeure. La part des actifs rejoignant quotidiennement Paris régresse de trois points passant de 29% à 26%. Cette étape marque un changement notable car, pour la première fois depuis la création de Marne-la-Vallée, la part des actifs ayant un emploi à Paris a diminué. Ce phénomène n'est pas spécifique à cette ville nouvelle : l'ensemble des villes nouvelles franciliennes *connaissent en 1999 un affaiblissement de leur dépendance par rapport à Paris, et ce indépendamment de la distance avec cette dernière [...]. Cette tendance générale [...] résulte de la combinaison de deux dynamiques. La première est à rapprocher de la stabilité du nombre de navetteurs en provenance des villes nouvelles à destination de Paris. Ce constat mérite d'être fortement souligné. En effet, cette stabilité est un élément déterminant pour la gestion des déplacements et des projets d'infrastructure au sein de l'espace francilien. La deuxième est liée à l'augmentation sensible du nombre d'actifs résidant en ville nouvelle (+ 36 000 environ en dix ans dans les cinq villes nouvelles). Le différentiel entre la stabilité du nombre de navetteurs et cette augmentation de*

la population active se traduit par la diminution relative de la dépendance à l'égard de Paris (Berroir, Cattan, Saint-Julien, 2004, p. 123-124). Effectivement, le nombre de trajets en partance de Marne-la-Vallée vers Paris a peu évolué : en dix ans, on relève seulement 900 trajets supplémentaires¹⁹⁴.

Cette diminution de l'attraction parisienne, qui a marqué les années quatre-vingt-dix, ne se réalise pas au profit de Marne-la-Vallée. Malgré une amélioration du taux d'emploi de la ville nouvelle, la part des actifs travaillant sur place, en 1990 et 1999, a même légèrement régressé passant de 37,5% à 35,6% (**Tab. 10**). Toutefois, la ville nouvelle reste, comme en 1990, le lieu de premier d'emploi des actifs, et si son rôle apparaît sensiblement moins important qu'au précédent recensement, l'effectif des actifs travaillant sur place n'en continue pas moins d'augmenter. En dix ans, Marne-la-Vallée compte 15 500 actifs supplémentaires dont 4 000 résident et travaillent sur place. Ces derniers représentent un quart des actifs supplémentaires enregistrés en ville nouvelle durant cette période (Brevet, 2004).

En outre, la géographie des déplacements internes à Marne-la-Vallée a évolué et propose en 1999 une configuration tout à fait différente de celle de 1990. En dix ans, la part des actifs résidant et travaillant au sein de leur commune de résidence a chuté de dix points : si en 1990 plus d'un quart des actifs résidents (26%) travaillaient au sein de sa commune, en 1999 ce chiffre n'est plus que de 16%¹⁹⁵. A l'inverse, la part des actifs travaillant à Marne-la-Vallée, mais dans une commune différente de celle où ils résident, a progressé : elle est passée de 16% à 20% (Brevet, 2004). La part des actifs résidant et travaillant sur place a donc peu évolué en dix ans. Toutefois, la configuration des mobilités domicile-travail des actifs à l'intérieur de la ville nouvelle a connu, quant à elle, certains changements.

Enfin, l'attrait des pôles de proximité se confirme : la part des actifs travaillant à Paris diminue au profit de la part des actifs travaillant en Petite Couronne et en Grande Couronne et plus précisément dans le Val-de-Marne et la Seine-et-Marne. La part des actifs travaillant respectivement au sein de ces deux départements progresse de 11% à 12% et de 5% à 8%. Ces départements accueillent 11 000 et 4 300 actifs supplémentaires. En conséquence, Marne-la-Vallée a un effet de plus en plus structurant sur son environnement et l'emprise spatiale sur les communes de proximité s'est fortement développée. La ville nouvelle renforce son assise locale : 7% de ses actifs travaillent dans l'une des communes bordant le périmètre de la ville nouvelle : Chelles et Pontault-Combault sont celles qui attirent le plus les actifs résidant à Marne-la-Vallée. En outre, plus de 1 500 actifs travaillent à Roissy (Brevet, 2004).

¹⁹⁴ En 1990, 28 700 actifs résidant en ville nouvelle travaillaient à Paris ; en 1999, ils sont 29 600.

¹⁹⁵ Les effectifs des actifs résidant à Marne-la-Vallée et travaillant dans leur commune de résidence enregistrent une baisse de 19% : de 23 150 actifs en 1990 on passe à 18 700 en 1999.

1.1.2. Augmentation de la part des actifs résidant et travaillant à Marne-la-Vallée : tendance récente qui se confirme

En 2005, la part des actifs travaillant à Paris continue de se réduire et passe de 26% en 1999 à 21% en 2005. Cette diminution s'effectue, cette fois-ci, au profit de la ville nouvelle. Si entre 1990 et 1999, la part des actifs résidant et travaillant à Marne-la-Vallée a légèrement diminué (**Tab. 10**), cette tendance se renverse en 2005 : 44% des actifs résidants y travaillent en 2005 (**Tab. 10**). Ce taux place Marne-la-Vallée légèrement au-dessus de la moyenne des villes nouvelles.

Les caractéristiques des déplacements internes des actifs changent aussi : la part des actifs travaillant au sein de leur commune et de leur secteur de résidence augmente, tous deux, de cinq points alors qu'une diminution de ce type de déplacements avait été relevée au recensement de 1999. En 2005, 21% et 30% des actifs travaillent au sein de leur commune et de leur secteur de résidence¹⁹⁶ ; ils étaient 16% et 25% en 1999. La part des actifs travaillant dans un autre secteur, mais toujours à Marne-la-Vallée, continue elle aussi d'augmenter : elle passe de 11 à 15% (**Tab. 10**). Ces tendances s'observent dans les parties Ouest et Est de Marne-la-Vallée où respectivement plus d'un tiers et plus d'un actif sur deux travaillent en ville nouvelle. Comme en 1999, c'est dans la partie Est de Marne-la-Vallée que la part d'actifs ayant un emploi sur place est la plus élevée : 53% des actifs résidants y travaillent, ils sont 36% dans les secteurs 1-2. Ces pourcentages ont progressé respectivement de quatre et neuf points depuis 1999.

¹⁹⁶ Nous entendons par secteurs de résidence, les quatre secteurs d'aménagement de la ville nouvelle : les secteurs 1, 2, 3 et 4.

Tableau 10 : Lieu de travail des actifs résidant à Marne-la-Vallée en 1990, 1999 et 2005 (%)

Lieu de travail des actifs résidents	1990*	1999*	2005**
Commune de résidence	26	16	21
Secteur de résidence***	30	25	30
Ailleurs à MLV	7	11	15
Total MLV	37	36	44
Seine-Saint-Denis [Hors VN]	8	8	6
Val-de-Marne [Hors VN]	11	12	10
Seine-et-Marne [Hors VN]	5	8	7
Est Parisien (y compris MLV)	62	64	67
Paris	29	26	21
Hauts-de-Seine	5	6	6
Essonne	1	1	2
Val d'Oise	1	2	2
Les Yvelines	1	1	1
RIF	99	100	99
Hors RIF	1	0	1
Total	100	100	100

* INSEE, RGP 1990 et 1999

** Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

*** Pour comparer l'Enquête Modes de vie en ville nouvelle au recensement de 1999, nous avons dissocié les secteurs 1,2, 3 et 4 de Marne-la-Vallée

En six ans, les mobilités domicile-travail ont donc évolué faisant apparaître de nouvelles tendances : de plus en plus d'actifs travaillent sur place, les déplacements de proximité et les échanges entre les secteurs d'aménagement de Marne-la-Vallée se confirment.

Dans quelle mesure le développement de l'emploi aurait-il favorisé l'augmentation de la part des actifs résidant et travaillant sur place ?

1.2. Facteurs explicatifs de l'augmentation de la part des actifs résidant et travaillant sur place

1.2.1. Facteur emploi

1.2.1.1. Marne-la-Vallée, premier pôle tertiaire francilien en 1999

En 1999, des cinq villes nouvelles, Marne-la-Vallée est celle qui totalise le nombre d'emplois le plus élevé¹⁹⁷. De tous les pôles d'emplois franciliens, elle enregistre la progression la plus forte (+ 40%) entre le recensement de 1990 et de 1999 : de 76 000 emplois, Marne-la-Vallée passe à 107 000 emplois, et compte, en 1999, près de 2% des emplois régionaux.

¹⁹⁷Après Marne-la-Vallée, arrivent Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines. Ces deux villes nouvelles rassemblent respectivement 83 500 et 81 500 emplois ; viennent ensuite Évry avec 55 000 emplois, et enfin Sénart avec presque 25 000 emplois. Entre 1990 et 1999, les dynamiques de croissance des villes nouvelles sont différentes. Cergy- Pontoise affiche la plus faible augmentation de son offre d'emploi, Saint-Quentin-en-Yvelines bénéficie d'un taux d'accroissement exceptionnel et identique à celui de Marne-la-Vallée (+ 40%), enfin, Évry et Sénart observent des situations intermédiaires. Leur nombre d'emplois augmente de 22% et 25% entre 1990 et 1999 (Berroir, Cattani, Saint Julien, 2004).

Ces emplois sont principalement des emplois salariés¹⁹⁸. Les emplois publics, relativement peu représentés à Marne-la-Vallée¹⁹⁹ comparativement à la moyenne régionale (27% contre 30% en Ile-de-France), sont concentrés dans la partie Ouest de la ville nouvelle.

L'évolution de l'emploi dans chaque secteur géographique révèle parfaitement les différentes périodes d'aménagement de la ville nouvelle (Morer, 2003, p.1). L'urbanisation de ces secteurs a été inégale et leur importance dans la ville nouvelle reflète un développement chronologique différencié. Les secteurs 1 et 2, qui regroupent 70% des emplois de la ville nouvelle en 1999, ont pris leur essor dès le milieu des années soixante-dix grâce, notamment, à l'implantation d'entreprises du secteur privé comme IBM, Groupama, la Société Française de production ou encore Ikéa, et d'établissements publics ou d'administrations (INA, Banque de France, Cour régionale des Comptes, ANPE, École Nationale du Trésor). Le secteur 3, comptant 20% des emplois de Marne-la-Vallée, a connu au cours des années quatre-vingt-dix une accélération de son développement : 6 000 postes ont été créés dans le Val de Bussy dont 90% dans le tertiaire. Enfin, l'aménagement du Val d'Europe s'est traduit par une forte hausse des emplois en lien avec l'ouverture du parc d'attraction Euro Disney en 1992. Au recensement de 1999, le secteur 4 comptabilise 10% des emplois de Marne-la-Vallée.

En 1999, la ville nouvelle de Marne-la-Vallée est devenue le premier pôle tertiaire de l'Ile-de-France derrière Paris et la Défense. Les emplois concernés par ce secteur d'activité ont progressé de 57% en dix ans et comptent désormais près de 86 000 actifs. Le commerce, les services aux particuliers (dont les activités récréatives, culturelles et sportives et, dans une moindre mesure, les hôtels et les restaurants), les services aux entreprises et le secteur de l'éducation, de la santé et de l'action sociale sont les principaux secteurs d'activité. Chacun d'eux offre 15% des emplois de la ville nouvelle (Morer, 2003, p. 3). Le secteur industriel conforte sa position. Il représente 2,3% des emplois franciliens et 15 500 emplois à Marne-la-Vallée. Le secteur de l'agroalimentaire²⁰⁰ est particulièrement présent dans le secteur 2 et les biens d'équipement dans le secteur 3, secteurs pour lesquels ces activités sont nettement plus représentées que la moyenne régionale (Morer,

¹⁹⁸ Durant les années quatre-vingt-dix, la croissance des emplois salariés privés en ville nouvelle a été trois fois plus importante qu'en moyenne en Ile-de-France. Pour l'ensemble des villes nouvelles, le nombre d'emplois salariés a crû de 36% ; cette progression est seulement de 11% en moyenne en Ile-de-France. Saint-Quentin-en-Yvelines enregistre la progression la plus forte, suivi d'Évry (+43%), Sénart (40%) puis de Marne-la-Vallée (+32%) et Cergy (19%). Les cinq villes nouvelles ont donc connu une croissance de leurs emplois salariés supérieure à la moyenne régionale (Davezies, 2003).

¹⁹⁹ *Les villes nouvelles, de manière générale, ont initialement et en moyenne plus accueilli d'activités du secteur public qu'en moyenne en Ile-de-France* (Davezies, 2003, p.40), c'est l'un des résultats principaux souligné par Laurent Davezies. Les analyses de l'auteur portent sur la période 1982-1999. Pour 1982, il montre que l'emploi public est relativement plus présent dans l'ensemble des villes nouvelles qu'à Paris (Davezies, 2003) mais sept années plus tard, les situations des différents espaces franciliens ont convergé et les villes nouvelles se retrouvent pratiquement dans la moyenne francilienne, les espaces où l'emploi public est le plus représenté étant désormais le Val-de-Marne et la Seine-Saint-Denis. Les tableaux présents dans cette étude permettent de comparer les villes nouvelles entre elles, mais aussi aux différents départements de l'Ile-de-France et à la moyenne francilienne. Des cinq villes nouvelles, Marne-la-Vallée est la ville nouvelle dont la part des emplois publics sur l'ensemble de ses emplois est la plus faible.

²⁰⁰ Nestlé (Noisiel) et Herta se sont installés dans le secteur 2 et William Saurin dans le secteur 3 (Lagny-sur-Marne).

2003). En outre, comme le souligne Laurent Davezies, Marne-la-Vallée semble mieux dotée en activités de services aux ménages (avec Sénart) que les autres villes nouvelles (Davezies, 2003)²⁰¹.

Le taux d'emploi²⁰² se situe, en 1999, légèrement au-dessous de celui observé pour les autres villes nouvelles (1,09) et la région (1,04). En regardant plus en détail les quatre secteurs de la ville nouvelle, la relation habitat-emploi dans le Val Maubuée apparaît équilibrée, et celui du secteur 4 témoigne d'un excédent lié à l'ouverture du parc Disney. On compte respectivement 1,3 et 1,8 emplois par actif occupé. En revanche, les secteurs 1 et 3 sont marqués par un déficit d'emploi. Leur taux respectif s'élève à 0,77 et 0,89 emplois pour un actif résidant (Observatoire économique et social, 2002). Les postes d'employés et de professions intermédiaires sont les plus nombreux : chacune de ces catégories représente 28% des emplois. En 1999, un poste sur cinq est un emploi de cadre (comme en 1990), et un sur cinq est un emploi d'ouvrier (contre un sur quatre en 1990) (HEVN, INSEE, 2004). Malgré ce résultat, le taux d'emploi des employés est déficitaire et s'élève seulement à 0,84. Malgré certaines particularités touchant la structure des emplois, l'équilibre global entre population active occupée et emplois offerts sur place est presque atteint en 1999 (Morer, 2003). Marne-la-Vallée propose 0,94 emploi par actif occupé résidant.

Le taux d'emploi reste un indicateur théorique²⁰³ (Léger, 1997). Il ne permet à lui seul d'expliquer l'augmentation de la part des actifs travaillant sur place. De plus, son augmentation ne signifie pas toujours une création d'emploi²⁰⁴.

²⁰¹ En effet, *en dépit de leur peuplement rapide et aujourd'hui important, les activités présentes en villes nouvelles les font apparaître d'abord comme des pôles de production avant d'être des pôles de services de proximité aux ménages* (Davezies, 2003, p. 46).

²⁰² Il s'agit du taux d'emploi net qui exprime le rapport entre les emplois localisés dans la ville nouvelle et la population active occupée résidant dans cette ville nouvelle. Pour le taux d'emploi brut, on compterait dans la population active les chômeurs.

²⁰³ Le taux d'emploi exprime une santé économique et fiscale : *Si la dynamique de la construction de logements et celle de l'implantation des activités obéissent chacune de leur côté à des logiques propres, il apparaît que la tentative de les intégrer dans une logique commune sous le signe du « taux d'emploi » relève davantage de la volonté de sauvegarder une cohérence statistique que d'une analyse précise et minutieuse des réalités de l'équilibre habitat-emploi* (Fourier, 1988, p. 116). *De plus, un taux d'emploi égal à l'unité ne garantit pas la stabilité des actifs, mais a fortiori un taux inférieur implique obligatoirement une recherche d'emploi sur l'extérieur. (...) Dans un bassin en étroite interrelation, il serait extraordinaire qu'une population de 100 000 actifs trouvent à domicile les conditions de salaire les plus satisfaisantes ; plus la population est importante et moins elle est isolée, plus il est difficile de faire coïncider qualifications requises, compétences disponibles et optimisation locale des revenus du travail* (SGCCVN, p. 41).

²⁰⁴ Une enquête réalisée auprès des chefs d'entreprise montre que les entreprises changeant de localisation et choisissant de s'implanter à Marne-la-Vallée, pour la plupart viennent avec leurs employés. L'offre d'emplois s'adressant aux actifs résidant en ville nouvelle est donc limitée, parfois même inexistante : *Il y a eu 400 ha aménagés pour 20 000 emplois en quatre zones industrielles, m'a dit le Président de l'Établissement Public d'Aménagement. Ils se sont commercialisés difficilement. Il a été prévu un emploi pour un actif. Mais les entreprises qui se sont installées dans la ville nouvelle venaient avec le gros de leur main-d'œuvre. Elles transféraient leurs ateliers, elles se restructuraient dans une zone, elles ne créaient pas d'emplois nouveaux. Cela montre qu'il ne suffit pas de prévoir des emplois pour les avoir* (Fournier, 1979, p. 38). Le rapprochement domicile-travail des employés, dont l'entreprise est venue s'installer à Marne-la-Vallée, est un projet à moyen ou long terme : *C'est qu'on vient habiter quand même dans la ville nouvelle, mais le mouvement est lent, il faut du temps, deux ans d'aller et venues dans les métros, les bus, les cars pour qu'on se décide* (Fournier, 1979, p. 39). Une enquête menée en novembre et décembre 1987 auprès d'une vingtaine d'entreprises implantées en ville nouvelle confirme la relation complexe entre habitat-emploi : *il est impossible de s'en tenir au schéma simpliste qui ferait du transfert de l'entreprise en ville nouvelle la cause du transfert immédiat ou légèrement retardé du domicile en ville nouvelle. Bien entendu, ce cas est fréquent, mais bien d'autres se présentent et bien d'autres considérations entrent en jeu, qui peuvent selon les cas jouer pour ou contre le choix d'un habitat en ville nouvelle* (Fournier, 1988, p. 71). Plus récemment, une enquête réalisée par l'Observatoire Économique et Social de Marne-la-Vallée vient étayer ces résultats et constate le peu d'impact des entreprises venant s'installer en ville nouvelle sur l'offre d'emploi

Néanmoins, il renseigne sur l'évolution de l'offre d'emplois en ville nouvelle. Celle-ci a-t-elle continué de progresser après 1999 ?

1.2.2.2. Un développement de l'emploi qui se confirme entre 1999 et 2004

Selon l'*Enquête Emplois 1999-2004*²⁰⁵, la période la plus récente confirme la progression du nombre d'actifs occupés et du nombre d'emplois. Entre 1999 et 2004, on compte 2 600 nouveaux actifs et 3 400 nouveaux emplois de plus en moyenne par an. L'offre d'emploi a progressé plus rapidement que la population active, surtout dans les secteurs 3 et 4 de la ville nouvelle, ce qui peut expliquer l'augmentation de la part des actifs résidant et travaillant à Marne-la-Vallée entre 1999 et 2005.

Durant cette période, le nombre d'emplois du tertiaire continue de progresser alors que ceux de l'industrie et de la construction diminuent (Observatoire Économique et Social de Marne-la-Vallée, 2004). Plus de 82% des emplois recensés appartiennent à cette branche d'activité où cinq types regroupent plus de la moitié des emplois : commerces de gros et services intermédiaires (15%), services récréatifs, culturels et spectacles (14%), services fournis principalement aux entreprises (8%), services d'administrations publiques (7%) et services d'hôtelleries et de restaurants (7%). Chacun d'eux a connu depuis 1999 une augmentation variant de 10 à 33%. Le périmètre d'étude de l'*Enquête Emploi à Marne-la-Vallée* inclut la zone d'activité de Disneyland. Elle prend en compte les emplois supplémentaires générés par l'ouverture du deuxième parc d'attraction en 2002. Mais d'autres pôles d'emplois, situés hors parcs d'activité et non compris dans les centres tertiaires de la ville nouvelle, ont été créés depuis 1999 et ne sont pas comptabilisés : le centre commercial du Val d'Europe, inauguré en novembre 2000, et le centre commercial de Bay 2, ouvert au public en février 2003. Ces derniers comptent 2 700 et 1 600 emplois en 2004. L'espace de loisirs et de détente, Bay 1, achevé en 2004, n'intègre pas non plus ces effectifs. Ces trois pôles ont généré un nombre conséquent d'emplois à Marne-la-Vallée et favorisé la création de nombreux emplois à temps partiel ou à mi-temps.

Le taux d'emploi²⁰⁶ à Marne-la-Vallée s'est donc nettement amélioré depuis 1990 et semble poursuivre après 1999 son évolution. Le taux d'emploi reste un indicateur théorique et ne permet pas à lui seul d'expliquer l'augmentation de la part des actifs travaillant sur place. Néanmoins, il renseigne sur l'évolution de l'offre d'emploi en ville nouvelle.

L'emploi a certes évolué et explique, en partie, l'augmentation de la part des actifs résidant et travaillant sur place, mais d'autres facteurs interviennent. Nous pouvons nous demander le rôle

local (Gémo Conseil, 2005). Ces entreprises, implantées la plupart du temps à proximité des axes routiers et/ou des transports collectifs, restent accessibles du centre de l'agglomération où résident la plupart de leurs salariés.

²⁰⁵ L'*Enquête Emploi*, réalisée tous les ans par Epamarne-Epafrance, précise une partie des emplois créés à Marne-la-Vallée depuis 1999. Menée auprès des chefs d'entreprise, elle permet de mettre à jour un annuaire comportant un certain nombre de renseignements dont l'activité de la société et le nombre de salariés. Sont répertoriés les établissements localisés dans le périmètre des cinquante-quatre parcs d'activités et centres tertiaires de la ville nouvelle. En décembre 2003, ils représentent près de six emplois sur dix à Marne-la-Vallée.

²⁰⁶ Si l'on prend comme base de calcul la commune, le taux d'emploi net est le rapport entre les emplois localisés dans la commune et la population active occupée résidant dans cette commune. Pour le taux d'emploi brut, on compte dans la population active les chômeurs.

joué par la population déjà installée à Marne-la-Vallée car ce ne sont pas les actifs s'étant installés dans un logement neuf entre 1999 et 2004 qui expliquent ce changement. La part de ces actifs qui travaillent en ville nouvelle est plus faible que celle observée sur le cumul des *Enquêtes Ménages* 1990-1999.

1.2.2.3. Un marché de l'emploi favorisant une reprise d'activité pour les actifs résidant à Marne-la-Vallée

Le développement de l'emploi permet aussi une reprise d'activité pour les personnes à la recherche d'emploi²⁰⁷ à Marne-la-Vallée, et notamment pour les femmes. En effet, le taux de chômage à Marne-la-Vallée suit la conjoncture économique francilienne et augmente de 7,5% à 10,6% entre 1990 et 1999 (Observatoire Économique et Social de Marne-la-Vallée, 2002)²⁰⁸ mais il reste inférieur à la moyenne régionale (8.6% en 1990 et 11.5% en 1999).

L'arrivée massive des femmes sur le marché du travail est présentée dans le SDAURP de 1965 comme l'un des changements majeurs des Trente Glorieuses. Mais, les emplois offerts par la ville nouvelle n'ont pas toujours favorisé l'activité féminine. Une enquête, dont les résultats ont fait l'objet d'un article paru en 1979 dans la revue *Critique*, souligne les difficultés quotidiennes rencontrées par les habitants du quartier de l'Arche-Guédon (secteur 2 de Marne-la-Vallée) : *Le gros problème ici, c'est la pénurie d'emplois, tout le monde en parle. Les femmes surtout [...]. Parmi les femmes rencontrées, toutes ont eu cette réflexion : « Si je le pouvais, je travaillerais »* (Steinbach-Simon, 1979, p. 20). Le manque d'emplois, pour les hommes comme pour les femmes, a été jusqu'au milieu des années quatre-vingts une difficulté majeure rencontrée par les habitants de Marne-la-Vallée, et plus particulièrement les femmes. Depuis, le taux d'activité féminine y a nettement évolué. Si les emplois les concernant faisaient défaut à la fin des années soixante-dix, aujourd'hui la situation est tout autre. Le taux d'activité des femmes est similaire à celui de l'Ile-de-France soit 48%. Nous n'observons pas de différence majeure en fonction du lieu de résidence à Marne-la-Vallée. Le taux varie de 47% (secteur 3) à 49% (secteur 4).

Ordinairement, les femmes travaillent plus près de leur domicile que les hommes. Nous avons vu que ce résultat se confirmait aussi à Marne-la-Vallée²⁰⁹. Par ailleurs, le type d'emploi varie aussi selon le sexe : les femmes plus souvent que les hommes occupent des emplois à mi-temps ou à temps partiel (Essafi, Buffeteau, 2006 ; Guillot, Chaupain-Guillot, Jankeliowitch-Laval, 2007). Or, la croissance du tertiaire à Marne-la-Vallée participe au développement de ce type d'emploi. Les ouvertures successives du centre commercial du Val d'Europe et de Bay 2 à Collégien et du

²⁰⁷ L'Observatoire Économique et Social de Marne-la-Vallée ne dispose pas encore, en 2008, de données permettant d'actualiser les chiffres du chômage.

²⁰⁸ Le taux de chômage est sensiblement supérieur à la moyenne obtenue à l'échelle de la ville nouvelle dans la partie Ouest.

²⁰⁹ Nous avons vu précédemment que les femmes actives résidant à Marne-la-Vallée travaillent nettement plus souvent que les hommes à proximité de leur lieu de résidence. Elles sont aussi beaucoup plus ancrées que les hommes au sein de leur commune (20% contre 14%), de leur secteur (30% contre 21%) et de la ville nouvelle (41% contre 32%). Cette proportion varie en fonction du secteur de résidence mais la hiérarchie reste similaire : quel que soit le lieu de résidence, la part des femmes travaillant à proximité de leur résidence est plus élevée que celle des hommes.

troisième parc de Disneyland ont créé des emplois supplémentaires en ville nouvelle dont la plupart sont à mi-temps ou temps partiel. Julia et Léa, qui toutes deux étaient sans emploi à leur arrivée à Marne-la-Vallée, ont eu l'opportunité de reprendre une activité professionnelle.

Julia est arrivée en 2001 à Serris. Après un congé parental, elle a repris une activité à temps partiel au centre commercial du Val d'Europe. Julia et son mari ont quitté Paris après la naissance de leur fille. Ils ont acheté une maison à Serris où ils se sont installés en 2001. Julia a fait des études de graphisme à Cherbourg puis à Lisieux. Lorsque le couple s'installe à Marne-la-Vallée, Julia est sans emploi. Le contexte économique du Val d'Europe n'est pas un facteur qui justifie l'installation du couple mais il lui permet, par la suite, de reprendre une activité à temps partiel tout en continuant à s'occuper de sa fille :

Lorsque vous avez trouvé un emploi ici, vous recherchiez un emploi depuis longtemps ?

Non, j'ai trouvé très rapidement... Je me disais que ça allait être relativement simple de trouver un emploi vu le Val d'Europe...

Vous avez vu ça quand vous êtes arrivés ici ?

Oui, mais ça ne m'a pas fait tilt...C'était pas un des choix importants...Et puis, c'était pas à ce moment-là que je cherchais un emploi... Je me suis dit ça après, quand on avait acheté.

Comment avez-vous trouvé ?

Par moi-même ! J'ai fait mon CV, je l'ai donné aux magasins (...). On m'a fixé un entretien et voilà ! Bien sûr, je ne l'ai pas fait que dans une boutique !

Qu'est-ce que vous faites exactement ?

Je travaille dans un magasin qui s'appelle *Nature et Découvertes* et je fais 16h par semaine... J'aimerais un peu plus d'heures, mais c'est vrai que c'est bien quand même pour s'organiser.... De temps en temps, je fais un plein-temps, mais je sais que ça ne me conviendrait pas... Pas quand on a un enfant à accompagner à l'école, à aller chercher... Parce que moi, mon mari ne peut pas du tout le faire... Sauf le jeudi parce que c'est ma journée de travail et comme je termine à 21h 30, c'est lui qui va la chercher.

Léa, dont nous avons évoqué le parcours plus haut, était aussi sans emploi à Marne-la-Vallée. Coiffeuse de formation, elle a exercé son activité en Angleterre où son mari a été muté de 1987 à 1998. Lorsque le couple est revenu s'installer en France, à Marne-la-Vallée en 1998, Léa, enceinte, avait cessé son activité. Par la suite, elle a repris un emploi au Val d'Europe puis elle a décidé de changer de travail. Depuis 2003, Léa est intervenante dans des écoles où elle donne des cours d'anglais.

Et vous, vous avez retrouvé un travail lorsque vous avez emménagé ici ?

Non, j'étais enceinte de quatre mois, donc c'était pas possible. J'ai pas retrouvé de travail puisque c'était pas possible et Margot avait 18 mois²¹⁰ quand j'ai repris le travail et donc nous habitons ici. Par contre, on avait déménagé, oui, donc ça fait deux ans puisqu'en fait, j'étais enceinte de quatre mois, elle est née en décembre et nous sommes partis en 2000 mai, mai/juin 2000. J'ai retrouvé un travail quand elle avait 18 mois. J'ai repris en octobre, octobre 2000 en fait... Donc j'ai retrouvé un travail au Val d'Europe trois jours par semaine.

Et vous y travaillez actuellement encore ?

Non, non, non j'ai arrêté au bout de (rire), au bout de deux ans et demi. J'ai arrêté et je suis devenue intervenante en anglais (rire) dans les écoles... suite à notre passage en Angleterre, oui, depuis je suis intervenante en anglais.

L'offre d'emploi a connu une amélioration entre 1990 et 1999 et a continué de progresser par la suite. Son évolution va de pair avec l'augmentation de la part des actifs résidant et travaillant sur place et permet, entre autres, aux actifs en recherche d'emploi de réinsérer le monde du travail. L'offre d'emplois dans le tertiaire favorise une progression du taux d'activité des femmes. Mais, le profil des emplois créés en ville nouvelle soulève quelques questions quant à la spécialisation économique de Marne-la-Vallée et au développement d'emplois précaires.

Nous allons voir maintenant le rôle du temps dans l'évolution de lieu de travail des actifs. En effet, avec le temps, l'offre d'emploi se développe et, avec le temps aussi, les ménages reconsidèrent leur lieu de travail.

1.2.2. Facteur temps

Nous allons voir comment le lieu de travail des actifs à Marne-la-Vallée évolue après leur installation à Marne-la-Vallée.

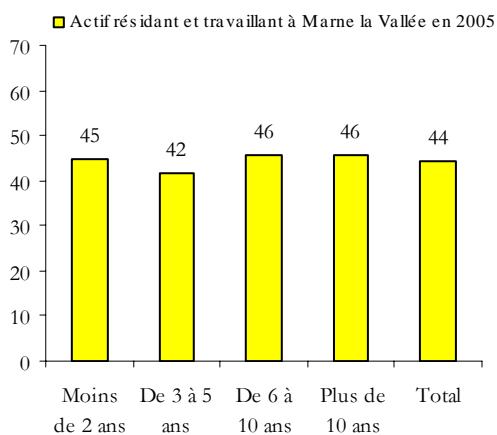
1.2.2.1. Un rapprochement domicile-travail qui s'effectue après l'arrivée en ville nouvelle

L'emploi justifie particulièrement l'arrivée des ménages de province (Carine) mais ceux-ci représentent une minorité des installations en ville nouvelle. Provenant majoritairement de la région parisienne, les habitants s'installent en ville nouvelle pour des raisons liées au logement. Quand c'est le cadre de vie, le statut d'occupation ou le type d'habitat qui ont été privilégiés, l'installation des ménages s'accompagne souvent d'une augmentation des distances domicile-travail.

Le rapprochement domicile-travail s'effectue-t-il avec le temps ? Observe-t-on, en fonction de la durée d'installation et du nombre de logements occupés à Marne-la-Vallée, une évolution du lieu d'emploi des actifs ? Nous répondrons à ces questions à partir d'une exploitation de l'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle*.

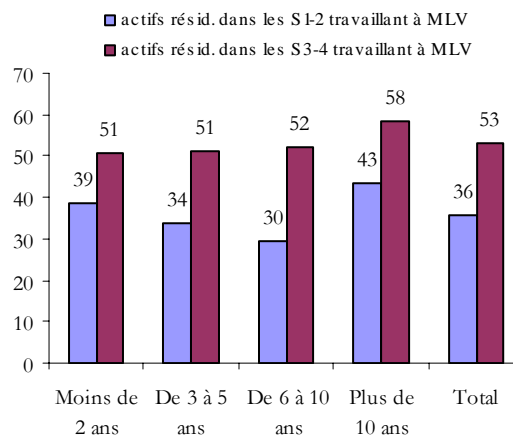
²¹⁰ Margot est la fille aînée Léa, elle est née 1998. En 1999, naît son fils.

Graphique 21 : Part des actifs résidant et travaillant à Marne-la-Vallée en fonction de la durée d'installation dans le logement (%)



Sources : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

Graphique 22 : Part des actifs résidant dans les S1-S2 et S3-4 et travaillant à MLV en fonction de la durée d'installation dans le logement (%)



Sources : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

La durée d'installation dans le logement, comme le nombre de logements occupés en ville nouvelle, s'accompagne d'une augmentation de la part des actifs travaillant sur place (**graph. 21 et 22**).

Après six ans d'installation dans le même logement, la part des actifs résidant et travaillant sur place progresse. Ce phénomène intervient plus tôt et il est plus marqué pour les actifs résidant dans la partie Est de Marne-la-Vallée. Après dix ans d'installation, cette progression s'affirme très nettement, quel que soit le lieu de résidence à Marne-la-Vallée : 43% des actifs résidant dans les secteurs 1-2 et 58% de ceux résidant dans les secteurs 3-4 occupant un même logement depuis dix ans travaillent à Marne-la-Vallée. Nous rappelons qu'en moyenne, pour chacune des deux parties de la ville nouvelle, la part des actifs résidant et travaillant en ville nouvelle s'élève respectivement à 36% et 53%.

Par ailleurs, la part des actifs résidant et travaillant en ville nouvelle est d'autant plus importante que les actifs multiplient les étapes résidentielles au sein de Marne-la-Vallée. Si en moyenne 44% des actifs résidants y travaillent, ce pourcentage s'élève à 48% lorsque qu'ils ont déjà occupé un logement à Marne-la-Vallée et 52% lorsqu'ils ont en déjà occupé deux. Ce phénomène se retrouve quel que soit le secteur d'étude : plus le nombre de logements habités en ville nouvelle est élevé plus le nombre d'actifs occupant un emploi sur place est important.

Ainsi, plus la durée d'installation des ménages au sein de la ville nouvelle est importante et plus le nombre de logements occupés à Marne-la-Vallée est élevé, et plus la part des actifs résidant et travaillant sur place augmente : 46% des actifs résidant depuis six ans dans leur logement et 52% des actifs ayant habité au moins deux logements à Marne-la-Vallée y travaillent.

Les résultats suggèrent donc que le rapprochement domicile-travail s'effectue dans le temps. Le récit des enquêtés montre que le développement de l'emploi sur place et les opportunités offertes par les mutations permettent aux actifs de reconsidérer leur lieu d'emploi et de réduire considérablement leur temps de transport.

1.2.2.2. *Changement de lieu de travail et demande de mutation*

Chiara et son mari ont quitté la Rochelle où ils résidaient depuis leur retour d'Argentine pour s'installer en Ile-de-France. Ils sont venus en région parisienne pour des raisons professionnelles : *J'ai fait un diplôme de commerce international, je me suis dit qu'il fallait que je me serve des langues que je parle : je parle anglais, italien, espagnol et français donc c'est pour ça que je me suis dit pourquoi pas le commerce international. Et à la Rochelle, c'est vrai qu'il y a beaucoup d'entreprises, donc j'ai fait ça, mais les postes sont très très comptés... J'ai entendu parler de Disney et je suis venue pour ça... J'ai passé un entretien et j'ai été prise [...], du coup, on a décidé de monter à Paris.*

Après avoir vécu à Meaux quelque mois chez sa belle-mère, Chiara s'installe à Torcy. Son mari quitte à son tour la Rochelle, trouve un emploi lui aussi en région parisienne, et vient rejoindre son épouse : *Mon mari est resté à La Rochelle. Il est resté pendant trois, quatre mois. Il avait envoyé des CV partout en région parisienne et il passait des entretiens donc il venait régulièrement à Paris pour passer des entretiens, donc moi je venais le voir... On a vécu comme ça pendant 3-4 mois jusqu'à ce qu'il ait trouvé un poste à Paris. Et là, il a démissionné à la Rochelle et il est venu à Paris [...]. Il a trouvé un poste dans un grand groupe qui rassemble des sociétés de maintenance... Il a travaillé sur plusieurs sites mais son domaine, c'est plutôt le génie climatique et donc dans cette société il a travaillé partout, à Bercy, au ministère des finances... il a donc géré toute la maintenance de ce bâtiment ensuite il a travaillé pour un groupe bancaire au Crédit Lyonnais, à Vitry... Il a passé un an à chaque poste et il est resté quatre ans dans cette boîte...*

Par la suite le mari de Chiara, qui a travaillé successivement à Paris puis à Vitry-sur-Seine, démissionne et décide de se rapprocher de son lieu de résidence : aujourd'hui, Chiara et son conjoint travaillent tous deux à proximité de leur lieu de résidence en ville nouvelle : *Quand nous sommes arrivés à Serris, on a changé l'une des voitures pour une gasoil parce que, lui, il fallait qu'il aille à Vitry en voiture aller-retour tous les jours, donc ce qui l'a fait venir à Disney c'est son transport : il ne supportait plus ! Il a vécu les grèves de 95 où c'était très dur pendant un mois dans la période de Noël et là il s'est dit : « Il faut que je trouve un boulot plus proche de la maison, on déménage ! » Moi, je ne voulais pas déménager, je ne voulais pas non plus quitter Disney ! Donc il a essayé de trouver des opportunités et il a réussi ! [...] En 96, il a postulé à Disney pour être « manager » de maintenance de l'un des hôtels de Disney [...]. Aujourd'hui, il a créé une société donc c'est un peu compliqué notre situation... Donc il a deux boulots, en fait, il a son poste à Disney, qu'il ne peut pas quitter puisqu'il a un bon salaire, et d'un autre côté, il a une société qu'il essaie de faire grandir pour plus tard quitter Disney.*

Gwénola et son mari se sont installés à Marne-la-Vallée pour bénéficier d'un cadre de vie. Souhaitant devenir propriétaire et acquérir un pavillon, le couple s'installe à Torcy au milieu des années quatre-vingt-dix. Ils sont instituteurs tous les deux. Gwénola travaille à Villiers-sur-Marne, commune du secteur 1 de Marne-la-Vallée et son mari à Noisy-le-Sec, en Seine Saint-Denis. Pour

Gwénola, l'installation à Torcy ne modifie guère ses habitudes. Elle continue de se rendre à son travail en voiture et conserve le même temps de transport. L'installation à Torcy n'a pas eu de conséquence importante ni sur son temps de déplacement, ni sur son mode de transport : *Non, non, toujours trois-quarts d'heure, avant je mettais dix minutes, mais ça ne change pas beaucoup.* En revanche, la situation est tout autre pour son conjoint. Il continue de se rendre à son travail en voiture mais le trafic et les embouteillages allongent considérablement son temps de transport : *Pour moi, ça n'a rien changé, c'est à peu près pareil. Avant, c'était pas très loin de Villiers, là c'est 5 minutes de plus donc ça n'a pas beaucoup changé. Par contre pour Vincent ça devenait loin effectivement [...]. Dans le meilleur des cas, en général une demi-heure mais ça peut aller jusqu'à une heure et demie et de Chènevères, c'était plutôt une demi-heure de moins, on va dire, mais ça dépendait des heures... on va dire dans le pire des cas [...].* Donc là, l'année dernière, il a changé, il est à Lognes parce quand il était à Noisy-le-Sec c'était une heure et demie, et ça n'était pas bien, c'était le point noir, c'était trop loin. Donc là, au bout de 13 ans, il a demandé sa mutation. Il avait beaucoup de points, du coup, il l'a eue et maintenant, il est à cinq minutes et il y va à vélo.

Pour ces deux couples, le rapprochement domicile-travail s'est effectué avec le temps, plusieurs années après leur installation à Marne-la-Vallée. Le mari de Chiara a quitté son travail à Vitry-sur-Seine et a pris un poste à Disney, le mari de Gwénola a demandé une mutation. Pour ces deux couples, l'amélioration des conditions de déplacements et la diminution du temps de transport confortent leur installation à Marne-la-Vallée.

C'est donc aussi avec le temps que les actifs résidant à Marne-la-Vallée reconsidèrent leur lieu d'emploi, participant ainsi à l'augmentation de la part des actifs résidant et travaillant sur place. L'offre et la structure de l'emploi donnent la possibilité aux habitants d'effectuer des mutations ou de changer d'employeur. Le facteur temps est très étroitement lié au facteur emploi. N'y aurait-il pas un autre facteur permettant d'expliquer l'augmentation de la part des actifs résidant et travaillant sur place ?

1.2.3. Facteur démographique

L'évolution de la structure démographique que nous avons présentée dans notre quatrième chapitre nous amène à poser l'hypothèse suivante : à la fin des années quatre-vingt-dix, les jeunes adultes, en l'occurrence les enfants des personnes venues s'installer en ville nouvelle, sont en âge de débiter leur vie active à Marne-la-Vallée. Trouvant un emploi sur place, l'augmentation de la part des actifs résidant et travaillant sur place résulterait, ici, d'un phénomène démographique. L'amélioration de l'offre universitaire et de formation combinée au développement des emplois faciliterait également l'insertion des jeunes sur le marché local du travail.

Après avoir constaté que le lieu de travail des actifs résidant à Marne-la-Vallée varie, comme ailleurs, en fonction de l'âge, nous nous demanderons dans quelle mesure l'offre de formation actuelle à Marne-la-Vallée favorise - ou non - l'insertion des jeunes adultes dans le marché du travail de la ville nouvelle.

1.2.3.1. De plus en plus de jeunes adultes résidant à Marne-la-Vallée en âge de rentrer sur le marché du travail

Les recherches réalisées à la fin des années quatre-vingt-dix ont mis en évidence la variation du lieu de travail des actifs en fonction de leurs caractéristiques socio-démographiques (Brière, Guilbert, 2002, Gallez et al., 1997 ; Orfeuil, 1998 ; Brière, Guilbert, 2002)²¹¹. L'âge, entre autres, détermine le lieu d'emploi des actifs : les jeunes adultes plus que les autres travaillent à proximité de leur lieu de résidence (Brière, Guilbert, 2002). C'est ce que nous allons vérifier pour Marne-la-Vallée.

Les caractéristiques du lieu de travail des actifs varient en fonction de l'âge²¹². Marne-la-Vallée n'apparaît pas, sur ce point, spécifique : ce sont les jeunes actifs qui travaillent le plus à Marne-la-Vallée. La part des actifs résidant et travaillant à Marne-la-Vallée diminue pour les tranches d'âge suivantes et remonte sensiblement après 50 ans (**Tab. 11**). Concernant les moins de 25 ans, deux actifs sur dix (19%) travaillent dans leur commune de résidence, un actif sur deux²¹³ dispose d'un emploi en ville nouvelle (46%) et 15 % seulement travaillent à Paris. Ces résultats semblent se confirmer pour l'ensemble des villes nouvelles : *Différenciées par classe d'âge, les dépendances des actifs des villes nouvelles à l'égard de l'emploi parisien montrent que les jeunes actifs des villes nouvelles de moins de trente ans sont partout particulièrement moins nombreux que la moyenne à aller travailler à Paris. Associé au fait que ces jeunes sont en moyenne plus nombreux à résider et travailler en villes nouvelles, ce constat conduit à se demander si ces tendances renvoient aux contraintes liées à l'obtention d'un premier emploi, et/ou sont l'expression d'un véritable choix de mode de vie pour des populations souvent nées sur place* (Berroir, Cattan, Saint-Julien, p. 124).²¹⁴. Les actifs les plus jeunes nous intéressent particulièrement. En effet, nous avons souligné dans le chapitre 4 que la part des 20-39 ans avait diminué entre 1990-1999. En regardant plus précisément cette tranche d'âge et en isolant les 20-29 ans, on remarque que leur part est restée relativement stable entre les deux recensements²¹⁵ mais les effectifs concernés ont évolué : en dix ans, Marne-la-Vallée compte 5 800 habitants de plus dans la tranche des 20-29 ans. Ce

²¹¹ Il apparaît que les femmes travaillent plus souvent que les hommes au sein de leur commune de résidence (Fagnani, 1990), la présence d'enfants étant un facteur qui prédispose à un emploi sur place (Brière, Guilbert, 2002). En outre, les cadres travaillent plus loin de leur domicile que les employés (Baccaïni, 1996).

²¹² Nous souhaitons, dans notre développement, nous axer sur la variable âge mais les autres caractéristiques comme le sexe et la catégorie sociale influencent aussi le lieu d'emploi des actifs (Observatoire Économique et Social de Marne-la-Vallée, 2004a, b, c, d). Comme pour l'âge, les résultats obtenus à Marne-la-Vallée ne sont pas spécifiques. Si, pour toutes les catégories sociales, Marne-la-Vallée reste le premier lieu d'emploi, plus cette catégorie est élevée, et moins les actifs travaillent en ville nouvelle. Excepté les agriculteurs, les artisans, les commerçants et les chefs d'entreprise, peu représentés en ville nouvelle, ce sont les ouvriers et les employés qui à Marne-la-Vallée (42%). À l'inverse, les cadres et les professions intermédiaires sont proportionnellement moins nombreux à résider et travailler en ville nouvelle (31% contre 35%).

Ce sont aussi les femmes, plus que les hommes, qui travaillent dans leur commune de résidence (20% contre 14%). Elles travaillent aussi plus fréquemment en ville nouvelle (41% contre 32%). Cette proportion varie en fonction du secteur mais quel que soit le lieu de résidence, la part des femmes travaillant à proximité de leur résidence est plus élevée que celle des hommes.

²¹³ Les 15-19 ans et les 20-25 ans représentent 8% des actifs résidant en ville nouvelle.

²¹⁴ 36% des actifs âgés de 50 ans et plus résident et travaillent à Marne-la-Vallée. Nous rappelons, par ailleurs, que la part des 40-59 ans a connu une progression importante durant les années quatre-vingt-dix. Marne-la-Vallée, conserve encore une population relativement jeune, mais les actifs âgés de 40 à 49 ans sont plus représentés à Marne-la-Vallée (30%) qu'en moyenne en Ile-de-France (27%).

²¹⁵ En 1999, les 20-29 ans représentent respectivement 15,4% et 15,5% de la population.

sont les plus jeunes qui connaissent la plus forte progression : les 20-24 ans ont augmenté de 22% (+ 3 200 individus) tandis que les 25-29 ans ont progressé de 15% (+2 600 individus).

Tableau 11 : Lieu de travail des actifs résidant à Marne-la-Vallée en 1999 en fonction de l'âge

	Age des actifs résidant à Marne-la-Vallée													
	15-19 ans		20-24 ans		25-29 ans		30-39 ans		40-49 ans		Plus de 50 ans		TOTAL	
Lieu des actifs de habitant à MLV	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%
commune de résidence	221	20	1407	19	2352	15	5104	15	5613	17	3988	20	18685	17
secteur de résidence	392	36	2407	32	3877	25	7792	23	8202	25	5475	27	28145	25
Marne la vallée	541	49	3490	46	5868	38	11720	35	11619	35	7301	36	40539	36
communes périphériques de MLV	132	12	597	8	1155	7	2279	7	2286	7	1511	7	7960	7
93 (hors VN)	71	6	540	7	1399	9	2887	9	2833	8	1741	9	9471	8
94 (hors VN)	129	12	797	11	1696	11	4104	12	3936	12	2537	12	13199	12
77 (hors VN)	107	10	535	7	1254	8	2170	6	1990	6	1245	6	7301	7
Est parisien [MLV-93-94-77]	747	68	4890	64	9117	58	19089	57	18739	56	11827	58	64409	58
Paris	206	19	1578	21	3671	24	9168	27	9648	29	5490	27	29761	27
92	27	2	362	5	1044	7	2319	7	2075	6	1275	6	7102	6
95	5	0	126	2	367	2	717	2	619	2	311	2	2145	2
78	2	0	49	1	97	1	200	1	240	1	169	1	757	1
91	6	1	63	1	154	1	378	1	351	1	248	1	1200	1
RIF	1094	100	7540	99	15550	100	33663	100	33311	100	20317	100	111475	100
Hors RIF	2	0	50	1	53	0	89	0	86	0	75	0	355	0
TOTAL	1096	100	7590	100	15603	100	33752	100	33397	100	20392	100	111830	100

Source : INSEE, RGP 1999

Les évolutions démographiques confirment l'augmentation des effectifs de jeunes adultes susceptibles d'avoir intégré le marché du travail durant les années quatre-vingt-dix et la proximité domicile-travail pour les moins de trente ans se vérifie. Ces deux résultats nous permettent de confirmer la participation de l'évolution de la structure démographique à l'augmentation de la part des actifs résidant et travaillant sur place. Son impact reste toutefois mesuré étant donné le poids des tranches d'âge au sein de la population active occupée de Marne-la-Vallée. Les moins de 15-24 ans et les 25-29 ans représentent 1% et 7% de la population active occupée en 1999.

Nous allons voir maintenant dans quelles mesures le développement de l'offre de formation serait un facteur favorisant l'insertion des jeunes sur le marché du travail local.

1.2.2.2. Une offre de formation qui favorise l'insertion des jeunes sur le marché du travail ?

Les résultats du recensement de 1999 montrent qu'avant l'âge de 16 ans, la quasi-totalité des scolaires fréquente un établissement scolaire de Marne-la-Vallée. En revanche, pour la tranche d'âge suivante (les 16-18 ans), les destinations commencent à se diversifier. Le poids de la ville nouvelle diminue. Ces jeunes adultes étudient toujours majoritairement en ville nouvelle (70%) mais 13% fréquentent une école située dans le Val-de-Marne et 8% vont en Seine-Saint-Denis. Dans les tranches au-delà de 19 ans, le poids de Marne-la-Vallée reste important mais l'attraction de la capitale s'affirme très nettement : 39% continuent de fréquenter la ville nouvelle²¹⁶ et 28% s'orientent vers Paris (**Tab. 12**)²¹⁷. Ils se dirigent ensuite et prioritairement dans le Val-de-Marne (14%)²¹⁸ et en Seine-et-Marne (6%). Cette dernière destination est surtout très importante pour le secteur 4 (25%).

Tableau 12 : Lieu d'études des scolaires âgés de 15 ans et plus résidant à Marne-la-Vallée en 1999 et 2005 (%)

	1999*	2005**
Commune de résidence	28	35
Secteur de résidence	40	49
Ailleurs à MLV	11	14
Total MLV	51	64
Seine-Saint-Denis [Hors VN]	5	4
Val-de-Marne [Hors VN]	14	8
Seine-et-Marne [Hors VN]	7	6
Est Parisien (y compris MLV)	78	82
Paris	17	13
Hauts-de-Seine	2	3
Essonne	1	1
Val d'Oise	0	0
Les Yvelines	0	0
RIF	98	99
Hors RIF	2	1
Total	100	100

* Source INSEE, RGP 1999 : les tranches d'âge disponibles concernent les 16 ans et plus

** Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005 : les tranches d'âge enquêtées concernent les 15 ans et plus

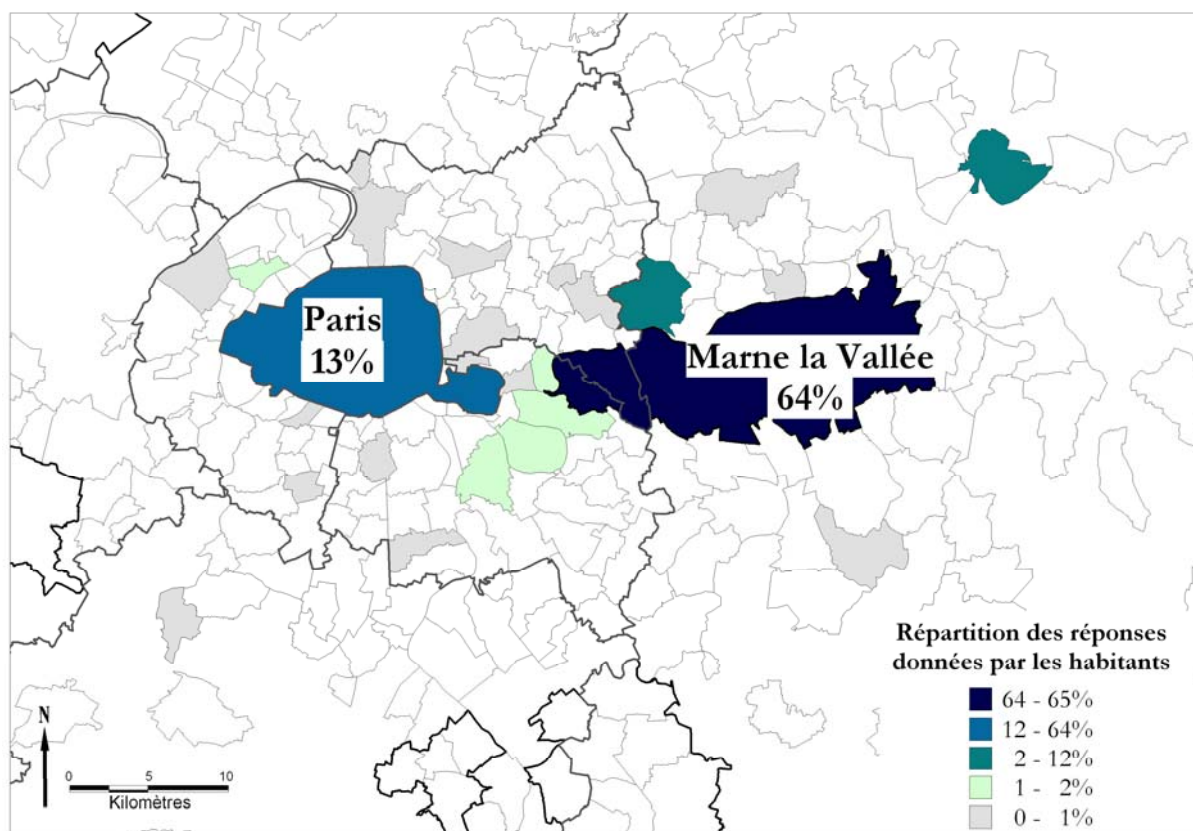
En 2005, le poids de Marne-la-Vallée progresse et l'attraction de Paris diminue pour les jeunes âgés de 15 ans et plus : en 2005, 64% étudient en ville nouvelle et 13% sont inscrits à Paris, ils étaient 51% et 17% en 1999 (**Tab. 12 et carte 11**).

²¹⁶ 18% des 19 ans et plus restent au sein de leur commune de résidence 26% au sein de leur secteur de résidence

²¹⁷ Marne-la-Vallée reste la première destination des 19 ans et plus dans les trois premiers secteurs de la ville nouvelle (30,5%, 46% et 35% des 19 ans et plus résidant dans les secteurs 1, 2, et 3 fréquentent un établissement situé à Marne-la-Vallée). Ce résultat ne se vérifie pas pour le secteur 4 : 27% se rendent à Paris et 26% restent en ville nouvelle.

²¹⁸ Surtout ceux résidant dans le secteur 1 (10%)

Carte 11 : Lieu d'études des personnes âgées de 15 ans et plus résidant à Marne-la-Vallée en 2005



Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

L'évolution de l'offre universitaire à Marne-la-Vallée²¹⁹ permet d'expliquer en partie l'augmentation de la part des jeunes résidents étudiant sur place. En revanche concernant les lycéens, il n'y a pas eu de changement majeur.

L'offre scolaire concernant les lycées a peu évolué depuis 1999 (**Tab. 13**). Seul un établissement, situé à Lognes, a ouvert ses portes depuis 2001. La ville nouvelle compte, en 2005, dix lycées publics et quatre lycées privés (deux à Noisy-le-Grand, un à Lagny-sur-Marne et un à Bussy-Saint-Georges). Les effectifs ont légèrement augmenté (6% depuis 1999). Pour la rentrée 2004-2005, près de 11 000 lycéens se sont inscrits dans un établissement à Marne-la-Vallée. L'offre devrait se développer prochainement, notamment dans le secteur 4, qui ne compte en 2004 aucun lycée.

²¹⁹ L'université de Marne-la-Vallée comme celle de Cergy-Pontoise, fait partie des quatre universités créées en Ile-de-France lors du CIAT du 3 octobre 1991. Ces universités avaient un double objectif : *le désengorgement de Paris intra-muros et le rééquilibrage interne à l'Ile-de-France afin de répondre par des enseignements diversifiés aux fort accroissement des académies de Versailles et de Créteil* (Berand, 2005, p. 96).

Tableau 13 : Effectifs scolaires des lycées publics et privés à Marne-la-Vallée en 1998-1999 et 2004-2005

	1998-1999		2004-2005		Evolution entre 1998-1999 et 2004-2005 (%)
	Effectif	%	Effectif	%	
secteur 1	2884	28	3011	28	4
secteur 2	4246	42	4327	40	2
secteur 3	3072	30	3470	32	13
secteur 4		0		0	
MLV	10202	100	10808	100	6

Epamarne-Epafrance, La rentrée scolaire à Marne-la-Vallée, « Situation des effectifs scolaires dans les lycées publics et privés » - Chiffres cumulés de 1998 à 2005

En revanche, l'amélioration de l'offre universitaire contribue à expliquer la progression importante des étudiants scolarisés sur place (Tab. 14).

Tableau 14 : Évolution du nombre d'étudiants du secteur public et privé inscrits à Marne-la-Vallée de 1998-1999 à 2004-2005²²⁰

	1998-1999		1999-2000		2000-2001		2001-2002		2002-2003		2003-2004		2004-2005		Evolution entre 1998-1999 et 2004-2005 (%)
	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	
secteur 1	2473	23	2283	18	1391	11	1352	9	2165	13	2192	13	1973	11	-20
secteur 2	7797	73	10199	81	11686	88	13002	89	13075	81	13507	81	14928	83	91
secteur 3	466	4	137	1	144	1	198	1	204	1	161	1	142	1	-70
secteur 4		0		0		0		0	600	4	800	5	954	5	
MLV	10736	100	12619	100	13221	100	14552	100	16044	100	16600	100	17997	100	68

Epamarne-Epafrance, La rentrée scolaire à Marne-la-Vallée, « L'enseignement supérieur à Marne-la-Vallée - secteur privé et public » - Tableau réalisé d'après les cumuls 1998-2005.

De manière générale, l'attraction des universités des villes nouvelles se confirme en Ile-de-France. En 2002, un peu plus de 10% des étudiants franciliens inscrits à l'université le sont dans un établissement localisé dans l'une des cinq villes nouvelles franciliennes, soit environ 54 300 étudiants (Berroir, Cattan, Saint-Julien, p. 68, 2005). En évaluant l'intensité de l'emprise locale pour chaque commune, Sandrine Berroir, Nadine Cattan et Thérèse Saint-Julien étudient la proportion d'étudiants inscrits dans un établissement d'une ville nouvelle sur le total des étudiants résidant dans la commune. Les auteurs montrent que dans le contexte très concurrentiel qui caractérise la région Ile-de-France, l'emprise locale de chacune des universités des villes nouvelles se construit de façon très dissymétrique : *Toutes choses égales par ailleurs quant à la distance, les communes sont d'autant plus dépendantes de l'établissement de la ville nouvelle, qu'elles se trouvent à proximité, et qu'elles*

²²⁰ Universités et grandes écoles du secteur public et privé implantées à Marne-la-Vallée en 2004 : Université de Marne-la-Vallée (UMLV), École Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC), École des Sciences Géographiques (ESG), École Supérieure d'Ingénieurs Électronique et Électrotechnique (ESIEE), École Supérieure des Techniciens en Électronique (ESTE), Institut Supérieur de Technologies et de Management (ISTM), Institut Supérieur des Biosciences Médicales (ISBM), École d'Architecture de Marne-la-Vallée, Institut Français d'Urbanisme (IFU), École du Trésor, Ministère des Finances, École Nationale des Impôts, École Louis Lumière, cinéma et photographie, École Supérieure de Concept et de Production Industrielle (ESCI-CNAM), École d'Infirmières (IFSI), STEDEREN, École Supérieure de Commerce de Meaux/Marne-la-Vallée, CFAI Ingénieurs 2000.

sont situées dans une direction diamétralement opposée à celle de Paris [...]. Sur le chemin « naturel » de la mobilité qui tend à mettre ces communes de la périphérie dans la dépendance du centre parisien principal, l'offre de formation des universités des villes nouvelles représente une opportunité réelle de satisfaction de la demande. Elle s'interpose donc efficacement pour retenir, à son avantage, une part de ce flux ascendant (Berroir, Cattan, Saint-Julien, 2005, p.70). Le bilan effectué par Sandrine Berroir, Nadine Cattan et Thérèse Saint-Julien concernant l'attraction des universités des villes nouvelles propose donc des résultats globalement positifs. Les villes nouvelles ont su fabriquer de solides centralités de proximité, répondant ainsi à la demande de formation des étudiants des villes nouvelles et de la Grande Couronne.

Marne-la-Vallée offre désormais des filières équivalentes aux pôles universitaires structurant de la région parisienne comme Paris ou Créteil (1er, 2ème et 3ème cycle, DESS, IUT), comme des filières spécialisées (notamment les grandes écoles comme l'ENPC, ESIEE et plus récemment l'école d'architecture de Marne-la-Vallée). Les universités des villes nouvelles, et particulièrement Marne-la-Vallée ont fortement développé les premiers cycles de formation : *La relative spécialisation de leurs diplômes, résultat d'une offre de formation à finalité fortement professionnelle, accentue l'identité de ces universités nouvelles de la Grande Couronne, ce que l'étude de l'OFIPE²²¹ (2005, p.4) a très clairement pointé : « près d'un étudiant sur trois au niveau de licence, plus de 70% au niveau du bac +5 sont inscrits dans des formations professionnelles » ce qui distingue d'emblée les universités des villes nouvelles, et en particulier Évy et Marne-la-Vallée, des autres universités françaises en général, et des autres universités franciliennes en particulier* (Berroir, Cattan, Saint-Julien, p. 68, 2005). Mais, le choix de formation offert par les universités des villes nouvelles est moins performant concernant les diplômes de troisième cycle.

Depuis 1999, près de 6 000 étudiants supplémentaires se sont inscrits à l'université de Marne-la-Vallée soit une progression de l'ordre de 58% comparé à 1999. La rentrée 2002-2003 a inauguré la création d'un deuxième pôle universitaire au Val d'Europe complétant l'offre de la Cité Descartes. Il se structure autour de trois types d'enseignement : arts, métiers du spectacle, arts appliqués et nouvelles technologies (Institut Charles Gros), santé (école d'infirmières) et enseignement à caractère international (géopolitique, défense, sécurité, stratégie des affaires internationales) : 600 étudiants se sont inscrits au cours de la première rentrée (2002-2003) ; en 2004-2005, ils étaient 950.

L'évolution des lieux d'études des étudiants résidant à Marne-la-Vallée témoigne, malgré quelques fragilités, d'une offre universitaire qui s'est diversifiée depuis les années quatre-vingt-dix. De plus en plus de jeunes adultes poursuivent leurs études à Marne-la-Vallée et ces derniers s'orientent moins fréquemment vers Paris. En conséquence, le développement de l'offre universitaire, dont les nouvelles propositions de formation correspondent aux secteurs d'activités développés en ville nouvelle, combinées à l'offre d'emplois, constitue pour les jeunes adultes un potentiel facilitant l'entrée dans la vie active. Antoine et Lili ont tous deux grandi à Marne-la-Vallée où ils ont débuté leur vie active.

²²¹ Observatoire des Formations, des Insertions Professionnelles et des Évaluations.

Les parents d'Antoine sont venus s'installer à Marne-la-Vallée dans les années quatre-vingts. Antoine a fait ses études à Marne-la-Vallée, puis à Paris avant de revenir en ville nouvelle. Il a trouvé son premier poste à Lognes. Son parcours montre les possibilités de formation offertes par la ville nouvelle et les opportunités d'y débiter sa vie professionnelle. Antoine a grandi jusqu'à l'âge du collège à Alfortville puis, suite à la fermeture de l'entreprise familiale, il emménage à nouveau et s'installe avec ses parents à Noisy-le-Grand. Après le lycée à Noisiel, Antoine s'inscrit en BTS à Paris avant de poursuivre à l'Université de Marne-la-Vallée : *j'ai fait ma 3ème là [à Noisy-le-Grand] et puis après, en fait, j'ai fait une seconde, première, terminale technique à Noisiel à René Cassin... Et après, donc, j'ai fait un BTS sur Paris et après, j'ai refait un DEUG et une licence sur Marne-la-Vallée, enfin Noisy [...]* Donc j'ai fait mes études et après j'ai fait l'armée, pas loin : j'étais à Vincennes. Et puis à partir de là, j'ai commencé à chercher du boulot. J'en ai trouvé pas très loin, à Lognes juste à côté, donc j'ai eu du bol.

Le premier emploi qu'Antoine trouve à Lognes témoigne non seulement de la possibilité de débiter son parcours professionnel en ville nouvelle mais aussi du rôle de la mobilisation de réseaux de connaissances dans la recherche d'emploi. Antoine explique son premier travail comme étant le résultat d'un concours de circonstances : *Oui là, c'était un super concours de circonstances ! Là, en fait c'était pas du tout ma branche puisque, moi, je travaillais dans l'informatique et qu'eux, ils travaillaient dans la quincaillerie, mais ils cherchaient un assistant pour l'informatique. En fait, quand j'ai été à l'ANPE, ils recherchaient un technicien mais l'annonce était super vague, donc j'ai décidé de postuler quand même et en fait, j'ai passé un entretien... et en fait, à la fin de l'entretien [...] j'ai appris que cette boîte était gérée par un gars dont le nom me disait quelque chose et en fait c'était un ami de mon grand-père, donc je suppose que par la suite ça m'a aidé parce que ça a marché...*

Lili a 25 ans, comme Antoine elle a grandi en ville nouvelle. Ses parents se sont installés à Noisy-le-Grand où elle vit aujourd'hui avec son compagnon. Lili a suivi toute sa scolarité à Noisy-le-Grand et a étudié par la suite à l'université de Marne-la-Vallée. Elle travaille actuellement en tant qu'éducatrice sportive à Noisy-le-Grand et à Bry-sur-Marne. Elle souhaite passer prochainement les concours pour entrer dans la fonction publique :

Moi, alors j'ai passé un BAC, je suis rentrée dans une filière sportive qui est le STAPS²²², pour être prof d'EPS²²³ à terme [...]. Là, je travaille en mairie comme éducatrice sportive, donc avec les enfants de primaire, le mercredi, et des fois le samedi, et heu je travaille aussi pour le même genre de boulot à la mairie de Bry-sur-Marne [...]. Je travaille aussi comme surveillante dans un collège, mais c'était pour passer mon concours de prof d'EPS [...]

Toutes tes études, tu les as faites à Noisy-le-Grand ?

Donc, j'ai fait Neuilly-sur-Marne pour tout ce qui est maternelle, et tout ce qui est primaire, je l'ai fait à Noisy-le-Grand dans une école juste à côté-là, et aussi collège Noisy, lycée Noisy et fac Marne-la-Vallée mais qui est juste à côté là.

A chaque fois, c'était à côté de chez toi ?

Oui, j'ai eu beaucoup de chance parce que tout ce que j'ai trouvé était tout à côté, que ce soit travail temporaire ou les études, j'étais vraiment à 5 minutes de chez moi, quoi !

C'était important pour toi que tout ça se déroule à côté de chez toi ?

²²² STAPS : Sciences et Techniques des Activités Physiques et Sportives.

²²³ EPS : Éducation physique et sportive.

Euh... important, heu c'est sûr que c'est un plus ! [...] Enfin, tout ce qui était études collège, lycée, j'étais à côté de chez moi mais pour la fac j'avais demandé dans les premiers choix à faire, après mon Bac [...], Lacretable à Paris 5. Une fac bien pour le sport mais qui ne m'a pas acceptée [...]. Après, j'avais demandé espagnol et puis 3ème choix, je revenais sur STAPS à Marne-la-Vallée parce que je voulais vraiment la filière sportive au départ !!

L'arrivée sur le marché du travail de jeunes actifs vivant en ville nouvelle explique en partie l'augmentation de la part des actifs y résidant et y travaillant. Leur insertion sur le marché du travail local est favorisée par le développement de l'offre universitaire à Marne-la-Vallée. Même si la part des actifs de moins de trente ans reste peu importante comparée au plus de trente ans, les évolutions relevées dans les années quatre-vingt-dix pourraient se confirmer dans les années et venir.

1.3. Conséquence en termes de modes de transport

1.3.1. Une répartition des modes de transport en fonction du lieu de travail conforme aux orientations du SDAURP

Les villes nouvelles ont souvent été associées à l'image du *tout automobile*. Or, le développement conjoint des transports individuels et collectifs constitue l'une des conditions de réussite majeure des villes nouvelles franciliennes. La création des villes nouvelles implique donc la mise en œuvre d'infrastructures puissantes et rapides permettant aux citoyens motorisés ou non motorisés d'accéder à l'ensemble des pôles d'emplois, situés à l'extérieur comme à l'intérieur de la ville nouvelle. Nous avons vu dans le chapitre 3 que l'urbanisation de Marne-la-Vallée s'est développée en *chapelet* autour des stations RER. Afin de faciliter l'usage des transports en commun, les densités de construction ont privilégié de plus fortes densités à proximité de ces stations et le réseau des voies pour piétons et cyclistes y a été particulièrement étudié (Rousselot, 1979) : les personnes résidant à proximité devaient pouvoir rejoindre la gare à pied ou en vélo, les autres, venant de quartiers plus éloignés, accéder à la station en bus (gares routières localisées aux gares RER) ou en voiture (présence de parcs de stationnement à proximité des gares)²²⁴.

²²⁴ Ces objectifs semblent aujourd'hui atteints. L'enquête RATP permet de connaître les entrants de chacune des stations RER de Marne-la-Vallée à travers leurs origines géographiques, leurs modes de rabattement vers la gare, leurs motifs et leurs créneaux horaires de déplacement. L'effectif des usagers du RER continue de progresser : le nombre d'entrants des neuf gares est passé de 78 800 à 97 400 entre 1997 et 2002. Toutes les stations RER de Marne-la-Vallée ont connu une augmentation du nombre d'entrants entre 1997 et 2002 (+24%), y compris la gare de Noisiel dont la commune a pourtant perdu des habitants entre 1990 et 1999. Noisy-le-Grand-Mont-d'Est, avec 24 000 entrants par jour, est la station la plus importante. Elle concentre un quart du trafic quotidien de Marne-la-Vallée.

L'origine des entrants montre l'attraction des gares RER de Marne-la-Vallée : 78% des entrants aux stations RER viennent de la commune, 88% de leur secteur d'aménagement. Au total, 91% sont de la ville nouvelle et 8% arrivent d'une commune limitrophe ou plus éloignée (ils viennent principalement de Meaux, Provins, Fontainebleau et Mitry-Mory). 66 % des usagers accèdent à la station RER en premier lieu à pied. Ce pourcentage est resté relativement stable entre 1997 et 2002 mais les effectifs ont augmenté pour toutes les gares RER de Marne-la-Vallée. Les entrants rejoignent ensuite la gare en bus (22%) puis en voiture (11%). Le pourcentage représenté par les deux-roues reste marginal (0.1%) même si les effectifs concernés ont légèrement augmenté depuis 1997. Par ailleurs, les usagers n'ont pas toujours recours à la gare RER la plus proche : l'hétérogénéité des politiques de stationnement et la répartition des zones cartes orange (passage de la zone 4 à 5 après Champs-sur-Marne) expliquent ce comportement. C'est le cas

Néanmoins, d'importants besoins de liaisons restent à satisfaire par des moyens individuels de transport, soit pour des motifs de déplacement où l'usage des transports en commun est trop contraignant, soit pour des liaisons domicile-travail sur des itinéraires où les transports en commun sont peu concurrentiels par rapport à l'automobile (IAURP, 1970). Quel mode de transport utilisent les actifs résidant à Marne-la-Vallée ?

Pour la première fois en 1999, le recensement de la population permet de connaître les modes de transport²²⁵ utilisés par les actifs pour se rendre sur leur lieu de travail.

D'après le recensement de 1999, l'automobile se présente comme le mode de transport le plus utilisé par les actifs résidant à Marne-la-Vallée mais son poids reste relatif : l'automobile concerne moins d'un actif sur deux (45%). Les actifs résidant en ville nouvelle utilisent sensiblement plus leur voiture pour se rendre sur leur lieu d'emploi qu'en moyenne en Ile-de-France : l'écart étant de trois points (42%). L'image de la ville nouvelle régie par le *tout automobile* ne correspond qu'en partie à la réalité : plus d'un tiers des actifs empruntent les transports collectifs pour se rendre sur leur lieu de travail (34%) ; ce résultat est identique à celui des actifs résidant dans le Val-de-Marne) et supérieur d'un point à la moyenne régionale (33%).

Le mode de transport varie en fonction du lieu de travail (**Tab. 15**) : à destination de Paris et des Hauts-de-Seine, les actifs résidant à Marne-la-Vallée utilisent en premier lieu les transports en commun (à 62% et 59%) et combinent le plus souvent plusieurs modes de transport (17%). Conformément aux orientations du SDAURP, l'accès au centre de l'agglomération s'effectue très majoritairement en transports collectifs cependant l'usage de l'automobile vers Paris Rive gauche, en l'absence de liaison et de connexion, reste important : en moyenne en 1999, 72% des actifs travaillant à Paris Rive droite utilisent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu d'emploi ; seulement 29% utilisent ce mode de transport lorsqu'ils travaillent à Paris Rive gauche. En moyenne sur l'ensemble des actifs travaillant à Paris, 62% utilisent les transports en commun et 17% combinent plusieurs modes de transport (Observatoire Économique et Social, 2004).

d'Anne qui habite à Bailly depuis le milieu de la fin des années quatre-vingt-dix. Pendant quelques mois, Anne a travaillé à Paris. La station RER du Val d'Europe est géographiquement la plus proche mais Anne préfère prendre sa voiture et aller à la gare de Noisiel où le parking est gratuit : *Au début je prenais le bus et après j'ai coupé, j'allais me garer à Noisiel parce qu' [...] il y avait un grand parking gratuit [...]. Pour le temps que je mettais en bus pour aller au Val d'Europe, je gagnais du temps à aller directement à Noisiel en voiture. J'y allais avec la Mini et je me garais sur le parking. Je commençais très tôt donc je trouvais toujours une place parce qu'à Val d'Europe, on ne peut pas se garer comme ça et du coup, je gagnais vingt minutes à une demi-heure sur mon temps de trajet, ce qui était énorme !* (Anne, 37 ans, Bailly-Romainvilliers).

²²⁵ Les modes de déplacement détaillés par le recensement de la population sont présentés de la manière suivante : marche à pied, deux-roues, voiture uniquement, transports en commun uniquement, plusieurs modes de transport (non détaillés) et pas de transport. En parlant de l'usage de la voiture ou des transports en commun nous parlerons des actifs utilisant uniquement un mode de transport.

Tableau 15 : Modes de transport des actifs résidant à Marne-la-Vallée en fonction du lieu de travail en 1999

	A pied uniquement		Deux roues uniquement		Voiture uniquement		TC uniquement		Plusieurs modes de transport		Pas de transport		Total des actifs	
	Effectifs	%	Effectifs	%	Effectifs	%	Effectifs	%	Effectifs	%	Effectifs	%	Effectifs	%
MARNE LA VALLEE	5398	13	761	1,9	21084	52	7623	19	3013	7	2660	7	40539	100
PARIS	58	0	405	1	5606	19	18482	62	5123	17	87	0	29761	100
92	14	0	93	1	1559	22	4216	59	1204	17	16	0	7102	100
93 (hors VN)	26	0	173	2	5658	60	2561	27	1015	11	38	0	9471	100
94 (Hors VN)	77	1	228	2	8176	62	3497	26	1181	9	40	0	13199	100
77 (Hors VN)	56	1	151	2	5730	78	805	11	534	7	25	0	7301	100
78	4	1	14	2	332	44	298	39	109	14	0	0	757	100
91	4	0	20	2	822	69	253	21	100	8	1	0	1200	100
95	2	0	16	1	1717	80	292	14	117	5	1	0	2145	100
HORS RIF	16	5	3	1	185	55	70	21	58	17	3	1	335	100
TOTAL	5655	5	1864	2	50869	45	38097	34	12454	11	2871	3	111810	100
Est Parisien (hors VN)	159	1	552	2	19564	65	6863	23	2730	9	103	0	29971	100
COMMUNES PERIPHERIQUES	115	1	200	3	5558	70	1364	17	695	9	28	0	7960	100
1ère COURONNE (hors VN)	117	0	494	2	15393	52	10274	35	3400	11	94	0	29772	100
2ème COURONNE (Hors VN)	66	1	201	2	8601	75	1648	14	860	8	27	0	11403	100

Source : INSEE, RGP 1999

* 100 = (a)+(b)+(c)+(d)+(e)+(f)

En revanche, les actifs utilisent davantage l'automobile lorsqu'ils effectuent des trajets de périphérie à périphérie. C'est à destination du Val d'Oise et de la Seine-et-Marne, destinations ayant fortement augmenté depuis 1990, que l'utilisation de la voiture est la plus importante (89% et 77%). L'usage de la voiture domine également dans les déplacements de proximité : vers les communes limitrophes de Marne-la-Vallée (70% des trajets s'effectuent en automobile) et à l'intérieur même du périmètre de la ville nouvelle (52% des actifs résidant et travaillant à Marne-la-Vallée utilisent leur voiture).

Nous pouvons donc confirmer que si Marne-la-Vallée semble avoir répondu à ses objectifs en matière de transport, les trajets de courte distance ne s'en effectuent pas moins en voiture, ce qui laisse supposer que la desserte interne en transports en commun reste insatisfaisante.

1.3.2. Des trajets de courte distance qui favorisent aussi l'usage de la voiture

Cette hypothèse nous amène à observer plus précisément les modes de transport des actifs résidant et travaillant à Marne-la-Vallée, et qui se rendent quotidiennement dans l'un des deux centres urbains de la ville nouvelle. Leur accès, rappelons-le, devait permettre un usage limité de l'automobile.

En 1999, les actifs résidant et travaillant aux centres urbains de Noisy-le-Grand et du Val d'Europe représentent un tiers des actifs résidant et travaillant à Marne-la-Vallée. La proximité

entre lieu de résidence et lieu de travail varie en fonction des deux centres urbains : la très grande majorité des actifs résidant et travaillant dans le premier centre urbain, habitent à proximité de celui-ci (les trois quarts viennent du secteur 1) alors que ceux travaillant au Val d'Europe proviennent plutôt de l'ensemble de Marne-la-Vallée. Les différences en matière de densité urbaine et d'avancée d'urbanisation entre la partie Ouest et Est de la ville nouvelle expliquent en partie ce résultat.

Le mode de transport emprunté par les actifs résidants varie également en fonction du lieu de travail : les actifs habitant et travaillant à Marne-la-Vallée accèdent relativement peu en transport en commun au centre urbain de Noisy-le-Grand (23%) comparé au Val d'Europe. Mais cette faible utilisation n'est pas compensée par un usage intensif de l'automobile (puisque'elle reste conforme à la moyenne générale de la ville nouvelle soit 45%). On observe un report sur les modes lents : 14% des actifs habitant la ville nouvelle et travaillant à Noisy-le-Grand s'y rendent à pied (à titre de comparaison, la marche concerne 13% des parisiens qui travaillent au sein de la capitale). C'est donc la marche à pied qui, dans ce cas, se substitue aux transports en commun.

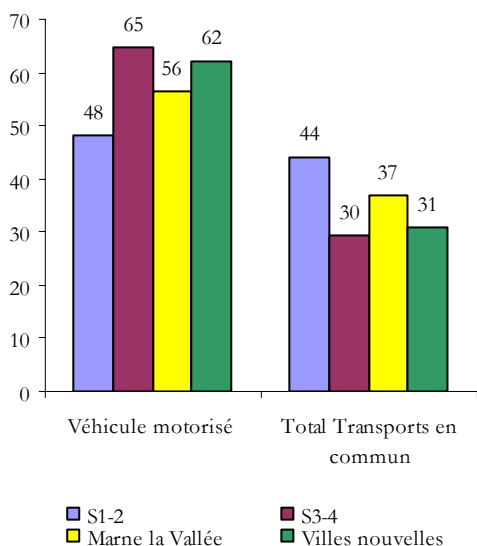
Concernant les actifs habitant et travaillant à Marne-la-Vallée et se rendant à Chessy, un actif sur deux emprunte les transports en commun. Leur usage l'emporte sur celui de la voiture (qui ne représente que 40%) et sur la marche à pied (1% seulement).

On observe donc deux fonctionnements internes distincts mais, dans les deux cas, la part de l'automobile reste relative. L'accès au centre urbain de Noisy-le-Grand favorise l'utilisation de modes lents tandis que celui du Val d'Europe se caractérise plutôt par les transports en commun. Les choix de conception urbaine et notamment les densités urbaines différentes expliquent en partie les différences de modes de déplacement.

Le comportement général des actifs résidants n'est pas caractérisé par un usage intensif de l'automobile, du moins dans les déplacements liés au travail. Même si l'organisation urbaine contrastée des deux centres urbains de la ville nouvelle semble contribuer au choix du mode de déplacement et proposer des alternatives à l'automobile - modes lents (marche à pied, vélo) dans le premier centre de Noisy-le-Grand ; transports collectifs (RER) pour le nouveau centre du Val d'Europe -, l'usage de la voiture est d'autant plus fréquent que les actifs travaillent à Marne-la-Vallée ou dans l'une de ses communes limitrophes. L'offre de transports paraît y être pour beaucoup.

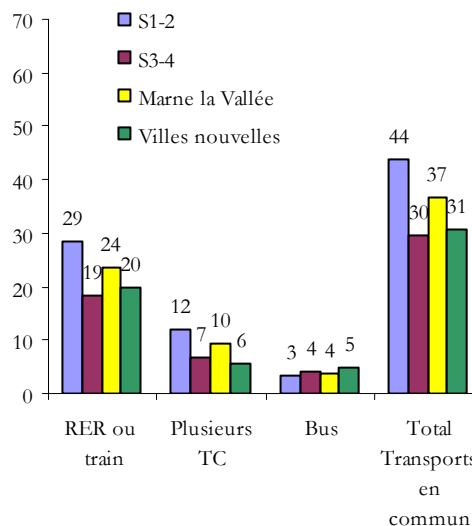
L'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle* (2005) confirme la part importante de l'automobile dans les déplacements de proximité : plus les actifs travaillent en ville nouvelle, plus l'usage de la voiture est important. En effet, si, toutes destinations confondues, 56% des actifs résidant à Marne-la-Vallée prennent leur automobile pour se rendre sur leur lieu de travail, cette part augmente de 11 points quand ces derniers ont leur emploi en ville nouvelle. Ce phénomène se confirme tant dans le secteur Ouest que dans le secteur Est de la ville nouvelle. Avec certes des modalités différentes, nous avons vu que la part des actifs utilisant la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail est de 45% mais s'élève à 52% lorsque ces derniers travaillent en ville nouvelle.

Graphique 23 : Part des actifs utilisant la VP ou les TC (bus, RER-train, avec ou sans changements) pour se rendre sur leur lieu d'emploi en 2005 (%)



Sources : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

Graphique 24 : Part des actifs utilisant les TC (bus, RER-train, avec ou sans changements) pour se rendre sur leur lieu d'emploi en 2005 (%)



Sources : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

Une comparaison entre le *Recensement Général de la Population* et l'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle* est difficile pour les modes de transport des actifs. La formulation de la question diffère d'une enquête à l'autre : si le recensement s'intéresse au mode de transport monomodal et multimodal, l'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle* questionne le mode de transport principal²²⁶.

Néanmoins, cette enquête précise le type de transport en commun utilisé par les actifs. Nous sommes donc en mesure de savoir si l'individu utilise le bus, le RER-train où s'il doit mobiliser plusieurs types de transport en commun pour se rendre sur son lieu de travail ou d'études. De plus, les terrains d'études de cette enquête nous autorisent à comparer Marne-la-Vallée avec l'ensemble des villes nouvelles franciliennes.

Globalement, l'usage de la voiture par les actifs est moins important à Marne-la-Vallée (**Graph. 23**) que dans les autres villes nouvelles (56% contre 62% en moyenne dans les cinq villes nouvelles). La part de l'automobile, plus faible, est compensée par l'usage de transports collectifs plus que par la marche à pied : en effet, si autant d'actifs à Marne-la-Vallée qu'en moyenne sur les cinq villes nouvelles se rendent sur leur lieu de travail à pied (6%), ceux prenant les transports collectifs, tous types confondus, sont plus nombreux (37% contre 31%). En détaillant le type de transport collectif (**Graph. 24**), les actifs utilisent davantage le RER et multiplient davantage les changements (10% contre 6%). Les trajets domicile-travail effectués en bus sont également moins fréquents (4% contre 5%).

²²⁶ Cette dernière a la particularité de préciser les modes de déplacement des actifs mais aussi, contrairement au recensement, ceux des scolaires. Cette enquête a également l'avantage de détailler le type de transport en commun utilisé.

On observe une différence importante de comportement entre les deux secteurs géographiques de la ville nouvelle. Moins d'un actif sur deux (48%) résidant dans les secteurs 1-2 se rend sur son lieu de travail en voiture alors qu'ils sont plus de six actifs sur dix (65%) dans les secteurs 3-4. Cette différence se retrouve dans l'usage des transports en commun : les premiers sont plus nombreux que les seconds à utiliser ce mode de déplacement (44% et 30%) mais la part des actifs effectuant des trajets nécessitant plusieurs changements est aussi plus forte (12% contre 7%). Les ruptures de charges expliquent souvent un temps de trajet important.

Les raisons pour lesquelles les actifs ne prennent pas les transports en commun à Marne-la-Vallée ne se distinguent pas des résultats obtenus sur l'ensemble des villes nouvelles : comme ailleurs, 31% déclarent gagner du temps en utilisant un mode de transports autre que les transports collectifs. Le pourcentage est légèrement plus élevé pour les actifs résidant dans la partie Ouest de Marne-la-Vallée, et d'autant plus si leur lieu de travail se situe dans cette ville nouvelle²²⁷. On constate, ici, une marge de manœuvre possible. L'efficacité des transports en commun interne à la ville nouvelle (horaires, fréquence) semble peu satisfaisante. D'autres différences, concernant les raisons de la non-utilisation des transports collectifs par les actifs pour se rendre sur leur lieu de travail, s'observent entre la partie Ouest et la partie Est de Marne-la-Vallée. Si le gain de temps, le confort d'un véhicule personnel et la proximité du lieu d'emploi sont plus cités dans le secteur 1-2 que dans les secteurs 3-4, la situation s'inverse pour les motifs suivants : l'absence de transport collectif et l'inadéquation des horaires. Ces deux raisons, plus citées dans la partie Est de Marne-la-Vallée que dans la partie Ouest, permettent de comprendre la part relativement importante des actifs utilisant la voiture pour se rendre sur leur lieu d'emploi.

Par ailleurs, les actifs résidant dans les secteurs 3-4 ont plus souvent leur emploi à Marne-la-Vallée (53% contre 36%). Or, plus on s'éloigne du centre de l'agglomération plus l'offre en transport en commun diminue. En effet, une part élevée d'actifs des secteurs 3-4 travaillant à Marne-la-Vallée explique l'usage de l'automobile par l'absence des transports en commun : 23% des actifs prennent leur voiture car les transports collectifs ne se rendent pas sur leur lieu de travail. À destination égale, cette raison n'est citée que par 8% des actifs résidant dans la partie Ouest. En conclusion, l'amélioration des transports en commun, passant par une adéquation des horaires et le développement de nouvelles lignes, pourraient favoriser un transfert modal de la voiture vers les transports collectifs pour un tiers des actifs travaillant à Marne-la-Vallée (surtout pour ceux résidant dans la partie Est de la ville nouvelle)²²⁸.

Conclusion section 1

La part des actifs travaillant à Paris a diminué dans les années quatre-vingt-dix au profit du Val-de-Marne et de la Seine-et-Marne, elle se confirme en 2005 et cette fois-ci au profit de la ville

²²⁷ 33% des actifs résidant dans les S1-2 disent gagner du temps en prenant leur voiture plutôt que les transports collectifs. Ce pourcentage s'élève à 40% lorsque ces derniers travaillent à Marne-la-Vallée.

²²⁸ En 2005, la part des actifs résidant à Marne-la-Vallée et travaillant en Seine-et-Marne est plus élevée dans la partie Est que dans la partie Ouest de Marne-la-Vallée (36% contre 5%).

nouvelle. Outre l'évolution de la structure par âge - concomitante aux évolutions socio-démographiques que connaît par ailleurs Marne-la-Vallée et expliquant l'arrivée sur le marché du travail de jeunes adultes qui débutent leur vie active-, la structure actuelle de l'offre universitaire et du marché de l'emploi favorise l'insertion professionnelle des jeunes actifs en ville nouvelle et la reprise d'activité des personnes en recherche d'emploi, notamment celle des femmes.

Le développement du marché de l'emploi à Marne-la-Vallée et l'évolution de la structure démographique expliquent aussi en partie l'augmentation de la part des actifs travaillant à Marne-la-Vallée. Par ailleurs, si la proximité au lieu de travail n'est pas pour les ménages un facteur déterminant de leur installation en ville nouvelle, il peut constituer par la suite un objectif : mutation ou changement d'emploi sont deux stratégies principales mobilisées par les actifs. Mais les trajets de courte distance s'effectuant plus fréquemment en automobile, l'augmentation de la part des actifs résidant et travaillant sur place s'accompagne aussi d'une augmentation de la part de la voiture dans les trajets domicile-travail et d'une augmentation du flux automobile.

2. ACTIVITÉS HORS TRAVAIL : ÉVOLUTION DES MOBILITÉS QUOTIDIENNES DES HABITANTS

Introduction de la section 2

Nous venons de voir en quoi le logement et l'emploi font qu'aujourd'hui Marne-la-Vallée est un bassin de vie. Cette émergence a-t-elle été renforcée par l'offre urbaine de la ville nouvelle ? Dans quelle mesure les habitants trouvent-ils une offre urbaine en ville nouvelle correspondant aux besoins de leur vie quotidienne. Quel rôle joue aujourd'hui Paris ?

Nous avons vu qu'avec le temps, certains actifs avaient changé de lieu d'emploi pour travailler en ville nouvelle, diminuant ainsi la distance et le temps de transport. Le temps est-il aussi nécessaire pour que les habitants modifient leurs habitudes quotidiennes ? Quel rôle joue aujourd'hui Paris dans les activités quotidiennes des habitants de Marne-la-Vallée ?

Nous partons de l'hypothèse que l'évolution des mobilités quotidiennes participe à l'émergence d'un bassin de vie à Marne-la-Vallée, le temps, dont nous avons déjà vu l'importance dans le rapprochement domicile-travail des actifs résidant à Marne-la-Vallée, jouant un rôle déterminant dans le développement d'une vie sur place.

2.1. Caractéristiques de l'offre urbaine de Marne-la-Vallée et fréquentation du quartier

La réalisation d'équipements répondant à l'ensemble des besoins de la population est un aspect fondamental des villes nouvelles, l'objectif étant d'assurer de meilleures conditions de vie aux habitants (SDAURP, 1965). A la fin des années soixante, l'Est Parisien, marqué par son activité

agricole, compte très peu d'équipements : *Jusqu'ici, les populations de l'Est de la région parisienne étaient attirées par Paris et, pour quelques équipements par Lagny, Chelles et Meaux. L'urbanisation de la Vallée de la Marne devrait être en mesure de satisfaire sur place les besoins des citoyens pour l'instruction, les commerces, la détente et tous les autres services. D'une manière générale, les équipements de superstructure de la Vallée de la Marne se répartiront sur trois échelons. A l'échelon local, l'équipement de voisinage permettra de desservir le groupement résidentiel de base. A l'échelon intermédiaire, se situe l'équipement de quartier²²⁹ ou de secteur. Au sommet de la pyramide enfin, se situe l'échelon régional dont les équipements seront localisés dans le centre urbain de Noisy-le-Grand.* (Mission d'études et d'aménagement de Marne-la-Vallée Préfet de la région Parisienne, 1970, p. 29). Viendra par la suite le centre urbain du Val d'Europe.

En quarante ans, l'offre d'équipements et de commerces à Marne-la-Vallée s'est considérablement développée. Deux bases de loisirs, permettant de pratiquer des activités nautiques et équestres, ont été aménagées sur les communes voisines de la ville nouvelle. La première est située sur les communes de Vaires-Torcy et la seconde sur la commune de Jablines.

Photo 5 : Village Disney – Chessy



Date de la photo : 2008

Photo 6 : Le complexe de loisirs Bay 1 – Torcy



Date de la photo : 2006

Les centres commerciaux et complexes cinématographiques sont regroupés dans les deux centres urbains de la ville nouvelle. Le premier, situé à Noisy-le-Grand, accueille aujourd'hui les enseignes Carrefour et Pathé. Auchan et Gaumont ont pris place au centre urbain du Val d'Europe, l'extrémité Est de la ville nouvelle. Les espaces de loisirs et d'achats accompagnant le parc d'attractions Disneyland complètent l'offre du second centre urbain de la ville nouvelle. Le centre commercial Auchan/Val d'Europe a ouvert ses portes en 2001²³⁰. Sa création accompagne la

²²⁹ Les équipements de quartier bénéficieront d'équipements commerciaux disposant d'un parc de stationnement (magasins populaires ou supermarchés), d'équipements scolaires (2^{ème} et 1^{er} cycle donc collège ou lycée), sanitaires et sociaux (hôpitaux, dispensaires, maisons de retraites, foyers de jeunes travailleurs), d'équipements sportifs (piscines et grandes salles de sports), administratifs (tribunaux, hôtels des postes, hôtels des finances, centre de paiement de la sécurité sociale), et enfin d'équipements culturels et de loisirs (maisons de jeunes, foyers socio-éducatifs, parcs et jardins d'enfants).

²³⁰ En 2003, le centre commercial Val d'Europe accueille en moyenne 40 000 visiteurs par jour avec une pointe de 100 000 personnes le samedi. La proximité du parc d'attraction apporte une clientèle variée géographiquement : la zone d'influence du Val d'Europe, appelée Zone Est, est constituée de cinq secteurs géographiques. Elle s'étend de Saint-Maur (94) à l'Ouest, à Coulommiers à l'Est (77), et de Villeparisis au Nord (77) à Pontault-Combault (77) au sud. Cette zone regroupe 64% de la clientèle du Val d'Europe. 29 % viennent du reste de l'Ile-de-France (dont Paris),

phase 3 du projet Eurodisney. En complément du parc d'attractions²³¹, le Centre urbain du Val d'Europe bénéficie du Village Disney, zone de loisirs organisée autour d'une rue centrale intégrant restaurants, salle de concerts et boutiques (**photo 5**). Le Village se situe à la proximité immédiate du parc d'attraction, de la gare TGV et de la station RER. Réalisé par l'architecte californien, F. Gehry, le village Disney est présenté comme étant un *vaste complexe de divertissements, qui recrée l'atmosphère des villes américaines, conçu pour les visiteurs du parc et pour les habitants d'Ile-de-France*²³². En dehors des activités concentrées dans les centres urbains de la ville nouvelle, Marne-la-Vallée dispose de théâtres (théâtre Michel Simon) et de scènes nationales (La Ferme du Buisson²³³ avec son cinéma d'Art et d'Essai, sa salle de spectacle et son centre d'Art). Les habitants bénéficient aussi depuis 2004 d'un nouveau pôle de loisirs Bay 1, implanté sur la commune de Torcy, complexe de loisirs *dernière génération* : il compte 16 cinémas, 12 restaurants à thème, 3 hôtels, un parking de 800 places (**photo 6**). Depuis, 2003, Marne-la-Vallée a été inauguré un nouveau centre commercial, Bay 2, situé sur la commune de Lognes et de Collégien²³⁴. Ce pôle rassemble les enseignes Auchan et Leroy Merlin ainsi que plusieurs dizaines de galeries marchandes.

A ces pôles se rajoutent des équipements communaux comme les centres culturels, très actifs en ville nouvelle. Nous pouvons citer parmi les plus importants la salle Charles Vanel à Saint-Thibault-des-Vignes et l'espace Lino Ventura à Torcy.

L'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle* nous donne la possibilité d'évaluer l'offre urbaine de la ville nouvelle. Nous rappelons que cette enquête permet de comparer Marne-la-Vallée à l'ensemble des villes nouvelles et, pour certaines questions, à l'Ile-de-France.

A première vue, les habitants semblent satisfaits des services et des équipements présents à Marne-la-Vallée : 81% des habitants de cette ville nouvelle considèrent qu'y vivre c'est bénéficier de nombreux équipements, et 83% sont aussi d'accord avec le fait qu'y vivre c'est avoir tous les

3% et 4% arrivent de la province et de l'étranger. En trois ans, la répartition de la clientèle de ce secteur géographique a évolué au profit des zones éloignées et non des zones proches. Si les clients à moins de cinq et quinze minutes (en voiture) représentaient au début 7% et 26% de la clientèle Est, en 2003 ils ne représentent plus que 6% et 21% (Ségécé, 2003).

²³¹ Les terrains alloués à Disney occupent au sein du secteur du Val d'Europe une surface de 2000 hectares circonscrits par un boulevard circulaire.

²³² Des tarifs privilégiés ont été créés pour les Franciliens. Aller au parc d'attraction comme se rendre au village Disney est devenue une pratique courante pour certains habitants du Val d'Europe. Le récit de M. P, tiré d'une étude monographique, portant le programme Apollonia de Bailly-Romainvilliers (Brevet, 2000), illustre parfaitement la banalisation de ce lieu touristique. M. P. se rend régulièrement au village Disney : *J'y vais tout le temps seul et rarement avec des amis (...) j'ai un passeport annuel, ça coûte 500 francs par an pour les franciliens (...) même s'il pleut et que j'ai envie d'y aller, j'y vais (...) C'est rare que je fasse des attractions (...) mais s'il y a pas trop de monde je fais un tour ou deux, je m'achète un truc à manger (...) je fais le tour du lac, je me promène, je regarde autour de moi ce qui se passe, j'aime bien voir comment sont les gens* (Brevet, 2000 p. 46).

²³³ La Ferme du Buisson a été créée en 1980 avec le label de *scène nationale*. Elle est aussi depuis 1991 un Centre d'Art Contemporain.

²³⁴ Le centre commercial Bay 2 compte actuellement plus de 8 millions de clients par an soit à peu près 30 000 par jour. Compte tenu des éléments disponibles, nous ne pouvons pas définir de manière précise l'origine de la clientèle mais la part de celle accédant au centre commercial à pied ou en transport en commun est relativement importante : 20% utilisent les transports en commun et 15% s'y rendent à pied. 65% de la clientèle rejoint Bay 2 en voiture.

commerces dont ils ont besoin à proximité. On observe peu de différences entre les parties Ouest (82% et 81%) et Est de la ville nouvelle (80% et 82%) mais, ces résultats sont légèrement moins élevés que ceux obtenus pour l'ensemble des cinq villes nouvelles franciliennes (86% et 83%). Détaillons maintenant cette offre et ses spécificités.

L'offre d'équipements sportifs et socioculturels de Marne-la-Vallée apparaît particulièrement riche au regard de l'ensemble des villes nouvelles et surtout de l'Ile-de-France²³⁵. Près de huit personnes sur dix résidant à Marne-la-Vallée déclarent disposer, au sein de son quartier²³⁶, d'un centre socioculturel, d'une maison de quartier ou d'un club du troisième âge, d'un stade ou autres équipements sportifs, d'une bibliothèque ou d'une médiathèque (**Tab. 16**). Les habitants les utilisent aussi davantage que le fait un Francilien moyen.

Tableau 16 : Équipements que l'enquêté déclare avoir dans son quartier selon son lieu de résidence (%)

Lieu de résidence	Centre socio-culturel, maison de quartier ou club du 3ème âge			Stade ou équipement sportif			Bibliothèque, médiathèque		
	Oui	Non	Total	Oui	Non	Total	Oui	Non	Total
MLV ouest	82	18	100	89	11	100	81	19	100
MLV est	68	32	100	83	17	100	66	34	100
MLV	75	25	100	86	14	100	74	26	100
5 VN	78	22	100	87	13	100	73	27	100
IDF*	75	25	100	62	38	100	66	34	100

Sources : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005 - INSEE, EPCV 2001

Mais à moins de dix minutes à pied, l'offre d'équipements ou de services dont bénéficient les habitants de Marne-la-Vallée, comme les magasins d'alimentation ou les boulangeries, est identique ou plus faible qu'en moyenne sur l'ensemble des villes nouvelles qui, de manière générale, dénotent une présence de commerces très faible par rapport à l'Ile-de-France (**Tab. 17**). Si nous prenons l'exemple de la boulangerie, 13% des habitants de Marne-la-Vallée estiment ne pas disposer de ce commerce à moins de 10 minutes à pied de chez lui ; ils sont 14% en moyenne dans les villes nouvelles et seulement 5% en Ile-de-France.

Tableau 17 : Services ou équipements que l'enquêté déclare avoir à moins de 10 minutes à pied selon son lieu de résidence (%)

²³⁵ C'est aussi l'ensemble des villes nouvelles qui est marqué par une offre d'équipements sportifs et culturels plus importante qu'en moyenne en Ile-de-France : 78%, 87% et 73% des habitants des villes nouvelles déclarent disposer dans leur quartier d'un centre socioculturel, d'une maison de quartier ou d'un club du 3^{ème} âge, d'un stade ou d'un équipement sportif et d'une bibliothèque ou d'une médiathèque. Sur l'ensemble de la région parisienne 75%, 62% et 66% des franciliens déclarent disposer de ces mêmes équipements (HEVN, 2006, p. 39).

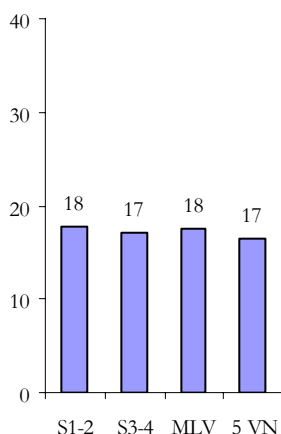
²³⁶ Il est important de préciser que la notion de *quartier* utilisée dans cette enquête reste subjective et peut recouvrir, en fonction de l'enquêté, un espace plus ou moins élargi.

Lieu de résidence	Dans rayon de moins de 10 mn à pied											
	Un magasin d'alimentation			Une boulangerie			Un arrêt de transport			Un parc et un espace vert		
	oui	non	total	oui	non	total	oui	non	total	oui	non	total
MLV Ouest	90	10	100	90	10	100	98	2	100	87	13	100
MLV Est	80	20	100	85	15	100	98	2	100	89	11	100
MLV	85	15	100	87	13	100	98	2	100	88	12	100
VN	86	14	100	88	12	100	98	2	100	90	10	100
IDF*	95	5	100	96	4	100	99	1	100	89	11	100

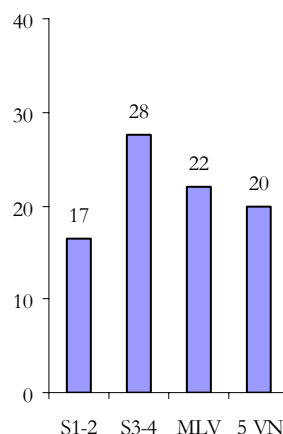
Sources : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005, INSEE, EPCV 2001*

Ensuite, 18% des habitants ne sont pas d'accord avec le fait que *vivre en ville nouvelle c'est avoir tous les commerces à proximité* (**Graph. 25**) et 22% déclarent que *vivre en ville nouvelle c'est être (aussi) obligé de prendre sa voiture pour aller chercher du pain* (**Graph. 26**). Ce chiffre est plus élevé dans la partie Est où les habitants estiment aussi le plus manquer de commerce dans leur quartier (**Graph. 25 et 27**).

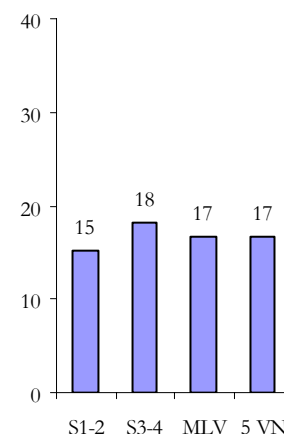
Graphique 25 : Part des habitants pas d'accord avec le fait que « Vivre en ville nouvelle, c'est avoir tous les commerces à proximité » (%)



Graphique 26 : Part des habitants pour qui « Vivre en ville nouvelle, c'est l'obligation de prendre sa voiture pour aller chercher du pain » (%)



Graphique 27 : Part des habitants qui déclarent « manquer de commerce dans leur quartier » (%)



Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005 Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005 Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

Jean-Claude Menighetti explique dans quelle mesure les villes nouvelles bénéficient d'une structure commerciale spécifique. Il démontre que l'offre de centres commerciaux en ville nouvelle est plus importante que dans les villes de province de même taille²³⁷. En les comparant aux pôles témoins représentés par Versailles, Sarcelles, Roissy, Orsay ou Créteil, les résultats sont approximativement identiques. En revanche, en considérant les unités commerciales²³⁸, Jean-Claude Menighetti constate que les résultats obtenus en ville nouvelle sont moins élevés que dans les villes de province et dans les pôles témoins. *En effet, l'urbanisme des villes nouvelles n'est pas un*

²³⁷ L'auteur effectue son calcul sur la base de nombre de mètres carrés pour 1000 habitants

²³⁸ Jean-Claude Menighetti prend en compte le nombre d'enseignes présentes dans les villes, quelle que soit la taille du commerce, pour définir les unités commerciales.

urbanisme qui a favorisé les petits commerces (HEVN, 2006, p. 45). L'offre commerciale des villes nouvelles se caractérise donc essentiellement par des centres commerciaux et par un nombre relativement faible de petites unités de quartier.

Outre les commerces de proximité, les lieux culturels comme le cinéma et les lieux de sorties publics comme les restaurants, situés à moins de 20 minutes à pied ou à moins de 10 minutes en voiture du lieu de résidence, sont moins fréquents pour un habitant de Marne-la-Vallée qu'en général en ville nouvelle. Un francilien dispose beaucoup plus facilement de ce type d'offre dans un même rayon de proximité (**Tab. 18**).

Tableau 18 : Services ou équipements que l'enquêté déclare avoir à moins de 20 minutes à pied ou 10 minutes en voiture selon son lieu de résidence (%)

Lieu de résidence	Dans un rayon de moins de 20 mn à pied ou de 10 mn en voiture											
	Un supermarché ou un intermarché			Un cinéma à moins			Un restaurant			Un lycée		
	oui	non	total	oui	non	total	oui	non	total	oui	non	total
MLV Ouest	94	6	100	74	26	100	94	6	100	79	21	100
MLV Est	86	14	100	69	31	100	94	6	100	73	27	100
MLV	90	10	100	71	29	100	94	6	100	76	24	100
VN	90	10	100	74	26	100	93	7	100	83	17	100
IDF*	93	7	100	80	20	100	97	3	100			

Sources : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005, INSEE, EPCV 2001*

Les caractéristiques de l'offre urbaine de Marne-la-Vallée ne sont pas sans effet sur la part des activités quotidiennes que les habitants réalisent au sein de leur quartier.

Dans l'ensemble, ils réalisent moins leurs achats, leurs activités culturelles et leurs loisirs au sein de leur quartier qu'un francilien. Le cinéma fait exception : 21% des habitants qui vont au cinéma restent dans leur quartier, ce qui est inférieur à la moyenne des villes nouvelles (24%) mais nettement supérieur à la moyenne régionale (10%) (**Tab. 19**).

Tableau 19 : Part des habitants déclarant effectuer ses activités au sein de son quartier selon le lieu de résidence en 2005

Lieu de résidence des enquêtés	activités effectuer au sein du quartier de résidence (%)						
	Petites courses	Grosses courses	Café	Spectacles - concert - théâtre	Cinéma	Sport	Promenade
S1-2	64	36	24	7	25	47	29
S3-4	50	24	24	4	16	39	38
MLV	57	30	24	5	21	43	33
5 VN	55	26	24	7	24	42	32
IDF	67	33	29	11	10	32	28

Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

Où les habitants se rendent-ils lorsqu'ils quittent leur quartier ? Ailleurs à Marne-la-Vallée ? A Paris ? Nous faisons l'hypothèse que c'est au sein de la ville nouvelle que les habitants effectuent la plupart de leurs activités.

2.2. Au-delà du quartier, le rôle de la ville nouvelle dans les pratiques quotidiennes des habitants

L'exploitation des données complémentaires ajoutées au questionnaire de Marne-la-Vallée de l'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle* (2005) va nous permettre de compléter notre approche du bassin de vie et de localiser les différents lieux fréquentés par les habitants. Nous nous intéresserons dans un premier temps aux pratiques d'achat, puis aux pratiques de détente et de loisirs, et enfin aux activités culturelles. Nous étayerons nos résultats à partir des entretiens effectués auprès des habitants de Marne-la-Vallée, qui nous aideront à préciser les différents facteurs expliquant l'évolution des mobilités quotidiennes des habitants.

2.2.1. Les pratiques et lieux d'achat des habitants

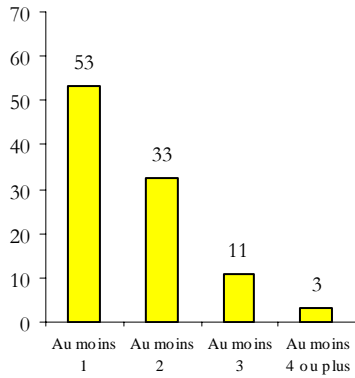
Nous avons vu que les habitants effectuaient une partie de leurs achats dans leur quartier de résidence, mais que l'offre de petits commerces n'était pas une spécificité ni de Marne-la-Vallée, ni des villes nouvelles. C'est pour cette raison que nous avons introduit une question complémentaire permettant de connaître la fréquentation des centres commerciaux et leur localisation.

Parmi ceux qui fréquentent habituellement les centres commerciaux, un habitant sur dix en fréquente un seul, un tiers en fréquente au moins deux, et un sur dix au moins trois (**Graph. 28**). Les habitants se rendent en grande partie dans l'un des trois centres commerciaux d'intérêt régional de Marne-la-Vallée : Bay 2, situé dans la commune de Collégien dans le secteur 3, et le Val d'Europe, situé sur la commune de Serris dans le secteur 4, sont les plus cités : ils regroupent deux tiers des réponses (**Graph. 29**).

Le centre commercial fréquenté varie en fonction du lieu de résidence à Marne-la-Vallée. Les habitants des secteurs 1-2 se rendent davantage aux Arcades (Noisy-le-Grand – secteur 1) et à Bay 2 (Collégien – secteur 2) tandis que les habitants des secteurs 3-4 fréquentent plus le Val d'Europe (Serris – Secteur 4). C'est donc une logique de proximité qui guide le choix du centre commercial. Pour certains, d'autres paramètres entrent en jeu, c'est plus une question d'affinités que de distance. Mélanie habite à Montévrain à égale distance en termes de temps, selon elle, entre le centre commercial Bay 2, à Collégien, que le centre commercial du Val d'Europe, à Serris : *Le plus souvent, c'est Carrefour à Collégien (Bay 2) parce que c'est pas loin, quoique ça ne soit pas beaucoup plus loin que Val d'Europe, en fait. Bon si je fait le calcul, c'est 7 minutes aussi (rire). Voilà, donc,*

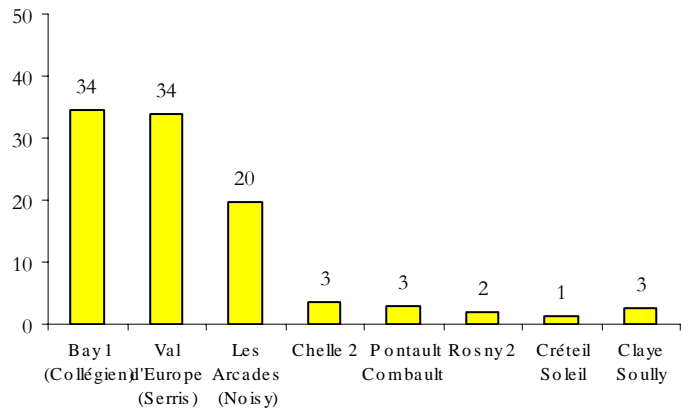
c'est pas loin, mais j'aime moins aller à Auchan (centre commercial du Val d'Europe) qu'à Carrefour (centre commercial de Collégien).

Graph. 28 : Part des individus résidant à Marne-la-Vallée et fréquentant un ou plusieurs centres commerciaux (%)



Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

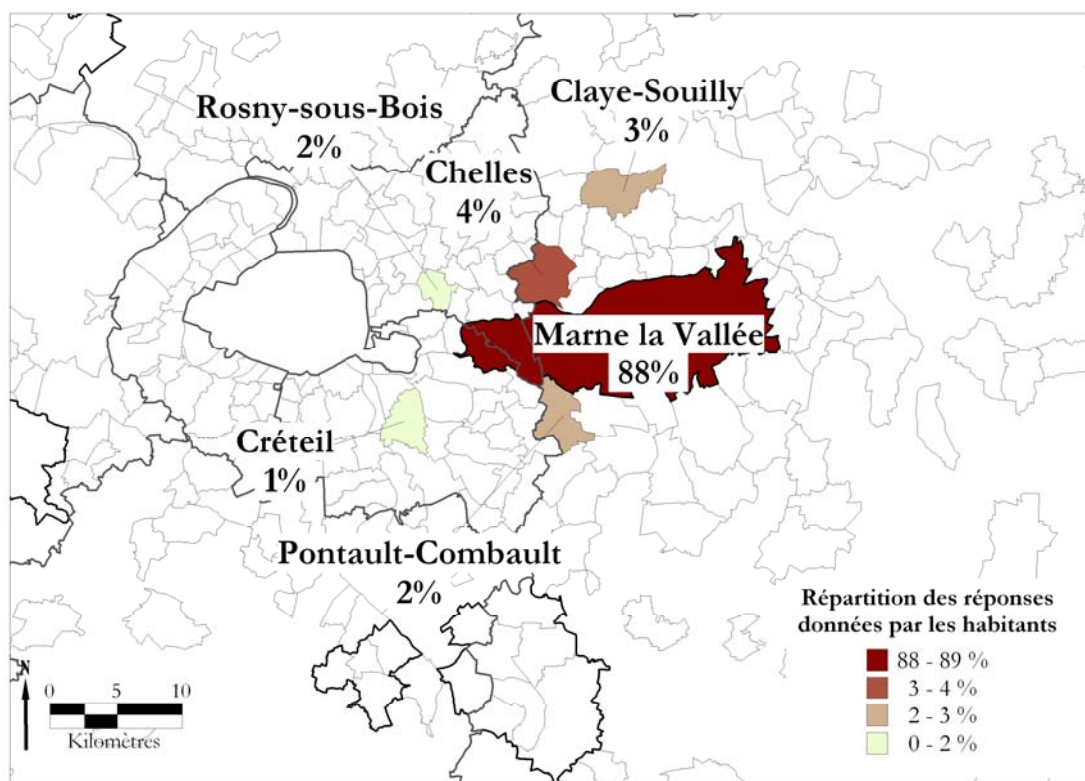
Graph. 29 : Centres commerciaux fréquentés habituellement par les habitants de Marne-la-Vallée (%)



Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

Les habitants fréquentent aussi des centres commerciaux situés à proximité de la ville nouvelle (**Carte 12**) qui, pour la plupart, sont accessibles de la ville nouvelle par des voies rapides (l'autoroute A 86 et l'autoroute A104). Ils se rendent dans les centres commerciaux de Chelles, de Pontault-Combault et Claye-Souilly, situés en Seine-et-Marne, les centres commerciaux de Rosny (Rosny 2) situés en Seine-Saint-Denis et de Créteil dans le Val-de-Marne à Créteil (Créteil Soleil). C'est le cas d'Irène qui habite à Saint-Thibault-des-Vignes : les centres commerciaux qu'elle fréquente sont à la fois situés à Marne-la-Vallée et à proximité : *Moi, je vais jusqu'à Clay, je vais aussi à Val d'Europe (rire) ! Voilà, oui, Val d'Europe et Claye...*

Carte 12 : Répartition géographique des réponses des enquêtés concernant les centres commerciaux habituellement fréquentés



Note 1 : Dans la légende, le chiffre indiqué entre parenthèse correspond au nombre de communes concernées par la tranche de pourcentages. Par exemple, une commune a recueilli entre 3 et 4% des réponses et 2 communes entre 2 et 3% des réponses.

Note 2 : La question, pouvant faire l'objet de plusieurs réponses, les pourcentages portent sur l'ensemble des réponses (soit 2118 réponses) et non sur les répondants.

Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

Mais tous les habitants ne fréquentent pas les réseaux de grande distribution : pour quatre habitants sur dix, les grands réseaux de distribution ne correspondent ni à leurs souhaits, ni à leurs habitudes. Certains expriment clairement leur désaccord avec ce type de consommation (Laura) ; d'autres limitent ou diminuent leur fréquentation autant que faire se peut et soulignent un manque concernant la présence de commerces de proximité (Martine). Pour d'autres, la fréquentation des centres commerciaux est occasionnelle, ils privilégient surtout les petites et moyennes surfaces dites *à taille humaine* (Lino, Caroline et Irène).

Laura réside à Bussy-Saint-Georges depuis 2001. Si parfois elle fréquente les galeries marchandes, faisant aussi de ces lieux de consommation des *centres de vie* (Bouveret et al., 1994 ; Delaporte, 2002 ; Chivallon, Marme, Prost, 1998 ; Desse, 1999) elle refuse d'y effectuer ses achats alimentaires : *Le centre commercial ? Non, il y a trop de monde, et puis c'est vraiment pousser à la consommation ! [...]. Ça m'est déjà arrivé de remplir mes caddys et de les laisser !* Laura refuse le principe de consommation qu'elle décrit et adopte d'autres pratiques : *On se fait livrer, tout livrer, congelé [...]. Au moins le samedi je ne suis pas au centre commercial. D'ailleurs, je n'y suis jamais allée le samedi [...]. De toute*

façon je ne veux pas le faire... Ça ne fait pas parti de ma conception de la vie non plus ! (Laura, Bussy-Saint-Georges)²³⁹.

Martine est arrivée à Lognes dans les années quatre-vingts. Elle résidait auparavant à Chelles, commune bordant le périmètre de Marne-la-Vallée. Faute de disposer de commerces de proximité, Martine a l'habitude de se rendre au centre commercial Bay 2. En parlant de l'offre commerciale de son quartier, elle effectue plusieurs comparaisons avec son lieu de vie précédent. Avant de s'installer à Marne-la-Vallée, Martine a résidé à Chelles qui, pour elle, est une ville de province. En confrontant son lieu de vie actuel à son ancien lieu de vie, Martine souligne le manque de commerces de proximité dans sa commune, ce qui nécessite un recours à la voiture pour le moindre déplacement occasionné par les besoins de la vie courante.

D'ailleurs, comment ça se passe pour vous pour les courses ?

C'est une fois par semaine, point final ! Il ne faut rien oublier (rire). Enfin, moi en ce qui me concerne, je ne vais pas prendre la voiture le soir... et justement, c'est ce que j'aime pas dans ce mode de vie... Bon, si j'étais à Chelles par exemple, on avait le boucher, le fromager, les petites supérettes dans le quartier... Le soir vous rentrez, il vous manque quelque chose, c'est vite fait, vous achetez juste ce dont vous avez besoin tandis que là, s'il vous manque quelque chose... Bon, il y a Tang mais c'est particulier... Sinon il faut aller à Carrefour... mais je ne vais pas prendre la voiture pour aller acheter une botte de poireaux ! [...]

Donc, pour résumer ce que vous disiez sur le mode de vie ici, c'est le besoin quasi systématique de prendre une voiture pour faire quelque chose, et puis une offre en termes de commerces...

Oui, les commerces de tous les jours, mais ici c'est les centres commerciaux... A Noisiel, au Luzard, il y avait un tout petit centre ville à côté du RER, mais tout a fermé... C'est vrai que j'y allais... Je retrouvais tout ce que j'avais à Chelles mais je prenais la voiture pour aller là-bas... et puis j'allais au coiffeur...

Caroline et Lino habitent dans les Hauts de Lagny et fréquentent très occasionnellement les centres commerciaux. Ils privilégient les petites et moyennes surfaces : *Oui, moi je vais à Franprix. Il y a les produits Leader Price, c'est sur les Hauts de Lagny sur la RN 34. Déjà, c'est pratique parce qu'en voiture c'est super rapide, c'est une grande surface à taille humaine, pour moi c'est important de ne pas mettre une heure à faire ses courses, juste une demi-heure ! Voilà, c'est petit, il y a les produits Leader Price ou les produits de marque, on peut choisir et puis on connaît tout le monde.* Irène habite à Saint-Thibault-des-Vignes, elle fréquente rarement les centres commerciaux et préfère les petites surfaces : *Je suis pas très fidèle moi ! (rire), je fais mes courses là, sur Saint-Thibault, sur Champs, sur Noisy, je vadrouille pas mal, hein ! (rire).*

Le tissu commercial de Marne-la-Vallée est donc marqué en premier lieu par les réseaux de grande distribution. Les moyennes et petites surfaces complètent cette offre. En revanche, les commerces de proximité sont peu développés. Un autre type d'offre, lieu de sociabilité reconnu des villes traditionnelles (De La Pradelle, 1996), est aussi présente en ville nouvelle (De Saint-

²³⁹ Les commerces de proximité sont pour Laura insatisfaisants. La parcelle située en face de son appartement est en construction : l'espace vert prévu initialement, accueille finalement une moyenne surface : *Je ne comprends pas le besoin de... de construire ça, comme si les seuls loisirs qu'on devait avoir, c'était de s'enfermer dans le centre commercial... Il y a déjà Carrefour et Val d'Europe ! [...]. Par contre, un magasin de fruits et de légumes, on ne trouve pas ! (Laura, Bussy-Saint-Georges).*

Pierre, 2002) : les marchés. À nouveau, l'offre paraît difficilement être à la hauteur des attentes des habitants. Nous évoquerons deux raisons.

Le marché local suit l'évolution du peuplement des quartiers et reflète l'évolution sociale du quartier comme le marché de Noisiel (Imbert, 2005). Annie réside à Torcy depuis le début des années quatre-vingts. Aujourd'hui, elle ne fréquente plus le marché du Lizard : *Le Lizard c'est plus tellement agréable, ça ne me donne pas envie d'y aller (silence) [...] Là, le marché, j'y vais plus. Au marché, j'y allais avant, j'allais au marché acheter du poisson mais le poisson, il n'est pas frais maintenant... Il faut faire le moins cher possible. Mais bon, le moins cher possible, il sent l'ammoniaque. Ça ne me dit rien d'en acheter [...], je vais à Nogent le samedi matin, je vais au marché de Nogent, le marché de Nogent, il est superbe ! Il y a même des maraîchers, oui, parce que j'achète quand même des légumes chez le maraîcher ; et puis, il y a un poissonnier super avec du poisson vraiment très frais....*

La fréquentation de ces marchés, de plus en plus importante, souligne une forte demande des habitants mais l'accès au centre ville limite parfois leur fréquentation. Le marché de Lagny-sur-Marne attire des habitants de communes différentes venant essentiellement en voiture. Les parkings du centre ville, malgré des améliorations, ne semblent pas suffisants. Simon et Joséphine ont habité à Lagny durant plusieurs années. Ils sont aujourd'hui installés à Bailly. Ils ont toujours fréquenté ce marché jusqu'à ce que l'accès devienne trop compliqué. Aujourd'hui, ils font le marché de Saint-Germain-sur-Morin.

Est-ce que vous fréquentez les marchés ?

Joséphine : Oui

Simon : Oui, moi je vais au marché tous les dimanches matin, à Saint Germain !

Pas à Lagny ?

Joséphine : (rire)

Simon : Lagny, Lagny, je ne sais pas si vous connaissez la région, mais pour se garer à Lagny !!!

Joséphine : Oh oui, en plus avec tous les sens interdits et tout !

Simon : Alors quand j'y habitais, j'allais à la messe avant et après j'allais au marché, voilà...

Donc, à un moment, vous avez changé vos habitudes ?

Simon : Ben oui, il faut changer ses habitudes...

Sans ces problèmes de stationnement, vous retourneriez à Lagny ?

Joséphine : Oh ben oui, moi j'aime bien Lagny

Simon : Oh ben, j'irais faire un tour de temps en temps au marché de Lagny, mais Lagny c'est un problème !

Joséphine : C'est vrai qu'on aimait bien y aller avec tous les commerçants, plus que maintenant.

Simon : Oui, la rue du Chemin de Fer, la rue Gambetta aussi.

Julia habite à Serris, à proximité du centre commercial du Val d'Europe qu'elle fréquente. Elle se rendait aussi à un moment donné au marché de Lagny-sur-Marne mais les problèmes de stationnement l'en ont aussi dissuadée. En soulignant l'absence de marché dans sa propre commune, Julia témoigne de la fermeture de petits commerces qui, pour la plupart, bénéficiant d'aides financières, se sont installés dans les galeries commerciale du Val d'Europe.

Est-ce que vous allez au marché ?

En fait j'adore ça, j'aime beaucoup les marchés mais j'aimerais qu'il y en ait un dans ma ville ! A un moment donné, on allait Lagny mais pour se garer le jour de marché ! [...]. Dans Serris on n'a pas... Bon, tout est centré au Val d'Europe. De l'autre côté du vieux bourg, il n'y a pas de

boucherie, la pharmacie a fermé il y huit mois et la boulangerie vient de fermer, donc là ça commence à être dur...

Parce que les personnes sont parties à la retraite ?

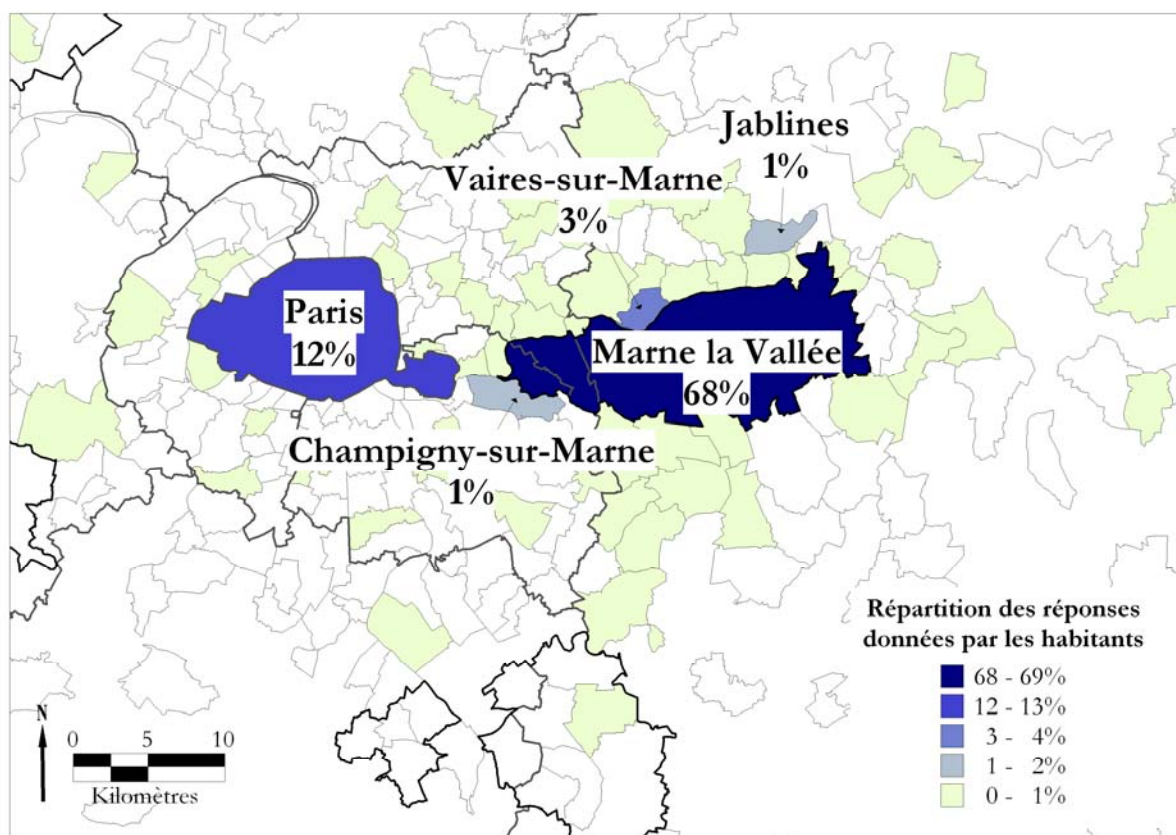
Non, parce qu'elles ont eu des avantages à partir au Val d'Europe... La boulangerie, je ne sais pas pourquoi elle a fermé, pourtant elle marchait bien...

Les pratiques d'achats des habitants ne privilégient donc pas exclusivement la fréquentation des *centres de vie* (Chalas, Dubois-Taisne, 1997) superposant activités marchandes et ludiques, mais soulignent l'importance des pratiques d'achat de proximité. Ce type d'offre, qui qualifie plutôt les centres-villes denses et traditionnels, tend à se développer en ville nouvelle. Mais elle ne caractérise pas aujourd'hui l'offre commerciale de la ville nouvelle et n'apparaît pas à la hauteur de la demande des habitants.

2.2.2. Un cadre de vie favorable aux activités de détente et de loisirs ?

L'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle* montre que la nature occupe une place importante pour les habitants des villes nouvelles : pour plus de huit habitants sur dix (83%) *Vivre en ville nouvelle, c'est vivre à proximité de la nature*. Cette association est plus fréquente à Marne-la-Vallée qu'en moyenne en ville nouvelle (81%) surtout dans les secteurs 3-4 (ils sont 79% dans la partie Ouest et de 87% dans la partie Est). Bordée au Nord par la Marne et au Sud par la forêt de Ferrières, Marne-la-Vallée est marquée par la présence de forêts domaniales auxquelles s'ajoutent de nombreux parcs aménagés comme ceux de Noisiel et de Champs-sur-Marne. La ville nouvelle bénéficie d'un réseau de liaisons douces particulièrement développé dans le Val Maubuée (secteur 2 de la ville nouvelle). Nous avons vu également que l'offre d'équipements sportifs, particulièrement présente à Marne-la-Vallée et en ville nouvelle généralement, était complétée par deux bases de loisirs d'intérêt régional bordant le territoire de la ville nouvelle (bases de loisirs de Vaires-Torcy et de Jablines). L'offre de la ville nouvelle semble donc propice à la réalisation d'activités de détente et de loisirs de plein air que confirment les activités et les lieux fréquentés par les habitants de Marne-la-Vallée.

Carte 13 : Localisation géographique des lieux fréquentés habituellement par les habitants de Marne-la-Vallée dans le cadre de leurs activités de détente et de loisirs de plein air²⁴⁰



Note 1 : Dans la légende, le chiffre indiqué entre parenthèse correspond au nombre de communes concernées par la tranche des pourcentages. Par exemple, une commune a recueilli entre 12 et 13% des réponses et 3 communes entre 1 et 4% des réponses.

Note 2 : La question, pouvant faire l'objet de plusieurs réponses, les pourcentages portent sur l'ensemble des réponses ayant pu être localisées (soit 1780 réponses) et non sur les répondants.

Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

En effet, sept habitants sur dix à Marne-la-Vallée déclarent réaliser habituellement au moins une activité de détente ou de loisirs de plein air et plus d'un tiers déclarent au moins deux activités. En tenant compte de l'ensemble des réponses, 68% sont localisées à Marne-la-Vallée et 12% à Paris. Les bases de loisirs de Vaires et de Jablines, limitrophes de la ville nouvelle, totalisent 4% des réponses (**Carte 13**).

²⁴⁰ Au total, près de 1700 réponses ont été données par les enquêtés.

Tableau 20 : Équipements ou lieux les plus cités par les enquêtés dans le cadre de leurs activités de détente ou loisirs de plein air, selon leur lieu de résidence en 2005²⁴¹

Équipements ou lieux les plus cités par les enquêtés*	Marne la Vallée	S1-2	S3-4
Sur les bords de Marne	24	25	21
Complexes sportifs locaux	22	23	21
Village Disney	16	10	21
Parcs et forêts de Ferrière, d'Armainvilliers ou Vallée de la Gondoire	7	6	17
Parc de Noisiel	13	17	2
Base de loisirs de Torcy	10	8	12
Parc de Champs sur Marne	6	10	3
Golf de Bussy ou de Bailly	1	1	2
Total	100	100	100

*Les équipements de détente et de loisirs présents dans ce tableau n'ont pas été suggérés par l'enquêteur et faisaient partis des réponses préprogrammées du questionnaire. L'enquêteur effectuant une relance, les pourcentages portent sur l'ensemble des réponses (1005) et non sur les répondants. Lorsque l'enquêté cite un équipement absent de la liste préprogrammée, l'enquêteur lui demande de préciser la commune concernée mais le type d'équipement n'est pas spécifié et intègre la modalité de réponse « autre » qui pour cette question s'élève à 200 réponses.

Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

Parmi les activités citées et effectuées à Marne-la-Vallée, un quart se déroule aux bords de la Marne. Les habitants y pratiquent le footing, la marche à pied (**photos 7 et 8**). Un autre quart concerne la fréquentation des parcs et des forêts de la ville nouvelle. La présence d'espaces verts et de l'eau valorise l'espace résidentiel et le cadre de vie des habitants et favorise aussi la réalisation d'activités de détente et de loisirs en plein air (**Tab. 20**). Les récits de Martine, qui habite à Torcy et de Gaby, qui réside à Noisy-le-Grand, illustrent ce point en particulier.

Photo 7 : Les bords de Marne entre Lagny-sur-Marne et Noisiel



Date de la photo : 2004

Photo 8 : Les bords de Marne entre Lagny-sur-Marne et Noisiel



Date de la photo : 2008

Malgré le manque d'investissements dans son quartier et son souhait clairement énoncé de quitter Lognes dès la fin de son activité professionnelle, Martine souligne la qualité paysagère de son environnement et les différents circuits pédestres qu'elle y effectue : *Ce qu'on apprécie, c'est les parcs... Et puis on peut marcher tout un après-midi, on peut descendre jusqu'à la chocolaterie sans prendre de*

²⁴¹ Afin de préciser les espaces fréquentés par les habitants, l'Établissement public d'aménagement a souhaité compléter le questionnaire en demandant aux enquêtés quels étaient les lieux qu'ils fréquentaient habituellement dans le cadre de leurs activités de détente et de loisirs. Aucune des réponses n'est suggérée par l'enquêteur qui procède seulement à une relance. L'enquêté répond donc spontanément sans être influencé par un choix prédéterminé.

route. On est toujours dans des espaces vert, ça c'est super ! On longe la Marne, et puis on remonte par le château de Champs (rire), ça c'est le côté positif du quartier (rire). Je vois mon mari et ses copains, ils aiment tous venir ici pour courir, c'est beaucoup plus sympathique [...] et redescendre jusqu'à la Marne, où il y a la base nautique, ils font le tour, c'est super, et on a le lac juste derrière (rire).

Gaby réside à Torcy depuis plus de quinze ans. Ses deux enfants ont pratiqué des activités nautiques et équestres à la base de loisirs de Vaires-Torcy. La présence de la Marne est un facteur déterminant dans son installation comme dans le choix de ses activités et des lieux qu'il fréquente. Gaby dit avoir transmis *le virus* de la nature à ses enfants : *La Marne que je suis depuis ma naissance !! [...] Je suis attiré par l'eau, en fait, je pense que c'est pour ça... Comme mon fils, d'ailleurs ! C'est peut-être moi qui lui ai donné le virus... Là, il va rentrer et je suis sûr qu'à peine arrivé il aura les deux pieds dans la Marne, c'est presque un rituel chez nous....* Durant le week-end, Gaby fait ses *tours de vélo dans le coin* ou de la randonnée à Marne-la-Vallée ainsi que dans ses environs en Seine-et-Marne.

Vous allez où ?

Jusqu'au Pont de Neuilly en passant par l'Île de Noisy-le-Grand, sur les bords de Marne, là où c'est encore sauvage, entre le canal et la Marne qui est plus ou moins protégé parce qu'il y a des oiseaux et machins. Et ça, c'est au moins une balade d'une heure... Sinon, je me suis inscrit à un club de randonnée à Collégien !

A Collégien ?

Oui, c'est pas trop un hasard parce que mon fils a une copine dont les parents habitent à Collégien et font partie d'un club... On a déjà fait deux balades avec eux et on s'est vraiment bien marré. On a bien marché, on a découvert des coins qu'on ne connaissait pas en Seine-et-Marne. Enfin bon, la Seine-et-Marne, c'est quand même le plus grand département en France... On a vraiment fait des trucs intéressants !

Vous restez dans les alentours quand c'est comme ça ?

Non, la première fois, c'était le 1er mai. On a fait le truc autour du Grand Morin. Et puis, la deuxième fois, c'était dans ce coin-là mais pas tout à fait la même région. Et puis en septembre, ils ont prévu quelque chose vers Vaux-le-Vicomte, ça permet de voir d'autres gens !

Et puis vous découvrez la région ?!

Oui, mais à pied ! C'est quand même beaucoup plus sympa qu'en voiture !!

Oui, vous l'arpentez en voiture la plupart du temps ?

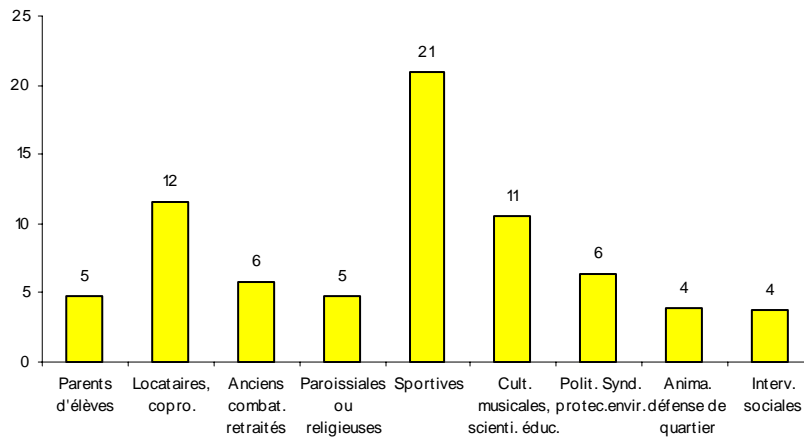
Oui, mais bon, on ne va pas aussi loin que ça normalement ! Mais maintenant des fois si ! Quand on en a marre de faire du sur place pendant une heure, je prends l'autoroute de l'Est, je sors un peu plus loin du côté de Bussy-Saint-Georges, et c'est fini, on est dans la nature ! On peut faire autre chose ! Et des parcours, j'en découvre encore et des fois, je suis même à la limite de me perdre ! C'est vrai qu'en partant deux heures, ça peut m'arriver de me perdre ! Mais bon, ça va, j'ai le sens de l'orientation... Je vais dans des coins que je ne connais pas du tout, on en découvre d'autres !

En outre, l'offre d'équipements sportifs, vérifiée plus haut comme étant une spécificité des villes nouvelles et de Marne-la-Vallée, se confirme, ici, en termes de pratiques : 22% des activités et lieux cités à Marne-la-Vallée concernent des complexes sportifs.

L'importance des activités sportives se confirme par le dynamisme associatif à Marne-la-Vallée : un habitant sur deux (51%) déclare faire partie d'une association à Marne-la-Vallée comme dans l'ensemble des villes nouvelles (50%). Ils sont moins d'un sur quatre en moyenne en Ile-de-France (38%). A Marne-la-Vallée, ces pratiques se déroulent quasiment exclusivement en ville nouvelle : un enquêté sur dix seulement déclare appartenir à une association située dans une

commune n'appartenant pas au périmètre de Marne-la-Vallée. L'association sportive est la première association citée par les habitants (**Graph. 30**).

Graph. 30 : Nature des activités associatives des habitants de Marne-la-Vallée.



Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

Les habitants de Marne-la-Vallée utilisent en priorité les équipements sportifs de la ville nouvelle cependant ils ne fréquentent pas toujours les plus proches. Ces habitudes témoignent du choix étendu des équipements. Sophie habite à Noisy-le-Grand. Elle pratique plusieurs activités sportives : le rugby à Noisy-le-Grand et la piscine au Perreux. Bien que disposant d'un équipement à proximité, elle préfère se rendre dans cette commune pour faire de la natation. Elle y rejoint un ami avec qui elle partage cette activité. Ce choix est bien loin de signifier une absence d'équipement à proximité de son lieu de résidence.

Et as-tu d'autres activités ?

Je vais à la piscine aussi. Je suis allée deux fois à Noisy, mais en fait, je vais plus à la piscine du Perreux, vers le grand carrefour il y a une piscine

C'est loin d'ici non ?

En fait, ce qui se passe, c'est que j'ai un ami qui habite Neuilly-sur-Marne et je vais nager avec lui, donc je passe le prendre et puis on va nager !

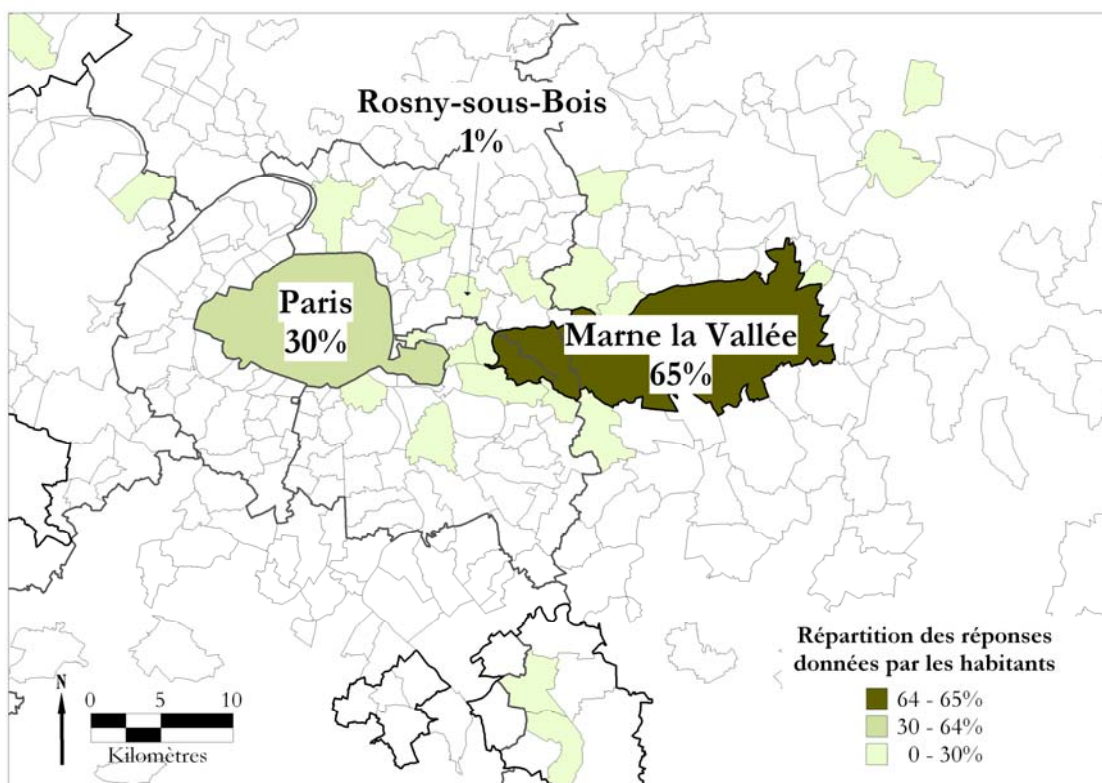
2.2.3. Les activités culturelles : Paris ou Marne-la-Vallée ?

Nous avons vu que peu d'habitants en Ile-de-France, et encore moins en ville nouvelle et à Marne-la-Vallée, pratiquent leurs activités culturelles au sein de leur quartier, exception faite du cinéma. Mais aller au spectacle, au théâtre ou à un concert au sein de son quartier est une exception à Marne-la-Vallée et ailleurs. Paris, que Paul Delouvrier considérait comme unique en

France en 1965 dans sa vocation culturelle,²⁴² est-elle encore, quarante ans après la création de Marne-la-Vallée, un pôle attractif et ce, au détriment de la ville nouvelle ?

Une enquête, réalisée par l'IAURIF en 1998 à la demande du Conseil Général de Seine-et-Marne et portant sur les ménages qui se sont installés dans ce département entre 1994 et 1997, montre que les sorties au cinéma sont plus fréquentes pour les nouveaux ménages de Seine-et-Marne que pour les Franciliens (hors Paris) : pour les premiers, 19% déclarent ne jamais y aller, pour les seconds, ce chiffre s'élève à 37%. Pour ceux fréquentant les cinémas, 26% déclarent se déplacer assez loin et 12% se rendent à Paris (Louchard, Mangeney, p. 5). L'offre en Seine-et-Marne paraît donc satisfaisante.

Carte 14 : Localisation géographique des lieux fréquentés habituellement par les habitants de Marne-la-Vallée dans le cadre de leurs activités culturelles²⁴³



Note 1 : Dans la légende, le chiffre indiqué entre parenthèse correspond au nombre de communes concernées par la tranche des pourcentages. Par exemple, une commune a recueilli entre 30 et 31% des réponses et 22 communes entre 0 et 1% des réponses.

Note 2 : La question, pouvant faire l'objet de plusieurs réponses, les pourcentages portent sur l'ensemble des réponses ayant pu être localisées (soit 2139 réponses) et non sur les répondants.

Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

En revanche, les résultats sont différents pour la fréquentation des salles de théâtre, de concerts ou les spectacles. Ces sorties culturelles sont beaucoup moins courantes chez les nouveaux

²⁴² Paris devait faciliter la naissance de centres-villes vivants, en permettant aux habitants des villes nouvelles de venir chercher dans Paris même les services exceptionnels qui resteront son apanage : musée du Louvre, Comédie française ou boutiques de la rue de la Paix (Paul Delouvrier, cité in Roullier dir. 1989, p. 47).

²⁴³ Au total, près de 2 100 réponses ont été données par les enquêtés.

ménages de Seine-et-Marne²⁴⁴ et l'attraction parisienne reste encore importante : *lorsqu'ils vont au théâtre, au concert ou au spectacle, les trois quarts des nouveaux Seine-et-Marnais se déplacent jusqu'à Paris, peut-être doit-on y voir, non pas le signe d'un rejet ou d'une insuffisance des spectacles dans le département, mais la marque de la forte attractivité des spectacles parisiens aussi bien en termes de variété et d'abondance des programmes qu'en termes de prestige de salles* (Louchard, Mangeney, p. 5).

A Marne-la-Vallée, huit enquêtés sur dix déclarent fréquenter habituellement au moins un équipement ou un lieu culturel, et près du quart déclare en fréquenter plusieurs. Comme pour les activités de détente et de loisirs en plein air, le rôle joué par la ville nouvelle est prépondérant cependant la part de Paris est nettement plus élevée que pour les activités de détente et de loisirs : 65% des activités culturelles citées par les enquêtés se déroulent à Marne-la-Vallée, 30% à Paris (**Carte 14**).

Tableau 21 : Équipements ou lieux culturels de Marne-la-Vallée les plus cités par les habitants en 2005

Équipements les plus cités par les enquêtés*	Marne la Vallée	S1-2	S3-4
Village Disney (cinéma - spectacles) - Chessy/Serris	50	30	68
Les Arcades - Noisy le Grand (cinéma)	19	38	4
Bay 1 (cinéma) - Torcy	16	16	15
Ferme du Buisson scène nationale (spect., ciné., expo.) - Noisiel	4	7	1
Espace culturel Charles Vanel (spectacles) - Lagny	4	0	7
Théâtre Michel Simon - Noisy le Grand	3	6	1
Espace Culturel Lino Ventura (spectacles) - Noisiel	1	1	1
Auditorium Jean Cocteau - Noisiel	0	1	0
Centre Culturel (spectacles) - Saint Thibault des Vignes	1	0	1
File 7 (Café Concert) - Magny le Hongre	1	0	1
Ferme des communes (Auditorium) - Serris	0	0	1
Total	100	100	100

*Les équipements ou lieux culturels présents dans ce tableau n'ont pas été suggérés par l'enquêteur et faisaient partis des réponses préprogrammées du questionnaire. L'enquêteur effectuant une relance, les pourcentages portent sur l'ensemble des réponses (1201) et non sur les répondants. Lorsque l'enquêté cite un équipement absent de la liste préprogrammée, l'enquêteur lui demande de préciser la commune concernée mais le type d'équipement n'est pas spécifié et intègre la modalité de réponse « autre » qui pour cette question s'élève à 181 réponses.

Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

Les lieux cités et fréquentés par les habitants montrent le rôle joué par les centres urbains Ouest et Est de la ville nouvelle, Noisy-le-Grand et le village Disney, et par le pôle de loisirs Bay 1 (**Tab. 21**). Chacun de ces pôles accueille un multiplexe. Outre le cinéma, le village Disney accueille des salles de concerts et de spectacles. Selon le lieu de résidence des habitants à Marne-la-Vallée, le poids de chacun de ces pôles varie. Cette différence confirme que les habitants privilégient, comme pour les activités de détente et de loisirs, l'offre la plus proche. Les Arcades, Bay 1 et le village Disney totalisent 84% des réponses. Les autres concernent en majorité le théâtre Michel Simon, à Noisy-le-Grand, et la Scène nationale de la Ferme du Buisson, à Noisiel.

²⁴⁴ 42% des ménages qui se sont installés récemment en Seine-et-Marne déclarent ne jamais y aller. Ce chiffre est élevé au regard de la moyenne française citée par PIAURIF (ce pourcentage, comme ceux précédemment indiqués pour le cinéma, est issu de l'enquête du Ministère de la Culture et de la communication). L'offre n'est pas le seul frein qui limite la fréquentation des salles de théâtre, concert ou spectacle. L'absence d'envie, de temps et d'argent, plus que l'offre culturelle, semble expliquer ce comportement.

Néanmoins, certains habitants, notamment pour le cinéma, pratiquent aussi les trois pôles principaux de loisirs à Marne-la-Vallée. La proximité, ici, n'est pas déterminante. C'est le cas, par exemple, de Laurent et Cathy qui résident à Montévrain :

Laurent : Le cinéma, bon, moi, c'est au Val d'Europe à Disney, moi, je trouve ça très bien parce que les salles sont grandes, des beaux sièges, donc en général, je vais là-bas sinon après c'est Noisy le Grand [Les Arcades]

Cathy : Moi, j'aime pas du tout ! Les Arcades, c'est tout petit, c'est glauque

Laurent : Sinon, il y a Bay 1

Cathy : Il n'y a pas grand chose d'ouvert²⁴⁵

Laurent : Quand même ! Il y a 12 salles, tu dis ça parce que ça venait juste d'ouvrir. Donc, pour moi, le cinéma c'est Disney.

Mais plutôt que de s'exclure, l'offre parisienne et l'offre de la ville nouvelle se complètent. Les entretiens montrent que les habitants utilisent les différentes ressources de la région parisienne. Les univers de choix se superposent.

Caroline a grandi en ville nouvelle. Elle vit actuellement avec son conjoint et leurs deux filles dans les Hauts de Lagny. Caroline est intermittente du spectacle. Elle a effectué une partie de ses études à Paris. Aujourd'hui, elle enseigne dans différentes structures et continue de pratiquer le théâtre et la danse au sein d'une troupe. Elle se rend régulièrement à Paris pour la danse et les spectacles. Elle fréquente aussi les scènes nationales et les espaces culturels de la ville nouvelle et des environs. Caroline se rend à la Ferme du Buisson à Noisiel, au Carré Sénart dans la ville nouvelle de Sénart et dans les espaces culturels : *Je vais aussi à L'espace Lino Ventura et au niveau culturel et social, il y a vachement de trucs qui se passent. La population est très dynamique.*

Lucie vit à Lagny depuis trois ans. Elle résidait auparavant à Paris. Régulièrement, Lucie se rend au cinéma et fréquente les lieux d'expositions, de concerts et de spectacles. Comme Caroline, elle trouve à Paris l'essentiel de ses activités mais consomme aussi l'offre culturelle de la ville nouvelle et plus largement celle de la région parisienne.

Est-ce que tu peux juste me décrire un week-end ?

[...] Je vais je fais des trucs à la maison, en général pas grand chose (silence), je peux aller au cinéma en début d'après-midi ou je vais à la bibliothèque ou je vais boire un café chez un pote etc... Le soir, je sors à Paris, en général pour un dîner ou un spectacle. Soit je rentre le soir, soit je rentre le lendemain et ben voilà ! Brunch le dimanche, je vais au marché à Lagny quand je suis là et puis je peux aller marcher sur les bords de Marne...

[...]

Au cinéma, tu vas où ?

Là, à Lagny, un peu au Gaumont, à Disney... Il y a un petit bout de temps que je ne suis pas allée au cinéma à Paris, mais en fait, je vais pas mal au théâtre, au spectacle à Paris

Essentiellement à Paris ?

Oui, c'est vrai, je me suis demandé pourquoi... C'est vrai à la Ferme du Buisson, j'y suis allée une fois dans ma vie alors que... Oh si ! j'y suis retournée une autre fois pour aller voir Sylvie Joly mais, vraiment, c'est pas habituel pour moi ! Alors que là, je vois, j'ai une copine qui est à Cergy et

²⁴⁵ Au moment de l'entretien réalisé avec Cathy et Laurent, le pôle Bay 2 avait ouvert ses portes seulement depuis quelques semaines.

il y a une grosse programmation théâtrale à Cergy. Et elle a un abonnement et tout ça... Enfin, en même temps, j'ai essayé de voir sur le théâtre à Lagny, euh, ça me disait pas trop, mais je vais pas mal au théâtre à Paris... Il y a des salles que j'aime bien aussi.

2.3. Rôle du facteur temps et impact de la détérioration des conditions de déplacement sur le recentrage des activités à Marne-la-Vallée

Pour l'emploi comme pour les activités quotidiennes, le temps est un facteur nécessaire tant pour reconsidérer son lieu d'emploi et diminuer son temps de transport que pour changer ses habitudes et s'approprier un nouvel environnement. Ces deux éléments expliquent, qu'avec le temps, les habitants effectuent de plus en plus leurs activités quotidiennes à Marne-la-Vallée. Un autre facteur intervient : la détérioration des conditions de transport vers Paris provoque aussi chez les habitants un changement d'habitudes.

2.3.1. Le rôle joué par le facteur temps dans l'évolution de la localisation des activités quotidiennes

2.3.1.1. Temps d'adaptation : ancrage au lieu de résidence précédent

Changer d'environnement n'implique pas pour autant une modification radicale d'habitudes. Les habitants peuvent conserver des activités au lieu de résidence antérieur durant un temps plus ou moins important.

Pendant deux ans, Marine a continué d'effectuer ses achats, de fréquenter son médecin généraliste et de pratiquer certains équipements dans son ancienne commune. Le temps a été nécessaire pour qu'elle puisse rompre avec ses habitudes et recentrer ses activités autour de son nouveau lieu de résidence.

Marine a grandi en région parisienne. Elle a quitté Ivry pour acheter une maison individuelle à Magny-le-Hongre en 2000. En changeant de cadre de vie, en quittant l'environnement dans lequel elle a grandi et construit différents *points d'ancrage*, Marine a dû se recréer d'autres repères et s'adapter à son nouvel environnement : *Quand je suis arrivée ici, Val d'Europe n'existait pas et c'est vrai que par exemple mes courses de semaine, mes courses pour l'alimentation, je les faisais le soir sur Ivry, là où j'avais l'habitude de les faire, et ça a quand même duré une bonne année, le temps que le Val d'Europe se construise. C'est à dire que j'avais quand même encore des repères sur Ivry quoi ! J'avais pas tout coupé et c'est vrai que par exemple les médecins... Je continuais à les voir là-bas, y avait quand même certains points d'ancrage qui étaient restés ! Voilà ! Donc on allait à la piscine avec les enfants là où on allait toujours à Ivry parce qu'en fait on ne connaissait pas grand monde [...] Maintenant, je n'ai plus aucune activité sur Ivry, en fait.*

Pour Marine, le temps d'adaptation à son nouvel environnement et l'acquisition de nouvelles habitudes passent aussi par son insertion dans un nouvel espace relationnel :

C'est vrai que même Franck, mon mari, a aussi de la famille sur Ivry et c'est vrai qu'on ne les invite plus souvent... C'est vrai que le week-end, j'ai pas envie d'aller là bas, [...] c'est vrai que même bon... je dirais que par rapport à ici, on va dire, j'ai vraiment mis peut être deux ans avant de vraiment créer des liens avec des

personnes d'ici, mais vraiment des liens... (Marine insiste sur ces mots) [...] Donc c'est vrai que pendant ces deux ans, effectivement, le week-end on sortait, on allait ailleurs quoi. Et puis bon, maintenant, on a effectivement des liens amicaux avec des personnes d'ici avec qui je fais du sport, avec qui on va au cinéma, on s'invite voilà ! Ça ne s'est pas fait tout de suite, ça s'est vraiment pas fait tout de suite... Donc oui, il y a une phase de transition, ça n'a pas été tout, tout de suite... Ah ! Non, non, non pas tout, tout de suite... Tout couper non ! Non, pas tout suite !

2.3.1.2. Une offre urbaine appropriée avec le temps

Le temps est aussi nécessaire pour découvrir et s'approprier l'offre urbaine de la ville nouvelle. Gwénola est mariée et maman de deux enfants aujourd'hui âgés de douze et seize ans. Elle est arrivée à Torcy au début des années quatre-vingt-dix. Au moment de l'entretien, elle et son mari travaillent à Marne-la-Vallée. Leurs enfants y sont scolarisés et y effectuent leurs activités sportives. La présence des services et des équipements n'a pas été pour Gwénola un facteur ayant déterminé le choix de son installation. C'est le souhait d'acheter une maison avec un jardin qui a été déterminant dans le choix de localisation du couple. C'est avec le temps qu'elle a découvert l'offre urbaine de la ville nouvelle. Aujourd'hui, Gwénola insiste très nettement sur l'offre dont elle dit disposer, et privilégie de *plus en plus* son environnement résidentiel. C'est donc *ici de plus en plus*, et *pourquoi aller à Paris ? On peut le faire ici*, dit-elle.

Pour vous, vous diriez que vos activités culturelles, c'est plutôt ici ou à Paris ?

Ici... de plus en plus... (...) parce que très souvent les programmations sont les mêmes qu'à Paris, donc s'il y a les deux, on préfère ici. Bien sûr, s'il n'y a qu'à Paris, on va à Paris... on va voir beaucoup de spectacles de danse. La plupart du temps, on en trouve ici de la danse contemporaine, à Noisy-le-Grand il y en a beaucoup et la Ferme du Buisson aussi... Ce qui n'était pas le cas avant, avant on ne connaissait pas...

Le temps est important pour connaître ?

Oui tout à fait, je n'aurais jamais deviné qu'il y avait tout ça aussi... En venant habiter ici, c'était pas mon critère du tout ! Mais maintenant qu'on y habite, on en profite !

Comment vous avez découvert par exemple la Ferme du Buisson ?

Peut-être par le cinéma au départ. Je pense que c'est ça, c'est le cinéma le plus proche de chez nous ; après on s'est rendu compte de ce qu'il y avait... Pour le cinéma, je ne vais que là... On a plein de multiplex dans le coin mais c'est pas du tout la même chose (...), c'est cher alors que la Ferme, c'est un cinéma d'Art et d'Essai (...)

Pour quelles raisons fréquentez-vous Paris en dehors des activités culturelles ?

Pour voir les copains aussi, ceux qui habitent à Paris. Vincent [le mari de Gwénola], lui c'est pour ses répétitions de musique autrement non c'est pour les expos, le théâtre surtout pour ça, donc ça reste vraiment ici... [...]. Mais bon pourquoi aller à Paris ?

Je ne sais pas, je vous pose juste la question...

Oui, oui, mais pourquoi on pourrait aller à Paris ? Juste pour se balader ? Mais on peut le faire ici... Si, pour aller au resto, ça m'arrive quand on se retrouve entre anciens collègues, par exemple, on se donne rendez-vous à Paris pour pouvoir rencontrer tout le monde... On va au resto, c'est vrai...

2.3.1.3. Un lieu de travail qui influence la localisation des activités

Contrairement aux années quatre-vingts (Andan, 1984), Paris n'apparaît plus comme une destination majeure en matière de loisirs et de culture. Néanmoins, une partie des habitants

continue de se rendre à Paris pour diverses activités. Travailler à Paris favoriserait-il le fait d'y avoir d'autres activités ? Nous traiterons cette question à partir de l'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle*.

Tableau 22 : Part des activités effectuées à Paris en fonction du lieu de travail des actifs (%)

	Activités hors travail et se déroulant à Paris					
	Activité de détente	Activité culturelle	Médecin	Pratique associative	Lieu de résidence des amis	Lieu de résidence de la famille
Ensemble des actifs	12	30	5	1	10	10
Actifs travaillant à Paris	13	32	10	6	20	14

Source : *Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005*.

Lecture : En 2005, Sur l'ensemble des actifs, quel que soit son lieu de travail, 12% exercent une activité de détente ou de loisirs en plein air à Paris. Ils sont 13% lorsqu'ils y travaillent.

Les résultats obtenus à partir de l'exploitation de l'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle*, montrent que les actifs travaillant à Paris déclarent, plus que l'ensemble des actifs, y pratiquer des activités autres que leur activité professionnelle (**Tab. 22**). Si l'écart entre le comportement global des actifs travaillant à Paris apparaît peu marqué pour les activités de détente ou de loisirs, il l'est beaucoup plus pour les soins médicaux. Si 5% de l'ensemble des actifs résidant à Marne-la-Vallée ont consulté dernièrement un spécialiste ou un généraliste à Paris²⁴⁶, ils sont 10% lorsqu'ils ont leur emploi à Paris.

Il est aussi plus fréquent que les actifs travaillant au sein de la capitale y aient des amis ou de la famille, ce qui y favoriserait les rencontres éventuelles : en effet, 20% et 14% des actifs résidant à Marne-la-Vallée ayant un emploi à Paris y ont également de la famille et/ou des amis ; en moyenne sur l'ensemble des actifs résidant dans la ville nouvelle, ces pourcentages ne s'élèvent respectivement qu'à 10%²⁴⁷.

Martine a toujours travaillé à Paris. Elle met à profit sa pause déjeuner pour y effectuer quelques achats : *Quand j'en ai envie, je pars plus tôt et je vais faire mon petit tour dans Paris (rire), c'est l'avantage de travailler à Paris... ou le midi, je fais des achats [...], je me promène (rire)*. Lucie a, elle aussi, longtemps

²⁴⁶ L'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle* permet de connaître certaines pratiques relatives à la santé. Une question complémentaire a été insérée à la demande d'Epamarne-Epafrance pour connaître la commune du dernier médecin ou spécialiste fréquenté par les habitants. En moyenne, sur l'ensemble des enquêtés, 77% ont consulté leur dernier spécialiste ou généraliste à Marne-la-Vallée et 6% à Paris ; pour 16% d'entre eux, ces visites ont été effectuées ailleurs en Ile-de-France ou en province. Tous les habitants ne fréquentent pas le médecin du quartier ou de la commune mais conservent celui qu'ils avaient à leur lieu de résidence précédent. Léa est venue en région parisienne avec son mari. Le couple s'est installé à Marne-la-Vallée. Ils ont habité Bussy-Saint-Georges pendant quelques années avant d'acheter une maison à Magny-le-Hongre. Léa a conservé certaines habitudes attachées à son lieu de résidence antérieur : *Oui, oui, j'ai gardé le médecin. Par exemple, un médecin, il y en a un là mais il est très débordé, donc j'ai gardé mon médecin de là-bas, les lunettes des enfants, enfin de toute la famille, on a gardé là-bas parce que bon on l'aime bien (rire) et j'ai une amie qui habite là-bas, donc je vais lui rendre visite de temps en temps aussi*.

²⁴⁷ En moyenne sur l'ensemble des habitants, 39% et 54% de la famille des enquêtés résident à Marne-la-Vallée et 12% et 10% à Paris ; 49% et 36% résident ailleurs en Ile-de-France ou en province.

occupé un emploi à Paris. Aujourd'hui, elle travaille à Pantin qu'elle assimile d'ailleurs à la capitale. Lucie n'a jamais envisagé que son installation à Marne-la-Vallée modifie ses habitudes : *Ce qui était très important pour nous, en tout cas pour moi, c'était de continuer de travailler à Paris j'aurais eu beaucoup, beaucoup de difficultés à vivre et à travailler ici parce que travailler à Paris, c'est déjà être ailleurs, et être dans Paris et pas trop se poser la question, il y a un pote qui t'appelle « on va boire un pot, manger ou faire quoique ce soit. Paris est donc un lieu de sorties entre amis. Lucie fréquente différents lieux de rencontres comme les bars et les restaurants ou encore profite régulièrement des différentes expositions proposées par les musées parisiens. Enfin, elle effectue aussi ses achats quotidiens près de son lieu d'emploi : là où je travaille, il y a un centre commercial juste en dessous, donc régulièrement je vais faire des courses et j'ai pas peur de ramener des gros sacs de Paris. Donc, je pouvais carrément faire des courses à Pantin au centre commercial de Pantin et les ramener à la maison [...]. Pour des questions de commodités et pour pas se taper le samedi matin les courses, on n'avait pas envie...*

2.4. La diminution de l'attraction parisienne

2.4.1. L'intérêt de Paris varie selon « les époques de la vie »

La fréquentation de Paris évolue aussi en fonction des étapes du cycle de la vie ou, plus précisément en reprenant les mots de Clara, selon *les époques de la vie*. Les habitants expliquent aussi leurs changements d'habitudes par l'évolution des rythmes familiaux. Plus que l'éloignement géographique ou la distance, c'est la prédilection de l'espace de vie familial, qui s'accompagne d'un repli sur la sphère intime, qui explique une fréquentation moins assidue de la capitale.

Si, à leur arrivée à Marne-la-Vallée, Babette et son mari s'organisaient le week-end pour se rendre à Paris et effectuer diverses activités, leurs enfants ont modifié petit à petit leurs habitudes : *On faisait garder les enfants et on allait sur Paris, [...] Après, ils faisaient du rugby, donc ils avaient des matchs ou des compétitions le samedi ou le dimanche entre le rugby et le judo donc les week-ends, c'était bloqué ici, voilà !*

Les changements accompagnant l'élargissement de la cellule familiale impliquent également une réorganisation conséquente de la vie de couple. A son arrivée à Bussy-Saint-Georges, Laura, jeune maman, doit faire face à la gestion d'un nouveau quotidien. Celui-ci contraint fortement ses habitudes et limite ses sorties parisiennes : *J'avais des copines à Paris que je ne vois plus. La crèche ferme à 6h 45 et lorsque vous sortez à 5h 45, le temps d'aller à Paris, c'est trop juste dans le timing, où alors il faudrait que j'amène Sara (silence).*

Clara a quitté l'Essonne pour s'installer à Champs-sur-Marne où elle est restée quelques années avant de s'installer à Bailly-Romainvilliers. Pour elle, ce sont des *époques de vie* différentes qui expliquent que l'on fréquente Paris ou pas. Ses différents lieux de vie n'ont aucunement influencé ses activités parisiennes : *C'est un peu plus loin mais c'est pas lié à ça du tout, je pense que c'est lié à des époques de vie, à des relations... à Champs, je ne sortais pas parce que j'étais toute seule avec mon fils, après je me suis remise en couple et j'ai eu une deuxième grossesse, donc, non, j'allais pas souvent à Paris... Paris, c'est vraiment les sorties.... Gaby est tout aussi catégorique. Pour lui, ce n'est pas le changement de lieu de vie qui explique la modification de ses habitudes : *C'est pas vraiment le déménagement qui provoque**

des changements : par exemple au début des années quatre-vingts, on allait à Paris au moins une fois par semaine... c'est pas le fait du changement du lieu d'habitation, c'est le fait de la conjoncture, des enfants, la famille, etc, qu'on y va moins. Parce que Paris, c'est tout proche. On prend le RER et on y est en un quart d'heure ! (...) Et puis, il y avait, tout au début, nos parents proches qui étaient dans la région, mais bon, c'est pareil, ils sont partis... donc, c'était difficile de laisser les enfants à quelqu'un et puis, bon, ma femme est un peu mère poule, elle a toujours eu du mal à laisser ses enfants à quelqu'un. Donc, c'est vrai qu'on y allait moins.

2.4.2. L'impact de la détérioration des conditions de déplacement vers Paris

Une autre raison explique le recentrage des activités en ville nouvelle : la détérioration des conditions d'accès à la capitale.

2.4.2.1. Évolution du trafic autoroutier

L'évolution du trafic vers Paris contraint de plus en plus les déplacements tant pour les trajets domicile-travail que pour les trajets ayant des motifs autres.

Photo 9 : Circulation sur l'A4 en début de soirée dans le secteur 3 : fluide dans le sens Marne-la-Vallée/Paris et encombrée dans le sens Paris/Marne-la-Vallée



Date de la photo : 2004

Photo 10 : Circulation sur l'autoroute A4 en début de soirée au niveau de Noisy-le-Grand (secteur 1) dans le sens Marne-la-Vallée/Paris en début de soirée



Date de la photo : 2004

L'autoroute A4 est surchargée aux heures de pointe (**photos 9 et 10**). Durant les années quatre-vingt-dix, cet axe structurant de la ville nouvelle, a connu une augmentation importante de son trafic. Entre 1990 et 1999, le nombre de véhicules empruntant la portion de l'A4 et traversant Marne-la-Vallée a connu une augmentation de moitié (DREIF, 2001 ; DDE Seine-et-Marne). Le développement économique de la ville nouvelle et l'apport de population ne suffisent pas à justifier l'encombrement actuel de cet axe autoroutier. Le diagnostic territorial de Marne-la-Vallée (Chemin Faisant, Gerpa, GTC, 2002) souligne que le tracé des deux rocade qui traversent ou bordent la ville nouvelle (la Francilienne-A104 et A 86) est resté inachevé. Ces deux axes majeurs de région parisienne empiètent sur une partie de l'autoroute A4, ce qui entraîne un engorgement important sur les portions communes. Cette saturation provoque un report des flux sur la voirie locale, dont la nationale 34 bordant la ville nouvelle au nord. En outre, l'insuffisance du maillage

routier interne à la ville nouvelle transforme le fonctionnement de l'A4 en autoroute urbaine : celle-ci accueille une bonne part des flux de la ville nouvelle (Chemin Faisant, Gera, GTC, 2002 p. 84). Par ailleurs, le trafic transversal qui met en relation Marne-la-Vallée et le Nord de la Seine-et-Marne est pénalisé par le déficit de ponts routiers permettant de franchir la Marne. L'ensemble de ces raisons explique la détérioration croissante de la circulation sur l'autoroute A4. En dépit de l'usage régulé des bandes d'arrêts d'urgence, mis en place par la Direction Départementale de l'Équipement en 2007 pour améliorer le flux des véhicules aux heures de pointes (**photos 11 et 12**), les études de trafics sont peu optimistes : en l'absence d'amélioration, cette saturation est appelée à remonter vers les secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée, générant à nouveau un report des flux sur la voirie locale, laquelle à son tour devrait saturer.

Photo 11 : Annonce de l'exploitation dynamique de voies auxiliaires (bandes d'arrêt d'urgence) en 2004



Date de la photo : 2006

Photo 12 : Panneaux intelligents signalant l'ouverture ou la fermeture des voies auxiliaires



Date de la photo : 2006

Les récits d'Annie, de David et de Laurent illustrent clairement l'évolution du trafic autoroutier. Annie habite à Torcy. À son arrivée en ville nouvelle, en 1981, Annie travaillait à Vitry-sur-Seine : *À ce moment là, l'autoroute de l'Est circulait bien. Donc je savais que je mettais vingt minutes pour aller à la Porte d'Ivry et c'est vrai que je sortais beaucoup avec ma voiture. Je sortais à Paris en voiture, ce n'était pas très difficile de se garer en même temps. On tournait un petit peu, et finalement, on trouvait. Et puis la circulation avec l'autoroute de l'Est et avec les quais ça allait ! Ce n'était pas comme maintenant... maintenant c'est infernal. [...]* Mais là, je reconnais que depuis deux ans ça ne va pas, on met trop longtemps pour aller à Paris, c'est infernal, on met deux heures pour aller à Paris en voiture ! David réside à Noisy-le-Grand depuis 2003 et travaille à Paris depuis 2002. Comme Annie, il insiste sur les difficultés de circulation de l'autoroute A4 : *Quand ça se passe bien, on va dire quand ça roule vraiment bien, on met même pas un quart d'heure, alors que pendant les vacances, on va dire... surtout août, c'est tous les jours. A partir de septembre, quand tout le monde est rentré de vacances, c'est plus ! [...]* Autrement, ça peut varier de vingt-cinq minutes jusqu'à... moi, j'ai mis presque une heure et demie ! En fait, ce qu'il faut, c'est partir avant 6h 1/2... si on part après 6h 1/2, on aura tous les bouchons et vous pouvez rien faire...

2.4.2.2. Conséquences en termes de pratiques de déplacements et de choix du lieu d'activité

Face à la détérioration du trafic, les actifs usent de différentes stratégies pour pallier aux encombrements autoroutiers.

Quand Laurent a commencé à travailler à Alfortville en 2002, il résidait à Montévrain chez ses parents. Il habite à Émerainville depuis 2003 : *Quand j'ai commencé à travailler, il y a trois ans et demi, je commençais à 11 heures. J'habitais à Montévrain encore, je partais à 10 heures de Montévrain, j'arrivais à 10h 25, vingt-cinq minutes en prenant l'autoroute. Maintenant, c'est devenu impossible. Vu que nous, on part à 10h, à 10h, l'autoroute est blindée [...] En trois ans, ça a complètement changé. Je pouvais partir à 10h 30 et j'arrivais cinq minutes en retard. Maintenant, c'est devenu impossible, on est obligé de passer par les petits chemins, par les petits villages et on met trente à trente-cinq minutes [...] en trois ans ça a complètement changé.* Laurent a donc décidé d'emprunter d'autres itinéraires que lui ont conseillés ses collègues : *On s'est renseigné, voilà « comment tu fais ? », « moi, je ne passe plus par l'autoroute, je passe par là, là, là et là ». Tout ça, tout seul, j'aurais pas pu le faire, c'est des petits chemins ; bon, il m'a fallu quelques fois pour retenir le chemin [...] par les petits chemins, par les petits villages et on met trente à trente-cinq minutes.* Lino habite à Lagny-sur-Marne. Son activité professionnelle nécessite des visites fréquentes à Paris. Il adapte son mode de transport aux conditions de circulation. Il choisit soit la voiture, soit les transports en commun : *En fonction du temps que j'ai, je vais me diriger pour aller à Torcy et je vais regarder le temps de trajet par la route et si jamais c'est pas bouché, je préfère ma voiture, voilà. Et si c'est bouché, je vais au RER [...] Je regarde (rire) mais passé les trente minutes, j'y vais pas ! Je prends le RER...*

Les heures de pointe, qui se sont considérablement étalées le matin, ne sont plus les seules périodes où s'observent des difficultés de circulation. De plus, le réseau autoroutier A4 n'est pas le seul axe à connaître des difficultés : elles se sont étendues à l'ensemble du réseau francilien. Babette habite à Saint-Thibault-des-Vignes. Ses beaux-parents résident dans les Yvelines. Pour éviter de subir les encombrements du dimanche soir, Babette a préféré changer ses habitudes et visiter sa belle-famille le samedi : *Je ne supporte pas même d'aller voir mes beaux-parents le dimanche ! Non ! Parce que, quand on sait que le dimanche soir pour rentrer, il faut trois heures des Yvelines jusqu'ici, moi ça me gâche la journée ! Donc, on y va en général le samedi [...]. Le dimanche, ça m'énerve de rentrer et à chaque fois, c'est les bouchons de la région parisienne et j'ai du mal à supporter.*

Clara, qui se rend peu à Paris, anticipe chacun de ses déplacements dans le but de limiter son temps de transport. Aller à Paris se programme : *Il faut toujours partir très tôt, il faut être vachement organisé pour aller à Paris... ou alors, il faut y aller en transports en commun... Ça m'est déjà arrivée pour les balades mais c'est pas drôle... J'aime pas du tout, du tout, mais pas du tout les transports en commun !!!... Je crois que je les ai trop pris ! Donc j'aime pas ! Et donc, c'est vrai que pour sortir le soir... le week-end, il faut partir d'ici assez tôt. Le samedi, à 18h, l'autoroute est déjà bouchée, donc partir encore avant à 17h, c'est toujours très contraignant, ça ne se fait jamais comme ça, ou alors il faut que ça soit très très tard, ou très très tôt... On part très très tôt ou très très tard, il faut éviter les horaires de tout le monde, entre 18 et 22 heures c'est compliqué d'aller sur Paris [...].*

Les retours de Paris vers Marne-la-Vallée, même tardifs, sont devenus tout aussi difficiles : trafic, travaux, accidents ou autres raisons rendent les temps de déplacement imprévisibles. Jean hésite à aller à Paris et préfère limiter ses déplacements : *Par rapport à 1981, ça s'est aggravé, cette histoire... Avant, on était tranquille sur l'autoroute de l'Est, on rentrait à une heure du matin il n'y avait aucune voiture, aujourd'hui ça peut être chargé...* Gaby, musicien amateur, fréquente essentiellement Paris pour les concerts. Ses déplacements vers Paris s'effectuent essentiellement en dehors des heures de pointe et en voiture. Ce court extrait souligne l'imprévisibilité des conditions de circulation qui pousse Gaby, malgré les contraintes, à déclarer vouloir prendre les transports en commun pour se rendre à Paris en soirée.

Et quand vous allez à Paris, vous y allez comment ?

En voiture, hélas ! Mais à chaque fois qu'on en revient, on se dit : « Mais on est bête ! Pourquoi on n'a pas pris le RER ! On est à côté ! ». Je crois que le prochain coup, c'est ce qu'on va faire !

Pourquoi ?

Parce qu'en voiture c'est toujours la galère, soit pour y aller, rentrer ou se stationner... Ici, sauf quand c'est les grands week-ends, il y a toujours du monde ! Sinon, il faut attendre le 15 août pour être sûr qu'il n'y ait pas grand monde, mais quand il n'y a pas grand monde, c'est là qu'ils font des travaux !!! L'autre jour, pour rentrer de Paris, on a mis deux heures et demie !!! Au lieu de rentrer à minuit, on est rentré à deux heures du matin !! Ils ferment l'autoroute mais ils prévoient à moitié, donc on suit tout le monde et tout le monde se suit et là, vraiment, on s'est dit on aurait pris le RER et en un quart d'heure, on serait rentré !

Donc la prochaine fois que vous allez à Paris vous allez prendre le RER ?

Oh oui, oui ! Le prochain spectacle ou le prochain concert, on y va en RER, c'est clair, parce déjà c'est moins stressant, l'autoroute est vraiment devenue impraticable. On peut mettre un quart d'heure comme on peut mettre une heure et demie tandis que là, on part une heure avant avec le RER et on arrive dans les temps, on n'a pas le souci de trouver une place pour se garer... Non vraiment, quand il y a des choses comme ça (...).

Martine, quant à elle, continue de fréquenter les salles de spectacles mais ne fréquente plus les mêmes lieux. Elle ne se rend plus à Paris. Martine et son mari avaient l'habitude de fréquenter les salles de spectacles et les théâtres parisiens. Jusqu'à présent, ces activités faisaient partie des raisons qui motivaient leur déplacement vers Paris. Récemment, ils ont choisi de modifier leurs habitudes : ils ont pris un abonnement à la salle de spectacles Michel Simon, à Noisy-le-Grand : *Les spectacles et tout ça, c'était toujours sur Paris mais y aller en voiture le soir, c'était trop... Et cette année, ce qu'on a fait, c'est qu'on a pris un abonnement à l'Espace Michel Simon à Noisy-le-Grand. Donc on a réservé à l'année, c'est plus pratique... Mais c'est pas pareil [...] Si, au niveau des spectacles, c'est les mêmes, mais bon, si on veut prendre un verre, manger au restaurant... tandis que sur Paris si on veut c'est possible...* En modifiant leurs habitudes et en prenant un abonnement à Noisy-le-Grand, le couple souhaite limiter l'usage de la voiture et éviter les embouteillages de l'autoroute A4, quitte à perdre ce que Martine aime à Paris et qu'elle ne trouve pas à Marne-la-Vallée.

L'évolution du trafic pousse les habitants à modifier leurs habitudes et à limiter leurs déplacements vers Paris. Pour les actifs, la marge de manœuvre des habitants apparaît restreinte. Les actifs s'adaptent aux conditions de déplacement ou usent de stratégies pour limiter le temps passé dans les transports. En revanche, pour les autres activités, le recentrage sur la ville nouvelle est une des réponses des habitants.

2.4.3. Paris : une destination de moins en moins incontournable

De plus, de façon récurrente, on retrouve dans les récits une mise en concurrence systématique de l'offre parisienne et de l'offre de la ville nouvelle. Cette opposition vise à démontrer une absence de dépendance à l'égard de la capitale. *Paris, on a plus besoin d'y aller aujourd'hui*. Paris est à proximité mais n'apparaît plus aujourd'hui comme une destination incontournable. Comme dit Caroline : *On adore Paris, mais on adore Paris en restant ici !* Ou encore pour Christine Paris, *Paris c'est trop la ville, Paris, j'aime pas, Paris, j'aime pas !*

Paris devient même une destination de voyage, presque *exotique*. Léa fait partie d'une association réunissant des femmes d'origine étrangère qui sont venues vivre à Marne-la-Vallée pour des raisons professionnelles. Ces femmes se retrouvent avec leurs enfants : *C'est vraiment pour tisser des liens anglophones avec les enfants entre eux. C'est vrai que c'est surtout pour les mamans enceintes ou pour les petits jusqu'à l'entrée à l'école, puisqu'après l'entrée à l'école il y a toutes les activités scolaires et après, les mamans se séparent un petit peu, donc on reste ponctuellement dans l'association puis après, on tisse des liens avec les unes ou les autres, et donc je suis restée en contact avec trois amies : une anglaise et deux irlandaises*. Durant deux ans de suite, ce voyage annuel s'est réalisé à Paris. Paris, au même titre que Barcelone ou toute autre capitale, apparaît comme une destination de voyage et de découverte :

Vous allez à Paris ensemble de temps en temps ?

Alors, on fait des petits week-ends une fois par an donc la première année, on est allé sur Paris, donc, parce qu'en fait on s'est rencontré à Bussy. [...] Il y a deux ans c'était à Paris [...] puisque toutes voulaient revenir sur Paris... Et l'année dernière, c'était à Barcelone ! Et cette année, c'est à Madrid ! On essaye de changer un peu d'horizon, donc voilà, c'est ça, c'est un tissu d'amies. Après, bon, il y a le voisinage et donc les deux personnes irlandaises Alison et Manda. En fait, elles ont créé une association sur la région pour donner des cours d'anglais aux petits et donc je suis une des leurs professeurs (tira) en plus de mon travail d'intervenante.

2.4.4. Paris, un coût aussi financier

Outre le problème récurrent posé par les embouteillages, la question du coût est aussi abordée. Se rendre à Paris, suppose pour les habitants d'être en mesure de répondre aux multiples sollicitations de la capitale. Avant d'aménager ensemble à Émerainville, Laurent et Cathy vivaient chez leurs parents qui résident respectivement à Vitry-sur-Seine et à Montévrain. Tous les deux avaient déjà leur emploi. Mais, suite à leur installation, les frais occasionnés par leur loyer ont modifié leur mode de vie :

Vous allez à Paris de temps en temps ?

Cathy : On allait souvent sur Paris pour danser, pour manger, pour s'éclater, et maintenant on tourne beaucoup autour de la zone du 77. Le dernier resto qu'on a fait, c'était à Noisiel une table à pizza comme ça. Là sinon, c'est à côté de Saint-Thibault « Casa Sud », un truc comme ça... Ouais voilà, on essaie de trouver des restaurants qui sortent un peu de l'ordinaire des chaînes routinières, un petit peu comme la Criée... C'est vrai qu'on aime bien trouver des petits restaurant un peu privés qui sortent de l'ordinaire.

[...]

Laurent : Ça nous arrivait souvent de sortir, mais depuis qu'on a emménagé, finalement on fréquente moins. Et puis, du point de vue financier, on n'a plus les mêmes moyens, habitant chez nos parents, on travaillait, on n'avait pas d'appartement, on n'avait pas toutes ces charges à payer,

donc c'est vrai que le niveau financier joue aussi, et puis bon, les petits problème de chacun, le problème de voiture...

La question du coût est aussi évoquée sous l'angle des transports. Se rendre à Paris en dehors du travail en utilisant les transports en commun reste coûteux, faisant que certains, *économiquement*, font le choix de s'y rendre en voiture et de limiter leur déplacement.

Et quand vous allez à Paris, vous allez toujours en voiture ?

Économiquement parlant, on y va en voiture.

Économiquement parlant ?

Absolument, euh, l'environnement, je le mets en deuxième. Si le RER était peut-être pas gratuit mais très bon marché, on se forcerait à prendre les transports en commun.

Et pour vous garer ?

On l'a met au parking souterrain : même au parking souterrain, elle revient moins cher qu'à deux en RER.

Pour vous, c'est vraiment le prix qui détermine votre mode de transport ?

Oui, absolument.

Claude s'adresse à son épouse : Combien on avait dit la dernière fois ?

Françoise : Une personne qui prend le RER, c'est rentable mais dès qu'on est à deux... C'est 8 euros de Torcy.²⁴⁸

Claude : Oui, mais d'ici, ça doit être plus, donc 8 aller et 8 retour ça fait 32 euros pour nous deux.

Françoise : Non, 16 euros.

Claude : Non, 16 euros par personne

Françoise : C'est 8 euros aller/retour par personne, ça j'en suis certaine... C'est un peu cher.

Claude : Oui, c'est ça, 16 euros, donc je vais à Paris avec ma voiture.

Mais vous y allez souvent ?

Claude : Non, de moins en moins.

Pour d'autres, les transports en commun reste prioritaire au regard du temps passé dans les transports et du coût de stationnement à Paris. Mélanie se rend à Paris occasionnellement pour voir sa sœur et pour visiter des salons. Lorsque qu'elle y va, elle utilise sa voiture, mais les problèmes d'embouteillage et le coût du stationnement à Paris l'amènent à envisager de plus en plus les transports en commun.

Pour quelles raisons tu ne prends pas les transports en commun quand tu veux te rendre à Paris ?

Parce que quand je veux me rendre à Paris, Olivier est toujours là avec la voiture et voilà ! Mais des fois je me dis que ça serait quand même mieux, plus simple, parce que ça arrive souvent qu'on arrive en retard sur le lieu où l'on doit se rendre à cause de la circulation et donc l'une des dernières fois qu'on failli arriver en retard j'ai dit à Olivier : « C'est fini, on ne prendra plus la voiture ! On prend le train, lui il est à l'heure, il nous emmène dans un endroit précis ». Et en plus, quand on est voiture, il faut se garer et ce est pas toujours simple [...L'Observatoire des Loyers de l'Agglomération Parisienne]. On se gare toujours dans les parkings, mais c'est hors de prix !

Vous vous garez toujours dans un parking ?

Oui, toujours, voilà, mais c'est hors de prix. La dernière fois justement, c'était pour aller voir un salon Porte de Versailles. On a dû se garer d'ailleurs assez loin du salon parce qu'il n'y avait pas de place autour, mais je ne sais plus où on s'est garé... On n'est pas resté très longtemps pourtant, mais on en avait pour 20 euros de parking ! Déjà, je trouvais que c'était un peu cher, mais là... En

²⁴⁸ Le prix du ticket indiqué par Françoise est exact. Un aller-retour Torcy-Paris pour deux personnes ne bénéficiant pas de carte orange et le billet acheté à l'unité coûte 16 euros.

plus, déjà qu'on s'était fâché avec Olivier en partant quand j'avais dit : *Si on y était allé en transport, tu vois, on serait pas embêté* mais là, c'était la cerise sur le gâteau quand on a dû payer 20 euros [...].

Tu vas à Paris pour d'autres raisons que pour voir ta sœur ou aller voir des salons ?

Pas du tout du tout [...].

Pour Claude et Françoise comme pour Mélanie, les déplacements vers Paris sont freinés par la question du coût lié au déplacement.

Conclusion du chapitre 5

Près de quarante ans après sa création, Marne-la-Vallée est loin de présenter l'image d'une agglomération qui n'aurait pas d'existence en dehors de Paris. Le temps a été un facteur déterminant pour que, de ce territoire, émerge un bassin de vie. L'évolution des mobilités quotidiennes et des lieux fréquentés par les habitants de Marne-la-Vallée témoigne d'un ancrage géographique. Les motifs de déplacements vers la capitale sont essentiellement liés au travail et, nous l'avons vu plus haut, la part des actifs résidant en ville nouvelle et travaillant à Paris a considérablement diminué sur la période récente. L'amélioration de l'offre urbaine de la ville nouvelle et les difficultés de plus en plus importantes d'accès à la capitale favorisent le recentrage des activités à Marne-la-Vallée. Les entretiens ont mis en évidence le rôle du facteur temps et le poids des habitudes dans les choix de localisation des activités quotidiennes, mais aussi du coût financier du déplacement. Ils nous ont aussi permis de comprendre la façon dont les habitants construisent leur indépendance vis-à-vis de Paris, Paris qui finit par être une sorte de repoussoir dont les défauts rehaussent les qualités de Marne-la-Vallée, voire même qui finit par devenir un *ailleurs*, non plus destination d'activités fréquentes mais de voyage, avec ce que ce mot implique de rupture.

Conclusion de la deuxième partie

Au cours de cette deuxième partie, nous avons examiné comment l'évolution des mobilités résidentielles et quotidiennes des habitants témoigne de l'émergence du bassin de vie de Marne-la-Vallée et confirme l'évolution de relations entretenues entre la ville nouvelle et Paris.

L'évolution des dynamiques de peuplement et des caractéristiques socio-démographiques de la population durant les années quatre-vingt-dix, souligne une stabilisation des habitants au sein de ce territoire et témoigne du vieillissement de la population sur place. L'origine résidentielle des ménages a, elle aussi, évolué, montrant comment l'ancrage géographique des habitants s'inscrit dans l'histoire du peuplement francilien.

A Marne-la-Vallée, l'ancrage résidentiel est dynamique. En d'autres termes, il se manifeste à travers des mobilités résidentielles internes qui soulignent la capacité du parc de logements actuel à offrir la possibilité aux ménages d'y effectuer un parcours. L'offre de logements différents entre les parties Ouest et Est de la ville nouvelle permet aux jeunes ménages d'y débiter leur parcours résidentiel et aux familles de le poursuivre. Les ménages déménageant en premier lieu à proximité de leur lieu de résidence antérieur. Les choix résidentiels soulignent l'importance de conserver un

environnement résidentiel fonctionnel et de consolider un environnement relationnel qui témoigne d'attaches affectives en ville nouvelle.

Le développement de l'offre urbaine contribue aussi à l'émergence du bassin de vie de Marne-la-Vallée. De plus en plus d'actifs résident et travaillent à Marne-la-Vallée. Cette augmentation résulte de la croissance des emplois en ville nouvelle, de l'évolution de sa structure démographique, et de l'évolution du lieu de travail des actifs résidant déjà sur place. En effet, le rapprochement domicile-travail s'effectue aussi dans le temps et peut intervenir quelques années après l'installation des ménages à Marne-la-Vallée. Le temps est aussi un facteur nécessaire à la constitution d'une offre d'équipements et de services suffisante et à son appropriation par les habitants. Ces derniers ont donc peu à peu recentré leurs activités en ville nouvelle, l'évolution des conditions des déplacements vers Paris ayant aussi contribué aux changements d'habitudes de ces habitants.

TROISIÈME PARTIE

LE DEVENIR DU BASSIN DE VIE DE MARNE-LA-VALLÉE

Introduction de la troisième partie

Au cours de la deuxième partie, nous avons démontré l'émergence d'un bassin de vie à Marne-la-Vallée. Les mobilités résidentielles internes témoignent d'un ancrage dynamique et l'évolution des mobilités quotidiennes montre un recentrage des activités des habitants au sein de la ville nouvelle. Les relations entre Paris et Marne-la-Vallée se sont redéfinies. Dans la troisième et dernière partie de ce travail, nous questionnerons le devenir de ce bassin de vie.

Dans le chapitre 6 nous identifierons les limites de l'ancrage résidentiel en ville nouvelle en soulevant les questions de l'évolution du marché immobilier, de l'impact des temps de transport et des transformations du cadre de vie inhérentes au projet d'urbanisation et au développement de la ville nouvelle.

Dans le chapitre 7, nous montrerons que le développement de ce bassin de vie reformule les problématiques en matière d'aménagement, en soulignant les conséquences, en matière de logement, du vieillissement de la population sur place, et l'impact du recentrage des activités en ville nouvelle sur les déplacements internes à Marne-la-Vallée.

Enfin, dans le chapitre 8, nous verrons comment la ville nouvelle, projet de l'aménageur, a été appropriée par les habitants en étudiant leur sentiment d'appartenance et les représentations qu'ils ont de Marne-la-Vallée.

CHAPITRE 6 – DES FREINS POSSIBLES À UN ANCRAGE RÉSIDENTIEL

Introduction du chapitre 6

Au cours des chapitres précédents, nous avons vu en quoi la multiplication d'étapes résidentielles en ville nouvelle explique le vieillissement de la population sur place et confirme la capacité du parc de logements actuel à répondre à l'évolution des besoins des ménages. Or, les souhaits de mobilité des ménages qui ont habité deux logements ou plus à Marne-la-Vallée sont plus élevés que ceux de l'ensemble des ménages mais, plus que les autres, ils souhaitent y rester. Comment expliquer la conjonction de ces deux souhaits ?

Par ailleurs, un nombre croissant d'actifs travaillent en ville nouvelle mais, pour autant, les habitants déclarent en majorité que le fait d'y vivre, c'est accepter de passer beaucoup de temps dans les transports. Dans quelle mesure les temps de transport remettent-ils en cause - ou non - les choix résidentiels des ménages ?

Enfin, les habitants de Marne-la-Vallée, plus qu'ailleurs, sont satisfaits de leur logement et de leur quartier. Le cadre de vie est valorisé et, pour une partie d'entre eux, il est aussi un facteur justifiant leur installation dans l'une des communes de la ville nouvelle. Mais, ces habitants vivent aussi dans un espace en cours d'urbanisation : comment l'évolution du cadre de vie est-il vécu par les habitants ? Les évolutions sont-elles en contradiction avec ce qu'ils sont venus chercher en ville nouvelle ?

Nous verrons donc au cours de ce chapitre comment le marché immobilier, le vécu des transports, mais aussi l'évolution du cadre de vie interfèrent - ou non - avec les projets résidentiels des ménages.

1. BANALISATION DU MARCHÉ IMMOBILIER

Le parc de logements de la ville nouvelle est susceptible de correspondre aux différentes étapes du cycle de vie des ménages et à l'évolution de leurs besoins comme de leurs aspirations. La mobilité résidentielle interne a permis le vieillissement de la population sur place et participe à l'assimilation des enfants des nouveaux venus. Ainsi, les ménages y poursuivent ou débutent leur parcours. Nos résultats corroborent ceux de Christophe Imbert, (Imbert, 2005) : l'ancrage en ville nouvelle est un *ancrage dynamique* pour lequel nous avons souligné le rôle déterminant joué par l'offre résidentielle de la ville nouvelle.

Pour certains, les mobilités résidentielles internes sont une opportunité d'évoluer dans leur projet résidentiel en accédant à la propriété ; pour d'autres, elles se présentent comme l'aboutissement d'un parcours qui conforte leur présence en ville nouvelle au-delà de leur vie active. Elles sont aussi un moyen pour les ménages de réaliser une plus-value financière. Ces mobilités résidentielles internes sont aussi à replacer dans le contexte immobilier actuel.

1.1. Des mobilités résidentielles internes qui se confirment en 2005.

Les parcours résidentiels internes se confirment en 2005²⁴⁹ et, comme en 1999, attestent de l'importance des déménagements de proximité. L'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle* renseigne sur la commune des deux précédents logements occupés par les ménages et sur leurs projets de mobilité. Nous pouvons donc déterminer si ces ménages habitaient - ou non - précédemment à Marne-la-Vallée, dans sa partie Ouest ou dans sa partie Est, et connaître leur souhait résidentiel.

Selon nos exploitations, quatre ménages sur dix résidaient, au logement précédent, à Marne-la-Vallée²⁵⁰ et deux sur dix y habitaient déjà auparavant. Les flux résidentiels entre les parties Ouest et la partie Est de la ville nouvelle comme le rôle des mobilités de proximité se vérifient à nouveau : parmi les ménages ayant habité Marne-la-Vallée au titre de leurs deux derniers logements, 8 sur 10 (78%) ont déménagé tout en restant dans la même partie de la ville nouvelle (secteur 1-2 ou secteur 3-4).

²⁴⁹ L'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle* confirme ce phénomène pour toutes les villes nouvelles. Les mobilités résidentielles internes sont d'autant plus importantes que la ville nouvelle est « ancienne » et que la construction de logements y est stabilisée (Beaufils, Jacquesson, 2005). La part des personnes, qui au logement précédent habitait déjà en ville nouvelle, est donc plus élevée à Saint-Quentin-en-Yvelines et Sénart.

²⁵⁰ L'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle* (2005) confirme l'ancrage de Marne-la-Vallée dans son environnement immédiat : trois enquêtés sur dix habitaient précédemment ailleurs dans l'Est Parisien (Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne et Seine-et-Marne). Ce phénomène se vérifie dans la partie Ouest et Est de la ville nouvelle. La part des ménages résidant précédemment dans le Val-de-Marne est deux fois plus importante dans les secteurs 1-2 que dans les secteurs 3-4 (14% et 7%). La situation s'inverse si l'on observe la part des ménages venant de la Seine-et-Marne : ils sont trois fois plus nombreux dans la partie Est que dans la partie Ouest de Marne-la-Vallée (18% contre 6%). Ainsi, chacune des deux parties de la ville nouvelle recrute donc dans son environnement proche. On observe également une diminution importante des ménages originaires de Paris et de la Province au profit de la ville nouvelle. Ce phénomène s'observe sur l'ensemble de Marne-la-Vallée dans les secteurs Ouest et Est.

Par ailleurs, le nombre d'étapes résidentielles effectuées en ville nouvelle semble influencer les souhaits de mobilité. Les ménages ayant habité deux logements à Marne-la-Vallée envisagent plus que les autres de changer à nouveau de logement. Parmi eux, 30% projettent de changer de logement alors qu'en moyenne ils ne sont que 26%. La multiplication des étapes en ville nouvelle rendrait-elle particulièrement mobile ? Si nos chiffres semblent conforter cette hypothèse, ce comportement ne remet pas en cause leur présence à Marne-la-Vallée. Ce sont ceux qui souhaitent le plus déménager qui sont aussi ceux qui souhaitent le plus rester dans cette ville nouvelle : 53% des individus ayant déjà réalisé deux étapes résidentielles à Marne-la-Vallée et souhaitant changer de logement, comptent y rester (ils sont 51% en moyenne sur l'ensemble des enquêtés de Marne-la-Vallée) (**Tab. 23**).

Tableau 23 : Lieu de résidence envisagé par les personnes souhaitant déménager selon le lieu de résidence (%)

Lieu de résidence envisagé	Lieu de résidence actuel		
	MLV	S1-2	S3-4
Même secteur de résidence (S1-2 ou S3-4)	46	43	50
Ailleurs à MLV	5	7	1
Total MLV	51	50	51
Seine-et-Marne (hors MLV)	8	8	9
Paris	5	7	2
Val-de-Marne (Hors MLV)	3	4	2
Seine-Saint-Denis (Hors MLV)	2	3	1
Hauts-de-Seine	2	2	3
Essonne	1	1	1
Val d'Oise	0	0	0
Les Yvelines	0	0	0
Province	28	25	32
Total	100	100	100

Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

Le lieu de résidence antérieur influence donc le souhait de mobilité des ménages mais aussi le lieu de résidence à venir envisagé par les enquêtés. Nous avons vu que les mobilités résidentielles internes étaient le signe d'un ancrage dynamique mais l'ensemble des stratégies résidentielles des ménages confirme-t-il cette conclusion ? Cette succession d'étapes en ville nouvelle conforte-t-elle l'installation de ces ménages ?

1.2. Au-delà du souhait de l'accession à la propriété : l'attrait des plus-values immobilières

Les stratégies résidentielles se définissent comme les moyens mis en œuvre par les ménages pour obtenir un logement. Elles désignent la capacité que ces derniers ont à contourner ou à détourner les obstacles, mais aussi les choix visant à adapter leur situation résidentielle à leur situation sociale et familiale. L'approche en termes de stratégies résidentielles vise à dégager le sens que les

ménages attribuent à leur choix. En l'occurrence, les stratégies résidentielles des ménages montrent que le logement a une fonction autre que celle de se loger.

Le logement est aussi une opération immobilière : la revente d'un logement et la possibilité de plus-value définissent pour certains ménages une stratégie résidentielle à part entière.

Chiara et son conjoint sont arrivés en 1992 à Torcy. Le couple louait un appartement devenu trop petit avec l'arrivée des enfants. Chiara envisage de louer un appartement plus grand cependant son mari préfère acheter : *Mon mari est très visionnaire. Il voit toujours l'avenir donc il se dit : « Un investissement ça coûte plus cher, on le revend ! [...] ».* Pour moi non, je vous dis franchement, j'aurais pu déménager dans un autre appartement, c'était pas une priorité. Je voulais juste avoir une chambre supplémentaire, ça c'était une priorité ! Le couple devient donc propriétaire d'une première maison à Serris en 1995, maison qu'il revend en 1999 pour faire construire à Magny-le-Hongre : *Ce qui nous a fait partir, c'est que mon mari il voyait toujours le côté financier, ce qui nous a permis d'avoir une très bonne plus-value, [...] C'était le moment de vendre !* Les choix du conjoint de Chiara sont déterminants dans le parcours du couple à Marne-la-Vallée. Le logement est considéré comme un bien immobilier. La recherche d'une plus-value est déterminante dans les stratégies résidentielles du couple. Tout en se logeant, il élabore des stratégies explicites d'enrichissement. Thierry Debrand et Claude Taffin (Debrand, Taffin, 2005) soulignent que la mobilité peut, dans certains cas, être accélérée par l'idée que la hausse des prix des logements peut se poursuivre ou, *si l'on préfère par l'incapacité générale d'anticiper un retournement* (Debrand, Taffin, 2005, p.137). Ils confirment donc que la mobilité est à la fois influencée par l'évolution du cycle économique d'ensemble et par le cycle immobilier : les comportements individuels subissent l'influence de facteurs macroéconomiques. Ainsi, l'investissement spéculatif par des acheteurs immobiliers ordinaires alimente la flambée de l'immobilier. De 1998 à 2003, les prix des logements ont augmenté plus vite en ville nouvelle qu'en moyenne en Ile-de-France. C'est à Marne-la-Vallée que le coût d'une maison neuve est le plus élevé : ce type de logement s'achète en moyenne 260 970 euros (Lacoste, avril 2005). Ce prix se situe même légèrement au-dessus de la moyenne régionale (245 094 euros). Les habitants de Marne-la-Vallée effectuent donc, en premier lieu, *des opérations immobilières* et usent de stratégies d'achat et de revente : *J'ai des amis qui vont quitter Bussy pour aller à Bailly. Là, il y a pas mal de gens qui achètent et qui revendent pour acheter plus grand. C'est un peu la course au pavillon plus grand, au jardin plus grand, parce que la famille s'agrandit... Je sais aussi qu'il y a pas mal de gens qui comptent là-dessus pour faire une plus-value. Une opération immobilière, c'est quand même bien présent quand on discute avec les gens ... Des gens qui achètent dans ces années là, dans les années quatre-vingt-dix, ont déjà racheté et puis ils ont déjà revendu pour racheter une maison et comme à Bussy le marché est saturé, ils vont à Bailly pour acheter une maison à des prix délirants tout en sachant qu'ils pourront revendre leur bien.... Les gens n'hésitent pas à acheter et revendre au bout de sept ans pour une plus-value. Ils rachètent dans un quartier plus neuf plus grand [...]. Il y pas mal de gens qui ont acheté des maisons mais qui ont aussi investi dans un appartement, parce qu'à un moment, la loi Méhaignerie favorisait l'accession à la propriété. Il y a plein de gens qui ont acheté un appartement pour être défiscalisés* (Paula, Bussy-Saint-Georges).

La ville nouvelle présente un contexte favorable pour le développement de ces pratiques immobilières. D'une part, la production neuve est dynamique et le parc de logements en accession est une spécificité des villes nouvelles ; d'autre part l'image de la ville et les perspectives de développement qui lui sont attachées jouent un rôle déterminant. Le statut de ville nouvelle représente pour les ménages une garantie de valorisation immobilière. C'est en ces termes que Paula explique l'achat de sa première maison à Bussy-Saint-Georges en 1990 : *L'accession, c'était un investissement qui permettait de faire une bonne plus-value et dans une ville nouvelle qui de toute façon était à ce moment là encore accessible... Et puis, bon, en toute logique le bien prend de la valeur et d'autant plus rapidement dans une ville nouvelle... Le temps de rembourser l'emprunt, dix ans, ça nous semblait être une bonne période pour revendre et acheter. En fait, si on restait à Bussy, c'était ça et si on avait dû repartir à l'étranger, on aurait de toute façon mis la maison en location, voilà ! C'était un investissement par rapport à un choix de vie mais aussi par rapport à l'environnement...*

Cet investissement peut aussi prendre la forme d'un achat transitoire. Le statut de propriétaire n'est plus alors envisagé, dans la plupart des cas, comme un facteur d'installation durable dans un logement. Lili et Ludo, 25 ans et 27 ans, vivent dans un appartement acheté en 2000 à Noisy-le-Grand. Le couple envisage de déménager et d'acheter un logement plus grand : *Tous les deux, on est sur la même longueur d'onde, on part du principe que louer, c'est pas à soi, c'est pas un investissement, c'est jeter entre guillemets l'argent par les fenêtres [...] Là on a deux pièces. Donc ça serait bien d'avoir un trois pièces, voir quatre si ça rentre dans nos prix. Enfin, on verra les occasions qui se présentent [...] mais bon, c'est un achat provisoire, pareil, pour 5-6 ans [...]. Oui, un achat provisoire, je pense que ça sera ça !* Cette accession à la propriété est loin de constituer l'aboutissement d'un parcours résidentiel. Le couple envisage de changer de logement et de réaliser un achat qu'il qualifie de *transitoire*. Cet achat ne fige pas le couple dans son parcours résidentiel et définit l'une des dimensions actuelles de l'accession à la propriété. Comme le résumait Vorms et al. (1998) pour le cas américain : *Alors que l'accession à la propriété est généralement tenue pour un obstacle à la mobilité, aux Etats-Unis, c'est la mobilité qui fonde le modèle d'accession à la propriété (Vorms et al., 1998 cités par Debrand, Taffin, 2005, p.144)*. Une société de propriétaires peut être mobile mais cela suppose que les marchés de l'immobilier et du crédit aient un fonctionnement adapté à cette situation (Debrand, Taffin, 2005). Le statut de propriétaire est aussi parfois imposé par le contexte immobilier. Carine est arrivée avec son conjoint à Bussy-Saint-Georges en 2000. Tous les deux habitaient précédemment dans le Sud de la France. Ce sont des raisons professionnelles qui ont amené le couple à s'installer à Marne-la-Vallée. Le conjoint de Carine a trouvé un emploi à Croissy-Beaubourg. Ils ont commencé par louer un appartement puis, quatre ans après, ont déménagé et acheté. L'achat n'était pas un objectif du ménage. L'accession n'avait pas été envisagée par le couple. Elle s'est imposée à eux en raison des contraintes du marché immobilier : *Ce qui s'est passé, c'est que, quand on est arrivés il y a quatre ans, on ne risquait pas d'acheter !²⁵¹ Après, moi rapidement j'ai trouvé mon travail sur Meaux [...] en*

²⁵¹ Le couple s'est heurté à son arrivée à différentes difficultés pour trouver un logement. Carine était en recherche d'emploi et son conjoint en période d'essai. Malgré un périmètre de recherche allant de Noisy-le-Grand à Bussy-Saint-Georges, le couple a essayé plusieurs refus consécutifs d'agences refusant de louer tant que Guillaume serait en période d'essai.

septembre 2001. Et puis voilà, on se sentait bien dans notre petit appart' et puis on a vu que l'immobilier commençait à augmenter. On s'est dit : « On verra, on attend » et puis l'année dernière, on voulait prendre un appartement un petit peu plus grand pour avoir deux chambres et quand on a vu les prix des loyers, sur le secteur et pas seulement Bussy, ça nous a un peu fait peur ! On s'est dit : « autant acheter ». Donc on a acheté sans visiter grand chose, c'est-à-dire que ça c'est fait en une semaine. Nos parents ne savaient pas qu'on avait acheté. Ça nous a pris comme ça du jour au lendemain, on a commencé à aller voir les agences, j'ai regardé sur internet, un peu. De Particulier à Particulier et j'ai trouvé une annonce, parce que sur le secteur, ça ne se vend pas de particulier à particulier. D'ailleurs, pour info, quand on est arrivés, il y a quatre ans, il y avait trois agences, maintenant elles sont sept ou huit ! Le couple devient propriétaire sans pour autant envisager de rester à long terme dans le même logement. Il pense à nouveau acheter plus grand dès qu'il aura un enfant.

La connaissance économique se répand chez les ménages : *Le comportement consistant à anticiper rationnellement les risques financiers se banalise et n'est plus l'apanage des plus fortunés. Bref le comportement des propriétaires comme celui des accédants à la propriété ne semble plus caractérisé par une logique d'accumulation patrimoniale. Il s'adapte à un contexte plus incertain à cause notamment de la variabilité des prix immobiliers. Les propriétaires participent à ces variations et se conçoivent eux-mêmes de plus en plus comme des acteurs immobiliers* (Peraldi, Spinousa cités par Marie-Pierre Lefeuvre, 2007, p. 98).

1.3. Des jeunes ménages qui se heurtent aux contraintes du marché immobilier

1.3.1. Des ménages locataires dont les projets résidentiels sont contrariés par l'évolution du marché immobilier

En fonction du statut d'occupation, le marché immobilier se définit comme une ressource ou une contrainte pour les ménages. Être propriétaire ou locataire aujourd'hui en ville nouvelle détermine des marges de manœuvre différentes. Pour les ménages propriétaires, leur statut leur permet d'évoluer dans leurs projets résidentiels. A chaque revente, ces ménages accumulent une plus-value qui leur donne la possibilité de répondre à l'évolution des prix du marché immobilier. Ils poursuivent donc leur parcours, adaptent leur logement à l'évolution de leur structure familiale et à leurs souhaits résidentiels. En revanche, le marché immobilier crée un ensemble de contraintes avec lequel les ménages locataires doivent, comme ailleurs, composer. Deux solutions s'offrent à eux : ils mobilisent leurs ressources familiales (participation financière de la famille ou aide de celle-ci dans la recherche d'un logement) ou reconsidèrent leurs choix résidentiels. Les mobilités résidentielles internes démontrent donc le développement d'un processus d'ancrage en ville nouvelle mais témoignent aussi de ses limites.

Le marché immobilier est une chaîne : si l'investisseur revend son bien, son locataire doit déménager et trouver un autre logement. Ce mécanisme, propre au marché des investisseurs, influence considérablement la mobilité résidentielle et les parcours internes à Marne-la-

Vallée : *Alors, c'est le problème du logement privé ! On a signé un bail de trois ans, le propriétaire nous laisse dedans deux ans et demi et nous prévient qu'il récupère son appartement !* (Clara, Lognes).

Les propriétaires sont une catégorie dont l'apparente homogénéité est trompeuse. La diffusion de la propriété a d'abord été celle de la propriété d'occupation puis celle des propriétaires bailleurs (Lefeuve 2007). Le marché immobilier de Marne-la-Vallée, avec une forte production de logements neufs (plus de 2000 logements par an) dans un contexte de pénurie de production en Ile-de-France (30 000 à 40 000 logements par an), est particulièrement attractif pour les investisseurs souhaitant bénéficier d'une défiscalisation²⁵². Ceci a permis l'émergence d'un marché locatif privé, ce qui est très positif à Marne-la-Vallée étant donné la faible part de ce type de logement en ville nouvelle : elle représente 15% du parc de logements à Marne-la-Vallée en 1999. Mais à Marne-la-Vallée, ce marché est encore relativement jeune et se caractérise par des investisseurs non stabilisés. À l'échéance de la période d'amortissement fiscal, ils pourront revendre et réinvestir dans d'autres biens. Il en résulte une fragilité des locataires qui peuvent être amenés à quitter leur logement à l'occasion de cette revente. Le même phénomène peut se reproduire si un investisseur souhaite louer l'appartement à un membre de sa famille.

Mélanie a 31 ans. Elle habite à Montévrain depuis 1999. Elle vit en couple avec ses deux enfants. Mélanie et son conjoint souhaitent acheter une maison. Rester *dans le coin*, à proximité de sa mère et du père de son premier enfant, se présente comme un critère déterminant. Cet achat est un projet à moyen terme. Mais le propriétaire du logement dans lequel vivent Mélanie et sa famille pourrait amener le couple à reconsidérer ses choix résidentiels en révisant le type de logement souhaité et aussi la localisation envisagée : *Ce qu'on voudrait, c'est acheter ! Mais c'est très difficile parce que les prix sont très élevés et les prix continuent de grimper donc on va attendre que ça se stabilise. Ça dépend de nous financièrement, mais ça dépend aussi de la propriétaire ici, puisque les baux sont conclus pour trois ans et au*

²⁵² Plusieurs dispositifs réservés à l'achat d'un logement destiné à être mis en location se sont succédé depuis les années quatre-vingts (la loi Quilès-Méhaignerie en 1982, la loi Périssol en 1986, et la loi Robien en 2003) et ont participé au développement du marché des investisseurs en ville nouvelle. Depuis le 16 août 2006, la loi Robien est remplacée par les dispositifs *Robien recentré* et *Borloo populaire*. Ces deux lois cohabitent aujourd'hui. Les avantages fiscaux pour les propriétaires ont été revus et ces logements s'orientent vers des ménages locataires dont les revenus diffèrent.

Le dispositif *Robien recentré* permet d'amortir 50% du prix du logement sur neuf ans à raison de 6% chacune des sept premières années puis de 4% chacune des deux années suivantes (l'amortissement s'élevait à 65% dans la loi précédente). Le plafond des loyers à respecter par le propriétaire doit se situer 10% au-dessous des prix de marché. Celui-ci est fixé par rapport à la zone où se situe le logement loué, les plafonds des loyers étant révisés chaque année par décret à la date du 1er janvier. A l'issue des 9 ans, le propriétaire peut encore bénéficier de réductions d'impôt pendant 6 ans s'il continue d'appliquer les conditions de plafonnement. La location peut être consentie à un ascendant ou un descendant de l'investisseur dès lors qu'il n'appartient pas à son foyer fiscal, et tous les locataires, quels que soient leurs revenus, peuvent prétendre à ce logement.

<http://www.empruntis.com/patrimoine/guide/defiscalisation-amortissement-robien.php?projet=2>

Le dispositif *Borloo Populaire* est une importante incitation fiscale en faveur de l'investissement locatif dans la construction de logements à loyers intermédiaires, destinée à des locataires à revenus modestes ou moyens (revenus inférieurs au plafond des Prêts Locatifs Intermédiaires). Les propriétaires doivent louer leur bien à titre de résidence principale pendant au moins neuf ans à des loyers inférieurs de 30% au prix du marché (les loyers se situent 20% en dessous de ceux du Robien recentré). Le montant de l'investissement peut être porté à 65 % si le logement est loué dans les mêmes conditions pendant quinze ans. Il est fiscalement plus attractif pour le propriétaire que le dispositif *Robien Recentré*. Le locataire doit répondre à des niveaux de revenus qui doivent correspondre aux plafonds imposés dans le cadre des Prêts Locatifs Intermédiaires. <http://www.empruntis.com/patrimoine/guide/defiscalisation-le-borloo-populaire.php>

bout de trois ans [...]. La propriétaire peut nous donner congé [...]. Donc on a déjà tremblé en décembre, il y a deux ans, puisqu'on aurait pu recevoir un congé de sa part pour être partis en juillet prochain... Les prix à la location avaient déjà beaucoup augmenté. On aurait été obligé de prendre un appartement en location, on n'aurait pas pu prendre une maison [...]. Là, on paie pas cher, on paye 750 euros [...]. Maintenant, on aurait du mal à trouver un appartement avec trois chambres... donc voilà, il se peut qu'à la fin de l'année [...], il est peut-être possible que la propriétaire nous demande de partir [...]. Parce qu'elle pourrait avoir envie de vendre et là, elle pourra en tirer un prix intéressant [...]. J'espère qu'on ne va pas se rabattre sur un appartement...

1.3.2. Évolution du marché immobilier : un parc de logements difficilement accessible aux jeunes primo-accédants

À Marne-la-Vallée comme ailleurs, l'évolution du marché immobilier ne favorise guère la primo-accession des jeunes ménages. Lino et Caroline ont 33 et 30 ans. Le couple loue une maison à Lagny depuis 2000. Ils ont grandi tous les deux en ville nouvelle, ont multiplié les logements à Marne-la-Vallée, seuls, avec leurs parents respectifs ou ensemble dans des environnements résidentiels différents alternant tissus urbains anciens et nouveaux. Leurs parcours respectifs les ont amenés à vivre en province et à Paris, quittant *leur lieu de vie* et y revenant à plusieurs reprises. Leur comportement manifeste pleinement le souhait de rester à Marne-la-Vallée, mais exprime aussi les difficultés actuelles que rencontrent les jeunes ménages primo-accédants.

Caroline donne des cours de danse dans les communes voisines et Lino est graphiste indépendant. Ils souhaitent acheter : *On était persuadé qu'on y arriverait jamais, parce que moi intermittente du spectacle et lui à son compte, voilà quoi ! Et puis, on allait voir les banques et on se faisait jeter ! [...]. On a pensé s'installer ailleurs, on a même pensé à s'éloigner...* Ce projet est motivé par la recherche d'un logement plus spacieux, afin que chacun puisse développer son activité professionnelle, mais aussi par le souhait d'acquérir un bien. Cependant, les contraintes financières rendent ce projet difficile. Plutôt que de quitter l'environnement dans lequel ils ont l'un et l'autre grandi, le couple préfère attendre. Au moment de l'entretien, le couple est en passe d'acquérir une maison familiale construite par le grand-père de Caroline à Saint-Thibault-des-Vignes à un prix de famille : *Ça nous faisait plaisir de reprendre un bien de famille mais c'était pas l'objectif de départ, c'est parce qu'elle est grande et pas chère, parce que c'est un prix de famille.* La proximité de la famille de Lino et de Caroline constitue une ressource importante pour l'insertion du couple dans le marché du logement. Sans l'aide familiale, ils auraient probablement dû s'éloigner de Marne-la-Vallée où ils ont leurs attaches. Ceci pose la question de la capacité du territoire à offrir un parcours résidentiel à ces jeunes ménages.

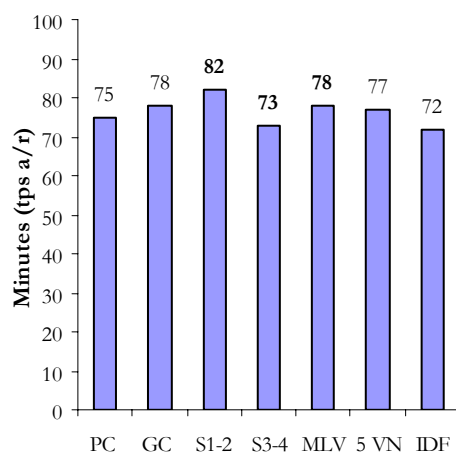
En conclusion, les mobilités résidentielles internes à Marne-la-Vallée témoignent des ressources diversifiées du parc de logements faisant de cette mobilité un facteur constitutif du processus d'ancrage à Marne-la-Vallée. Mais elles révèlent également les tensions du marché actuel entretenues par les spécificités de son parc de logements et un marché du logement neuf dynamique. Les mobilités résidentielles internes participent au processus d'ancrage des habitants tout en exprimant les limites. Limites qui confirment aussi le développement de mécanismes

de banalisation du marché du logement des villes nouvelles, dont les caractéristiques s'inscrivent dans les tendances franciliennes et nationales.

2. L'ANCRAGE RÉSIDENTIEL A L'ÉPREUVE DES TEMPS DE TRANSPORT

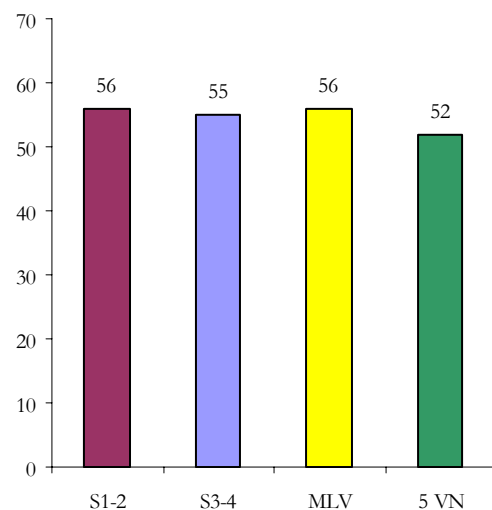
Les actifs résidant à Marne-la-Vallée passent en moyenne 78 minutes aller/retour par jour dans les transports pour effectuer leur trajet domicile-travail (**Graph. 31**). Ce temps de transport quotidien est légèrement plus élevé en moyenne que pour l'ensemble des actifs des villes nouvelles (77 minutes) et supérieur à la moyenne francilienne (72 minutes).

Graphique 31 : Temps de transport domicile-travail (a/r) des actifs en fonction du lieu de résidence (mn)



Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005 et Enquête Globale de Transport 2001

Graphique 32 : Part des habitants pour qui vivre en ville nouvelle, c'est accepter de passer beaucoup de temps dans les transports (%)



Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

En outre, les habitants de cette ville nouvelle, plus que les autres, déclarent que *vivre à Marne-la-Vallée, c'est accepter de passer beaucoup de temps dans les transports*. Bien que les résultats obtenus dans les parties Ouest et Est de la ville nouvelle soient très proches (**Graph. 32**) et que la moyenne observée à Marne-la-Vallée soit supérieure de quatre points à la moyenne des villes nouvelles, les analyses menées par l'IAURIF établissent que ce résultat n'est pas spécifique à Marne-la-Vallée : toutes choses égales par ailleurs, le lieu de résidence ne constitue pas en soi un facteur explicatif (Beaufils, Louchard, Lacoste, 2006).

Nous faisons l'hypothèse que les actifs associant vie en ville nouvelle et temps passé dans les transports ont une durée du déplacement domicile-travail plus élevée que les autres. Celle-ci se répercuterait sur leurs souhaits de mobilité résidentielle.

Nous commencerons par présenter les caractéristiques du temps de transport des actifs résidant à Marne-la-Vallée puis nous verrons dans quelle mesure le fait d'associer ou non vie en ville nouvelle et temps passé dans les transports se répercute sur les souhaits de mobilité résidentielle

des ménages. Pour expliquer les résultats obtenus, nous analyserons le vécu des déplacements et les arbitrages opérés par les ménages entre lieu de travail et lieu de résidence.

2.1. Un actif passe deux fois plus de temps dans les transports quand il utilise les transports en commun plutôt que sa voiture

Le temps de transports des actifs sera analysé en fonction du lieu de résidence des actifs, du mode de transport et du lieu de travail.

À Marne-la-Vallée, la durée moyenne aller/retour par jour des déplacements domicile-travail varie de manière importante selon le lieu de résidence des actifs. Si elle n'est que de 73 minutes pour ceux résidant dans les secteurs 3-4 donc plus faible que la moyenne observée sur l'ensemble des villes nouvelles, elle s'élève à 82 minutes pour ceux résidant dans les secteurs 1-2 (**Tab. 25**). L'écart observé est donc de dix minutes. Contrairement aux idées préconçues, les actifs dont le lieu de résidence est plus proche de Paris passent plus de temps dans les transports que ceux résidant plus loin de la capitale.

Tableau 24 : Mode(s) de transport aller/retour des actifs résidant à Marne-la-Vallée, selon le lieu de résidence (%)

Mode(s) de transport	Lieu de résidence		
	S1-2	S3-4	MLV
VP	48	65	56
RER-Train	29	19	24
Bus	3	4	4
plusieurs TC	12	7	10
Total TC	44	30	37
Marche	7	5	6
Vélo	1	1	1
Total	100	100	100

Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

Tableau 25 : Temps de déplacement aller/retour des actifs en fonction du mode de transport et du lieu de résidence (minutes)

Mode(s) de déplacements des actifs	Temps de transports (mn)		
	S1-2	S3-4	MLV
VP	64	60	62
RER train	114	119	115
Bus	76	69	72
Plusieurs TC	109	117	111
Total TC	110	111	110
Marche	30	24	28
Vélo	67	16	41
Durée moyenne des déplacements a/r (mn)	82	73	78

Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

Le temps de transport varie aussi de manière très importante en fonction du mode de déplacement des actifs et du lieu de travail.

Toutes destinations confondues, ceux utilisant les transports en commun ont un trajet deux fois plus long que les actifs utilisant leur voiture : les premiers passent 110 minutes par jour dans les transports ; les seconds, 62 minutes seulement. Le même phénomène s'observe quel que soit le lieu de résidence à Marne-la-Vallée. En regardant plus en détail les transports en commun utilisés, le temps le plus élevé ne concerne pas les actifs multipliant les transports collectifs. Même si les ruptures de charges contribuent à augmenter le temps passé dans les déplacements, ce sont ceux

qui déclarent prendre principalement le RER ou le train qui ont le temps de transport le plus important.

L'écart observé entre les parties Ouest et Est de Marne-la-Vallée trouve ici une première explication. En effet, l'usage des transports en commun est nettement plus important pour les actifs résidant dans la partie Ouest de la ville que dans la partie Est où l'usage de la voiture est majoritaire (**Tab. 24**). Les travaux réalisés par l'IAURIF confirment, en termes de durée de transport, la différence entre les transports collectifs et la voiture au niveau régional comme sur l'ensemble des villes nouvelles.

Tableau 26 : Temps de transport a/r des actifs (mn) en fonction du lieu de travail et du lieu de résidence

Lieu de travail	Lieu de résidence des actifs		
	S1-2	S3-4	MLV
MLV	43	34	38
75	113	126	118
77 (Hors MLV)	49	62	58
78	144	88	135
91	104	101	103
92	134	137	135
93 (hors MLV)	99	142	111
94 (hors MLV)	73	86	78
95	114	90	94
Province	93	78	91
Durée moy. des déplacements (mn)	82	73	78

Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

Tableau 27 : Lieu de travail des actifs selon leur lieu de résidence à Marne-la-Vallée (%)

Lieu de travail	Lieu de résidence des actifs (%)		
	S1-2	S3-4	MLV
MLV	36	53	44
75	25	17	21
77 (Hors MLV)	5	10	7
78	1	0	1
91	3	0	2
92	7	6	6
93 (hors MLV)	8	4	6
94 (hors MLV)	13	6	10
95	1	3	2
Province	1	0	1
Total	100	100	100

Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

L'analyse en fonction du lieu de travail montre une très grande dispersion des temps de transports : quatre actifs sur dix résidant à Marne-la-Vallée passent plus de 90 minutes par jour dans les transports et dans cette tranche près d'un sur dix effectue un trajet aller/retour supérieur à 120 minutes. Les temps de déplacement les plus élevés sont en direction des Hauts-de-Seine (135 minutes), des Yvelines (135 minutes) et de Paris (118 minutes) (**Tab. 26**). Ces lieux d'emploi concernent respectivement 6%, 1% et 21% des actifs en 2005 (**Tab. 27**). Malgré la diminution de l'attraction parisienne constatée depuis 1990 sur l'ensemble de Marne-la-Vallée, dans ses parties Ouest et Est, cette destination reste, après la ville nouvelle, la plus importante. La part des actifs travaillant à Paris influence donc nettement le temps de transport moyen de Marne-la-Vallée. De plus, le temps de déplacement des actifs vers Paris, indépendamment de leur lieu de résidence à Marne-la-Vallée, varie en fonction du mode de transport adopté : l'automobile est plus rapide que les transports collectifs. Le gain de temps opéré grâce à l'usage de la voiture se vérifie également sur l'ensemble des cinq villes nouvelles : *Ce gain de temps peut s'expliquer pour partie par le fait que les actifs utilisant leur voiture particulière vont travailler à des heures décalées, le RER étant beaucoup moins*

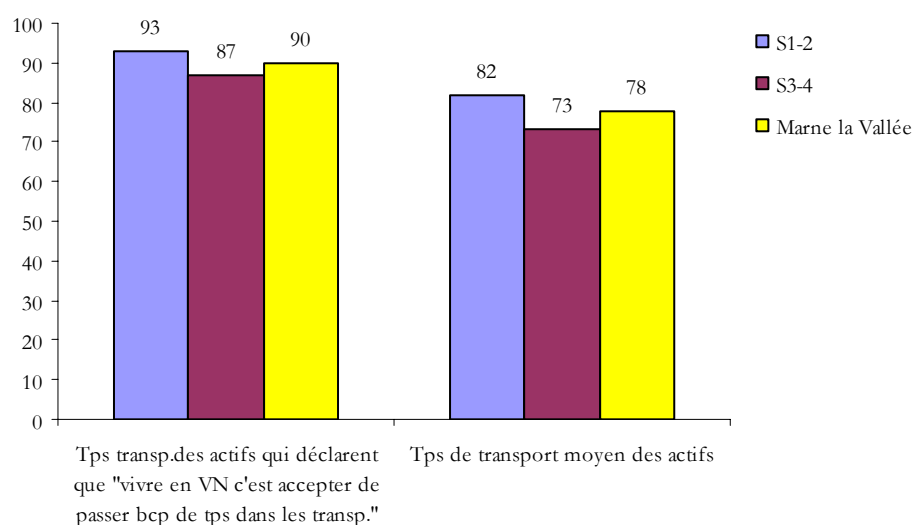
performant en heures de pointe pour se rendre à Paris (Beaufils, 2005, p. 3). En effet, deux actifs sur dix (18%) dans les secteurs 3-4 ne prennent pas les transports en commun pour rejoindre leur lieu d'emploi car les horaires ne leur conviennent pas, surtout si ces actifs résident dans la partie Est de Marne-la-Vallée.

Malgré les difficultés de circulation de l'autoroute A4 (jonction avec A104 et l'A86), une concurrence s'établit entre la voiture et les transports en commun.

L'inadéquation des transports en commun se vérifie à nouveau pour les actifs travaillant à Marne-la-Vallée. À distance égale, ceux prenant les transports en commun mettent deux fois plus de temps que ceux prenant leur véhicule personnel (Beaufils, Jacquesson, 2005). Ce constat soulève fortement la question des réseaux de bus locaux, comme celle de la fréquence et des horaires du RER ou du train.

Si l'usage actuel des transports collectifs, et notamment du RER, correspond aux objectifs initiaux de la ville nouvelle, il explique en partie des temps de déplacement importants.

Graphique 33 : Temps de transport des actifs associant ou non le fait de vivre en ville nouvelle au temps passé dans les transports (mn) selon le lieu de résidence



Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

Comme attendu, le temps moyen des déplacements domicile-travail des actifs déclarant que *vivre en ville nouvelle c'est accepter de passer beaucoup de temps dans les transports* est supérieur à celui de l'ensemble des actifs : les actifs concernés passent en moyenne aller/retour 12 minutes de plus par jour dans les transports. Cet écart varie entre les parties Ouest et Est de Marne-la-Vallée de 11 et 14 minutes (**Graph. 33**).

Tableau 28 : Lieu de travail des actifs associant ou non le fait de vivre en ville nouvelle au temps passé dans les transports

	Lieu de résidence					
	MLV		S1-2		S3-4	
Lieu de travail	Vivre en VN c'est accepter de passer bcq de temps dans les transports	Moy. de tous les actifs	Vivre en VN c'est accepter de passer bcq de temps dans les transports	Moy. de tous les actifs	Vivre en VN c'est accepter de passer bcq de temps dans les transports	Moy. de tous les actifs
75	27	21	28	25	27	17
77	7	7	5	5	9	10
78	1	1	2	1	0	0
91	2	2	4	3	0	0
92	9	6	9	7	10	6
93	7	6	10	8	4	4
94	11	10	14	13	7	6
95	2	2	1	0	3	3
MLV	32	44	24	36	40	53
Province	2	1	3	2	0	0
Total	100	100	100	100	100	100

Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

Le lieu d'emploi est aussi fortement discriminant. Si le poids des actifs associant ville nouvelle et temps passé dans les transports est moins important lorsqu'ils travaillent à Marne-la-Vallée, la situation s'inverse lorsqu'ils se rendent à Paris (**Tab. 28**). L'écart observé est de 6 points. Cette différence est encore plus affirmée lorsque les actifs résident dans la partie Est de la ville nouvelle²⁵³. En outre, le poids des actifs associant ville nouvelle et temps passé dans les transports est plus élevé lorsque les actifs travaillent dans les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne. Concernant cette dernière destination, l'écart observé n'est que d'un point et la durée moyenne du déplacement Marne-la-Vallée/Val-de-Marne est équivalente à la moyenne de la ville nouvelle (78 minutes) mais 71% des actifs qui y travaillent s'y rendent en voiture. Les encombrements routiers quotidiens, particulièrement importants sur l'autoroute A4 et sur l'A86 aux heures de pointe, et le déficit de transports en commun avec ce département (alors que 10% des actifs y travaillent) contribuent certainement à expliquer le poids des actifs associant ville nouvelle et temps passé dans les transports.

Concernant le mode de transport, les transports collectifs plus que la voiture sont discriminants. Si, en moyenne, 37% des actifs prennent le train, le RER ou le bus pour se rendre sur leur lieu d'emploi, 43% des actifs pour qui *vivre en ville nouvelle c'est accepter de passer beaucoup de temps* dans les transports utilisent l'un de ces moyens de transport (**Tab. 29**). Ce constat s'applique autant à la partie Ouest qu'à la partie Est de Marne-la-Vallée mais le poids de l'automobile reste plus accentué dans les secteurs 3-4. Les écarts observés sont moindres concernant l'automobile.

²⁵³ 17% des actifs résidant dans la partie Est travaillent à Paris, ils sont 27% lorsqu'ils associent ville nouvelle au temps passé dans les transports.

Tableau 29 : Comparaison du mode de transport des actifs associant ville nouvelle et temps passé dans les transports à l'ensemble des actifs (%)

	Lieu de résidence					
	Marne la Vallée		S1-2		S3-4	
Mode de transport des actifs	Vivre en VN c'est accepter de passer bcq de temps dans les transports	Moy. de tous les actifs	Vivre en VN c'est accepter de passer bcq de temps dans les transports	Moy. de tous les actifs	Vivre en VN c'est accepter de passer bcq de temps dans les transports	Moy. de tous les actifs
VP	54	56	49	41	59	65
TC	43	37	48	44	38	30

Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

Ainsi, conformément aux objectifs assignés à Marne-la-Vallée, l'usage des transports collectifs en direction du centre de l'agglomération est prédominant²⁵⁴, mais ce sont ces actifs en particulier qui associent le fait de vivre en ville nouvelle au temps passé dans les transports. Si, en termes d'aménagement, nous pouvons parler de réussite dans la mesure où ces liaisons modales fonctionnent, ces résultats attirent l'attention sur la manière dont ces déplacements domicile-travail sont vécus quotidiennement par les actifs.

Si la première partie de notre hypothèse - à savoir que les actifs associant ville nouvelle et temps passé dans les transports ont une durée de déplacement domicile-travail plus élevée que la moyenne - est confirmée, la deuxième - partant de l'idée que ce vécu aurait des conséquences en termes de souhait de mobilité résidentielle - ne se vérifie qu'en partie. Le poids des transports au quotidien semble finalement avoir peu de répercussions sur les souhaits de mobilité résidentielle des actifs résidant à Marne-la-Vallée excepté pour ceux résidant dans la partie Ouest : là, en moyenne, 31% des actifs envisagent de changer de logement ; ils sont 35% lorsqu'ils associent ville nouvelle et temps passé dans les transports (**Tab. 30**).

En revanche, sur l'ensemble de la ville nouvelle, les durées de déplacement domicile-travail semblent, du moins pour un temps, acceptées par les habitants : 29% des actifs interrogés envisagent de changer de logement, ils sont 28% lorsqu'ils associent ville nouvelle et temps passé dans les transports.

²⁵⁴ (79% et 76% des actifs résidant à Marne-la-Vallée prennent les transports collectifs pour se rendre à Paris et dans les Hauts-de-Seine)

Tableau 30 : Comparaison du souhait de mobilité résidentielle des actifs associant ville nouvelle et temps passé dans les transports à l'ensemble des actifs

Lieu de résidence	Souhait de mobilité		
		oui (%)	non (%)
S1-2	Actifs associant VN et tps passé dans les transports	35	65
	Ensemble des actifs	31	69
S3-4	Actifs associant VN et tps passé dans les transports	22	78
	Ensemble des actifs	23	77
Marne la Vallée	Actifs associant VN et tps passé dans les transports	28	72
	Ensemble des actifs	29	71

Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

Quel sens donner à l'acceptation des temps de déplacement jugés importants par les actifs ? Comment expliquer le peu d'impact sur les souhaits de mobilité résidentielle ? Quels sont les compromis effectués par les ménages et que nous révèlent-ils ? Nous mobiliserons ici notre matériau qualitatif.

2.2. Vouloir vivre, rester ou partir de la ville nouvelle : les déplacements et le temps de transports au coeur d'un compromis

2.2.1. Une culture de la mobilité ?

Malgré un temps de transport quotidien important, tous les actifs n'expriment pas ce vécu comme une contrainte. Les transports font partie de leurs habitudes quotidiennes et chacun mobilise des savoir-faire en matière de déplacement pour faciliter ses trajets quotidiens. Ces dispositions témoignent d'une culture de la mobilité : *Les familles développent des cultures de la mobilité qui leur sont spécifiques et qui se transmettent par l'éducation (Myers, 1999)²⁵⁵. Ces cultures concernent aussi bien la migration que la mobilité résidentielle, les voyages et la mobilité quotidienne (Kaufmann, 2002, p. 16, 2002)²⁵⁶. Les habitants nés ou ayant grandi en Ile-de-France comme Lucie et Antoine, dont nous citerons une partie du récit, ont acquis des compétences en termes de mobilités et ils ont, pour la plupart, développé très tôt une maîtrise de l'espace et des transports. Les transports s'inscrivent ici dans une histoire familiale. Ainsi, l'acceptation de ces temps de transport révèle aussi comment les mobilités ont été incorporées dans les habitudes de déplacement. *Avoir les transports en commun dans le sang*, se désigner comme étant *un pro des transports en commun* ou présenter le fait de prendre les transports en commun comme étant *naturel*, sont des expressions extraites des entretiens menés avec Antoine et Lucie et qui dénotent bien une culture de la mobilité.*

²⁵⁵ Ci-après la référence complète indiquée par l'auteur : Myers S.M., 1999 « Residential Mobility as Way of Life – Evidence of Intergenerational Similarities », in *Journal of Marriage and the Family*, p. 871-880.

²⁵⁶ <http://www.ville-en-mouvement.com/telechargement/kaufmann.pdf>

2.2.1.1. « Pour moi, le transport c'est naturel »

Lucie est née en région parisienne, elle a grandi en Grande Couronne avant de s'installer à Paris pour ses études. Lucie et sa conjointe quittent la capitale pour s'installer dans un appartement sur les bords de Marne à Lagny. Pour Lucie, les transports sont, en reprenant ses mots, *naturels*. Il font partie de sa vie et de son histoire familiale : *Tu sais, intellectuellement, enfin non pas intellectuellement mais dans mon inconscient, on est une famille avec une histoire...qui a beaucoup pris les transports... Ma mère pendant 33 ans : d'abord quand elle était dans le 95 et puis quand on était en Seine-et-Marne du Sud, elle a fait les allers-retours sur Paris... Ma mère se levait et tout...Ma mère avait plus de trois heures de transport par jour. Elle partait à 6h30 le matin, elle revenait à 18h30 /19h le soir voilà quoi ! Moi j'ai été élevée pas mal par mes grandes sœurs donc pour moi le transport c'était naturel.* Lucie a commencé à prendre les transports en commun relativement jeune : *Quand on a déménagé de l'appartement d'Avron à la maison de Thomery, ma grande sœur avait 18 ans et demandait de temps en temps la voiture, mais à partir de 6 ans, j'avais la clé autour du cou et je prenais le bus parce qu'il y avait 7 km entre la maison et mon école... Donc j'ai les transports en commun dans le sang... Oui, c'est peut-être pour ça que ça fait partie de ma vie.*

L'arrivée d'Lucie à Marne-la-Vallée s'est accompagnée d'une augmentation du temps de transport. Lucie met près d'une heure pour se rendre sur son lieu de travail : *Dans le dernier appartement parisien, on habitait à un quart d'heure en métro du travail, ça a fait un changement assez conséquent puisqu'on est passés, grosso modo, d'un quart d'heure à cinquante minutes... Maintenant, on l'a assez bien vécu. On en avait assez d'être trop près puisqu'on ne pouvait plus bouquiner, je ne sais pas si ça s'appelle la méthode Coué ou si c'est réel ! Mais pour avoir aussi habité dans Paris et avoir eu aussi quarante minutes de métro avec deux changements je préfère assez nettement faire vingt-cinq minutes de train et un quart d'heure de métro [...]. Et puis, j'aime bien le train de banlieue...* Loin de présenter le temps de transport comme un poids, Lucie valorise son temps de déplacement et témoigne d'une pratique qu'elle ancre dans son histoire familiale.

Lucie n'exclut pas de changer de lieu de vie, mais le temps de déplacement et les conditions de transport ne sont pas des facteurs influençant, au moment de l'entretien, ses projets résidentiels. Lucie a rompu quelques semaines avant l'entretien avec sa compagne. Leur installation à Lagny-sur-Marne avait été déterminée par la présence de son ex-belle famille et l'éventualité qu'elle émet de changer de lieu de vie, sans toutefois exprimer un projet défini, est liée au changement intervenu dans sa vie de couple.

2.2.1.2. « Je suis pro-transports »

Antoine, dont nous reparlerons plus loin, a aussi grandi en région parisienne. Il a travaillé à Amiens pendant deux ans, puis il a accepté un emploi dans les Yvelines. Antoine n'a jamais souhaité déménager pour se rapprocher de son lieu de travail. La possibilité de rejoindre son lieu d'emploi en transport en commun a été déterminante lorsque Antoine a pris son emploi à Saint-Quentin-en-Yvelines. Les horaires fixes du RER régulent sa vie professionnelle et sa vie familiale : *Enfin, moi, j'ai eu à choisir entre plusieurs boulots quand j'ai quitté Amiens et j'ai pris celui qui était plus simple en transport en commun [...]. Ce qui est super aussi, c'est que ça régule pas mal une journée. Pour le boulot, je sais que, par exemple, quand j'étais à Amiens, ça m'arrivait de travailler jusqu'à 10-11h le soir parce,*

bon... Tandis que là, on sait qu'il y a un truc qui s'arrête. C'est même en discutant avec un mec qui bossait avec moi à Saint-Quentin - lui aussi c'est un fana de boulot, il adore ça, et des fois il bossait jusqu'à une heure du matin et il s'en rendait pas compte, il était dans son truc et il travaillait, qu'il s'est aperçu que, depuis Saint-Quentin, il pouvait prendre les transports et ça lui a régulé sa vie ! Sa femme est contente parce qu'elle le voit plus et lui il est encore plus content parce qu'il s'est aperçu qu'il passait sa vie au boulot et que c'était pas le plus important, et puis voilà. Ça c'est vachement bien parce que ça régule une journée de travail et puis voilà, quoi... Donc ça aide vachement...

Les transports sont, pour lui aussi, une habitude. Antoine est un *pro-transports en commun* : *Oui, j'adorais ça, j'adore les transports, justement on en parlait hier avec des copains qui eux sont pro-voiture, moi je suis pro-transports parce que, je sais pas, c'est un moment où soit on réfléchit sur plein de choses, soit on bouquine, soit on a toujours des trucs à faire... de toutes les façons dans les transports, on est transporté, on a toujours quelque chose à faire, on peut s'occuper tandis que dans une bagnole, on est toujours sur la route, on est toujours énervé, il y a les bouchons et tout. Dans les transports, il n'y a pas ça, enfin, quand tout se passe bien, c'est vrai qu'il y a des aléas mais, bon, ça va !*

2.2.2. Vouloir vivre en ville nouvelle : préférer le cadre de vie à la proximité domicile-travail

L'acceptation d'un temps de transport élevé est aussi un compromis accepté par les ménages. Les trois extraits de récit qui vont suivre, vont nous permettre de comprendre comment ce qui peut apparaître au premier abord comme un frein limitant le processus d'ancrage à Marne-la-Vallée (le temps de transport), en est au contraire un révélateur. Nous commencerons par le récit de Marine qui a accepté de s'éloigner de son lieu d'emploi pour acheter une maison à Magny-le-Hongre. L'allongement du temps de transport est une condition nécessaire à la réalisation de son projet de vie. Nous poursuivrons avec le récit d'Antoine qui semble difficilement accepter de quitter son environnement et qui privilégie la proximité de sa famille et de ses amis plutôt que la proximité domicile-travail. Nous terminerons avec Anne et Bertrand pour qui l'acceptation d'un temps de transport élevé est consécutive à la recherche d'une stabilité résidentielle pour compenser une forte mobilité professionnelle.

Marine et son mari ont quitté Ivry. Ils se sont installés à Magny-le-Hongre en 2000. Le couple souhaitait devenir propriétaire, acquérir une maison individuelle et changer leur cadre de vie : en s'installant à Marne-la-Vallée, Marine et son conjoint se sont éloignés de leurs lieux de travail respectifs : *Avant je travaillais à Ivry, à 500 mètres de chez moi, donc il n'y avait pas de temps de transport [...]. Mais on avait en tête l'idée d'acheter une maison à la campagne [...]. On voulait quelque chose en bordure de l'A4 [...]. Dans la semaine, on savait que c'étaient des embouteillages. Marine passe en moyenne deux heures par jour dans sa voiture. Lorsque le couple résidait à Ivry, le mari de Marine mettait déjà une heure pour se rendre à son lieu d'emploi. En s'installant à Magny, il rallonge aussi son trajet : Ça lui a rajouté une demi-heure de transport (rire) mais, bon, il a toujours été habitué [...]. De Montrouge [...] il mettait à l'époque une heure aussi... Bon, ça fait une demi-heure de plus.* Le choix du cadre de vie a été

pour Marine le facteur déterminant sa localisation résidentielle. Le temps de transport, qu'elle présente comme *un sas entre le monde professionnel et le monde familial* est valorisé. Son discours abonde d'argumentations en ce sens. Les déplacements domicile-travail ne remettent pas en cause sa présence en ville nouvelle et sont intégrés à son nouveau mode de vie. L'acceptation d'un temps de transport important est un compromis nécessaire pour réaliser son projet résidentiel.

Marine envisage de poursuivre sa vie familiale dans la maison qu'elle a achetée. Changer de logement interviendra peut-être, selon elle, après sa vie professionnelle : *Quand on a acheté, on s'est toujours dit qu'on habiterait là, avec effectivement l'idée peut être de changer quand on serait à la retraite ! Bon, c'est vrai, des fois, il y a pas mal de personnes ici qui vendent pour acheter, c'est vrai qu'ici ça se vend bien ! On a une plus-value très importante sur les maisons mais, moi, j'envisage pas. Peut être l'agrandir (rire) mais pas, pas de la quitter pour l'instant, pas de la quitter... Par rapport aux enfants qui s'y sentent bien, et non... [..] Pour l'instant, il n'y a pas de projet.*

2.2.3. Vouloir rester en ville nouvelle, privilégier une stabilité résidentielle

2.2.3.1. Des temps de transport élevés : un compromis pour conserver son environnement

Nous avons rencontré Antoine alors qu'il était dans une période de transition professionnelle dont l'issue pouvait l'amener à quitter la région parisienne. Cette situation a permis de mettre au jour des points d'ancrage très forts.

Tout au long de l'entretien, Antoine parle de *son environnement*, du *lieu dans lequel il a grandi*, de *là où sont ses amis*. Céline, sa compagne, a aussi grandi à Noisy-le-Grand où réside aujourd'hui encore sa famille. Dans notre chapitre 4, nous avons déjà évoqué les attaches familiales et amicales de Antoine. Sa famille et ses amis d'enfance résident à Noisy-le-Grand ou aux alentours. La stabilité résidentielle d'Antoine, mise par deux fois à l'épreuve par des choix professionnels, semble s'être confortée avec le temps. Si Antoine envisage pour diverses raisons de quitter ce lieu de vie, il envisage aussi d'y revenir. Antoine accepte un poste à Amiens en 1998. Il refuse de quitter Noisy-le-Grand et opte pour des déplacements de longue distance. Il choisit de prendre un pied-à-terre à Amiens puis négocie un télétravail : *Le but du jeu, pour eux, c'était que je vienne habiter à Amiens. Je leur ai dit : « Oui, mais moi je ne vais pas aller habiter à Amiens si le boulot ne marche pas ». Donc j'avais une chambre là-bas, je travaillais la semaine là-bas et puis ça a duré comme ça un an... [...] Et au bout d'un an, ils ont commencé à avoir des projets en région parisienne [...]. Je leur ai dit : « Voilà comme mes clients sont là, je vais travailler un jour par semaine ici et puis le reste du temps là-bas ». Donc, j'ai ré-attaqué une deuxième année en travaillant le lundi, mardi, jeudi, vendredi à Amiens et le mercredi, j'étais sur Paris [...]. Ça a tenu un an, un an et demi, et après j'ai arrêté parce que j'avais pas envie d'aller habiter à Amiens.*

La question d'un déménagement a été abordée mais très vite écartée par le couple. Antoine ne se plaisait pas à Amiens et Céline venait de trouver un emploi à Neuilly-sur-Marne. Antoine multiplie les trajets en voiture : *En fait, Amiens, c'est 180 km, donc ce que je faisais la première année, je partais le lundi matin, j'étais dans ma chambre lundi soir et le mardi soir je repartais sur Noisy pour aller à l'entraînement de rugby et je repartais le mercredi matin et je revenais le vendredi soir.* Antoine arrive ainsi à cumuler ses priorités personnelles et relationnelles : *Céline ne travaille pas le mercredi... C'était un peu*

compliqué parce qu'elle travaillait le samedi, donc c'est vrai que la première année, c'était un peu dur parce que le vendredi soir, je revenais et elle, elle travaillait le samedi matin. On se voyait le samedi après-midi et moi, tout le dimanche je partais au rugby. On se voyait que le samedi après-midi. Donc c'est là où je leur ai dit : « Moi, je m'en vais tout de suite ou vous me donnez le mercredi ! » et ils m'ont donné le mercredi !

En 2001, Antoine trouve un emploi en région parisienne dans les Yvelines où sa conjointe est également engagée quelques années plus tard. Tous deux ont travaillé à Versailles puis Saint-Quentin-en-Yvelines, où la conjointe de Antoine est toujours en poste au moment de l'entretien. Une fois de plus, l'environnement résidentiel joue un rôle déterminant dans les choix effectués par le couple : *C'est vrai que c'est pas évident de travailler super loin, une heure et demie de transport enfin une heure quinze de transport aller, et d'habiter ici.* Le couple s'est alors posé la question, mais ils ont choisi d'effectuer des trajets longs plutôt que de déménager : *Quand elle a été embauchée là-bas et que ça commençait à bien marcher, on s'est dit « Pourquoi pas déménager ? » et puis sauf qu'à l'époque on était sur Versailles, donc pourquoi pas déménager, et puis on s'est fait racheter par l'autre société, donc on s'est dit : « On va attendre un peu pour voir ce que ça va donner s'ils nous licencient ». Et puis après, on a commencé à prendre l'habitude, donc on était parti pour ne pas déménager. On arrivait bien à gérer [...] On était dans notre environnement, on avait nos amis, notre famille on avait tout ici, voilà ! C'est un coin qu'on apprécie parce qu'on a nos habitudes on a... On sait quoi faire, où aller... S'installer dans un nouvel endroit où on a que l'attache du boulot, tout en sachant que le boulot, c'est pas éternel. Voilà, pourquoi déménager là où il y a le travail alors que non, notre vie elle est ici. Parce que si on est là-bas la semaine, mais le week-end qu'est-ce qu'on va faire ? On va revenir ici pour s'amuser... c'est plutôt l'environnement ici qu'on ne voulait pas trop quitter, voilà !*

Au moment de l'entretien, Antoine était en pourparler avec une société basée à Lyon, où réside notamment sa sœur. Antoine n'a pas encore effectué son choix. Il envisage de quitter la région parisienne mais aussi d'y revenir plus tard.

Et vous, vous avez des projets professionnels en ce moment ?

Ouais, ouais, en fait, on va peut-être déménager en province... du côté de Lyon.

Là où est votre sœur ?

Oui, voilà. En fait, c'est un concours de circonstances... Pareil, c'est qu'en fait quand ma boîte a décidé de faire des licenciements, moi j'étais pas super intéressé non plus, et puis il y a une boîte qui m'a appelé en me disant : « Voilà, on a entendu parler de vous : est-ce que ça vous intéresserait de bosser avec nous, avec des contrats » et voilà... Je leur ai dit : « Pas pour l'instant, et puis là, ça ne m'intéresse pas forcément ». Et puis, en en discutant avec ma femme, on s'est dit « Tiens, pourquoi pas [...] ». C'est vrai que de partir en province, ça nous a un peu trotté dans la tête, sans vraiment le faire, donc on s'est dit : « Pourquoi pas ? ». Donc j'ai profité de ce licenciement pour me porter volontaire [...] et puis pour être libre et puis pour voir si je réattaque sur Lyon en septembre. On se rappelle avec l'autre boîte pour voir si ça marche vraiment. [...]

Quand vous avez dit que la province vous trottait un peu dans la tête, qu'est-ce que vous vouliez dire ?

Ben... Je ne sais pas, c'est... Oui, c'est un peu bizarre comme sentiment parce qu'en fait on est très bien ici, on a tout notre environnement... Mais habiter en province, c'est vrai que ça nous a toujours un peu plu cette vie plus tranquille. Quoi que, ouais, enfin, quitter la région parisienne pour voir ce qu'il y a autre part... C'est un peu bizarre parce qu'on est resté ici alors qu'on aurait pu aller à Saint-Quentin ou alors aller à Amiens... Mais, c'est vrai que d'aller dans un coin qui nous intéresse et qui nous plaît, ça nous aurait intéressé. Donc là, Lyon, on va y aller parce que ma sœur habite là-bas et qu'on a passé pas mal de temps là-bas le week-end et on a même passé quelques semaines là-bas, et c'est vrai que c'était un endroit qui nous plaisait pas mal... et c'est vrai que c'est aussi un concours de circonstances parce que, bon, on s'est aperçu que cette ville nous plaisait. Et cette boîte m'a proposé un boulot donc c'est là qu'on s'est mis à réfléchir à ça.

Alors que je pense que, ma sœur n'aurait pas habité là-bas, la boîte m'aurait proposé un boulot, j'aurais dit que ça ne m'intéresse pas trop, quoi ! Et en fait de parler de ça et de vivre un peu, enfin pas de vivre là-bas mais d'avoir passé du temps là-bas etc... on s'est dit : « Ouais on aimerait bien essayer de voir si on pourrait vivre autre part qu'à Noisy-le-Grand ». Enfin, bon, ça ce sont des projets, on verra ça en septembre... Ça va peut-être aboutir, on va peut-être pas prendre cette décision, c'est pour ça que nos projets sont vagues en ce moment ! On va partir en vacances et voir ça après (rire).

[...]

Et par rapport à votre famille et votre petite, ça n'est pas dur d'envisager de quitter la région parisienne ?

Ben oui, c'est la grande question...

La grande question ?

Oui, on ne sait pas. Je ne pense pas qu'on puisse y répondre avant de l'avoir fait, je ne pense pas... En fait est-ce qu'on arrivera à se passer des amis, de la famille qu'on voit assez souvent ? Mais, ça on ne peut pas y répondre avant...

Mais, en tout cas, vous êtes ouverts au changement

Ouais, on voudrait essayer de le faire, au moins essayer, et si on n'y arrive pas, ben, on rapplique ici tout penaud et puis on dira : « Voilà, c'est une erreur et puis voilà ! ».

Donc, vous pouvez partir d'ici tout en envisageant de revenir après ?

Oui, ben c'est vrai que si on y va et qu'on arrive à s'acclimater, qu'on arrive à retrouver une vie, des habitudes de vie etc... ben, tant mieux. Si par contre si on n'y arrive pas et qu'au bout d'un an on est aussi malheureux, on ne va pas faire les masos ! On se dira : « Ben ouais, on a fait une erreur. ». En fait voilà, chez nous, c'est là où on a grandi et voilà... Mais bon, c'est vrai que quand on y a réfléchi, on s'est dit : « On est un peu maso » parce que c'est vrai qu'on a jamais voulu changer etc... et puis, tout d'un coup, grosse remise en cause de tout ce qu'il y a autour de nous !

L'ancrage résidentiel à Marne-la-Vallée se vérifie donc à nouveau par la façon dont Antoine envisage son avenir professionnel.

2.2.3.2. *Des temps de transport élevés : un compromis pour construire des racines*

Anne est née à Toulon. La carrière militaire de son père l'a amenée à multiplier les lieux de vie en province comme en région parisienne. Tout au long de l'entretien, Anne parle de cette mobilité qui, pour elle, caractérise son parcours familial et sa vie de couple. Les termes de *racines* ou de *déracinés* sont très vite introduits par Anne comme une réponse à la mobilité.

Elle rencontre Bertrand à Paris. Le couple s'installe dans un studio à Courbevoie. Arrivant sur le marché du travail au milieu des années quatre-vingt-dix, Anne et Bertrand trouvent difficilement leur premier poste. Finalement, Anne trouve un emploi à Paris et Bertrand à Lille. Au bout d'un an, Anne quitte son emploi à Paris : *Au final, j'ai fini par démissionner de mon boulot... Parce qu'en fait, on a vécu un an comme ça à faire des allers-retours Paris-Lille, moi travaillant à Paris et lui travaillant à Lille, jusqu'à ce qu'on se marie.*

Le couple s'installe à proximité de Valenciennes. Attaché au lieu où il a grandi, à sa famille et à ses amis, Bertrand entame assez vite des démarches de recherche d'emploi. Il trouve un poste à Noisiel. Il s'assure de la qualité de son emploi avant d'envisager le déménagement. Anne et ses deux enfants restent donc à Valenciennes et Bertrand prend un pied-à-terre dans l'Est parisien :

Et vous, vous étiez toujours à Valenciennes ?

Bertrand : Eh oui, j'étais célibataire géographique²⁵⁷ ! En fait, avant de déménager, je voulais être sûr que le job allait être fiable, donc j'ai pris une piaule et je faisais les allers-retours en TGV...
Anne : Oui, la même chose qu'à Courbevoie un an avant qu'on se marie et ça, ça nous poursuit !

Pendant un an, à nouveau, Bertrand se partage entre son lieu de travail (Noisiel) et son lieu de vie familiale (Valenciennes) avant de quitter définitivement le Nord de la France. La famille s'installe à Bailly-Romainvilliers. Après avoir pesé la différence entre l'achat et la location, le couple décide d'acheter. Pour Anne, l'achat souligne la recherche d'une stabilité résidentielle : *On en avait marre de la location ! Et puis, depuis que je suis petite d'ailleurs, ça date depuis longtemps. Bertrand a moins déménagé que moi, il n'a pas connu toutes ces transhumances et moi, j'ai toujours vu avec mes parents chercher un logement en 4ème vitesse et puis donc prendre ce qui nous tombe sous la main parce qu'on n'a pas trop le choix, et avoir tout à refaire partout [...], et tout donc là, ras le bol ! Là, je crois qu'on est arrivés à un stade où on avait envie d'être chez soi.*

Mais à peine installé dans leur nouvelle maison, Bertrand est muté à Troyes pour une durée de trois ans. Une fois de plus, ses trajets sont donc hebdomadaires. Après la naissance de leur quatrième enfant, Bertrand décide de faire la route tous les jours.

Anne : Ah oui, il y a encore une anecdote croustillante ! On a pris la maison au mois de mars, et au mois de juillet sa boîte lui a expliqué qu'il irait à Troyes ! Donc voilà !

Bertrand : Jusqu'à la fin de ce mois-ci, donc pendant près de trois ans, j'ai travaillé à Troyes donc on a recommencé le système : je partais le lundi matin et je revenais le vendredi soir et puis, il y a un an, avec Hugo²⁵⁸, on en avait ras le bol, donc je la faisais tous les jours.

Et combien de temps vous mettiez ?

Bertrand : 1h30 – 1h40 aller et 1h30 retour, ça fait entre 3 heures et 3 heures 10 par jour.

Vous y alliez en voiture ?

Anne : Ah oui, en voiture...Même si on sait qu'il y a une gare qui part de Gretz mais, malheureusement, le train qui part de Paris Nord ou Ouest et qui va à Troyes ne s'arrête pas c'est dommage hein ! (rire).

Bertrand : Et non, c'est un direct donc, voilà, se lever à 5 heures du matin pour aller à la gare de l'Est, c'est pas possible !

Le couple, après avoir évoqué la possibilité de changer à nouveau de logement et de lieu de vie, refuse un nouveau déménagement.

À un moment donné, vous vous êtes posé la question de savoir s'il y avait un moyen de réduire ce temps de transport ?

Bertrand : Oui, en re-déménageant.

Ça a été évoqué justement ?

Anne : À Troyes, non, parce qu'on venait d'arriver et moi, j'étais enceinte de Lucie et je devais accoucher pour l'été [...]. Et là, je ne me sentais pas de refaire un deuxième déménagement dans la foulée de celui-ci. [...] Troyes, c'est en pleine restructuration. [...] Des zones comme ça, j'en ai trop habitées, [...] dans ma jeunesse pour ne plus avoir envie de revivre ça. Plutôt migrer dans la campagne tranquille, c'est bon, quoi !

Bertrand : Et en plus, il y a relativement peu d'offres à la location.

²⁵⁷ Signe des temps, cette expression se répand dans le langage courant.

²⁵⁸ Hugo est leur 4ème enfant.

Anne : [...] On est quand même allés voir par curiosité, on a vu des agences quand même pour voir ce qu'il y avait et puis après, on a pesé le pour et le contre. Et puis moi, faire ça pour trois ans ! [...]

Bertrand : Et puis, maintenant, beaucoup de Parisiens vivent en banlieue et certains mettent 1h-1h30 le matin et 1h30 le soir, je ne sais pas si c'est la moyenne ou la moyenne supérieure mais bon... En tout cas on étant bien organisé, ça va. Une heure et demie aussi dans le RER c'est plus facile que d'être une heure et demie au volant...

Anne et Bertrand ont fait des choix de vie où ils cherchent à concilier les exigences professionnelles de Bertrand et les impératifs familiaux dictés par leurs quatre enfants en bas-âge. Ce choix de vie est désormais marqué par la recherche d'une stabilité et d'un ancrage. Anne ne souhaitait pas le déménagement pour Troyes : d'une part cette période professionnelle est transitoire - pour Bertrand, elle était une étape nécessaire avant de revenir en Ile de France - et d'autre part elle, ne souhaitait pas reproduire le schéma familial : *J'ai tellement vécu ça en tant qu'enfant, de changer de maison tout le temps, tout le temps, que j'ai plus tellement envie et puis, j'ai pas tellement envie de faire vivre ça aux enfants ! Moi, j'ai changé d'école tout le temps, perdu les copains, et tout !*

Ils ont trouvé en Bailly un point commun qu'ils partagent avec la population de cette commune : *On est tous des déracinés ici !*

Anne : Oui, il y a le noyau des anciens, c'est ça qui est sympa, c'est les interactions qu'il peut y avoir entre ceux qui viennent d'arriver et ceux qui sont là depuis longtemps...

Bertrand : Donc, on est tous, ici, d'ailleurs !

Anne : Pour moi qui suis une déracinée, c'est peut-être pour ça que je me sens bien ici, à Bailly.

Vous vous sentiez déracinée en venant ici ?

Anne : Non, justement pas en venant ici ! Justement ici, j'ai l'impression d'avoir reconstruit quelques racines même si c'est pas les racines de départ... familiales on va dire.

Bertrand : Disons qu'il y a un sens partagé ici, on va dire... d'être déraciné, oui, c'est un sentiment partagé [...]. Moi, j'ai retrouvé un peu le village de mon enfance, c'est-à-dire quelques fermes, enfin, en dehors des bâtiments récents, des routes un peu crotteuses (rire), quelques vaches dans les champs.

[...]

Vous connaissiez des gens ici avant de vous y installer ?

Anne : Non, on ne connaissait personne ici, mais après je me suis aperçue que ma grand-mère passait par ici...

Bertrand : Oui, on a flashé ici !

Vous parliez de votre grand-mère

Anne : Oui, elle est de l'Est et elle avait une maison à l'époque à Paris. Mon grand-père était ébéniste et c'était assez spécial parce que mon père disait que ma grand-mère se plaignait souvent parce que les fins de mois étaient difficiles, parce que mon grand-père était artiste, donc si la tête du client ne lui plaisait pas, il ne lui faisait pas son truc, mais si ça lui plaisait, voilà, donc les rentrées d'argent étaient... Mais comme dit mon père, ma grand-mère se plaignait mais ils avaient quand même une maison de campagne, ce qui ne se faisait pas à cette époque ! Et cette maison de campagne était en Champagne, dans la Marne, si bien que quand j'ai dit à ma grand-mère que j'allais habiter là elle m'a dit : « Oh, je connais, je passais par-là pour aller à « Tri ». C'était assez rigolo !

Bertrand : Oui, c'est pas trop loin d'ici.

Anne : Ça fait partie des anecdotes parce qu'à Valenciennes, il se trouve que mon arrière-grand-mère paternelle s'appelait Torlia Cartini et à côté, il y avait une petite maison à vendre et le notaire s'appelait Cartini aussi, c'est curieux parce finalement j'avais l'impression d'avoir des racines là. Et il s'est trouvé que les bureaux de Bertrand à Valenciennes étaient dans l'ancien couvent où mon arrière-grand-mère a été élevée par les sœurs parce qu'elle était orpheline. Et c'est assez bizarre parce qu'en fait, à chaque fois, on a récupéré des bouts de racines qui nous appartenaient et qu'on ne soupçonnait pas, et c'est en discutant avec la famille : « Eh bien, ton arrière-grand-mère paternelle a été élevée là. ». Donc, c'est assez bizarre comme sensation. À chaque fois, on va

quelque part et, comme par hasard, on pourrait presque dire que c'est la route de nos racines. C'est pour ça qu'en passant ici, on est des déracinés mais on se réapproprie les choses, ici...

Pour répondre à cette recherche de *racines*, Anne s'engage dans les associations de parents d'élèves et propose ses services à la commune en tant que formatrice. Elle prend aussi part à la vie associative de la commune et noue des relations avec les personnes du vieux Bailly à travers différentes activités²⁵⁹.

Au moment de l'entretien, en 2005, Bertrand vient d'achever ses trois ans de mutation à Troyes. Il revient à nouveau travailler en région parisienne, en Seine-Saint-Denis, et a déjà établi le parcours qu'il devra faire en transport en commun. Déjà, il sait que ce trajet quotidien va l'amener à consacrer 1h à 1h15 par jour à ses déplacements. Mais il ne désespère pas d'habiter un jour à proximité de son lieu de travail.

Comment vous allez-vous vous rendre à Saint-Denis ? (à Bertrand)

Bertrand : En RER...J'aurai, je pense, une voiture de service que j'utiliserai peut-être sans doute, mais bon, j'en ai pour quarante minutes pour aller à Châtelet-les Halles, et puis du Châtelet, j'ai deux stations, et puis dix minutes de marche ; ce qui fait en gros une heure si je compte les changements... Si je mets le petit quart d'heure qu'il faut pour me rendre à Bussy, voilà, ça fait une heure quinze/une heure vingt... Voilà, ça ne change pas vraiment de Troyes, mais c'est pas en voiture.

Et à un moment donné, vous envisagez que vos déplacements professionnels vous amènent à déménager ?

Anne : Oui, mais on va devenir exigeant, c'est-à-dire qu'après avoir été bien docile pendant des années, je pense qu'à un moment il faut aussi qu'on ait envie de vivre quoi

Bertrand : Il faut dire aussi que ma société est basée à Paris dans le 7ème, donc à une heure et demie à peu près en transport, mais il y a une agence à Saint Denis, il y en a une à Créteil, une à Évry et pour moi Saint-Denis ou Évry c'est la même chose, c'est les mêmes temps... Donc voilà, sinon il y en a une à Reims.

Anne : Ici, c'est bien : il est à 1h30 de partout, c'est limite mais on n'est pas obligé de déménager et puis ici, on est dans un secteur qui n'est pas mal pour les enfants, c'est ça le problème, c'est toujours un peu ça.

Vous envisagez un jour de travailler à côté de l'endroit où vous habitez ?

Bertrand : Oui, ah oui !

Anne : Ah oui, d'ailleurs Bertrand les travaille au corps pour leur dire qu'ici il y a plein de terrain de libre pour s'installer... Les entreprises ici n'ont pas de taxe professionnelle.

Bertrand : C'est vrai que le siège est dans Paris et c'est pas très grand et commode or, on a de plus en plus de collaborateurs, donc on a besoin de plus grand et puis voilà...

Anne : Oui, et c'est plus facile pour Bertrand de convaincre son entreprise de venir là s'installer que nous de déménager. (rire)

Bertrand : Mais ça se travaille, ces petites choses, tout doucement !

Anne : Oui, et le directeur commercial l'autre jour qui a dit : « Au fait, il paraît qu'il y a des terrains à Marne-la-Vallée à acheter dans une pépinière ». Donc, voilà, pas de problème... Tout est en devenir ici de toute façon.

²⁵⁹ Les centres anciens occupent une fonction emblématique. Les habitants des communes périurbaines, *bien que ne fréquentant que rarement le centre ancien tiennent à sa magnificence, comme témoin indispensable de leur enracinement dans le territoire* (Pizzorno A., 1990 cité dans Fourny, Micoud, 2002, p. 37). Le récit d'Anne confirme cette magnificence du centre ancien et il fait partie des lieux qu'elle fréquente. Elle y développe une partie de ses sociabilités. A titre d'exemple, l'école maternelle de Bailly comme la Mairie sont situées dans la partie ancienne de la commune. Les choix en termes d'urbanisation peuvent aussi permettre de superposer éléments de magnificence et pratique des habitants.

Le couple s'apprête à vendre sa maison pour en racheter une autre plus grande. Après réflexion, le choix de Bailly est retenu sans hésitation la ville répondant aux exigences du couple. Bailly-Romainvilliers propose écoles et commerces n'impliquant pas pour Anne des déplacements importants et dont la plupart peuvent être effectués à pied. Elle peut ainsi organiser sa journée autour de ses quatre enfants et Bertrand peut continuer de prendre le RER à Noisiel.

L'acceptation d'un temps de transport important, pour Antoine comme pour Bertrand, est un compromis visant à privilégier une stabilité résidentielle. Ce compromis révèle le poids des attaches familiales dans les arbitrages menés par les ménages quant à leur lieu de localisation résidentielle, et la nécessité de préserver un cadre familial face à la flexibilité croissante du marché de l'emploi. La construction de racines devient ici une priorité. La durée des transports en est le prix à payer mais ne remet pas en cause la présence de ces ménages en ville nouvelle.

Cependant, ce compromis n'est pas le même pour tous les actifs. Le poids des transports se répercute aussi sur les représentations qu'ils ont de leur lieu de vie et sur leurs projets résidentiels. A terme, il peut aussi constituer une motivation forte amenant les ménages à quitter la ville nouvelle.

2.2.4. Des temps de transport qui, à terme, pèsent aussi sur les projets résidentiels des ménages

Le temps de transport n'est pas pour tous les actifs une conséquence liée au choix d'un cadre de vie ; il n'est pas non plus pour tous révélateur d'un ancrage familial ou présenté comme étant la conséquence d'une recherche de stabilité. Ce temps de transport est aussi *subi* et se répercute fortement sur la représentation du lieu de vie et sur le projet résidentiel du ménage.

Très vite, le thème des déplacements et du temps de transport intervient dans le discours d'Annie, qu'il s'agisse des déplacements domicile-travail ou de toutes les activités la menant à Paris. Le temps de transport est systématiquement présenté comme un poids, un obstacle ou un frein aux pratiques qu'elle affectionne (activités culturelles, relations amicales). Un discours qui s'explique par une évolution des conditions de transport en Ile-de-France certes, mais aussi par un parcours et des contraintes professionnelles mettant en cause d'autres éléments que la seule question des transports.

Annie est venue pour *faire carrière* à Paris. Titulaire d'un BEPC à son arrivée à Paris, elle reprend ses études à 29 ans dans un IUT informatique. Habitante à Noisiel, elle a successivement travaillé à Paris, Porte d'Ivry, Porte de Clichy, La Défense, l'Opéra, puis se retrouve à nouveau à La Défense. Elle a cherché à se rapprocher de son lieu de résidence mais l'évolution du marché du travail durant les années quatre-vingt-dix l'a mise en concurrence avec de jeunes actifs surdiplômés. Le lieu de travail de son conjoint, la scolarisation de sa fille et sa maison dont elle est propriétaire, sont des freins à sa mobilité résidentielle.

Annie a donc commencé à travailler à Paris où elle se rendait en voiture avant d'occuper un poste à Clichy. : *J'ai démissionné et je suis partie travailler à Clichy dans une société de services en informatique et là, j'y allais en RER et en bus [...]. Je prenais le RER jusqu'à Auber et à Auber, il y avait le bus 66 qui remontait la rue de Rome et qui allait à Clichy. Et là, c'était de 87 à décembre 89 et en janvier 90 [...]. C'est dur, les sociétés de services quand on a un enfant, donc je savais que je ne resterais pas là [...]. Même en arrivant le matin à 8h-8h15, on ne pouvait pas partir avant 7h et je me suis même vue partir plus tard que ça [...]. J'ai quitté à nouveau et je suis entrée à Alliance dans une société d'assurances qui était à La Défense [...]. Lorsque que j'ai pris la maison, je venais de démissionner à l'époque [...]. Donc là, j'y allais toujours en RER.*

Depuis, l'entreprise d'Annie a déménagé plusieurs fois. Elle a quitté La Défense pour s'installer à Charenton, puis dans le centre de Paris. Récemment, l'entreprise s'est réinstallée à La Défense. Le rachat régulier de l'entreprise explique cette succession de localisations qu'Annie *subit*. Son lieu de travail actuel, le temps de transport et les conditions de transport en commun sont des éléments qu'Annie ne supporte plus. Au moment de l'entretien, elle passe près de deux heures et demie par jour dans les transports entre la marche, le RER et le métro :

Vous mettez combien de temps pour vous rendre à votre travail aujourd'hui ?

Une heure et quart. Je travaille à La Défense à nouveau. Avant, j'étais rue de Richelieu c'était bien mais là, depuis le mois d'avril, je suis à nouveau à La Défense.

Vous avez changé d'employeur ?

Non, c'est parce qu'Alliance a racheté AGF et donc à un moment, j'ai travaillé à Charenton. Alliance avait déménagé à Charenton, après avoir racheté AGF. Après, j'étais dans le quartier de la rue de Richelieu et là, ils viennent de déménager toute mon équipe à La Défense... et on est à l'autre bout du RER, on est à un quart d'heure du RER donc il y a le métro ligne 1. Maintenant, donc, quelques fois je prends le métro ligne 1, mais elle est infernale cette ligne. Donc, souvent, je vais à pied, c'est pour ça que je mets une heure et quart, là, en ce moment (le ton monte) parce que s'il y avait des problèmes dans le RER comme il y a eu cet hiver, je ne sais même pas combien de temps je mettrais parce que même en étant à Auber, enfin rue de Richelieu, je mettais bien une heure et quart parce que je descendais à Nation et qu'à Nation je prenais le métro. Mais là, je ne sais même pas combien de temps je mettrais, je ne veux même pas imaginer combien de temps je vais mettre quand le RER va commencer à hoqueter, à s'arrêter, parce que entre Nation et Châtelet, c'est déjà le cas ...Et là, j'ai pas de solution, je vais à La Défense, je vais à La Défense, c'est comme ça...

Donc c'est une heure et quart porte à porte aller, et une heure porte à porte retour, ce qui vous fait deux heures et demie de transport par jour

Oui, voilà

Qu'est-ce que vous faites pendant ce temps ?

Eh bien si je suis assise, je peux lire, des fois je dors mais souvent je suis debout, pas tout le trajet mais une partie du trajet, donc quand on est debout, on ne fait rien.

Et lorsque vous étiez rue de Richelieu, le temps de transport était moins important ?

Oui, c'était entre cinquante minutes, une heure... Et puis si vraiment ça n'allait pas, je descendais à Nation et je prenais le métro qui m'emmenait directement rue de Richelieu donc ça allait. Et puis j'aimais bien le quartier et puis, au moins, (rire) dans ce quartier, c'était vivant, gai, il y avait des tas de choses à faire le midi : on pouvait sortir dix minutes ou un quart d'heure, si on voulait même plus, disons qu'on pouvait sortir, c'était quand même plus drôle qu'à La Défense !

Vous allez directement à votre travail ou vous en sortez directement pour venir ici ?

Oui, j'ai pas envie.

En gros, le trajet vous est pénible ?

Oui, le quartier, quoi. C'est vrai que quand on a connu rue de Lafayette, rue de Richelieu - c'est le rêve d'être là, on en était conscient de toute façon. Travailler à La Défense, c'est pas gai, quoi !

Et pour vous, il y a des possibilités de vous organiser autrement, comme les horaires décalés ?

J'ai des horaires variables, je pourrais très bien partir plus tôt le matin, mais non, je n'arrive pas à me dépêcher le matin maintenant. Avant, je pouvais me dépêcher, je commençais à 8h. Maintenant je n'arrive pas avant 9h15 et de toute façon, moi, j'avais remarqué à une époque que le RER il fallait le prendre au plus tard à 7h15 le matin parce qu'à partir de 7h15, c'est déjà complet. Mais les gens qui le prennent tôt me disent que même 7h15 c'est plein et le soir, moi, je le prends à 6 h à La Défense ou 6h30 ça dépend, ou 7h donc entre 6h. et 7h. Il y a beaucoup de monde, j'arrive à être assise quand même, toujours, au moins à Étoile ou Aubert. Mais il y a du monde : vous verriez la ligne 1... Par exemple, ce soir, je ne voulais pas être en retard, j'ai pris la ligne 1, mais c'est pas la peine, on n'arrive pas à monter dans la ligne 1, c'est plein, (soupir) tout est plein, quoi !

Et dans ce cas là, vous envisagez de changer de métier ou de logement ?

Non, parce que j'ai quand même 56 ans et demi, donc non, je vais faire jusqu'au bout je ne peux plus changer de toute façon...

Le poids des déplacements et les conditions de transport d'Annie se répercutent sur les représentations qu'elle a de son lieu de vie, *tout devient béton*, et influent sur ses choix résidentiels à venir.

Si je vous parle de Marne-la-Vallée, qu'est-ce que ça évoque pour vous ?

Ah, ça évoque Noisy, Champs, Noisiel, Torcy, Lognes et puis maintenant l'extension ville nouvelle voilà ce que ça évoque pour moi... **Ce que j'en pense, c'est trop de monde, trop de béton, trop d'embouteillages pour y arriver.** C'est vrai, pourtant, je reconnais que quand on fait du vélo, il y a pas mal d'espaces verts et ça a été bien pensé : on peut rejoindre toutes les communes par la forêt par des pistes. Il y a quand même de la verdure, mais je ne sais pas pourquoi, on ne la ressent pas. On ne la ressent pas. On ne l'a ressent pas comme faisant partie du quotidien. Je ne comprends pas pourquoi, parce qu'elle est là pourtant... Quand même, il y a le parc de Noisiel, la forêt, j'arrive pas à ressentir la nature (silence)....

Vous la voyez pourtant ?

Oui, mais je la ressens pas, c'est curieux... Quand je suis en forêt, oui, quand même, ou au Parc de Noisiel ou à la base de loisirs de Vaires, quand même, oui, on la ressent mais il faut y aller quoi... Quand on est ici, moi, je ressens le béton...

Et vous avez toujours ressenti le béton comme ça ?

De plus en plus... C'est peut-être de voir les transports tous les jours, de voir cette foule toujours tassée, ce RER qui fonctionne de plus en plus mal, avec la RATP qui ne communique pas, voilà, et d'un point à un autre, on se retrouve dans le béton parce qu'ici, le Lizard, c'est le béton, La Défense, c'est le béton d'un point à un autre c'est le béton, quoi !

Comme si vous voyagiez de béton en béton ?

Oui, je crois que ne plus pouvoir aller à Paris comme ça, c'est peut-être se sentir piégé dans le béton. Je crois que c'est ça qui fait que je me sens de plus en plus piégée dans le béton, parce qu'aller à Paris ça devient infaisable le soir... c'est ça pour moi... [...]

Vous n'avez jamais envisagé de regarder si vous pouviez trouver un emploi plus proche ?

Oh si, j'avais déjà cherché ! J'avais même regardé à Caixa Bank, mais je n'avais pas le profil. Dans ce métier, en informatique et dans les milieux financiers, le profil, c'est grande école Bac S + 5, sinon c'est pas le profil. Moi, avec le DUT informatique, ça marchait bien jusqu'en 80-85 parce qu'il n'y avait pas tellement de diplômés supérieurs en informatique, mais maintenant les jeunes, ils sortent avec un diplôme... C'est minimum des maîtrises, donc c'est pas facile... [...]. Et puis, j'ai quand même 56 ans et ½ donc, non, je vais faire jusqu'au bout, je ne peux plus changer de toute façon... [...]

Est-ce que vous envisagez de déménager prochainement ?

Prochainement non, parce qu'on ne peut pas laisser Julie toute seule (leur fille)...

Vous envisagez de rester ici ?

À la retraite, non ! Je crois que ça ne me dit rien, **j'en ai marre de ce béton.** Je dis que c'est une maison en béton ici [...]. C'est ça que je reproche ici, c'est qu'ils construisent tout en béton, ici.

Quand on passe à Vincennes, ils construisent des immeubles. À Vincennes, de l'extérieur ça a l'air joli mais quand on les a vus se construire, c'est du béton quoi ! [...]. C'est pas agréable de se sentir oppressé par le béton... [...]. La Défense c'est du béton...

Ces différents exemples nous amènent à apporter un regard nuancé sur le résultat de l'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle*. Les transports et le vécu des déplacements se présentent *a priori* comme une ombre noire au tableau de la ville nouvelle. Mais l'analyse des récits montre toutes les limites d'une conclusion hâtive. Associer le fait de vivre en ville nouvelle au temps passé dans les transports ne prédispose pas systématiquement les actifs à vivre cette expérience comme une *contrainte*. Au contraire, pour certains, les pratiques de transports et de mobilité sont largement ancrées dans les expériences de vie antérieure. Ainsi, il est plus facile pour les personnes nées ou ayant grandi en Ile-de-France d'envisager les transports comme une habitude. Habitude qu'ils ont acquise au fur et à mesure de leurs expériences. Pour d'autres, le temps de transport est un compromis nécessaire à la réalisation d'un projet de vie. Ce compromis repose aussi sur le fait que les ménages privilégient la proximité familiale plutôt que la proximité au lieu de travail. Enfin, il s'explique aussi par le refus des ménages d'adapter leur lieu de résidence à leur lieu de travail, impliquant de plus en plus une forte mobilité professionnelle. Du coup, ils n'envisagent pas de déménager, et le temps de transport est le coût qu'ils sont prêts à payer pour les avantages de la stabilité résidentielle et d'un cadre de vie qui correspond à leurs souhaits. Mais le poids des transports est aussi parfois vécu comme une contrainte qui entache les représentations que les personnes ont de leur lieu de vie. Cette contrainte, doublée d'une absence de choix en matière de lieu d'emploi et de mode de transport, est susceptible de nourrir, à terme, un projet de départ.)

3. L'IMPACT DU CHANGEMENT ET DE L'ÉVOLUTION DU CADRE DE VIE SUR LES PROJETS RÉSIDENITIELS DES MÉNAGES

Le rythme de construction des logements modifie considérablement l'environnement et le cadre de vie de Marne-la-Vallée, notamment dans sa partie Est. L'environnement et le cadre de vie que sont venus chercher une partie des ménages ont donc évolué. Correspondent-ils toujours aux souhaits des habitants ? L'urbanisation que connaît encore aujourd'hui Marne-la-Vallée ne remet-elle pas en cause l'ancrage résidentiel en ville nouvelle ?

On observe trois comportements face à l'urbanisation croissante de la partie Est de Marne-la-Vallée. Dans le premier cas, les habitants ne font que constater que quelque chose leur échappe, mais les évolutions relevées concordent avec le contexte urbain et entrent *dans la logique des choses*. La ville nouvelle est un ancrage avec un ailleurs : le développement est alors accepté mais l'étape résidentielle est présentée comme transitoire. Le développement de la ville nouvelle peut aussi être mis à distance par les habitants : ils préservent l'image d'une *ville-campagne* et d'une *tranquillité* qu'ils sont venus chercher, en privilégiant une installation dans les noyaux historiques de la ville nouvelle ou en se mettant à l'écart du centre ville. Dans ce cas, ils se replient *à l'abri* dans leur quartier résidentiel. L'ancrage se construit sur la possibilité de maintenir une distance entre son environnement résidentiel immédiat et les changements urbains pour préserver le cadre de vie recherché et idéalisé. Mais lorsque les transformations interfèrent avec le projet résidentiel même, faisant que l'image projetée par l'individu sur son lieu de vie ne correspond plus à la réalité, l'ancrage résidentiel se dissout et se confirme par une pratique sélective du territoire et par des souhaits de mobilité résidentielle : c'est le troisième comportement²⁶⁰.

3.1. Les « villes champignons » : étape résidentielle transitoire

La plupart des habitants soulignent des changements importants dans leur environnement. C'est l'une des images qui caractérisent Marne-la-Vallée : un *secteur en changement, une ville en transformation en tout* (Lili, Noisy-le-Grand) mais ces mutations sont décrites comme *rapides* et modifiant irrémédiablement le cadre de vie. Les habitants sont à la fois acteurs et spectateurs de ce changement. Carine est arrivée en 2001 à Bussy-Saint-Georges, elle a grandi dans les Yvelines

²⁶⁰ Le parcours de Christine fait écho aux propos tenus par Barbara Allen, auteur d'une étude exploratoire portant sur les modes d'habiter en ville nouvelle (Allen, 2004). Au cours d'une table ronde, en 2005, donnée dans le cadre du programme d'Histoire et d'Évaluation des Villes Nouvelles, Barbara Allen souligne l'impact des transformations rapides de l'environnement sur les possibilités ou non des habitants de pouvoir s'approprier leur lieux de vie : *On a l'impression que l'un des problèmes majeurs vient de ce qu'on a le sentiment que les gens sont « posés là » aussi sur le plan temporel, c'est-à-dire qu'ils vivent en ville nouvelle dans des endroits dont certains se transforment à une rapidité phénoménale qui ne permet pas la progressivité nécessaire à la construction des lieux: sur le mode de l'appropriation* (HEVN, p. 57).

avant de partir vivre dans le Sud, puis elle est revenue en région parisienne pour des raisons professionnelles. Elle réside à Bussy-Saint-Georges où, après avoir loué un appartement, elle est devenue propriétaire d'un logement dans un bâtiment collectif. Bussy est *une ville champignon qui va exploser*. Les grues font partie du paysage de Bussy-Saint-Georges et ses multiples chantiers annoncent les quartiers nouveaux (photos 13 et 14).

Depuis votre arrivée, il y a quatre ans, est-ce que vous avez l'impression que votre environnement a évolué ?

C'est-à-dire ?

Est-ce que vous trouvez que ça a changé ?

Oui, complètement... On aurait dû prendre des photos... Ici, quand on est arrivés, c'était en construction... De l'autre côté du RER, il n'y avait rien. C'est une ville champignon, ça a explosé ! Ça va même trop vite, il n'y a pas assez de place dans les écoles, ça va trop vite... C'est dommage aussi parce que de ce côté là du RER, ils ont conservé une certaine unité alors que de l'autre côté, c'est pas pareil, il y a des ravalements complètement différents... Il y a des porches aussi, mais c'est pas les mêmes. Enfin bon, ils font aussi un peu n'importe quoi... Ils ont construit des maisons énormes à côté ! Oui, l'environnement a changé... Je ne dis pas que ça c'est dégradé parce que ça reste toujours agréable, mais c'est dommage que ça se construise comme ça. Mais c'est logique parce qu'ici, c'est le seul endroit où ils peuvent construire, parce près de Paris ou même dans les Yvelines, ils ne peuvent plus... Donc je comprends que ça se développe avec les transports et tout ça, mais ça se développe trop vite, ça se construit trop et ils n'arrivent pas toujours à construire les infrastructures qui vont avec...

Et autour de Bussy

Oui, Ferrières, le village à côté, ça se construit depuis 6 mois et puis à côté, il va y avoir un supermarché, et puis Serris encore... J'ai compté la semaine dernière, en allant faire les courses, 14 grues !!! Vous vous rendez compte : 14 grues !... Et là, ils vont ouvrir une route qui mène directement au Val d'Europe

Pour vous, c'est dans la logique des choses ?

Que ça grandisse ?... Oui malheureusement, c'est dans la logique des choses parce qu'il faut construire des logements et qu'ici, il y a des terrains libres. Mais maintenant, je trouve ça regrettable qu'on aille si vite et qu'on ne garde pas un peu plus d'espace... Ici, ça va, on a des trottoirs larges et des grandes avenues, mais du côté du RER, on les a sacrifiés ! Les arbres aussi !!!

C'est plus dense pour vous ?

Oui, et ça c'est un peu regrettable

Photo 13 : Les chantiers et les grues de Bussy-Saint-Georges



Date de la photo : 2004

Photo 14 : Quartier en construction à Bussy-Saint-Georges



Date de la photo : 2004

Dans l'immédiat, ces changements ne remettent pas en cause les projets résidentiels de Carine. Mais à terme, elle n'envisage pas de rester en région parisienne, qui n'est qu'une étape dans son parcours professionnel et dans celui de son conjoint.

3.2. Refus ou mise à distance du changement : renforcement de l'ancrage résidentiel ?

L'ancrage résidentiel paraît encore plus fort quand les habitants se sentent protégés et à l'abri des changements. Certes, l'évolution du contexte urbain implique une évolution du profil de la population, comme le soulignent les habitants, mais c'est aussi l'environnement au sens physique qu'ils cherchent à préserver (**photos 15 et 16**).

Les habitants mettent à distance ces changements urbains en choisissant de résider dans les bourgs historiques et communes anciennes de la ville nouvelle où le développement est limité (Lino et Caroline, Adélaïde). Mais ils opèrent une dissociation forte entre leur quartier et le reste de la ville, garante de leur stabilité résidentielle, lorsqu'ils mettent à l'écart leur quartier résidentiel du reste de la ville.

Les études menées dans les années quatre-vingts se fondaient sur l'évolution de l'environnement social pour expliquer le départ des ménages résidant dans la partie Ouest de la ville ; l'évolution du peuplement est toujours présentée comme un risque accompagnant le changement mais se double dans la partie Est d'un risque touchant l'environnement et le cadre de vie, entendus ici au sens physique du terme.

Caroline et Lino résident à Montévrain et sont sur le point d'acheter une maison dans le Vieux Saint-Thibault. Ils sont conscients que les alentours de Lagny ou de Saint-Thibault sont appelés encore à se développer mais ils savent que dans *leur enclave*, pour reprendre le terme utilisé par Lino, peu de transformations devraient interférer avec le cadre de vie actuel.

Est-ce que vous pouvez imaginer Lagny ou Saint-Thibault dans une dizaine d'années ?

Lino : Oui, Lagny ça ne va pas trop bouger, Saint-Thibault non plus, enfin, je ne parle pas du nouveau parce que c'est encore extensible.

Caroline : C'est bizarrement foutu Saint-Thibault.

Lino : Oui, Saint-Thibault c'est... Tout ce qui est nouveau, je ne sais pas, mais Lagny, je pense que ça ne bougera pas parce que tout est construit, il n'y a plus de terrain, il n'y a plus rien : c'est pour ça qu'ils vont à Bailly-Romainvilliers et tout ça.

Et l'environnement plus large autour de Lagny et de Saint-Thibault, vous pouvez l'imaginer ?

Caroline : Autour ?

Lino : Oui, c'est facile à envisager : il suffit d'aller au GAN et on voit le plan... Au SAN, ah oui !! Avant, c'était le GAN, le GAN était géré par le SAN, enfin je ne sais plus, mais bref, il y a le plan d'occupation du sol pour les 20 prochaines années, c'est du délire !

Vous pouvez imaginer à quoi ça pourrait ressembler ?

Lino : Nous, non, parce qu'on est dans notre enclave à Saint-Thibault. Derrière c'est Gouvernes, ça ne bougera jamais !

Caroline : Non, nous, ça ne bougera pas : c'est déjà tout construit et il n'y a plus de place.

Photo 15 : Serris, les bureaux des promoteurs



Date de la photo : 2005

Photo 16 : La Vallée de la Gondoire



Date de la photo : 2005

Après avoir été propriétaire d'un duplex à Lognes, Jean est devenu propriétaire d'une maison individuelle à Bussy-Saint-Georges. Sa femme et lui souhaitaient, dans un premier temps, plus d'espace pour leurs enfants mais ils cherchaient également à quitter l'environnement social de Lognes. Depuis leur arrivée, Bussy-Saint-Georges s'est considérablement développée mais Jean souligne qu'il est *à l'abri* de ces changements. Son quartier résidentiel est mis à distance du centre ville.

Depuis que vous êtes arrivés, trouvez-vous que Bussy a changé ?

Oui, beaucoup !

Qu'en pensez-vous ?

Ça a changé, surtout le centre ville et le RER, comme on en parlait tout à l'heure. Il y a des problèmes mais, moi, je ne suis pas trop concerné parce que quand je passe le matin à 7 heures, ils ne sont pas là et le soir non plus... Mais de toute façon, il y a des policiers et de toute façon, ici, on ne voit rien. On est tranquille... Même ceux qui arrivent de la province disent que c'est calme ! Maintenant, il y a beaucoup de monde à Bussy mais on a rien senti.

Ça ne vous a pas perturbé ?

Non, ici on est complètement isolés. Ceux qui habitent là-bas ne viennent jamais ici et vice versa. Non, les jeunes restent autour des commerces et du RER, il ne se passe rien ici...

Saviez-vous, au moment où vous avez acheté, que la ville allait changer comme ça ?

En 1991 quand on a acheté, on avait un peu cette image du film « un long fleuve tranquille » avec pas trop de HLM ou des gamins qui s'embêtent toute la journée... On a quand même fui ces eaux-là [...]. On cherchait un endroit tranquille, c'était ça l'objectif.

Et Bussy avait cette réputation au début des années 90 ?

Il n'y avait personne, c'était vraiment ça l'objectif ! [...]

Et comment vous envisagez Bussy dans 10 ans ?

Avec ce qu'ils nous chantent, c'est 10 000 personnes de plus !! Des immeubles tout le long du RER avec du monde partout mais ici, on est au calme, il n'y a pas de raison pour que quelqu'un vienne, il n'y a rien à faire.

Jean a 56 ans, au moment de l'entretien. Sa femme institutrice vient d'arrêter son activité professionnelle et leurs enfants ont quitté le domicile familial. Le couple n'envisage pas de changer de logement, ni de quitter Bussy-Saint-Georges.

3.3. Une évolution du cadre de vie qui fait rupture : quitter la ville nouvelle

Christine est née à Livry-Gargan (93) en 1966. Elle a grandi à Conches où ses parents résident encore actuellement. Elle a quitté le domicile parental pour s'installer à Paris puis en Seine-Saint-Denis. Elle souhaitait, avec son mari, acheter une maison déjà existante dans *le coin*, là où elle a grandi. Les contraintes financières modifient le projet résidentiel du couple. Ils achètent un pavillon sur plan à Serris en 1995 : *Paris, c'est trop la ville, déjà ici on commence à avoir du mal, donc, non, on est bien là, on est plus au calme mais, bon, il y a eu beaucoup de changements...* Les relances ont été très difficiles tout au long de l'entretien comme si Christine conservait une retenue vis-à-vis de son lieu de vie. Le cadre de vie ne correspond plus aux attentes de Christine.

Le changement est un thème récurrent dans le discours de Christine.

Si je vous parle de Marne-la-Vallée est-ce que ça vous dit quelque chose ?

Ah oui ! Depuis que j'ai douze ans, ça devient de pire en pire ! (rire) C'est vrai que Marne-la-Vallée au départ, c'était top ! Moi, depuis que je suis à Conches, j'ai tout, tout vu ! Conches c'est un site classé... Mais si, ça a changé, parce qu'avant mes parents habitaient dans le lotissement qu'ils ont fait avant Guermantes et tout ça. Guermantes n'existait pas, enfin toutes les maisons qui sont derrière n'existait pas. Il y avait juste leur bout de rue [...]. C'était pas encore construit... C'est vrai qu'ici c'était des champs²⁶¹... Quand j'avais 8 ans, je venais ici en vélo à travers les champs, on ne croisait pas de routes, ça a bien changé quand même...

Les lieux que Christine fréquente montrent un évitement des nouveaux quartiers. Elle privilégie les lieux propres à son enfance (Lagny, Guermantes, Chanteloup, Conches, Bussy-Saint-Martin).

J'ai mes origines ici, mes habitudes ici, mais justement vous voyez, je ne vais pas aux commerces qui sont ici, c'est vrai que c'est des nouveaux trucs [...]. Ça m'arrive une fois de temps en temps d'aller chez l'épicier mais sinon le pain, en général, je le fais à la maison donc voilà ! [...] Donc

²⁶¹ Les propos de Christine rappellent l'importance des vides pour les habitants de la ville nouvelle d'Isle-d'Abeau et les conséquences en matière de choix d'aménagement. Les perspectives de développement du secteur 4 s'appuyant sur une densité urbaine plus importante que celle du secteur 3 vont à l'avenir modifier considérablement le paysage actuel de la ville nouvelle. A partir d'entretiens menés auprès d'habitants de cette ville nouvelle, Yves Chalas montre que *l'espace est perçu en tant que volume et en tant qu'espacement c'est-à-dire l'espace entre les pleins qui permet une liberté de vue, de mouvement et de pensée : c'est de l'espace pour l'œil* (Chalas, 2005, p. 45). Les vides ont été produits par une logique urbanistique, celle d'une ville nouvelle *qui rompt avec le modèle traditionnel de la grande ville dense et une erreur de prospective démographique* (Chalas, 2005, p. 43). En d'autres termes, la croissance attendue et ayant justifié le projet d'aménagement a été moindre comparé à ce qui était escompté. Ces vides sont pour l'auteur une spécificité de la ville nouvelle de l'Isle-d'Abeau et contribue à son originalité morphologique et à son identité. Cette appropriation de l'espace a pour conséquence des attentes, particulièrement en matière d'urbanisme : *la poursuite inéluctable ou nécessaire de l'aménagement devrait avoir pour priorité de ne pas pénétrer dans ces vides ou bien d'intervenir afin que rien ne change, afin que ces vides gardent leur qualité de vide précisément* (Chalas, 2005, p. 45-46). Ces vides sont, pour les habitants, des *ready-made* de l'aménagement, des œuvres urbaines déjà toutes faites. Yves Chalas utilise ce terme en référence à l'artiste Marcel Duchamp (1887-1968) qui s'écarte de la peinture dans les années 1910 pour réaliser les premiers *ready-made*. Les *ready-made* sont des objets manufacturés que l'artiste extrait de leur contexte sans y apporter la moindre modification autre que sa signature. C'est donc par analogie à l'usage d'un état donné que l'auteur fait référence au terme de *ready-made*. Cette citation issue de l'enquête de terrain menée par Yves Chalas explicite ces propos et les attentes des habitants qui s'inscrivent dans un registre similaire à celui de Christine : *On n'a pas envie de voir des maisons partout et des immeubles partout. On n'aime pas bien ça, nous. Il ne faut pas construire nos vides. Préservons-les tant qu'on peut. On en a besoin. Il ne faut pas en rajouter. C'est très bien comme ça. Tout ce qui est parc de loisirs, champs, tout ce qui est parking également, grâce à eux on respire mieux. L'Isle-d'Abeau, c'est aéré et c'est bien. Nos élus sont devenus conscients, j'espère qu'ils ne vont pas faire des maisons partout. On a besoin des constructions et des espaces non construits comme d'un tout* (Chalas, 2005, p. 45).

c'est vrai que la boulangerie, on n'y va pas... Sinon c'est des restos, des trucs de beauté, des centres de remises en forme, c'est...

Et autrement vous fréquentez des commerces à Serris sur la place ?

La banque, c'est tout...Et comme c'est moi qui fais les comptes de mon mari, j'y vais souvent ! (rire) mais sinon, non...

Est-ce que vous allez au Village Disney de temps en temps ?

Non, pas du tout !

Tout à l'heure, vous m'avez parlé d'espaces verts...

Mais là, il y a les bois qui sont pas loin, et il y a plein de balades à faire, et c'est plus calme, hein ! (rire)

Vous fréquentez davantage les forêts ?

Oui, il y en a plein partout, là derrière, Villeneuve-le-Compte... derrière Jossigny, Ferrières, il y a beaucoup moins de monde et c'est beaucoup plus calme (rire)...C'est vrai qu'ici c'est plus trop la campagne, on n'en est pas loin mais quand même... De toute façon maintenant, il y a Bussy qui touche Conches... Bussy ça se construit de partout, ça continue mais je ne sais pas où ils vont encore en mettre parce que (rire) ça devient vraiment... Non mais c'est que Bussy, Bussy-Saint-Martin, c'était la moitié d'une rue quand j'étais petite. Bussy-Saint-Georges, c'était deux petites rues, c'était vraiment petit... C'est vrai, quand on regarde maintenant, c'est impressionnant...

Vos souvenirs sont vraiment différents de ce qu'on peut voir, comme vous le disiez...

Oui, c'est vrai, ça n'a rien à voir...

Christine envisage de déménager et de quitter la région parisienne : *Là, on se tâte pour partir en province [...] mais il y a le travail. On sait ce qu'on quitte mais on ne sait pas ce qu'on trouve [...] si on s'en va, c'est maintenant ! [...]. Donc, on le fait dans les deux ans ou bien on ne le fait pas.* Le refus du changement renvoie au rôle tenu dans les choix de localisation résidentielle par l'environnement et le cadre de vie. Les paysages changent et évoluent à Marne-la-Vallée. Or, Fourny et Micoud nous rappellent le rôle croissant que jouent les paysages dans les représentations que les habitants ont de leur lieu de vie : *L'importance de l'aspect visuel, le rapport esthétique au milieu ne pouvant que croître, le cadre représentant un signifiant particulièrement fort* (Fourny, Micoud, 2002, p. 36).

Conclusion du chapitre 6

Les mobilités résidentielles internes sont le signe d'un ancrage dynamique à Marne-la-Vallée et soulignent la capacité du parc de logements à pouvoir s'adapter à l'évolution de la demande. Mais au-delà, ces mobilités résidentielles résultent aussi de la banalisation du marché du logement en ville nouvelle qui annonce un premier frein possible à l'ancrage résidentiel des ménages à Marne-la-Vallée. Revendre pour effectuer une plus-value est l'une des motivations du ménage. Le taux de propriétaires occupants, plus élevé à Marne-la-Vallée qu'en moyenne en Ile-de-France, accentue ce mécanisme du marché immobilier. Ce phénomène a pour conséquence de contraindre le choix d'autres ménages, dont les ressources financières sont limitées, à reconsidérer leur choix résidentiel pour pouvoir s'adapter aux exigences actuelles du marché. Ces difficultés touchent notamment les plus jeunes débutant leur parcours en ville nouvelle dans le parc locatif privé ou souhaitant accéder à la propriété.

Une deuxième difficulté relève du poids des transports, que les habitants expriment non pas en termes financiers²⁶² mais en termes de vécu. L'acceptation d'un temps de transport élevé repose sur une culture de la mobilité faisant que les habitants ont développé des compétences en matière de transport et l'ont intégrée à leur mode de vie. Elle relève aussi d'un compromis qui exprime les atouts et les limites de l'ancrage résidentiel de ces ménages à Marne-la-Vallée. Ce compromis reste fragile. Si à court terme, les ménages en acceptent les contraintes, à moyen et long terme ils pourront revoir leur choix.

La troisième limite que nous avançons quant à la construction et la poursuite d'un ancrage résidentiel à Marne-la-Vallée porte sur l'adéquation entre le cadre de vie que sont venus chercher certains ménages et l'évolution de l'environnement, induite par les projets d'urbanisation de la ville nouvelle, notamment dans la partie Est de Marne-la-Vallée. Certains ménages adoptent différentes stratégies pour se mettre à l'abri des changements, d'autres renoncent et souhaitent quitter un lieu de vie qui ne correspond plus à ce qu'il y avait projeté.

²⁶² Si la proximité des transports en commun (Martine) ou la présence de l'autoroute A4 (Marine) a été déterminant dans le choix de la localisation résidentielle, le coût financier du transport n'a pas été mentionné par les enquêtés. Pourtant, depuis la fin des années quatre-vingt-dix, les études ont montré l'impact de la localisation résidentielle sur le *coût transport* (Orfeuil J.-P., Polacchini A., 1998 ; DREIF, 2005). Quelques enquêtés ont toutefois soulevé la question du coût du déplacement en parlant des transports en commun. Pour se rendre à Paris comme pour se déplacer à l'intérieur de la ville nouvelle, le coût du déplacement estimé par les habitants est plus élevé en RER qu'en voiture. En effet, les tarifications reposent aujourd'hui encore sur un système de *zones* où le prix s'accroît au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre de Paris. Or, tous les déplacements sont loin de converger aujourd'hui vers la capitale.

CHAPITRE 7 – UN BASSIN DE VIE AFFIRMÉ : CONSÉQUENCES EN MATIÈRE DE LOGEMENTS ET DÉPLACEMENTS

Introduction du chapitre 7

Les mobilités quotidiennes des habitants se recentrent à Marne-la-Vallée et les mobilités résidentielles internes témoignent d'un processus d'ancrage en ville nouvelle. Nos deux hypothèses de travail sont donc confirmées : ces deux mobilités concourent au développement du bassin de vie de Marne-la-Vallée. Mais nous avons vu que l'émergence de ce bassin de vie s'accompagnait de certaines fragilités (marché du logement pour les jeunes, temps de transport, et changement du cadre de vie). Elle amène aussi de nouvelles questions en matière d'aménagement. Nous nous concentrerons sur deux d'entre elles. Nous analyserons les conséquences du vieillissement de la population en matière de logement et celles découlant du recentrage des activités en ville nouvelle, soit l'augmentation des déplacements internes à Marne-la-Vallée.

1. LA VILLE NOUVELLE FACE AU VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION

Quarante ans après leur création, les villes nouvelles ne sont pas des *villes-étapes* (Deneux, 1992). La population vieillit sur place. On observe à Marne-la-Vallée un processus d'assimilation des jeunes générations. Le parc de logement participe à ce processus et les mobilités résidentielles internes confirment un ancrage dynamique. Mais, la banalisation du marché immobilier et le coût actuel du logement nécessitent, pour certains, de reconsidérer leur localisation résidentielle. Ces derniers sont contraints de s'éloigner de la ville nouvelle pour trouver un logement correspondant à leurs revenus.

Le vieillissement de la population sur place se traduit aussi par l'émergence d'une classe d'âge pour le moins récente à Marne-la-Vallée : en 1999, la part des 40-59 ans est désormais équivalente à la moyenne francilienne. Si les ménages continuent à se stabiliser et si cette population continue de vivre à Marne-la-Vallée, elle modifiera profondément la pyramide des âges de la ville nouvelle à court terme. Les études faites à l'occasion du RGP 1999 montrent que les habitants ont fortement tendance à vieillir dans leur logement et, déjà, certaines communes de Marne-la-Vallée observent une diminution de la population entre 1990 et 1999 (Noisiel notamment). La part des 60 ans et plus reste relativement faible mais elle a progressé plus rapidement, dans les années quatre-vingt-dix, que la moyenne régionale²⁶³. Comment les habitants résidant en ville nouvelle envisagent-ils la fin de leur activité professionnelle ? Cette question nous paraît d'autant plus

²⁶³ Les évolutions possibles de la pyramide des âges de Marne-la-Vallée pourraient, comme ailleurs, faire apparaître une nouvelle population à propos de laquelle le socle de connaissances reste aujourd'hui à construire. Ce contexte a donc conduit le PUCA (Plan Urbanisme, Construction Architecture) à lancer, en 2006, une consultation de recherche prospective sur un thème peu étudié, les liens entre le vieillissement de la population et l'habitat, suivant quatre axes prioritaires : la mobilité résidentielle des retraités, le rôle croissant des retraités sur le marché du logement, les comportements patrimoniaux des ménages âgés et de leur famille, la prise en compte de l'habitat des personnes vieillissantes par les acteurs (PUCA, 2007). Le bilan de cette consultation offre un cadrage statistique au niveau national dont nous proposons un extrait afin de rendre compte des enjeux liés au vieillissement de la population : *La population de la France va vieillir très sensiblement au cours des prochaines décennies. Entre 2000 et 2050, selon les projections de population de l'INSEE, le nombre de personnes âgées de 60 ans et plus devrait doubler. L'effectif des tranches d'âges les plus élevées devrait augmenter de façon spectaculaire encore : le nombre de personnes âgées de 75 ans et plus pourrait être multiplié par trois et celui des 85 ans et plus, vraisemblablement concernés par la dépendance ou du moins par une perte d'autonomie, pourrait être multiplié par quatre (1,3 million en 2000 et 4,8 millions en 2050). La part des 60 ans et plus dans la population, égale à un cinquième en 2000 va donc s'accroître fortement et pourrait dépasser un tiers à l'horizon de la projection. L'augmentation du nombre de personnes âgées dépendantes en 2040 pourrait atteindre 1,2 million, soit une hausse de 43%. Ces évolutions découlent, pour l'essentiel, de la structure actuelle de la pyramide des âges : c'est en effet l'entrée des générations nombreuses du baby-boom dans le 3ème et 4ème âge qui en est la cause principale. S'y ajoute le fait que la durée de la vie s'est considérablement accrue au cours des soixante dernières années et qu'elle continue d'augmenter. Le phénomène est donc inéluctable et son amplitude ne serait faiblement affectée que par l'augmentation de la fécondité ou par un ralentissement des gains de l'espérance de vie. Situation inédite dans l'histoire, cette évolution sans précédent se traduira par une coexistence de deux générations de retraités dans une même famille, les personnes de 60-70 ans et de leurs parents âgés de 80 à plus de 90 ans.* Les textes issus du séminaire organisé par le PUCA, en 2004-2005, préparant cette consultation ont fait l'objet d'une publication BONVALET C, DROSSO F, BENGUIGUI, HUYNH M. dir., 2007, *Vieillesse de la population et logement : les stratégies résidentielles et patrimoniales*, PUCA, MTETM, Paris, la Documentation française, 509 p.

importante que les études de PIAURIF ont montré un ralentissement des départs de la région parisienne au moment de la retraite (Louchard, 2002).

À partir de nos entretiens, nous allons voir comment les enquêtés envisagent la fin de leur activité professionnelle et construisent ou ont construit leur projet de retraite. Cette analyse se veut exploratoire et propose quelques pistes de réflexions pour des recherches à venir. Ayant opté, dans le cadre de notre enquête qualitative, pour un échantillon rendant compte de la diversification des profils socio-démographiques des habitants de Marne-la-Vallée, nous avons rencontré des enquêtés d'âges différents. Parmi eux, certains ont entre 45 et 60 ans, d'autres sont plus âgés.

Adélaïde, Simon et Simone sont âgés respectivement au moment de l'enquête, en 2005, de 66, 72 et 77 ans. Nous nous appuyons en partie sur ces entretiens pour notre analyse.

Tous trois ont cessé leur activité professionnelle. Adélaïde est née à Paris. Elle a grandi à Villejuif puis a vécu avec son mari à Rungis avant d'acheter un pavillon à Pontault-Combault. Adélaïde s'est installée à Bailly-Romainvilliers en 1995 suite au décès de son époux. Simone est aussi née à Paris, elle a grandi à Montreuil. Elle est partie vivre à Bruxelles pendant quelques années avant de revenir en région parisienne où elle a vécu, à Lagny-sur-Marne, avant de s'installer à Bailly-Romainvilliers en 1987. Elle y vit seule depuis le décès de son mari. Simon, quant à lui, est né à Chelles. Son parcours professionnel l'a amené à vivre dans différentes communes de Seine-et-Marne. Il est revenu habiter avec sa femme à Marne-la-Vallée au moment de sa retraite. Il a racheté la maison familiale.

Nous ferons aussi appel au récit de Martine (52 ans), Jean (56 ans) et Claude (59 ans). Jean, Martine et Claude sont encore actifs. Jean et Martine travaillent à Paris et Claude à Roissy. Ils ne sont pas nés en région parisienne. Jean est arrivé à Paris avec ses parents, Martine avec son conjoint pour débiter sa vie professionnelle et Claude pour faire ses études. Martine et Jean habitent à Marne-la-Vallée depuis 24 ans et Claude depuis 12 ans.

1.1. Résidence principale et secondaire : départ à moyen terme probable mais bi-résidentialité envisageable

À l'approche de la fin de leurs activités professionnelles, certains ménages commencent à envisager leur avenir résidentiel. Pour ceux qui ont fait l'acquisition d'une résidence secondaire, deux possibilités se présentent : ils peuvent conserver leur logement principal tout en passant une partie de l'année dans leur deuxième résidence ou quitter définitivement leur résidence principale pour résider à l'année dans leur résidence secondaire. Martine et Claude sont dans cette situation. Avant d'envisager de quitter Marne-la-Vallée et la région parisienne, ils souhaitent tous deux conserver un pied-à-terre dans leurs communes respectives, Lognes et Torcy.

Claude et sa femme ont acheté un appartement à Nice. Le couple n'a pas décidé pour autant de revendre sa maison à Bussy : *Déménager, peut-être pas déménager mais on a déjà prévu une retraite plutôt*

dans le midi, près du soleil donc nous venons de faire l'acquisition d'un appartement à côté de Nice... C'est tout récent : l'année dernière, fin 2004 [...] Maintenant, on y descend relativement souvent, il y a un petit peu d'aménagement à faire mais ça se fera doucement. Dans un premier temps, ils souhaitent conserver leur maison à Bussy et envisagent même de revendre leur appartement à Nice pour revenir définitivement à Bussy : J'ai du mal à quitter cette ville alors on verra par la suite, quand je n'aurai plus d'activité professionnelle, on descendra probablement sur la côte, et puis quand on n'aura plus envie de remonter, on se séparera de cette maison [...]. Peut être même qu'on pourrait faire le choix inverse, on peut avoir une lassitude de la côte d'Azur et revenir ici, pourquoi pas ! C'est pour ça qu'on a les deux, justement pour avoir le choix et on n'est pas pressé... Il faut que ce soit un loisir des deux côtés et avoir l'esprit tranquille (rire).

Martine et son mari ont fait construire une maison en bord de mer en Vendée. Elle envisage de conserver un pied-à-terre en ville mais son histoire familiale laisse place à moins d'hésitation quant au choix résidentiel définitif qui interviendra au moment de la cessation de l'activité professionnelle. Martine est attachée à la Vendée : *Nous, on est vendéens au plus loin que je peux remonter, c'est la Vendée uniquement, donc c'est moi qui suis venue à Paris sinon tout le reste de la famille est encore-là bas... Mes parents, mes frères et sœurs... et mon mari aussi...* Ce sont des raisons professionnelles qui ont amené Martine et son mari en région parisienne et c'est leur souhait d'accéder à la propriété qui les a conduits à Marne-la-Vallée. Ils y sont restés uniquement pour ces raisons-là : *Pendant des années, on pensait repartir et puis, du coup, parce que mon mari, mon oncle l'a fait rentrer dans la société, il a fait son bout de chemin là et puis voilà !* Les personnes que Martine considère comme proches et importantes sont en Vendée.

Quelles sont les personnes que vous considérez comme proches aujourd'hui ?

Des gens proches... au niveau affectif ?

Oui

Il y a la famille bien sûr, et les amis d'enfance.

Ils sont en Vendée ?

Oui. Avec le recul, je pense que les amitiés que l'on se fait après, c'est pas pareil, on va faire des sorties ensemble, on va se voir avec plaisir mais si on ne se voit pas pendant trois mois on ne va pas s'appeler [...] On s'attache moins... Les amis d'enfance, là, par contre... Nous, ça nous est arrivé, surtout au début quand on était à Paris... Nos amis sont restés là-bas... On a dû couper les ponts... Il y a eu des parenthèses très longues mais finalement, c'est eux qui sont proches aujourd'hui...

Vous ne les aviez pas vus pendant longtemps... Vous avez repris contact à une période en particulier ?

Euh... c'est vrai que toute la période avant, on était surtout attaché à se faire à la vie parisienne et puis on n'avait pas les moyens de descendre, et puis tout le monde n'avait pas les moyens de venir nous voir sur Paris (rire)... En plus, on était dans des petits logements... Et puis après, on a renoué facilement... Là, on voit bien que si on perd contact avec les gens qu'on a connus ici, eh bien, je sais qu'on ne se verra plus... C'est comme ça que je le vois... c'est l'impression que j'ai...

Alors pour vous aujourd'hui, c'est la famille et la Vendée

Oui, et puis maintenant, je crois que le but ça va être d'y retourner.

Vos enfants habitent en région parisienne ?

Oui, on n'en a que deux... Mon aîné, Damien, est par là, à Saint-Thibault et Arnaud, le second, habite encore là.

Le fait de conserver une proximité géographique avec ses enfants ne semble pas déterminant dans les choix que Martine sera amenée à effectuer. En évoquant la possibilité que son fils aîné aurait pu, au moment du départ du domicile parental, quitter la région parisienne, elle exprime d'autres façons de garder contact avec ses enfants que la simple proximité physique. *Oui, il m'aurait manqué, ça c'est clair, mais on ne veut pas les retenir... Son frère est parti pendant un an aux États-Unis c'était très très dur mais on communiquait par internet et puis voilà, (rire). Mais c'est vrai, on n'a pas été habitué comme ça, autant mon mari que moi, on n'a jamais été couvé. On est partis de la maison, moi, j'avais 18 ans... On n'a jamais été retenu... Si on ne donnait pas de nouvelles, on ne donnait pas de nouvelles... Tant pis... (rire)... Des fois, ma mère me dit : « Ça fait longtemps que tu ne m'as pas appelée ! », alors je lui dis : « Mais toi non plus t'appelles jamais, t'appelles que quand il y a un mort, alors tu parles ! » (rire) et, je sais pas, je pense que c'est une façon de respecter la vie des autres...*

Martine et son mari ne sont pas encore à la retraite. C'est donc dans le temps que la décision de quitter Lognes, Marne-la-Vallée, et la région parisienne se fera.

1.2. Rester ou partir : l'attachement au logement

L'attachement au logement est également un critère déterminant dans les choix résidentiels s'effectuant au moment de la retraite.

1.2.1. « Cette maison, c'est ma vie »

Simone est l'enquêtée la plus âgée que nous avons rencontrée. Elle habite la maison de ses grands-parents auxquels elle était très attachée. Cette maison, pour elle, cristallise cette histoire autour de laquelle s'articule le récit de Simone : *Ce sont les parents de mon grand-père qui avaient une petite maison là. Quand ils ont eu certainement un peu d'argent, ils ont fait bâtir là mais au début il n'y avait qu'une seule grande pièce et... [...] je ne sais pas comment ils ont fait construire ça, je ne sais pas trop, mais au-dessus de la porte du cellier, c'était gravé 1856 donc elle ne doit pas être toute jeune cette maison ! [...] Alors quand mes grands-parents paternels sont revenus de Paris, ils se sont installés dans cette maison et ils ont aménagé peu à peu pour que ce soit habitable [...] et quand mes grands-parents sont morts, ce sont mes parents qui sont venus à leur retraite demeurer ici... On ne sort pas de cette maison (rire) [...] J'étais heureuse ici, j'étais plus heureuse ici que partout ailleurs ! J'adorais mes grands-parents, eux ils étaient... Ah oui c'est vraiment une histoire d'amour ! Vous voyez chez mon grand-père, il y avait deux frères et lui, trois, ses parents trois garçons, ma grand-mère a eu trois garçons et moi j'étais la première fille qui arrivait dans le... à la suite quoi ! Alors là, c'était (rire)... Simone venait y passer ses vacances, d'où les liens particuliers qu'elle a développés avec ses grands-parents : *Il y avait l'autocar, il y avait une ligne d'autocar qui faisait Paris-Meaux qui s'arrêtait au coin de Bailly. On me mettait à l'autocar à Porte de Vincennes et hop, je débarquais là toute seule. Durant la guerre, enfant, elle a quitté Paris pour venir se réfugier : En 38-39, je suis revenue ici chez ma grand-mère parce que mes parents pensaient que c'était plus sûr ici. Donc, je suis restée peut-être deux ans ici, j'ai été à l'école ici, j'ai passé mon certificat d'études ici (rire) : c'était la première chose qu'on passait à l'époque. Et puis, je pense que je suis repartie... Je pense que je suis restée au moins deux ans et après je suis retournée à Montreuil.**

Lorsque Simone habitait en Belgique, ses grands-parents et cette maison familiale lui manquaient : *Je me déplaisais pas tellement mais je m'ennuyais de mes grands-parents ! Vraiment c'était... je m'ennuyais de Bailly-Romainvilliers et de mes grands-parents voilà !* Au moment de l'enquête, Simone n'envisage pas de changer de logement. Elle n'a jamais envisagé de vivre ailleurs.

Est-ce qu'à un moment, avant de vous installer ici, vous avez envisagé ou imaginé habiter ailleurs ?

Non ! Ah non, cette maison, moi, cette maison, ma vie c'est ici, j'ai tellement été heureuse chez mes grands-parents, ici, que ma vie c'était ici, je ne me voyais pas ailleurs !

C'est quelque chose que vous aviez dans la tête depuis longtemps ?

Oh, depuis toujours ! Depuis toute petite, c'était toujours là...

À aucun moment vous n'avez pensé vous installer ailleurs ?

Aller habiter ailleurs, finir mes jours ailleurs ? Non.

Adélaïde, est également attachée à son logement mais l'exprime différemment. Il ne s'agit pas d'une maison familiale. Elle s'est installée à Bailly-Romainvilliers suite au décès de son mari. Elle s'est appropriée son nouveau lieu de vie en effectuant divers aménagements intérieurs et extérieurs. Elle est attachée à son logement : *La maison, c'est pareil, quand je vous dis que j'ai l'impression de l'avoir habitée toute ma vie ou dans une seconde vie, je ne sais pas... Et c'est drôle, parce que les gens ou mes amis, lorsqu'ils venaient au début dans la maison, ils me disaient tous « Oh, je me sens bien dans cette maison ! » je me disais qu'il y avait un truc. Et c'est vrai, qu'il y a un truc ! C'est vrai, elle n'est pas extraordinaire du tout. Elle est même pas tellement bien foutue, elle est pleine de rajouts d'ailleurs [...]. Elle est pas très très grande : il y avait une toute petite chambre, là, le salon, la cuisine, et moi j'ai fait une autre chambre dans le grenier, une grande chambre et un dressing dans le grenier, j'ai une petite salle de bain... Donc voilà, mais je ne sais pas pourquoi mais je m'y plais ! Je m'y plais... Vous voyez ce que je veux dire ? [...]. J'ai l'impression d'y avoir vécu depuis beaucoup plus longtemps. Pourquoi ? Je n'en sais rien !*

1.2.2. « Oui, mais moi, j'ai des amis à Paris »

Mais Adélaïde commence à connaître des problèmes physiques ce qui l'amène, malgré l'attachement qu'elle a pour sa maison, à envisager de la quitter : *Là c'est dur, j'arrive plus à planter des rosiers, à me baisser, c'est dur ! Alors, je me dis que le jour où je ne pourrai plus le faire, peut-être que je deviendrai un peu plus rationnelle [...] Et puis il y a un étage en plus... Donc, j'attendrais pas d'être complètement à terre, je m'en irai, c'est évident... À moins que je reste vaillante ! (rire) Il y en a, hein ? L'autre fois, j'ai rencontré une dame qui a 94 ans ! Elle est beaucoup plus alerte que moi, elle marche plus vite que moi ! (rire) [...]. Mais si je me dis que je dois partir, je partirai. Probablement que j'aurai de la peine mais je le ferai. J'y laisserai un petit peu de ma peau parce qu'on laisse toujours un petit peu de soi quelque part mais bon, il y a des choses pires [...] Non, je ne m'en irai pas avec plaisir, c'est sûr, je me plais beaucoup ici, c'est sûr, ça me plaît ici et puis je me sens bien ici ! Mais si je ne peux plus descendre l'escalier...*

Adélaïde évoque la possibilité de s'installer dans une maison de retraite : *Si je peux rester là cinq ans, je resterai là cinq ans. J'aurai soixante neuf ans. Peut-être que je resterai là dix ans, je ne sais pas, mais après je ne sais pas [...] Pas sûr, parce que de, toute façon, comme j'ai des problèmes de dos, c'est pénible, j'irai*

probablement dans une maison de retraite. Je tâcherai de trouver quelque chose qui me convienne et j'aimerais mieux le trouver moi-même, de mon plein gré, vous voyez ce que je veux dire [...] De trouver moi-même et... voilà. Pour que ma fille n'ait pas de dilemme. Je veux que ça soit de ma propre initiative. Je ne veux pas la mettre en situation de choisir à ma place : c'est vrai, c'est pas toujours facile. C'est pas facile pour celui qu'on met dans une maison de retraite mais c'est pas facile non plus pour ceux qui le font. Et j'en parlais avec une copine qui a mon âge et elle aussi elle dit la même chose que moi parce qu'on est des indépendantes [...]. Et puis, il y a des maisons de retraite pas mal !

Elle envisage aussi de quitter la région parisienne et de *se transplanter* dans le Sud avec des amis.

Vous envisageriez de quitter la région parisienne pour vous installer près de vos amis ?

Oui (rire), je ne le dis pas à ma fille ! Quoique, l'autre fois c'est elle qui me l'a suggéré, elle me dit : « Pourquoi tu ne vas pas habiter là-bas maintenant que les enfants sont grands » ? [...] Elle me dit : « Pourquoi tu ne cherches pas quelque chose près de chez Mireille²⁶⁴ ? ». Avec des amis plus anciens l'autre jour, on a discuté de chercher un endroit parce qu'on est plusieurs couples, enfin, moi, je ne suis pas un couple, mais enfin, et ils sont en train de se dire qu'ils vont essayer de se transplanter comme ça par exemple dans le même village ! Chacun chez soi, hein, mais pour rester quand même à proximité. D'abord, pour ne pas se perdre et puis pour s'assister au cas où. Et ils m'ont dit : « Pourquoi tu ne viens pas avec nous ? ».

Où veulent-ils se « transplanter » ?

Dans le sud, dans le sud... alors je me suis dit : « C'est pas une mauvaise idée, pourquoi pas ? », parce que je ne me vois pas m'en aller toute seule dans le sud, toute seule parachutée dans un... D'abord il faut se méfier. On n'est pas bien reçu. Les gens ne sont pas là à nous attendre, hein, c'est pas vrai ?... Si je le faisais, ça serait avec quelqu'un mais j'y ai déjà pensé...

Mais beaucoup de choses peuvent retenir Adélaïde en région parisienne. Elle est très attachée à sa fille, son gendre et ses petits-enfants qui résident à quelques kilomètres de Bailly-Romainvilliers, à Crécy-la-Chapelle : *Moi, je dis que j'ai gagné un fils quand ma fille s'est mariée, et puis des petits- enfants aussi !! Ça c'est ce qu'il y a de plus proche !* Malgré les liens forts qu'Adélaïde cultive avec eux, elle ne conçoit plus la proximité familiale comme nécessaire, ce qui lui permet d'autant plus d'envisager son départ pour la Dordogne. Pour elle, *le cycle est passé : Elle [la fille d'Adélaïde] avait besoin de moi tant que les enfants étaient tout petits mais maintenant ils sont de plus en plus autonomes [...]. Je dis que c'est un cycle et que ce cycle est passé... [...]. Je me dis que, eux, ils vivent leur vie et puis, je sais pas, c'est... c'est difficile parce que, c'est dans la tête : je ne peux pas me passer d'eux et ,en même temps, je m'en irais bien aussi... J'en sais rien. C'est comme ça, c'est pas quelque chose que je rejette, voilà ! Je le ferai peut-être jamais mais j'y ai déjà pensé parce que les enfants sont plus grands.*

Comme Martine, Adélaïde évoque les divers moyens de communication qui permettent, malgré la distance géographique, de rester en contact. *C'est sûr que ma fille me manquerait... C'est vrai que maintenant on a internet et tout ça, on s'achète une petite webcam et puis on se voit. Je vois avec ma cousine qui est partie à Saint-Pierre et Miquelon, on se parle comme ça !* En raison des liens qu'elle cultive avec ses proches, il lui faudra du temps avant de prendre cette décision si tant est qu'elle la prenne un jour. Plus Adélaïde envisage l'éventualité de quitter son logement et la région parisienne, plus des freins affectifs à son départ apparaissent :

²⁶⁴ Mireille est une amie d'Adélaïde qui habite en Dordogne.

Mais bon, après on quitte la région parisienne, moi, j'ai des amis à Paris, des amis avec qui je suis très très proche, et puis des gens qui m'ont... quand je me suis retrouvée toute seule²⁶⁵ qui m'ont sorti de mon coma, presque, surtout quand on se retrouve brusquement seule comme ça, surtout après deux années de maladie. Et c'est eux qui m'en ont sortie. À l'origine, c'est un collègue de travail d'ailleurs tellement proche que je ne vous ai pas parlé avec qui je travaillais. Un collègue, sans plus, on ne se voyait même pas en dehors du travail, c'était vraiment un collègue... En plus, on était collègues de téléphone parce que lui travaillait dans un service immobilier donc j'avais un rapport avec lui quand on montait des crédits. Et puis, bon, on avait sympathisé.

Seulement par téléphone ?

Oui, oui, et puis, de temps en temps, le midi on allait déjeuner. Et puis, quand je me suis retrouvée toute seule, c'était comme ça. Et puis un jour, il voyait bien que j'allais pas bien (rire). Il m'appelle et me dit : « Tu m'enverras un chèque de 1000 F, j'ai pris deux billets pour Marrakech ! ». C'est un homosexuel. Donc il m'a dit : « J'ai vu un voyage qui n'était pas cher et je nous ai inscrits (rire) donc tu m'envoies un chèque de 1000 F ». Évidemment ma fille m'a dit : « Mais, Maman, t'es pas bien !! » et puis je suis partie quand même ! Ça s'est très bien passé et on est devenu vraiment amis et plusieurs fois après on est partis ! On a fait une croisière dans les Antilles, en Egypte et tout ça, et puis je vais dîner régulièrement chez eux et puis sinon, c'est eux, qui viennent parce qu'ils n'ont pas de jardin à Paris, donc on est proches, on est vraiment proches. Ça m'embêterait de ne plus les voir. Donc il y a tout ça, il n'y a pas que ma fille, il y a aussi ça, c'est important des gens, quand je dis qu'ils m'ont sortie... Je ne voulais plus voir personne il fallait me forcer ... Donc ça m'embêterait de ne plus les voir non plus, c'est vrai. Ça compte quand même, on ne peut pas effacer ça...

Mais vous disiez tout à l'heure qu'il y avait plein de moyens pour rester en contact

Oui, il y a plein de moyens, c'est pour ça, il faut que ça vienne tout doucement. Peut-être que je le ferai, peut-être que je ne le ferai jamais. Et puis, ça dépend comment on se sent, aussi, on verra (rire) mais, ici, je me plais à Bailly.

Le récit de Simone témoigne d'un attachement fort au logement. Pour Adélaïde, il y a aussi l'attachement à sa famille et à ses amis proches qui résident à proximité de Bailly, à Paris ou ailleurs en Ile-de-France. Or, l'avancée dans l'âge peut aussi entraîner des difficultés à vivre dans son logement. Étant donné les attaches de cette personne en région parisienne, un départ semble difficilement envisageable. Dans quelle mesure Adélaïde, qui a fait le choix au moment du décès de son mari et au moment de sa retraite de venir s'installer à Bailly-Romainvilliers, peut-elle y rester ? Le parc de logements de Marne-la-Vallée prévoit-il aujourd'hui des logements dont les qualités pourraient répondre aux contraintes que rencontrent ces personnes ? Des structures d'accueil pour les personnes de grand âge y sont-elles prévues ? Ces questions nous amènent maintenant à analyser les caractéristiques de l'offre urbaine pouvant répondre à ce que ces habitants attendent de leur environnement.

1.3. Le cadre de vie de Marne-la-Vallée : des atouts face au vieillissement

1.3.1. Les quartiers denses : commerces, équipements et soins

Lorsque Adélaïde est venue habiter à Bailly, les caractéristiques du logement ont été décisives mais celles de l'environnement aussi. Elle est arrivée à Bailly en 1997. Cette commune débutait son développement, Adélaïde avait pris connaissance des équipements et des services qui allaient s'y implanter :

²⁶⁵ Adélaïde a quitté Pontault-Combault suite au décès de son mari en 1992.

Il y avait juste la maison témoin, celle de l'entrée qui faisait bureau de vente. C'est tout ce qu'il y avait... Mais je savais... Je m'étais renseignée, j'avais même vu le plan qui n'était même pas fini puisque le rond-point de l'entrée à Bailly va être complètement cerné comme ça. En fait, c'est un centre ville, le rond-point ! Je savais oui, oui je savais... Et c'est même un petit peu pour ça... Je me suis dit qu'il allait y avoir des commerçants, qu'il allait y avoir des services de transports... On est plus de 5 000 habitants maintenant, mais je le savais. C'est un peu pour ça que je suis venue quand même parce que je me suis dit que si dans quelques années, je ne peux plus conduire - parce qu'on ne sait jamais - j'aurais au moins des commodités, voilà ! Je ne serais pas paumée dans un village !

C'était un point important pour vous ?

Oui, ne pas être obligée de venir nous ravitailler. Ici, à la limite, c'est pas très loin : on peut y aller à pied. On peut aller voir le médecin à pied, aller à la pharmacie à pied...

D'accord

Il faut y penser malgré tout !

Jean, qui habite à Bussy-Saint-Georges, confirme l'importance de la présence d'équipements et de commerces dans les choix résidentiels suivant la cessation d'activité. Des raisons professionnelles l'ont amené à habiter dans la Creuse pendant plusieurs mois. Durant cette période, il a conservé sa maison à Bussy-Saint-Georges. *Pendant deux ans, j'ai bossé à Genouillac, on habitait Chassignite... Vous voyez, ça sent bon le milieu de la France et j'habitais à 30 km de l'usine et c'était une fabrication de laine de roche pour le groupe Saint-Gobain. [...] On était bien là-bas, et puis il fallait découvrir la région, Limoges, Bourges, enfin toute la région centre qu'on ne connaissait pas du tout. Donc pendant deux ans, on devait revenir une fois par mois à tout casser.* Jean résidait dans une maison à l'écart de la ville. Il a découvert un autre cadre de vie et en a aussi mesuré toutes les contraintes : *Ça, c'est un truc qu'on a découvert dans la Creuse... On pensait y passer notre retraite mais on s'est rendu compte par exemple que pour les soins, c'était une catastrophe. Vous avez un dentiste à TréfoUILly-les-Oies, à vingt bornes, et puis c'est un vieux, incompétent, et vous vous dites « Oh là là !! ». Sinon, il faut aller à Châteauroux qui est à cent cinquante bornes alors qu'ici c'est à cent mètres ! C'est incroyable, pour passer des radios il fallait aller à Limoges, c'était très compliqué... On n'a pas idée de la vie qu'on a là-bas... Il n'y a pas de soins, c'est pas suivi comme ici [...]. Du coup, on va peut-être rester ici... On restera ici parce qu'on ne sait pas si les enfants vont aller à l'étranger. Alexis veut aller au Canada avec son amie, donc on se disait que rester entre les aéroports, c'est plus sympa... [...] Parce qu'on les voit très bien se balader à travers le monde ! Donc on ira les voir. Alors que si on est dans la Creuse ou en Bretagne, c'est galère. Ici on est tranquilles et pas loin pour voyager... Mais bon, c'était une bonne expérience ! Ça fait du bien d'aller voir la province profonde. C'est pas mal la province, mais c'est bien aussi la région parisienne.* Jean et sa femme, aujourd'hui à la retraite, n'envisagent pas de quitter Bussy-Saint-Georges et Marne-la-Vallée. Ils ne souhaitent pas particulièrement retourner en Bretagne dont tous deux sont originaires. L'expérience du couple dans la Creuse semble avoir été déterminante. L'isolement et la nécessité de parcourir des dizaines de kilomètres pour des besoins médicaux les ont amenés à mesurer le confort dont ils disposent à Bussy-Saint-Georges.

1.3.2. Le TGV et l'aéroport : des atouts pour des projets de vie

Outre la présence d'équipements et de services, la présence de moyens de transport comme l'aéroport est présenté comme un avantage tout aussi déterminant. Pour Jean, la présence des

infrastructures de transport comme l'aéroport lui permet de rejoindre ses enfants quel que soit le pays où ils décideront de s'installer.

Vous parliez tout à l'heure de votre retraite. Vous comptez déménager prochainement ?

Pas vraiment, non. Du coup, on va peut-être rester ici, on restera ici parce qu'on ne sait pas si les enfants vont aller à l'étranger. Alexis veut aller au Canada avec son amie, donc on se disait que rester entre les aéroports, c'est plus sympa...

Vous pensez vraiment à la proximité des aéroports ?

Oui, parce qu'on les voit très bien se balader à travers le monde ! Donc on ira les voir. Alors que si on est dans la Creuse ou en Bretagne c'est galère. Ici, on est tranquille et pas loin pour voyager... Mais bon c'était une bonne expérience ça fait du bien d'aller voir la province profonde. C'est pas mal la province mais c'est bien aussi la région parisienne !

C'est vrai, vous avez de la famille en Bretagne

Oui, il y a mes sœurs, mais il y a aussi les frères et sœurs de ma femme, elle a aussi un frère qui habite à Torcy et un autre frangin qui est à Buc et sinon une soeur.

D'où est originaire la famille de votre conjoint ?

De Saint-Malo.

Et une partie de sa famille en région parisienne ?

Oui, ses deux frères... A la limite on est plus proches de ses deux frères que de mes sœurs... On les voit plus...

Et leur présence vous incite à rester par ici à votre retraite ?

Oui, c'est sûr...

Votre femme envisage la retraite de la même manière que vous ?

J'ai l'impression que c'est collectif ce que je vous dis là !

La présence de la gare TGV et du RER, implantées à Serris et qui assurent en partie le bon fonctionnement de Disneyland (**photos 17 et 18**), entre également en compte dans les arbitrages opérés par les ménages au moment de leur retraite. Simon et Joséphine habitent à Bailly-Romainvilliers. Depuis qu'ils sont à la retraite, ils partagent leur temps entre leur maison à Bailly et les voyages en Province où ils rendent visite à leur famille et à leurs amis.

Joséphine : Même à l'heure actuelle, on a des retraites, on a des permis, on peut prendre le train, on a des amis en Bretagne, on va 4-5 jours en Bretagne, on a des amis à Bordeaux, on a ma belle-soeur à Saint-Maxim, donc vous voyez, on prend le train et on s'en va !

Vous prenez le train à quelle gare ?

Simon : Eh bien à Chessy ! Le TGV ! Il vous emmène dans toute la France, c'est pas fait pour les chiens !

Justement de Bailly, comment vous faites pour aller à Chessy ?

Joséphine : Si on voulait, on pourrait prendre le car, le car nous y emmène directement mais on a des amis.

Simon : Oui, on a des amis et on leur dit : « Dis donc, on prend le train à telle heure » et alors ils nous disent : « On va t'emmener ! ».

Joséphine : Et puis, sinon, il y a notre fille, elle vient nous emmener, et elle vient nous chercher.

Vous partez souvent comme ça en dehors de la région parisienne ?

Simon : Oh bien là ? Depuis que j'ai arrêté d'être maire, ça nous arrive, depuis 5 mois, on a bien été deux mois et demi partis !

Joséphine : Ah bien oui, parce que les gens au téléphone nous disent : « Oh, ça y est, vous êtes chez vous ! » (rire).

Donc vous voyagez de plus en plus ?

Joséphine : Oh bien, vous savez, nous, on est attendus de partout hein ! Avant-hier, j'ai eu une amie, Paulette, et c'était : « Alors, quand est-ce que vous venez ? » Bientôt, bientôt, mais tout le monde nous attend ! »

Donc vous passez autant de temps ici que dehors ?

Simon : Oh bien, je ne sais pas, on va voir comment tout ça va se goupiller au printemps !

Photo 17 : La gare RER de Val d'Europe



Date de la photo : 2008

Photo 18 : La gare TGV de Chessy-Marne-la-Vallée



Date de la photo : 2008

Nous avons proposé, à partir des entretiens, d'esquisser quelques pistes quant aux arbitrages opérés par les ménages concernés par cette étape de la vie. Plusieurs facteurs se montrent déterminants : l'acquisition d'une résidence secondaire, l'attachement au logement, l'importance des proches résidant en région parisienne et la qualité de l'offre urbaine de la ville nouvelle. À ces facteurs s'ajoute aussi l'aisance financière. Ces ménages privilégient les quartiers denses donnant accès aux commerces de proximité et aux principaux équipements. L'accès aux transports à grande vitesse comme le TGV et les aéroports sont aussi des atouts laissant supposer que le cadre de vie proposé par Marne-la-Vallée possède aujourd'hui certaines qualités recherchées à l'aune du nouveau projet de vie. Ces résultats prennent d'autant plus de poids que les ménages rencontrés ont aussi, à un moment donné de leur parcours de vie, quitté la ville nouvelle et qu'ils y sont revenus. L'expérience d'un ailleurs conforte aussi un ancrage à Marne-la-Vallée. Mais, à terme, compte tenu de l'attachement porté au logement et de la satisfaction qu'elles ont à l'égard de leur cadre de vie, certaines personnes vont se retrouver dans la situation de devoir intégrer un logement adapté à leurs contraintes physiques ou intégrer un centre d'hébergement spécialisé. Cette offre est-elle aujourd'hui présente en ville nouvelle ? L'hébergement des personnes âgées fait-il partie des programmes à venir ?

2. VERS UNE AUGMENTATION DU TRAFIC INTERNE À MARNE-LA-VALLÉE

Nous avons vu que les conditions de déplacements en Ile-de-France avaient évolué : leur détérioration a amené certains habitants à limiter leurs déplacements, vers Paris notamment, et à recentrer leurs activités en ville nouvelle. En outre, la progression du pourcentage des actifs résidant et travaillant sur place et le recentrage des activités quotidiennes en ville nouvelle ont également pour effet d'accroître le nombre de déplacements internes à la ville nouvelle. Or, nous l'avons constaté, pour les mobilités domicile-travail, Marne-la-Vallée ne fait pas exception, les trajets de courte distance privilégient l'usage de la voiture. Par ailleurs, le vécu des déplacements, surtout pour les actifs empruntant quotidiennement le RER, porte aussi à conséquence sur les mobilités résidentielles et peut expliquer, à terme, le départ de la ville nouvelle. L'émergence du bassin de vie de Marne-la-Vallée, qui s'observe à partir des mobilités résidentielles et quotidiennes des habitants, s'accompagne donc aussi d'une densification des déplacements internes à la ville nouvelle et des échanges que la ville nouvelle établit avec son environnement proche. La densification des flux automobiles provoquée par les habitants de la ville nouvelle serait-elle consécutive à l'ancrage résidentiel des habitants en ville nouvelle ?

Au cours des entretiens, des personnes enquêtées ont souligné l'augmentation du trafic interne à Marne-la-Vallée : *Là, ça devient difficile de circuler [...] Quand on est arrivés, il y a 10 ans, il y avait peu de monde qui passait dans la rue. Mais depuis que là, un peu plus haut, il y a des maisons, des appartements, la circulation a beaucoup changé* (Mélanie, Montévrain)²⁶⁶. Les études trafic menées par la DREIF ou différents bureaux d'études ne sont guère optimistes quant à l'évolution des conditions de circulation en ville nouvelle et plus largement sur l'Est parisien (DREIF, 2002). Or, ce fait intervient dans la façon dont les habitants présentent leur lieu de vie et occasionne chez eux des stratégies pour le revaloriser : *La région parisienne n'est pas une région qui attire (rire)... c'est vrai que malheureusement, quand on dit qu'on habite la région parisienne, il y a le mauvais côté de la région parisienne, et tout le monde s'imagine les embouteillages, la pollution, la circulation voilà, malheureusement, c'est... l'image ! Alors du coup, maintenant quand on est à l'extérieur et qu'on nous demande d'où on vient, je ne dis plus la région parisienne [...] je dis que je viens de la Seine-et-Marne... et là ... ça change un petit peu (rire) [...]. La Seine-et-Marne, tout le monde ne sait pas où se trouve la Seine-et-Marne déjà (rires communs), donc, c'est à l'extérieur de Paris, à la campagne (rire). Non, l'image... l'image n'est pas très...*

²⁶⁶ Les déplacements vers les principaux pôles de Seine-et-Marne comme Meaux ont aussi évolué. La ville nouvelle développe des échanges avec ses communes proches mais ces échanges s'accompagnent aussi d'une augmentation de la circulation. Carine habite à Bussy et travaille à Meaux où elle se rend en voiture : *Où, je ne peux pas faire autrement : il n'y a pas de transport. Son trajet varie entre trente minutes et une heure : En dehors des heures de pointe, je vais mettre trente minutes. Puis c'est le matin, si j'ai cours à 8h30 ou si je finis le soir à 17h30, je ne vais pas mettre moins d'une heure...*

Nous verrons comment le recours à l'automobile apparaît nécessaire pour la plupart des habitants et caractérise leur mode de vie. Nous examinerons ensuite les limites de l'usage des transports collectifs évoqués par les habitants. Enfin, nous étudierons l'impact de la durée d'installation sur l'équipement automobile du ménage et l'évolution de la place accordée à la proximité des transports en commun dans les parcours résidentiels internes des habitants.

2.1. Les déplacements internes à la ville nouvelle : conséquence d'un mode de vie ou inadaptation des transports en commun ?

2.2.1. Une organisation urbaine impliquant l'usage de l'automobile pour les déplacements internes à la ville nouvelle

Les choix effectués en termes d'aménagement et d'urbanisme en ville nouvelle sont l'une des raisons qui expliquent le recours à l'automobile sur de courtes distances. À la fin des années quatre-vingts, un rapport du Conseil Économique et Social rappelle que l'espace urbain de Marne-la-Vallée est décrit comme étant fragmenté, morcelé et pouvant seulement être parcouru en automobile (Fourrier, 1988). Aujourd'hui encore, pour les habitants, le recours à la voiture marque nettement leur mode de vie²⁶⁷.

Certains quartiers offrent une densité suffisante pour donner lieu à une concentration de commerces et de services auxquels les habitants peuvent accéder à pied, d'autres nécessitent l'usage de la voiture. Une partie des déplacements internes à la ville nouvelle, suscitée par la réalisation des différentes activités quotidiennes, implique donc, pour les habitants, l'usage de la voiture et nécessite pour d'autres de passer leur permis de conduire.

Martine habite à Lognes, dans un quartier construit au début des années quatre-vingts. Dans une partie de son récit que nous avons vu précédemment, Martine soulignait le manque de commerces de proximité. Seul le centre commercial situé dans la commune voisine lui permet d'adapter son organisation familiale à sa vie professionnelle. Elle s'y rend une fois par semaine et ne conçoit pas d'y aller davantage : *Je ne vais pas prendre la voiture le soir... et justement c'est ce que je n'aime pas dans ce mode de vie...* Pour Laura, qui habite à Bussy, le manque de magasins de proximité

²⁶⁷ Nous rappelons que Marne-la-Vallée est la ville nouvelle où les actifs utilisent le plus les transports en commun pour se rendre sur leur lieu d'emploi. Ils sont aussi plus nombreux à avoir recours à ce mode de transport en dehors de leur trajet domicile-travail (achats, courses, loisirs, sport, relations amicales et familiales, démarches administratives...). Les résultats sont moins tranchés si l'on s'intéresse aux pratiques de déplacement des plus jeunes : autant de jeunes âgés de 15 ans et plus se rendent sur leur lieu d'études en transports en commun qu'en moyenne sur l'ensemble des cinq villes nouvelles (65% à Marne-la-Vallée et 64% en moyenne dans les cinq villes nouvelles) mais le pourcentage de ceux s'y rendant en voiture y est plus élevé (17% contre 13%). Si les jeunes résidant à Marne-la-Vallée utilisent autant les transports collectifs pour des motifs autres que les études (84%), ils les utilisent moins fréquemment qu'en moyenne dans les autres villes nouvelles. Les jeunes semblent aussi privilégier le RER au réseau bus et adopter plus souvent qu'en moyenne dans les autres villes nouvelles plusieurs modes de transport pour rejoindre leur lieu d'études. Le réseau bus est-il performant pour répondre à la demande de déplacements des habitants de Marne-la-Vallée ?

implique, comme pour Martine, l'usage de l'automobile. Pour elle, le mode de vie qu'elle mène à Marne-la-Vallée est différent de Paris, où elle a vécu durant ses études après avoir grandi en province : *Je trouve qu'ici on n'a pas une vie de parisien, tout se pense avec la voiture*. L'usage de la voiture au quotidien, indépendamment du temps de transport, est un facteur qui influence l'image que les habitants présentent de leur lieu de vie, image avec laquelle Martine et Laura sont en désaccord.

La voiture semble indispensable pour une partie des habitants. Marta est argentine. Elle est venue habiter en France à Marne-la-Vallée car son mari a été muté à Noisiel où il travaille pour l'entreprise Nestlé. Elle réside à Lagny-sur-Marne depuis 2002. Elle n'utilise pas de voiture et n'aime pas conduire. Elle souhaite reprendre une activité professionnelle et débiter une formation pour perfectionner son français :

C'est vrai qu'on m'a dit : « Ici, au début, si tu veux bouger, il te faut une voiture ! ».

Qui vous disait ça ?

Pas mal d'amis, pas mal d'amis.

Ils ont tous une voiture ?

En fait, ils ont tous commencé sans voiture et ils ont vu que c'était pas tellement génial et que si tu veux faire des choses... Je ne sais pas aller à Meaux²⁶⁸, c'est compliqué avec les transports en commun. Donc, finalement, les gens achètent une voiture.

Et tu penses que pour toi, c'est possible de faire ce que tu veux faire en transports en commun ?

Pour l'instant, je ne sais pas, pour l'instant, je vais me débrouiller mais quand je suis allée à l'ANPE, ils m'ont conseillé avant de faire un cours de français mais je ne me rappelle même pas le village²⁶⁹. Mais c'est une très bonne école, très bien, mais c'est impossible de s'y rendre sans voiture...

Au moment de l'enquête, Marta n'envisage pas de passer son permis de conduire. Elle souhaite apprendre à se déplacer, quitte à limiter sa recherche d'emploi : *Il vaut mieux que j'apprenne à savoir me déplacer là où je veux, où je peux me déplacer, où je ne peux pas, et comment fonctionnent les transports, et tout ça, voilà !*

Julie et Cathy se sont retrouvées dans une situation identique et toutes deux ont décidé de passer leur permis de conduire. Julie est arrivée à Serris en 2003. Elle habite à proximité du centre commercial. Elle a décidé de passer son permis de conduire après son installation : *C'est-à-dire, quand vous n'avez pas le permis, votre vie est tout à fait différente. C'est-à-dire que vous faites vos courses dans le froid, dans la pluie et vous marchez quinze minutes avec ce qu'il faut porter et c'est un petit peu infernal, et quand il faut le faire une à deux fois par semaine, voilà, quoi ! Je l'ai passé surtout pour ça...*

Cathy est venue vivre à Émerainville avec son conjoint originaire de Noisiel. À son arrivée en 2003, elle n'avait pas de permis de conduire, elle résidait chez ses parents à Vitry-sur-Seine et était coutumière des transports en commun. Au moment de l'enquête, elle prend des leçons de

²⁶⁸ Une amie de Marta travaille à Meaux. Cette dernière habite à Bussy-Saint-Georges.

²⁶⁹ Pour Marta, les communes de Marne-la-Vallée sont des *villages*. Les représentations qu'elle a du village sont induites par son parcours résidentiel : Marta a vécu depuis son enfance dans des grandes villes.

conduite. Elle ne partage pas l'avis de son ami, Laurent, sur les facilités de transports en commun à Marne-la-Vallée. Pour elle, *la voiture c'est nécessaire*.

Quand vous dites que vous avez tout ici, à quoi vous pensez exactement ?

Laurent : J'ai pas besoin d'aller à la capitale pour trouver ce que je veux, depuis quelques années. Avec tous les centres commerciaux, les gares RER, les réseaux d'autobus on peut se déplacer facilement maintenant... On a tout à portée de main !

Cathy : Absolument pas d'accord !

Laurent : Bon, toi, tu as l'habitude du Val-de-Marne, tu as l'habitude d'avoir un bus toutes les cinq minutes !

Cathy : Oui, moi, j'ai l'habitude encore que ce soit plus proche, plus développé, encore plus accessible [...]. Regarde la dernière fois : à l'auto-école, elle m'a dit : « *Vous habitez où ?* » - Émerainville ». Elle m'a dit « *Hou la, la, oui, vous avez besoin de votre permis* ». Elle m'a dit : « *Vous habitez où avant ?* » Je lui ai dit : « *Dans le 94* ». Elle m'a dit : « *Hou la, la, vous avez besoin de votre permis, vous ne pouvez rien faire sans votre permis* ». Je lui ai dit : « *Non, je ne peux pas aller à la poste, chez l'épicier d'à côté, non il y a rien si on ne prend pas le véhicule* » [...]. Ici, il y a le minimum, c'est déjà bien, mais pour se distraire, il n'y a pas grand chose... Si on n'a pas de permis et pas de véhicule ça devient encore plus délicat. C'est vrai que pour moi, c'est le super point négatif du 77... C'est super parce qu'on a de grands espaces verts mais alors, on si on n'a pas de permis...

2.2.2. Le poids de l'automobile dans la gestion et l'organisation familiales quotidiennes : « les parents taxis »

L'usage de la voiture s'amplifie aussi en fonction de la situation familiale. Le nombre et l'âge des enfants impliquent des activités scolaires et extrascolaires qui multiplient les trajets d'accompagnement²⁷⁰, faisant du père, ou plus souvent de la mère, un *parent taxi* (De Singly, 2002). La localisation résidentielle influe sur les contraintes familiales *et sur la nature des problèmes rencontrés au quotidien dans la mobilité*. Selon Vincent Kaufmann et Michaël Flamm, *l'habitat périurbain est souvent plébiscité par les familles avec des enfants en bas-âge car le jardin permet l'autonomisation des enfants* (Raymond et al. 1966, Pinson et Thomann 2002). *Les parents considèrent plus généralement que les quartiers périurbains offrent un cadre de vie plus adapté à leur progéniture que la ville (proximité des espaces naturels, « grand air », etc.). En revanche, ce type de localisation est beaucoup moins apprécié des adolescents et de leurs parents. Les premiers se plaignent de la dépendance à l'automobile dans laquelle ils se trouvent, dépendance qui découle à la fois du manque d'animation dans les quartiers et de la forme urbaine de ces quartiers* (Chombart de Lauve 1977, Kaufmann et al. 2001). *Les seconds (les parents) se trouvent quant à eux confrontés à des problèmes d'accompagnement qui nécessitent souvent un jonglage complexe dans la gestion des activités quotidiennes dans le temps et l'espace* (Ascher 1998 : 148, Kaufmann 2001), *jonglage ayant pour effet de limiter les loisirs des femmes* (Klöckner 1998 : 27) (Kaufmann, Flamm, 2002, p. 14)²⁷¹.

²⁷⁰ Les déplacements ayant comme motif l'accompagnement sont intégrés au motif *autre* de l'Enquête Globale Transport 2001. Cette dernière inclut les déplacements liés aux affaires personnelles et à la santé. Pris dans sa globalité, le motif *autre* a augmenté régulièrement entre 1976 et 2001. Son poids au sein de l'ensemble des déplacements franciliens est passé de 22.2% à 24.4% (Courel, Meyere, Nguyen-Luong, 2005). Les motifs de déplacement énumérés sont les suivants : travail, affaires professionnelles (en dehors du lieu de travail fixe et habituel), école (enseignement primaire, secondaire et supérieur), loisirs (y compris visites), achats et retour au domicile. Cette dernière modalité a été adoptée par l'IAURIF dans le cadre d'une étude portant sur l'impact des modes de vie sur les déplacements (Courel, Meyere, Nguyen-Luong, 2005) sur laquelle nous nous sommes appuyés pour présenter l'évolution du motif *autre*.

²⁷¹ Les références bibliographiques indiquées par Vincent Kaufmann et Michaël Flamm sont dans l'ordre de citation les suivantes :

- HAUMONT A., HAUMONT N., RAYMOND H., 1966, *L'habitat pavillonnaire*, L'Harmattan, Paris, 150 p.

Cette question apparaît surtout dans le récit d'Irène quand elle parle de ses trois enfants et de la multiplication des trajets que nécessitent les activités scolaires et extrascolaires : *Moi la voiture, je connais bien (rire)*. Elle passe 1h 30 par jour dans sa voiture, non pas pour se rendre à son travail mais pour accompagner ses enfants et effectuer les achats nécessaires à la vie courante du cercle familial : *Bon, le matin, le lundi matin [...]. J'emène mon fils à l'école pour 8h30, je reviens. J'en ai une deuxième à amener à 10h30, ensuite je reviens à la maison. Ensuite, je vais chercher Margot, la deuxième, je repars au lycée la chercher à 12h30 parce qu'elle mange à la maison. Je la ramène à 13h30 (rire). Quand je vous dis que je fais le taxi, eh bien, c'est terrible !!! 13h30 donc, après je suis un peu tranquille [...] Ça fait du bien, donc je fais ce que j'ai envie de faire [...] Et alors le lundi, [...] Margot rentre seule, et Paul, oui, je vais le chercher, je vais le chercher à 17h [...] Après, Margot, je la raccompagne à la danse à Chessy à 19 h. Donc je reviens chez moi et je repars la chercher à 20h30 parce que, souvent, mon mari n'est pas rentré, donc il ne peut pas et tout ça... Donc là, je ne sais pas, Chessy j'en ai pour 20 minutes aller/retour, donc vous n'avez qu'à voir ! [...] Je passe du temps quand même... Je ne vais pas très loin mais [...]. Là, maintenant, moi, j'en ai assez, hein, vraiment j'en assez !!* En dépit des moments de déplacement qu'Irène décrits comme étant privilégiés et qui sont favorisés par l'espace restreint de l'automobile²⁷², elle vit ses déplacements comme une contrainte. Elle n'imagine pas que ce poids puisse durer encore longtemps. Ses propos marquent une forte lassitude. Babette décrit sa situation en termes forts : elle en a *marre de marre*, pour elle, *c'est terrible*.

D'autres parents arrivent à s'organiser entre eux et à limiter ainsi leurs déplacements. Babette habite aussi dans le nouveau Saint-Thibault-des-Vignes. Elle est mariée et a deux enfants aujourd'hui adolescents : *ils [les enfants d'Babette] ont des activités, Benoît faisait du rugby et il n'y en avait pas ici, donc il allait à Villiers-sur-Marne. Donc pourquoi il allait à Villiers aussi, c'est parce qu'il y avait l'un de ses copains, un petit copain de Saint-Thibault, qui allait là-bas donc c'est le grand-père qui les accompagnait... et puis moi quand je pouvais et puis sinon, Chloé a fait de la danse avec ses copines. C'était à Saint-Thibault, donc j'avais l'avantage qu'ils faisaient leurs activités en fonction des copains et copines qu'ils avaient sur Saint-Thibault et on s'arrangeait avec les mamans en fonction du travail pour les accompagner ou aller les chercher.*

Outre le fait de nous informer sur le poids des déplacements liés au trajet d'accompagnement et sur la difficulté pour les habitants de trouver une offre de transports collectifs correspondant à leur demande, les trajets d'accompagnement nous renseignent également sur les modes d'apprentissage de la mobilité à Marne-la-Vallée. Celle-ci s'effectue essentiellement en voiture et prédispose donc les adolescents, à l'âge requis, à son utilisation²⁷³. Cette situation est favorisée

- PINSON D., THOMANN S. 2002, *La maison et ses territoires*, L'Harmattan, Paris, 207 p.

- Chombart de Lauwe M.-J., 1977, "Leurs pratiques, nos regards", in *Autrement* : 10/77. p. 14-24.

- Kaufmann V. et al., 2001, *Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté ?*, La Documentation Française, Paris.

- Ascher F. 1998, *La République contre la ville*, l'aube, La Tour d'Aigues.

- Kaufmann V. 2000, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines*, Presses polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne.

- Kellerhals J. 1995 « Plaidoyer pour une étude des territoires de la famille », in Bawin-Legros B. et al. (eds.), *Les espaces de la famille*, Actes du colloque de Liège, AISLF, p. 3-7.

²⁷² *C'est un moment où je suis toute seule avec elle [sa fille Margot], personne ne nous ennue, c'est vrai : il y a toujours un petit frère ou un grand frère... Là, on est toutes les deux... (silence) [...]. C'est vrai qu'il y a des moments sympas, c'est vrai que c'est des moments où on est ensemble et où on peut discuter dans la voiture et tout et tout, mais là franchement, non, j'en ai vraiment ras le bol...*

²⁷³ François de Singly nous rappelle que l'acquisition de ce capital social, qu'il nomme *liberté de circulation* doit être appris. Elle [la liberté de circulation] donne accès à l'âge adulte qui dans les sociétés contemporaines ne s'effectue plus sous le mode d'un

d'autant plus que c'est l'obtention du permis de conduire qui donnera la possibilité à ces adolescents d'acquérir leur autonomie en matière de déplacement. Irène attend ce moment avec impatience : *Je me dis, là, j'ai Antoine qui va avoir son permis, donc, lui, je pense qu'il va beaucoup m'aider et même Margot, je lui dis : « J'ai hâte que tu conduises parce moi j'en ai ras le bol de t'emmener à la danse et tout ! » Ah non, non, non ! Ça, ça sera vraiment bien, là j'en ai vraiment marre mais alors marre de marre !!! (rire) Vraiment hein ! Il est temps qu'elle ait son permis, je pense que l'année prochaine ça sera bon ! Je vais apprécier !* Très tôt aussi le fils aîné d'Babette a passé son permis de conduire. Le ménage dispose au moment de l'enquête en 2005 de trois véhicules :

C'est important pour votre fils d'avoir une voiture ?

Oui, oui !!

Il ne pouvait pas faire autrement ?

Ben, c'est-à-dire que pour se déplacer (...) c'est pas très pratique, et puis, moi, le soir par exemple il a commencé à sortir, euh, j'en avais un peu marre d'aller le chercher quand il avait sa copine : il fallait aller le chercher le soir à minuit, bon, voilà. Au bout d'un moment une fois qu'il a eu le permis, c'était pratique et puis en plus, maintenant il va chercher sa sœur ! Donc voilà, on lui a donné une voiture (rire) ! [...] Il faut vraiment une voiture, il faut vraiment quelqu'un pour les accompagner même quand ils sont en âge de prendre les bus tout seuls.

2.2.3. Le réseau de bus de Marne-la-Vallée en question

Les trajets d'accompagnement ou les déplacements quotidiens effectués par les habitants soulignent aussi des obstacles à l'utilisation des transports en commun. Le réseau de bus pouvant permettre d'effectuer des déplacements de courte distance, soit pour rallier les stations RER ou la gare SNCF, soit pour se déplacer d'un point à un autre en ville nouvelle, suscite de la part des habitants des remarques qui font état des différents freins limitant son utilisation.

L'organisation du réseau de bus en ville nouvelle est qualifiée de peu performant par les bureaux d'études qui ont réalisé le diagnostic territorial de Marne-la-Vallée en janvier 2002 (Chemin Faisant/GERPA/GTC, 2002) et ce qui corrobore les propos des habitants. Marne-la-Vallée est découpée en deux grandes zones de desserte de bus correspondant chacune à un gestionnaire différent. Le réseau RATP couvre la partie Ouest de la ville nouvelle, soit les secteurs 1-2, et comptabilise dix lignes : le réseau PEPS-AMV, avec 24 lignes, s'étend sur la partie Est de Marne-la-Vallée. Les secteurs 3-4 accueillent aussi les lignes de Seine-et-Marne²⁷⁴. *Cette sectorisation (...) ne permet pas un maillage complet de la ville nouvelle et (...) les principaux réseaux de bus sont essentiellement orientés vers les fonctions de rabattement vers les gares RER et SNCF. Par ailleurs, compte-tenu des lacunes du réseau routier et de sa saturation prévisible à moyen terme, il est à prévoir des difficultés importantes pour les réseaux de bus qui empruntent le même réseau de voirie et, en l'absence de voies réservées ou de sites propres,*

rite unique, d'une barrière qui séparerait nettement les adultes des jeunes ; il s'opère progressivement depuis l'enfance [...] On n'accède pas à l'âge adulte uniquement par le travail professionnel, par une autre résidence que le domicile familial, par l'entrée dans la vie à deux ; on le quitte beaucoup plus tôt et progressivement par de multiples mécanismes. L'indépendance spatiale de circulation, c'est-à-dire le déplacement dans la ville sans ses parents, sans accompagnateur adulte, forme un des éléments de cette dynamique qui mène le jeune dépendant de ses parents à l'indépendance et à l'autonomie. La liberté de circulation, comme les autres formes de liberté, est un droit pour les citoyens d'une démocratie, mais doit être apprise (Singly de., 2002 p. 2).

²⁷⁴ Les lignes Seine-et-Marne Express effectuent des liaisons dites rapides de pôles à pôles (Meaux-Melun, Torcy-Roissy, Provins-Chessy-Torcy, La Ferté Gaucher-Chessy etc...)

devront subir ses nombreux encombrements. (Chemin Faisant/GERPA/GTC, 2002, p. 84). En termes de pratiques de déplacements, les habitants sont aussi confrontés à l'absence d'un plan à l'échelle de la ville nouvelle et de ses environs leur permettant de connaître leurs possibilités de déplacement.

Irène souligne les limites du réseau de bus en ville nouvelle : *Il y a les bus scolaires mais bon, après, c'est vrai qu'ils sortent à trois heures et demie, c'est vrai que c'est pas évident pour revenir jusqu'ici... donc elle va plus vite quand je vais la chercher quoi ! Voilà, ça gagne du temps...* Les mêmes difficultés sont soulevées lorsqu'elle parle des activités extra-scolaires. La desserte et la fréquence du réseau de bus correspondent difficilement à ses attentes. Finalement, la marge de manœuvre d'Irène apparaît bien mince.

Et pour les autres activités comme la danse ?

Eh bien, c'est moi ! C'est moi qui fais le taxi ! Ah non ! Ici, on est très mal desservi.

Il n'y a pas de bus pour se rendre à Guermantes par exemple ?

Si, on peut mais bon, ils ne sont pas fréquents et puis, c'est vraiment pas pratique et puis après, de toute façon, je ne sais pas jusqu'à quelle heure, 20h-20h30, et puis après il n'y en a plus hein...

Donc, ça ne correspond pas à vos horaires

Non, non.

Pour Babette, le fait d'accompagner ses enfants en voiture est décrit comme incontournable. Le réseau de bus ne permet pas d'effectuer ces déplacements : *On ne peut pas se déplacer... par exemple, Chloé, elle avait comme activité de la natation, donc c'était la piscine de Lagny et impossible d'y aller par les transports en commun, entre les horaires et les bus, c'est impossible !*

En dehors de la présence ou non de ligne de bus et de l'adéquation de leur fréquence aux activités quotidiennes des habitants, d'autres limites apparaissent dans le récit des enquêtés. Les parents adoptent des comportements différents quant à l'autonomie qu'ils peuvent ou non accorder à leurs enfants en matière de déplacement, en les autorisant ou non à prendre les transports en commun. Mélanie ne peut pas envisager de laisser sa fille âgée de 13 ans prendre le bus et préfère l'accompagner en voiture : *Ah non, non ! Je ne la laisserai pas prendre le bus ! Non, non, ça ne me paraît pas possible ! Elle a 13 ans, je ne vois pas, non, j'ai un peu de mal [...] Je ne veux pas la priver d'autonomie, c'est pas ça, c'est que je n'ai pas envie qu'elle fasse de mauvaises rencontres.* Cette question de la sécurité dans les transports collectifs est aussi présente dans le discours de Chiara. Son emploi à Disney l'a parfois amenée à travailler en horaires décalés. Autant lorsqu'elle travaillait de jour, elle n'hésitait pas à prendre le RER, autant lorsqu'elle travaillait en soirée, elle choisissait de prendre sa voiture : *À l'époque, je travaillais dans un hôtel à la réception et quand je terminais à 23h, le temps de faire ma caisse etc... c'était minuit et le RER c'était pas très rassurant, donc dans ce cas là, je prenais la voiture. Mais quand je faisais les horaires du matin et que je terminais à 15h30, je prenais le RER : comme la carte orange était à moitié remboursée, c'était intéressant...*

Les habitants de Marne-la-Vallée se heurtent donc à plusieurs difficultés pour emprunter ce mode de transport. Mélanie résidait auparavant à Lagny, à proximité de la gare SCNF. Elle a déménagé

avec sa famille à Montévrain pour louer une maison avec un jardin. Ce changement de lieu de vie n'a pas été sans conséquence sur les pratiques de déplacement de son mari. Le récit de Mélanie laisse supposer toutes les difficultés que leur aménagement a pu entraîner. Son mari est intermittent du spectacle. Il travaille entre Paris et une commune en Seine-et-Marne où il entrepose son matériel. Il ne dispose pas d'un véhicule personnel et parfois emprunte une camionnette pour ses déplacements. Il utilise les transports en commun, le train SNCF qui arrive à Lagny ou bien le RER à Serris. Il doit ensuite, pour rejoindre son domicile, prendre le bus : *Bon, ça reste un souci mais c'est pas non plus insurmontable, on ne va pas déménager pour ça, c'est sûr... voilà, oui, c'est ça, il y a quand même des bus. Le plus souvent, il me réveille le matin ou le soir pour aller le chercher [...] mais il pourrait prendre le bus c'est sûr mais il n'aime pas trop [...] Là, il est rentré à 5 heures du matin. Heureusement qu'il avait le camion parce que sinon, évidemment, j'aurais dû aller le chercher ou il serait resté à Paris, chose qu'il ne fait quasiment pas, je me débrouille toujours pour aller le chercher (rire)...*

Carine habite à Bussy-Saint-Georges et elle travaille à Meaux où elle se rend en voiture : *Oui, je ne peux pas faire autrement : il n'y a pas de transport. Son trajet varie entre trente minutes et une heure : En dehors des heures de pointe, je vais mettre trente minutes. Puis c'est le matin, si j'ai cours à 8h30 ou si je finis le soir à 17h30, je ne vais pas mettre moins d'une heure...* Comme d'autres habitants, Carine a choisi ses itinéraires en fonction de l'heure à laquelle elle circule : *J'essaie d'avoir des stratégies... Mais ça dépend, aux heures de pointe, je coupe par les petites routes tout ça et quand c'est en dehors des heures de pointe je passe par Bailly-Romainvilliers et je prends l'autoroute et je sors après pour éviter le péage... C'est mes collègues qui m'ont expliqué ça : « Surtout, tu ne prends pas le péage ! Elle pratique régulièrement le co-voiturage comme son mari, Guillaume : Pour Guillaume, c'est simple parce que la personne avec qui il fait du covoiturage travaille dans le même labo donc c'était pratique, et en plus ils ont les mêmes horaires, et voilà ! Puis moi, avec ma collègue, en septembre dernier, on a regardé notre planning et on s'est aperçu qu'on avait les mêmes horaires et qu'on venait toutes les deux en voiture alors qu'on habitait au même endroit [...]. À mon travail, on est une cinquantaine et on est les deux seules à faire du co-voiturage... On fait juste un geste pour l'environnement, c'est ce qu'on se dit (rire). Malgré cette pratique du co-voiturage, le couple possède deux voitures et n'envisage guère de s'en séparer. L'inadéquation des transports collectifs en est une raison : On a quand même besoin de deux voitures parce que Guillaume, pour aller à son boulot en transport c'est pas possible, même si c'est à 7 km, c'est près de l'aérodrome de Croissy-Beaubourg, mais en transport, il l'a fait une fois mais c'est un truc de malade ! Il a mis une heure vingt alors qu'en voiture c'est dix minutes... Il faut descendre à Lognes, à Lognes, il faut prendre le bus qui fait tout un circuit et je crois même qu'il faut changer pour aller dans la zone industrielle ! C'est idiot ! (silence).*

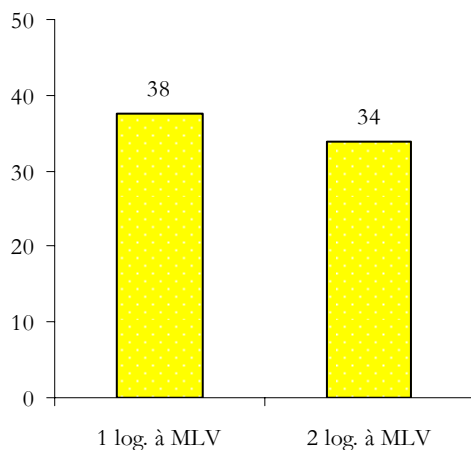
Les transports en commun internes à la ville nouvelle sont assurés par un réseau de bus et aussi par le RER. Or, la tarification du RER fonctionnant sur le réseau carte orange, elle représente un coût élevé pour les habitants, pour les déplacements à l'intérieur de Marne-la-Vallée. Concernant les trajets domicile-travail, le choix du RER est encouragé par la prise en charge par l'entreprise de 50% de la carte orange. Mais l'usage des transports en commun en ville nouvelle dépend aussi des heures auxquelles les habitants sont amenés à prendre les transports collectifs.

2.2. Ancrage résidentiel et motorisation des ménages

2.2.1. Un taux de motorisation des ménages qui continue de croître : impact de la durée d'installation et du nombre de logements occupés à Marne-la-Vallée

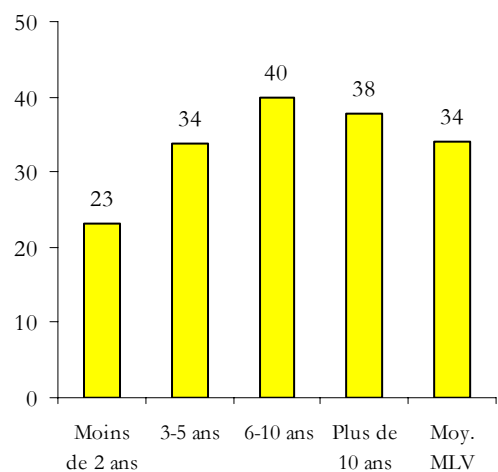
En 1999, 81% des ménages habitant à Marne-la-Vallée étaient motorisés. Ce taux est nettement supérieur à la moyenne francilienne (69%). Selon les résultats de l'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle* (2005), la motorisation des ménages a progressé depuis 1999 et s'élève en 2005 à 85%. Cette augmentation se vérifie dans les parties Ouest et Est de la ville nouvelle mais dans des proportions différentes. Le taux de motorisation des ménages augmente d'un point dans le premier secteur d'étude et de quatre points dans le second. Le nombre moyen de véhicules par ménage passe de 1,08 en 1999 à 1,2. Plus d'un tiers des ménages (34%) est équipé de deux voitures ou plus. Le phénomène de multi-motorisation est plus accentué dans les secteurs Est que dans les secteurs Ouest. Odile Andan explique l'achat d'un véhicule supplémentaire comme un mode d'adaptation des ménages à ce nouvel environnement (Andan, 1984). Par ailleurs, les déplacements de courte distance, induits par l'organisation familiale et la présence d'enfants en bas âge, favorisent la multi-motorisation des ménages. Mais les entretiens révèlent aussi que les critères de localisation des ménages varient au cours de leur parcours résidentiel à Marne-la-Vallée, et surtout pour les ménages qui, avant leur arrivée à Marne-la-Vallée, résidaient en province ou à l'étranger.

Graph. 34 : % des ménages ayant 2 voitures ou + en fonction du nombre de logements habités à MLV



Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

Graph. 35 : % des ménages ayant 2 voitures ou + en fonction de la durée d'installation dans le logement



Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

Si, globalement, nos résultats montrent que la multi-motorisation des ménages continue d'augmenter à Marne-la-Vallée, la part des ménages disposant de deux véhicules ou plus varie en fonction de la durée d'installation dans le logement (de 23% et 40%) et du nombre de logements habités à Marne-la-Vallée (34% et 38%). Plus les ménages occupent un logement depuis

longtemps, plus la part de ceux disposant de deux véhicules ou plus augmente, mais celle-ci tend à diminuer à partir de dix ans d'occupation (**Graph. 35**).

L'équipement automobile varie également avec le nombre de logements occupés au sein de la ville nouvelle (**Graph. 34**). Pour ceux ayant réalisé seulement une étape résidentielle en ville nouvelle la part des ménages bi-motorisés est de 38% ; pour ceux y ayant habité au moins deux logements, ce chiffre n'est que de 34%.

2.2.2. Une bi-motorisation qui se développe avec les parcours résidentiels internes à la ville nouvelle

L'augmentation de la motorisation des ménages s'explique aussi par l'évolution du comportement résidentiel. Si l'intérêt d'une localisation privilégiant la proximité des transports en commun (station RER) est un facteur déterminant pour le choix du premier logement occupé à Marne-la-Vallée, et notamment pour les personnes ne résidant pas précédemment en Ile-de-France, son rôle évolue au cours du parcours résidentiel du ménage à Marne-la-Vallée. Cette évolution témoigne, rappelons-le, d'une part d'un apprentissage de l'environnement résidentiel des ménages et d'autre part de l'évolution du lieu d'emploi des actifs qui, pour la plupart, ont trouvé un emploi en ville nouvelle. L'augmentation de la motorisation des ménages serait en partie l'une des conséquences de l'augmentation de la part des actifs résidant sur place. Les courtes distances n'impliquent-elles pas l'usage de l'automobile (Orfeuill, 2000) ?

Chiara a quitté l'Argentine, où elle vivait à Buenos-Aires, pour venir habiter en France avec son mari. Elle a d'abord vécu chez les grands-parents de son conjoint, puis elle a quitté la Vendée pour l'Ile-de-France dans le but de trouver un emploi. Elle a été accueillie par sa belle-mère qui habite à Meaux. Puis, ayant trouvé un emploi à Disney, son mari l'a rejoint. Ils se sont installés à Torcy. La proximité du RER est un critère de localisation déterminant : *Je voulais que ce soit sur la ligne A et pas plus loin que Lognes en fait [...]. Voilà, c'est ça qui était important... Il fallait la famille, les transports et le RER, même si mon mari avait déjà une voiture et une moto ... Pour moi, je pouvais prendre le RER. Quelques années plus tard le couple déménage : Mon mari voulait chercher une maison, donc c'est lui qui a fait les démarches de terrains, de constructeurs, etc... Et puis, pas beaucoup d'apport à l'époque, donc c'était assez dur jusqu'à ce qu'il ait trouvé un terrain à Serris... C'était notre première maison ! Plusieurs facteurs de localisation sont considérés comme importants pour Chiara : Je voulais avoir mon lieu de travail à proximité. Il ne fallait pas que je m'éloigne du lieu de travail et que je sois proche des enfants au cas où il y aurait un souci avec eux. Donc, je n'ai jamais envisagé de travailler à Paris, si ce n'est qu'une fois à cause du salaire. On gagne plus d'argent ! Mais je me suis dit que c'était important d'être à côté des enfants. Si on m'appelle de l'école, dix minutes après je suis avec eux... Le RER était un facteur déterminant lors du premier logement occupé par Chiara. Il n'est plus aussi déterminant dans la suite de son parcours résidentiel. Le couple, entre temps, avait fait l'investissement d'une seconde voiture : *On avait qu'une voiture à Torcy et une moto. Et, quand mon fils est né en 1993 et qu'on devait l'amener chez la nourrice et que mon mari et moi nous n'avions pas les mêmes horaires, on a décidé d'acheter une deuxième voiture, de vendre la moto de mon mari et d'acheter une autre voiture pour que lui puisse amener mon fils, et moi aller le chercher. Il**

fallait une deuxième voiture parce que la nourrice habitait à Lognes et le quartier était très mal desservi. Je mettais une heure et quelques alors que, là, en un quart d'heure je pouvais être avec lui... Donc, on avait deux voitures et le problème de transport ne se posait pas... En plus, de Serris à mon travail, j'étais plus proche que de Torcy à mon travail, même en RER.

Léa s'est installée avec son mari à Marne-la-Vallée pour des raisons professionnelles. Le couple a vécu auparavant dans plusieurs villes anglaises. La profession du mari impliquait une mobilité quotidienne et résidentielle importante pour le couple. En venant s'installer à Marne-la-Vallée, le couple souhaite limiter ses déplacements et l'usage de l'automobile. Ce souhait est déterminant dans la recherche de son premier logement à Marne-la-Vallée : *Avec son travail, il faisait d'hôtel en hôtel donc, en fait, il partait des fois deux, trois jours, ou il restait deux jours sur Londres. Donc lui, il avait beaucoup, beaucoup de déplacements en voiture parce qu'il fallait à peu près deux bonnes heures pour aller tous les jours et revenir donc quatre heures de voyage. Donc voilà, quand on est arrivés ici c'est ce qui nous a fait choisir aussi Bussy, c'est qu'on n'ait plus à entendre parler de voitures (rire). Donc ça été un peu déterminant à la fin (Léa insiste fortement sur ces trois mots) parce qu'au départ, c'était pas du tout l'idée, justement en arrivant à Bussy, on s'était dit « Jamais on n'habitera Bussy » (rire) ! Quand on a fait le tour et qu'on s'est retrouvés à la campagne, n s'est dit : la campagne ça veut dire trois quarts d'heure de voiture minimum, aller plus retour, ce qui n'est pas énorme pour ici hein ! Par rapport aux quatre heures qu'il faisait tous les jours sur la route c'était... c'était encore trop (rire) ! Donc, voilà, du coup on s'est dit, voilà, chemin faisant, le RER à 5 minutes ce serait très bien (rire) !*

Léa et sa famille quittent Bussy-Saint-Georges pour faire construire à Magny-le-Hongre. Comme pour Chiara, la durée d'installation à Marne-la-Vallée influe sur les choix de localisation. La proximité au travail et la présence des équipements restent déterminants : *Oui ! Déjà, il y avait des écoles, un cabinet médical, voilà, donc un centre médical quand on a des jeunes enfants, c'est ce que l'on veut à proximité, pas très loin de Disney effectivement, pas très loin de la gare, pas très loin du Val d'Europe. Voilà, c'était... On connaissait un petit peu la région quand même, enfin, même si c'était Bussy, c'est pas très loin, d'ailleurs, j'y vais de temps en temps. En revanche, la proximité des transports en commun n'est plus une priorité :*

Le RER était important pour vous quand vous vous êtes installés à Bussy ?

Oui, c'était positif ! C'était bien, oui, oui !

Est-ce que, du coup, vous avez recherché aussi la présence des transports en commun lorsque vous êtes arrivés ici ?

Moins ! Moins puisque, là, on avait deux voitures...

L'émergence du bassin de vie s'accompagne donc d'une augmentation des déplacements internes des habitants de Marne-la-Vallée. Le récit des enquêtés confirme l'importante dépendance de l'automobile sur les trajets de courte distance et souligne les difficultés inhérentes aux réseaux de bus en ville nouvelle. Les choix d'aménagement face auxquels les habitants n'ont finalement que très peu de marges de manœuvre, l'inadaptation des transports en commun, mais aussi la situation familiale, sont des facteurs expliquant l'usage de l'automobile à Marne-la-Vallée. En dehors de l'augmentation des déplacements due aux mobilités quotidiennes, il s'avère aussi que la

motorisation et le choix de la proximité aux transports en commun varient en fonction de la durée d'installation et du nombre de logements habités à Marne-la-Vallée. Le développement de l'ancrage résidentiel à Marne-la-Vallée s'accompagnerait aussi d'une évolution dans le choix modal des ménages favorisant également l'usage de la voiture. A court terme, le développement des réseaux de bus semble devoir être un objectif essentiel pour Marne-la-Vallée.

Conclusion du chapitre 7

Si l'ancrage résidentiel se poursuit à Marne-la-Vallée et que la population continue de vieillir sur place, alors la population inactive et les personnes âgées de 60 ans et plus à Marne-la-Vallée progresseront dans les années à venir et renouvelleront considérablement les problématiques liées au logement mais aussi aux équipements, aux services et aux déplacements. Nous avons dégagé, dans ce chapitre quelques pistes quant aux facteurs pouvant intervenir dans les choix résidentiels pouvant être effectués à ce moment précis du cycle de la vie. L'attachement des personnes à leur logement et à la région parisienne comme le cadre de vie de la ville nouvelle, qui propose aussi des quartiers denses facilitant l'accès aux services, sont des signes qui permettent d'envisager que les choix résidentiels intervenant à la cessation de l'activité professionnelle pourraient se faire aussi en faveur de Marne-la-Vallée. Il convient dès à présent d'intégrer cette dimension dans les choix et les réflexions d'aménagement.

L'évolution des déplacements internes à la ville nouvelle nécessite aussi une attention particulière quant aux choix à effectuer en termes de transports. Le développement d'un ancrage résidentiel et le recentrage des activités à Marne-la-Vallée s'accompagnent d'une augmentation des mobilités quotidiennes s'effectuant sur de courtes distances. L'automobile est une caractéristique du mode de vie à Marne-la-Vallée. Son poids semble s'affirmer avec la durée d'installation des ménages et l'importance de la proximité des transports en commun dans les choix de localisation résidentielle s'amenuise au fur et à mesure des étapes résidentielles effectuées en ville nouvelle.

Le développement du bassin de vie de Marne-la-Vallée renouvelle donc la question des déplacements en montrant le poids prépondérant des déplacements internes (et aussi des relations avec les communes avoisinantes) par rapport aux déplacements Paris/Marne-la-Vallée. Pour les habitants disposant d'une voiture, il sera difficile de provoquer un transfert modal contraire à la logique d'optimisation du temps. Pour ce faire, une amélioration sensible de la fréquence des transports en commun ferrés (RER) et surtout routiers (bus), accompagnée d'une nouvelle politique de tarification, permettrait certainement d'améliorer les conditions de mobilité à l'intérieur de la ville nouvelle.

CHAPITRE 8 – DE LA VILLE NOUVELLE DES AMÉNAGEURS À LA VILLE NOUVELLE DES HABITANTS

Introduction du chapitre 8

Dès leur création, certains chercheurs et hommes politiques ont soulevé les difficultés auxquelles allaient se heurter les habitants des villes nouvelles si elles ne s'achevaient pas de *manière complète* (Paul Delouvrier cité dans Tilliette, 1985, p. 12), c'est-à-dire en optant pour une fusion des communes qui les composent (Cohen, Lojkine, Topalov, 1979). Or, nous avons vu dans la première partie de notre thèse, que la dimension politique ne constituait pas un enjeu premier des villes nouvelles. Il est seulement évoqué dans le SDAURP de 1965 (Béhar, 2004). Pourtant, lors de son départ du District, Paul Delouvrier fait clairement part de son inquiétude : l'absence de création de communes uniques ayant des élus représentatifs risquait d'avoir des conséquences en termes d'image et de cohérence politique. Les villes nouvelles ont donc fonctionné avec le système compliqué des EPA, des SAN et des communes. Dans les années quatre-vingts, les inquiétudes de Paul Delouvrier semblent se vérifier : la commune, plus que la ville nouvelle, reste le référent territorial des habitants et les élus semblent peu enclins à envisager l'éventualité d'une fusion. Leur attitude reflète les rapports de force entre l'État et les collectivités territoriales (Fourrier, 1998 ; Tilliette, 1985).

À Marne-la-Vallée, les difficultés sont amplifiées par la structure institutionnelle. Au début des années quatre-vingt-dix, la ville nouvelle se résume pour les élus à une entité juridique (Stutter, 1992). Après une période d'allégeance à Marne-la-Vallée, le secteur 1 n'est pas soucieux d'appartenir à une entité juridique de ville nouvelle. Le SAN du Val Maubuée, secteur 2 de Marne-la-Vallée, affirme une identité propre et souhaite se démarquer des autres secteurs d'aménagement en élaborant une identité spécifique. Il crée une revue trimestrielle informant sur l'actualité du SAN et dessine son logo en 1989²⁷⁵. Il cherche à affirmer son existence en dehors de toute appartenance à la ville nouvelle et engage une lutte pour réaffirmer son territoire au nom du

²⁷⁵ *Le Val Magazine* est une revue trimestrielle éditée par le SAN depuis février 1985 et distribuée sur l'ensemble du Val Maubuée.

Photo 19: Bussy-Saint-Georges, banderole sur un rond point : « Nous ne voulons plus être ville nouvelle »



Date de la photo : 2007

Val Maubuée. Il développe une communication locale sur ce thème. Les initiatives de l'EPA pour faire exister la ville nouvelle sont détournées par une communication locale qui n'aspire pas aux mêmes objectifs. *Les relations SAN/EPA existent par une logique d'affrontement et témoignent d'un féodalisme territorial qui enferme déjà les élus dans une logique purement politique, locale, opérationnelle et concurrente. Elle empêche toute orientation vers un projet plus général « À terme le territoire de Marne-la-Vallée a toutes les chances d'éclater en une multitude d'entités concurrentes » (...) la sectorisation de la communication sur un territoire aussi vaste amène à émettre des doutes quant à l'existence de cette ville nouvelle* (Stutter, 1992, p. 48-49). Le Val d'Europe suit le même chemin. Il crée son logo et son magazine²⁷⁶ quelques années plus tard. Au début des années quatre-vingt-dix, les conclusions de Nadine Stutter sont cinglantes pour ceux qui souhaitent voir en la ville nouvelle un territoire unifié : *les affrontements politiques sur le terrain ville nouvelle rendent toute identification territoriale impossible* (Stutter, 1992, p. 48-49)²⁷⁷. La prise de position du maire de Bussy-Saint-Georges²⁷⁸ au cours de ces dernières années montre que ces conflits sont, pour certaines entités de la ville nouvelle, toujours d'actualité (photo 19).

²⁷⁶ Depuis 1997, le SAN du Val d'Europe édite un magazine d'informations locales : *le Val d'Europe Infos*. Cette revue, qui paraît tous les deux mois, est distribuée gratuitement sur les cinq communes du Val d'Europe. *Son contenu retrace la vie du secteur et notamment les grands projets menés par le SAN : urbanisme, construction des équipements publics, projets d'intérêt commun, économie, déplacements, environnement... La culture, le sport et la vie associative y tiennent également une grande place afin de retracer et encourager tous les événements qui font le Val d'Europe et qui participent au projet d'une agglomération où il fait bon vivre.* Cette présentation est extraite du site de SAN du Val d'Europe.

http://www.valeurope-san.fr/info/FR/S_informer/0103

²⁷⁷ Les rivalités entre communes, SAN et Etablissement Public d'Aménagement ne sont pas propres à Marne-la-Vallée. Anne Sauvayre et Didier Vanoni font aussi état de ces difficultés pour les villes nouvelles de Cergy-Pontoise et de Saint-Quentin-en-Yvelines dans leur étude intitulée *Identités, représentations collectives et gouvernance urbaine dans les villes nouvelles de Cergy-Pontoise et de Saint-Quentin-en-Yvelines* qu'ils ont réalisée en 2004.

²⁷⁸ Le maire de Bussy-Saint-Georges a créé un blog où il exprime notamment la position de sa commune au sein de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée : <http://www.huguesrondeau.com>

L'intérêt de ces débats est accentué dans la perspective du retour au droit commun de cette ville nouvelle et pour le devenir institutionnel de ce bassin de vie : *Sur le territoire de Marne-la-Vallée, fondé de manière technocratique et brutale, s'est cependant sédimentée une réalité urbaine et sociale certes difficile à expliciter de manière quantitative mais sensible si l'on s'intéresse à l'espace vécu des habitants, au-delà des formules lapidaires comparant les secteurs entre eux ou opposant gestion communale, gestion intercommunale* (Boyer, 2003, p. 5).

Nous avons démontré dans la deuxième partie de notre thèse que Marne-la-Vallée était aujourd'hui un bassin de vie. Quel sentiment d'appartenance ont développé les habitants ? Quelles conclusions en tirer pour son devenir ? L'absence de ce sentiment d'appartenance à la ville nouvelle de Marne-la-Vallée serait-il contradictoire avec l'existence d'un bassin de vie ?

Dans ce dernier chapitre, nous allons donc nous intéresser au sentiment d'appartenance des habitants de Marne-la-Vallée et aux représentations qu'ils ont de leur lieu de vie. Nous traiterons du premier point à partir de l'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle*. Le deuxième sera étudié à partir du matériau qualitatif que nous avons recueilli. Dans cette section, nous ferons la distinction entre la *ville nouvelle de Marne-la-Vallée* et *Marne-la-Vallée*²⁷⁹. Dans le premier cas, nous parlerons du périmètre institutionnel constitué des vingt-six communes qui composent la ville nouvelle, soit la *ville nouvelle des aménageurs*. Dans le deuxième cas, nous parlerons de l'agglomération de *Marne-la-Vallée*. *Marne-la-Vallée* étant ici un lieu de vie, aux contours plus ou moins fluctuants, et dont les différentes caractéristiques permettant de qualifier *Marne-la-Vallée* de *territoire* restent à démontrer.

²⁷⁹ Nous utiliserons l'italique afin de mieux guider le lecteur dans nos propos.

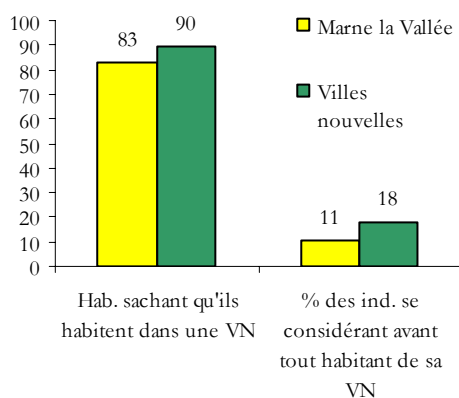
1. UNE ABSENCE DE SENTIMENT D'APPARTENANCE A LA VILLE NOUVELLE DE MARNE-LA-VALLEE

1.1. Un sentiment d'appartenance à l'Ile-de-France plus fort que le sentiment d'appartenance à la ville nouvelle

Savoir que l'on habite dans *la ville nouvelle de Marne-la-Vallée*²⁸⁰ ne veut pas dire pour autant se considérer avant tout comme un habitant de *la ville nouvelle de Marne-la-Vallée*. Ce résultat a été clairement mis en évidence, en 2005, par l'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle*.

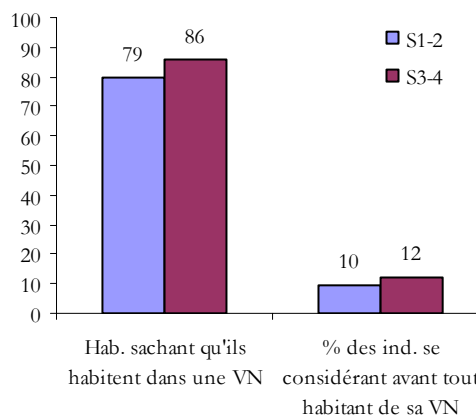
²⁸⁰ Nous souhaitons conserver l'italique pour attirer l'attention sur l'intitulé exact du questionnaire. Le terme *ville nouvelle* a toute son importance dans l'énoncé de la question.

Graph. 36a : Savoir que l'on habite en ville nouvelle et sentiment d'appartenance selon le lieu de résidence (%)



Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

Graph. 36b : Savoir que l'on habite en ville nouvelle et sentiment d'appartenance selon le lieu de résidence (%)



Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

À Marne-la-Vallée, neuf habitants sur dix savent que leur commune se situe en ville nouvelle mais seulement un sur dix *se considère avant tout comme un habitant de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée*²⁸¹ (**Graph. 36a**). Les habitants de la partie Ouest, moins que ceux de la partie Est, savent que leur commune se trouve en ville nouvelle ; ils sont aussi moins nombreux à se déclarer habitants de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée (**Graph. 36b**). L'ancrage du premier secteur de la ville nouvelle en première couronne constitue certainement une explication²⁸². La continuité du bâti entre le centre de l'agglomération parisienne et Marne-la-Vallée ne favorise guère l'identification de la ville nouvelle. De plus, Bry et Villiers-sur-Marne ont accueilli peu de constructions neuves, contrairement à Noisy-le-Grand.

Le développement du bassin de vie de Marne-la-Vallée ne semble pas s'accompagner d'un sentiment d'appartenance à la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. Ce dernier va d'abord à la

²⁸¹ Cette partie de la phrase en italique reprend une partie de l'énoncé de la question telle qu'elle est formulée dans l'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle*. Nous rappelons la question et les modalités proposées :

Savez-vous que votre commune fait partie de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée ?

1. Oui
2. Non

Vous considérez-vous avant tout...

1. Habitant de votre quartier
2. Habitant de votre commune
3. Habitant de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée
4. Habitant de votre département
5. Habitant de votre région
6. Autre (non suggéré)
7. Aucun (non suggéré)

²⁸² Nous rappelons que le secteur 1 est composé de trois communes : une est située en Seine-Saint-Denis (Noisy-le-Grand) et les deux autres dans le Val-de-Marne (Bry et Villiers-sur-Marne).

commune (46%), au quartier (18%) et à l'Ile-de-France (13%). Le sentiment d'appartenance à la ville nouvelle de Marne-la-Vallée arrive ensuite et, enfin, au département (8%). Par ailleurs, le sentiment d'appartenance à la ville nouvelle est plus faible pour un habitant de Marne-la-Vallée que pour l'ensemble des habitants des villes nouvelles. Enfin, il n'y a qu'à Marne-la-Vallée que le sentiment d'appartenance à la région Ile-de-France devance celui d'appartenance à la ville nouvelle.

L'importance du nombre d'habitants de Marne-la-Vallée qui se considèrent avant tout comme habitants de l'Ile-de-France mérite quelques commentaires, car elle permet de compléter les analyses que nous avons menées au cours de notre chapitre 4. Nous y avons souligné l'importance de l'histoire familiale et résidentielle dans les étapes qui ont précédé l'installation des habitants à Marne-la-Vallée. Ces habitants et/ou leur famille ont participé aux différentes vagues de migrations qui ont contribué au peuplement de la région parisienne. Cette particularité est, selon certaines études, une spécificité de l'identité francilienne : *L'histoire du peuplement de la région marqué par une longue tradition de brassage de population explique la complexité du sentiment identitaire des Franciliens (...). La conscience d'une spécificité régionale est aussi vive en Ile-de-France que dans des régions réputées pour leur particularités* (Danès, 1997, p. 1). Le résultat obtenu à Marne-la-Vallée sur le sentiment d'appartenance pourrait trouver ici une partie de son explication. Cette *tradition de brassage* a aussi pour conséquence de rendre l'expression d'un sentiment identitaire plus complexe qu'ailleurs (Danès, 1997, p. 1). Au cours de l'entretien que nous avons mené avec Lucie, le récit de son histoire familiale et personnelle l'amène à parler de son identité qu'elle construit au fur et mesure de son récit.

Ah oui, moi, je suis vraiment une Francilienne pure souche ! C'est ça, tu²⁸³ vois, moi, je me dis : « Lui, il est Breton, elle est machine, moi je ne suis rien... ». Si maintenant je vais dire : « Je suis Francilienne. ». Je suis contente ! Maintenant, je vais dire ça !

Comment réagissent les gens quand tu leur dis ça ?

Que je suis rien ?

Non, que tu es Francilienne !

Eh bien, écoute, c'est la première fois que je me le dis (rire) ! Merci, tu viens de me donner une appartenance ! C'est la première fois que je le dis ! Pour moi, l'Ile-de-France n'était pas une région, enfin n'était pas une appartenance... Tu vois ce que je veux dire ? [...] Il n'y a pas de traditions, en Ile-de-France. Il n'y a pas de traditions comme dans n'importe quelle région de France. Dans le Nord, en Bretagne, en Auvergne, je ne sais pas, tu as plein de trucs. [...]. T'as pas de tradition régionale. Tu n'as rien, ici, où l'on peut dire : « C'est francilien », à part le RER et encore il y en a partout des TER, donc, ouais, tu n'as rien, tu n'as rien de francilien, de régional vraiment...

En parlant des transports en commun, du RER et du TER pour parler des *traditions* régionales, Lucie souligne une caractéristique de l'identité francilienne. Dans le récit d'Lucie, comme dans celui de Antoine, nous relevons une culture de la mobilité en ville nouvelle.

²⁸³ Le tutoiement a été adopté dans cet entretien à la demande de l'enquêté.

Lucie est attachée à la région parisienne et envisage difficilement de partir, même, pour des raisons professionnelles : *Ouais, ça, j'aurais du mal, j'aurais vachement de mal d'aller en province il faudrait qu'on soit vraiment deux pour le faire et non, je ne crois pas, en fait, j'aurais du mal à quitter Paris !* Les difficultés d'envisager un départ sont ici une preuve d'attachement. Or, c'est justement l'absence d'attachement qui semble fonder l'une des spécificités de l'identité francilienne. *Le principal enseignement est en particulier que l'identité francilienne (...) ne se confond pas avec l'attachement. L'attachement régional, plus faible en Ile-de-France que partout ailleurs, apparaît autant comme une conséquence directe de la longue tradition d'accueil de la région capitale que comme une nouvelle façon de vivre l'identité au quotidien, faite de multiples appartenances. Il est, en outre, accentué par l'importance des jeunes classes d'âge et des catégories socioprofessionnelles les plus qualifiées en Ile-de-France, plus naturellement portées au changement et à la mobilité* (Danès, 1997, p.1 et 2). L'attachement à l'Ile-de-France s'inscrit dans la durée, il croît selon l'âge et l'ancienneté de résidence (Danès, 1997). C'est ce qui pourrait fonder une originalité de Marne-la-Vallée. En effet, les origines des habitants sont de plus en plus ancrées en Ile-de-France : la part des habitants nés en Ile-de-France y est plus élevée qu'en moyenne en région parisienne en 1999 et la part de ceux résidant et habitant dans leur département de naissance y progresse plus rapidement. Le lieu de résidence précédant leur arrivée à Marne-la-Vallée a aussi changé : ils proviennent de plus en plus de la région parisienne et de moins en moins de la province ou de l'étranger. Ces évolutions ne demanderaient-elles pas de reconsidérer le degré d'attachement en fonction du lieu de localisation des habitants à l'intérieur de l'Ile-de-France ?

Se dire « être de quelque part » ou « venir de quelque part » ne veut pas dire pour autant pouvoir envisager d'y faire sa vie. C'est en développant ce point de vue que Antoine démontre son attachement à la région parisienne : Antoine réside à Noisy-le-Grand, il est originaire de la Corrèze que son père et sa mère ont quittée pour la région parisienne alors qu'il était âgé de deux ans. Antoine se dit Corrèzien. Il dit aussi ne pas assumer le fait d'être Francilien : C'est vrai que j'ai du mal à le dire, ouais, quoi, je suis super fier d'être né à Brive, quoi ! Moi, c'est vrai que j'adore la région, j'adore, c'est dans le sang, quoi... Quand on me demande d'où je viens, je dis que je suis de Brive, voilà, quoi... Tu vois, Paris, ça a une connotation « Titi parisien » ! Alors que je le suis mais, bon, voilà. Pour Céline, sa conjointe, la question de l'identité est plus simple : Alors elle, c'est paradoxal parce qu'elle est d'origine italienne, mais bon, non, non, elle dit qu'elle vient de la région parisienne, elle assume. Moi, j'assume pas en fait (sourire), voilà, oui [...]. Mais moi j'irais pas vivre à Brive ! [...] Parce que je pense que la région parisienne nous a un peu déformés, quoi ! C'est vrai, quand même, on est habitués aux grandes villes. Dès tout gamin on est habitués à voir plein de choses, du bruit, tout un tas de choses, et c'est vrai que d'aller à Brive, c'est vachement bien pour les vacances [...], mais ... euh...

En se sentant habitants de sa région (l'Ile-de-France) avant de se sentir habitants de la ville nouvelle, les habitants témoignent de l'importance de l'identité francilienne à Marne-la-Vallée. L'histoire du peuplement de la ville nouvelle y a participé et l'histoire familiale et résidentielle des habitants le confirme.

Nous allons maintenant chercher à expliquer les causes d'un faible sentiment d'appartenance à la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. Quelles peuvent en être les raisons ? La formulation de la

question, associant l'appellation *ville nouvelle* au nom de la ville nouvelle pourrait être l'une des causes possibles. Les études, lancées par l'Établissement Public d'Aménagement de Marne-la-Vallée, au début des années quatre-vingts et à la fin des années quatre-vingt-dix (Maringe, Odou, 1978, Dollé, 1991 ; Dollé, 1992), ont montré que le terme de *ville nouvelle* était souvent associé aux images de *ville béton* et de *cité dortoir*. En revanche, l'utilisation du seul nom de la ville nouvelle était appréhendée plus positivement évoquant davantage une localisation géographique²⁸⁴. Ce biais méthodologique pourrait avoir eu des impacts, mais ne suffit pas, à lui seul, pour comprendre ce résultat.

Pour notre part, nous avons choisi, dans nos entretiens, de ne pas utiliser le terme *ville nouvelle*. Il n'apparaît ni dans la présentation de notre étude, ni dans la consigne, ni dans les questions introduisant nos différentes thématiques. Nous avons attendu que l'enquêté, lui-même, utilise ce terme pour effectuer des relances. Nous avons souhaité connaître les différentes représentations de Marne-la-Vallée sans que l'appellation *ville nouvelle* n'influence le récit des enquêtés. Nous partons de l'hypothèse que *la ville nouvelle* appartient désormais à l'histoire d'une politique d'aménagement d'envergure ; de cette politique est née un territoire et avec elle une réalité urbaine et sociale, une agglomération dont l'émergence du bassin de vie est le résultat.

Dans un premier temps, nous relèverons, tels qu'ils sont apparus dans nos entretiens, les obstacles au sentiment d'appartenance à la ville nouvelle de Marne-la-Vallée et nous en rechercherons les causes. Dans un second temps, nous examinerons les représentations que les habitants ont de Marne-la-Vallée dans le but de savoir dans quelle mesure cette appellation est encore liée à celle de ville nouvelle.

1.2. Les freins limitant le développement du sentiment d'appartenance des habitants à la ville nouvelle de Marne-la-Vallée

Les explications communément invoquées par les différentes études réalisées sur la question du sentiment d'appartenance semblent ici se vérifier. L'absence de structure politique unique est l'une des raisons expliquant la faible appartenance à la ville nouvelle de Marne-la-Vallée.

²⁸⁴ Dans les années soixante-dix, l'image de Marne-la-Vallée comme ville nouvelle n'échappe pas à des stéréotypes négatifs : *On constate que l'appellation "ville nouvelle de Marne-la-Vallée" entraîne une dérive quasi-systématique de l'image de Marne-la-Vallée dans un sens négatif. La première constitue [ville nouvelle] 96% de réponses négatives quant à l'image spontanée de la ville nouvelle tandis que la seconde appellation [Marne-la-Vallée] produit seulement 59% de réponses négatives. Cette attitude ne s'explique pas par le fait que Marne-la-Vallée n'est pas une ville nouvelle mais relève plutôt d'un phénomène classique de communication. Le nom de la ville nouvelle est plus évocateur d'un environnement, d'un cadre de vie écologique. Il est facilement localisable et évoque une vaste étendue et une dilution de la concentration urbaine. L'association de ville nouvelle à Marne-la-Vallée opère un effet dévalorisant.* Les études menées sur l'image de Marne-la-Vallée soulèvent aussi le rôle des transports et de l'architecture : *Le transport est également une composante de l'image de Marne-la-Vallée. Or, à la fin des années soixante-dix elle est controversée. L'architecture n'est pas assez déterminante pour basculer la perception du climat et de l'ambiance. La ville nouvelle n'est pas un produit qui se vend lorsqu'on le voit, elle n'est pas immédiatement lisible pour un profane qui la visite seul ou pour celui qui ne fait que la traverser sans descendre de sa voiture* (Maringe, Odou, 1978). Nous verrons plus loin que Marne-la-Vallée continue de poser quelques problèmes de lisibilité pour un profane mais que le cadre de vie façonné par quarante ans d'aménagement comporte des référents spatiaux qui composent une partie des représentations que les habitants ont de Marne-la-Vallée.

La prédilection pour l'appartenance communale n'est pas en soi une exception des villes nouvelles. *C'est encore et d'abord au sein de l'institution communale que se réalise le principal investissement du citoyen. Et le sentiment d'appartenance persiste à privilégier un lieu unique : l'on se dit d'un lieu et d'un seul* (Fourny, Micoud, 2002)²⁸⁵. Mais, pour les habitants des villes nouvelles, le choix de cette appartenance se fait aussi en réaction à la complexité territoriale des villes nouvelles. À propos de Cergy-Pontoise, l'anthropologue Caroline de Saint-Pierre note que *même si les habitants ont aussi adopté différentes parties de l'agglomération, il existe un décalage entre le projet de la ville nouvelle des aménageurs comme entité administrative et politique et les façons dont s'y réfèrent les habitants, pour qui la dimension communale reste le cadre auquel ils s'identifient. Le fait que les habitants n'élisent pas les élus de cette instance et que certaines municipalités dans leur communication ne mettent pas forcément en avant la ville nouvelle y est évidemment pour beaucoup* (De Saint-Pierre, 2003), ce qui se confirme aussi à Marne-la-Vallée.

Lucie, qui a grandi en Ile-de-France, exprime nettement le fait que Marne-la-Vallée est avant tout *une entité abstraite : une structure politique qui ne donne pas son nom*. À partir de là, tout sentiment d'appartenance à la ville nouvelle de Marne-la-Vallée est impossible.

Non, Marne-la-Vallée, on ne sait pas où ça commence, où ça se finit... Pour moi, Marne-la-Vallée c'est une entité... C'est une entité, euh un peu virtuelle, quoi! [...] Il y a des panneaux. Maintenant, le bornage, je serais curieuse de le voir. Je serais assez intéressée de voir vraiment ce que c'est Marne-la-Vallée.

Donc, pour toi, il faut qu'il y ait des limites ?

Pour moi ? Marne-la-Vallée, je ne sais pas... comme si c'était la nouvelle notion de Pays. Enfin nouvelle... elle date de 1990²⁸⁶, cette notion de pays, on commence à pouvoir l'utiliser.

C'est comme une structure politique alors ?

Ouais, mais qui ne dit pas son nom... Le pays, ça a une surface qui permet d'avoir des élections, effectivement. C'est quand même géographique, mais pas vraiment délimité, Voilà. Marne-la-Vallée, c'est ça.

Et toi, Marne-la-Vallée, tu as l'impression d'y être ?

Ah, pas du tout ! Moi je suis à Lagny... même si je me dis que c'est sur l'autoroute... Mais non, c'est pas pareil (rire).

Ça t'embêterait beaucoup ?

²⁸⁵ Le sentiment d'appartenance à la commune est aussi plus faible en Ile-de-France qu'en Province. Le sentiment d'attachement à la commune également (Danès, 1997).

²⁸⁶ La notion de pays ne date pas de 1990. Elle a été instituée par le titre II de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995. Un pays est constitué de communes ou de groupements de communes. Il forme un territoire de projet caractérisé par « une cohésion géographique, économique, culturelle et sociale ». La création des pays relève de la politique nationale d'aménagement du territoire. La constitution d'un pays se fait en deux phases :

- un périmètre d'étude est proposé à l'initiative de communes ou de groupements de communes ;
- le préfet de région arrête le périmètre d'étude du futur pays. Il s'agit non pas d'un nouvel échelon administratif mais d'un territoire de projets, associant le plus largement possible les partenaires locaux autour d'une charte, d'un conseil de développement et d'un contrat passé avec l'État et les régions.

http://www.insee.fr/fr/insee_regions/languedoc/zoom/zonage/def/O_PAYS.pdf

Pour Guy Baudelle, le pays se place en effet « au-delà des frontières », administratives, politiques ou mentales. Il invite à surmonter le décalage entre territoires institutionnels et espaces fonctionnels, à réduire la « disjonction » entre l'espace de vie et les espaces d'action. Depuis la loi d'orientation sur l'aménagement et le développement durable du territoire du 25 juin 1999, d'inspiration plus urbaine, le pays n'est d'ailleurs plus tant envisagé comme un instrument de développement rural que comme le moyen d'organiser l'aire urbaine (Baudelle, 2003, p. 22).

Non, ça ne m'embêterait pas... Mais j'aurais du mal à dire : « j'habite à Marne-la-Vallée » [...] Ce qui m'étonne, tu vois, c'est la terminologie... Ils auraient pu appeler ça... tu vois, enfin, je ne suis pas une spécialiste, une « conurbation » ou euh... une « communauté d'agglomération », ou une « communauté de communes »... [...]. Ça perturbe énormément, c'est vraiment ça le problème, parce que, tu vois, moi, je ne suis vraiment pas urbaniste, mais j'arrive à saisir un peu. Mais c'est perturbant entre Marne-et-Gondoire et tout ça, c'est vraiment perturbant. Ça ne permet pas l'identification et l'identité collective et culturelle à un lieu.

Cette diversité de niveaux politiques ne pourrait-elle pas expliquer le fait que les gens se rattachent à la commune ?

Bien sûr, c'est sûr ! C'est évident, même ! En plus, c'est le plus stable, le mieux identifié parce que tu n'as qu'un représentant, parce le maire est élu alors que, moi, je ne sais pas... Les communautés de communes, le syndicat, les SIVOM ou autres, c'est indescriptible ! Je pense que c'est absolument vrai !

En dehors même de l'absence de structure unique, l'étendue de la ville nouvelle et ses caractéristiques géographiques empêchent toute unité de la ville nouvelle. Le vocabulaire du politique et celui de l'aménageur y participent aussi.

Léa a résidé à Bussy-Saint-Georges avant de s'installer à Magny-le-Hongre. Elle exprime toute la difficulté du vocabulaire *ville nouvelle* : département, syndicat d'agglomération, ville nouvelle se confondent : *Ce qui se passe, c'est qu'il y a beaucoup de noms, le Val de Mauboué, le Val-de-Marne, le Val de je ne sais pas quoi, et en fait on a tendance à tout mélanger. C'est assez compliqué ! C'est un peu difficile de déterminer où est exactement Marne-la-Vallée et où est Val d'Europe et où est le Val Mauboué et où est le Val de... enfin voilà, quoi !*

Par ailleurs, dès les années quatre-vingt-dix, les études montrent que, de plus en plus, les habitants mettent en avant un paradoxe sémantique : la *ville nouvelle* n'est ni *ville*, ni *nouvelle* (Dollé, 1992). Ce paradoxe se confirme de plus en plus aujourd'hui.

Lorsque nous avons posé la question à David de ce que lui évoquait Marne-la-Vallée, il répond spontanément : *Ville nouvelle !* mais se reprend immédiatement en précisant : *Peut-être moins maintenant... Pas si nouvelle que ça quand on regarde Noisy-le-Grand ou Champs*. Yves pointe aussi du doigt ce même paradoxe : *Quand on arrive à hauteur de Noisy-le-Grand, c'est marqué « ville nouvelle de Marne-la-Vallée »*. Bon, *Noisy-le-Grand c'est peut-être pas ce qu'il y a de plus nouveau*. La ville nouvelle se réduit de plus en plus aux communes touchées par des constructions importantes. Plus Léa essaie de définir Marne-la-Vallée, plus elle met en avant la contradiction sémantique : *Marne-la-Vallée, je dirais que c'est une ville, une nouvelle ville, une nouvelle... Non, ce n'est pas un nouvel environnement, parce que Torcy et tout ça, ça a quand même quelques années. Donc, oui, ça évoque plus Bussy, nouvelle région, nouvelle ville, oui, c'est plutôt ça (rire)*.

La complexité institutionnelle ainsi que le décalage de plus en plus important entre la réalité urbaine que propose Marne-la-Vallée et son appellation de *ville nouvelle* ne facilitent guère le développement d'un sentiment d'appartenance.

Ce faible sentiment d'appartenance à la ville nouvelle de Marne-la-Vallée est-il un obstacle à l'appropriation du territoire par les habitants ?

2. DE LA VILLE NOUVELLE DES AMÉNAGEURS A LA VILLE NOUVELLE DES HABITANTS : ENTRE PRATIQUES ET REPRÉSENTATIONS

Nous avons vu que les habitants disent savoir, dans l'ensemble, que leur commune se situe dans la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. Pourtant, ils ne considèrent pas qu'ils y habitent. La commune reste le référent essentiel. Est-elle pour autant le niveau territorial le plus pertinent pour les habitants ? Le questionnaire *Modes de vie en ville nouvelle* n'intègre pas, dans ces modalités de réponses, l'échelle des différentes intercommunalités de la ville nouvelle. Pourtant, les villes nouvelles bénéficient, sur ce point, d'une expérience particulière (Estèbe, 2005). Elles ont aussi une histoire de l'intercommunalité. De plus, le retour de la ville au droit commun qui marque la fin de l'Opération d'Intérêt National (OIN), entraînant la fermeture des EPA et la rétrocession de l'urbanisme opérationnel aux collectivités locales²⁸⁷, pose la question des intercommunalités qui vont prendre la suite, mais aussi celle de leur périmètre (Senneville, Pernelle, 2006). Les récits des enquêtés confirment les résultats de l'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle* : les habitants savent que leur commune est en ville nouvelle, et, malgré une connaissance du périmètre de Marne-la-Vallée, ils n'hésitent pas à s'en exclure. Les SAN du Val Maubuée et du Val d'Europe, en l'occurrence, font sens pour les habitants.

Gwénola a une connaissance effective du périmètre de Marne-la-Vallée, mais elle limite volontairement Marne-la-Vallée au Val Maubuée. Léa sait qu'elle réside à Marne-la-Vallée mais, pour elle, elle habite au Val d'Europe.

Leurs pratiques quotidiennes confirment l'importance d'une *vie locale* au-delà de la commune et qui s'étend aux communes proches. Elles coexistent avec des mobilités quotidiennes qui prennent sens à l'échelle du bassin de vie de la ville nouvelle. Rappelons que, de plus en plus, les actifs travaillent en ville nouvelle, mais leur emploi se situe plus souvent dans une autre commune que celle où ils résident et plus souvent dans un secteur différent de celui où ils habitent. Ainsi, sans remettre en cause le bassin de vie de Marne-la-Vallée, les pratiques de mobilité et la façon dont les habitants identifient leur lieu de vie posent la question de la pertinence d'échelles géographiques plus restreintes que celle de la ville nouvelle. L'échelle de proximité aussi a un sens à Marne-la-Vallée et fait aussi sens pour ses habitants.

²⁸⁷ *Après que l'État a négocié le retour au droit commun des villes nouvelles de l'étang de Berre, d'Évry, de Cergy-Pontoise et de Saint-Quentin-en-Yvelines, d'aucuns s'interrogent sur le devenir de Marne-la-Vallée. Tout d'abord, je tiens à souligner que le retour au droit commun, ce n'est pas la fin du développement, c'est la poursuite du développement sous la conduite exclusive des collectivités locales. Concernant Marne-la-Vallée, des discussions ont été amorcées, à la demande des maires concernés, pour le retour au droit commun des communes de Noisy-le-Grand, Brie et Villiers, autrement dit le secteur 1. Quoi de plus normal, étant donné le niveau de développement qu'a atteint ce territoire ? Le Val Maubuée est lui aussi candidat à moyen terme, et je pense en effet qu'à l'horizon du contrat de plan, il conviendra de négocier une convention de sortie. S'agissant des territoires orientaux de Marne-la-Vallée, les secteurs 3 et 4, les perspectives de développement sont telles que l'on n'envisage pas, à un horizon proche, le retour au droit commun* (Extrait du discours donné par Gilles de Robien, ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, le mercredi 9 juillet 2003).

2.1. « Marne-la-Vallée, c'est ici, c'est le Val Maubuée »

Gwénola est propriétaire d'une maison à Torcy depuis 1986. Elle est mariée et a deux enfants âgés de 16 et 13 ans. Elle travaille à Villiers-sur-Marne et son mari à Lognes. Tous deux sont professeurs de collège. Pour Gwénola, Marne-la-Vallée : *C'est ici, c'est le Val Maubuée [...] !*

Si je vous parle de Marne-la-Vallée, si ça vous évoque quelque chose, à quoi ça vous renvoie ?

Pour moi, c'est ici, c'est le Val Maubuée [...]. Pour moi, ce n'est pas du tout le Val d'Europe et tout ça... Ça en fait partie, je suppose. Mais pour moi, c'est plutôt ici.

Gwénola réduit Marne-la-Vallée au Val Maubuée et s'approprie par là même son espace de vie. Ses pratiques quotidiennes en témoignent : elle effectue la majeure partie de ses activités quotidiennes au sein du Val Maubuée. De plus, nous avons vu, dans le chapitre 5, comment Gwénola avait, avec le temps, recentré ses activités culturelles à Marne-la-Vallée. Ses pratiques, comme celles de son mari et de ses enfants, se développent à proximité de leur environnement résidentiel. Torcy, Noisiel sont les principaux lieux fréquentés par Gwénola, même si ses activités l'amènent aussi ailleurs à Marne-la-Vallée et en région parisienne.

Est-ce que vous pouvez me raconter un week-end ?

Oui, généralement, il y a une grande partie du week-end où on bosse pour préparer les cours et corriger les copies. Vincent, cette année, travaille le samedi matin. Et autrement, de toute façon, il y a souvent un cinéma à la Ferme du Buisson ! Et puis, on reçoit aussi [...] Ces jours-ci, comme il faisait très beau, on prenait le vélo pour aller sur les bords de Marne ou pour aller se baigner. On le fait régulièrement, ça aussi, quand il fait beau ! [...] ... et les enfants ont leurs activités.

Vous les amenez ?

Oui, j'amène ma fille au cheval au poney club de Torcy et à la danse [...].

À Torcy ?

Oui, à la base de loisirs.

Et la danse ?

À Torcy aussi. Juliette fait de la danse à Torcy et à Noisiel. Comme elle est en classe musicale, elle est au conservatoire de Noisiel, mais elle a gardé, comme elle était à Torcy avant, quelques activités musicales aussi... [...]

Tout à l'heure, vous m'avez parlé de la Ferme du Buisson pour le cinéma. Est-ce que vous fréquentez d'autres lieux culturels ?

Oui, l'espace Michel Simon de Noisy-le-Grand. Il y a aussi celui de Torcy, mais c'est souvent en lien avec la Ferme du Buisson, c'est-à-dire qu'il y a une programmation qui se fait en lien avec la Ferme du Buisson à l'espace Ventura à Torcy, donc c'est surtout ces lieux là ! Ça ne nous empêche pas d'aller de temps en temps à Paris et puis à Bobigny, parfois il y a une bonne programmation !
[...]

Est-ce que vous pouvez me raconter maintenant une journée ?

Oui, oui. Demain, je vais aller au collège le matin, donc je dois préparer les cours, je vais manger à la cantine et l'après-midi, j'ai les cours... En rentrant en général, soit je passe prendre ma fille au collège, soit je l'amène dans une activité parce qu'il y a souvent une activité le soir, et puis l'année dernière, le mardi j'allais faire du stretching.

Où ça ?

À Torcy. Et puis après je rentre, je bosse un petit peu, soit des cours à préparer, soit des copies et, de temps en temps, il y a le cinéma. [...]

Et les courses ?

Ah oui, il y a les courses ! J'essaie d'éviter Carrefour. J'ai un petit Franprix à côté, donc j'y vais tout le temps. Là, je vais y aller tout à l'heure en passant. [...]

Et votre docteur ?

Le docteur ! On a la chance de ne pas être du tout malade, donc on y va en début d'année pour les certificats médicaux ; le dentiste, c'est une fois par an, c'est pareil.

Tout ça à Torcy ?

Oui, oui. À Torcy, quoique j'en ai un qui était à Torcy et qui est maintenant à Noisy-le-Grand, et puis il y a l'ophtalmo qui est à Noisiel. [...]

2.2. Je ne dirais pas : « j'habite Marne-la-Vallée » (même si je le sais), mais « j'habite le Val d'Europe »

Léa est mariée et mère de trois enfants. Elle a résidé à Bussy. En 2005, elle est propriétaire d'une maison individuelle qu'elle a fait construire à Magny-le-Hongre. Son discours cristallise un processus d'appropriation territoriale identique à celui de Gwénola révélant aussi, à travers ses représentations et ses pratiques, la constitution d'un *sous-bassin de vie* : *Marne-la-Vallée, c'est Bussy pour moi (rire) ! Oui, c'est ça Marne-la-Vallée. Pour moi, c'est marrant parce que Marne-la-Vallée, ça s'arrête à Bussy. Val d'Europe pour moi, c'est autre chose. J'inclus pas Val d'Europe dans Marne-la-Vallée... Le Val d'Europe c'est le centre commercial aussi... Mais Marne-la-Vallée, je sais que ça commence du côté de Noisiel, Torcy [...]. Il y a Noisy-le-Grand dans Marne-la-Vallée aussi [...]. Le Val d'Europe, c'est ce que je connais le mieux en fait, c'est vraiment mon environnement de proximité. Je ne dirais pas j'habite Marne-la-Vallée. J'habite pas la région de Marne-la-Vallée. J'habite le Val d'Europe (rire) ! Ça, ça me convient mieux (rire). C'est là où je vis en fait... C'est la région de Marne-la-Vallée, ça je le sais ! De toute manière, je pense que Marne-la-Vallée ça s'arrête ici, il me semble. Donc, non, pour moi j'habite le Val d'Europe... Pour moi, Marne-la-Vallée c'est une région qui est vaste.*

Comme pour Gwénola, l'espace de vie de Léa s'est construit autour de son environnement résidentiel : *pour tout ce qui est de l'ordre de la vie quotidienne [...] c'est à proximité*. Son mari travaille à Disney et elle effectue des interventions dans les écoles aux alentours.

Quand je travaille dans les écoles, c'est localement, puisque ça fait partie de la circonscription du Val d'Europe [...] donc je travaille à Bailly, à Magny, à Serris [...] Je travaillais aussi un petit peu à Crécy-la-Chapelle puisque c'est à 10 minutes d'ici. Ça ne fait pas partie de la même circonscription, mais c'est aussi proche que d'aller à Bussy par exemple. Donc j'étais sur deux circonscriptions en même temps [...]

Et comment ça se passe pour les autres activités quotidiennes ?

Alors, pour les courses, pour tout ce qui est de l'ordre de la vie quotidienne [...], c'est à proximité.

C'est-à-dire ?

À Magny

[...] Vous fréquentez d'autres endroits ?

Oui, Val d'Europe aussi, mais principalement le quotidien c'est Magny, tout ce qui est pain, c'est Magny, tout ce que je peux faire sur Magny, c'est Magny (rire) [...] : le pain, la pharmacie, tout ça c'est ici, les journaux c'est ici, tout ce qui peut être fait sur Magny est fait sur Magny. Autrement voilà, le Val d'Europe..., mais le Val d'Europe, c'est plus pour ce qui est un petit peu moins alimentaire, on va dire ...

Ça vous arrive de fréquenter d'autres centres commerciaux ?

Que le Val d'Europe ?

Oui.

Très rarement (rire) j'y vais, si, à Bay 2, mais vraiment occasionnellement quoi. C'est vraiment pour y passer beaucoup de temps, c'est vraiment pour aller à un endroit spécifique, parce que je sais qu'il n'y a pas d'équivalent ailleurs, mais c'est tout. Pourtant, c'est pas très loin, hein ! C'est à 20 minutes aussi.

Pour aller à Bay 2, vous voulez dire ?

Oui, un petit quart d'heure

Est-ce que vous pouvez me raconter un week-end, comment ça se passe, qu'est ce que vous faites ?

Un week-end... Alors [...] activité sportive pour Matthis, de 10h à 11h.

Où ça, à Magny ?

À Bailly, il n'y en a pas à Magny. Moi, occasionnellement, je donne un petit cours d'anglais pour aider un voisin, donc le matin c'est pris ! Les courses, non, parce que j'essaie de m'arranger pour les faire dans la semaine et éviter le samedi ! Après on peut aller se balader parce que tout ce qui est bricolage, des choses comme ça, je le fais avec mon mari (rire). Autrement qu'est-ce qu'il y a ? C'est balade, c'est dehors, c'est le jardin, voilà !

C'est par ici en fait !

C'est par ici, oui, oui ! Oui, principalement, sauf si on a besoin d'aller dans la famille...

Léa a aussi conservé des habitudes propres à son lieu de vie précédent. Elle y retourne pour certaines activités et observe les changements de Bussy-Saint-Georges : *J'ai gardé le médecin, par exemple. Un médecin, il y en a un là, mais il est très débordé. Donc j'ai gardé mon médecin de là-bas, on l'aime bien (rire) ! J'ai aussi une amie qui habite là-bas, je vais lui rendre visite de temps en temps aussi. Donc on y passe encore et puis on voit tous les changements tous les mois (rire).* Léa fait partie également d'une association qu'elle a rejointe alors qu'elle habitait à Bussy-Saint-Georges. Les personnes qui animaient cette association sont devenues des amis : *On reste ponctuellement dans cette association puis après on tisse des liens les unes avec les autres. Je suis restée en contact avec trois amies : une anglaise et deux irlandaises. Celle qui habite à Bussy est anglaise. Les autres habitent à Lagny et Pomponne, donc la région : on se voit fréquemment pour faire des choses ensemble.*

Gwénola affirme habiter à Marne-la-Vallée, Léa s'en exclut mais l'argumentation de chacune exprime un processus d'appropriation. Selon Antoine Haumont, les pratiques de mobilité actuelles tendent à montrer que les pratiques spatiales des habitants sont de plus en plus organisées autour de lieux spécialisés et dispersés au sein d'une aire métropolitaine. Par ailleurs, *l'organisation de l'espace qui en résulte semble aujourd'hui se structurer, pour les habitants des périphéries, autour de deux niveaux territoriaux : celui de l'agglomération et celui du logement. Le niveau de l'agglomération, ou de l'espace métropolitain, correspondrait à l'espace des sociabilités (Ascher, 1998). Compte tenu de la dispersion des lieux fréquentés, la structure de l'espace pratiqué prend la forme du réseau. À l'extrémité des échelles spatiales, un autre niveau représenterait l'enracinement, l'habiter dans ses dimensions existentielles (Roux 2000). Celui-ci tend à coïncider avec le logement et avec la maison individuelle en particulier (Jaillet, 1990).* Les résultats que nous venons de mettre au jour s'avèrent quelque peu différents de ce schéma, ou plutôt nous demandent de relativiser la notion de dispersion. Les pratiques de mobilité des habitants démontrent une centration des activités autour du lieu de résidence. Elles s'appuient sur l'espace

communal, s'étendent aux communes proches et montrent le rôle structurant de la proximité au quotidien. Elles s'ouvrent ensuite sur le reste de Marne-la-Vallée puis de l'Ile-de-France.

2.3. Bassin de vie et sous-bassins de vie à Marne-la-Vallée ?

Les pratiques quotidiennes des habitants résidant dans les parties Ouest et Est de la ville nouvelle, cartographiées à partir des résultats de l'*Enquête Modes de vie en 2005*, confirment bien ces résultats issus de nos entretiens. La proximité a aussi un sens en ville nouvelle, et loin d'avoir des pratiques spatiales éclatées sur le territoire, les habitants organisent en premier lieu leur vie quotidienne dans un espace local partant de la commune, s'étendant au-delà, et continuent à trouver à l'échelle de la ville nouvelle et de l'Ile-de-France une réponse à leurs besoins.

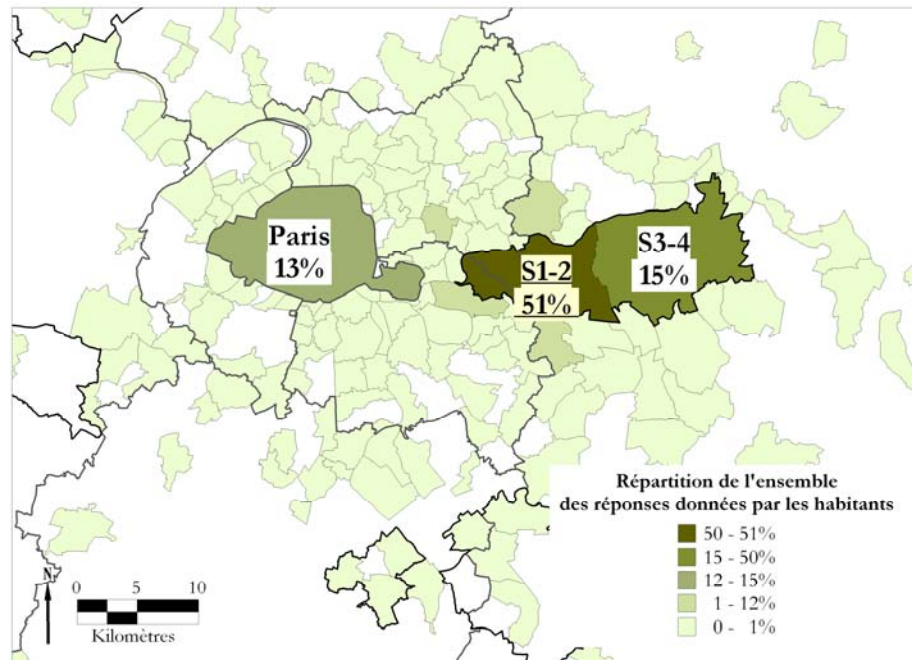
Les deux cartes présentées ci-dessous montrent que les habitants de la partie Est, plus que ceux résidant dans la partie Ouest, réalisent leurs activités²⁸⁸ au sein même de leur secteur géographique (**Carte 15 et 16**). Les détails par activités sont précisés en annexe (**Annexe 12**).

Ces résultats font écho aux cartes produites dans le cadre du dernier schéma directeur de l'Ile-de-France. Le SDRIF 2008 propose une lecture de l'espace francilien différente de celle de 1994 et faisant évoluer considérablement les partis pris en matière d'aménagement. Nous noterons trois changements fondamentaux.

Premièrement, les bases sur lesquelles s'appuyait le SDRIF de 1994, ont évolué vers une recherche de densification et de développement des transports en commun. La croissance ne se fera plus au sein des pôles d'envergure ou de compétences dont faisait partie Marne-la-Vallée, mais s'effectuera prioritairement au cœur de l'agglomération. L'ensemble des pôles urbains extérieurs verront leur cadre de vie et leur environnement améliorés pour répondre aux besoins de la population sur place.

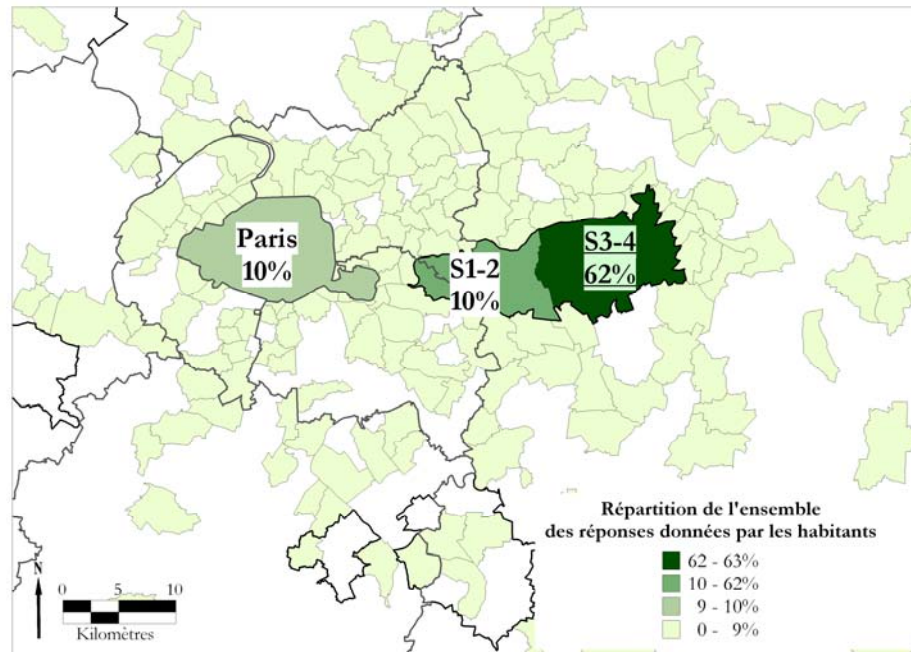
²⁸⁸ Les activités cartographiées sont les suivantes : lieu de travail, lieu d'études, centres commerciaux fréquentés, lieu d'activités associatives, lieu de résidence des parents et des amis, lieu de loisirs et de détente et lieux d'activités culturelles.

Carte 15 : Localisation des activités des habitants de la partie Ouest de Marne-la-Vallée



Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

Carte 16 : Localisation des activités des habitants de la partie Est de Marne-la-Vallée



Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

Deuxième changement fondamental pour lequel les expressions cartographiques sont extrêmement claires : l'espace francilien est passé d'une organisation polycentrique à une organisation multicentrique. Les notions de Petite et de Grande Couronne sont invalidées. Ce nouveau découpage mobilise les notions de pôles urbains et de bassins de vie définis par leur

attractivité. Ce découpage est mis à disposition des élus. Ces bassins de vie sont de tailles différentes et sont parfois imbriqués. Ils ne sont pas statiques mais informent sur l'échelle de fonctionnement de chacun des pôles franciliens. Ce multcentrisme rompt avec l'organisation polycentrique de la région parisienne.

Troisièmement, l'Ile-de-France est définie en termes de *faisceaux* montrant l'emprise du bassin parisien et les caractéristiques géographiques de son attraction. Ces faisceaux s'articulent sur les axes de transports collectifs et individuels et orientent, selon des couloirs, la localisation d'activités et déterminent les pratiques individuelles de mobilité²⁸⁹.

Dans le SDRIF, les villes nouvelles sont présentées comme une politique d'aménagement. Les villes nouvelles ont créé des pôles dont la plupart définit aujourd'hui un bassin de vie avec son aire d'influence. Les centres urbains en sont l'assise. Tel qu'il apparaît dans le SDRIF, une première zone englobe la partie Ouest de la Marne-la-Vallée (secteur 1-2) vers le Val-de-Marne, la seconde la partie Est (secteur 3 et 4) vers Meaux, la troisième est à cheval sur les deux et s'étend au Nord de la Marne (Projet arrêté par délibération du Conseil régional le 15 février, 2007, SDRIF, 2008, p.190). Le Val d'Europe est placé comme pôle urbain de développement mais non prioritaire dans l'accueil de la croissance.

Ce découpage confirme nos résultats. Loin de pratiques dispersées, les espaces situés en dehors du cœur de l'agglomération fonctionnent sur une logique centripète.

3. AU-DELÀ DE LA VILLE NOUVELLE, DES RÉFÉRENTS POSSIBLES POUR UN TERRITOIRE DEVENU BASSIN DE VIE ?

Dans les années quatre-vingt-dix, l'appellation *ville nouvelle* n'est plus défendue par certains aménageurs et certains chercheurs : *Marne-la-Vallée ce n'est pas une ville, c'est une agglomération*²⁹⁰, Marne-la-Vallée est *un territoire*²⁹¹, Marne-la-Vallée est *une région urbaine*²⁹². Cette préoccupation traduit un enjeu territorial fort. L'EPA s'oriente vers une vision plus globale intégrant une autre

²⁸⁹ Par exemple, j'habite à Antony, je ne vais pas à l'Ikéo de Noisy-le-Grand (Villiers-sur-Marne) qui est plus proche mais à celui d'Antony car c'est plus rapide par l'autoroute.

²⁹⁰ LEGER J.-M., *Les villes nouvelles d'Ile de France*, Ministère MELTT, IPRAUS, juin 1997 p. 93.

²⁹¹ STUTTER N., Marne-la-Vallée, *Identité territoriale et concertation d'acteur*, DESS, 1992. Dans ce travail, le terme de *territoire* apparaît clairement comme supplantant au paradoxe sémantique de ville nouvelle. Les élus ne reprennent pas l'appellation de *ville nouvelle*. L'utilisation du terme *territoire* met davantage l'accent sur une inscription territoriale de Marne-la-Vallée dépassant l'échelle de la commune. Le terme *territoire* est légitimé dans le contrat de Plan État-Région : « Le projet de territoire de Marne-la-Vallée » débuté en 2002.

²⁹² Anne Dollé, « Enquête sur la mémoire et la culture de Marne-la-Vallée », in *Les Rencontres de Marne-la-Vallée, vers une nouvelle culture urbaine* in *Les Rencontres de Marne-la-Vallée, vers une nouvelle culture urbaine*, (Boyer dir., p. 197). Cette remarque est celle d'un intervenant qui reproche à l'étude d'Anne Dollé de considérer comme ville quelque chose qui n'est pas une ville mais une *région urbaine*. Selon cette personne, ce biais ne permet pas de produire une image fidèle de la réalité.

échelle que celle de la ville ou de la commune. Marne-la-Vallée s'insère avant tout dans un environnement avec lequel elle entretient des liens et des rapports d'interdépendance. Elle est une réalité interne, unifiée ou diversifiée, et une réalité extérieure identifiée comme un *événement connu*.

La problématique du territoire de Marne-la-Vallée semble être assimilée aussi à son devenir, à son retour dans le droit commun. Le territoire est aussi essentiellement abordé dans sa dimension politique. *Parler du territoire de Marne-la-Vallée, c'est admettre implicitement que ce territoire existe. Or, en l'état, rien n'est moins sûr. Peut-on en effet parler d'un territoire géographique ? Oui, si l'on considère le plateau encadré par la Marne et les massifs forestiers, et non, si l'on considère les quatre secteurs différenciés. Peut-on parler d'un territoire urbain ? Oui, si l'on parle du système urbain que les habitants pratiquent, et non, si l'on observe les oppositions entre les secteurs. Peut-on parler d'un territoire institutionnel ? Oui, si l'on s'intéresse au statut, à l'histoire de la ville nouvelle, au rôle de l'EPA, et non, si l'on mesure à quel point les secteurs sont soucieux de leur indépendance, de leur autonomie* (Diagnostic territorial de Marne-la-Vallée, Chemin Faisant, Gerpa, GTC, janvier 2002, Synthèse, p. 8). Cette conclusion issue du diagnostic territorial de Marne-la-Vallée montre bien l'ampleur des débats suscités par le mot *territoire* et sa portée politique. Or, nous avons vu tous les obstacles auxquels se heurtait le sentiment d'appartenance des habitants. Pour autant cette notion de territoire n'a-t-elle aucun sens à Marne-la-Vallée ?

Dans une note rédigée dans le cadre des études du contrat territorial en 2003, Jean-Marie Boyer, Directeur du service de la Communication et de la Programmation de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée jusqu'en 2003, pointe du doigt le glissement s'opérant entre *ville nouvelle* et *territoire* : *Le processus de mise au point du projet de développement et d'aménagement fait apparaître la nécessité d'une réflexion complémentaire en termes de structuration du territoire de Marne-la-Vallée. En effet, les études soulignent des objectifs de cohérence thématique : transports, enseignement-formation, habitat ... et des propositions de politiques transversales ; par exemple l'offre de formation et les transports, mais sans conclure sur l'outil de gestion de l'ensemble. C'est un sujet très politique qui peut être inscrit dans le mouvement du projet d'aménagement, mais qui ne sera pas réglé dans ce cadre [...]. La crise du concept de ville, devenue évidente dans les années quatre-vingt-dix, a conduit les commentateurs officiels du phénomène urbain - DATAR, universitaires, praticiens de l'Équipement, chercheurs puis journalistes - à mettre en avant la notion ancienne de territoire. Caractéristique d'une période de transition, un terme évocateur mais mal défini remplace des concepts (villes, banlieue, campagne...) en décalage flagrant avec « le réel ». À l'auberge espagnole des territoires, les dimensions anthropologiques et institutionnelles pourraient intéresser l'avenir de Marne-la-Vallée* (Boyer, 2003, DICP²⁹³- Épamarne- Épafrance, p. 1).

Dans cette partie il ne sera donc question de la *ville nouvelle des aménageurs* mais de la *ville nouvelle des habitants*. Nous aborderons les représentations que les habitants ont de Marne-la-Vallée pour analyser dans quelle mesure, elle pourrait être qualifiée de *territoire*²⁹⁴. Nous adopterons pour ce

²⁹³ Direction de l'Information de la Communication et de la Programmation.

²⁹⁴ Certains auteurs rapprochent ce processus d'appropriation du concept de territorialité : *le concept de territorialité désigne le processus d'appropriation du territoire par les groupes sociaux. Géographiquement et théoriquement on peut le définir comme étant l'unité de l'identité par les lieux liés. Le lieu représentant la distance annulée. Le territoire induit alors des rapports sociaux spatiaux. Il a un sens matériel mais aussi idéal.* Nous n'utiliserons pas ce concept ici, jugeant que sa portée théorique se situe au-delà des propos que nous souhaitons développer.

faire la définition de Guy Di Méo : le territoire relève d'une appropriation économique, idéologique, sociale et politique de l'espace²⁹⁵ par des groupes qui se donnent une représentation particulière d'eux-mêmes, de leur histoire (Di Méo, 1996, p. 40).

3.1. *Marne-la-Vallée* marquée par l'histoire d'une ville nouvelle²⁹⁶

Au début des années quatre-vingt-dix, Anne Dollé soulignait que le concept de *ville nouvelle* possédait un sens riche et évident. Aujourd'hui, Marne-la-Vallée continue d'être assimilée à l'histoire des villes nouvelles.

Nous retrouvons ici quelques traces du *récit fondateur*²⁹⁷ évoqué par Caroline de Saint-Pierre à propos de Cergy-Pontoise (De Saint-Pierre, 2002) : les enquêtés s'approprient idéologiquement le projet des villes nouvelles. Ils confirment par là-même l'une des dimensions du territoire.

Pour Jean, *Marne-la-Vallée, c'est les villes nouvelles de Delouvrier, on connaît bien !* Jean a grandi en région parisienne, au Perreux, il s'est petit à petit approprié le projet ville nouvelle : *C'était un peu confus pour moi, c'était pas très net, on en avait entendu parler à l'école au Perreux, j'avais un copain qui était à Noisy-le-Grand et qui m'expliquait ce qui se faisait ou ce qui allait se faire, c'était important tout ça...* C'est lors de son installation à Lognes que Jean prend la mesure du projet ville nouvelle : *c'est parce qu'il n'y avait rien, comme je vous le disais tout à l'heure !!* Jean se présente lui-même comme un pionnier : *On a trouvé un petit bâtiment qui était sympa à Lognes, avec un grand bassin à côté. Là, ça nous a plu et on s'est lancé dans l'aventure ! On était les premiers [...]. On n'avait pas le RER, mais on savait qu'il était en construction... Donc on avait un bus qui nous emmenait, il fallait le prendre à telle heure parce qu'après c'était cuit et il nous descendait à Torcy²⁹⁸... Ensuite, pour descendre du bâtiment jusqu'au RER, il fallait mettre les bottes le matin, on était vraiment dans la gadoue (rire) les premières années.* Au début des années quatre-vingt-dix, Jean achète une maison à Bussy. Les circonstances sont identiques : *On a trouvé un 200 m² près du RER, c'était près du lycée... du moins le lycée était en projet mais il y avait le collège pour le gamin... Ma fille était au collège à Torcy, au moment où on a déménagé... C'est vrai qu'ils ont souvent essuyé les plâtres dans les écoles, pris les autobus parce qu'il fallait aller plus loin... La vie de pionnier !*

²⁹⁵ La notion de territoire est en lien avec la notion d'espace, et bien qu'ils puissent être utilisés comme des synonymes, ces termes se distinguent sous plusieurs aspects et varient de sens aussi selon leur conception.

²⁹⁶ La définition de Jacques Lévy et Michel Lussault (Lévy, Lussault, 2003) nous permet d'opérer une jonction plus claire entre les notions d'appropriation et d'identité : *un territoire est un agencement de ressources matérielles et symboliques capables de structurer les conditions pratiques de l'existence d'un individu ou d'un collectif social et d'informer en retour sur leur identité* (Lévy, Lussault, 2003, p. 912).

²⁹⁷ *La ville nouvelle suscite depuis trente ans des images, des discours autour de sa construction, des formes architecturales, des principes d'aménagement urbain. Au regard des années quatre-vingt-dix, il se dégage des sources aussi différentes que peuvent l'être documents ou discours officiels, médias, films, pratiques et discours d'habitants, des anecdotes, des bribes d'histoires qui perdurent. Celles-ci se sédimentent, s'articulent ou bien donnent lieu à des glissements de sens et tissent au quotidien une trame qui apparaît en filigrane dans les pratiques comme dans les discours pour composer un récit à plusieurs voix mais donnant bel et bien une existence à cette urbanisation. Cette dernière devient ainsi un super objet auquel il est prêté des caractéristiques, des pouvoirs, une vie propre et qui, loin de n'exister que dans une sphère fonctionnelle se déploie de façon singulière et relativement autonome. C'est cette présentation de la ville se manifestant par un certain « état d'esprit » incarné par différents personnages (...). Le premier personnage auquel il est fait référence dans la présentation des villes nouvelles est un haut fonctionnaire, Paul Delouvrier (De Saint-Pierre, p. 16, 2002).*

²⁹⁸ Avant l'inauguration du RER à Lognes, Jean prenait le RER à Torcy.

Pour le pionnier, la ville nouvelle est le lieu de tous les possibles, tout est à faire, tout est à créer. Il se sent partie prenante de cette histoire (De Saint-Pierre, 2002 ; Imbert 2005).

Marne-la-Vallée conserve aussi, malgré la diversité des représentations dont elle est l'objet, une image de *banlieue* marquée par les concentrations de logements sociaux et un déséquilibre en matière de peuplement. Les quartiers *emblématiques*, réalisés durant la première période de l'histoire de la politique du logement comme Lognes ou Torcy, conservent leurs stigmates et nourrissent, pour certains habitants, les représentations qu'ils ont de Marne-la-Vallée.

Mélanie est née à Thorigny, elle a vécu à Lagny et à Saint-Thibault et elle est allée au lycée à Torcy. Elle continue de s'y rendre aujourd'hui pour prendre le RER : *Alors, Marne-la-Vallée pour moi, c'est uniquement Torcy, Lognes, ce secteur là, et ça me fait tout de suite penser à « banlieue » et « ville nouvelle ». Ça ne me donne pas un bon sentiment, ça ne m'inspire pas, parce que, bon, je connais un peu Lognes et tout ça. Moi, j'ai l'impression que c'est pas super bien fréquenté.* Les propos de Lino vont dans le même sens : *Marne-la-Vallée, pour moi, c'est Torcy et Noisiel. Oui, pour moi, c'est ça le symbole de Marne-la-Vallée : des constructions pourries ! [...] C'est petit, on dirait des clapiers, et puis ça part dans tous les sens, et au final il n'y a pas de grande harmonie. Lorsqu'ils construisent leurs nouveaux immeubles avec vue sur le RER, je trouve que c'est vraiment se foutre de la gueule des gens : il n'y a pas d'espace, donc ils s'adressent à des gens qui ne peuvent plus se loger et qui n'ont plus trop le choix !*

Mais cette représentation évolue. Martine réside à Lognes depuis les années quatre-vingts : elle a connu le quartier à sa création, a vécu l'évolution de son peuplement et constate aujourd'hui des changements. Même si l'environnement social et urbain n'a pas toujours correspondu à ses attentes, pour elle *il y a eu des périodes*. Martine s'explique : *En ce moment ça va plutôt bien, mais il y a beaucoup de logements sociaux et de jeunes et pas beaucoup de travail...[...] Disons qu'au niveau de l'immeuble, on trouve qu'il est bien, les gens de l'immeuble c'est des gens comme nous, c'est agréable, mais ce qu'il y a autour c'est pas toujours rose [...] Mais je pense que ça pourrait s'arranger, et puis qu'il y a de plus en plus de prévention.* Avant de venir s'installer à Marne-la-Vallée, *ce qu'on appelle justement une ville nouvelle* se résumait pour Babette à des *villes dortoirs*, mais sa perception, avant et après son installation, est quelque peu différente :

Si je vous parle de Marne-la-Vallée, est-ce que ça vous dit quelque chose ? Et si ça vous évoque quelque chose, à quoi ça vous renvoie ?

Ville nouvelle, région nouvelle... du dynamisme... quand même, disons, par rapport à l'image que, moi, j'avais des villes nouvelles avant d'arriver ici, quoi ! Par exemple Évry, je voyais plus une ville dortoir je dirais ! Alors que je trouve qu'au niveau de Marne-la-Vallée, c'est beaucoup plus dynamique, je trouve qu'au niveau environnement, il y a beaucoup d'efforts de faits, le paysage... Je pense qu'au niveau des constructions aussi. Je trouve que ça ne fait pas du tout béton... Enfin je veux dire quand même qu'il y a une certaine recherche dans l'environnement par rapport à ce que, moi, j'avais comme image de ce qu'on appelle justement une ville nouvelle. Pour l'instant, je suis satisfaite de ce qui est fait, quoi. Je trouve que c'est bien pensé.

La ville nouvelle est aujourd'hui également associée aux innovations architecturales. Le schéma directeur les prédestinait à favoriser l'émergence de nouveaux modes de vie. *L'urbanisme doit créer le cadre de vie et les conditions d'une meilleure architecture. Dans ce domaine plus que subjectif, la réussite ou l'échec*

de telle ou telle réalisation peut être diversement apprécié (...) Jadis limitée à quelques mécènes et princes éclairés, presque disparue depuis la révolution industrielle, la prise de conscience qu'il existe un devoir de « construire beau » devient une exigence collective (SDAURP, 1965, p. 27). La réalisation de projets expérimentaux (REX) et les choix adoptés quant à la composition urbaine en ville nouvelle²⁹⁹ sont considérés novateurs (Techniques et Architecture, 1974). En outre, les villes nouvelles ont promu *l'art dans la ville* introduisant en amont des projets une collaboration entre architecte, urbaniste et sculpteur (Smadja, Faux, 1989). À Marne-la-Vallée, nous pouvons citer les interventions du peintre Garnier (Le Totem à Torcy) et du sculpteur Piotr Kowalski (*L'Axe de la terre* à Champs-sur-Marne)³⁰⁰. Les habitants se sont diversement appropriés ces innovations, l'inachèvement de la ville nouvelle faisant obstacle parfois à la lisibilité et à l'appropriation de l'espace.

Selon l'étude menée par Maryse Blanchet à la fin des années quatre-vingts à Marne-la-Vallée, un tiers des habitants apprécie l'architecture de la ville nouvelle et la qualifie de *distinctive* et de *gratifiante* (*c'est moderne ; c'est plus agréable de penser qu'on a un petit coin de l'immeuble qui ne ressemble pas à celui du voisin*) mais un autre tiers n'arrive pas à donner sens à la composition urbaine (*d'un côté vous avez l'école qui est aussi moderne et puis, là, on est planté là. On se demande ce que l'on fait*) (Blanchet citée par Haumont, 1997, p. 125). Les différentes opérations réalisées à Marne-la-Vallée, notamment dans les secteurs 1 et 2 de la ville nouvelle durant les années soixante-dix et quatre-vingts, ont fait l'objet de certaines critiques, mais les habitants se les sont réappropriés. Nous avons vu, plus haut, que Lucie ne pouvait concevoir d'habiter à Marne-la-Vallée. En revanche, pour elle, la *ville nouvelle* évoque une *architecture banlieue* qu'elle valorise : *Ah moi, je préfère « ville nouvelle » plutôt que « Marne-la-Vallée » parce que j'aime bien l'architecture, et que le béton ne me fait pas peur. Et quand tu vois l'architecture de la banlieue ou proche du périphérique, il y a vraiment des trucs super-intéressants et tu as vraiment l'impression que ce sont des villes nouvelles.* Marne-la-Vallée et les autres villes nouvelles ont constitué un patrimoine architectural qui participe aux représentations que les habitants ont de la ville nouvelle³⁰¹. *L'histoire n'est pas seulement celle des mots, mais aussi des choses, des images. À cet égard, les*

²⁹⁹ L'une des raisons pour lesquelles les maîtres d'ouvrage des villes nouvelles voulaient avoir les mains libres est qu'ils jugeaient que la création dans le domaine de l'architecture et de l'urbanisme n'avait pas été portée assez loin, ni dans la Reconstruction d'après-guerre, ni dans les villes nouvelles anglaises, et encore moins dans les quartiers périphériques français vus comme trop pavillonnaires ou comme trop concentrationnaires. Ils élaborent donc un fond doctrinal dont les principaux éléments portent sur la structure de la ville, hiérarchisée entre les petits quartiers et le centre, ouverte à la ville et à la nature, et sur les compositions urbanistiques et architecturales, distinctives et soignées (Haumont, 1997, p. 134).

³⁰⁰ Mathématicien, puis architecte, Piotr Kowalski s'est orienté définitivement vers la sculpture à la fin des années 1950. Il a reçu de nombreuses commandes publiques d'installations urbaines et de sculptures en plein air (l'une d'elles est visible à la Défense à Paris). Il a participé à de nombreuses expositions notamment au Guggenheim Museum à New York et au Centre Georges Pompidou à Paris. Il est décédé, en 2004, à l'âge de 76 ans. http://www.paris-art.com/economie/em_echo/d_echo/20040109-Deces-du-sculpteur-Piotr-Kowalski-143.html

³⁰¹ Le Conseil national des Villes et Pays d'art et d'histoire, présidé par le ministre de la culture et de la communication, a proposé en juin 2006 d'attribuer le label " Ville d'art et d'histoire " à Saint-Quentin-en-Yvelines. *L'attribution de ce label à Saint-Quentin-en-Yvelines souligne la qualité des actions que la communauté d'agglomération a conduites, depuis la création de la ville nouvelle, notamment dans le domaine de l'architecture et de l'urbanisme. Il a souligné, par ailleurs, l'intérêt de voir, pour la première fois, une ville nouvelle entrer dans le réseau des Villes et Pays d'art et d'histoire.*

<http://www.vpah.culture.fr/vpah/actualites/actu.htm>

L'origine de la candidature de Saint-Quentin-en-Yvelines remonte à 2002 : Contrairement aux idées reçues, une ville nouvelle a une histoire, une mémoire collective et un patrimoine, fondé notamment sur des réalisations architecturales contemporaines (...) les villes nouvelles appartiennent à l'histoire du 20^{ème} siècle. C'est sur ce parti-pris que la CA [Communauté d'Agglomération] a fondé sa candidature au label Villes et Pays d'art et d'histoire (Extrait de l'entretien de Julie Guiyot-Corteville, directrice du Musée de

monuments constituent un élément fort de matérialité. Au-delà même de leur aspect esthétique et quel que soit le jugement que l'on peut exprimer sur ce point, ils sont porteurs de souvenirs » (Roncayolo cité par Dollé, 1992).

En l'absence de structure administrative, la ville nouvelle de Marne-la-Vallée ne représente pas, pour les habitants, un territoire politique mais Marne-la-Vallée reste marquée par l'histoire des villes nouvelles.

3.2. Différents référents pour une agglomération

Marne-la-Vallée existe aussi en tant que territoire par son site géographique, son aménagement urbain, son activité économique et son cadre de vie.

La signalisation routière a été pour l'État une intervention forte pour marquer l'existence de la ville nouvelle. Sur l'autoroute A4 et sur la Francilienne, des panneaux indiquent le début et la fin de la ville nouvelle. Les différents secteurs d'aménagement sont aussi mentionnés (Les Portes de Paris pour le secteur 1, Le Val Maubuée pour le secteur 2, Le Val de Bussy et de Lagny pour le secteur 3, et enfin le Val d'Europe pour le secteur 4). Marne-la-Vallée reste donc pour ses habitants un espace vaste et étendu. Pour Irène, Marne-la-Vallée évoque avant tout pour elle *la grandeur* : *Oui, je pense que c'est grand, Marne-la-Vallée, de plus en plus grand !* Mais elle est aussi identifiable par son réseau routier. Cette récurrence marque la plupart des récits de nos enquêtés. La signalétique a permis et permet encore aujourd'hui à Marne-la-Vallée d'exister : *La signalisation routière est devenue aujourd'hui un relais non négligeable entre la motorisation contemporaine et l'évolution de nos représentations territoriales. Les occurrences de noms de lieux, les modes d'association de ces noms sur les panneaux directionnels, et les points d'implantation sur le sol de ces derniers, participent au façonnement subliminal de nouvelles cartes mentales. Il se développe une dynamique inédite fondée sur deux strates superposées : celle de la grille objective inscrite sur le sol et celle qui combine les vécus des usagers de la route* (Piveteau, 2003, p. 193).

Pour Carine (Bussy-Saint-Georges, secteur 3) Marne-la-Vallée ce n'est pas une ville, c'est un *secteur géographique*, qui se délimite par les pancartes de l'autoroute A4 (**photos 20 et 21**). *Marne-la-Vallée, c'est sur l'autoroute.*

Quand vous dites « un secteur géographique », vous avez une idée précise ?

Ah oui ! Sur l'autoroute il y a les panneaux (rire) ! Je pense que ça commence à Noisy-le-Grand, ça inclut même Noisy-le-Grand jusqu'à Bailly-Romainvilliers ; la sortie de l'autoroute et en bas ça doit être Pontault-Combault je crois... Pour moi, c'est géographique, ce n'est pas une ville. Quand on parle, il y a beaucoup de gens qui disent que Marne-la-Vallée c'est une ville, mais pour moi, ce n'est pas une ville. C'est un secteur géographique, comme Cergy par exemple, qui est aussi une ville nouvelle. Mais ça ne m'évoque pas plus de choses.

la ville, SQY entreprise, avril-mai-juin, 2005). La création de l'Écomusée de Saint-Quentin-en-Yvelines a suivi de peu celle de la ville nouvelle. Ce musée a pour vocation de valoriser les sites anciens et nouveaux. (Léger, 1997). L'intérêt pour le patrimoine architectural du 20^{ème} siècle et pour le mouvement nationaliste a été aussi affirmé par le classement de la ville du Havre, reconstruite à l'après-guerre par Auguste Perret, au patrimoine de l'UNESCO en 2005.

Cette jeune femme est l'une des rares personnes rencontrées délimitant la ville nouvelle par ses quatre points cardinaux. Les limites de la ville nouvelle sont ici parfaitement identifiées.

Photo 20 : Signalétique sur l'A4 (vers Paris) : « Marne-la-Vallée : Val de Maubuée » et « Marne-la-Vallée : Cité Descartes »



Source :

Photo 21 : Signalétique au niveau de Noisy-le-Grand (en direction de Paris) annonçant la fin du périmètre de la Ville Nouvelle de Marne-la-Vallée



Source :

Plus généralement Marne-la-Vallée est localisée entre *Noisy-le-Grand* et *Disney*. Cette identification est récurrente et marque les récits des enquêtes. Nous l'avons déjà constaté, pour Yves comme pour Lucie (Lagny-sur-Marne, secteur 3), l'autoroute opère un marquage fort : *Quand on arrive à hauteur de Noisy-le-Grand c'est marqué « ville nouvelle de Marne-la-Vallée »* (Yves) ou *Marne-la-Vallée, il y a des panneaux* (Lucie).

L'autoroute A4, base de l'organisation urbaine de Marne-la-Vallée, borne le territoire d'Ouest en Est : elle est un axe maintenant son unité. Plus que son statut d'infrastructure routière, l'autoroute A4 apparaît comme *une centralité*, un point vers lequel convergent les habitants pour définir Marne-la-Vallée et l'ancrer géographiquement dans l'espace. En effet, l'autoroute A4 est un espace emprunté quotidiennement par la plupart d'entre eux, pour se rendre sur leur lieu d'emploi ou mener à bien leurs différentes activités quotidiennes. En outre, la perception que les habitants ont de Marne-la-Vallée s'effectue aussi à partir de ce qu'ils voient de l'autoroute. Le bâtiment de Nunez, visible de l'autoroute A4 comme celui de Bofill à Noisy-le-Grand, sont des monuments architecturaux auxquels certains habitants identifient l'entrée en ville nouvelle. Le parc d'attraction de Disney, annoncé aussi par des pancartes signalétiques en marque la fin.

Avec le temps, la signalétique qui accompagne le réseau autoroutier de la ville nouvelle a contribué à ancrer spatialement Marne-la-Vallée, permettant aux habitants de la situer et de la localiser. Marne-la-Vallée existe en ligne, le long de l'axe routier, et se ponctue par des points comme Noisy-le-Grand et Disney. Cette signalétique constitue une information géographique, mais elle est aussi une abstraction spatiale. Elle tend à prouver par elle-même l'existence d'un territoire. Elle en est le signe et la preuve, manifestant la toute grande volonté de l'État d'affirmer la réalité et l'existence d'un projet.

L'activité économique définit aussi le territoire de Marne-la-Vallée. Jusqu'au milieu des années soixante-dix et au début des années quatre-vingts, Jean Poulit développe une campagne de communication autour du logement et du cadre de vie : l'objectif est de commercialiser les espaces et d'informer les habitants des possibilités de transports et de logements en véhiculant le slogan *Paris, côté jardin*. Par la suite, Jean Ricono développe l'image économique de la ville nouvelle et oriente la commercialisation vers les entreprises. De cette période nous retiendrons le slogan *Marne-la-Vallée, les grands s'y retrouvent* (Stutter, 1992). Les campagnes de communication menées à propos des villes nouvelles expriment, en reprenant les termes de Fourny et Micoud, une fonctionnalisation du sens. En d'autres termes, le sens a une fonction, celle de créer le territoire. Dans cette acception, *le territoire existe par le discours dont les élus et les aménageurs sont porteurs. L'aménagement étant plus une opportunité pour un discours d'existence qu'une finalité en tant que telle. La production de représentations est devenue l'une des dimensions essentielles, sinon prédominantes, dans l'action sur le territoire, témoignant que celui-ci n'est plus tant la résultante et l'expression d'usages sociaux qu'une image. Il faut raconter, mobiliser, rendre compte de concepts plutôt que de décrire une éventuelle réalité. Le projet institue la ville, à travers le débat et dans le développement progressif d'un récit iconographique de la ville désirée. La production de la ville s'accompagne alors d'une opération de fondation qui en fait une idée collective. Les urbanistes ont su saisir cette nouvelle dimension et réaliser que leur œuvre résidait dans la parole et la mise en parole des habitants de la ville* (Fourny, Micoud, 2002, p. 39).

Avant de s'installer à Bailly-Romainvilliers (secteur 4), Adélaïde, aujourd'hui à la retraite, habitait à Pontault-Combault. Elle a travaillé pendant de longues années pour le Crédit Agricole. Pour elle, Marne-la-Vallée est un secteur dédié à l'emploi : *Marne-la-Vallée, c'est tout un secteur de travail. Pour moi, ça représente ça [...]. Oui, parce qu'en fait, mes dernières années de travail, je les ai vécues à Marne-la-Vallée, c'était une région qui englobait Marne-la-Vallée [...]. Pour moi, Marne-la-Vallée c'était une région dans ma tête. C'était en extension, parce qu'en quatre-vingts, ça a mis du temps à exploser, ça a mis du temps avant d'exploser, la région Est ! Mais mon responsable me disait : « Vous verrez, vous verrez, un jour ça explosera ! » Eh bien, il a eu raison, mais ça a été très lent ! Pour moi, Marne-la-Vallée c'est ça... C'était que des terres... mais ça a tellement changé ! Mais, dans ma tête c'est ça, des extensions par des investisseurs, par des sociétés qui sont venues travailler. Pour Laura (Bussy-Saint-Georges, secteur 3), Marne-la-Vallée possède une connotation technologique : *Déjà, quand j'étais étudiante dans mon école d'ingénieur, on parlait de Marne-la-Vallée [...] Il était question, vu que les promos commençaient à grandir un peu, de s'exiler et était évoquée tout le temps Marne-la-Vallée, la Silicon Valley à la française, Sofia Antipolis, quoi ! Ça ne s'est jamais fait finalement ; mais c'est vrai que Marne-la-Vallée j'en entendais parler avec une connotation technologique, à la pointe, on va dire... Quand on est arrivés là, c'est vrai que ça faisait écho à quelque chose que je connaissais quand j'étais étudiante...**

Marne-la-Vallée est identifiée à ses équipements et ses pôles. La Cité Descartes, Noisy-le-Grand et le Val d'Europe, centres urbains et pôles d'activité forts de la ville nouvelle définissent une autre partie des représentations de Marne-la-Vallée.

Pour Lili (Noisy-le-Grand, secteur 1), Marne-la-Vallée évoque avant tout le campus universitaire : *Oui, ça m'évoque déjà ma fac, on l'appelle « le site Marne-la-Vallée », même si c'est sur Champs, mais ça*

m'évoque aussi une ville en expansion avec, à terme je pense, pas mal d'habitations, pas mal de logements. Enfin, comme je suis en plein dedans en ce moment, c'est peut-être pour ça que ça m'évoque une ville en transformation en tout cas.

Pour Chiara (Magny-le-Hongre, secteur 4), qui réside dans le secteur 4, Marne-la-Vallée c'est le Val d'Europe, non pas le périmètre du SAN, mais le centre commercial implanté sur la commune de Serris :

Si je t'évoque Marne-la-Vallée, à quoi ça te fait penser ?

Marne-la-Vallée ? C'est le Val d'Europe, les magasins et tout ça, mais c'est surtout c'est le centre commercial... [...] Marne-la-Vallée, on y va des fois pour jouer dans les parcs, dans le Village.

Marne-la-Vallée est présentée comme un cadre de vie avec un environnement privilégié valorisant ses contrastes entre urbain et rural.

Pour Sophie (Noisy-le-Grand, Secteur 1), *Marne-la-Vallée, c'est la nature* ; pour Julie (Serris, secteur 4), Marne-la-Vallée évoque *le calme, et des mots paisibles*. La nature, les espaces verts, la présence d'équipements et de services urbains modèlent l'image d'une ville à la campagne : *Oui, pour moi, c'est un endroit où il y a tout : de la verdure, des magasins, la forêt, le RER, on a tout à proximité tout en se croyant presque en province...* (Julie, Serris, secteur 4).

Marne-la-Vallée est aussi définie par la Marne. Le thème de l'eau est récurrent dans plusieurs récits d'enquêtes. Yves est né à Paris et s'est installé à Torcy (secteur 2) en 1986. Il est responsable d'une auto-école. Pour lui Marne-la-Vallée est « *sa* » région, qu'il connaît pour la pratiquer et y habiter. Il a à la fois une connaissance du projet politique et du territoire géographique. Mais plus que ces éléments, le thème de l'eau fédère aussi son discours.

Et si je parle de Marne-la-Vallée, est-ce que vous pouvez me dire à quoi ça vous renvoie si ça vous renvoie à quelque chose ?

Si ça m'évoque quelque chose, c'est ma région !!! Oui, c'est ma région [...]. La Marne que je suis depuis ma naissance !!

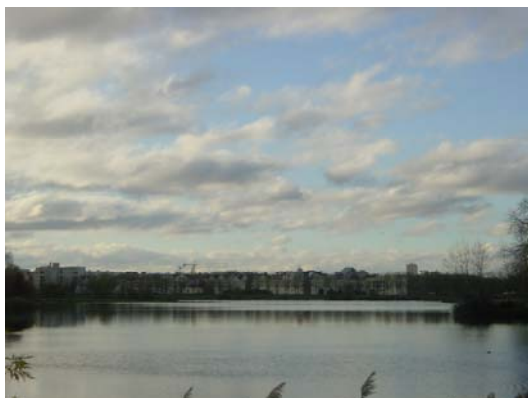
Pour Clara, Marne-la-Vallée évoque un cadre de vie marqué aussi par la présence de l'eau (**photos 22 et 23**). La Marne, en dehors de valoriser un espace résidentiel (Martine) et de favoriser le développement de pratiques sportives ou de détente, comme nous l'avons montré dans le chapitre 5, est aussi une *ressource symbolique* (Lévy, Lussault, 2003).

Photo 22 : Paysage des bords de Marne, vue du Pont à Lagny-sur-Marne (secteur 3)



Date de la photo : 2004

Photo 23 : Les étangs du Val Maubuée, vue de Lognes et de Torcy (secteur 2)



Date de la photo : 2004

Clara connaît Marne-la-Vallée, elle sait que cette ville nouvelle s'étend sur vingt-six communes, mais, malgré cette connaissance du périmètre de Marne-la-Vallée, le territoire géographique n'est pas ce qui définit pour elle Marne-la-Vallée. Elle exprime un rapport sensible au paysage : *Je ne sais pas si c'est une réalité, mais c'est un cadre de vie, c'est l'eau, c'est la présence de l'eau, des étangs qui est plus importante que partout ailleurs [...] je ne pensais pas qu'il y ait autant d'eau comme ça ! [...] les bords de Marne et puis les étangs, il y en a beaucoup dans le Val Maubuée, donc je les connais tous. Il y a toujours un moment où j'y suis allée parce qu'ils sont tous aménagés pour la balade, et puis à terme [...] la présence de l'eau c'est vraiment important. Les espaces verts c'est pareil (...) c'est agréable comme ça, à regarder.*

Jean-Paul Thibault utilise le concept d'*ambiance* pour décrire et analyser les modes d'habiter en introduisant le rôle du sensoriel dans les perceptions que les individus peuvent avoir de l'espace. L'esthétique n'est plus, selon l'auteur, une question de goût mais d'*expériences* qui mobilisent nos différents sens, la vue et aussi l'ouïe (Thibault, 2002). En définissant Marne-la-Vallée, Clara ne parle pas d'*ambiance* sonore cependant la présence de l'eau, le rapport qu'elle construit à son environnement met en jeu un rapport sensible au paysage³⁰².

Marne-la-Vallée est aussi façonnée par des contrastes. L'urbanisation de la ville nouvelle a modifié de manière importante le paysage de Marne-la-Vallée. Aux caractéristiques historiques et géographiques du site se sont ajoutés, depuis les années soixante-dix, la construction de quartiers nouveaux et le développement d'infrastructures³⁰³. Cette hétérogénéité fabrique une partie des représentations que les habitants ont de Marne-la-Vallée.

³⁰² Ce rapport définit aussi les pratiques des habitants de la nature à l'Isle-d'Abeau : *La nature qu'ils (les habitants de l'Isle-d'Abeau) veulent vivre, et que la ville nouvelle leur offre, est une nature proche, quotidienne, accessible. C'est une nature qu'ils veulent vivre et pratiquer, avec tous les sens du corps : le toucher, l'olfaction, l'ouïe, le goût et pas seulement la vue. La demande urbaine de nature sensible, c'est une demande de nature vécue selon les modalités de contact sensoriel* (Chalas, 2005, p. 48).

³⁰³ À ce propos, certains dénoncent l'emprise hégémonique des réseaux, qui fait que la richesse préexistante de l'armature historique aurait été, sinon détruite, du moins en bonne partie effacée par le RER, l'autoroute A4 et le raccordement autoroutier A199 et leur échangeur (Léger, p. 133 à propos des études de Lévy et de Spigai, p. 133). Ces contrastes peuvent être aussi aujourd'hui valorisés.

Abordés notamment à travers le discours *ville-campagne*, ces contrastes composent, surtout pour les jeunes générations, une partie des représentations attachées à Marne-la-Vallée.

Lucie parle d'une *nature urbaine* : *Lagny favorise ça. J'ai l'impression d'être un peu en Province. Enfin, quand je dis Province, je dis banlieue géographique [...] c'est plutôt sympa ici, ne serait-ce que la Marne, tu passes la gare, le pont, tu vois les cygnes, les canards... Ça c'est un truc assez séduisant... C'est un petit côté nature-urbain ! (rire) [...] C'est vrai, le fait d'avoir un paysage, le bord de la Marne, le fait de sortir de ton travail ; bref, tu as une petite période transitoire [...] Tu as des paysages qui sont superbes parce que quand le soleil se couche sur la Marne et que tu es en haut du pont et que tu as plein de vent, qu'il y a les mouettes... alors, est-ce que c'est la nature ou une image de la nature dans un milieu urbain quand même, puisque, sur les rives de la Marne, il y a les deux côtés de la ville avec des tours : c'est ça que j'aime bien je crois...* Lucie a une amie qui habite à Cergy-Saint-Christophe et à qui elle rend visite de temps à autre. Elle décrit à nouveau le couple ville et nature comme étant un ensemble cohérent pour elle.

Cergy, ce qu'il y a de marrant, c'est qu'il y a la ville avec le RER etc., et puis t'as une énorme esplanade, peut-être que tu connais ?

Vas-y, dis-moi

Une énorme esplanade avec 12 colonnes pour les 12 états de l'Union européenne de l'époque. Une jolie perspective entre un truc qui s'appelle le Belvédère, une construction très moderne avec un laser la nuit qui va vers La Défense. Donc tu as le belvédère et dans le prolongement l'horloge de la gare, l'esplanade, les colonnes et tout ça en escalier, et après t'as une petite route, un arboretum et le lac. C'est pas mal, tu vois, c'est la ville et la nature... Quand tu te retrouves sur cette esplanade où t'es à pied... par beau temps tu vois la Tour Eiffel, tu vois cet immense truc avec les arbres. D'avoir un truc surélevé comme ça, c'est vachement joli, c'est vachement joli !

Laurent parle, quant à lui, de *mélange mi-urbain/ mi rural*. Laurent est né à Lagny et a grandi dans les communes aux alentours où réside également une partie de sa famille. Il y a commencé son parcours professionnel et résidentiel. Aujourd'hui, il vit en couple à Émerainville avec une jeune fille originaire du Val-de-Marne. Pour Laurent, Marne-la-Vallée c'est un mélange *mi-urbain, mi-rural* : *quand je suis arrivé c'était la campagne, c'était bien, c'était la campagne, on était tranquille. Et puis maintenant il y a tout plein de choses autour qui se sont construites. Moi, j'aime bien ce mélange mi-urbain, mi-rural, je m'y sens bien...*

Ce que Lucie décrit en parlant de *nature urbaine* et ce que désigne Laurent au travers d'un *mélange mi-urbain mi-rural* correspond à ce que Yves Chalas définit pour la ville nouvelle de l'Isle-d'Abeau comme une *demande urbaine de la nature*³⁰⁴. *Ville* et *nature* ne sont pas perçues comme étant contradictoires. Elles se distinguent l'une et l'autre tout en étant entremêlées. Selon Yves Chalas, *les habitants de l'Isle-d'Abeau ne sont pas à proprement parler des néo-ruraux, c'est-à-dire des urbains installés à la campagne. Pour mieux comprendre ce que sont les habitants de l'Isle-d'Abeau, comment ils vivent et ce que représente pour eux la ville nouvelle, il conviendrait mieux de les appeler des néo-urbains (...). Les habitants de l'Isle-d'Abeau sont en effet des urbains installés en ville d'abord* (Chalas, 2005 p. 48). Nous partageons le point de vue de cet auteur. Les habitants de Marne-la-Vallée sont aussi et avant tout des urbains

³⁰⁴ Yves Chalas rejoint aussi les propos de Sylvia Ostrowetsky et François Lapoix qui soulignent déjà dans les années quatre-vingt-dix qu'il serait plus juste de parler de « campagne à la ville » ou de « nature urbanisée » puisque ce sont des éléments ruraux et naturels qui sont intégrés à la ville. Il n'y a pas là d'opposition. F. Lapoix forge même le vocable « naturbanisme » pour désigner l'interpénétration conceptuelle et physique de deux milieux a priori antinomiques (Léger, 1997, p. 63).

installés en ville, des *néo-urbains*. Pour le SDAURP de 1965 les habitants des villes nouvelles n'étaient-ils pas avant tout des *citadins* ?

Les contrastes *ville/campagne* ou *ville/nature* caractérisent donc Marne-la-Vallée et forment pour les habitants *un tout*. *Ce tout* revêt des aspects fonctionnels et sensibles forgeant ainsi une autre partie des représentations actuelles de Marne-la-Vallée.

Ce rapport à la ville et à la nature n'est pas spécifique à Marne-la-Vallée. Ainsi parle Yves Chalas de la ville-nature et l'urbanité de l'Isle-d'Abeau : *La ville nouvelle de l'Isle-d'Abeau n'a plus rien ou presque de nouveau en matière de ville-nature (...). Autrement dit, la ville nouvelle de l'Isle-d'Abeau s'est banalisée, non pas parce qu'elle aurait rejoint les autres villes après une parenthèse d'urbanisme vert expérimental plus ou moins réussi de deux ou trois décennies qui aujourd'hui se referme mais parce qu'à l'inverse, ce sont les autres villes de facture plus ancienne qui ont rejoint l'Isle-d'Abeau en ce qui concerne le rapport à la nature (...). Il se trouve que c'est l'Isle-d'Abeau qui avait de l'avance en quelque sorte sur les autres villes. (...) La ville-nature de l'Isle-d'Abeau est donc bien nouvelle par rapport à l'urbanité définie selon les critères de la ville d'hier, critères qui prévalaient il y a encore quelques décennies, mais cette ville-nature à l'Isle-d'Abeau ne présente plus de spécificité innovante et de réelle singularité du fait qu'elle n'est aujourd'hui qu'une expression parmi d'autres de la ville-nature contemporaine qui s'est généralisée* (Chalas, 2005, p. 48-49). Caroline de Saint-Pierre montre la même importance de la nature à Cergy-Pontoise (De Saint-Pierre, 2002 ; De Saint-Pierre, 2003).

Conclusion du chapitre 8

La réalisation de la ville nouvelle ne s'est pas accompagnée de la création d'une structure institutionnelle unique et n'a pas généré, chez les habitants, un sentiment d'appartenance à la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. Nous rappelons ici un point de méthode soulevé par Pierre Bourdieu, car cette question de l'appartenance est avant tout une question politique témoignant d'enjeux qui peuvent parfois être très éloignés des préoccupations quotidiennes des habitants : l'auteur souligne que les représentations, les croyances et encore davantage les opinions, existent en partie en fonction du questionnement dont elles sont l'objet. Or, l'un des effets les plus pernicious de l'enquête consiste précisément à mettre les gens en demeure de répondre à des questions qu'ils ne se sont pas posées (Bourdieu, 1980).

L'absence de sentiment d'appartenance à la ville nouvelle n'entre pas en opposition avec l'existence du bassin de vie de Marne-la-Vallée mais révèle les différents modes à partir desquels les habitants s'approprient *leur territoire*. En choisissant d'inclure ou non leur lieu de résidence à Marne-la-Vallée, tout en sachant pour la majeure partie qu'ils y vivent, les habitants prennent possession de leur environnement. Pour les habitants des secteurs 2 et 4 de la ville nouvelle, le Val Maubuée et le Val d'Europe font sens et les communes définissant les SAN soulèvent la question de sous-bassins de vie à Marne-la-Vallée. La présence de sous-bassins de vie n'est pas contradictoire avec le bassin de vie de Marne-la-Vallée. Elle souligne simplement le fait que les habitants développent aujourd'hui *un espace du proche* au-delà de leur commune. L'échelle des vingt-six communes de Marne-la-Vallée ne peut être celle qu'ils considèrent comme la leur même si, par les différentes activités de leur vie quotidienne, ils la pratiquent.

Excepté la dimension politique, les différentes dimensions abordées par les habitants au cours de leur récit permettent de qualifier *Marne-la-Vallée* de *territoire*. Pour eux, *Marne-la-Vallée* n'est pas un territoire au sens politique du terme mais les dimensions idéologiques, économique, géographique et sociale qu'ils lui prêtent sont présentes dans la définition que Di Méo donne du territoire (Di Méo, 1996). Ainsi, Marne-la-Vallée prend sens par son histoire et par le cadre de vie qu'elle offre et non par le cadre politique. Les habitants s'approprient la complexité de *la ville nouvelle de l'aménageur* et définissent leur lieu de vie qui, entre commune et agglomération, confirme l'existence d'un bassin de vie qui est aussi un territoire.

Conclusion de la troisième partie

Cette troisième partie avait pour objectif, après avoir confirmé l'émergence du bassin de vie de Marne-la-Vallée, d'en questionner le devenir, un devenir que nous avons articulé autour de trois axes : l'inscription des ménages dans le temps à Marne-la-Vallée, les conséquences en matière d'aménagement et le devenir de la ville nouvelle dans la perspective de son retour au droit commun.

Nous avons vu, dans le chapitre 6, comment l'ancrage résidentiel à Marne-la-Vallée pouvait rencontrer certains obstacles. Les contraintes imposées par le marché immobilier font que le marché du logement, pour les jeunes ménages ou les ménages à revenus moyens ou modestes, est devenu difficilement accessible. Alors que la plupart ont un emploi en ville nouvelle et y ont aussi des attaches familiales, le choix de quitter leur lieu de vie et de s'en éloigner pour trouver un logement correspondant à leurs ressources financières, s'impose.

Les transports et le vécu du temps de déplacement risquent de s'imposer comme une autre limite à l'ancrage résidentiel des ménages à Marne-la-Vallée. Pourtant, la ville nouvelle a rempli, de ce côté-là, ses objectifs, au sens où les trajets menant au cœur de l'agglomération s'effectuent en priorité en transports en commun. Mais le temps moyen de transport reste toujours plus élevé pour un actif résidant à Marne-la-Vallée que pour un actif résidant ailleurs en Ile-de-France. Les transports collectifs y sont pour beaucoup. Pour certains, ces déplacements sont un compromis qui résulte d'un choix privilégiant le cadre de vie. Ils découlent aussi d'une priorité donnée à l'environnement social et affectif sur la proximité domicile-travail et expriment la recherche d'une stabilité résidentielle vécue comme nécessaire dans un contexte d'importantes mobilités professionnelles. En revanche, pour d'autres, ces déplacements sont vécus comme des *pis-aller* qui, à court ou à moyen terme, influenceront leur projet résidentiel.

L'urbanisation de la ville nouvelle et l'évolution du cadre de vie représentent aussi une autre limite à l'ancrage résidentiel à Marne-la-Vallée. Si une partie des habitants construit des stratégies visant à se mettre à l'écart des changements urbains de la ville nouvelle et à se distancier de son évolution sociale, d'autres capitulent : l'évolution que connaît la ville nouvelle les positionne en porte-à-faux avec le projet résidentiel même ayant motivé leur installation à Marne-la-Vallée. Loin d'être approprié, ce changement est la cause de leur départ.

L'évolution du marché du logement, le temps de transport des actifs et les changements concomitants à l'urbanisation de la ville nouvelle, sont donc des obstacles auxquels pourrait se heurter l'ancrage résidentiel des habitants à Marne-la-Vallée.

Outre ces limites, qui pourraient à court ou à moyen terme freiner l'ancrage résidentiel de ces ménages en ville nouvelle, le développement du bassin de vie de Marne-la-Vallée entraîne des problématiques pour le moins nouvelles en matière d'aménagement. C'est ce que nous avons souhaité examiner dans notre chapitre 7. En effet, l'étude exploratoire que nous avons choisi de mener, à partir de notre enquête qualitative, montre que la ville nouvelle pourrait être l'environnement dans lequel ces ménages pourraient envisager de vivre lors de leur cessation d'activité professionnelle. Certains ont d'ailleurs déjà fait ce choix. L'attachement que les habitants ont à leur logement, la présence de proches à proximité et certaines caractéristiques du cadre de vie, comme l'accès facilité aux commerces, aux équipements ou aux infrastructures de déplacements (TGV et aéroport), semblent décisifs. Cependant ces différentes perspectives nécessitent une adaptation en matière de logements, mais aussi de déplacements. Ces thématiques sont profondément différentes de celles qui ont concouru à la création de la ville nouvelle. Marne-la-vallée sera-t-elle en mesure d'y répondre ?

Nous avons aussi souligné une seconde conséquence de l'émergence du bassin de vie de Marne-la-Vallée. Rançon de la gloire ou victime de son succès, pourrait-on se demander. Le recentrage des activités à Marne-la-Vallée s'accompagne d'une augmentation des déplacements internes à la ville nouvelle ; la motorisation des ménages croît avec la durée d'installation des ménages et le nombre de logements qu'ils y ont habités. En effet, le rôle de la proximité des transports en commun évolue au fur et à mesure du parcours résidentiel interne des ménages. Par ailleurs, les trajets sur courte distance, qui sont donc de plus en plus importants en ville nouvelle, privilégient, comme ailleurs, l'automobile. L'usage de la voiture caractérise aujourd'hui le mode de vie des habitants de Marne-la-Vallée et peu d'éléments permettent d'envisager un changement. D'une part, la voiture est le mode par lequel les habitants effectuent leur apprentissage de la mobilité en ville nouvelle ; d'autre part, les difficultés auxquelles se heurte le réseau de bus n'offrent guère, en l'état, une offre suffisamment concurrentielle par rapport à la voiture. Pourtant, au vu des évolutions et des orientations des politiques actuelles ainsi que du coût croissant de l'énergie, le développement des transports alternatifs à l'automobile devrait devenir une priorité pour le développement futur de la ville nouvelle.

Nous avons justement choisi de terminer notre thèse en remettant en cause le terme de *ville nouvelle*, en étudiant le sentiment d'appartenance des habitants et en analysant les représentations qu'ils ont de Marne-la-Vallée. Au cours de notre chapitre 8, nous avons montré que ce sentiment d'appartenance à la ville nouvelle a été un objectif politique fort soulignant les rapports parfois conflictuels entre l'État et les collectivités locales. Sur le terrain, celui du quotidien vécu par les habitants de Marne-la-Vallée, ce sentiment n'a que peu de réalité mais il ne remet aucunement en cause l'existence d'un territoire, si l'on fait abstraction de la dimension politique liée à cette notion. Face aux complexités institutionnelles, les habitants reconstituent leur territoire du proche ; des échelles de sous-bassins de vie apparaissent, allant dans le sens des bassins de vie dessinés dans le nouveau SDRIF. Ces sous-bassins de vie reflètent aussi les partis pris dans la procédure du retour au droit commun de la ville nouvelle. Loin d'éclater, le bassin de vie de Marne-la-Vallée témoigne de l'émergence d'un fonctionnement multicentrique en Ile-de-France (IAURIF, 2007). Mais il laisse en suspens la question de la pertinence territoriale à l'échelle de Marne-la-Vallée et de son agglomération, qui, pour certaines thématiques, notamment celle des transports collectifs, aurait pourtant lieu d'exister.

CONCLUSION GÉNÉRALE

La localisation de l'emploi et de la population ainsi que la géographie des déplacements se sont nettement modifiées durant les années quatre-vingt-dix. Ces évolutions remettent en cause la pertinence d'une lecture radio-concentrique de la région parisienne et soulèvent la question des grandes politiques d'aménagement qui ont été menées depuis l'après-guerre et dont les villes nouvelles font partie. C'est dans ce contexte que notre thèse a étudié le rôle joué par Marne-la-Vallée en analysant les pratiques de mobilité de ses habitants, en mesurant aussi leurs évolutions et leurs conséquences sur le devenir de la ville nouvelle.

Quarante ans après leur création, les villes nouvelles sont achevées, au sens où la plupart des collectivités territoriales ont repris leurs pleins droits en matière d'urbanisme opérationnel. L'État se retire, avec la fermeture des établissements publics d'aménagement. Mais le retour au droit commun ne signifie pas l'arrêt du développement, les projets d'aménagement se poursuivent (Senneville, Pernelle, 2006). Des communautés d'agglomération succèdent aux périmètres d'opérations d'intérêt général. Les villes nouvelles sont aujourd'hui des agglomérations qui ont pris place dans le fonctionnement francilien. Notre recherche portant sur Marne-la-Vallée a donc été réalisée à ce moment charnière de l'histoire des villes nouvelles.

Nous voudrions revenir sur quelques points marquants de l'histoire des villes nouvelles et qui illustrent toute l'ambition de ce projet d'aménagement. Nous mettrons aussi à profit cette conclusion pour effectuer un retour sur notre méthodologie et adopter un point de vue transversal sur les résultats de notre recherche, pour souligner comment la mobilité produit de l'ancrage et comment l'ancrage produit de la mobilité. Nous terminerons par l'esquisse de nouveaux questionnements formulés à partir de nos résultats qui ouvriront des pistes de réflexions.

Retour sur un projet d'envergure : des ambitions annonciatrices de problématiques actuelles

L'échelle de la région de Paris

En envisageant la *région de Paris* à l'échelle de l'agglomération, les fondateurs des villes nouvelles innovaient aussi en matière d'aménagement régional. Telle était en effet l'ambition de Paul

Delouvrier : poser les bases d'un Grand Paris³⁰⁵, bases qu'il rappelle au cours d'une conférence donnée le 6 février 1966 au Théâtre des Ambassadeurs : *Il y a le Paris Historique, le polygone sacré de nos conservateurs qui auraient plus de poids s'ils étaient vraiment novateurs pour le reste (...), il y a l'agglomération, Paris et ses Faubourgs et les banlieues de ces faubourgs (...), il y a enfin la Région de Paris, aux frontières indéfinies pour le voyageur ou le géographe mais précises pour l'administration* (Delouvrier, 1966, p. 15). Ce sont ces deux dernières images de Paris dans sa banlieue et de Paris dans sa région qui sont l'objet du propos tenu par Paul Delouvrier. Il s'agissait de mettre en place et d'organiser un bassin d'emplois à l'échelle de la région, et de rendre chaque pôle accessible en développant l'armature d'un réseau de transport routier et ferroviaire. Les villes nouvelles devaient prendre place avec Paris. Or, c'est souvent en termes de dépendance que les rapports entre villes nouvelles et Paris ont été pendant longtemps appréhendés, surtout par les discours médiatiques (De Chesnay, 1999)³⁰⁶ : dépendantes de Paris pour l'emploi, dépendantes de Paris pour les loisirs et la culture comme si, des villes nouvelles, rien ne pouvait émerger. Leur mise en oeuvre s'est réalisée dans un contexte économique difficile. Conçues durant les Trente Glorieuses, les villes nouvelles ont été réalisées dans une période de crise marquée par la récession économique (choc pétrolier de 1973). Les retards de livraison d'équipements, les difficultés rencontrées pour attirer les entreprises, et donc l'emploi, justifient, pour une partie de leur histoire, cette image plutôt négative. Mais avec le temps, ces villes nouvelles se sont développées en cultivant des qualités et en révélant aussi des faiblesses.

³⁰⁵ Le Grand Paris, souligne à juste titre Daniel Béhar, relève à la fois du mythe et du tabou, s'il s'agit de constituer une communauté urbaine à l'échelle de l'agglomération centrale (Béhar cité par Loubière, 2003). Le Grand Paris a été l'un des deux objets de la mission de *Banlieues 89*, lancée en 1983. Cette question est réapparue au début des années deux mille. En effet, Paris est l'une des rares métropoles à ne pas être dotée d'une structure administrative de l'ensemble de son agglomération, contrairement à Londres par exemple ou Berlin. En 2006 est mise en place la conférence métropolitaine de l'agglomération de Paris, lieu de concertation autour des transports et du logement. Le 25 juin 2008, cette structure est transformée en syndicat mixte ouvert officialisant la mise en place de groupes de travail thématiques. La question de l'appellation, de son statut (communauté d'agglomération, communauté urbaine, collectivité territoriale spécifique) et de son périmètre (Paris et ses collectivités limitrophes, l'ensemble de la zone dense de l'agglomération parisienne ou Petite Couronne et villes nouvelles) reste ouverte. La revue *Territoires* propose, sur ce sujet, un dossier complet dans le numéro de septembre 2008 : « Le mystère du Grand Paris : les enjeux, les acteurs, les scénarios ».

³⁰⁶ Nous pensons ici à un article paru dans *le Monde*, le 27 février 2003 : *Villes nouvelles : l'essai manqué d'un aménagement de la banlieue* (De Chesnay, 2003). Le titre explicite le contenu de l'article. Les propos témoignent d'une interprétation erronée des objectifs assignés aux villes nouvelles, notamment en matière d'emploi. L'auteur laisse entendre que la part des actifs ne travaillant pas sur place mais ailleurs en Ile-de-France révèle un échec justifiant encore aujourd'hui que les villes nouvelles sont des cités-dortoir. Un droit de réponse a été demandé par Hervé Dupont qui a été Secrétaire Général du Groupe Central des Villes Nouvelles et qui est actuellement Directeur Général de l'Établissement Public d'Aménagement de la Plaine de France. Ce droit de réponse est paru dans *le Monde* du 4 mars 2003. Il s'intitule *La banlieue est un succès*. Hervé Dupont s'exprime en ces termes : *À propos de votre article sur l'essai manqué d'un aménagement de banlieue, je vous rappelle que les villes nouvelles ont logé un tiers de la population nouvelle d'Ile-de-France. À l'heure où l'on parle de crise du logement, cette réussite mérite d'être soulignée. Quant à l'équilibre habitat-emploi, vous citez bien le chiffre de l'emploi par actif, mais vous considérez comme un déséquilibre que seul un actif sur deux travaille sur place. Vous semblez ignorer que l'Ile-de-France est un vaste marché de l'emploi et que les habitants ne sont pas assignés à résidence. Ils habitent et travaillent là où cela leur convient*. Cet incident montre que les villes nouvelles continuent d'être associées à des cités dortoirs, image qui participe à occulter les évolutions récentes de ces territoires. Ces deux articles sont disponibles en annexe (**Annexes 13 et 14**).

Il nous paraît également opportun de rappeler le rôle central de la mobilité dans le projet et la réalisation des villes nouvelles. Elles ont été créées à un moment de l'histoire où leurs fondateurs étaient déjà conscients du rôle croissant des déplacements et de l'impact des mobilités sur les modes de vie. Les transports garantissaient l'unité de la région urbaine de Paris et la mobilité était considérée comme une vertu émancipatrice pour le citoyen. L'automobile a joué un rôle déterminant dans leur organisation urbaine et explique son importance dans les pratiques de mobilité des habitants. Quelques années après la création des villes nouvelles, Paul Delouvrier déclare : *On penserait moins la ville en fonction du déplacement en voiture, on séparerait moins les fonctions. Aujourd'hui, la question serait comment associer la ville à l'automobile ?* (Delouvrier, 1985, p. 9).

Malgré cette limite avouée par Paul Delouvrier, la prise en considération de la mobilité dans ce projet d'aménagement reste novatrice.

Apport de la notion de bassin de vie appliquée aux villes nouvelles

L'évolution des dynamiques territoriales, qui s'est confirmée dans les années quatre-vingt-dix, a nettement modifié la configuration socio-spatiale en Ile-de-France : le desserrement de l'emploi et de la population ainsi que l'évolution de la géographie des déplacements soulignent un fonctionnement de moins en moins radio-concentrique, ce qui n'est pas sans conséquence sur les approches méthodologiques à adopter pour l'analyse du territoire francilien. En effet, ces changements ont érodé la pertinence d'un découpage exclusif en couronnes qui implique une hiérarchie territoriale entre le centre et sa périphérie. Au cours de notre analyse, nous avons souhaité nous détacher de cette lecture spatiale. Le langage structurant les schémas de pensée, l'usage des mots est déterminant pour renouveler une approche urbaine et mettre en lumière l'émergence de nouvelles configurations territoriales.

C'est dans ce contexte que nous situons notre apport. Nous avons choisi d'étudier la ville nouvelle de Marne-la-Vallée en dépassant son appellation de *ville*. Dès la création des villes nouvelles, Paul Delouvrier l'avait clairement exprimé : derrière la notion de *vraie ville*, exposée dans le SDAURP de 1965, étaient décrites les formes d'une organisation socio-spatiale rompant avec l'image de la *ville traditionnelle*. On peut alors se poser la question du rôle pionnier des villes nouvelles quant à la forme de *ville* proposée et quant au rôle tenu par la mobilité. Sur ce dernier point, les créateurs des villes nouvelles ne sont pas les premiers à avoir pointé du doigt cette interaction. Comme nous le rappelle Marc Wiel, le changement et les innovations peuvent se heurter à de nombreux freins avant d'être entendus : la compréhension de l'impact des facilités de déplacements sur l'organisation de l'espace est ancienne, mais elle est restée très incomplète et elle est peu partagée : *J'avais repris dans mon livre « La transition urbaine », en 1999, un texte anticipateur d'Elysée Reclus qui avait compris le processus en action dès la fin du 19^{ème} siècle en observant la croissance urbaine de Londres. Françoise Choay a débusqué des textes de Melvin Weber des années 50 encore plus précis sur le processus de délocalisation des activités humaines sous l'effet des nouvelles techniques de la mobilité. Pourquoi des*

analyses aussi pénétrantes n'ont-elles commencé à être comprises que des décennies plus tard ? Où est la difficulté à comprendre les processus d'interaction entre urbanisme et transport ? Les résistances sont, je crois, liées aux représentations naturellement statistiques ou fixistes associées à la ville. La morphologie urbaine bouge lentement et cela suffit à la rendre mentalement immuable, alors que son contenu se renouvelle en permanence beaucoup plus rapidement que nous n'en avons l'impression (Wiel, 2007, p. 85-86).

Il faut attendre les années quatre-vingt-dix pour que la problématique ville/mobilité prenne son essor.

La notion de *bassin de vie* s'inscrit dans ces évolutions et souligne la nécessité pour les politiques, les aménageurs et les chercheurs d'adopter, pour nommer des réalités récentes, un vocabulaire apte à se détacher de visions érodées par le changement.

C'est en cela que cette notion trouve toute sa pertinence : son apparition a été définie par le souhait de prendre en compte l'impact des mobilités dans l'évolution des modes de vie et de considérer un *territoire de vie*, libéré des limites communales, au sein duquel les habitants disposent d'une offre d'emplois, de services et d'équipements. Cette définition élaborée à partir de la fin des années quatre-vingt-dix (Schmitt et alii, 1998 ; Vallès, 2002 ; Julien, Pougard, 2004) reprend les trois points énoncés par Paul Delouvrier lorsqu'il explique en quoi les villes nouvelles ne sont pas des *villes* et en quoi les villes nouvelles pourraient être de *vraies villes*. Nous en rappelons ici les fondements : selon Paul Delouvrier, les villes nouvelles ne sont pas des villes si l'on considère que la ville est définie d'emblée comme un territoire communal. En revanche, si l'on considère comme ville la réunion de pôles d'activités (centres urbains³⁰⁷) et de quartiers où les habitants résident, travaillent et effectuent la plupart de leurs activités quotidiennes, alors les villes nouvelles sont, selon leurs créateurs, de *vraies villes*.

Selon l'INSEE, la partition d'un territoire en bassins de vie, à partir de l'analyse de l'emploi et des équipements, appliquée aux grandes agglomérations, est inappropriée : l'unité urbaine de la région de Paris n'est pas un seul et même bassin de vie³⁰⁸. Pour Philippe Julien et Jacques Pougard (Julien, Pougard, 2004), la densité de l'agglomération parisienne limite la pertinence d'un découpage en bassins de vie. Nous avons souhaité surmonter cette difficulté en proposant une approche différente du bassin de vie qui émerge des pratiques de mobilité des habitants. En effet, peu d'études portant sur les villes nouvelles, et en l'occurrence sur Marne-la-Vallée, se sont concentrées sur le fonctionnement interne de ces territoires³⁰⁹. Or, les recherches ont montré toute l'importance de considérer l'individu comme un acteur mobile (Lévy, 2000 ; Le Breton,

³⁰⁷ Rappelons que les centres urbains nouveaux étaient l'un des éléments déterminants du SDAURP de 1965. Les centres urbains nouveaux ont une fonction intermédiaire entre le cœur de Paris et le petit centre de quartier. Ils sont aussi d'une puissance suffisante pour y insérer une préfecture, des facultés, des théâtres, des grands magasins (SDAURP, 1965). En d'autres termes, ils concentrent les emplois, les services et les équipements des villes nouvelles.

³⁰⁸ Nous rappelons que les études réalisées dans le cadre du SDRIF, adopté par le Conseil Régional le 25 septembre 2008, mobilisent cette notion et proposent un découpage de l'espace francilien en bassins de vie. Nous avons souligné dans le chapitre 7 comment trois bassins de vie se superposaient à Marne-la-Vallée et s'étendaient sur son pourtour immédiat.

³⁰⁹ Nous pouvons citer les travaux menés par Christophe Imbert (Imbert, 2005) sur l'ensemble des villes nouvelles franciliennes, ceux de Caroline de Saint-Pierre (Saint-Pierre de, 2002) portant sur Cergy-Pontoise, ceux menés par Barbara Allen (Allen, 2004) sur Évry, l'Isle-d'Abeau et Marne-la-Vallée, ainsi que l'étude menée par Yves Chalas sur l'Isle-d'Abeau (Chalas, 2005).

2003) pour comprendre le processus de mobilité et son impact sur l'organisation urbaine. Qui plus est, les mobilités résidentielles et quotidiennes font système (Bassand, Brülhardt, 1981 ; Kaufmann, 2001) et redéfinissent le rapport à l'ancrage (Orfeuillat 1999, Rémy, 1998, Ramos, 2004, Ortat, 2005). Comme l'opposition entre centre et périphérie, celle entre mobilité et ancrage est dépassée. Elle n'est plus à même de rendre compte des processus actuels.

Les choses ainsi posées, nous pouvions appréhender le bassin de vie de Marne-la-Vallée en étudiant les mobilités et le processus d'ancrage des habitants.

Principaux résultats

Nous avons tiré de ce travail deux observations majeures. Premièrement, l'émergence du bassin de vie donne sens au projet de ville nouvelle et donne corps à ce que Paul Delouvrier appelait la *vraie ville*. En d'autres termes, Marne-la-Vallée propose aujourd'hui un cadre de vie permettant aux habitants d'y effectuer différentes étapes résidentielles et d'évoluer dans leur parcours de vie. L'offre urbaine actuelle apparaît propice au développement d'activités quotidiennes. Les pratiques de mobilité des habitants s'instaurent à l'échelle de leur commune et plus encore à l'échelle de Marne-la-Vallée.

Deuxièmement, ce travail atteste aussi de l'évolution majeure des rapports entretenus entre Paris et le reste de l'agglomération, amenant à réviser l'hypothèse de rapports hiérarchiques entre la capitale et son pourtour. Plus encore, nous souhaitons vérifier notre première analyse de terrain, basée sur notre expérience personnelle : vivre à Marne-la-Vallée pouvait être vécu autrement que comme un pis-aller.

Retour sur la méthodologie

Cette recherche a nécessité d'emblée la construction de données de cadrage importantes et les termes de notre problématique ont impliqué la mise en place d'une enquête quantitative.

En effet, aucune source statistique existante ne pouvait rendre compte des pratiques de mobilité à l'échelle de Marne-la-Vallée. Le recensement de 1999 nous renseignait sur le logement antérieur des habitants, sur le lieu de travail des actifs, et sur le lieu d'études des personnes scolarisées et vivant à Marne-la-Vallée, mais aucunement sur les autres mobilités quotidiennes. Or, ces données étaient essentielles à notre étude et seule la constitution de données statistiques représentatives de la population de Marne-la-Vallée pouvait nous permettre de connaître le rôle de Paris et celui de la ville nouvelle dans les activités quotidiennes de ces habitants. C'est la fonction remplie par l'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle* (2005), qui a été l'un des grands projets du programme d'Histoire et d'Évaluation des Villes Nouvelles (2001-2005). Cette étude, qui porte sur l'ensemble des villes nouvelles franciliennes³¹⁰, nous a permis, outre d'actualiser certaines données du

³¹⁰ Nous rappelons que cette enquête repose sur 4 800 questionnaires dont 1 600 pour Marne-la-Vallée. Elle aborde le parcours résidentiel des habitants, leurs différentes activités quotidiennes, leur sociabilité et leur sentiment d'appartenance.

recensement de la population de 1999, de déterminer les lieux d'activités de leurs habitants. Le projet initial du questionnaire montrait une limite importante pour notre étude. Pour permettre des comparaisons avec d'autres territoires, il s'appuyait sur deux enquêtes de référence³¹¹. Ce choix offrait l'avantage de comparer les résultats obtenus en ville nouvelle aux résultats obtenus en Ile-de-France, en Petite et Grande Couronne, mais limitait parfois l'information recueillie. La localisation des activités quotidiennes était abordée cependant les modalités de réponse ne permettaient pas de localiser géographiquement les différents lieux fréquentés par les habitants. Or, l'obtention de cette information nous apparaissait primordiale : aucune enquête permettant de connaître les différentes activités quotidiennes des habitants de la ville nouvelle et représentative de la population de Marne-la-Vallée, n'avait encore été réalisée. Le recensement de la population n'informe pas sur l'ensemble des mobilités des habitants et l'*Enquête Globale de Transport* n'est pas représentative de la population de Marne-la-Vallée. En collaborant à l'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle*, et avec l'appui de l'Établissement Public d'Aménagement de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, nous avons pu insérer, dans le projet initial de l'enquête, des questions supplémentaires et compléter certaines modalités de réponse. Des ajouts ont également pu être introduits sur les parcours résidentiels, en définissant la commune de résidence des deux derniers logements des personnes interrogées, et en précisant la commune de résidence pour ceux souhaitant déménager.

En raison du nombre important de questions déjà prévues et d'une durée de passation estimée entre vingt-cinq et trente minutes, notre marge de manœuvre a été limitée. D'autres questions auraient mérité d'être posées et d'autres modalités de réponse auraient gagné à être précisées. Nous pensons particulièrement au parcours résidentiel et au sentiment d'appartenance. Pour le premier, l'ajout de compléments sur le profil socio-démographique et le statut d'occupation nous auraient permis d'affiner la connaissance des étapes résidentielles antérieures au logement occupé par l'enquêté en 2005 ; pour le second, il aurait permis de prendre la mesure du rôle joué par les différentes intercommunalités de la ville nouvelle en terme de sentiment d'appartenance.

Au terme de ce travail, nous restons convaincue qu'il était pertinent de croiser deux modes de recueil de données de natures différentes. Nos résultats reposent d'une part sur les données du recensement de la population de 1999 et de l'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle*, et d'autre part sur des entretiens qualitatifs conduits de façon semi-directive et menés auprès de trente-trois habitants de la ville nouvelle. Ces deux types de données nous ont permis de mettre en lumière l'ancrage géographique des habitants à Marne-la-Vallée. Ils nous ont été aussi nécessaires pour comprendre en quoi la mobilité produit de l'ancrage et en quoi l'ancrage produit de la mobilité.

La mobilité produit de l'ancrage

À la lumière des analyses statistiques, les mobilités résidentielles internes démontrent la capacité du parc de logements de Marne-la-Vallée à répondre à l'évolution de la demande des habitants.

³¹¹ Nous rappelons que les enquêtes de référence sont l'*Enquête Vie de Quartier*, menée dans les dispositifs des *Enquêtes Permanentes sur les Conditions de Vie* (EPCV) et l'*Enquête Nationale Logement*.

La mobilité résidentielle des habitants à Marne-la-Vallée reste, en 1999, plus élevée qu'en Ile-de-France. Néanmoins, depuis les années quatre-vingt-dix, la part des habitants résidant dans le même logement, la même commune, progresse. La population se stabilise à Marne-la-Vallée, ce qui explique l'évolution des caractéristiques socio-démographiques de sa population et son vieillissement sur place. Le parc de logements est en mesure de répondre à l'évolution des besoins et des aspirations des habitants. La politique du logement menée en ville nouvelle a produit, à Marne-la-Vallée, deux bassins d'habitat se caractérisant chacun par une offre différente de logements : le premier est marqué par le parc social et locatif, le second par un parc de logements individuels privilégiant l'accèsion à la propriété. L'un et l'autre permettent aux ménages d'y débiter ou d'y poursuivre leur parcours résidentiel. Mais ces changements de logement au sein de la ville nouvelle sont surtout marqués par des mobilités de proximité : les ménages changent de logement au sein de leur commune ou s'installent à proximité de celle-ci pour conserver et/ou ne pas quitter un environnement social et urbain. C'est en cela que nous pouvons parler d'un *ancrage dynamique*.

Les récits des habitants nous ont permis de comprendre les freins à cet ancrage en mettant au jour l'effet du marché immobilier et l'impact de la spécificité du parc de logements de Marne-la-Vallée. L'évolution des prix comme celle des représentations attachées à l'accèsion à la propriété introduisent d'autres facteurs dans les arbitrages et les stratégies résidentielles des ménages. Les mobilités résidentielles internes sont aussi à replacer dans des logiques spéculatives, la recherche d'une plus-value faisant aussi partie des stratégies résidentielles des ménages. La part importante des propriétaires à Marne-la-Vallée, supérieure à la moyenne de l'Ile-de-France, amplifie ce phénomène. L'augmentation des prix implique, pour les jeunes ménages souhaitant accéder à la propriété ou les jeunes adultes souhaitant débiter leur parcours résidentiels en ville nouvelle, de reconsidérer leur choix et leur localisation résidentielle afin de trouver une offre de logement correspondant à leurs revenus. L'utilisation de ces deux types de données nous a donc permis de confirmer l'existence d'un ancrage résidentiel dynamique et de le qualifier. Ces matériaux nous ont aussi permis d'en souligner les limites. Cela constitue un résultat important de cette recherche.

L'ancrage produit de la mobilité

Grâce à ce choix d'opter pour ces deux types de recueil de données, nous avons pu montrer en quoi l'ancrage produisait aussi de la mobilité.

En dépit du fait que la ville nouvelle ait répondu à ses objectifs, les déplacements s'effectuant vers Paris se réalisent en premier lieu en transports en commun, le temps moyen de déplacement d'un actif résidant à Marne-la-Vallée reste supérieur à la moyenne d'un actif résidant en Ile-de-France. Par ailleurs, c'est aussi à Marne-la-Vallée que les habitants associent le plus le fait de vivre en ville nouvelle au fait de passer beaucoup de temps dans les transports. Ces résultats statistiques indiquent les limites auxquelles se heurte l'ancrage résidentiel des habitants à Marne-la-Vallée. Nous avons analysé combien l'acceptation de temps de transports élevés était le résultat d'un compromis. Subi, il se répercute sur les représentations que les habitants ont de leur lieu de vie et

sera la cause de leur départ de la ville nouvelle. Il s'agit alors pour les actifs de *tenir jusqu'à la retraite* ; choisi, ce temps de transport est considéré comme le prix à payer pour le cadre de vie souhaité.

Ces compromis témoignent aussi d'une résistance à la mobilité résidentielle. L'attachement au lieu de vie, la présence de proches ainsi que le choix de privilégier une stabilité résidentielle montrent également en quoi l'ancrage produit aussi de la mobilité. Nous rappelons les propos d'Antoine qui habite à Noisy-le-Grand et qui passait plus de trois heures par jour dans les transports lorsqu'il travaillait à Saint-Quentin-en-Yvelines : *Pourquoi déménager alors que notre vie est ici*. Ceux de Anne, qui habite à Bailly-Romainvilliers, en attestent également : malgré les mutations répétées de son conjoint, Bertrand, elle déclare être arrivée à un stade où elle souhaite *être chez soi*. Les conditions nécessaires à la réalisation de ce *chez soi* impliquent, pour elle, une stabilité résidentielle en dépit des changements du lieu d'emploi de son mari : *J'ai l'impression d'avoir reconstruit quelques racines même si ce ne sont pas des racines familiales*.

C'est donc dans les différents arbitrages réalisés par les ménages quant au fait de partir ou de rester que l'ancrage est aussi à saisir. Le double recueil de données trouve ici toute sa pertinence.

Le devenir du bassin de vie : enjeux pour demain et pistes de recherche

La constitution et l'affirmation de ce bassin de vie s'accompagnent aussi d'un renouvellement des politiques en matière d'aménagement. La tendance au vieillissement de la population³¹², marquée par l'émergence d'une nouvelle classe d'âge (les soixante ans et plus), s'affirme en France et dans d'autres pays. Elle pourrait, dans un avenir proche, concerner aussi les villes nouvelles. En effet, l'ancrage résidentiel en ville nouvelle et la stabilisation de leurs habitants modifient la pyramide des âges. La part des 40-59 ans y vivant aujourd'hui est aussi importante qu'en moyenne en Ile-de-France, et la part des 60 ans et plus y progresse plus rapidement. L'étude exploratoire que nous avons menée sur ce thème met en évidence différents facteurs qui laissent supposer qu'à la fin de leur activité professionnelle, une partie de ces ménages pourrait envisager de rester à Marne-la-Vallée. L'attachement au logement, les caractéristiques de l'offre urbaine en sont des exemples. Ces dernières années, l'Établissement Public d'Aménagement de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée (Épamarne-Épafrance) a inclus dans sa programmation des structures dédiées à cette nouvelle classe d'âge. Cette mise en œuvre relève d'une demande des élus, qui relaient celle de leur population. Dans le secteur 4 par exemple, des hébergements temporaires ou permanents destinés aux personnes âgées sont en projet, en cours de réalisation, ou déjà existants. Cette demande pourrait croître avec le temps et s'accompagner de nouveaux besoins en matière d'équipements et de déplacements.

³¹² En anglais, on utilise la notion de *ageing* qui a l'avantage d'être neutre et n'évoque ni la jeunesse ni l'âge mais seulement l'avancée en âge (Billet, 2002).

Par ailleurs, l'augmentation récente du coût de l'énergie et du pétrole pourrait modifier les pratiques de déplacement des habitants de Marne-la-Vallée ainsi que les choix à effectuer en matière d'aménagement.

Selon Marc Wiel, *nous sommes actuellement dans une situation paradoxale. La hausse de l'énergie sera la variable (nous pouvons aussi dire l'inconnue), peut-être la plus déterminante, de l'organisation du contexte urbain futur. Notre demande énergétique croît en rapport avec l'évolution de nos modes de vie. C'est à la fois juste et faux car chacun de nos modes de vie n'a pas une seule manière de s'exprimer (...). Ce sont les décisions concernant l'énergie à l'échelle nationale et internationale qui décideront très probablement de la politique des mobilités et donc de l'agencement urbain. Ce n'est pas étonnant, la « ville automobile » est celle de l'ère du pétrole abondant et bon marché. Après le pétrole, la ville restera toujours dominée par la question énergétique qui contribue à la définition d'une des composantes du coût de la mobilité* (Wiel, 2007, p. 187 et 190). Nous pouvons nous demander quelles seront alors les modalités de fonctionnement de cette ville après pétrole ? Cette question est particulièrement prégnante dans les villes nouvelles et à Marne-la-Vallée où l'organisation urbaine a été conçue en réponse à une demande croissante de mobilité et dans un contexte de démocratisation de l'automobile.

Plusieurs leviers d'actions pourraient être mis en œuvre pour développer des moyens de transport alternatifs à l'automobile, surtout dans un milieu peu dense. On pense tout d'abord au développement d'un réseau de bus performant bénéficiant d'un site propre, assurant fréquence et régularité du service. D'autres modes alternatifs à l'automobile sont également envisageables : le développement de transports à la demande ou le covoiturage, visant notamment à desservir les zones d'emplois, en sont des exemples. L'entreprise Nestlé, dont le siège se situe dans la commune de Noisiel, a d'ailleurs initié un site dédié aux covoitureurs. Quel que soit le niveau d'impact de ces interventions, elles sont toutes à prendre en considération.

Toutefois, des problèmes institutionnels³¹³ et financiers limitent aujourd'hui le développement du réseau de bus et c'est peut-être sur ces questions que l'échelle de l'agglomération de Marne-la-Vallée est pertinente. Au vu des blocages existants, il est fort probable que les conditions de transport ne s'améliorent qu'au terme de plusieurs décennies. Or, la détérioration des conditions de déplacement à l'intérieur de la ville nouvelle a déjà débuté. Comment cette situation va-t-elle se réguler ? Pour répondre à cette question, Marne-la-Vallée devra trouver son chemin dans les méandres de la procédure visant au retour dans le droit commun de la ville nouvelle. En effet, les communes composant chacun des quatre secteurs vont tour à tour quitter leur statut d'Opération d'Intérêt National. En acceptant l'hypothèse que plusieurs communautés d'agglomération ou de communes succèdent à la ville nouvelle, Marne-la-Vallée devra faire face au morcellement territorial qui pourrait être une limite pour appréhender des politiques d'aménagement nécessitant d'adopter l'échelle de l'agglomération.

³¹³ Nous avons vu dans le chapitre 7 que le réseau bus de Marne-la-Vallée comptait plusieurs gestionnaires de lignes (RATP, PEP'S, Seine-et-Marne Express), rendant difficile une gestion globale des déplacements à l'échelle de l'agglomération.

Nous avons vu aussi que le territoire de la ville nouvelle ne faisait pas sens politiquement : les habitants n'ont pas développé un sentiment d'appartenance à la ville nouvelle de Marne-la-Vallée : *C'est une structure politique qui ne donne pas son nom* nous raconte Lucie. Néanmoins, ses habitants se sont appropriés sa complexité : pour Clara, *c'est peut-être pas la réalité mais Marne-la-Vallée c'est un cadre de vie, c'est l'eau*, pour Laurent c'est *un mélange mi-urbain mi-rural*. Pour d'autres personnes rencontrées au cours de notre étude, Marne-la-Vallée c'est aussi un espace vaste et étendu identifié par l'autoroute A4, son activité économique ainsi que ses pôles universitaires et commerciaux. De plus, les mobilités quotidiennes des habitants ne sont pas des *pratiques dispersées* : la résidence n'est pas *le pivot d'une vie éclatée* au sens où les lieux fréquentés par les habitants ne sont pas disséminés en région parisienne. Les mobilités de proximité et les mobilités d'agglomérations³¹⁴ (Wiel, 2007) se déploient à l'échelle du bassin de vie de la ville nouvelle et de ses communes environnantes. C'est en cela que l'échelle de Marne-la-Vallée conserve un sens en termes d'aménagement. Concernant les questions touchant au devenir de la ville nouvelle et de l'agglomération de Marne-la-Vallée, les réponses restent à construire.

³¹⁴La *mobilité d'agglomération* correspond à une unicité de destinations possibles dans l'aire urbaine où la personne habite, à l'instant où se décide le déplacement. On trouvera, dans cette mobilité, l'accès au travail ou à l'école, certains achats ou démarches (minoritaires), les déplacements de sociabilité (parents amis) (Wiel, 2007, p. 94). Le développement des infrastructures routières donnant accès, en un temps de transport limité, à différentes localisations notamment commerciales (réseaux de grande distribution) permet de rapprocher les *mobilités d'agglomération* des *mobilités de proximité*, la première étant plus hétérogène que la seconde. (Marc Wiel définit les mobilités de proximité comme celles correspondant à toutes les activités quotidiennes que les habitants effectuent à proximité de leur domicile).

Bibliographie

BIBLIOGRAPHIE D'ENSEMBLE	351
Littérature scientifique et rapports de recherche.....	351
Articles et revues scientifiques	358
Travaux universitaires : Thèses	364
Notes INSEE et IAURIF.....	364
Atlas statistiques	366
BIBLIOGRAPHIE VILLE NOUVELLE	367
Publications scientifiques et colloques.....	372
Articles et revues	373
Notes INSEE et IAURIF.....	376
Travaux universitaires : thèses et mémoires.....	377
Ouvrages et documents statistiques	377

BIBLIOGRAPHIE D'ENSEMBLE

Littérature scientifique et rapports de recherche

- ALTHABE G., MARCADET C., PRADELLE M. de La, SELIM M., *Urbanisation et enjeux quotidiens*, EHESS, Paris, L'Harmattan, 1993, 198 p.
- ANDAN O. (dir.), 1989, *Mobilité résidentielle, activités et espaces fréquentés en milieu péri-urbain, enquête en périphérie de Lyon*, CSTB/INRETS, 110 p.
- AUBERT P.-L., MONNET J., SANQUER R., 1998, « La ville au crible de la proximité », in Huriot, *La ville ou la proximité organisée*, Paris, Anthropos, p. 211-223.
- AUGE M., 1992, *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Le Seuil, coll. "La librairie du 21ème siècle", 150 p.
- AUTHIER J.-Y. (dir.), 2001, *Du domicile à la ville, vivre en milieu ancien*, Paris, Economica coll. "Villes", 214 p.
- BACCAINI B. (1999), « Les déplacements domicile-travail en Ile-de-France. Quelques idées reçues à remettre en cause », in *Pour une métropolisation raisonnée* (dir.) Beckouche P. Guigou J.-L., Duport J.-P., Préfecture de la région et DATAR, La documentation française, p. 136-138
- BADIE B., 1995, *La fin des Territoires*, Fayard, Paris, 276 p.
- BASSAND M., BRÜLHARDT M.-C., HAINARD F., SCHULER M., 1985, *Les Suisses, entre la mobilité et la sédentarité*, Presses polytechniques romandes, Lausanne, 339 p.
- BASSAND M., KAUFMANN V., 2000, « Mobilité spatiale et processus de métropolisation : quelles interactions ? », in Bonnet M., Desjeux D., *Les Territoires de la mobilité*, PUF, coll. "Sciences sociales et sociétés", p. 129-140.
- BAUDELLE G., 2003, « L'unité de la ville-pays », in Beauchard J. (dir.), *La mosaïque territoriale. Enjeux identitaires de la décentralisation*, La Tour d'Aigues, L'Aube, DATAR, p. 19-32.
- BAUER G., ROUX J.-M., 1976, *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Paris, Le Seuil, 192 p.
- BEAUCIRE F., BERGER M., SAINT-GERAND T., 1997, « Mobilité résidentielle et navettes domicile-travail en Ile-de-France : quelques points de repères », in Obadia A. (coord.), *Colloque de Cerisy, Nouvelles temporalité – Nouveaux services*, Paris, éditions de l'Aube, p. 175-188.
- BECKER H., 2004, *Ecrire les sciences sociales*, Economica, Paris, 179 p.
- BECKOUCHE P., DAME'TTE F., VIRE E., *Géographie économique de la région parisienne*, Laboratoire STRATES, DREIF, 1997, 139 p.
- BERGER M., 2002, *Les périurbains de Paris*, dossier de candidature en vue de l'obtention de l'Habilitation à diriger des recherches, sous la direction de J. BRUN, Université Paris I Sorbonne, 342 p.
- BERGER M., 1990, « Les péri-urbains d'Ile-de-France : stratégies de localisation », in Bonvalet C., Fribourg A.-M. (Actes du séminaire organisé par) *Stratégies résidentielles*, INED-PCA MELT, p. 369-384.
- BERNARD Y. 1997, « Services de proximité et modes d'habiter ». Vol.1 : *Les demandes des citoyens pour les services de proximité. Synthèse transversale*, PCA, 72 p.

- BERROIR S., CATTAN N., 2006, « Les représentations de l'étalement urbain en Europe : essai d'interprétation », in Berque A., Bonnin P., Ghorra-Gobin C. (dir.), *La ville insoutenable*, Belin, Paris, p. 87-96.
- BLANCHET M., GOTMAN A.-M., 1992, *L'enquête et ses méthodes : l'entretien*, Paris, Nathan Université, coll. "128 – sociologie", 125 p.
- BLASCO F., MARCHAND D., LAJOIE G., POELE F., 1998, « Regards croisés sur la proximité urbaine », in HURIOT *La ville ou la proximité organisée*, p. 223-232.
- BODIER M., 1996, « La voiture : une habitude qui se prend jeune », *INSEE Première*, n°474, 4 p.
- BONNIN P., DE VILLANOVA R., 1999, *D'une maison à l'autre, parcours et mobilités résidentielles*, Grane, Créaphis, 366 p.
- BONVALET C., DROSSO F., BENGUIGUI, HUYNH M. (dir.), 2007, *Vieillesse de la population et logement : les stratégies résidentielles et patrimoniales*, PUCA, MTETM, Paris, la Documentation française, 509 p.
- BONVALET C., GOTMAN A., GRAFMEYER Y., BERTAUX-WIAME I., MAISON D., ORTALDA L., 1999, « La famille et ses proches. L'aménagement des territoires », *Les cahiers de l'Ined*, n°143, INED, 296 p.
- BONVALET C., MAISON D., 1996, « Lieux d'ancrage et lieux de passage : itinéraires résidentiels en région parisienne », in *La ville : agrégation et ségrégation sociales*, Haumont N. (dir.), L'Harmattan, coll. "Habitat et Société", p. 173-187.
- BONVALET C., 1990, « Quelques éléments sur la mobilité au cours du cycle de vie », in Bonvalet C., Fribourg A.-M. (Actes du séminaire organisé par) *Stratégies résidentielles*, INED-PCA MELT, p. 85-96.
- BONVALET C., GOTMAN A., GRAFMEYER Y., (éd.), 1999, "*La famille et ses proches. L'aménagement des territoires*", INED-PUF, coll. "Travaux et Documents", n°143, 291 p. 27-67.
- BOULAHBAL M., 2000, *Les territoires de la vie quotidienne : définition du concept et caractérisation en fonction du contexte d'urbanisation et de caractéristiques individuelles*, Thèse de Doctorat de Transport sous la direction de J.-P. Orfeuil, ENPC, Champs-sur-Marne, 2 vol., 343 p. + 70 p.
- BOURDIN A., 2000, *La question locale*, PUF, Paris, 253 p.
- BOUVERET M. et al., 1994, *Le commerce et la ville. Bilan critique des études et recherches sur les pratiques urbaines du commerce*. Paris, CNRS Editions, 112 p.
- BRES A., MARIOLLE B., 1991, *L'habitant motorisé*, Plan de Construction, 96 p.
- BRUN J., 1990, « Mobilité résidentielle et stratégies de localisation », in Bonvalet C., Fribourg A.-M. (Actes du séminaire organisé par) *Stratégies résidentielles*, INED-PCA MELT, n° 2, Paris, p. 299-311.
- BURGESS E.W. (1998), « La mobilité comme poulx de l'agglomération », in Grafmeyer Y., JOSEPH I., *L'École de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Millau, Aubier, p. 143-147.
- CESRIF, 1999, *Vivre en Ile-de-France en 2025*, Conseil Economique et Social de la région Ile-de-France, Paris, p. 134.
- CHALAS Y., 2002, « Mouvement, incertitude et inachèvement », in Debarbieux B. et Vanier M. (eds), *Ces territorialités qui se dessinent*, Datar/Editions de l'Aube, p. 53-74.
- CHALAS Y., 2000, *L'invention de la ville*, coll. "Villes", Anthropos, Paris, 199 p.

- CHALAS Y., DUBOIS-TAISNE G., 1997, *La ville émergente*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 285 p.
- CHOAY F., 1994, « Le règne de l'urbain, la mort de la ville », in Déthier J. et Guiheux A. (dir.), *La ville, art et architecture en Europe 1870-1993*, Paris, Centre Georges Pompidou.
- CLAVEL M., 2006, « Insaisissable périurbain », in Berque A., Bonnin P., Ghorra-Gobin C. (dir.), *La ville insoutenable*, Belin, Paris, p. 78-87.
- CLAVEL M., 2002, « Pour une recherche sur les pratiques des péri-urbains », *Communications. Manières d'habiter*, n°73, Le Seuil, Paris, p. 203-216.
- COLOOS B., CALCOEN F., DRIANT J.-C., FILIPPI B. 1997, *Comprendre les marchés du logement*, Paris, L'Harmattan, 234 p.
- COURGEAU D., 1995, « Mobilité et migration », in Dupaquier J. (dir.), *Histoire de la population française, Tome 4, De 1914 à nos jours*, Paris, Presse universitaire de France, p. 525-545.
- COURGEAU D., 1995, « Mobilité : déménagement et emploi », in ASCHER F. (coord. par), *Le logement en question*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, p. 141-170.
- CUTURELLO P., 1997, *Dialogues de propriétaires*, Paris, Plan de construction, d'Architecture et d'Habitat, MLTT, 267 p.
- DAGUET F., 1996, « La parenthèse du baby-boom », *INSEE Première*, n° 479, 4 p.
- DAMETTE F., BECKOUCHE P., 1990, « La métropole parisienne. Système productif et organisation de l'espace », in *UTH 2001*, DRI-Ministère de l'Équipement, Paris, déc. 1990, 68 p.
- DEBARBIEUX B., VANIER M., 2002, « Les représentations à l'épreuve de la complexité territoriale : une actualité ? Une prospective ? », in Debarbieux B. et Vanier M. (éds), *Ces territorialités qui se dessinent*, Datar-Éditions de l'Aube, p. 7-27.
- DREIF, 2005, *La prise en compte des dépenses de transports dans les projets d'accession : une aide à la cohérence des choix résidentiels*, 24 p.
- DREIF, 2004, *Les déplacements des Franciliens en 2001-2002*, 41 p.
- DI MEO G. (dir.), 1996, *Les territoires du quotidien*, Paris, L'Harmattan, 208 p.
- DRIANT J.-C., DROSSO F., VIGNAL, C., 2005, *Les Français et le logement : bouleversements de la démographie et de la famille. Quels choix résidentiels pour demain*, CRETEIL-IUP-Paris 12, 50 p.
- DUBOIS-TAISNE G., CHALAS Y. (dir.), 1997, *La Ville émergente*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 285 p.
- DUBUJET J., 1999, « Les déménagements forment la jeunesse », *INSEE Première*, n°647.
- DUMONTIER F., PAN KE SHON J.-L., 1999, « En 13 ans, moins de temps contraints et plus de loisirs », *INSEE première*, n°675, 4 p.
- DUPUY G., 1995, *Les territoires de l'automobile*, Anthropos, Paris, 216 p.
- DUPUY G., 1991, *L'urbanisme des réseaux*, Armand Colin, Paris, 1991, 198 p.
- ELIAS N., 1991, *Qu'est-ce que la sociologie ?*, trad., La Tour-d'Aigues, Pocket - Ed. de L'Aube, 222 p. (1ère édition : 1970).

- FAGNANI J., 1990, « Localisation résidentielle et stratégie professionnelle des femmes instruites des couches moyennes », in Bonvalet C., Fribourg A.-M. (Actes du séminaire organisé par) *Stratégies résidentielles*, INED-PCA MELT, p. 397-402.
- FESTY P., 1990, « Mobilité résidentielle des femmes séparée », *Stratégies résidentielles*, in Bonvalet C., Fribourg A.-M. (Actes du séminaire organisé par) *Stratégies résidentielles*, INED-PCA MELT, p. 231-252.
- FLAMM M., 2004, « La mobilité quotidienne dans la perspective de la conduite de vie », in Kaufmann V., Monthulet B. (dir.), *Mobilités, fluidité...libertés ? AISLF*, Louvain la Neuve, p. 71-94.
- FOURASTIE J. 1979, *Les Trente Glorieuses ou la révolution invisible de 1946 à 1975*, Paris, Fayard, 288 p.
- FOURNY M.-C MICOUD A., 2002, « Représentations et nouvelles territorialités : à la recherche du territoire perdu », in Debarbieux B. et Vanier M. (eds), *Ces territorialités qui se dessinent*, Datar/Editions de l'Aube, p. 31-57.
- FUHRER U., KAISER F., 1994, *L'habiter multi-local, aspects psychologiques de la mobilité des loisirs*, CNRS édition, Paris, 158 p.
- GODARD F., 1990, « Sur le concept de stratégie », *Stratégies résidentielles*, in Bonvalet C., Fribourg A.-M. (Actes du séminaire organisé par) *Stratégies résidentielles*, INED-PCA MELT, p. 9-22.
- GRAFMEYER Y., 1994, *Sociologie urbaine*, Paris, Nathan, coll. "128", 128 p.
- GRAFMEYER Y., JOSEPH I., 1998, *L'École de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Aubier, 371 p. (1^{ère} édition : 1979).
- GRAVIER J.F., 1947, *Paris ou le désert français : décentralisation, équipement, population*, Paris, Flammarion, coll. "L'homme et la cité", 317 p.
- GRIMAL R., MILAN O. DREIF, BARDY J.-P., 2001, *La prise en compte des dépenses de transports dans les projets d'accession, l'approche des organismes financiers*, DREIF, 129 p.
- HAUMONT A., HAUMONT N., RAYMOND H., 1966, *L'habitat pavillonnaire*, Paris, Institut de Sociologie Urbaine, Centre de Recherche d'Urbanisme, 150 p.
- HAUMONT B., CUNEO B., 1977, *Sur les pratiques sociales urbaines : de la quotidienneté à la spatialité*, Montrouge : prospectives et aménagement, 108 p.
- HAUMONT N., 2001, *Les pavillonnaires, Etude psychologique d'un mode d'habitat*, Paris, L'Harmattan, Paris, 150 p.
- HAUMONT N., JALOWIECKI B., MUNRO M., 1999, *Villes nouvelles et villes traditionnelles : une comparaison internationale*, Paris, Montréal, L'Harmattan, coll. "Habitat et Société", 341 p.
- HILAL M., SCHMITT B., 1997, « Les espaces ruraux : une nouvelle définition d'après les relations villes-campagnes », *INRA Sciences Sociales*, n°5, novembre, INRA, Ivry, 4 p.
<http://www.inra.fr/internet/Departements/ESR/publications/iss/pdf/iss97-5.pdf> [consulté le 24 mai 2003].
- HIRSCHHORN M., BERTHELOT J.-M. (dir.), 1996, *Mobilités et Ancrages, Vers un nouveau mode de spatialisation*, coll. "Villes et Entreprises", Paris, L'Harmattan, 158 p.
- HURIOT J.-M. (dir.), 1998, *La ville ou la proximité organisée*, Paris Anthropos, 237 p.

- JAILLET M.-C., 1999, « Peut-on parler de sécession urbaine à propos des villes européennes ? », *Esprit*, numéro de novembre, p. 145-167.
- JAILLET M.-C., GOLOVTCHENKO N. & alii, 2005, *La construction de nouvelles urbanités par les nouvelles mobilités : des urbanités sans citoyenneté ?*, Toulouse, PUCA, CIRUS, CERTOP, 285 p.
- KAMOON P., 2005, « Financement du logement social et évolution de ses missions, de 1894 loi Siegfried à nos jours », *Informations sociales, Logement, habitat, cadre de vie*, Caisse Nationale des Allocations Familiales, p. 20-33.
- KAUFMANN J.-C., 1997, *L'entretien compréhensif*, Paris, Nathan Université, coll. "128 – sociologie", 127 p.
- KAUFMANN V., 2001, « La motilité, une notion clé pour revisiter l'urbain », *Enjeux de la sociologie urbaine*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, p. 87-102.
- KAUFMANN V., 1999, *Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche*, "2001 Plus, Synthèses et Recherches", n°48, 63 p.
- KAUFMANN V., 2000, *Mobilité quotidienne et la question du rapport modal*, édition science et technique, p. 85-94.
- KAUFMANN V., FLAMM M., 2002, *Famille, temps et mobilité : Etat de l'Art et tour d'horizon des innovations*, Rapport de recherche, CNAF et Institut de la Ville en Mouvement, 62 p. <http://www.ville-en-mouvement.com/telechargement/kaufmann.pdf> [consulté le 24 mai 2003]
- KAUFMANN V., JEMELIN C., GUIDEZ J.-M., 2001, *Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté ?*, Centre d'étude sur les réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publics, Lyon, Ecole Polytechnique fédérale de Lausanne, 167 p.
- KNAFOU R., 2000, « Les mobilités touristiques et de loisirs et le système global des mobilités », in Bonnet M., Desjeux D. (dir.), *Les Territoires de la mobilité*, p. 85-94.
- LA PRADELLE DE M., 1996, *Les vendredis de Carpentras*, Fayard, 374 p.
- LE BRAS H., TODD E., 1981, *L'invention de la France*, éditions Hachette, p. 243.
- LE BRETON E., 2003, *Mobilités et territoires urbains, synthèse des séminaires d'accompagnement du programme de recherche*, Les cahiers du séminaire, PUCA, 99 p.
- LE GUIRRIEC P. (dir.), 2000, *L'usage du temps libre dans la formation des espaces urbains*, PUCA, Brest ADEUPA, 180 p.
- LEFEUVRE M.-P., 2007, *Action publique locale et propriétaire. Champs et instrument d'intervention sur l'habitat privé, mémoire pour l'habilitation à diriger des recherches*, réalisé sous la direction d'A. Bourdin, IUP-Paris 12, 149 p.
- LEVY I., SANTI G., THOMAS O., 1998, « La notion de proximités urbaines, quels rapports ? », in Huriot, *La ville ou la proximité organisée*, Economica, Paris, 237 p.
- LEVY J., LUSSAULT M. (coord.), 2003, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, édition Belin, 1034 p.
- LEVY J., 2003, « De nouvelles spatialités urbaines », *Les sens du mouvement, synthèse du colloque international organisé par l'IVM à Cerisy-la-Salle*, p. 9-14 http://www.ville-en-mouvement.com/telechargement/sens_mouvement_cerisy/colloque_francais_26_05.pdf [consulté le 7 décembre 2004].

- LEVY J., 2000, « Les nouveaux espaces de la mobilité », in Bonnet M., Desjeux D. (dir.), *Les Territoires de la mobilité*, PUF, coll. "Sciences sociales et sociétés", Paris, 2000 p.155-170.
- LEVY J.-P., DUREAU F. (dir.), 2002, *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en question*, coll. "Habitat et Société", 412 p.
- LEVY J.-P., 1993, « L'habitat influence-t-il sur la mobilité ? La mesure de la mobilité résidentielle en France », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°59-60, p. 32-43.
- MADRE, J-L., 2001, « Dynamique des dépenses de logement et de transport des ménages franciliens », in *Mobilités spatiales. Une question de société*, L'Harmattan, Paris p. 21-33.
- MASSOT M.-H., ORFEUIL J.-P., 1995, *Espaces de vie, Espaces de travail. 15 ans d'évolution*, INRETS, 114 p.
- MAY N., VELTZ P., LANDRIEU J., SPECTOR T. (dir.), 1998, *La ville éclatée*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 350 p.
- MAYOUX J., 1979, *Demain l'espace. L'habitat individuel en péri-urbain*, La documentation française, Paris, 154 p.
- MERLIN P. HERIN R., NADOT R., 1971, *L'exode rural*, Paris, INED-PUF, coll. "Travaux et documents", n°59, 350 p.
- OFFNER J.M., PUMAIN D., 1996, *Réseaux et territoires : significations croisées*, coll. "Territoire", Edition de l'Aube, La Tour d'Aigues, 280 p.
- ORFEUIL J.P, 2002, « Les sens de la mobilité », in Ségaud M., Brun J., Driant J.C. (dir.), *Dictionnaire de l'habitat et du logement*, Paris, Armand Colin, p. 300-304.
- ORFEUIL J.-P., 2000a, « La mobilité locale : toujours plus loin et plus vite », in Bonnet M., Desjeux D. (dir.) *Les Territoires de la mobilité*, PUF, coll. "Sciences sociales et sociétés", Paris, p. 53-58.
- ORFEUIL J.-P., 2000b, *L'évolution de la mobilité quotidienne, Comprendre les dynamiques et éclairer les controverses*, Arcueil, INRETS, 146 p.
- ORFEUIL J.-P., 2000c, *Stratégie de localisation des ménages : services aux ménages dans l'espace urbain*. La documentation française, 75 p.
- ORFEUIL J.-P., 1999, « La mobilité révélatrice du nomadisme ou de la volonté d'ancrage ? » in *Villes du XXIème siècle - Entre villes et métropoles : rupture ou continuité ?*, Synthèse du colloque de la Rochelle, 19-20 octobre 1998, CERTU, p. 100-116.
- ORFEUIL J.-P., 1995, « Mobilité : les territoires du quotidien », in ASCHER François (coord.), *Le logement en question*, La Tour d'Aigues, Edition de l'Aube, p. 171-188.
- ORTAR N., 2005a, « Le paradoxe de l'ancrage et de la mobilité en zone rurale et périurbaine », in Bonnet L., Bertrand L., (textes réunis par), *Mobilités, habitat et identités*, INED, coll. "Documents de travail", 2005, 92 p.
- ORTAR N., 2005b, « Le paradoxe de l'ancrage et de la mobilité en zone rurale et périurbaine », acte de la journée d'étude jeunes chercheur, 20 mai 2005, GIS Socio-économie de l'habitat, Paris 1 – INED – CNRS et le CRETEIL-IUP Paris 12.
http://resohab.univ-paris1.fr/jclh05/article.php3?id_article=23 [consulté le 14 mai 2006].
- PINSON D., 2002, « De la maison–nomade à la ville-maison », *Communications. Manières d'habiter*, n°73, Le Seuil, Paris.

- PINSON D., THOMANN S., 2000, *Territoires de la maison en péri-urbain et métropolisation. Villas en campagne urbaine entre Aix et Marseille*, MELT-PUCA, 207 p.
- PUCA, 2004, *Mobilités et territoires urbains*, Les recherches du programme, synthèses, 104 p.
- PUCA-PREDIT, 2002, *Déplacements et inégalités*, Synthèses de recherches, novembre 80 p.
- RAJCHMAN M., 2001, *L'évolution des motifs de déplacements des Franciliens*, IAURIF, Paris, 50 p.
- QUALITEL L, « Le déficit migratoire de l'Île de France se creuse, et surtout en Grande Couronne », *Atlas des Franciliens, Tome 3, Population et modes de vie*, p. 68-69, 2002.
- RAMOS E., 2002, *Mobilité résidentielle et processus d'ancrage. Les « provinciaux » qui vivent à Paris et en région parisienne*, Rapport pour le Ministère de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer, 144 p.
- RAUX C., ANDAN O., 1988, *Les analyses de mobilité individuelle quotidienne, une synthèse bibliographique*, Laboratoire d'Économie des Transports, Paris, 118 p.
- REMY J., 2000, « Métropolisation et diffusion de l'urbain : les ambiguïtés de la mobilité », In Bonnet M., Desjeux D., *Les territoires de la mobilité*, PUF, coll. "Sciences sociales et sociétés", Paris, p. 171-188.
- REMY J., 2001, *Ville visible, villes invisibles : un réseau aréolaire ?*, 24 p.
http://www.dau.uniroma1.it/eventiDAU/intervento_di_jean_remy.htm [consulté le 24 mai 2003].
- REMY J., 1996, « Mobilités et ancrages vers une autre définition de la ville », in Hirschhorn M., Berthelot J.-M. (dir.), *Mobilités et ancrages, vers de nouveaux modes de spatialisation*, coll. "Villes et entreprises", l'Harmattan, Paris, p. 135-153.
- REMY J., VOYE L., 1992, *La ville vers une nouvelle définition ?*, Paris, l'Harmattan, coll. "Villes et entreprises", 173 p.
- RONCAYOLO M., 1990, *La ville et ses territoires*, Paris, Gallimard, 285 p.
- ROSENTAL P.-A., *Les sentiers invisibles. Espaces, familles et migrations du 19^{ème} siècle*, Paris, Editions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1999, 256 p.
- ROUSSEL I., 2002 « Jean-Didier Urbain, 2002, *Paradis verts désirs de campagne et passions résidentielles, Paris, Payot, 392 p.* », Développement durable et territoire, Publications de 2002, <http://developpementdurable.revues.org/document1314.html> [consulté le 10 août 2008].
- SALVADOR J., LARGO-POIRIER A., ORAIN H., POLTORAK J.-F., 1997, *Les sentiers du quotidien*, l'Harmattan, coll. "Villes et entreprises", 204 p.
- SCHEMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT DE LA RÉGION DE PARIS (SDAURP), 1965, Délégation générale au District de la région de Paris, Paris, La Documentation Française Illustrée, n° spécial, 234 p.
- SCHMITT B., PIGUET V. PIERRIER-CORNET P., HILAL M., 2002, *Actualisation du zonage en aire urbaine et de son complément rural : définitions, résultats et analyse critique*, Rapport au Commissariat Général au Plan, Instance d'évaluation des politiques de Développement Rural, 46 p.
<http://www.dijon.inra.fr/esr/pagesperso/schmitt/BSetal-rappCGP-text.pdf>
- SEGAUD M., BONVALET C., BRUN J., 1998, *Logement et habitat, état des savoirs*, La Découverte, Paris, 411 p.

SENCEBE Y., HILAL M. (dir.), 2002, *Analyse des processus d'ancrage et des formes de territorialité des populations marquées par l'éclatement de leur lieu de travail et de résidence dans les communes à la périphérie des pôles urbains*, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction. Consultation de recherche "Mobilités et territoires urbains 2000-2002, PUCA, Paris, 209 p.

SIRAN J.-L., 1978, *Les nouveaux villages*, CSTB, Paris, 316 p.

SPECTOR T., 1997, « La prospective de la ville : un état des lieux ». *Notes du centre de prospective et de veille scientifique*, n°7, METL, DRAST, Paris, 67 p.

STOCK M., 2001, L'habiter comme pratique des lieux géographiques, *EspacesTemps.net*, <http://espacestems.net/document1061.html>

TERRIER C., 1998a, « Aire urbaine, Territoire de la ville ? », *Pouvoirs Locaux*, n°37, p. 33-37.

TERRIER C., 1998b, « Zonage de Pouvoir, Zonage de Savoir », in Benoit J.-M., Benoit P., Pucci D., *La France redécoupée, Enquête sur la quadrature de l'hexagone*, éditions Belin, p. 60-64.

THOMANN S., 2002, *Report modal en péri-urbain et représentations de l'installation résidentielle. Simiane, une gare dans l'agglomération marseillaise*, Rapport, Prédit, 107 p.

URBAIN J.-D., 2001, Des mobilités dans tous leurs états..., texte issu des journées d'études et de réflexion sur la mobilité organisées par le CJB et la fondation Hassan II à Rabat, 6 p. http://www.cityshelter.org/13_mobil/mobilites-dans-tous-leurs-etats.pdf

URBAIN J.-D., 2002, *Paradis verts, désir de Campagne et passions résidentielles*, Paris, Payot, 392 p.

VANIER M., 2002, « Les espaces du politique : trois réflexions pour sortir des limites du territoire, Représentations et territorialités émergentes », in Debarbieux B. et Vanier M. (eds), *Ces territorialités qui se dessinent*, Datar/Editions de l'Aube, p. 75-89.

VIARD J., 1994, *La société d'archipel ou les territoires du village global*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 126 p.

VIARD J., POTIER F., URBAIN, J.-D., 2002, *La France du temps libres*, Edition de l'Aube, coll. "Bibliothèque des territoires", 227 p.

VILLANOVA (de) R., 1993, *Les migrants propriétaires, de la location à l'accession, y-t-il des règles, y-a-t-il des règles d'agréats ?*, Plan de Construction et Architecture, IPRAUS, Paris, 210 p.

WENGLANSKI S., 2001, « L'influence de la bi-activité sur les stratégies spatiales des ménages », *Recherche transports sécurité*, n°70, p. 41-58.

WIEL M., 2007, *Pour planifier les villes autrement*, L'Harmattan, Paris, 242 p.

WIEL M., 1999b, *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, coll. "Architecture et Recherche", Mardaga, Sprimont, 149 p.

YGNACE J.-L., 1990, « Stratégies résidentielles et décohabitation », in Bonvalet C., Fribourg A.-M. (Actes du séminaire organisé par) *Stratégies résidentielles*, INED-PCA MELT, p. 223-230.

Articles et revues scientifiques

AFFANDI E., 1993, « Mobilité d'un village péri-urbain marseillais », *Les Annales de la recherche Urbaine*, n°59-60, p. 100-108.

- AFSA ESSAFI C. BUFFETEAU S., 2006, « L'activité féminine en France : quelles évolutions récentes, quelles tendances pour l'avenir ? », *Economie et Statistique*, n° 398-399, p. 85-97.
- AUGOYARD J.-F., 1995, « L'environnement sensible et les ambiances architecturale », *L'Espace géographique*, p. 302-318.
- AUTHIER J.-Y., 1999, « Les quartiers à l'épreuve des mobilités métropolitaines », *Espace, Populations, Sociétés "Les mobilités"*, n°1999/2, p. 291-306.
- BACCAINI B. 2000, « Projet de mobilité et cadre de vie », in Mattei et Pumain, *Données Urbaines*, Anthropos, Paris, n°3, p. 91-112.
- BACCAINI B., 1996, « Les trajets domicile travail en Ile-de-France, Contrastes entre catégories socio-professionnelles », *Economie et Statistique*, n°294-295, p. 109-126.
- BASSAND M., BRÜLHARDT M.-C., 1981, « La mobilité spatiale en tant que système », *Revue suisse d'économie politique et de statistique*, Vol. 3, p. 505-519.
- BASSAND M., JOYE D., SCHULER M., 1990, « La diversité des mobilités », *Espaces et sociétés "Mobilités"*, n°54-55, p. 35-39.
- BATTAGLIOLA F., BERTAUX-WIAME D., FERRAND M., IMBERT F., 1993, « A propos des biographies : regard croisés sur questionnaires et entretiens », *Population*, n°2, 1993, p. 325-446.
- BAUDIN G., DUPUY S., 2001, « Le village ambigu, des voisins à la ville », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°90, p. 77-84.
- BEAUCIRE F., BURGEL G. (dir.), 1992, « Les péri-urbains de Paris », *Villes en parallèle*, n°19, 210 p.
- BEAUCIRE F., SAINT-GERAND T., 2002, « Les déplacements quotidiens facteurs de différenciation spatiale ? La réponse du péri-urbain en Ile-de-France », *Géocarrefour*, vol. 76, n°4, p. 339-347.
- BERGER M., 1999, « Mobilité résidentielle et navettes domicile/travail en Ile-de-France », *Espace, Populations, Sociétés "Les mobilités"*, n°1999/2, p. 207-217.
- BERGER M., 1991, L'urbanité des périurbains d'Ile-de-France, de la diversité à la ségrégation, *Les Annales de la recherche urbaine*, n°50, p. 56-63.
- BERGER M., 1990, « A propos des choix résidentiels des péri-urbains : peut-on parler de stratégie territoriale ? », in *Strates*, n°5, p. 125-128.
- BERTAUX-WIAME I., 1995, « Familial et résidentiel : un couple indissociable », *Sociologie et sociétés*, vol. XXVII, 2, p. 163-175.
- BIGANDO E., 2001, « L'autoroute : un événement producteur de représentation paysagère ? », *Sud-Ouest européen*, n°12, p. 61-72.
- BONVALET C., LELIEVRE E., 2005, « Les lieux de famille », *Espaces et sociétés "La famille dans tous ses états"*, n°120-121, Erès, p. 99-122.
- BONVALET C., CLEMENT C., 2005, « Familles recomposées et ancrage résidentiel », *Espaces et sociétés "la famille dans tous ses états"*, n°120-121, Erès, p. 79-98.

- BONVALET C. 2005, « Logement et vie familiale », *Informations sociales, Logement, habitat, cadre de vie*, Caisse Nationale des Allocations Familiales, Paris, p. 56-65.
- BONVALET C. (dir.), 2003, « La famille entourage locale », *Population*, n°1, p. 9-43.
- BONVALET C., LELIEVRE E., 1995, « Du concept de ménage à celui d'entourage : une redéfinition de l'espace familial », *Sociologie et Société*, "n° spécial : Une nouvelle morphologie sociale", vol. 27, n°2, p. 177-190.
- BONVALET C., 1987, « Les parisiens dans leur maturité : origine, parcours, intégration », *Population*, n°2, p. 225-247.
- BONVALET C., TUGAULT Y., 1984, « Racines du dépeuplement de Paris », *Population*, n°3, p. 463-481.
- BONVALET C., LEFEBVRE M., 1983, « Le dépeuplement de Paris, 1968-1975. Quelques éléments d'explication », *Population*, n°6, p. 941-958.
- BORDREUIL S., 1999, « Changement d'échelle urbaine et/ou changement de formes, Note sur les défis contemporains de l'urbanisme métropolitain », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°82, p.71-77.
- BOULAHBAL M., 2002, « Effet polarisant du lieu de travail sur le territoire de la vie quotidienne des actifs », *Recherche Transports Sécurité*, n°73, p. 43-65.
- BOURDIEU P., 1990, « Un placement d'un père de famille », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n°81-82, p. 6-34.
- BOZON M., « L'art et la manière de quitter ses parents », *Population et Sociétés*, n°297, INED, 4 p.
- BRULHARD M.-C., BASSAND M., 1981, « La mobilité spatiale comme système », in *Revue Suisse d'économie politique et de statistique*, vol.3/81, p. 505-519.
- BRUN J., 1993, « La mobilité résidentielle et les sciences sociales. Transferts de concepts et questions de méthode », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°59-60, p. 3-14.
- BRUN J., FAGNANI J., 1991, Paris ou la Banlieue, le choix d'un mode de vie, Avantage et inconvénient des deux localisations, *Les Annales de la recherche urbaine*, n°50, p.92-100.
- CHALAS Y., 1992, « Les logiques d'habiter : besoin, désir et nostalgie d'être », *Espaces et sociétés*, n°68, p. 149-165.
- CHAMBOREDON J.-C., LEMAIRE M., 1970, « Proximité spatiale et distance sociale : les grands ensembles et leur peuplement », *Revue française de sociologie* XI (1), janvier-mars, p. 3-33.
- CHESNAY C., LEBRAS H., 1976, « Cycle d'habitat et âge des habitants », *Population* n°2, p. 270-299.
- CHIVALLON C., MARME N., PROST D., 1998, « Artefact de lieu et urbanité, le centre commercial interrogé », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 78, p. 28-37.
- CHOKO M., 1994, « La propriété à tout faire, arguments et fictions », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°65, p. 4-13.
- CORBILLE C., 1999, « La mobilité dans six quartiers d'Ile-de-France en 1997 : un observatoire expérimental de l'évolution du peuplement des grands ensembles », *Cahiers de l'LAURIF*, n°123, 2^{ème} trimestre, p. 53-70.

- CORTES G., 1998, « Migration, Système de mobilité, espace de vie : à la recherche de modèle », *L'Espace géographique*, n°3/98, p. 265-275.
- COUREL J., MEYERE A., NGUYEN-LUONG, « L'impact des modes de vie sur les déplacements », *Les cahiers de l'Enquête Globale Transport*, IAURIF, 2005, 44 p.
- COURGEAU D., 2000, « Le départ de chez les parents : une analyse démographique sur le long terme », *Economie et statistique*, n°337-338, p. 37-60.
- COURGEAU D., 1984, « Relations entre cycle de vie et migrations », *Population*, n°3, p. 483-514.
- COUSTRAS J., 1993, « La mobilité des femmes au quotidien », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°59-60, p. 162-171.
- DE SINGLY F., « La liberté de circulation de la jeunesse », *Recherches et prévisions*, 2002, p. 21-36.
- DEBRAND T., TAFFIN, 2005, « Les facteurs structurels et conjoncturels de la mobilité résidentielle depuis 20 ans », *Economie et Statistique*, n°381-382, p. 125-146.
- DESSE R.-P., 1999, « La mobilité des consommateurs et les nouveaux espaces commerciaux », *Espaces, Population, Sociétés "Les mobilités"*, n°1999/2, p. 281-289.
- DONZELOT J., 1999, « La nouvelle question urbaine », *Esprit*, numéro de novembre, p. 87-114.
- FAGNANI J., 1986, « La durée des trajets quotidiens : un enjeu pour les mères actives », *Economie et statistique*, n°185, p. 47-55.
- FARCY J.-C., 1990, « L'immigration dans quelques communes Ouest : Asnières, Nanterre et Puteaux de 1830 à 1930 », *Villes en parallèle*, n°15-16, p. 126-153.
- FAURE A., 1990, De l'urbain à l'urbain : du courant parisien de peuplement en banlieue (1880-1914), *Villes en parallèle*, n°15-16, p. 152-170.
- HILAL M., SENCEBE Y., 2002, « Mobilités quotidiennes et urbanité suburbaine », *Espaces et sociétés*, n°108-109, p. 133-153.
- GALLEZ C., ORFEUIL J.-P., 1998, « Dis-moi où tu habites, je te dirais comment tu te déplaces », in Pumain et Mattei éd. *Anthropos Données Urbaines*, n°2, p. 157-164.
- GALLEZ C., ORFEUIL J.-P., POLACCHINI A., 1997, « L'évolution de la mobilité quotidienne, Croissance ou réduction des disparités », *Recherche Transports et Sécurité*, p. 27-42.
- GARNIER J.-P., 1987, « Paysages de la vérité : brouillard et brouillages », *Espaces et sociétés*, n°48-49, p. 87-205.
- GOBILLON L., 2001, « Emploi, logement et mobilité résidentielle », *Economie et statistique*, n°349-350, p. 77-98.
- GODINOT A., 2003, « La rénovation du recensement de la population », *Courrier des Statistiques*, n° 105-106, p. 5-12.
- GRAFMEYER Y., 1996, « Le rôle de la parenté et de l'entourage dans les mobilités résidentielles », *Le courrier du CNRS*, n°82, p. 20-22.
- GRIBIER F., 1999, « Les migrations de retraite des Parisiens », *Cahiers de l'IAURIF*, n°122, p. 249-260.
- GUERIN-PACE F., 2003, « Vers une typologie des territoires urbains de proximité », *L'Espace géographique*, n°4/03, p. 333-344.

- GUILLOT O, CHAUPAIN-GUILLOT S., JANKELIOWITCH-LAVAL E., 2007, « Choix d'activité des mères et garde des jeunes enfants : une comparaison européenne », *Recherches et Prévisions*, n°90, p. 41-54.
- HAUMONT A., 1993, « La mobilité intra-urbaine, Rétrospective et prospective », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°59-60, p. 109-118.
- FORREST R., MURIE A., 1994, « Les promesses d'une démocratie de propriétaires, Le cas du Royaume Uni », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°65, 1994, p. 14-25.
- FOUCHIER V., 2002, « Comment la motorisation se diffuse en Ile-de-France ? », *Etudes foncières*, n°96, p. 10-15.
- JAILLET M.-C., 2004, « L'espace périurbain : un univers pour les classes moyennes », *Esprit*, mars-avril 2004, p. 40-63.
- JOUSSEAUME V., 2002, « La mobilité résidentielle dans les campagnes nantaises », *Cahiers Nantais*, n°58, juillet. p. 59-70.
- KAUFMANN V., 2005, « L'acquisition de la motilité au sein des familles. Etat de la question et hypothèses de recherche », *Espaces et sociétés "La famille dans tous ses états"*, n°120-121, Erès, p. 199-220.
- KOKOREFF M., 1993, « L'espace de jeunes, Territoires, identités et mobilité », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°170-171.
- LACOSTE G., 2006, « Construction, étalement urbain, pénurie foncière : au-delà des idées reçues », *Les cahiers de l'habitat*, n°40, IAURIF, 2-11 p.
- LAFERRERE A., 2005, « Quitter le nid : entre forces centripètes et centrifuges », *Economie et statistique*, n°381-382, p. 147-175.
- LELIEVRE E., 1999, « Collecter des données de mobilités : des histoires migratoires aux biographies d'entourage », *Espace, Populations, Sociétés "Les mobilités"*, n°1999/2, p. 195-205.
- LETNIEWSKA-SWIAT S., 2000, « Evolution des mobilités non professionnelles sur la métropole Lilloise entre 1979 et 1998 », *Homme et Terre du Nord*, p. 37-41.
- LEVI-STRAUSS C., 1987, « La notion de maison », entretien avec P. Lamaison, *Terrain*, n°9, p. 34-39.
- LEVY M., 1978, « Le dépeuplement rural », *Population et Sociétés*, INED, n° 116, 4 p.
- LEVY M.-L., 1982, « Les âges de la vie », *Population et Sociétés*, n°157, INED, 4 p.
- LEVY M.-L., 1996, « Les cinquante ans du baby-boom », *Population et Sociétés*, n°311, INED, 4 p.
- LEVY M.-L., 1999, « Entre deux recensements : 1990-1999 », *Population et Sociétés*, n°344, INED, 4 p.
- MADRE J.-L., 1999, « Les nouveaux captifs de l'automobile », *Les cahiers de l'IAURIF, le Défi de l'âge ?*, Vol. 2 n°122, p. 29-36.
- MAISON D., 1993, « Dimensions familiales de la mobilité résidentielle », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°59-60, p. 44-50.
- MANGENEY C., 1999a, « Enquête sur les nouveaux arrivants en Seine-et-Marne », *Cahiers de l'IAURIF "Supplément habitat"*, n°23, p. 2-15.

- MANGENEY C., 2000, « Histoire familiale et proximité résidentielle », *Cahiers de l'LAURIF*, n°26, p. 2-5.
- MANGENEY, C. 1999d, « Equipement et multi-équipement en automobile des ménages franciliens », *Cahiers de l'LAURIF "le Défi de l'âge ? "*, Vol. 2, n°122, p. 37-46.
- MASSOT A., 2006, « Les ventes de logements en Ile-de-France 1991-2003 », *Les Cahiers de l'LAURIF*, "Supplément Habitat", n°40, p. 26-33.
- MASSOT M.-H., 1998, « Espace de vie, espace de travail », in Pumain, Mattei (dir.), *Données Urbaines*, n°2, Edition Anthropos, coll. "Villes", Paris, p. 147-156.
- MASSOT M.-H., 1996, « Comportements de mobilité : modèles dominants et éclatement des modèles », *Courrier du CNRS*, n°82, 212 p.
- MESLE F., 2004, « Espérance de vie : un avantage féminin menacé ? », *Population et Sociétés*, n°402, INED, 4 p.
- MEYFROID P., 2002, « La notion d'installation dans la sociologie urbaine de langue française : émergence d'un concept », *Recherches sociologiques*, vol. 33, n°3, p. 47-60.
- MONDALA L., 1987, « Dire l'espace, pouvoir du discours et verbalisation spatiales », *Espaces et sociétés*, n°48-49, p. 169-185.
- MONNIER A., 2007, « Le baby-boom, suite et fin », *Population et Sociétés*, n°431, INED, 4 p.
- MOUILLART M., 2005, « Prix et dérégulation des marchés immobiliers », *Informations sociales, Logement, habitat, cadre de vie*, Caisse Nationale des Allocations Familiales, p. 14-18.
- OMNES C., 1990, « Les provinciales dans la formation des populations ouvrières parisiennes », *Villes en parallèle*, n°15-16, p. 175-191.
- ORFEUIL J.-P., MANGENEY C., 1999, « La mobilité des seniors en Ile-de-France », *Les Cahiers de l'LAURIF*, n°122, p. 15-17.
- ORFEUIL J.-P., POLACCHINI A., 1999, « Les dépenses des ménages franciliens pour le logement et les transports », *Recherche Transports et Sécurité*, n°63, p. 31-46.
- ORTAR N., 2007, « Parcours existentiels et résidentiels en périurbain », *Urbanisme*, n°356, 2007, p. 68-70.
- PAQUOT T., 2005, « Habitat, habitation, habiter, ce que parler veut dire », *Informations sociales, Logement, habitat, cadre de vie*, Caisse Nationale d'Allocations Familiales, p. 48-54.
- PERON R., (2001), « Le près et le proche, les formes recomposées de la proximité commerciale », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°90, p. 47-57.
- PINSON D., 2002, « De la mobi-stabilité », *Urbanisme*, n°306, p. 84-89.
- PIOLLE X., « Mobilité, Identité, Territoire », *Revue de Géographie de Lyon*, vol.65, n°3, 199 p.
- PISON G., 2007, « La population de la France en 2007 », *Population et Sociétés*, INED, n°443, 4 p.
- PISON G., 2002, « La population de la France en 2002 », *Population et Sociétés*, INED, n°388, 4 p.
- PIVETEAU J.-L., 2003, « La signalisation routière de Direction, une nouvelle donne dans notre relation au territoire », *L'Espace géographique*, n°3/03, p. 193-204.
- POURCHER G., 1963, « Le peuplement de Paris. Origine régionale. Composition sociale. Attitudes et motivations », *Population*, n°3, pp. 545-564

- PUMAIN D., 1997, « Villes et systèmes de villes », *Urbanisme*, n°296, p. 61-63.
- PUMAIN D., MATTEI M.F. (dir.), 1998, *Données Urbaines*, n°2, édition Anthropos, coll. "Villes", Paris, p.157-164.
- REMY J., 1999, « Le statut de l'espace dans l'analyse sociologique », *Espaces et sociétés*, n°96, p.165-197.
- RICOEUR P., 1988, « L'identité narrative », *Esprit*, juillet-août, p. 295-204.
- ROUSSEL L., 1983, « Les ménages d'une personne : évolution récente », *Population*, n°6, p. 995-1016.
- TERRITOIRES, 2008, « Le mystère du Grand Paris, les enjeux, les acteurs, les scénarios », p. 21-39.
- STEINBERG J. 1990, « Le développement péri-urbain actuel est-il spécifique ? », *Villes en Parallèle*, n°15-16, p. 101-109.
- VIGNAL C., 2005, « Les espaces familiaux à l'épreuve de la délocalisation de l'emploi : ancrages et mobilités de salariés de l'industrie », *Espaces et sociétés "La famille dans tous ses états"*, n°120-121, Erès, p. 179-198.
- WIEL M., 1999a, « Mobilité, systèmes d'interactions sociales et dynamiques territoriales », *Espaces Population, Sociétés - "Les mobilités"*, n°1999/2, p. 187-194.
- WIEL M., 1996, « La mobilité dessine la ville », *Urbanisme*, n°289, p. 80-85.
- WIEL M., Rollier Y., 1993, *Les Annales de la recherche urbaine*, « La Pérégrination au sein de l'agglomération. Constats à propos du site de Brest », n°56-60, p. 151-162.

Travaux universitaires : Thèses

- GONNARD S., 2006, *Les relations entre les migrations résidentielles internes et les dynamiques de développement des territoires dans les villes et les régions françaises aujourd'hui*, Thèse de doctorat, sous la direction de L. Davezies, Institut d'Urbanisme de Paris, Paris 12, 378 p.
- SAJOU P., 2003, *L'automobilité en France : une façon d'habiter*, Thèse de doctorat sous la direction de G. Dupuis, Paris, Université Paris I, Panthéon, Sorbonne, Institut de géographie, 338 p.
- VIGNAL C., 2003, *Ancrages et mobilités de salariés de l'industrie à l'épreuve de la délocalisation de l'emploi. Configurations résidentielles, logiques familiales et logiques professionnelles*, sous la direction de F. Drosso, Institut d'Urbanisme de Paris, Paris 12, Créteil, 2 tomes, 654 p.

Notes INSEE et IAURIF

- BEAUFILS S., BONVALET C., 2005, « Origine géographique des Franciliens », *Note rapide "Population et modes de vie"*, n°376/B, IAURIF, 6 p.
- BEAUFILS S., BONVALET C., 2006, « Les trajectoires géographiques des Franciliens », *Note rapide "Population et modes de vie"*, n°376/I, IAURIF, 6 p.
- BEAUFILS S., LOUCHART P., TIRATAY L., 1999, « L'extension de l'aire urbaine de Paris n'est pas synonyme d'étalement urbain », *Note rapide sur le bilan du SDRIF*, IAURIF, n°333, 6 p.
- BERTHET J., HENGOAT D., 2003, « La mobilité : des changements dans les échelles et dans les rythmes », *Note rapide sur le bilan du SDRIF*, n°339, IAURIF, 6 p.

- BERTRAND F., JALUZOT L., 2003, « Plus de la moitié des déplacements des Franciliens pour leurs affaires personnelles et leurs loisirs », INSEE, *Ile-de-France à la page*, n°231, 4 p.
- BONVALET C., LELIEVRE E., 2006, « Les relation parents-enfants après décohabitation », *Note rapide "Population modes de vie"*, IAURIF, n°376G, 6 p.
- BONVALET C., LELIEVRE E., 2005, « Les Franciliens de 50 à 70 ans, mobilité ou stabilité ? », *Note rapide "Population modes de vie"*, IAURIF, n°376C, 6 p.
- BONVALET C., LELIEVRE E., VIVIER G., 2005, « Les Franciliens de 50 à 70 ans, leur histoire familiale, résidentielle, professionnelle... », *Note rapide "Population et modes de vie"*, IAURIF, n°376/A, 6 p.
- BRIERE L., GUILBERT Y., 2002, « Les cadres et les propriétaires travaillent loin de chez eux », *Ile-de-France Regards "Les déplacements en Ile-de-France, domicile-travail et domicile-étude"*, Insee, n°54, p. 10-13.
- DELAPORTE C., RIOU D., 2002, « Centres Commerciaux en Ile-de-France », *Note rapide sur le bilan du SDRIF*, n°299, IAURIF, 6 p.
- DEVREUX M.H., GRORET O., 1999, « Déplacements quotidiens : la périphérie toujours plus mobile », INSEE, *Ile-de-France à la page*, n°168, 4 p.
- IAURIF, 1998, « L'équipement automobile des ménages franciliens », *Note rapide "Population et modes de vie"*, n°21, 4 p.
- INSEE, 2002, *Note rapide sur le bilan du SDRIF*, « Les emplois supérieurs en Ile-de-France, Vers de nouvelles polarités ? », n° 305, 4 p.
- INSEE, 2002, *Ile-de-France Regards*, « *Les déplacements en Ile-de-France, domicile-travail et domicile-études* », n°54, 29 p.
- INSEE, 2001, *Ile-de-France Regards*, « *Les déménagement en Ile-de-France, Qui reste ? Qui part ? Qui arrive ?* », n°51, 26 p.
- INSEE, 1999, « Déplacements quotidiens : la périphérie toujours plus mobile », *Ile-de-France à la page*, n° 168, 4 p.
- IMBERT C., LELIEVRE E., 2002, « L'entourage des Franciliens de 50 à 70 ans s'étend au-delà des limites de la région », in INSEE, *Atlas des Franciliens Tome 3 : Population et modes de vie*, Paris, IAURIF, INSEE, p. 44-45.
- INSEE, INRA, IFEN, 2003, *Structuration de l'espace rural : une approche par les bassins de vie*, DATAR, 114 p.
- JABOT D., 2006, « Déplacements domicile-travail : un desserrement de l'emploi parisien vers la Grande Couronne », INSEE, *Ile-de-France à la page*, n°265, 4 p.
- JACQUOT A., 2002, « La demande potentielle de logements », *INSEE Première*, n°875, 4 p.
- JULIEN P., POUGNARD J., 2004, « Les bassins de vie au cœur des bourgs et des petites villes », *INSEE Première*, n°953, 4 p.
- LAFERRERE A., 1997, « Les ménages et leurs logements », *INSEE Première*, n°562, 4 p.

LAROCHE N., 2002, « Le nombre de naissances diminue mais reste élevé », *Ile-de-France à la page*, n°216, INSEE, 4 p.

LAROCHE N., LOUCHART P., 2002, « Baisse de l'intensité des départs vers la province au moment de la retraite », *Atlas des Franciliens, Tome 3 - Population et modes de vie*, INSEE, IAURIF, p. 76-77.

LOUCHART P., 1999a, « Les nouveaux arrivants en Seine-et-Marne, n°3 – Les déplacements », *Note rapide "Population et mode de vie"*, IAURIF, n°29, 6 p.

LOUCHART P., 1999b, « Les nouveaux arrivants en Seine-et-Marne, n°4 – D'où viennent-ils ? Où s'installent-ils ? Pourquoi viennent-ils ? Qui sont-ils ? », *Note rapide "Population et mode de vie"*, IAURIF, n°27, 6 p.

LOUCHART P., 1999, « Les nouveaux arrivants en Seine-et-Marne, n°4 – Un regard positif sur la Seine-et-Marne », *Note rapide "Population et modes de vie"*, n°33, IAURIF, 6 p.

MADORE F., 2002, « Les pratiques d'achat dans la ville contemporaine, mobilités et MANGENEY C., 1998, « De plus en plus de Franciliens ont grandi en grande couronne », *Note rapide "Population et mode de vie"*, IAURIF, n°22, 6 p.

MANGENEY C., 1999a, « Les nouveaux arrivants en Seine-et-Marne, n°5 - Les pratiques sportives et de loisirs », *Note rapide "Population et mode de vie"*, IAURIF, n°28, 6 p.

MANGENEY C., 1999b, « Les nouveaux arrivants en Seine-et-Marne, n°2 - Des conditions de logement jugées satisfaisantes », *Note rapide "Population et mode de vie"*, IAURIF, n°22, 6 p.

MARPSAT et alii, 1988, *Villes et campagnes*, INSEE, Paris, coll. "Contours et caractères", INSEE, 181 p.

SAGOT M. 1999, « Fort ralentissement de la croissance démographique en Ile-de-France », *Note rapide "Population et mode de vie"*, IAURIF, n°30, 4 p.

TALBOT J., 2001, « Les déplacements domicile-travail, de plus en plus d'actifs travaillent loin de chez eux », *INSEE Première*, n°767, 4 p.

SCHMITT B., PERRIER-CORNET P., BLANC M., HILAL M. (dir.), 1998, *Les campagnes et leurs villes*, coll. "Contours et Caractères", Paris, INSEE, 203 p.

VALLES V., 2002, *Territoire vécus, organisation territoriale de l'emploi et des services, édition 2002*, carte format mural INSEE, 2002.

Atlas statistiques

INSEE, IAURIF, 2003, *Atlas des Franciliens, Tome 4 – Activité et emploi*, INSEE Ile-de-France, IAURIF, Paris, 121 p.

INSEE, IAURIF, 2002, *Atlas des Franciliens, Tome 3 – Population et modes de vie*, INSEE Ile-de-France, IAURIF, Paris, 113 p.

INSEE, IAURIF, 2001, *Atlas des Franciliens, Tome 2 - Logement*, INSEE Ile-de-France, IAURIF, Paris, 113 p.

INSEE, IAURIF, 2000, *Atlas des Franciliens, Tome 1 - Population et modes de vie*, INSEE Ile-de-France, IAURIF, Paris, 81 p.

BIBLIOGRAPHIE VILLE NOUVELLE

Rapports scientifiques, rapports d'études et rapports et institutionnels

AFVN, 1998, *Les villes nouvelles à l'âge de la maturité : évolution et adaptation, Les quartiers en difficulté*, Groupe de travail centré sur les quartiers des villes nouvelles en difficulté, Commission Equipement et Habitat Social, Rapport d'étape, 8 p.

ALLEN B., 2004, *Analyse des modes d'habiter dans les villes nouvelles de Marne-la-Vallée, Evry et l'Isle d'Abeau*, CSTB, Note de synthèse pour le Conseil Ministériel du Programme interministériel "Histoire et d'Evaluation des Villes Nouvelles", 36 p.

AMAOUCHE M.D, 1998, *Les mobilités de reproduction à Cergy Pontoise*, ACADIE, Programme de recherche "les Mobilités en Ville Nouvelle", 2 volumes, n.p + 66 p.

AMAOUCHE M.D., 2002, « Chronologie de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée : transport et mobilité », *Capitalisation des travaux sur les transports et les mobilités quotidiennes en villes nouvelles d'Ile-de-France*, HEVN, p. 181-183.

ANACHE M., CORBILLE, M., 1980, *Le peuplement des villes nouvelles de la Région d'Ile-de-France, analyse comparative des recensements complémentaires, 1976-1977-1978-1979*, Paris, IAURIF, 163 p.

ANACHE M., PENIFAURE N., 1978, *Analyse comparative des recensements complémentaires de 1976 dans les villes nouvelles de la Région Ile-de-France*, IAURIF, rapport, 61 p.

ANDAN N. (dir.), 1984, *Mobilité et espace urbain. Etude longitudinale des comportements de mobilité en fonction d'un changement de résidence*. 1 Rapport préliminaire ; 2 Aspects méthodologiques ; 3 Exploitation de l'enquête avant déménagement ; 4 Rapport final, Paris, Ministère des Transports, 4 vol.

BEHAR D., ESTEBE P., GONNARD S., 2002, *Les villes nouvelles en Ile-de-France, ou la fortune d'un malentendu*, Paris, Acadie Conseil, rapport pour le programme interministériel "Histoire et d'Evaluation des Villes Nouvelles", 59 p.

BERROIR S., MATHIAN H., SAINT-JULIEN T., SANDERS L. 2004, *Mobilités et polarisations : vers des métropoles polycentriques. Le cas des métropoles francilienne et méditerranéenne*, PUCA, Pôle Sociétés urbaines, Habitat et Territoires, programme de recherche "Mobilités et territoires urbains", 128 p.

BESNARD-BERNADAC E., 1970, *Les grandes options pour les villes nouvelles à prendre dans le cadre du 6^{ème} plan*, Paris, CESRIF, 51 p.

BESNARD-BERNADAC E., 1974, *Rapport sur l'Etat d'avancement des villes nouvelles en Région Parisienne*, Paris, CESRIF, 98 p.

BESNARD-BERNADAC E., 1977, *Communication sur les villes nouvelles de la Région Ile-de-France à l'orée du 7ème plan, problèmes et perspectives*. Paris, CESRIF, 23 p.

BESNARD-BERNADAC E., 1978, *Communication sur la qualité de la vie et les villes nouvelles de la région d'Ile-de-France*, Paris, Rapports et avis, CESRIF, 15 p.

BESNARD-BERNADAC E., 1979, *Rapport sur les villes nouvelles de la Région Parisienne*, Paris, CESRIF, 1979, 17 p.

BILLIARD I., ESTEBE P., GARIN-FERRAZ G., 2005, *Vers l'intercommunalité de projet : de l'expérience des villes nouvelles aux communautés d'agglomération*, Actes de la journée d'études, mardi 5 juillet 2005, Paris-La-Défense, MTETM-DGUHC, 117 p.

- BREVET N., 2006, *Le bassin de vie de Marne-la-Vallée. Tome 2 : Exploitation de l'Enquête Modes de vie en ville nouvelle. Tome 3 : Enquête qualitative. Tome 4, Synthèse*, IUP, CRETEIL, OEIL, Epamarne-Epafrance, 134 p. + 80 p. + 29 p.
- BREVET N., 2005, *Le bassin de vie de Marne-la-Vallée. Tome 1 : Mobilités résidentielles des habitants*, I.U.P. /C.R.E.T.E.I.L.- O.E.I.L., Epamarne-Epafrance, 50 p.
- BOYER J.M., 2003, *Note prospective dans le cadre des études du contrat territorial*, DICP-Epamarne-Epafrance, 2003, 6 p.
- BOYER J.M., 1993, *Vers une nouvelle culture urbaine ; les Rencontres de MLV, 9 décembre 1992*, Epamarne-Epafrance, Paris, Altamira, 309 p.
- CADIOU N., 1999, *Le développement périphérique des villes nouvelles franciliennes : représentations et pratiques associées – étude exploratoire à partir d'une étude de cas dans la périphérie de la ville nouvelle d'Evry*, MELT/DGHUHC, 64 p.
- CHALAS Y., 2004, *La ville nouvelle de L'Isle-d'Abeau : origines, évolutions et perspectives*, Ministère de l'équipement/HEVN, Grenoble, Université Pierre Mendès France, 343 p.
- CHEMIN FAISANT, GERPA GTC, 2002, *Diagnostic territorial de Marne-la-Vallée*, Epamarne-Epafrance, Noisiel, 110 p.
- CLAUDE V., ELEB-HARLE, N. (dir.), 2005, *Quels apports des villes nouvelles dans les pratiques professionnelles de l'aménagement aujourd'hui ?*, Actes de la journée d'études du 13 avril 2005, journée organisée en partenariat avec le club ville et aménagement, Paris-La-Défense, MTETM-DGHUHC, 93 p.
- COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN, 1971, *Rapport de l'intergroupe financement du logement*, Paris, La documentation Française, 212 p.
- COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN, 1971, *Rapport des Commissions du 6^{ème} plan, 1971-1975, Commission Habitat*, Paris, La Documentation Française, 289 p.
- COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN, 1971, *Rapport sur les villes nouvelles établi dans le cadre de la commission des villes du 6^{ème} plan 1971-1975*, Commissariat Général du Plan, La Documentation Française, 296 p.
- CONSEIL GENERAL DES PONTS ET CHAUSSEES, 2004, *L'évaluation de la politique du logement des villes nouvelles*, rapport pour le programme interministériel "Histoire et d'Evaluation des Villes Nouvelles", 93 p.
- CORBILLE C., LOUCHARD P., 2001, *Le logement en Seine-et-Marne : une offre et des besoins diversifiés*. Dossier d'orientation pour une nouvelle politique départementale, IAURIF, 112 p.
- CORBILLE C., ROMERA A.-M., 1984, *Evolution des quartiers denses en villes nouvelles*, note de travail : enquête auprès des EPA, Paris, IAURIF, 2 vol. 18 p. + 36 p.
- CORBILLE C., TAISNE C., 1993, *Le devenir des PAP dans les villes nouvelles*, Paris, IAURIF, 19 p.
- DALIX X., 1979, *Les migrations alternantes de la population des villes nouvelles de la Région Ile-de-France*, 58 p.
- DATHEULLIER V., BIRCHEN, 1993, *Migrations alternantes en Ville Nouvelle, Cergy-Pontoise, Marne-la-Vallée, Saint Quentin Yvelines, Sénart*, Paris, p. 87.
- DECOSTER E., TABARIES de GRANSAINES M., 1979, *Melun Sénart et Evry, Recherche socio-économique sur deux villes de la région parisienne : 1. Habitat et emploi à Melun Sénart, 2. Les formes d'occupation de l'espace par les nouvelles couches moyennes salariées à Melun Sénart*, Paris CETEM, 277 p. et 315 p.

- DELOUVRIER F., 1998, *Les villes nouvelles à l'âge de la maturité : évolution et adaptation*, AFVN, 8 p.
- DELOUVRIER P., 1967, « Où en sont les villes nouvelles », *District de Paris*, n°18, 1967, p. 3-7.
- DELOUVRIER P., 1966, *Conférence du 6 février 1966 sur le projet 1965-1975 « L'aménagement de la région de Paris*, Texte d'une conférence tenue le 6 février 1966 au Théâtre des Ambassadeurs, Paris », "Conférences des ambassadeurs", nouvelle série, n°2, p. 13-41.
- DOLLE A., 1992, *Résultats de l'étude villes nouvelles*, Anne Dollé Consultant, Paris, 57 p.
- DOLLE A., 1991, *Les habitants des villes nouvelles*, Anne Dollé Consultant, Paris, 43 p.
- EPAMARNE, 1977, *Les transports à Marne-la-Vallée en 1977 et 1980*. RER, réseaux autobus, réseaux routier, SNCF, EPAMARNE, Noisiel, n.p.
- EPAMARNE, 1983, *Le Cadre du 9^{ème} plan 1984-1988*, EPAMARNE, Noisiel, n. p.
- EPAMARNE, 1983, *Préparation d'un contrat de plan. 9^{ème} plan*, Noisiel, 91 p.
- EPAMARNE, 1983, *Temps de transport vers Marne-la-Vallée*, EPAMARNE, Noisiel, 134 p.
- EPAMARNE, 1999, *Ville nouvelle de Marne-la-Vallée, Les objectifs du 9^{ème} plan*, Noisiel, 1 dossier, mult.
- EPAMARNE-EPAFRANCE, 1998, *Marne-la-Vallée, 12^{ème} plan*, Noisiel, Septembre 1998, Epamarne-Epafrance, Noisiel, dossier, n.p.
- EPAMARNE-EPAFRANCE, 1993, *Les objectifs du 11^{ème} plan, 1994-1998*, Noisiel, dossier, 7 fasc. + 2 plans.
- FOUCHIER V., 2001, *Périmètres institutionnels, bassins de vie, territoires de comparaison. Comment définir les villes nouvelles et à quoi les comparer ? Réflexions en vue de travaux à dimension statistique*, note de travail, Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement - programme interministériel "Histoire et d'Évaluation des Villes Nouvelles", 14 p.
- FOUCHIER V., *Les Etablissements Publics d'Aménagement et les Syndicats d'Agglomération Nouvelle. Les pivots institutionnels des villes nouvelles*, Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement - programme interministériel "Histoire et d'Évaluation des Villes Nouvelles", 7 p.
- FOUCHIER V., 1998, *Y-a-t-il eu une péri-urbanisation autour des villes nouvelles franciliennes entre 1975 et 1996*, GCVN, Paris, p. 27.
- FOUCHIER V., DUVAL J.-M., 1998, *Contribution au plan de déplacements urbains de la Région d'Ile-de-France n°3. Mobilité et villes nouvelles*, Paris, SGVN, 13 p.
- FOURIER J.-M., 1988, *Rapport sur les villes nouvelles d'Ile-de-France*, Comité Economique et Social, Commission de l'Aménagement du territoire et du cadre de vie, Paris, CESRIF, 194 p.
- GCVN, 1997, *Le logement dans les villes nouvelles, Bilan et perspectives*, Note adressée au Premier ministre, Paris, 16 décembre.
- HALBERT L., 2004, *Villes nouvelles franciliennes et desserrement des services entre entreprises*, LADYSS-HEVN, 108 p.
- HAUMONT A., CHESNEAU I., 2004, *La mixité sociale dans le peuplement des villes nouvelles – Comparaison Amiens, Orléans, Cergy-Pontoise, Marne-la-Vallée, 1990-1999*, CRH/LOUEST, rapport ronéoté 91 p.
- INSTITUT D'URBANISME DE PARIS, LABORATOIRE D'OBSERVATION DE L'ECONOMIE ET DES INSTITUTIONS ŒIL et ACADIE, 1998, *Les villes nouvelles dans le bassin parisien : le cas de Marne-la-Vallée, du rééquilibrage à l'Est à l'intégration orientale*, DREIF, 75 p.

- INSTITUT PAUL DELOUVRIER, 2003, *L'aménagement de la région parisienne 1961-1969. Le témoignage de Paul Delouvrier*, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 220 p.
- IRCOM, 1970, *Le marché immobilier dans l'environnement de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée*, Etude, Epamarne, 20 p.
- JOUSSELIN B., BRESARD D., 1998, *La mobilité résidentielle des ménages en Ile-de-France en 1994*, Paris, DREIF, 133 p.
- KORSU E., 2001, *Les dynamiques d'inégalités et de pauvreté dans les villes nouvelles d'Ile-de-France*, SGOU, CEIL/IUP, 179 p.
- LANIER L. 1979, *Les villes nouvelles dans la Région Ile-de-France*. Tome 1 : Mémoire pour le CESRIF, Tome 2 : Annexe au mémoire, Paris, Préfecture de la Région Ile-de-France, 47 p. + 54 p.
- LANIER L. 1980, *Le 8^{ème} plan de la Région Ile-de-France*. Mémoire pour le CRIF et CESRIF, Préfecture de la Région Ile-de-France, 196 p.
- LEFORT C., DEMANGEAT D., 1988, *Les migrations résidentielles en Ile-de-France, Villes Historiques, entreprises de pointe et image de marque*, Centre de recherche sur l'industrie, l'Aménagement. Institut de géographie, Paris, 55 p.
- LEGER J.-M., ALTAMIRANO A.-J., PIERSANTI G., NICOLINO E., 1998, *Les villes nouvelles d'Ile-de-France, images sociales et identité*, DRE de l'Ile-de-France et le SGVN, 173 p.
- LEIDORFER F., WALD P., SASSIER M., KOUMBAN K., 2004, *Dire sa ville – Les mots de Saint-Quentin-en-Yvelines*, Laboratoire Printemps, rapport conclusif, recherche financée par le Syndicat d'agglomération nouvelle Saint-Quentin-en-Yvelines, 95 p.
- LUCAS A.-M., ODOU J., MARINGE J., 1976, *Etudes des flux internes au sein du parc de logements récent de la ville nouvelle de Cergy Pontoise*, TMO Consultant, Etude, 74 p.
- MASSOT A., 1999, *Les ventes de logements d'occasion dans les villes nouvelles d'Ile-de-France 1993-95, Synthèse 2*, IAURIF, Paris, Rapport, 535 p. + 8 p.
- MASSOT A., 1996, *Les occupants des logements neufs en Ile-de-France*, Paris, IAURIF, 77 p.
- MASSOT A., 1976a, *La construction de logements au 6^{ème} plan* Note de travail interne, Paris, IAURIF, 22 p.
- MASSOT A., 1976b, *La construction des logements individuels au cours du 6^{ème} plan*, IAURIF, 45 p.
- MASSOT A., SOULIGNAC F., 1995, *La demande de logements sociaux en Région Ile-de-France*, Note de synthèse, IAURIF, 15 p.
- MAYOU M., LANIER L., 1979, *Dossier de presse. 22 mars 1979 : rapport sur l'habitat individuel péri-urbain*, Paris, MIN.ENCVC, 3 fasc., mult.
- MERLIN P. 1976, *Les villes nouvelles françaises*, Paris, la Documentation française, coll. "Notes et études documentaires", n°4286-8788, 110 p.
- PETTITOT D., 1967, *Taille des logements d'une ville nouvelle*, Paris, IAURP, 15 p.
- POMPIDOU G., 1966, *Directives concernant l'aménagement des « villes nouvelles » dans la Région Parisienne*, Circulaire, 4 avril 1966, 2 p.
- PROGRAMME D'ACTION PRIORITAIRE. VILLES NOUVELLES. 7^{EME} PLAN 1976-1980, 1976, 1 : Rapport général. 2 : Ile-de-France. 3. province. 4 Annexe, Groupe Central des Villes Nouvelles, Ministère de l'Équipement et du logement, Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme, Paris, 4 vol. 43 + 60 + 90 + 19 p.

- PROGRAMME FINALISE » DES VILLES NOUVELLES, 6^{EME} PLAN, Groupe Central des Villes Nouvelles, Ministère de l'Équipement et du Logement, Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme, 1970, Paris, MEL, mult.
- PROGRAMME VILLES NOUVELLES, 8^{EME} PLAN 1976-1980, Paris, Groupe Central des Villes Nouvelles, 1981, 4 vol. 43 p. + 60 p. + 90 p. + 10 p.
- ROBIN N., 1994, *Villes nouvelles et intégration spatiale des familles maghrébines en Ile-de-France*, Paris, éditions de l'ORSTOM, coll. "Etudes et Thèses", 280 p.
- ROLDE F., ORLIANGE F., 1982, *Le rapprochement du lieu de résidence des salariés des entreprises de Marne-la-Vallée*, Noisiel, Epamarne, 1982, 127 p.
- ROSALES-MONTANO S., HARZO C., CLERGET M.-P., 1998, *Mobilité en Villes Nouvelle : L'Isle d'Abeau, entre proximité et dispersion*, 121 p.
- SAINTE-PIERRE C. de, 2004, *Habiter Cergy dans les années 2000, des espaces tels qu'ils ont été conçus*, mission du patrimoine ethnologique, 147 p.
- SALESSE M., 1984, *Marne-la-Vallée, une ville nouvelle, quels habitants ?*, Noisiel, Epafrance, 29 p.
- SAUVAYRE A., VANONI D., 2004, *Identités, représentations collectives et gouvernance urbaine dans les villes nouvelles de Cergy-Pontoise et de Saint-Quentin-en-Yvelines*, FORS Recherche Sociale, Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement, programme interministériel "Histoire et d'Évaluation des Villes Nouvelles", 108 p.
- SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION DE PARIS (SDAU), 1965, Délégation générale au district de la ville de Paris, La Documentation française illustrée, 261 p.
- SELIGMANN, 1972, *Le logement dans la ville nouvelle de Marne-la-Vallée*, Note, 24/02/1972, Etablissement Public d'Aménagement de Marne-la-Vallée, 7 p.
- SENNEVILLE G., PERNELLE J., 2006, *Rapport sur le retour au droit commun des secteurs 1 et 2 de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée*, Conseil Général des Ponts et Chaussées, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, Rapport n° 004632-01, 21 p.
- SGVN, 1981, *Institutions et financement des villes nouvelles*, Paris, La Documentation française, 110 p.
- SGVN, 1978, *Les deux roues dans les villes nouvelles*, DAFU, Paris, 7 p.
- SGVN, 1979, *Centres urbains en ville nouvelle*, Paris, n.p.
- TAISNE C., 1987, *Production de PLA*, rapport de synthèse, IAURIF, 14 p.
- TAISNE C., LALLEMAND M.-A., 1973, *L'habitat individuel en région parisienne : les occupants du parc individuel et les candidats à ce type d'habitat en 1973*, IAURIF, 44 p.
- TAISNE C., SOULIGNAC F., 1991, *La demande de logement à Marne-la-Vallée à l'horizon 2000*, IAURIF, Paris, 2 vol., 38 p. + sous dossiers.
- TAISNE C., SOULIGNAC F., 1993, *Le devenir des logements PAP dans les villes nouvelles. Tome 1 : Bilan de la production et du contexte réglementaire. Tome 2 : Les ménages occupant les programmes PAP et leurs conditions d'accès*, IAURIF, Paris, 2 vol., 47 + 41 p.
- TMO CONSULTANTS, 1978, *Étude sur la mobilité des habitants de Saint Quentin en Yvelines*, note de synthèse, Paris, TMO Consultants, 32 p.
- VEILPEAU F., 2002, *Conférence intercommunale du logement, « diagnostic et préconisations pour la mise en place d'un observatoire »*, ADIL, 1 dossier, fasc. 1.

VEILPEAU F., 2002, *Le marché du logement « locatif social » sur le secteur 2 – l'enquête OPS 2000*. Analyse de l'occupation du patrimoine Tome 2, ADIL, 1 dossier, fasc. 6.

VEILPEAU F., 2002, *Le marché du logement « locatif social du secteur 2, 3 et 4*, ADIL, 1 dossier, fasc. 2, 7,8 et 9.

VERPRAT G., 1975, *Les villes nouvelles françaises : le point de vue de l'utilisateur des transports en commun*, Paris, SGVN, 49 p.

Publications scientifiques et colloques

SANSOT P., 1993, « Image, mémoire, ville nouvelle », in Boyer J.-M. (dir.), *Les rencontres de Marne-la-Vallée, 9 décembre 1992 – Vers une nouvelle culture urbaine*, Paris, Altamira, p. 207-217.

AUGER M., 1993, « Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la sur-modernité, in Epamarne-Epafrance », in Boyer J.-M. (dir.), *Les rencontres de Marne-la-Vallée, 9 décembre 1992 – Vers une nouvelle culture urbaine*, Paris, Altamira, 309 p. 279-288.

BERGER M., 1990, « Les péri-urbains d'Ile-de-France : stratégies de localisation » in Bonvalet C., Fribourg A.-M. (Actes du séminaire organisé par) *Stratégies résidentielles*, INED-PCA MELT, p. 369-383.

BERGER M., 2004, *Les péri-urbains de Paris : de la ville dense à la métropole éclatée*, Paris, CNRS Edition, coll. "Espaces et Milieux", 317 p. CD-rom.

BERTAUX D. 1996, *L'enquête et ses méthodes : l'entretien*, Paris, Nathan Université coll. "128 – sociologie", 128 p.

CHALAS Y., 2005, *L'Isle-d'Abeau : de la ville nouvelle à la ville contemporaine*, Paris, la Documentation française, 239 p.

CHALINE C., 1996, *Les villes nouvelles dans le monde*, Paris, PUF, coll. "Que sais-je ?", 125 p.

DOLLE A., « Enquête sur la mémoire et la culture de Marne-la-Vallée », in Boyer J.M., *Vers une nouvelle culture urbaine ; les Rencontres de Marne-la-Vallée, 9 décembre 1992*, Epamarne-Epafrance, Paris, Altamira, p. 191-199.

DRIANT J.-C. (dir.), BREVET N., 2004, *Evaluation de la politique du logement en ville nouvelle, "capitalisation des recherches"*, Tome 1 : Bibliographie commentée et synthèse 55 p. / Tome 2 : Fiches bibliographiques, 61 p. + annexes, CRETEIL, programme interministériel "Histoire et d'Evaluation des Villes Nouvelles".

DRIANT J.-C. (dir.), 2005, *Politiques et marchés du logement dans les villes nouvelles. Quid de la mixité sociale ?*, Actes de la journée d'études du mardi 19 avril 2005, Paris-La-Défense, MTETM-DGUHC, 124 p.

DRIANT J.-C., 2003, « Logement et choix de localisation résidentielle des ménages. Le schéma directeur de l'Ile-de-France et la recherche sur les marchés du logement » in IAURIF, SDRIF - *Les apports de la recherche urbaine, volume 2 : Les échelles de la ville : mobilités, mixité et choix résidentiels*, p. 7-36.

ELISSALDE B. (dir.), 1991, *Marne-la-Vallée, Une vision optimiste de l'avenir*, Editions du Moniteur, Poitiers, 142 p.

- HAUMONT N. 1997, « La vie sociale dans les villes nouvelles », in *Les villes nouvelles françaises*, (dir.) Haumont N., CRH-CNRS, Paris, 117-132 p.
- HIRSCH B. 2000, 1^{ère} édition en 1988, *Oubliez Cergy... L'invention d'une ville nouvelle, Cergy-Pontoise 1965-1975*, Paris, Presses de l'école nationale des Ponts et Chaussées, 308 p.
- IAURIF, 2001, *Etudes et développement, 40 ans en Ile-de-France, rétrospectives 1960-2000*, IAURIF, coll. "Etudes et développement", 173 p.
- LACOSTE G., PERNELLE J. (dir.), 2006, *Modes de vie en ville nouvelle. Le point de vue des habitants. Restitution d'étude et débats*, Actes de la journée d'études du Jeudi 13 octobre 2005. Paris-La-Défense, MTETM-DGUHC, 69 p.
- PERNELLE J., LACOSTE G., 2006, *Modes de vie en ville nouvelle. Le point de vue des habitants*, Actes de la journée d'études du jeudi 13 octobre 2005, Paris-La-Défense, MTETM-DGUHC, 69 p.
- OSTROWETSKY S., 1983, *L'imaginaire bâtisseur : les villes nouvelles françaises*, Paris, Librairie des Méridiens, coll. "Sociologie des formes", 345 p.
- ROULLIER J.-E., 1989, *Villes nouvelles en France*, Paris, Economica, coll. "25 ans de ville nouvelle", 360 p.
- STEINBERG J. 1981, *Les villes nouvelles d'Ile-de-France*, Paris, Masson, 786 p.
- SAINTE-PIERRE C. de, 2002, *La fabrication plurielle de la ville, décideurs et citoyens à Cergy Pontoise 1990-2000*, 1990-2000, Paris, Créaphis, 311 p.
- TOURAINÉ A., LOKJINE J., MELANDRES M., 1968, *La création des villes nouvelles*, Paris EPHE, p. 71 + 32 + 44 + 50 p.

Articles et revues

- ALDUY J.-P., 1979, « Les villes nouvelles de la région parisienne. Du projet politique à la réalisation - 1963-1977 », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°2, 3-78.
- ANACHE M., FOUCHER J., BOULOGNE P., 1983, « Recensement de 1982 et évolution spatiale en Ile-de-France : des évolutions contrastées », *Les Cahiers de l'IAURIF*, vol. 68, p. -8-24.
- ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI, 1978, « Construire la rue, logements sociaux dans les villes nouvelles », n°196, avril, p. 50-68.
- BULLETIN DE L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DES VILLES NOUVELLES, 1979, « Villes nouvelles françaises », n°1, 63 p.
- BEAUCIRE F., BURGEL G., 1992, « Les villes nouvelles d'Ile-de-France et leurs flux migratoires », *Villes en parallèle*, n°19, p.
- BEHAR D., 2004, « Les villes nouvelles en Ile-de-France ou la fortune d'un malentendu », *Pouvoirs Locaux*, "Villes nouvelles : le tournant du politique", n°60, p. 31-35.
- BEHAR D., 1991, « Fonction urbaine et identité sociale en Grande Couronne : villes moyennes et villes nouvelles », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°58, p. 14-19.
- BEHAR D., 1990, « Les quartiers fondateurs en difficulté », *Territoires*, n°308, p. 23-25.
- BENOIT-GUILBOT O., 1982, « Des quartiers urbains : Pour qui ? Pour quoi ? », *Cahiers de l'Observation du changement social*, vol. 6, Paris CNRS, 322 p.
- BERNARD P., 2005, « Cergy-Pontoise et Marne-la-Vallée : deux options d'aménagement universitaires », *Les Cahiers de l'IAURIF*, n°143, p. 96-104.

- BERROIR S., CATTAN N., SAINT-JULIEN T., 2004, « La contribution des villes nouvelles au polycentrisme francilien : l'exemple de la polarisation liée à l'emploi », *Espaces et sociétés*, n°119, p. 113-133.
- BERROIR S., MATHIAN H., SAINT-JULIEN T., SANDERS L., 2005, « L'attraction des universités des villes nouvelles franciliennes », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°78, p. 67-74.
- BERTAUX D., BERTAUX-WIAME I., 1995, « Familial et résidentiel : un couple indissociable », *Sociologie et Sociétés*, vol. XXVII, n°2, p. 163-175.
- BREVET N., 2004, « Pratiques de mobilité et aménagement urbain : les déplacements domicile-travail des actifs habitant à Marne-la-Vallée », *Espaces et sociétés*, n°119, p. 135-157.
- BLANCHET M., 1999, « Image d'une ville nouvelle : le cas de Marne-la-Vallée », *Villes en Parallèle*, n°28-29, p. 34-51.
- CARLE P., 1972, « Les villes nouvelles : les techniques de promotion et leur application dans le cas de Marne-la-Vallée », *Bulletin de liaison et d'information de l'administration centrale de l'économie et des finances*, n°61, p. 66-93.
- CHALAS Y., 2005, « La ville-nature contemporaine : une demande habitante au-delà des villes nouvelles. L'exemple de l'Isle d'Abeau », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°98, p. 43-49.
- DE CHENAY C., 2002, « La galère des transports en commun d'Ile-de-France », *Le monde*, 25 juin, 2 p.
- DE CHENAY C., 2003, « Villes nouvelles : l'essai manqué d'un aménagement de la banlieue », *Le Monde*, du 27 février, 1 p.
- DELOUVRIER P., 1985, « La Fondation », in Tilliette B. (dir.), "Huit villes nouvelles en quête d'elles-mêmes – Un nouvel art de ville", Paris, *Autrement*, n° spécial, p. 8-13.
- DENEUX J.-F., 1992, « Les villes nouvelles d'Ile-de-France et leurs flux migratoires », *Villes en Parallèle*, "Les péri-urbains de Paris", n°19, p. 75-103.
- DESPONDS D., 1992, « Mobilités résidentielles et ses incertitudes : choisir une ville nouvelle ou choisir une périphérie ? » ? *Villes en parallèle*, n°19, p.
- DIEUDONNE P. 1992, « Marne-la-Vallée, Les temps des Héritiers », *Autrement*, "Série France", n°9, 111 p.
- DOUBLET M., 1970, « Le rôle des villes nouvelles en Région parisienne », *Revue politique et parlementaire*, n°816, décembre p. 80-85.
- DRESCH M., 1989, « Villes nouvelles, villes actuelles, villes en devenir », *Cahiers de l'LAURIF – Villes nouvelles d'Ile-de-France*, volume spécial n°87-88, p. 22-29.
- DUQUENNE R., 1975, « Où résident les salariés travaillant en ville nouvelle ? », *Aspects statistiques de la Région Parisienne*, n°3, 17 p.
- DUPONT H., 2003, « La Banlieue est un succès », *Le Monde*, 4 mars, 1 p.
- EMMERICH S. 1992, « Les villes nouvelles ont 20 ans », *communes modernes*, n°355, juin, 1992.
- ESPACES TEMPS, 1986, « Voyage au centre de la ville, Eloge de l'urbanité », CNRS, Paris, n°33, 74 p.
- FOUCHIER V., 1998, « Le polycentrisme : du concept au concret », *Urbanisme*, n°301, p. 53-59.
- GATEAUD N., 2005, « Les effectifs se stabilisent », *Ofipe résultats*, Observatoire des Formations, des Insertions Professionnelles, Evaluation, n°58, 8 p.

- GARNIER J.-F., 1974, « Villes nouvelles ou banlieue organisée » ? *Métropolis*, n°4, p. 50-55
- GOURSOLAS J.-M., 1986, « Villes nouvelles, laisse béton » *Espace Temps*, n°33, p.
- GUILMAULT E., BERNEY P., 1989, « Par la route et par le rail, Les villes nouvelles et les réseaux de transports », *Les cahiers de l'LAURIF – Villes nouvelles d'Ile-de-France*, n°87-88, p.91-95
- HALBERT L. 2005, « Les villes nouvelles et les activités d'intermédiation. La polarisation des services aux entreprises en Ile-de-France », *Les Annales de la recherche urbaine*, 2005, p50-58.
- IMBERT C., 2004, « Proximités familiales et géographiques en Ile-de-France », *Bulletin de l'association de géographes français*, CNRS, n°1, p. 17-30.
- IMBERT M., 1986, « Politique de logement, migrations résidentielles et ségrégation sociale des espaces d'habitat : le cas des villes nouvelles », *Villes en parallèle*, n°10, p. 100-111.
- JOHANNES F., 1994, « Les villes nouvelles sont des anti-banlieues » entretien avec Paul Delouvrier, *Libération*, 19 décembre 1994, 1 p.
- JOUANNAIS E., « La préhistoire des villes nouvelles », *Urbanisme*, n°301, p. 51-53.
- LA NOUVELLE CRITIQUE, 1979, « Marne-la-Vallée, quelle ville... avec qui », n° spécial
- LASKE K. 1985, « Cergy : il est loin le temps des pionniers », in Tilliette B. (dir.), *Un nouvel art de ville – 8 villes nouvelles en quête d'elles-mêmes*, Paris, Autrement, p. 46-52.
- LE BRAS H., CHESNAIS J.-C., 1976, « Cycle de l'habitat et âge des habitants », *Population*, n°2, p. 269-298.
- LES CAHIERS DE L'LAURIF, 1989, « Villes nouvelles d'Ile-de-France », n°87-88, p. 14-79.
- LES ECHOS, 1972, « Villes nouvelles, innover pour mieux vivre », supplément, au n°11011, 88 p.
- MASSOT A., « La vente de logements sur le marché de l'occasion dans les villes nouvelles d'Ile de France », *Habitat*, n°22, p. 13-24.
- MERLIN Pierre 1987, « Bilan provisoire de l'expérience des villes nouvelles françaises », *Le Moniteur des travaux public et du bâtiment*, 18/04/1987, 10 p.
- MERLIN P., 1983, « Où en sont les villes nouvelles ? », *Le moniteur des TPB*, n°19, p. 50-54.
- MIGNOT A., 1971, « Pourquoi les villes nouvelles », *Bulletin d'information de la région parisienne*, n°3, p. 41-44.
- MISSION D'ETUDES ET D'AMENAGEMENT DE MARNE LA VALLEE, « La Ville nouvelle de la Vallée de la Marne », Paris, *Cahiers de l'LAURP*, volume 21, octobre 1970, 80 p.
- PARISIS J.-M., 1985, « Mon mari pêche au balcon », in Tilliette B. (dir.), *Un nouvel Art de la ville – 8 villes nouvelles en quête d'elles-mêmes*, Autrement, Paris, p. 44-45.
- PAQUOT T. 2007, *Le caractère utopique des villes nouvelles : une autre ville pour une autre vie ?* <http://www.google.fr/search?q=El%C3%A9ments+pour+une+histoire+des+villes+nouvelles&ie=utf-8&oe=utf-8&aq=t&rls=org.mozilla:fr:official&client=firefox-a> [consulté le 2 août 2008]
- PAQUOT T., 1977, « Villes Nouvelles, une utopie de droite », *Espaces et sociétés*, n°22-23, p.3-23.
- PERSPECTIVE, 1975, « Pour ou contre les villes nouvelles » ?, n°1410
- ROMERA A.-M., 1989, Les villes nouvelles à la recherche d'une image, *Les Cahiers de l'LAURIF – Villes nouvelles d'Ile-de-France*, volume spécial n°87-88, p. 119-122.
- ROULLIER J.-E., 1979, « L'expérience des villes nouvelles, essai de réponse à J.P. Alduy », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°2, p. 79-104.

- ROULLIER J.-E., ZIMMERMANN A., 1997, « Des villes Nouvelles à la Ville Nouvelle », *Urbanisme*, n°293, p. 84-87.
- ROUSSELOT M., 1979, « Marne-la-Vallée l'inconnue du Nord de la Seine-et-Marne », *Union des Maires*, 1er trimestre p. 21-44.
- SAINTE-PIERRE C. de, 2003, « Créer de la localité en ville nouvelle : l'exemple de Cergy », *Ethnologie française*, n°1, p. 81-90.
- SMADJA G., 1989, « L'innovation sociale en ville nouvelle », *Territoires*, n°308, p. 51-52.
- SMADJA G., FAUX M., 1989, « L'Art dans les villes nouvelles ou une démarche réinventée », *Cahiers de l'IAURIF*, n° 87-88, p. 107-114.
- STEINBERG J., 2006, « Polycentrisme et polycentralité des villes nouvelles franciliennes : le cas de Marne-la-Vallée », *Géographie*, n°1522, p. 19-28.
- SUDOUR L., 1987, « Les villes nouvelles devant leur avenir », in *Etudes*, vol. 366, n°1, p. 29-43.
- TECHNIQUE ET ARCHITECTURE*, 1970, « Villes nouvelles de la région parisienne », n°5, p. 36-115.
- TIEVAN S., 1982, « Vivre autrement, échanges de sociabilité en ville nouvelle, in *Des quartiers urbains : Pour qui ? Pour quoi ?* », *Cahiers de l'Observation du changement social*, vol. 6, Paris CNRS, p. 59-20.
- TILLIETTE B., 1985, « Un nouvel art de ville, huit villes nouvelles en quête d'elles-mêmes », *Autrement*, n° spécial, 197 p.
- TRAVAUX, 1976, « Aménagement de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée », n°498-499, p.50-70.
- URBANISME, 1998, « Les Villes Nouvelles », mai-juin 1998, n°301, 92 p. + supplément *bibliographie 1968-1998*, 192 p.

Notes INSEE et l'IAURIF

- AUBRY B., ZIN EL ABDINE K., 1995, « Les villes nouvelles d'Ile-de-France », *INSEE Première*, n°377, 4 p.
- BEAUFILS S., LOUCHARTE P., LACOSTE G., *Modes de vie en ville nouvelle. Le point de vue des habitants : logement, emploi, mobilité, sociabilité*, IAURIF- HEVN, 2006, p. 55.
- BERROIR S., MATHIAN H., SAINT-JULIEN T., 2002, « Déplacements domicile-travail : vers le polycentrisme », INSEE, *Ile-de-France Regards*, "Les déplacements en Ile-de-France, domicile-travail et domicile-études", n°54, p. 5-9.
- BREVET N., 2006, « La question des bassins de vie en Ile-de-France, l'exemple de Marne-la-Vallée », *Note rapide*, n°419, IAURIF, 6 p.
- BONIOU C., 1988, « Villes Nouvelles mais pas jumelles : de l'uniformité d'Evry au Patchwork de Marne-la-Vallée », *Regard sur l'Ile-de-France*, n°3, p. 2-10.
- FOUCHIER V., LAROCHE N., 2000, « Les villes nouvelles moins attractives », *Ile-de-France à la page*, n°181, INSEE, 6 p.
- FOUCHIER V., MIRANDE B., 2001, « Enracinement en ville nouvelle », *Atlas des Franciliens, Tome 2 - Logement*, INSEE, p. 74-75.

IMBERT C. 2005, « L'ancrage résidentiel et familial en ville nouvelle », *Note rapide "Population et modes de vie"*, n° 376/D, IAURIF, 6 p.

INSEE, 2001, « Les migrations résidentielles en Ile-de-France », *Ile-de-France Regard*, n°51, 4 p.

LAROCHE N., 2000, « Les villes nouvelles moins attractives, *Ile-de-France à la page*, n°180, INSEE, 6 p.

Travaux universitaires : thèses et mémoires

BREVET N., 2000, *Territoire d'une monographie éclatée*, Mémoire de DEA, réalisé sous la direction de M. Jolé, Institut d'Urbanisme de Paris, Paris 12, 51 p.

GIBACIER A., 1995, *Territoire institutionnel et identité urbaine des villes nouvelles. Etude de la ville nouvelle de Cergy Pontoise*, mémoire de DEA Urbanisme et Aménagement, IUP.

HURE A., 1998, *L'enracinement des jeunes populations dans la ville nouvelle d'Evry*, Université Paris 8, Mémoire de maîtrise en urbanisme, 102 p.

IMBERT C. 2005, *Les ancrages des habitants des villes nouvelles franciliennes : des bassins de vie en construction*, Thèse de doctorat en géographie, réalisée sous la direction de T. Saint-Julien, Université Paris 1, 376 p.

LE JOUAN E., 2002, *La mobilité résidentielle des bénéficiaires du Prêt à Taux Zéro en Région Ile-de-France*, Rapport de stage de DESS sous la direction de F. Drosso, DREIF. Institut d'Urbanisme de Paris,

MADIOT C., 1998, *Acquérir un logement d'occasion à Marne-la-Vallée. Les acquéreurs occupants récents à Marne-la-Vallée : leur logement et leur degré de satisfaction*, mémoire DESS, sous la direction de A. Massot et de P. Merlin, Institut Français d'Urbanisme, Champs-sur-Marne, 20 p.

NUNEZ S. 1992, *Comment vit-on en ville nouvelle 10 ans après l'installation ? Discours d'une habitante d'une résidence de Montigny dans la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines*, EHESS, Mémoire de DEA Territoires urbains, 157 p.

ONANA J.-B., 1990, *Programmation de logement et phénomène de concentration des populations immigrées en ville nouvelle : le cas de Marne-la-Vallée*, Mémoire de DEA, en Urbanisme et Aménagement, sous la direction de J. Steinberg, Institut d'Urbanisme de Paris, Paris 12, 75 p.

STUTTER N., 1992, *Marne-la-Vallée, identité territoriale et concertation des acteurs*, Mémoire de DESS « Communication, politique et animation locales » Paris 1, 74 p.

THOMASSET N., 2002, *La mixité sociale à Marne-la-Vallée, les quartiers du Pavé Neuf et du Champy*. Université de Marne-la-Vallée, 77 p.

Ouvrages et documents statistiques

DREIF, INSEE, 2005, *Atlas statistique des villes nouvelles d'Ile-de-France 1968-1999*, Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement, programme interministériel "Histoire et d'Évaluation des Villes Nouvelles", 72 p.

DAVEZIE L., 2003, *Évolution des fonctions des villes nouvelles depuis 20 ans : Accueillir, Produire, Desservir*, CEIL, Rapport financé par le PUCA dans le cadre du programme interministériel "Histoire et d'Évaluation des Villes nouvelles", 80 p.

DREIF, SGGCVN, 1993, *Migrations alternantes, migrations alternantes en ville nouvelle*, 87 p.

- MELTT-DAU, 1996, *Atlas statistique des villes nouvelles d'Ile-de-France : évolution de 1968-1993*, Paris La Défense, MELTT, 103 p.
- EPAMARNE, 1990, *Marne-la-Vallée, caractéristiques socio-démographiques et économiques de la population recensée en 1982 et de la population installée de 1982 à 1988-1989*, EPAMARNE, Noisiel, 52 p.
- FOUCHIER V., MIRANDE B., 2000, *Les villes nouvelles d'Ile-de-France, Population, logement, taille des ménages de 1968 à 1999. Résultats certifiés du recensement de la population de 1999*, Tome 1, Synthèse Tome 2, Paris-la-Défense, SGGOU, 2 vol. 195 + 27 p.
- FOUCHIER V., MIRANDE B., 1999, *Les logements neufs et leur population dans les 5 villes nouvelles d'Ile-de-France. Une exploitation de l'enquête Ménages 1990-97*, Paris, METL, 147 p.
- MIRANDE B. 2000, *Les logements neufs et leur population Marne-la-Vallée : une exploitation de l'Enquête Ménages de 1990-98*, DGUHC-METL-Epamarne, 127 p.
- OBSERVATOIRE ECONOMIQUE ET SOCIAL, 2000, *Cumul des Enquêtes Ménages 1990-1999*, Epamarne-Epafrance, Noisiel, n.p.
- OBSERVATOIRE ECONOMIQUE ET SOCIAL, 2000, *La 7^{ème} enquête régionale sur l'emploi du 31 décembre 2000*, Epamarne-Epafrance, Noisiel, n.p., 161 p.
- OBSERVATOIRE ECONOMIQUE ET SOCIAL, 2002, *La population de Marne-la-Vallée en mars 1999*, volume 1, 2, et 3, Epamarne-Epafrance, Noisiel, non paginé.
- OBSERVATOIRE ECONOMIQUE ET SOCIAL, 2004, *La rentrée scolaire 2004 à Marne-la-Vallée en mars 1999*, Epamarne-Epafrance, Noisiel, non paginé.
- OBSERVATOIRE ECONOMIQUE ET SOCIAL, 2005, *Le logement étudiant à Marne-la-Vallée, note du 13 décembre 2005*, Epamarne-Epafrance, Noisiel, non paginé.
- ROYER F., 2004, *Profil statistique de Marne-la-Vallée, Evaluation de la politique du logement en ville nouvelle*, Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement, programme interministériel "Histoire et d'Évaluation des Villes Nouvelles", 45 p.

Liste des tableaux

Tableau 1 : Évolution de la population totale francilienne aux recensements de 1975, 1982, 1990 et 1999 et de sa répartition entre Paris, la Petite et la Grande Couronne	25
Tableau 2 : Les logements neufs construits à Marne-la-Vallée entre 1982 et 1999 : répartition par secteur géographique et poids de ces logements dans l'ensemble du parc en 1999	87
Tableau 3 : Part des habitants de Marne-la-Vallée résidant dans le même logement, la même commune et la même ville nouvelle entre 1982-1990 et entre 1990 et 1999 (%)	126
Tableau 4 : Lieu de résidence antérieur des personnes résidant à Marne-la-Vallée en 1990 et 1999 et ayant changé de logement entre 1982-1990 et 1990-1999.....	140
Tableau 5 : Répartition par secteur des ménages et des habitants ayant changé de commune entre 1990 et 1999 et qui résidaient déjà à Marne-la-Vallée	158
Tableau 6 : Trajectoires Ouest-Est et Est-Ouest Est à Marne-la-Vallée	173
Tableau 7 : Trajectoires géographiques des mobilités résidentielles internes.....	176
Tableau 8 : Changement de logement et changement de commune à Marne-la-Vallée entre 1990 et 1999	177
Tableau 9 : Changement de logement et changement de commune à Marne-la-Vallée entre 1990 et 1999	177
Tableau 10 : Lieu de travail des actifs résidant à Marne-la-Vallée en 1990, 1999 et 2005 (%)	189
Tableau 11 : Lieu de travail des actifs résidant à Marne-la-Vallée en 1999 en fonction de l'âge.....	200
Tableau 12 : Lieu d'études des scolaires âgés de 15 ans et plus résidant à Marne-la-Vallée en 1999 et 2005 (%).....	201
Tableau 13 : Effectifs scolaires des lycées publics et privés à Marne-la-Vallée en 1998-1999 et 2004-2005.....	203
Tableau 14 : Évolution du nombre d'étudiants du secteur public et privé inscrits à Marne-la-Vallée de 1998-1999 à 2004-2005.....	203
Tableau 15 : Modes de transport des actifs résidant à Marne-la-Vallée en fonction du lieu de travail en 1999	208
Tableau 16 : Équipements que l'enquête déclare avoir dans son quartier selon son lieu de résidence (%).....	215
Tableau 17 : Services ou équipements que l'enquête déclare avoir à moins de 10 minutes à pied selon son lieu de résidence (%).....	215
Tableau 18 : Services ou équipements que l'enquête déclare avoir à moins de 20 minutes à pied ou 10 minutes en voiture selon son lieu de résidence (%).....	217
Tableau 19 : Part des habitants déclarant effectuer ses activités au sein de son quartier selon le lieu de résidence en 2005	217
Tableau 20 : Équipements ou lieux les plus cités par les enquêtés dans le cadre de leurs activités de détente ou loisirs de plein air, selon leur lieu de résidence en 2005.....	225
Tableau 21 : Équipements ou lieux culturels de Marne-la-Vallée les plus cités par les habitants en 2005	229
Tableau 22 : Part des activités effectuées à Paris en fonction du lieu de travail des actifs (%)	233
Tableau 23 : Lieu de résidence envisagé par les personnes souhaitant déménager selon le lieu de résidence (%).....	248

Tableau 24 : Mode(s) de transport aller/retour des actifs résidant à Marne-la-Vallée, selon le lieu de résidence (%).....	256
Tableau 25 : Temps de déplacement aller/retour des actifs en fonction du mode de transport et du lieu de résidence (minutes).....	256
Tableau 26 : Temps de transport a/r des actifs (mn) en fonction du lieu de travail et du lieu de résidence.....	257
Tableau 27 : Lieu de travail des actifs selon leur lieu de résidence à Marne-la-Vallée (%).....	257
Tableau 28 : Lieu de travail des actifs associant ou non le fait de vivre en ville nouvelle au temps passé dans les transports.....	259
Tableau 29 : Comparaison du mode de transport des actifs associant ville nouvelle et temps passé dans les transports à l'ensemble des actifs (%).....	260
Tableau 30 : Comparaison du souhait de mobilité résidentielle des actifs associant ville nouvelle et temps passé dans les transports à l'ensemble des actifs.....	261

Liste des graphiques

Graphique 1 : Lieu de résidence antérieur des ménages s'installant dans un logement neuf sur les périodes 1982-1999 et 1990-1999(%).....	89
Graphique 2 : Lieu de travail des actifs résidant dans un logement neuf sur les périodes 1982-1999 et 1990-1999(%) ...	92
Graphique 3 : Évolution du solde migratoire Marne-la-Vallée.....	125
Graphique 4 : Satisfaction du logement et du quartier de résidence et souhait de mobilité des habitants en fonction du lieu de résidence (%).....	128
Graphique 5 : Évolution de la part des personnes âgées de 40-59 ans (%).....	130
Graphique 6 : Évolution de la taille des ménages	130
Graphique 7 : Évolution de la part des ménages composés de 1 personne (%)	131
Graphique 8 : Évolution du nombre d'actifs par ménage.....	131
Graphique 9 : Taux de personnes de référence pour 1000 habitants en 1999 à Marne-la-Vallée.....	134
Graphique 10 : Taux de personnes de référence pour 1000 habitants dans les 4 secteurs de Marne-la-Vallée en 1999.	134
Graphique 11 : Évolution de la part des familles monoparentales sur l'ensemble des familles en fonction du lieu de résidence des habitants (%)	135
Graphique 12 : Progression des familles monoparentales entre 1990 et 1999 en fonction du lieu de résidence des habitants (%).....	135
Graphique 13 : Part des habitants résidant à Marne-la -Vallée et en Ile-de-France en 1999 et nés en région parisienne en fonction de l'âge (%).....	146
Graphique 14 : Part des habitants résidant dans les 4 secteurs de Marne-la-Vallée en 1999 et nés en région parisienne en fonction de l'âge (%).....	146
Graphique 15 : Part des habitants à Marne-la -Vallée et en Ile-de-France en 1999 et résidant dans leur département de naissance (%)	147
Graphique 16 : Part des habitants dans l'un des 4 secteurs de Marne-la -Vallée en 1999 et résidant dans leur département de naissance (%).....	147
Graphique 17 : Modes de financement des logements construits à Marne-la-Vallée de 1975 à 1996 (effectif)	170
Graphique 18 : Types de logements construits à Marne-la-Vallée de 1975 à 1996 (effectif).....	171
Graph. 19 : Statut d'occupation des ménages dans les parties Ouest et Est de MLV sur l'ensemble des résidences principales (%)	172
Graph. 20 : Part des logements locatifs sociaux et locatifs privés dans les parties Ouest et Est de MLV sur l'ensemble des résidences principales (%).....	172
Graphique 21 : Part des actifs résidant et travaillant à Marne-la-Vallée en fonction de la durée d'installation dans le logement (%).....	196
Graphique 22 : Part des actifs résidant dans les S1-S2 et S3-4 et travaillant à MLV en fonction de la durée d'installation dans le logement (%)	196

Graphique 23 : Part des actifs utilisant la VP ou les TC (bus, RER-train, avec ou sans changements) pour se rendre sur leur lieu d'emploi en 2005 (%).....	210
Graphique 24 : Part des actifs utilisant les TC (bus, RER-train, avec ou sans changements) pour se rendre sur leur lieu d'emploi en 2005 (%).....	210
Graphique 25 : Part des habitants pas d'accord avec le fait que « Vivre en ville nouvelle, c'est avoir tous les commerces à proximité » (%).....	216
Graphique 26 : Part des habitants pour qui « Vivre en ville nouvelle, c'est l'obligation de prendre sa voiture pour aller chercher du pain » (%).....	216
Graphique 27 : Part des habitants qui déclarent « manquer de commerce dans leur quartier » (%).....	216
Graph. 28 : Part des individus résidant à Marne-la-Vallée et fréquentant un ou plusieurs centres commerciaux (%).....	219
Graph. 29 : Centres commerciaux fréquentés habituellement par les habitants de Marne-la-Vallée (%).....	219
Graph. 30 : Nature des activités associatives des habitants de Marne-la-Vallée.....	227
Graphique 31 : Temps de transport domicile-travail (a/r) des actifs en fonction du lieu de résidence (mn).....	255
Graphique 32 : Part des habitants pour qui vivre en ville nouvelle, c'est accepter de passer beaucoup de temps dans les transports (%).....	255
Graphique 33 : Temps de transport des actifs associant ou non le fait de vivre en ville nouvelle au temps passé dans les transports (mn) selon le lieu de résidence.....	258
Graph. 34 : % des ménages ayant 2 voitures ou + en fonction du nombre de logements habités à MLV.....	300
Graph. 35 : % des ménages ayant 2 voitures ou + en fonction de la durée d'installation dans le logement.....	300
Graph. 36a : Savoir que l'on habite en ville nouvelle et sentiment d'appartenance selon le lieu de résidence (%).....	309
Graph. 36b : Savoir que l'on habite en ville nouvelle et sentiment d'appartenance selon le lieu de résidence (%).....	309

Liste des cartes

Carte 1 : Localisation des cinq villes nouvelles franciliennes.....	35
Carte 2 : Situation de Marne-la-Vallée	78
Carte 3 : Découpage administratif de Marne-la-Vallée.....	79
Carte 4 : Lieu de résidence des personnes rencontrées dans le cadre de l'enquête qualitative.....	113
Carte 5 : Population stable et nouveaux arrivants à Marne-la-Vallée entre 1990 et 1999	127
Carte 6 : Département de résidence antérieur des nouveaux habitants de Marne-la-Vallée en 1999.....	143
Carte 7 : Commune de résidence antérieure des nouveaux habitants de Marne-la-Vallée en 1999.....	144
Carte 8 : Localisation des lieux de résidence des enquêtés nés à Paris : de la décohabitation à l'installation en ville nouvelle.....	150
Carte 9a : Parcours Est-Ouest : débiter son parcours résidentiel à Marne-la-Vallée, Laurent, 27 ans	173
Carte 9b : Parcours Ouest-Est : Poursuite d'un parcours résidentiel à Marne-la-Vallée, Jean, 56 ans. . .	173
Carte 10 : Localisation du lieu de résidence de la famille et des amis des habitants de Marne-la-Vallée et résidant en Ile-de-France en 2005.....	181
Carte 11 : Lieu d'études des personnes âgées de 15 ans et plus résidant à Marne-la-Vallée en 2005	202
Carte 12 : Répartition géographique des réponses des enquêtés concernant les centres commerciaux habituellement fréquentés	220
Carte 13 : Localisation géographique des lieux fréquentés habituellement par les habitants de Marne-la-Vallée dans le cadre de leurs activités de détente et de loisirs de plein air.....	224
Carte 14 : Localisation géographique des lieux fréquentés habituellement par les habitants de Marne-la-Vallée dans le cadre de leurs activités culturelles	228
Carte 15 : Localisation des activités des habitants de la partie Ouest de Marne-la-Vallée	320
Carte 16 : Localisation des activités des habitants de la partie Est de Marne-la-Vallée.....	320

Liste des photos

Photo 1 : Secteur 1 - Le centre urbain de Noisy-le-Grand.....	84
Photo 2 : Secteur 2 - Les côteaux du Val Maubuée, Torcy.....	84
Photo 3 : Secteur 3 - Vue aérienne du centre ville de Bussy-Saint-Georges	84
Photo 4 : Secteur 4 - Entrée de Bailly-Romainvilliers, vue du programme Apollonia	84
Photo 5 : Village Disney – Chessy.....	213
Photo 6 : Le complexe de loisirs Bay 1 – Torcy.....	213
Photo 7 : Les bords de Marne entre Lagny-sur-Marne et Noisiel	225
Photo 8 : Les bords de Marne entre Lagny-sur-Marne et Noisiel	225
Photo 9 : Circulation sur l'A4 en début de soirée dans le secteur 3 : fluide dans le sens Marne-la-Vallée/Paris et encombrée dans le sens Paris/Marne-la-Vallée	235
Photo 10 : Circulation sur l'autoroute A4 en début de soirée au niveau de Noisy-le-Grand (secteur 1) dans le sens Marne-la-Vallée/Paris en début de soirée	235
Photo 11 : Annonce de l'exploitation dynamique de voies auxiliaires (bandes d'arrêt d'urgence) en 2004	236
Photo 12 : Panneaux intelligents signalant l'ouverture ou la fermeture des voies auxiliaires	236
Photo 13 : Les chantiers et les grues de Bussy-Saint-Georges	275
Photo 14 : Quartier en construction à Bussy-Saint-Georges.....	275
Photo 15 : Serris, les bureaux des promoteurs	277
Photo 16 : La Vallée de la Gondoire.....	277
Photo 17 : La gare RER de Val d'Europe	291
Photo 18 : La gare TGV de Chessy-Marne-la-Vallée.....	291
Photo 19: Bussy-Saint-Georges, banderole sur un rond point : « Nous ne voulons plus être ville nouvelle »	306
Photo 20 : Signalétique sur l'A4 (vers Paris) : « Marne-la-Vallée : Val de Maubuée » et « Marne-la-Vallée : Cité Descartes »	327
Photo 21 : Signalétique au niveau de Noisy-le-Grand (en direction de Paris) annonçant la fin du périmètre de la Ville Nouvelle de Marne-la-Vallée	327
Photo 22 : Paysage des bords de Marne, vue du Pont à Lagny-sur-Marne (secteur 3).....	330
Photo 23 : Les étangs du Val Maubuée, vue de Lognes et de Torcy (secteur 2)	330

Table des abréviations

ANRT	: Agence Nationale de la Recherche Technologique
AFVN	: Association Française des Villes Nouvelles
CIFRE	: Convention Industrielle de Formation par la REcherche
CES	: Conseil Economique et Social
CESRIF	: Conseil Economique et Sociale de la Région Ile-de-France
CPER	: Contrat de plan Etat-Région
DREIF	: Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France
EGT	: Enquête Globale de Transport
ENL	: Enquête Nationale Logement
EPA	: Établissement Public d'Aménagement
EPCV	: Enquête permanente sur les Conditions de Vie
FNADT	: Fond National d'Aménagement pour le Développement du Territoire
GCVN	: Groupe Centrale des Villes Nouvelles
HEVN	: Programme d'Histoire et d'Évaluation des Villes Nouvelles
IAURIF	: Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France
INSEE	: Institut Nationale de la Statistique Économique
OLAP	: Observatoire des Loyers de l'Agglomération Parisienne
RER	: Réseau Express Régional
RGP	: Recensement Général de la Population
SDAU	: Schéma Directeur D'aménagement et d'Urbanisme de La Région de Paris
SDRIF	: Schéma Directeur de la Région Ile-de-France

Table des matières

INTRODUCTION GÉNÉRALE.....	6
PREMIÈRE PARTIE.....	17
AU-DELA D'UNE DICHOTOMIE CENTRE/PÉRIPHÉRIE EN ILE-DE-FRANCE : CONSTRUCTION D'UNE RECHERCHE	17
INTRODUCTION DE LA PREMIÈRE PARTIE.....	17
<i>CHAPITRE 1 – UNE HIÉRARCHIE TERRITORIALE FRANCILIENNE QUI TROUVE SES LIMITES DANS LES ANNÉES QUATRE-VINGT-DIX.....</i>	<i>20</i>
1. Évolution de la localisation de l'emploi et de la population en Ile-de-france.....	21
1.1. De l'agglomération à l'aire urbaine.....	21
1.2. Le desserrement de l'emploi	23
1.3. Le desserrement de la population	25
2. Modification de la géographie des déplacements en Ile-de-France.....	28
2.1. Changements intervenus dans la mobilité quotidienne.....	28
2.2. Modification des relations centre/périphérie	30
3. Impact de la politique des villes nouvelles sur l'évolution des dynamiques territoriales en Ile-de-France...	32
3.1. Le rôle des villes nouvelles dans l'aménagement régional en 1965 : le SDAURP	32
3.2. Contributions des villes nouvelles aux évolutions des dynamiques territoriales	38
3.3. Une politique en voie d'achèvement : l'heure d'un bilan.....	42
<i>CHAPITRE 2 – CONSTRUCTION D'UNE APPROCHE : REDÉFINITION DE LA NOTION DE BASSIN DE VIE.....</i>	<i>48</i>
1. Renouveau de l'appareil conceptuel au cours des années 90.....	50
1.1. Modification des termes du débat : redéfinition de concepts et de terrains d'études.....	50
1.2. Évolution des territoires quotidiens et des modes d'habiter.....	53
2. Émergence de la notion de bassin de vie : conséquence de l'évolution des dynamiques territoriales et des modes de vie ?	57
2.1. Le bassin de vie : appropriation du terme par les aménageurs et le corps politique	57
2.2. Bassin de vie : définition de l'INSEE.....	58
3. Les acquis de la recherche urbaine	62
3.1. La mobilité : constitution d'un champ de recherche pluri-disciplinaire	62
3.2. Rôle central de l'individu dans l'analyse et prédilection d'une approche systémique de la mobilité.....	66
3.3. De la question des mobilités à la question de l'ancrage	69
<i>CHAPITRE 3 - APPLICATION DE LA NOTION DE BASSIN DE VIE À L'ÉTUDE DE LA VILLE NOUVELLE DE MARNE-LA-VALLÉE</i>	<i>76</i>
1. État des lieux des mobilités résidentielles et des mobilités quotidiennes des habitants de Marne-la-Vallée 76	
1.1. Présentation du terrain d'étude : la ville nouvelle de Marne-la-Vallée.....	76
1.2. État des lieux des mobilités résidentielles et mobilités quotidiennes à Marne-la-Vallée avant 1999.....	86
1.3. Marne-la-Vallée un bassin de vie ? Des hypothèses qui se précisent.....	95
2. Mise en œuvre d'une méthodologie pour l'étude du bassin de vie de Marne-la-Vallée	98
2.1. Mobilisation de données représentatives de la population de Marne-la-Vallée.....	98
2.2. Approche qualitative des différentes dimensions de l'ancrage des habitants de Marne-la-Vallée : entretiens auprès des habitants de Marne-la-Vallée	109
CONCLUSION DE LA PREMIÈRE PARTIE.....	116

DEUXIÈME PARTIE	119
ÉMERGENCE DU BASSIN DE VIE DE MARNE-LA-VALLÉE	119
INTRODUCTION DE LA DEUXIÈME PARTIE	119

CHAPITRE 4 : HISTOIRE ET ANCRAGE RÉSIDENTIELS DES HABITANTS DE LA VILLE NOUVELLE DE MARNE-LA-VALLÉE **122**

1. Les années 90 : vers une stabilisation de la population et des ménages à Marne-la-Vallée ?	123
1.1. Marne-la-Vallée franchit une nouvelle étape dans son développement	124
1.2. Impact sur le profil socio-démographique des habitants et des ménages	128
1.3. Des habitants dont les étapes de cycles de vie pourraient se succéder à Marne-la-Vallée ?	132
2. Évolution de l'origine géographique des ménages : vers une histoire francilienne	137
2.1. Évolution du lieu de résidence antérieur des habitants de Marne-la-Vallée	139
2.2. Lieu de naissance des habitants de Marne-la-Vallée.....	145
2.3. Histoire du parcours résidentiel et familial des habitants à la lumière de l'histoire du peuplement francilien	147
2.4. Départ et retour à Marne-la-Vallée : une mobilité révélatrice d'un ancrage	152
3. Succession d'étapes et parcours résidentiels à Marne-la-Vallée : de la pertinence de la notion d'ancrage dynamique	156
3.1. Les mobilités résidentielles internes à Marne-la-Vallée.....	157
3.2. Impact de la politique du logement sur les caractéristiques du parc de Marne-la-Vallée et sur les trajectoires résidentielles internes des ménages	161
3.3. Une proximité au lieu de résidence antérieur prépondérante	176

CHAPITRE 5 – LE RECENTRAGE DES ACTIVITÉS QUOTIDIENNES À MARNE-LA-VALLÉE

1. Évolution du lieu de travail des actifs résidant à Marne-la-Vallée	185
1.1. Évolution du lieu de travail des actifs résidant à Marne-la-Vallée.....	186
1.2. Facteurs explicatifs de l'augmentation de la part des actifs résidant et travaillant sur place.....	189
1.3. Conséquence en termes de modes de transport	206
2. Activités hors travail : évolution des mobilités quotidiennes des habitants	212
2.1. Caractéristiques de l'offre urbaine de Marne-la-Vallée et fréquentation du quartier.....	212
2.2. Au-delà du quartier, le rôle de la ville nouvelle dans les pratiques quotidiennes des habitants	218
2.3. Rôle du facteur temps et impact de la détérioration des conditions de déplacement sur le recentrage des activités à Marne-la-Vallée	231
2.4. La diminution de l'attraction parisienne.....	234

CONCLUSION DE LA DEUXIÈME PARTIE	242
---	------------

TROISIÈME PARTIE

LE DEVENIR DU BASSIN DE VIE DE MARNE-LA-VALLÉE

INTRODUCTION DE LA TROISIÈME PARTIE	245
--	------------

CHAPITRE 6 – DES FREINS POSSIBLES À UN ANCRAGE RÉSIDENTIEL

1. Banalisation du marché immobilier	247
1.1. Des mobilités résidentielles internes qui se confirment en 2005.....	247
1.2. Au-delà du souhait de l'accession à la propriété : l'attrait des plus-values immobilières	248
1.3. Des jeunes ménages qui se heurtent aux contraintes du marché immobilier	251
2. L'ancrage résidentiel à l'épreuve des temps de transport	255
2.1. Un actif passe deux fois plus de temps dans les transports quand il utilise les transports en commun plutôt que sa voiture	256
2.2. Vouloir vivre, rester ou partir de la ville nouvelle : les déplacements et le temps de transports au coeur d'un compromis	261
3. L'impact du changement et de l'évolution du cadre de vie sur les projets résidentiels des ménages	274
3.1. Les « villes champignons » : étape résidentielle transitoire	274
3.2. Refus ou mise à distance du changement : renforcement de l'ancrage résidentiel ?.....	276
3.3. Une évolution du cadre de vie qui fait rupture : quitter la ville nouvelle	278

CHAPITRE 7 – UN BASSIN DE VIE AFFIRMÉ : CONSÉQUENCES EN MATIÈRE DE LOGEMENTS ET DÉPLACEMENTS.....	281
1. La ville nouvelle face au vieillissement de la population	282
1.1. Résidence principale et secondaire : départ à moyen terme probable mais bi-résidentialité envisageable.....	283
1.2. Rester ou partir : l'attachement au logement.....	285
1.3. Le cadre de vie de Marne-la-Vallée : des atouts face au vieillissement.....	288
2. Vers une augmentation du trafic interne à Marne-la-Vallée	292
2.1. Les déplacements internes à la ville nouvelle : conséquence d'un mode de vie ou inadaptation des transports en commun ?	293
2.2. Ancrage résidentiel et motorisation des ménages.....	300
CHAPITRE 8 – DE LA VILLE NOUVELLE DES AMÉNAGEURS À LA VILLE NOUVELLE DES HABITANTS.....	305
1. Une absence de sentiment d'appartenance à la ville nouvelle de Marne-la-Vallée	308
1.1. Un sentiment d'appartenance à l'Ile-de-France plus fort que le sentiment d'appartenance à la ville nouvelle	308
1.2. Les freins limitant le développement du sentiment d'appartenance des habitants à la ville nouvelle de Marne-la-Vallée	312
2. De la ville nouvelle des aménageurs à la ville nouvelle des habitants : entre pratiques et représentations ..	315
2.1. « Marne-la-Vallée, c'est ici, c'est le Val Maubuée ».....	316
2.2. Je ne dirais pas : « j'habite Marne-la-Vallée » (même si je le sais), mais « j'habite le Val d'Europe ».....	317
2.3. Bassin de vie et sous-bassins de vie à Marne-la-Vallée ?.....	319
3. Au-delà de la ville nouvelle, des référents possibles pour un territoire devenu bassin de vie ?	321
3.1. <i>Marne-la-Vallée</i> marquée par l'histoire d'une <i>ville nouvelle</i>	323
3.2. Différents référents pour une agglomération.....	326
CONCLUSION DE LA TROISIÈME PARTIE.....	333
CONCLUSION GÉNÉRALE	338
<i>Bibliographie</i>	350
<i>Liste des tableaux</i>	379
<i>Liste des graphiques</i>	381
<i>Liste des cartes</i>	383
<i>Liste des photos</i>	384
<i>Table des abréviations</i>	385
<i>Table des matières</i>	386
<i>Résumé</i>	390
TOME 2 : ANNEXES	392

Résumé

Au cours des années quatre-vingt-dix, la localisation de l'emploi et de la population, ainsi que la géographie des déplacements en Ile-de-France se sont considérablement modifiées. Les rapports entre le centre de l'agglomération et sa périphérie ont évolué, remettant en cause la pertinence d'une lecture de l'espace francilien reposant uniquement sur une approche radiocentrique. Les villes nouvelles, qui se sont développées à partir des années soixante, ont largement participé à ce phénomène. Leur contribution à l'évolution des dynamiques territoriales a fait l'objet de différents travaux. En revanche, leur fonctionnement interne a été longtemps peu étudié. C'est dans ce cadre que se situe notre recherche. Outre l'objectif qui leur était assigné de réorganiser la région parisienne, les villes nouvelles devaient aussi, selon leurs concepteurs, constituer de *vraies villes*.

Afin de rendre compte de l'évolution de l'organisation francilienne et de surmonter les difficultés attachées au terme de *ville* lorsque que l'on parle des villes nouvelles, nous avons adopté pour notre recherche la notion de *bassin de vie*. Au cours des années quatre-vingts, l'émergence de cette notion, dans le champ de la recherche urbaine et de l'aménagement, témoigne des changements qui ont modifié les dynamiques territoriales. Elle révèle aussi la recherche d'un vocabulaire apte à rendre compte de ces évolutions urbaines.

Nous défendons la thèse que, quarante ans après leur création, les villes nouvelles sont devenues, des *bassins de vie*. Partant de l'hypothèse que les mobilités résidentielles et les mobilités quotidiennes participent à l'émergence d'un bassin de vie et témoignent d'un processus d'ancrage, nous analysons les pratiques de mobilité des habitants. La ville nouvelle de Marne-la-Vallée est notre terrain d'étude.

Notre recherche repose sur une approche quantitative et une approche qualitative. Ce double mode de recueil de données nous a permis de constituer et d'exploiter des données de cadrage sur les pratiques de mobilité, représentatives de la population de Marne-la-Vallée, et de comprendre les mécanismes d'ancrage en ville nouvelle. Les exploitations statistiques ont été menées à partir du *Recensement Général de la Population de 1999* et de l'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle* de 2005, et enrichies de trente-trois entretiens semi-directifs que nous avons réalisés auprès d'habitants de Marne-la-Vallée.

Ce travail atteste l'évolution majeure des rapports entretenus entre Paris et le reste de l'agglomération, évolution qui a entamé les rapports hiérarchiques entre la capitale et son pourtour. Les mobilités quotidiennes des habitants se recentrent sur Marne-la-Vallée et les mobilités résidentielles internes témoignent d'un processus d'ancrage : ces deux types de mobilités concourent à l'émergence du bassin de vie de Marne-la-Vallée.

Il montre également comment la mobilité produit de l'ancrage et comment l'ancrage produit de la mobilité. En d'autres termes, les arbitrages effectués par les ménages confrontés au choix de partir ou de rester, de changer de lieu de travail ou de le conserver, témoignent d'une stabilisation de la population à Marne-la-Vallée et permettent de comprendre les logiques d'ancrage des habitants. Ils permettent aussi d'en saisir les limites : le marché immobilier, le vécu des déplacements, et l'évolution du cadre de vie pourraient constituer des freins à venir.

Par ailleurs, l'émergence et la consolidation du *bassin de vie* de Marne-la-Vallée s'accompagnent de nouvelles questions en matière d'aménagement. L'évolution de la pyramide des âges consécutive au vieillissement sur place de la population ainsi que l'augmentation des déplacements internes à la ville nouvelle sont deux problématiques majeures auxquelles la ville nouvelle devra faire face à court et moyen termes. Notre recherche a aussi montré que les mobilités situées à l'échelle du proche (la commune et son environnement immédiat) comme celles à l'échelle de la ville nouvelle avaient aujourd'hui du sens. Enfin, nous avons montré en quoi Marne-la-Vallée, au-delà de la ville nouvelle de l'aménageur, existait en tant que *territoire*, non pas au sens politique du terme mais aux sens géographique et social ; À l'aune du retour au droit commun de la ville nouvelle, ces deux résultats laissent ouverte la question d'une cohérence territoriale à l'échelle de Marne-la-Vallée.

Mots-clés : Marne-la-Vallée, ville nouvelle, bassin de vie, mobilité résidentielle, mobilité quotidienne, ancrage, marché du logement, transport, déplacement.

SUMMARY

During the nineties, the localisation of employment and population, as well as commuting trends within the Ile-de-France region, have significantly changed. The relationship between the town centre and its outskirts has developed, challenging therefore the relevance of an interpretation of Ile-de-France based solely on a radioconcentric approach. New towns, which started to emerge in the sixties, have largely contributed to this phenomenon. Various studies have addressed their contribution to the changing nature of territorial dynamics. However, their inner workings were little studied for a long time; this is the framework of our research. Aside from having the initial purpose of reorganizing the Paris region, for their planners, new towns were also meant to be *real towns*.

In order to analyse the development of Francilian organisation and to overcome difficulties relating to the use of the term *town* when describing *new towns*, we have adopted the notion of *population catchment areas* for our research. In the eighties, the emergence of this notion in the field of urban research and planning underlined the changes that had impacted territorial dynamics. It also highlighted the quest for appropriate wording to reflect these urban trends.

In our view, forty years following their inception, new towns have since become *population catchment areas*. Based on the assumption that residential mobility and daily mobility contribute to the creation of a population catchment area and underscore a rooted settlement process, we chose to analyse inhabitants' mobility. Our field of study focuses on the new town of Marne-la-Vallée.

Our research is based on both a quantitative and qualitative approach. This dual mode of data-collection has enabled us to gather and process relevant data on mobility trends, representative of the Marne-la-Vallée population, and to understand the spatial rooting mechanisms of a new town. Statistical data come from the 1999 *Population Census* and the 2005 New Town Lifestyle Survey, enhanced by thirty-three semi-directive interviews that we have conducted with Marne-la-Vallée inhabitants.

This body of work focuses on major developments in the relationship between Paris and other populated areas that have impacted the balance of power between the capital and its outskirts. The daily commuting of inhabitants is centered again on Marne-la-Vallée and internal residential mobility bears witness to a spatial rooting process: these two types of mobility factor into the emergence of a population catchment area in Marne-la-Vallée.

It also demonstrates how mobility produces spatial rooting and conversely how spatial rooting produces mobility. In other words, decisions made by households faced with the choice of either staying or going, changing their workplace or not, attest to a stabilisation of the population in Marne-la-Vallée and allow us to apprehend the spatial rooting rationale of its inhabitants. It is also a key to understanding its limitations: the real estate market, the humdrum of commuting and lifestyle changes could be future obstacles.

Additionally, the emergence and the consolidation of the *population catchment area* of Marne-la-Vallée come hand in hand with new urban planning issues. Changes to the age pyramid due to an ageing population as well as the increase in commuting within the new town are two major issues that the new town will have to address in the short and mid term. Our research has also shown that short-distance commuting (within the commune and its immediate environment) as well as commuting within the new town itself can be explained. Finally, we have demonstrated how Marne-la-Vallée, as well as embodying the design originally defined by its planner, also exists as a *territory* in a geographical and social sense rather than a political sense. Considering the tending change of stature of the new town, these two outcomes beg the question of a territorial coherence within Marne-la-Vallée.

Key words: Marne-la-Vallée, new town, population catchment area, residential mobility, daily mobility, spatial rooting, housing market, transportation, commuting.

UNIVERSITÉ PARIS-EST

INSTITUT D'URBANISME DE PARIS

Centre de Recherche sur l'Espace, les Transports,
l'Environnement et les Institutions Locales

Mobilités et processus d'ancrage en ville nouvelle : Marne-la-Vallée, un bassin de vie ?

Étude des mobilités résidentielles et des mobilités quotidiennes

TOME 2 : ANNEXES

Thèse pour l'obtention du doctorat en
Urbanisme, Aménagement et Politiques Urbaines

Présentée par
Nathalie Brevet

Le 8 décembre 2008

Directrice de thèse : Mme Férial DROSSO, Professeur à l'Université Paris-Est

Jury :

M. Jean-Yves AUTHIER, Professeur à l'Université Lyon II

M. Francis BEAUCIRE, Professeur à l'Université Paris I

M. Jean-Claude DRIANT, Professeur à l'Université Paris-Est

M. Patrick VERKINDEREN, Conseiller technique à l'Établissement Public d'Aménagement de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée

SOMMAIRE

ANNEXE 1	396
<i>Les directeurs successifs des Établissements Publics d'Aménagement de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée</i>	396
ANNEXE 2	397
<i>Enquête Ménages : Le questionnaire</i>	397
ANNEXE 3	399
<i>Exemple de masque de traitement systématisé des Enquêtes Ménages</i>	399
ANNEXE 4	400
<i>Données "mobilités" et variables exploitées à partir du RGP 1999 durant la convention CIFRE 2001-2004</i>	400
ANNEXE 5	401
<i>Liste des études thématiques "mobilités et déplacements" des habitants de Marne-la-Vallée effectuées dans le cadre de la convention CIFRE 2001-2004</i>	401
ANNEXE 6	404
<i>Cahier des charges de l'Enquête Modes de vie en ville nouvelle, DREIF, 2003</i>	404
ANNEXE 7	414
<i>Questionnaire de l'enquête Modes de vie en ville nouvelle, programme d'Histoire et d'Évaluation des Villes Nouvelles, Epamarme-EpaFrance, EpaSénart, 2005</i>	414
ANNEXE 8	439
<i>Suivi de terrain, Enquête sur les modes de vie en villes nouvelles, Louis Harris, janvier-février 2005</i>	439
ANNEXE 9	442
<i>Guide d'entretien [semi-directif] : Mobilités et ancrage à Marne-la-Vallée, 2005</i>	442
ANNEXE 10	448
<i>Profils socio-démographiques et parcours résidentiels des personnes enquêtées à Marne-la-Vallée en 2005</i>	448
ANNEXE 11	452
<i>Origines géographiques des personnes ayant changé de commune entre 1990 et 1999 et habitant à Marne-la-Vallée en 1999</i>	452
ANNEXE 12	454
<i>Tableaux : Localisation des activités quotidiennes et lieu de résidence de la famille et des amis des habitants en 2005</i>	454
ANNEXE 13	455
<i>Article de presse : Le Monde du 27 février 2003</i>	455
ANNEXE 14 :	456
<i>Article de presse : Le Monde du 4 mars 2003 - réponse de Hervé Dupont à l'article de Christophe de Chenay daté du 27 février 2003</i>	456
ANNEXE 15	458
<i>Sélection d'entretiens</i>	458

ANNEXE 1

Les directeurs successifs des Établissements Publics d'Aménagement de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée

Epamarne – Centre de documentation

Les Directeurs des Etablissements Publics d'Aménagement EPAMARNE et EPAFRANCE
--

Nom du Directeur	Date de nomination	Date de départ	Etablissements
Pascal BERTEAUD (X/PONTS)	28/07/2008		Epamarne/Epafrance
Paul-Luc DINNEQUIN (directeur par intérim)	02/10/2007	27/07/2008	Epamarne/Epafrance
Jean-Pierre WEISS (X/PONTS)	5/11/2003	31/08/2007	Epamarne/Epafrance
Michel DRESCH (IEP/ENA)	19/11/1997	05/11/2003	Epamarne/Epafrance
Gilles RICONO (PONTS)	08/07/1991	19/11/1997	Epamarne/Epafrance
Jean POULIT (X/PONTS)	19/04/1982	18/06/1991	Epamarne/Création d'Epafrance en 1987
Michel ROUSSELOT (X/PONTS)	01/11/1974	19/04/1982	Epamarne
Jacques COURREGE (à titre provisoire)	29/04/1974	01/11/1974	Epamarne
Pierre CARLE (IEP/FINANCES)	01/02/1973	26/07/1974 (décès)	Epamarne
Pierre CARLE (IEP/FINANCES) (Directeur de la mission d'études et d'aménagement)	1968	31/01/1973	Mission d'études et d'aménagement

Source : Épamarne- Épafrance, 2008

ANNEXE 2

Enquête Ménages : Le questionnaire

SECRETARIAT GÉNÉRAL DES GRANDES OPÉRATIONS D'URBANISME <small>Questionnaire confidentiel destiné aux Établissements Publics de Villes Nouvelles de la Région Ile-de-France</small> <small>Vu l'avis favorable du Conseil National de l'Information Statistique, cette enquête est reconnue d'intérêt général et n'a pas de caractère obligatoire. La loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, garantit aux personnes physiques concernées un droit d'accès et de rectification pour les données les concernant. Ce droit peut être exercé pendant le délai où ces informations sont gardées sous forme nominative auprès de l'Établissement Public d'Aménagement concerné.</small> <small>Les Établissements Publics de Marne-la-Vallée 5, bd Pierre Carle - BP 01 - Noisiel 77426 Marne-la-Vallée - Cedex 2</small>			
QUESTIONNAIRE MÉNAGE 2004 Ne remplir qu' UN SEUL questionnaire par logement.		<input type="text"/> 1 <input type="text"/> 5 IM Ménage	
Commune :		<input type="text"/> 7 <input type="text"/> 10 <input type="text"/> 13 Dpt VN Groupe	
1 Adresse actuelle :		<input type="text"/> 16 <input type="text"/> 171 <input type="text"/> 18 Progr. TH FI	
2 Où avez-vous été recensé en mars 1999 :			
3 Où habitez-vous avant de remplir ce questionnaire ? Département..... Commune :		<input type="text"/> 20 <input type="text"/> 23 DRA CRA	
PORTER LE CHIFFRE CORRESPONDANT A LA REPONSE DANS LES CASES DE DROITE CI-DESSOUS			
4 Habitez-vous :	un domicile personnel ? 1 } chez vos parents ? 2 } chez des parents ou amis ? 3 }	----- APE <input type="text"/> 24	
5 Etiez-vous :	Propriétaire ou accédant à la propriété ? 1 } Locataire ? 2 } Autre cas - préciser 3 }	----- SOA <input type="text"/> 25	
6 Etes-vous maintenant :	Propriétaire ou accédant à la propriété ? 1 } Locataire ? 2 } Autre cas - préciser 3 }	----- SO <input type="text"/> 26	
7 Nombre de pièces du logement actuel	-----	NP <input type="text"/> 27	
8 Nombre total de personnes habitant le logement	-----	PL <input type="text"/> 28	
9 Nombre de personnes ayant un emploi	-----	PL <input type="text"/> 29	
10 Nombre de personnes actuellement scolarisées	-----	SC <input type="text"/> 30	
11 Parmi les raisons suivantes, pouvez-vous citer dans l'ordre, celle(s) qui vous a (ont) amené à vous installer ici (trois raisons au plus)			
- Votre logement précédent était trop petit ou inconfortable	1 }	1re raison MD1 <input type="text"/> 31 2e raison MD2 <input type="text"/> 32 3e raison MD3 <input type="text"/> 33	
- Votre famille a évolué (naissance, mariage, concubinage, séparation, etc...)	2 }		
- Vous avez changé d'emploi ou été muté	3 }		
- Vous avez choisi la Ville Nouvelle (environnements, équipements)	4 }		
- Vous souhaitiez accéder à la propriété	5 }		
- Votre entreprise s'est installée en Ville Nouvelle	6 }		
- Vous souhaitiez habiter une maison individuelle	7 }		
- Votre temps de trajet domicile / travail est moins long	8 }		
- Autres cas - Préciser	9 }		
12 Combien le ménage possède-t-il de véhicules automobiles ?	-----	MO <input type="text"/> 34	
13 Nationalité du chef de ménage :	----- NA <input type="text"/> 35		
14 Utilisez-vous un moyen de garde pour vos enfants non-scolarisés ?			
a - Nourrice, assistante maternelle	1 }	1er enfant GE1 <input type="text"/> 36	
- Crèche, jardin d'enfants	2 }	2e enfant GE2 <input type="text"/> 37	
- Halte-garderie	3 }	3e enfant GE3 <input type="text"/> 38	
- Autre moyen : préciser	4 }		
b - Aucun. Etes-vous satisfait de cette situation ? oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>	5 }	<input type="text"/> 39	

ANNEXE 3

Exemple de masque de traitement systématisé des Enquêtes Ménages

SYNTHESE GLOBALE		VILLE <input type="text"/> MV <input type="text"/> Marne-la-Vallée		Statut <input type="text"/>		Nb pièces <input type="text"/>		Dép <input type="text"/>		Com <input type="text"/>	
Non vieillie ~ Toutes nationalités		SECTEUR <input type="text"/>		1990 à 1999		Foyer <input type="text"/>		THG <input type="text"/>		??? <input type="text"/>	

DENOMBREMENT		Nb de mén. motor. 12332 74.12%	
Logements recensés	16639	Taux d'activité hors chômeurs	54.64%
Population totale	39241	Taux d'act.fém. hors chô. 16-64	51.38%
Hommes	19902	Nb scol. < 6 ans	2534 47.87%
Femmes	19281	Nb scol. 16-24 ans	3296 46.32%

PRINCIPAUX INDICATEURS		Nb de mén. motor. 12332 74.12%	
Taille moyenne des ménages	2.36	Taux d'activité hors chômeurs	54.64%
Taille moyenne des logements	2.88	Taux d'act.fém. hors chô. 16-64	51.38%
Taux d'occupation	0.82	Nb scol. < 6 ans	2534 47.87%
Nombre de scolaires	11186 28.51%	Nb scol. 16-24 ans	3296 46.32%

STATUT ACTUEL D'OCCUPATION		Nb de mén. motor. 12332 74.12%	
Propriétaires	7130 42.95%	Taux d'activité hors chômeurs	54.64%
Locataires	9184 55.32%	Taux d'act.fém. hors chô. 16-64	51.38%
Autres cas	288 1.73%	Nb scol. < 6 ans	2534 47.87%
Non renseignés	37	Nb scol. 16-24 ans	3296 46.32%

HABITAT ACTUEL		Nb de mén. motor. 12332 74.12%	
Individuel	4566 27.48%	Taux d'activité hors chômeurs	54.64%
Collectif	12052 72.52%	Taux d'act.fém. hors chô. 16-64	51.38%
Non identifié ou Non renseigné	21	Nb scol. < 6 ans	2534 47.87%

REPARTITION DES LOGEMENTS PAR TAILLE		Nb de mén. motor. 12332 74.12%	
Logements de : 1 pièce	4159 25.10%	Taux d'activité hors chômeurs	54.64%
2 pièces	3350 20.22%	Taux d'act.fém. hors chô. 16-64	51.38%
3 pièces	3443 20.78%	Nb scol. < 6 ans	2534 47.87%
4 pièces	2761 16.66%	Nb scol. 16-24 ans	3296 46.32%
5 pièces	1880 11.35%		
6 pièces et plus	975 5.88%		
Non Renseignés	71		

REPARTITION DES MENAGES PAR TAILLE		Nb de mén. motor. 12332 74.12%	
Ménages de : 1 personne	5589 33.60%	Taux d'activité hors chômeurs	54.64%
2 personnes	4589 27.59%	Taux d'act.fém. hors chô. 16-64	51.38%
3 personnes	2910 17.50%	Nb scol. < 6 ans	2534 47.87%
4 personnes	2378 14.30%	Nb scol. 16-24 ans	3296 46.32%
5 personnes	881 5.30%		
6 pers. et plus	285 1.71%		
Non Renseignés	7		

REPARTITION PAR AGE DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION		Nb de mén. motor. 12332 74.12%	
0-4:	831 0.4%	50-54:	699 1.78%
5-9:	565 0.8%	55-59:	368 0.94%
10-14:	332 1.0%	60-64:	290 0.74%
15-19:	642 1.9%	65-69:	233 0.59%
20-24:	1332 4.0%	70-74:	177 0.45%

PROFESSION DES ACTIFS		Nb de mén. motor. 12332 74.12%	
Agriculteurs	2 0.01%	75-79:	104 0.27%
Artisans-commerçants	517 2.41%	80 + :	187 0.48%
Professions libérales - Cadres supérieurs	2803 13.07%	N.R.:	0
Professions intermédiaires	2634 12.28%		
Employés	3135 14.62%		
Ouvriers	2086 9.73%		
Actifs non renseignés	336 1.57%		
Total des actifs, chômeurs non compris	11513 53.70%		
Chômeurs (% sur le total des actifs, c.c.)	345 1.54%		
Total des actifs, chômeurs compris	11858 53.04%		

SCOLAIRES PAR MENAGE		Nb de mén. motor. 12332 74.12%	
Aucun	9351 56.20%	Taux d'activité hors chômeurs	54.64%
1	4407 26.49%	Taux d'act.fém. hors chô. 16-64	51.38%
2	2084 12.52%	Nb scol. < 6 ans	2534 47.87%
3	638 3.83%	Nb scol. 16-24 ans	3296 46.32%
4 et plus	159 0.95%		

VEHICULES PAR MENAGE		Nb de mén. motor. 12332 74.12%	
Aucun	3817 23.64%	Taux d'activité hors chômeurs	54.64%
1	9003 55.75%	Taux d'act.fém. hors chô. 16-64	51.38%
2 et plus	3329 20.61%	Nb scol. < 6 ans	2534 47.87%
Non renseignés	490	Nb scol. 16-24 ans	3296 46.32%

MOTIF D'INSTALLATION EN VILLE NOUVELLE		Nb de mén. motor. 12332 74.12%	
Le logement	6704 56.07%	Taux d'activité hors chômeurs	54.64%
La structure familiale	1531 12.80%	Taux d'act.fém. hors chô. 16-64	51.38%
L'emploi	2687 22.47%	Nb scol. < 6 ans	2534 47.87%
L'environnement	1035 8.66%	Nb scol. 16-24 ans	3296 46.32%
Autres ou Non Renseignés	4682		

FRANCHES FONCTIONNELLES		Nb de mén. motor. 12332 74.12%	
0-2:	2807 7.15%	18-20:	1935 4.93%
3-5:	2487 6.34%	21-24:	4594 11.71%
6-10:	2956 7.53%		
11-14:	1606 4.09%		
15-17:	927 2.36%	Total:	17312 44.12%

LIEU DE RESIDENCE ANTERIEURE DES MENAGES		Nb de mén. motor. 12332 74.12%	
Même Commune (1)	2400 14.59%	Taux d'activité hors chômeurs	54.64%
Autres Communes de la V.N. (2)	3070 18.66%	Taux d'act.fém. hors chô. 16-64	51.38%
75: 1441 8.76%	92: 628 3.82%	Nb scol. < 6 ans	2534 47.87%
77: 1899 11.55%	93: 1441 8.76%	Nb scol. 16-24 ans	3296 46.32%
78: 322 1.96%	94: 1810 11.00%		
91: 319 1.94%	95: 285 1.73%		
Total RIF hors la V.N. (3)	8145 49.52%		
Total RIF avec la V.N. (1+2+3)	13615 82.78%		
Province	2132 12.96%		
Etranger	701 4.26%		

LIEU DE TRAVAIL DES ACTIFS		Nb de mén. motor. 12332 74.12%	
Même Commune (1)	1633 8.01%	Taux d'activité hors chômeurs	54.64%
Autres Communes de la V.N. (2)	5556 27.25%	Taux d'act.fém. hors chô. 16-64	51.38%
75: 5864 28.76%	92: 1202 5.90%	Nb scol. < 6 ans	2534 47.87%
77: 1477 7.24%	93: 1653 8.11%	Nb scol. 16-24 ans	3296 46.32%
78: 164 0.80%	94: 2063 10.12%		
91: 210 1.03%	95: 437 2.14%		
Total RIF hors la V.N. (3)	13070 64.11%		
Total RIF avec la V.N. (1+2+3)	20259 99.37%		
Province	113 0.55%		
Etranger	16 0.08%		

ANNEXE 4

Données "mobilités" et variables exploitées à partir du RGP 1999 durant la convention CIFRE 2001-2004

Epamarne-Epafrance

Direction de l'Information de la Communication et de la Programmation
Observatoire Economique et Social de Marne-la-Vallée

Nathalie Brevet - novembre 2001 à novembre 2004

LIEU DE TRAVAIL DES ACTIFS résidant à Marne-la-Vallée en 1999 :

- Mode de transport : marche à pied seulement, deux roues uniquement, voiture uniquement, transports en commun uniquement, plusieurs modes de transport.
- Groupe d'âge : 15-19 ans, 20-24 ans, 25-29 ans, 30-39 ans, 40-49 ans, 50 ans et plus.
- Sexe : féminin, masculin.
- PCS : agriculteur, artisan-commerçant, ouvrier, employé, profession intermédiaire, cadre profession intellectuelle supérieure.

LIEU D'ETUDES DES SCOLAIRES résidant à Marne-la-Vallée en 1999 :

- Groupe d'âge : 3 ans, 4 ans, 5 ans, 6 ans, de 7 à 11 ans, de 12 à 15 ans, de 16 à 18 ans, de 19 à 24 ans et 25 ans et plus.

LIEU DE RESIDENCE ANTERIEUR des individus résidant à Marne-la-Vallée en 1999

- Taille du ménage : 1, 2, 3, 4, 5 et 6 personnes ou plus.
- Statut d'occupation actuel : propriétaire, locataire, locataire à titre gratuit.
- Période de construction du logement : avant 1915, 1915-1948, 1949-1967, 1968-1974, 1975-1981, 1982-1989, après 1990.
- PCS : agriculteur-exploitant, artisan-commerçant, chef d'entreprise, cadre, profession intellectuelle supérieure, profession intermédiaire, employé, ouvrier, retraité.

ANNEXE 5

Liste des études thématiques "mobilités et déplacements" des habitants de Marne-la-Vallée effectuées dans le cadre de la convention CIFRE 2001-2004

Epamarne-Epafrance

Direction de l'Information de la Communication et de la Programmation
Observatoire Economique et Social de Marne-la-Vallée

Nathalie Brevet - novembre 2001 à novembre 2004

Mobilités domicile-travail et domicile-études. RGP 1999.

- *Evolution des trajets domicile-travail des actifs résidant à Marne la Vallée en 1990 et 1999*³¹⁵, 2002, Observatoire économique et social de Marne-la-Vallée, Epamarne-Epafrance, Noisiel, 27 p.
- *Etudes des modes de transport utilisés pour les trajets domicile-travail : Paris Rive Gauche et Paris Rive Droite ⇔ Est Parisien*, 2002, Observatoire économique et social de Marne-la-Vallée, Epamarne-Epafrance, Noisiel, 22 p.
- *Modes de transport des actifs habitant à Marne-la-Vallée en fonction du lieu de travail*, 2003, Observatoire économique et social de Marne-la-Vallée, Epamarne-Epafrance, Noisiel, 40 p.
- *Lieux de travail des actifs habitant à Marne-la-Vallée en fonction de l'âge*, 2004, Observatoire économique et social de Marne-la-Vallée, Epamarne-Epafrance, Noisiel, 27 p.
- *Lieux de travail des actifs habitant à Marne-la-Vallée en fonction du sexe*, 2004, Observatoire économique et social de Marne-la-Vallée, Epamarne-Epafrance, Noisiel, 24 p.
- *Lieux d'études des scolaires habitant à Marne la Vallée en 1999 et lieux d'études des scolaires en fonction de l'âge en 1999*, 2004, Observatoire économique et social de Marne-la-Vallée, Epamarne-Epafrance, Noisiel, 76 p.
- *Lieux de travail des actifs habitant à Marne la Vallée en fonction de leur catégorie sociale*, 2004, Observatoire économique et social de Marne-la-Vallée, Epamarne-Epafrance, Noisiel, p.

Mobilités résidentielles à Marne-la-Vallée. Enquête Ménages 1990-2000.

- *Composition et destination des migrants internes des logements neufs de Marne-la-Vallée de 1990 à 2000*, 2002, Observatoire économique et social de Marne-la-Vallée, Epamarne-Epafrance, Noisiel, 46 p.

³¹⁵ Analyse effectuée à partir de tableaux de données réalisés par l'Observatoire. OBSERVATOIRE ECONOMIQUE ET SOCIAL DE MARNE-LA-VALLEE, 2002, *La population de Marne-la-Vallée en mars 1999*, volume 1, Epamarne-Epafrance, Noisiel, non paginé.

Autres études

- *Etude sur les entrants des gares RATP et SNCF de Marne-la-Vallée ou de ses communes limitrophes en 1997-2002 et 2000, 9 gares RER et 7 gares SNCF, 2004, Enquête TJRF 2002, RATP et Enquête SNCF, 2002, Observatoire économique et social de Marne-la-Vallée, Epamarne-Epafrance, Noisiel, 50 p.*

ANNEXE 6

Cahier des charges de l'*Enquête Modes de vie en ville nouvelle*, DREIF, 2003



Direction
Régionale de
L'Équipement

Ile-de-France

Division de
l'Urbanisme et du
Schéma Directeur

Paris, le 5 août 2003

Affaire suivie par :
Richard Grimal
Fax : 01 40 61 89 39
E-mail : richard.grimal@equipement.gouv.fr

**Cahier des Clauses Techniques Particulières
pour l'étude intitulée:**

***Enquête sur les modes de vie
en villes nouvelles***

CONTEXTE ET CHAMP DE LA COMMANDE

Cette enquête sur les modes de vie des ménages résidant en villes nouvelles en Ile-de-France s'inscrit dans le cadre du programme d'histoire et d'évaluation de la politique française des villes nouvelles.

Parmi les démarches transversales, le comité du programme a décidé de réaliser une enquête afin de connaître la pratique actuelle de ces villes par leurs habitants et d'observer en quoi elle se différencie des comportements des autres Franciliens.

Dans ce cadre, sera conduit un travail d'analyse portant sur les usages des équipements et des espaces collectifs par les habitants ainsi que sur leur sentiment d'appartenance et leur degré de satisfaction.

L'objet du marché est la réalisation d'une enquête auprès d'échantillons représentatifs de chacune des cinq villes nouvelles franciliennes, pilotée par un comité rassemblant la DREIF, la Mission interministérielle d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles, la direction régionale de l'INSEE et l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région [IAURIF]. Les membres de ce comité de pilotage ont en charge la conception de l'enquête [préparation du questionnaire, principe d'échantillonnage] ainsi que le traitement des résultats et leur diffusion.

OBJECTIFS DE LA COMMANDE

La question globale reste de chercher à savoir comment on vit en villes nouvelles trente ans après leur fondation. Et surtout, car les résultats n'auraient pas de sens sans ce complément, si on y vit différemment que dans d'autres espaces urbains.

Cette enquête doit donc essentiellement comprendre des questions relatives à la vie « quotidienne » des habitants et s'intéresser davantage à une vision instantanée [« une coupe »] qu'à des trajectoires. Une série de questions peut illustrer la problématique : Quels équipements fréquentent-ils ? Avec quels rythmes ? Quels moyens de déplacement utilisent-ils pour ce faire ? Quelle est la part relative de recours aux centres locaux et d'agglomération ? Quels usages sont faits des espaces naturels et de détente ? Quels sont les degrés de satisfaction ? Et aussi quelle est la force du sentiment d'appartenance à la ville nouvelle en tant que concept générique et en tant que communauté de vie locale ?

Dans cette acception, la structure familiale, le mode d'habiter, le lieu de travail, les trajectoires résidentielles, ..., constituent des critères identitaires permettant de constituer des échantillons représentatifs, de concourir à expliquer les faits et impressions constatés et de renforcer la validité de certaines comparaisons. Ils ne sont pas des résultats en eux-mêmes d'autant que ces critères sont pour la plupart disponibles par le biais des travaux récents de l'INSEE ou de traitements spécifiques que le Programme d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles obtiendra par ailleurs [d'atlas statistique de l'INSEE, travaux confiés à d'autres équipes, thèses en cours, ...].

Par ailleurs, les exigences du mode d'enquête retenu [par téléphone], les comparaisons possibles avec des enquêtes existantes [voir infra], obligent à sélectionner une poignée de champs prioritaires considérés comme représentatifs d'un ensemble de comportements homogènes. En première analyse, et en ayant en mémoire les intentions fondatrices des « inventeurs » des villes

nouvelles, on peut penser à la fréquentation scolaire [à quels niveaux ?], aux comportements d'achat [quels types d'achats ?], au recours aux équipements de culture et de loisirs [lesquels ?] ainsi qu'aux espaces naturels, à la vie associative et relationnelle [quels thèmes, quelles échelles ?], au degré de sécurité ressentie, à l'identification au sein d'une communauté urbaine.

Le champ géographique de l'enquête est celui des territoires des cinq villes nouvelles tels que définis en annexe 1. Il a paru nécessaire de faire, compte-tenu de son étendue et de sa diversité, un sort particulier à Marne-la-Vallée qui sera découpée en deux zones A et B. L'enquête devra donc être représentative des populations de six sites franciliens : Cergy-Pontoise, Evry, Marne-la-Vallée A et B, Saint-Quentin-en-Yvelines, Sénart.

Les comportements des habitants pourront être comparés d'une ville nouvelle aux autres puisque les dimensions des échantillons le permettront. La comparaison, essentielle, avec d'autres types d'espaces urbains franciliens aurait pu passer par des enquêtes complémentaires sur des territoires spécifiques [grands ensembles ou banlieues pavillonnaires par exemple], mais le coût en devenait insupportable pour le budget du Programme.

Finalement, pour ces raisons d'économie mais aussi eu égard à des objections de fond quant aux critères de comparabilité, le comité de pilotage a opté, dès lors que des enquêtes régionales récentes recourent beaucoup de nos questions, pour une comparaison des résultats des villes nouvelles à ceux, moyens, de grandes zones urbaines [couronnes franciliennes, unités urbaines de même dimension,...]. Ceci est possible grâce aux enquêtes régionales récentes de l'INSEE – conditions de vie, logement, transports – et à celle relative à l'insécurité conduite début 2002 par l'IAURIF pour la Région. Le questionnaire de l'enquête est donc formulé de telle manière que les réponses à une majorité de questions seront comparables à celles d'une de ces enquêtes [notamment celles issues du volet « vous et votre quartier » de l'enquête INSEE sur les conditions de vie des ménages d'avril 2001].

LE CONTENU DE LA COMMANDE ET LA METHODE DE TRAVAIL

Le travail se déroulera en trois phases. La première phase, méthodologique, portera sur la constitution des échantillons, le mode de suivi de la représentativité des enquêtés et la mise au point définitive du questionnaire préparé par le comité de pilotage [projet en annexe 3]. La deuxième phase consistera dans la réalisation des enquêtes. La troisième phase sera celle de l'apurement du fichier et du contrôle de la cohérence des résultats.

Phase 1 : la sélection de l'échantillon des habitants enquêtés et la mise au point finale du questionnaire

Cette phase doit permettre de constituer un échantillonnage représentatif des ménages habitant les villes nouvelles franciliennes afin de respecter les quotas mentionnés à l'annexe 2 du présent CCTP. Elle doit aussi aboutir à la mise au point définitive du questionnaire à partir du projet figurant en annexe 3 au CCTP afin de l'adapter si nécessaire aux contraintes de la méthode CATI.

Phase 2 : la réalisation de l'enquête.

Cette phase consiste dans la passation par téléphone du questionnaire auprès des ménages et des individus de l'échantillon constitué et à l'enregistrement des réponses [selon la méthode CATI d'interrogation par téléphone assistée par ordinateur].

Phase 3 : l'apurement du fichier et la réalisation d'un tri à plat

Cette phase consiste à vérifier que 4800 questionnaires aboutis respectent bien les quotas géographiques et socio-démographiques du CCTP, d'en vérifier la qualité et la cohérence ainsi qu'à procéder à un tri à plat général des réponses avant de remettre le fichier numérique au commanditaire.

MODALITES DE REALISATION DE LA COMMANDE

Démarche proposée

Phasage de la commande :

Celle-ci devra comporter trois phases bien distinctes.

Phase 1 : une phase préparatoire

Cette phase doit permettre de constituer l'échantillonnage représentatif des ménages habitant les villes nouvelles franciliennes et d'organiser le suivi de l'enquête pour respecter les quotas géographiques et socio-démographiques mentionnés aux annexes 1 et 2 du présent CCTP. Elle doit aussi aboutir à la mise au point définitive du questionnaire à partir du projet figurant en annexe 3 au CCTP afin de l'adapter si nécessaire aux contraintes de la méthode CATI.

La taille de l'échantillon sera de l'ordre de 4 800 ménages interviewés représentatifs de la population des villes nouvelles [cf. annexe 1] en termes de taille du ménage ainsi que de sexe, d'âge et d'activité pour la personne du ménage interrogée [cf. annexe 2]. En cours d'enquête, le contractant fera en sorte que ces quotas soient, pour chaque ville nouvelle, conformes à la distribution observée dans le recensement INSEE de 1999.

Le tirage sera fait au hasard, dans chacune des villes nouvelles, sur une liste de téléphones correspondant à une résidence principale. On interrogera une personne [chef de ménage ou conjoint] par ménage pour répondre à la première partie du questionnaire qui concerne l'ensemble du ménage, puis une personne de chaque ménage [la même ou une autre] pour respecter les quotas de sexe, d'âge et d'activité pour répondre à la seconde partie du questionnaire qui concerne les comportements individuels.

Le contractant devra constituer ou acquérir un fichier avec des adresses et téléphones par communes des villes nouvelles, en veillant à ce qu'il n'y ait pas de biais [liste rouge, ménages sans téléphones fixes...]. Elles devront être suffisamment nombreuses pour permettre d'obtenir, malgré les refus de réponse et les abandons, a) une proportion de postes en liste rouge correspondant à celle observée par ville nouvelle, b) une population d'enquêtés distribuée sensiblement selon le tableau suivant :

Cergy-Pontoise	Nombre d'enquêtés
secteur A	250
secteur B	200
secteur C	350
Evry	
secteur A	500
secteur B	300
Marne-la-Vallée	
secteur 1	400
secteur 2	400
secteur 3	650
secteur 4	150
Sénart	
secteur A	350
secteur B	450
St-Quentin-en-Yvelines	
secteur A	350
secteur B	200
secteur C	250
Ensemble	4800

Le commanditaire fournit au contractant le questionnaire, mis au point par le comité de pilotage [annexe 3], qui pourra cependant être affiné avec le bureau d'études au cours de la 1ère phase. Cet instrument ne pourra servir à aucune autre utilisation que l'enquête faisant l'objet du présent cahier des charges. Le contractant devra faire valider par le comité de pilotage la forme opérationnelle informatisée qu'il donnera à ce questionnaire. Le comité de pilotage sera associé à son test ainsi qu'au suivi de la passation pendant la réalisation du terrain.

Phase 2 : la réalisation des enquêtes

Cette phase consiste en la passation de suffisamment d'enquêtes pour aboutir à un fichier représentatif de 4800 enquêtes abouties [6 fois 800].

Le comité de pilotage sera associé au suivi de cette passation.

Le contractant devra fournir le nombre d'appels moyen et le taux de refus pour chacune des villes nouvelles.

Phase 3 : l'apurement du fichier et la réalisation d'un tri à plat

Le contractant remettra dans un délai d'un mois après la fin du terrain un fichier ASCII comprenant pour chacune des 4800 observations : a] les données de l'enquête nettoyées, b] la durée de l'interview. Il devra conserver les noms de questions figurant dans le questionnaire qui lui aura été initialement remis. Il fournira la grille de lecture du fichier ainsi qu'un tri simple de l'ensemble des variables.

MOYENS HUMAINS A METTRE EN ŒUVRE

Le maître d'ouvrage sera attentif à la composition de l'équipe qui assurera le suivi de l'enquête. Les personnes qui seront responsables de chacune des phases seront désignées explicitement [nom, statut, expérience antérieure dans les domaines afférents].

Le maître d'œuvre désignera un coordinateur chargé du suivi des différentes phases de l'étude, de l'encadrement des différents agents, de la coordination et des relations avec le comité de pilotage.

Le maître d'œuvre consulté indiquera très précisément le coût de l'étude ventilé de façon détaillée par phase et précisera l'échéancier. Il indiquera en particulier la rémunération nette des enquêteurs par entretien.

Dans les offres proposées, nous serons tout particulièrement attentifs à la qualité de l'approche méthodologique pour élaborer les échantillons, à la proposition du dispositif d'enquête et à la qualité de la méthode d'apurement du fichier.

Suivi de la commande

Le maître d'ouvrage est la Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France [DREIF].

Le comité de pilotage est composé de membres de la DREIF, ainsi que des partenaires du Programme d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles, de la direction régionale de l'INSEE et de l'IAURIF.

Le comité de pilotage validera les étapes et assurera le suivi lors de ses réunions. A cet effet, il se réunira lors de la complétion de chaque phase jusqu'à la remise du rapport final [3 réunions]. Une note d'avancement sera remise [par courrier électronique] une semaine avant chacune de ces réunions du comité de pilotage.

Documents à joindre au dossier

Le maître d'œuvre remettra au maître d'ouvrage :

- Une note d'étape transmise par courrier électronique à la fin de chacune des phases 1 et 2
- Un rapport du renouvellement des enquêtes à valider par l'ensemble du comité de pilotage à la fin de celles-ci accompagné d'un tri à plat de l'ensemble des variables du fichier d'enquêtes [en quatre exemplaires] ;
- Un rapport définitif intégrant les modifications demandées par le maître d'ouvrage à la lecture du rapport provisoire. Quatre exemplaires papier dont un reproductible, une version numérique ;
- Le fichier numérique définitif de l'ensemble des enquêtes sous forme de CD-Rom en 4 exemplaires.

CONDITIONS DU MARCHÉ ET PILOTAGE DE L'ÉTUDE

Le marché a pour l'enquête sur les modes de vie en villes nouvelles telle que décrite au cahier des charges pour le compte de la DREIF.

Le marché est un marché d'appel d'offre ouvert, suivant la définition donnée aux articles 58 à 60 du code des marchés publics.

L'enquête commandée se déroulera en trois phases :

Phase 1 : la sélection de l'échantillon des habitants enquêtés et la mise au point finale du questionnaire

Cette phase doit permettre de constituer un échantillonnage représentatif des ménages habitant les villes nouvelles franciliennes afin de respecter les quotas mentionnés au CCTP. Elle doit aussi aboutir à la mise au point définitive du questionnaire à partir du projet annexé au CCTP afin de l'adapter si nécessaire aux contraintes de la méthode CATI.

Phase 2 : la réalisation de l'enquête.

Cette phase consiste dans la passation par téléphone du questionnaire auprès des ménages et des individus de l'échantillon constitué et à l'enregistrement des réponses.

Phase 3 : l'apurement du fichier et la réalisation d'un tri à plat

Cette phase consiste à vérifier que 4800 questionnaires aboutis respectent bien les quotas géographiques et socio-démographiques du CCTP, d'en vérifier la qualité et la cohérence ainsi qu'à procéder à un tri à plat général des réponses avant de remettre le fichier numérique au commanditaire.

L'ensemble des phases de l'enquête débute à la notification du marché. Le présent marché est passé pour une durée de 4 mois à compter de sa notification. La première phase sera réalisée dans un délai d'un mois, la deuxième phase de deux mois et la troisième phase d'un mois.

Le candidat indiquera en annexe à l'acte d'engagement le temps et le personnel d'encadrement [avec qualification] affecté aux différentes phases de l'étude ainsi que les coûts y afférents.

La DREIF mettra à la disposition du prestataire tous documents ou données dont elle dispose et se révélant nécessaires pour la réalisation de la présente enquête. Les documents seront restitués et ne pourront faire l'objet d'aucune utilisation par le prestataire en dehors des travaux relevant de la présente commande.

Présentation de la commande

La présentation des résultats comportera un rapport du déroulement des enquêtes, un tri à plat de l'ensemble des variables recueillies et un fichier numérique ASCII exhaustif des données sous forme de CD-Rom.

Le rapport et les tris à plat seront remis en 4 exemplaires.

Choix du titulaire

Le titulaire sera choisi parmi les candidats consultés sur la base du présent cahier des charges qui présenteront une proposition écrite dans les délais fixés par le règlement de la consultation.

Les propositions des candidats comporteront notamment :

- les références du candidat en matière d'enquêtes par téléphone, notamment en matière de modes de vie.
- la proposition technique du candidat.

Les critères qui conduiront à désigner le titulaire parmi les candidats sélectionnés sont :

- la qualité de l'offre qui témoigne d'une réelle expertise dans la pratique des enquêtes par téléphone auprès des ménages, notamment en matière de modes de vie ;

- la qualité des propositions méthodologiques pour la sélection de l'échantillon sujet à l'enquête ainsi que les adaptations du questionnaire ;
- la qualité de la méthode d'apurement du fichier avant remise au commanditaire ;
- le coût des prestations.

Annexe 1 :

Liste des communes par ville nouvelle et par secteur

Cergy-Pontoise

Secteur A : Cergy

Secteur B : Pontoise, Saint-Ouen-l'Aumône

Secteur C : Courdimanche, Eragny, Jouy-le-Moutier, Menucourt, Neuville-sur-Oise, Osny, Puiseux-Pontoise, Vauréal

Evry

Secteur A : Evry

Secteur B : Bondoufle, Courcouronnes, Lisses

Marne-la-Vallée

Secteur 1 : Bry-sur-Marne, Noisy-le-Grand, Villiers-sur-Marne

Secteur 2 : Champs-sur-Marne, Croissy-Beaubourg, Emerainville, Lognes, Noisiel, Torcy

Secteur 3 : Bussy-Saint-Georges, Bussy-Saint-Martin, Chanteloup, Collégien, Conches, Ferrières, Gouvernes, Guermantes, Jossigny, Lagny-sur-Marne, Montévrain, Saint-Thibault-des-Vignes

Secteur 4 : Bailly-Romainvilliers, Chessy, Coupvray, Magny-le-Hongre, Serris

Sénart

Secteur A : Lieusaint, Moissy-Cramayel, Savigny-le-Temple

Secteur B : Cesson, Combs-la-Ville, Nandy, Réau, Saint-Pierre-du-Perray, Tigery, Vert-Saint-Denis

Saint-Quentin-en-Yvelines

Secteur A : Guyancourt, Montigny-le-Bretonneux

Secteur B : La Verrière, Trappes

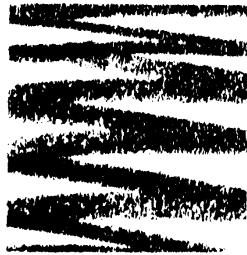
Secteur C : Elancourt, Magny-les-Hameaux, Voisins-le-Bretonneux

Annexe 2 : Quotas

- Taille du ménage : cinq types [1 personne, 2 personnes, 3 personnes, 4 personnes, 5 personnes et plus]
- Sexe de l'enquêté : deux [féminin, masculin]
- Age de l'enquêté : quatre tranches [15-24 ans, 25-44 ans, 45-64 ans, 65 ans et plus]
- Activité de l'enquêté : deux [actif, non actif]

ANNEXE 7

Questionnaire de l'enquête *Modes de vie en ville nouvelle*, programme d'Histoire
et d'Evaluation des Villes Nouvelles, Epamarne-Epafrance, EpaSénart, 2005



LOUIS HARRIS

**LES MODES DE VIE EN VILLES
NOUVELLES**

Questionnaire définitif
Après pilote

Le 12 01 2005

GESTION ETUDE

Quotas géographiques

Code secteur	NOM ville nouvelle	Villes concernées	Nbre interviews
1	Cergy-Pontoise	Cergy	250
2	Cergy-Pontoise	Pontoise, Saint-Ouen-l'Aumône	200
3	Cergy-Pontoise	Courdimanche, Eragny, Jouy-le-Moutier, Menucourt, Neuville-sur-Oise, Osny, Puiseux-Pontoise, Vauréal	350
4	Evry	Evry	500
5	Evry	Bondoufle, Courcouronnes, Lisses	300
6	Marne-la-Vallée	Bry-sur-Marne, Noisy-le-Grand, Villiers-sur-Marne	400
7	Marne-la-Vallée	Champs-sur-Marne, Croissy-Beaubourg, Emerainville, Lognes, Noisiel, Torcy	400
8	Marne-la-Vallée	Bussy-St-Georges, Bussy-St-Martin, Chanteloup, Collégien, Conches, Ferrières, Gouvernes, Guermantes, Jossigny, Lagny-sur-Marne, Montévrain, St-Thibault-des-Vignes	600
9	Marne-la-Vallée	Bailly-Romainvilliers, Chessy, Coupvray, Magny-le-Hongre, Serris	200
10	Sénart	Lieusaint, Moissy-Cramayel, Savigny-le-temple	350
11	Sénart	Cesson, Combs-la-ville, Nandy, Réau, Vert-Saint-Denis	330
12	Sénart	Saint-Pierre-du-Perray, Tigery,	120
13	Saint-Quentin-en-Yvelines	Guyancourt, Montigny-Le-Bretonneux	350
14	Saint-Quentin-en-Yvelines	La Verrière, Trappes	200
15	Saint-Quentin-en-Yvelines	Elancourt, Magny Les Hameaux, Voisins-le-Bretonneux	250
TOTAL			4 800

Quotas socio-démographiques

Variable	Modalités	Objectifs
Taille du ménage	• 1 personne	• XX
	• 2 personnes	• XX
	• 3 personnes	• XX
	• 4 personnes	• XX
	• 5 personnes et plus	• XX
Sexe de l'interviewé	• Homme	• XX
	• Femme	• XX
Age de l'interviewé	• 15 – 24 ans	• XX
	• 25 – 44 ans	• XX
	• 45 – 64 ans	• XX
	• 65 ans et plus	• XX
Activité de l'interviewé	• Actif	• XX
	• Inactif	• XX

Suivi de ces quotas en indicateur au niveau de chaque ville nouvelle

Quotas cibles

Liste blanche	79% des abonnés	3 790 interviews
Liste orange et rouge	21% des abonnés	1 010 interviews

Programmation : 1 seule mise en ligne pour la gestion optimale des quotas. Faire apparaître sur l'écran d'introduction, si le numéro appelé est « liste blanche » ou « liste rouge ». Dans le fichier, créer aussi un code villes nouvelles.

Enquêteur : Vérifier que vous appelez un particulier et demandez à parler au chef de ménage ou à son conjoint habitant le foyer où l'on appelle. Si indication liste rouge demander tout de suite la commune d'habitation.

INTRODUCTION : Bonjour, je suis [NOM ENQUETEUR] de l'Institut LOUIS HARRIS. Nous réalisons actuellement une étude auprès des habitants de la région parisienne (à la demande du ministère de l'Équipement). Auriez-vous une dizaine de minutes à m'accorder ?

Enquêteur

Le numéro a un usage professionnel et privé et l'interviewé ne dispose pas d'un autre numéro de téléphone, faire l'interview sur ce numéro

Si la personne en ligne demande comment nous avons obtenu son numéro de téléphone, lui préciser que son numéro de téléphone a été composé au hasard, qu'en aucun cas France Telecom ne nous a transmis son numéro de téléphone. Vous excuser pour le dérangement occasionné et insister pour conduire l'interview.

L'interviewé refuse de répondre, proposer de rappeler et prendre rendez-vous, rappeler l'exploitation anonyme des résultats du questionnaire, et insister sur l'importance pour nous de lui poser le questionnaire.

Tout d'abord, j'aurai quelques questions à vous poser sur votre foyer.

Début du filtre 0 : SI VARIABLE FICHIER = Liste rouge

Q2 Dans quelle commune habitez-vous ?

SP – DK, NULL ET REFUS NON AUTORISE

ENQUETEUR : NE RIEN SUGGERER

Nom de la commune	Code Postal	Département	code secteur	nom ville nouvelle
BAILLY-ROMAINVILLIERS	77700	SEINE-ET-MARNE	9	Marne-la-Vallée
BONDOUFLE	91070	ESSONNE	5	Evry
BRY-SUR-MARNE	94360	VAL-DE-MARNE	6	Marne-la-Vallée
BUSSY-ST-GEORGES	77600	SEINE-ET-MARNE	8	Marne-la-Vallée
BUSSY-ST-MARTIN	77600	SEINE-ET-MARNE	8	Marne-la-Vallée
CERGY	95000	VAL-D'OISE	1	Cergy-Pontoise
CESSON	77240	SEINE-ET-MARNE	11	Sénart
CHAMPS-SUR-MARNE	77420	SEINE-ET-MARNE	7	Marne-la-Vallée
CHANTELOUP-EN-BRIE	77600	SEINE-ET-MARNE	8	Marne-la-Vallée
CHESSY	77700	SEINE-ET-MARNE	9	Marne-la-Vallée
COLLEGIEN	77090	SEINE-ET-MARNE	8	Marne-la-Vallée
COMBS-LA-VILLE	77380	SEINE-ET-MARNE	11	Sénart
CONCHES-SUR-GONDOIRE	77600	SEINE-ET-MARNE	8	Marne-la-Vallée
COUPVRAY	77700	SEINE-ET-MARNE	9	Marne-la-Vallée
COURCOURONNES	91080	ESSONNE	5	Evry
COURDIMANCHE	95800	VAL-D'OISE	3	Cergy-Pontoise
CROISSY-BEAUBOURG	77183	SEINE-ET-MARNE	7	Marne-la-Vallée
ELANCOURT	78990	YVELINES	15	St-Quentin-en-Yvelines
EMERAINVILLE	77184	SEINE-ET-MARNE	7	Marne-la-Vallée
ERAGNY	95610	VAL-D'OISE	3	Cergy-Pontoise
EVRY	91090	ESSONNE	4	Evry
FERRIERES	77164	SEINE-ET-MARNE	8	Marne-la-Vallée
GOUVERNES	77400	SEINE-ET-MARNE	8	Marne-la-Vallée
GUERMANTES	77600	SEINE-ET-MARNE	8	Marne-la-Vallée
GUYANCOURT	78280	YVELINES	13	St-Quentin-en-Yvelines
JOSSIGNY	77600	SEINE-ET-MARNE	8	Marne-la-Vallée
JOUY-LE-MOUTIER	95280	VAL-D'OISE	3	Cergy-Pontoise
LA VERRIERE	78320	YVELINES	14	St-Quentin-en-Yvelines

LAGNY-SUR-MARNE	77400	SEINE-ET-MARNE	8	Marne-la-Vallée
LIEUSAIN	77127	SEINE-ET-MARNE	10	Sénart
LISSES	91090	ESSONNE	5	Evry
LOGNES	77185	SEINE-ET-MARNE	7	Marne-la-Vallée
MAGNY-LE-HONGRE	77700	SEINE-ET-MARNE	9	Marne-la-Vallée
MAGNY-LES-HAMEAUX	78114	YVELINES	15	St-Quentin-en-Yvelines
MENUCOURT	95180	VAL-D'OISE	3	Cergy-Pontoise
MOISSY-CRAMAYEL	77550	SEINE-ET-MARNE	10	Sénart
MONTEVRAIN	77144	SEINE-ET-MARNE	8	Marne-la-Vallée
MONTIGNY-LE-BRETONNEUX	78180	YVELINES	13	St-Quentin-en-Yvelines
NANDY	77176	SEINE-ET-MARNE	11	Sénart
NEUVILLE-SUR-OISE	95000	VAL-D'OISE	3	Cergy-Pontoise
NOISIEL	77186	SEINE-ET-MARNE	7	Marne-la-Vallée
NOISY-LE-GRAND	93160	SEINE-SAINT-DENIS	6	Marne-la-Vallée
OSNY	95520	VAL-D'OISE	3	Cergy-Pontoise
PONTOISE	95300	VAL-D'OISE	2	Cergy-Pontoise
PUISEUX-PONTOISE	95650	VAL-D'OISE	3	Cergy-Pontoise
REAU	77550	SEINE-ET-MARNE	11	Sénart
SAVIGNY-LE-TEMPLE	77176	SEINE-ET-MARNE	10	Sénart
SERRIS	77700	SEINE-ET-MARNE	9	Marne-la-Vallée
ST-OUEN-L'AUMONE	95310	VAL-D'OISE	2	Cergy-Pontoise
ST-PIERRE-DU-PERRAY	91280	ESSONNE	12	Sénart
ST-THIBAULT-DES-VIGNES	77400	SEINE-ET-MARNE	8	Marne-la-Vallée
TIGERY	91250	ESSONNE	12	Sénart
TORCY	77200	SEINE-ET-MARNE	7	Marne-la-Vallée
TRAPPES	78190	YVELINES	14	St-Quentin-en-Yvelines
VAUREAL	95490	VAL-D'OISE	3	Cergy-Pontoise
VERT-ST-DENIS	77240	SEINE-ET-MARNE	11	Sénart
VILLIERS-SUR-MARNE	94350	VAL-DE-MARNE	6	Marne-la-Vallée
VOISINS-LE-BRETONNEUX	78960	YVELINES	15	St-Quentin-en-Yvelines

Programmation : si l'intervé habite une commune qui n'est pas présente dans la liste => STOP INTERVIEW

Fin du filtre 0 :

POSER I1

Programmation
Agrégation du quota CODE SECTEUR à partir de la variable fichier sur la cible Liste blanche et à partir de la réponse en Q2 sur la cible Liste orange ou rouge

I) I.A : DESCRIPTION DU MENAGE / CONTOUR DU MENAGE ET DESIGNATION DE LA PERSONNE DE REFERENCE

NBPERS (Quotas)

I1 -Combien de personnes vivent habituellement dans votre logement, y compris vous-même ?

Enquêteur

- Compter toutes les personnes habitant normalement dans le logement et faisant toujours partie du ménage, comme celles qui sont temporairement absentes à la date de l'enquête (personnes en vacances, représentant de commerce...), les militaires logés en caserne, les élèves en internat, les étudiants en cité universitaire, les jeunes vivant dans un foyer de jeunes travailleurs, etc. Compter aussi les domestiques ou salariés logés dans ce logement.
- Ne pas compter les personnes de passage présentes à la date de l'enquête mais ayant leur domicile habituel ailleurs.

SP - DK, NULL ET REFUS NON AUTORISE

/ ___ / ___ /

Bloc filtre 1

Si I1 = 1 POSER I8

Si I1 > ou = 2 POSER I2

Début du filtre 1 : Si I1 > ou = 2

TYPMEN

I2 - Votre ménage se compose de....:

SP - DK, NULL ET REFUS NON AUTORISE

ENQUETEUR : CITER

1. un couple sans enfant
2. un couple avec enfants
3. une famille monoparentale (1 adulte avec un ou plusieurs enfants)
4. autres cas (cohabitation entre adultes)

Programmation : si I1 > 2 et I2 = 1 faire apparaître : « Vous m'avez dit que vous étiez plus de 2 personnes dans votre foyer, est-ce exact ? » Enquêteur : Si OUI coder code 4 en I2 / Si NON revenir en I1

Début du filtre I1 : Si I2 =4

COUPLE

I3 -Y-a-t-il un couple dans votre logement?

SP - DK, NULL ET REFUS NON AUTORISE

ENQUETEUR : CITER

1. oui, un seul couple
2. oui, plusieurs couples
3. non, aucun couple

Début du filtre I1I : Si I3 =3

FMONO

I4 -Y-a -t-il une famille monoparentale dans votre logement (parent avec enfants ou célibataires sans enfants)?

SP - DK, NULL ET REFUS NON AUTORISE

ENQUETEUR : CITER

1. oui, une seule
2. oui, plusieurs
3. non, uniquement des personnes isolées

Fin du filtre I1I

POSER I5

I5 Parmi les [VALEUR DONNEE EN I1] personnes qui vivent habituellement dans votre logement, combien sont âgées de 15 ans et plus ?

SP - DK, NULL ET REFUS NON AUTORISE

/ ___ / ___ /

PROGRAMMATION

- Si I5 > I1. RETOURNER A I5 et faire apparaître message d'erreur : « Réponse impossible, modifier I1 ou I5 »
- Si I5 = I1. POSER I7
- Si I5 < I1. POSER I6

Début du filtre I12 : Si I5 < I1

I6 [valeur calculée I1 - I5] personnes de moins de 15 ans vivent donc habituellement dans votre logement, pouvez-vous me préciser l'âge de chacun de ces jeunes ?

SP – DK, NULL ET REFUS AUTORISE

Enquêteur : coder NULL quand vous avez saisi l'âge de chacun des enfants

/ ___ / ___ /

Borne 0 à 14

Programmation : faire apparaître autant d'écran à l'enquêteur que la valeur I1 - I5

Fin du filtre I12 / I1 / 1

POSER I7

I) I.B : DESCRIPTION DU MENAGE / COMPOSITION DU MENAGE

I7

SI I1 = 1 DIRE : Je vais à présent vous poser quelques questions sur votre situation. ENQUETEUR CODER 1

SI I1 > ou = 2 DIRE : [VALEUR DONNEE EN I5] personnes de 15 ans et plus vivent habituellement dans votre logement. Pour chacune d'entre elles, pourriez-vous me préciser l'âge, le sexe et l'activité. Nous allons tout d'abord commencé par le chef de ménage, c'est à dire dans un couple l'homme, dans une famille monoparentale le parent et dans les autres situations la personne qui travaille ou qui est au chômage et qui est la plus âgée ?

La personne en ligne est-elle le chef de ménage ?

ENQUETEUR : CODER

SP DK REFUS IMPOSSIBLE

1. Oui
2. Non

Programmation : faire apparaître autant d'écran I8, I9 et I10 à l'enquêteur que la valeur I5

- Personne 1 (chef de ménage)
- Personne 2
- Etc...

Pour chaque personne, définir N comme identifiant de l'individu au sein du ménage

I8 AGEN (quotas)

Personne 1 (Chef de ménage) AGE

/ ___ / ___ /

DK REF IMPOSSIBLE

Borne 1 à 99

I9 SEXEN (Quotas)

Personne 1 (chef de ménage) SEXE

SP DK REFUS IMPOSSIBLE

1. un homme
2. une femme

I10 OCCUPAN (Quotas)

Personne 1 (chef de ménage) ACTIVITE

SP DK REF IMPOSSIBLE / CITER

Enquêteur : si étudiant et travaille en même temps, saisir code 1

1. exerce une profession à son compte ou comme salarié
2. chômeur
3. étudiant, élève, en formation ou en stage non rémunéré
4. retraité (ancien salarié) ou préretraité
5. retiré des affaires (ancien agriculteur, commerçant, artisan...)
6. au foyer
7. autre inactif (y compris les personnes touchant une autre pension de réversion et les personnes invalides)

Programmation :

SI I1 = 1 AGREGER LES QUOTAS A PARTIR DE LA QUESTION I8, I9 et I10
POSER I12, I13 et I14 pour PERSONNE 1 (chef de ménage)

I12 NATIONN

(Si I1 = 1) OU (Si I1 > ou = 2 et I7 = 1) DIRE : Quelle est votre nationalité ?

Si I1 > ou = 2 ET I7 = 2 DIRE : Quelle est la nationalité du chef de ménage ?

SP DK REF / NON SUGGERE

1. Française
2. Etrangère

I13 POSN

(Si I1 = 1) OU (Si I1 > ou = 2 et I7 = 1) DIRE : Quelle est votre profession (si chômeur ou inactif demander la dernière profession) ?

Si I1 > ou = 2 ET I7 = 2 DIRE : Quelle est la profession (si chômeur ou inactif demander la dernière profession) du chef de ménage ?

Enquêteur : attention, contrairement aux habitudes, demander l'ancienne profession aussi pour les inactifs comme les retraités, les personnes au foyer... Avant de coder, vérifier si à son compte (code 2) ou salarié

SP DK REF / NON SUGGERE

1. agriculteur exploitant
2. artisan, commerçant, chef d'entreprise
3. cadre et profession intellectuelle supérieure
4. profession intermédiaire (technicien)
5. employé
6. ouvrier (y compris ouvrier agricole)
7. n'a jamais travaillé

I14 ETUDN

(Si I1 = 1) OU (Si I1 > ou = 2 et I7 = 1) DIRE : Quel est votre niveau d'étude ?

Si I1 > ou = 2 ET I7 = 2 DIRE : Quel est le niveau d'étude atteint par le chef de ménage ?

SP DK REF / NON SUGGERE

1. n'a jamais fait d'études
2. a arrêté ses études avant la dernière année d'études primaires
3. dernière année d'études primaires
4. 1er cycle d'enseignement général (6ème à 3ème), études primaires supérieures
5. 2ème cycle d'enseignement général (2nde à terminale), préparation d'un brevet supérieur
6. enseignement technique ou professionnel court (CAP, BEP ou équivalent)
7. enseignement technique ou professionnel long (baccalauréat technique ou professionnel, brevet d'enseignement agricole, commercial, industriel...)
8. enseignement supérieur, y compris technique supérieur

I) II.A : QUESTIONS MENAGE / HABITAT ET ENVIRONNEMENT URBAIN

TYPHAB

I11 Quel type de logement occupez vous ?

SP - DK, CITER

- Une maison individuelle
- Un appartement dans un immeuble à un ou deux étages
- Un appartement dans immeuble d'au moins trois étages

LOG

I12 Etes-vous propriétaire ou locataire de votre logement ?

SP - DK, Ne rien suggérer, relancer pour préciser

Propriétaire

Accédant à la propriété

Locataire d'un office HLM (ou assimilé)

Locataire d'un local non meublé non HLM

Locataire d'un local meublé

Logé à titre gratuit par un membre de votre famille

Logé gratuitement par une autre personne qu'un membre de votre famille (ami, employeur)

Autre (NON SUGGERE)

LOGCOUR

I13 Depuis quelle année vivez-vous dans votre logement actuel ?

/___/___/___/___/ (DK) Borne de 1905 à 2005

PREDEPCOM

II3bt. Dans quelle commune se situait votre logement précédent ?

Enquêteur : utiliser le menu déroulant, une fois la commune trouvée, valider le département avec l'interviewé. Si vous ne trouvez pas la commune, noter en clair le département et le nom de la commune.

Enquêteur : Si c'est la même commune que le logement actuel, saisissez quand même la commune

Programmation : insérer le menu déroulant avec toutes les communes d'Ile-de-France, créer un code pour la province, pour l'étranger, pour La Défense et pour Roissy

NOUVELLE QUESTION

II3q. Et encore avant, dans quelle commune résidiez-vous ?

Enquêteur : utiliser le menu déroulant, une fois la commune trouvée, valider le département avec l'interviewé. Si vous ne trouvez pas la commune, noter en clair le département et le nom de la commune.

Enquêteur : Si c'est la même commune que le logement actuel, saisissez quand même la commune

Programmation : insérer le menu déroulant avec toutes les communes d'Ile-de-France, créer un code pour la province, pour l'étranger, pour La Défense et pour Roissy

NBPIEC

II4 Hormis votre cuisine, votre salle de bain et vos toilettes, combien y a-t-il de pièces dans votre logement actuel ?

/___/___/ (DK) Borne de 1 à 20

TYPVOIS

II5 Quel est le type d'habitat au voisinage du logement ?

SP – DK, CITER

Des maisons individuelles (pavillons)

Des immeubles collectifs en agglomération autre que des cités ou des grands ensembles

Des groupes d'immeubles collectifs, cités, grands ensembles

A la fois immeubles collectifs et maisons individuelles

HABQUX

II6 L'une ou plusieurs de ces critiques s'appliquent-elles à l'environnement de votre habitat ?

Rotation aléatoire des items

- a) les rues, routes, trottoirs bordant immédiatement votre habitat sont dégradés (trous, bosses, etc.)
- b) l'éclairage de proximité est mal assuré
- c) les espaces verts sont mal entretenus ou en mauvais état
- d) les immeubles environnants sont en mauvais état

SP DK CITER

Oui

Non

I) II.B : QUESTIONS MENAGE / PROXIMITE

MAG / POSTE / BOUL / CAFE / PARC / TRANSP

II7 Nous aimerions à présent savoir quels équipements se situent à proximité de votre logement. Existe-t-il à moins de dix minutes à pied de chez vous :

Rotation aléatoire des items

- a) Un magasin d'alimentation ?
- b) Un bureau de poste ?
- c) Une boulangerie ?
- d) Un café ?
- e) Un parc, un espace vert (même un square) ou une forêt dont l'accès est ouvert au public ?
- f) Un arrêt de transport en commun ?

SP DK CITER

Oui,

Non

(Suppression de oui plusieurs)

CINE / RESTAU / ECOLE / COLLEGE / LYCEE / SUPERM

II8 Existe-t-il à moins de vingt minutes à pied de chez vous ou dix minutes avec un moyen de transport :

Rotation aléatoire des items

- a) Un cinéma ?
- b) Un restaurant ?
- c) Une école maternelle ou primaire?
- d) Un collège?
- e) Un lycée?
- f) Un supermarché ou un hyper marché?

SP DK CITER

1 Oui

2 Non

I) I.I.C : QUESTIONS MENAGE / REVENUS DU MENAGE

REVTOT

II24 En tenant compte de tous les différents types de revenu, indiquez dans quelle tranche se situe le MONTANT TOTAL DES RESSOURCES perçues par tous les membres de votre ménage, sur les 12 derniers mois.

Enquêteur : revenu net = salaires, indemnités, allocations, pension

Enquêteur : si le montant cité correspond à la fourchette haute, coder dans la tranche supérieure (ex : si 120 000F cité, coder 3)

SP REF / CITER

1. Moins de 80 000 F par an / moins de 12 200 € par an / moins de 6 700 F par mois / moins de 1 020 € par mois
2. De 80 000 F à 120 000 F par an / de 12 200 € à 18 300 € par an / de 6 700 F à 10 000 F par mois / de 1 020€ à 1 520 € par mois
3. De 120 000 F à 180 000 F par an / de 18 300 € à 27 450 € par an / de 10 000 F à 15 000 F par mois / de 1 520 € à 2 290 € par mois
4. De 180 000 F à 300 000 F par an/ de 27 450 € à 45 740 € par an / de 15 000F à 25 000 F par mois / de 2 290 € à 3 810 € par mois)
5. Plus de 300 000 F par an / plus de 45 740 € par an / plus de 25 000 F par mois / plus de 3 810 € par mois

VEHIC / DEUXR / VELO

II23. Combien votre ménage possède-t-il ?

- a) de voitures ?
- b) de deux roues à moteur (immatriculés ou non) ?
- c) de vélos ?

/ ___/___/ (DK)

Borne de 0 à 20

II) III.A : QUESTIONS INDIVIDUELLES / TRAVAIL ET ETUDES

Début du filtre 2.Si I1 > ou = 2

I11 A présent, pour les besoins de cette enquête, je vais prendre quelques instants pour voir si je vais continuer l'interview avec vous ou un autre membre de votre foyer.

Enquêteur : regarder la feuille de consignes quotas donnée par les chefs d'équipe et sélectionner la personne à interroger. Si cette personne n'est pas disponible ou refuse, sélectionner une autre personne du foyer en fonction des consignes sur les quotas et ainsi de suite. Si une seule personne correspond à vos quotas et qu'elle est absente, prendre rendez-vous. En dernier recours interroger la personne que vous avez en ligne.

Programmation : FAIRE APPARAITRE l'écran comme suit

- | | | | |
|--------------------------------|----------------|------------|-----------------------------|
| 1. Personne 1 (chef de ménage) | REPONSE I8 ans | REPONSE I9 | REPONSE I10 (actif/inactif) |
| 2. Personne 2 | REPONSE I8 ans | REPONSE I9 | REPONSE I10 (actif/inactif) |

Personne ...Programmation : AGREGER LES QUOTAS à partir de la réponse en I11

I11BIS ENQUETEUR CODER

SP DK REF IMPOSSIBLE

1. La personne sélectionnée est la personne avec qui vous avez commencé l'interview
2. La personne sélectionnée est une autre personne que celle avec qui vous avez débuté l'interview

I11 TER LIENN

Si I7= 1 ET I11bis = 1 alors I11Ter = 1 Programmation, le faire automatiquement en caché
SI I11BIS = 2 Avant que vous me passiez cette personne, pourriez-vous me dire quel est son lien avec la personne que vous avez désignée tout à l'heure comme étant le chef de ménage dans votre foyer, à savoir [INSERER REPONSE I9] de [INSERER I8] ans ?

SP DK REFUS / NON SUGGERE

1. personne de référence
2. conjoint de la PR
3. enfant de la PR ou de son conjoint : fils, fille, bru, gendre, beau-fils, belle-fille, enfant adopté ou en tutelle
4. petit-enfant de la PR ou de son conjoint
5. ascendant de la PR ou de son conjoint : mère, père, beau-père, belle-mère, grand-père
6. autre parent de la PR ou de son conjoint
7. ami
8. pensionnaire, sous locataire, logeur, enfant en nourrice sans lien de parenté
9. domestique ou salarié logé

Début du filtre 21 Si I11Bis = 2

ECRAN DISPLAY

Une fois l'interviewé recherché en ligne

Bonjour, je suis [ENQUETEUR] de l'Institut LOUIS HARRIS, nous réalisons actuellement une étude auprès des habitants de la région parisienne. Auriez-vous quelques minutes à m'accorder ? Je vais tout d'abord vous poser quelques questions sur votre situation.

Fin du filtre 21

Début du filtre 21bis Si I11Ter = codes 2 à 9 ou DK ou REFUS (c'est à dire à tous sauf si la personne sélectionnée est le chef de ménage)

I13bis POSN

Quelle est votre profession (si chômeur ou inactif demander la dernière profession) ?

SP DK REF / NON SUGGERE

Enquêteur : attention, contrairement aux habitudes, demander l'ancienne profession aussi pour les inactifs comme les retraités, les personnes au foyer... Avant de coder, vérifier si à son compte (code 2) ou salarié

1. agriculteur exploitant
2. artisan, commerçant, chef d'entreprise
3. cadre et profession intellectuelle supérieure
4. profession intermédiaire (technicien)
5. employé
6. ouvrier (yc ouvrier agricole)
7. n'a jamais travaillé

I14Bis ETUDN

Quel est votre niveau d'étude ?

SP DK REF / NON SUGGERE

1. n'a jamais fait d'études
2. a arrêté ses études avant la dernière année d'études primaires
3. dernière année d'études primaires
4. 1er cycle d'enseignement général (6ème à 3ème), études primaires supérieures
5. 2ème cycle d'enseignement général (2nde à terminale), préparation d'un brevet supérieur
6. enseignement technique ou professionnel court (CAP, BEP ou équivalent)
7. enseignement technique ou professionnel long (baccalauréat technique ou professionnel, brevet d'enseignement agricole, commercial, industriel...)
8. enseignement supérieur, y compris technique supérieur

I12Bis NATIONN

Quelle est votre nationalité ?

SP DK REF / NON SUGGERE

1. Française
2. Etrangère

Fin du filtre 21 bis/2

Début du filtre 3 Si CODE SECTEUR = 6, 7, 8 ou 9 (questions spécifiques Marne la Vallée)

I14 TER Dans quelle ville êtes-vous né(e) ?

Enquêteur : utiliser le menu déroulant, une fois la commune trouvée, valider le département avec l'interviewé. Si vous ne trouvez pas la commune, noter en clair le département et le nom de la commune

Programmation : insérer le menu déroulant avec toutes les communes d'Ile-de-France, créer un code pour la province, et 1 code pour l'étranger.

Fin du filtre 3

I) III.A : QUESTIONS INDIVIDUELLES / TRAVAIL ET ETUDES

Début du filtre 5 : Si POUR LA PERSONNE SELECTIONNEE EN I11, I10 = 1 ou 3

TRAVOU

III1 Votre lieu de travail ou d'études se situe...

SP DK CITER

1. A votre domicile
2. Dans votre quartier
3. Hors du quartier mais dans la même commune
4. Dans une autre commune
5. A différents endroits

Début du filtre 51 : Si III1 = 4

TRAVDEPCO

III23. Dans quelle commune travaillez-vous?

Enquêteur : utiliser le menu déroulant, une fois la commune trouvée, valider le département avec l'intervisé. Si vous ne trouvez pas la commune, noter en clair le département et le nom de la commune

Programmation : insérer le menu déroulant avec toutes les communes d'Ile-de-France, créer un code pour la province, pour l'étranger, pour La Défense, pour Roissy

Fin du filtre 51

Début du filtre 51 bis : SI III1 = 2, 3, 4 ou 5

TRVHE TRAVMIN

III4 Si vous faite au moins 3 trajets par semaine pour vous rendre sur votre lieu de travail ou d'études, dites moi combien de temps vous mettez habituellement aller et retour, pour vous y rendre ?

Enquêteur : si l'intervisé effectue moins de 3 Aller-Retour par semaine, noter DK à heure et DK à minutes

Heures

/ ___/

DK

Borne 0 à 9

Minutes

/ ___/ ___/

DK

Borne 0 à 59

II) III.B : QUESTIONS INDIVIDUELLES / TRANSPORTS

TRAMOY

III5 Quel moyen de transport principal utilisez-vous habituellement pour vous rendre sur votre lieu de travail ou d'études ?

Enquêteur : si par exemple l'intervisé fait de la marche à pied ou utilise sa voiture ET prend aussi les transports en commun, on code le moyen de transport utilisé le plus longtemps en temps

SP DK NON SUGGERE

1. Un véhicule personnel motorisé (voiture, moto, scooter,...)
2. Un véhicule partagé
3. Le vélo
4. La marche à pied
5. Le bus
6. Le RER ou le train
7. Plusieurs transports en commun, avec des changements
8. C'est trop variable pour répondre
9. Sans objet (travaille à domicile)

Début du filtre 511 : Si III5 = 1 ou 2 ou 3 ou 4

TRAMNUT

III5b Pour quelle raison principale n'utilisez-vous pas habituellement les transports en commun ?

SP DK NON SUGGERE

1. Les transports en commun ne se rendent pas sur votre lieu de travail ou d'études
2. Vous ne vous y sentez pas en sécurité
3. Les horaires ne vous conviennent pas
4. Vous gagnez du temps en prenant votre véhicule personnel ou en marchant
5. Votre véhicule est plus confortable
6. Votre lieu de travail ou d'études est très proche du domicile
7. Autres
8. Sans objet (pas de transports en commun à proximité du domicile)

Fin du filtre 511/ 51 bis

POSER III6

TC1

III6 Utilisez-vous les transports en communs pour d'autres motifs que de vous rendre sur votre lieu de travail ou d'études ?

SP DK

1. Oui
2. Non

Début du filtre 52 : Si III6 = 1

MOTIFTC1

III6b Pour quels motifs ?

MP DK CITER

Enquêteur : relancer 1 fois « et pour faire autre chose ? »

1. Achats, courses
2. Loisirs, sports
3. Démarches administratives, santé
4. Relations amicales et familiales
5. Vie associative et religieuse
6. Accompagnement d'enfant(s)
7. Autre

FREQTC1

III6c Hormis vos déplacements pour vous rendre sur votre lieu de travail ou d'études, à quelle fréquence utilisez-vous les transports en communs ?

SP DK NON SUGGERE

Enquêteur : on parle en moyenne et pour tous les motifs confondus autre que le déplacement sur le lieu de travail ou d'études

1. Au moins une fois par jour
2. Plusieurs fois par semaine
3. Une fois par semaine
4. Deux ou trois fois par mois
5. Une fois par mois
6. Moins d'une fois par mois

Fin du filtre 52/ 5

POSER III7

Début du filtre 6 : Si POUR LA PERSONNE SELECTIONNEE EN I11, I10 = 2, 4, 5, 6 ou 7

TC2

III6t Utilisez-vous les transports en communs ?

SP DK

1. Oui
2. Non

Début du filtre 61 : Si III6t = 1

MOTIFTC2

III6u Pour quels motifs ?

MP DK CITER

Enquêteur : relancer 1 fois « et pour faire autre chose ? »

Rotation aléatoire des items

1. Achats, courses
2. Loisirs, sports
3. Démarches administratives, santé
4. Relations amicales et familiales
5. Vie associative et religieuse
6. Accompagnement d'enfant(s)
7. Autre

FREQTC2

III6q Avec quelle fréquence ?

SP DK CITER

1. Au moins une fois par jour
2. Plusieurs fois par semaine
3. Une fois par semaine
4. Deux ou trois fois par mois
5. Une fois par mois
6. Moins d'une fois par mois

Fin du filtre 61/ 6

POSER III7

I) III.C : QUESTIONS INDIVIDUELLES / DEPLACEMENT LE SOIR

A tous

SORSOIR

III7 Personnellement, combien de fois en moyenne sortez-vous de chez vous le soir c'est à dire entre 21h et 6h du matin que' ce soit pour vos loisirs ou votre activité professionnelle ?

SP DK NON SUGGERE

1. Au moins une fois par jour
2. Plusieurs fois par semaine
3. Une fois par semaine
4. Deux ou trois fois par mois
5. Une fois par mois
6. Moins d'une fois par mois
7. Jamais ou presque

Début du filtre 7 : Si III7 = 1, 2, 3, 4, 5 ou 6

SORSMOY

III8 Quel moyen de transport principal utilisez-vous le plus souvent pour ces sorties ?

SP DK NON SUGGERE

Enquêteur : si par exemple l'interviewé fait de la marche à pied ou utilise sa voiture ET prend aussi les transports en commun, on code le moyen de transport utilisé le plus longtemps en durée

1. La marche à pied
2. Un moyen de transport individuel (vélo, voiture)
3. Un transport en commun
4. Plusieurs transports en commun avec des changements
5. C'est trop variable pour répondre

Fin du filtre 7

POSER III9

II) III.D : QUESTIONS INDIVIDUELLES / USAGE DES SERVICES

CULOU1

III9 Y a-t-il dans votre quartier un centre socio-culturel, une maison de quartier ou une maison des jeunes ou un club du 3e âge ?

SP DK

1. Oui
2. Non

Début du filtre 8 : Si III9 = 1

CULFO1

III10 Au cours des 4 dernières semaines, combien de fois y êtes-vous allé ?

Enquêteur : on cumule tous les équipements

:/ ___/ ___/ DK Borne 0 à 24

Début du filtre 81 : Si III10 > ou = 1 (exclusion 0)

CULRA1

III11 La dernière fois que vous vous êtes déplacé dans un de ces équipements, vous y êtes allé pour...

SP DK CITER

1. une formation
2. vos loisirs, sport, spectacle
3. une réunion associative ou d'information, débats
4. une rencontre avec des amis, des connaissances
5. manger
6. autre

A tous

SPTOUI

III12 Avez-vous dans votre quartier un stade ou un gymnase ou un autre équipement sportif ?

SP DK

1. Oui
2. Non

Début du filtre 9 : Si III12 = 1

SPTFOI

III12b Au cours des 4 dernières semaines, combien de fois y êtes-vous allé ?

Enquêteur : on cumule tous les équipements

: / ___ / ___ / DK Borne 0 à 48

Fin du filtre 9

POSER III13

A tous

BIBOUI

III13 Avez-vous dans votre quartier une bibliothèque ou une médiathèque voire même un bibliobus dans lesquels vous pouvez emprunter gratuitement ou non des livres, des disques, des vidéos, des cd Rom ? Attention, nous ne parlons pas des magasins et bornes de location de vidéos

SP DK

1. Oui
2. Non

Début du filtre 10 : Si III13 = 1

BIBFOI

III14 Au cours des 4 dernières semaines, combien de fois y êtes-vous allé ?

Enquêteur : on cumule tous les équipements

: / ___ / ___ / DK Borne 0 à 48

Fin du filtre 10

POSER III15

A tous**III15 Lorsque vous faites les activités suivantes, à quel endroit cela se passe-t-il LE PLUS SOUVENT ?**

Rotation aléatoire des items

- a) Faire les petites courses alimentaires
- b) Faire les grosses courses alimentaires
- c) Aller au spectacle, à un concert, au théâtre
- d) Aller au cinéma
- e) Aller au café
- f) Faire du sport
- g) Vous promener
- h) Manger au restaurant, (y compris au fast food)

Enquêteur : Moitié-moitié signifie approximativement le même nombre de fois hors du quartier et dans le quartier / On ne parle pas des activités effectuées dans le cadre du travail ou des études (ex : faire du sport dans le cadre de l'école)

SP DK CITER

1. Dans votre quartier
2. Hors de votre quartier
3. Moitié-moitié
4. Non concerné, ne le fait jamais (NON SUGGERE)

Début du filtre 11 : Si CODE SECTEUR = 6, 7, 8 ou 9 (questions spécifiques Marne-la-Vallée) OU 10, 11 ou 12 (questions spécifiques Sénart)**III15A Quels sont les centres-commerciaux que vous fréquentez habituellement ? Merci de me donner ces noms en commençant par celui où vous vous rendez le plus souvent et en finissant par celui où vous vous rendez le moins souvent.**

MP DK NULL NON SUGGERE

Enquêteur : si l'intervinté n'en fréquente aucun, coder null. Relancer une fois « Et quels autres centres commerciaux ? »

Liste pour Marne la vallée (code secteur 6, 7, 8 ou 9)

1. Bay 2 – Carrefour (Collégien - 77)
2. Carrefour (Claye-Souilly - 77)
3. Carrefour (Pontault-Combault - 77)
4. Rosny 2 - Carrefour (Rosny-sous-Bois - 93)
5. Chelles 2, Carrefour (Chelles - 77)
6. Créteil Soleil, Carrefour (Créteil - 94)
7. Les Arcades Carrefour (Noisy-le-Grand - 93)
8. Val d'Europe Auchan (Chessy- 77)
9. Autre

**Programmation :
garder l'ordre de
citation**

Liste pour Sénart (code secteur 10, 11 ou 12)

10. Bay 2 (Collégien, Lognes – 77)
11. Boissénart (Cesson - 77)
12. Brie-Comte-Robert (Brie-Comte-Robert – 77)
13. Carré Sénart (Lieuxaint – 77)
14. Champ de Foire (Melun – 77)
15. Chamlys (Dammarie-les-Lys – 77)
16. La Croix Blanche (Ste-Geneviève-des-Bois - 91)
17. Evry 2 (Evry – 91)
18. Pontault-Combault (Pontault-Combault – 77)
19. Val d'Europe (Serris – 77)
20. Villiers-en-Bière (Villiers-en-Bière – 77)
9. Autre

Début du filtre 111 : Si CODE SECTEUR = 6, 7, 8 ou 9 (questions spécifiques Marne-la-Vallée)

III15B1 Et quels sont tous les lieux que vous fréquentez habituellement dans le cadre de vos activités de détente (promenades, balades) et de vos loisirs en plein air (sport...)? Merci de me donner ces noms en commençant par celui où vous vous rendez le plus souvent et en finissant par celui où vous vous rendez le moins souvent.

MP DK NULL NON SUGGERE

Enquêteur : Si l'interviewé n'en fréquente aucun, coder null. Relancer une fois « Et quels autres lieux ? » Enquêteurs : Pour la saisie en clair noter le nom du lieu et la commune. Si une promenade noter le nom des communes de départ, milieu et arrivée.

1. Base de loisirs de Torcy : poney-club, promenade, ... (Torcy – 77)
2. Base de loisirs de Vaires-sur-Marne : canoé-kayac, baignade, ... (Vaires-sur-Marne – 77)
3. Golf de Bussy-Saint-Georges (Bussy-Saint-Georges – 77)
4. Complexe sportif (football, tennis...) de Bry-sur-Marne (94)
5. Complexe sportif (football, tennis...) de Bussy-Saint-Georges (77)
6. Base de loisirs de Jablines – activités nautiques, baignade, centre équestre, promenade, ... (Jablines – 77)
7. Complexe sportif (football, tennis...) de Champs-sur-Marne (77)
8. Golf de Bailly-Romainvilliers (77)
9. Complexe sportif (football, tennis...) de Collégien (77)
10. Complexe sportif (football, tennis...) de Emerainville (77)
11. Complexe sportif (football, tennis...) de Ferrière-en-Brie (77)
12. Complexe sportif (football, tennis...) de Lagny-sur-Marne (77)
13. Complexe sportif (football, tennis...) de Lognes (77)
14. Complexe sportif (football, tennis...) de Magny-le-Hongre (77)
15. Complexe sportif (football, tennis...) de Montévrain (77)
16. Complexe sportif (football, tennis...) de Noisiel (77)
17. Complexe sportif (football, tennis...) de Noisy-le-Grand (93)
18. Complexe sportif (football, tennis...) de Saint Thibault (77)
19. Complexe sportif (football, tennis...) de Serris (77)
20. Complexe sportif (football, tennis...) de Torcy (77)
21. Complexe sportif (football, tennis...) de Villiers-sur-Marne (94)
22. Complexe sportif (football, tennis...) de Bailly-Romainvilliers (77)
23. Parc de Champs-sur-Marne (inclus Bois-de-Grâce, Bois-du-Luzard, Bois-de-la-Grange à Champs-sur-Marne - 77)
24. Parc de Noisiel (77)
25. Parc et forêt de Ferrières et d'Armainvilliers (inclus Bois-Beaubourg, Parc-de-Croissy, Bois-de-Bussy - 77)
26. Paris (75)
27. Sur les bords de Marne près de Noisy-le-Grand (93), Champs-sur-Marne (77) ou Noisiel (77)
28. Sur les bords de Marne près Lagny-sur-Marne (77), Montévrain, Chessy (77) ou Chalifert (77)
29. Vallée de la Brosse et de la Gondoire (77)
30. Village Disney et ses alentours – espaces verts aménagés, promenade (Chessy) (77)
31. OTHER

**Programmation :
garder l'ordre de
citation**

Début du filtre 111 : Si III15B1 = OTHER

III15B2 Pouvez-vous me précisez le nom de ce lieu et la commune dans lequel il se situe ?

Enquêteur : noter en clair le nom du lieu + la commune + le numéro du département

Fin du filtre 111

III15B3 Et quels sont tous les lieux que vous fréquentez habituellement dans le cadre de vos sorties culturelles c'est-à-dire quand vous allez au cinéma, au spectacle au concert ? Merci de me donner ces noms en commençant par celui où vous vous rendez le plus souvent et en finissant par celui où vous vous rendez le moins souvent.

MP DK NULL NON SUGGERE

Enquêteur : Si l'interviewé n'en fréquente aucun, coder null. Relancer une fois « Et quels autres lieux ? » Pour la saisie en clair noter l'activité + le nom du lieu + la commune

1. Auditorium Jean Cocteau – Ecole de Musique de danse et d'art dramatique – spectacle, théâtre, musique, concert - (Noisiel -77)
2. Cinéma Bay 1 AMC (Torcy – 77)
3. Centre culturel de Saint-Thibault-des-Vignes (spectacle, théâtre, concert) (Saint-Thibault-des-Vignes - 77)
4. Cinéma Apollo à Pontault-Combault (77)
5. Cinéma UGC, Rosny 2, à Rosny-sous-Bois (93)
6. Espace culturel Charles Vanel, spectacle, théâtre, concert - (Lagny-sur-Marne - 77)
7. Espace Lino Ventura – spectacle, théâtre, musique, concert - (Torcy - 77)
8. Espace Saint Exupéry – spectacle, musique, concert, théâtre - (Emerainville - 77)
9. Ferme des communes – Auditorium (Serris - 77)
10. Ferme du Buisson – cinéma, spectacle - (Noisiel –77)
11. File 7 – café concert, exposition (Magny-le-Hongre - 77)
12. Maison des Arts – exposition, théâtre, spectacle - (Créteil - 94)
13. Paris (75)
14. Cinéma UGC ciné cité, Les Arcades à Noisy-le-Grand (93)
15. Théâtre de Bobigny – Maison de quartier MC93 (Bobigny - 93)
16. Théâtre de Chelles (Chelles - 77)
17. Théâtre Michel Simon (Noisy-le-Grand - 93)
18. Village Disney – concert, cinéma Gaumont - (Chessy - 77)
19. OTHER

**Programmation :
garder l'ordre de
citation**

Début du filtre 112 : Si III15B3 = OTHER

III15B4 Pouvez-vous me précisez le nom de ce lieu et la commune dans lequel il se situe ?

Enquêteur : noter en clair le nom du lieu + la commune + le numéro du département

Fin du filtre 112

III15C. La dernière fois que vous avez consultez un médecin (généraliste, spécialiste, dentiste...) dans quelle commune êtes-vous allé(e) ?

SP DK null NON SUGGERE

Enquêteur : Les villes sont classées par ordre alphabétique et sont sur plusieurs écrans. Si l'interviewé n'a jamais été consulter, coder null.

1. Bailly-Romainvilliers (77)
2. Bry-sur-Marne (77)
3. Bussy-Saint-Georges (77)
4. Bussy-Saint-Martin (77)
5. Chalifert (77)
6. Champigny-sur-Marne (94)
7. Champs-sur-Marne (77)
8. Chanteloup-en-Brie (77)
9. Chelles (77)
10. Chessy (77)
11. Collégien (77)
12. Conches-sur-Gondoire (77)
13. Coupvray (77)
14. Courtevroult (77)
15. Créteil (94)
16. Croissy-Beaubourg (77)
17. Dampmart (77)

1. Emerainville (77)
2. Esbly (77)
3. Ferrière-en-Brie (77)
4. Fontenay-sous-Bois (94)
5. Gournay-sur-Marne (94)
6. Gouvernes (77)
7. Guermantes (77)
8. Ivry-sur-Seine (94)
9. Jossigny (77)
10. Lagny-sur-Marne (77)
11. Lesche (77)
12. Lognes (77)
13. Magny-le-Hongre (77)
14. Meaux (77)
15. Montévrain (77)
16. Montreuil (93)
17. Montry (77)
18. Neuilly-Plaisance (93)
19. Neuilly-sur-Marne (93)
20. Nogent-sur-Marne (94)
21. Noisiel (77)
22. Noisy-le-Grand (93)
23. Paris (75)
24. (Le) Perreux-sur-Marne (94)
25. (Le) Plessis-Trévisé (94)
26. Pomponne (77)
27. Pontault-Combault (77)
28. Pontcarré (77)
29. Roissy-en-Brie (77)
30. Rosny-sous-Bois (93)
31. Saint-Maur-des-Fossés (94)
32. Saint-Thibault-des-Vignes (77)
33. Serris (77)
34. Thorigny-sur-Marne (77)
35. Torcy (77)
36. Vaires-sur-Marne (77)
37. Villeneuve-le-Compte (77)
38. Villeneuve-Saint-Denis (77)
39. Villiers-sur-Marne (94)
40. Vincennes (94)
41. OTHER

Début du filtre 1113 : Si III15C= OTHER

III15C1 Pouvez-vous me précisez le nom de la commune ?

Enquêteur : noter en clair la commune et le numéro du département

Fin du filtre 1113 : Fin du filtre 111

POSER III16

Début du filtre 112 : Si CODE SECTEUR = 10, 11 ou 12 (questions spécifiques Sénart)

III15B5 Et quels sont tous les lieux que vous fréquentez habituellement dans le cadre de vos activités culturelles ? Merci de me donner ces noms en commençant par celui où vous vous rendez le plus souvent et en finissant par celui où vous vous rendez le moins souvent .

MP DK NULL NON SUGGERE

Enquêteur : si l'interviewé n'en fréquente aucun, coder null. Relancer une fois « Et quels autres lieux ? »

- 1) Le Conservatoire de musique (Savigny-le-Temple – 77)
- 2) La Coupole (Combs-la-Ville – 77)
- 3) Les 18 marches (Moissy-Cramayel – 77)
- 4) L'Empreinte (Savigny-le-Temple – 77)
- 5) L'Espace Prévert (Savigny-le-Temple – 77)
- 6) La Maison des cultures et des arts (Lieuxaint – 77)
- 7) La Maison de la culture (Nandy – 77)

**Programmation :
garder l'ordre de
citation**

- 1) Le Millénaire (Savigny-levTemple – 77)
- 2) La Mediathèque Pierre Seghers (Saint-Pierre-du-Perray - 91)
- 3) La Rotonde (Moissy-Cramayel – 77)
- 4) Serge Gainsbourg (Saint-Pierre-du-Perray - 91)
- 5) Autre

III15C2. La dernière fois que vous avez consulté un médecin (généraliste, dentiste, spécialiste...) dans quelle commune êtes-vous allé(e) ?
 SP DK null NON SUGGERE

Enquêteur : si l'interviewé n'a jamais été consulter, coder null.

1. Cesson (77)
2. Combs-la-ville (77)
3. Corbeil (91)
4. Evry (91)
5. Lieusaint, (77)
6. Melun (77)
7. Moissy-Cramayel (77)
8. Nandy (77)
9. Paris (75)
10. Réau (77)
11. Saint-Pierre-du-Perray (91)
12. Savigny-le-temple (77)
13. Tigery (91)
14. Vert-Saint-Denis (77)
15. Autre

Fin du filtre 112 / Fin du filtre 11

POSER III16

A tous

MANQUEx

III16 Estimez-vous qu'il manque dans votre quartier ?

MP3 DK REFUS NULL CITER

Enquêteur : citer la liste et relancer pour obtenir 3 réponses ; Si l'interviewé dit « rien du tout » coder null

Rotation aléatoire des items hors poste autre

1. Des commerces
2. Une école, un collège ou un lycée
3. Un lieu de rencontre pour les habitants du quartier ou du village
4. Des transports en commun
5. De l'information sur les activités de la commune
6. Des activités pour les jeunes
7. Une piscine ou un complexe sportif
8. Des places de stationnement
9. Des espaces verts
10. Des lieux culturels
11. Autre (NON SUGGERE)

I) III.E : QUESTIONS INDIVIDUELLES / HABITAT

SATLOG

III17 Etes-vous satisfait de votre logement actuel ?

SP DK

1. Oui
2. Non

DEMOUI

III18 Actuellement devez-vous ou souhaitez-vous déménager ?

SP DK

1. Oui
2. Non

Début du filtre 12 : Si III18 = 1

DEMECH

III18b A quelle échéance ?

SP DK CITER

1. dans l'année 2005
2. dans 2 ou 3 ans
3. plus tard

DEMOUI

III19 Où souhaiteriez-vous déménager ?

SP DK CITER

1. Dans le même quartier
2. Dans la même commune mais un autre quartier
3. Dans une commune des environs
4. Ailleurs en Ile-de-France
5. Ailleurs en province

Début du filtre 122 : Si III19 = 3 ou 4 ET CODE SECTEUR = 6, 7, 8 ou 9 (questions spécifiques Marne-la-Vallée)

III19A Dans quelle commune souhaiteriez-vous déménager ?

SP DK NON SUGGERE

Enquêteur : utiliser le menu déroulant, une fois la commune trouvée, valider le département avec l'interviewé. Si vous ne trouvez pas la commune, noter en clair le département et le nom de la commune

Programmation : insérer le menu déroulant avec toutes les communes d'Ile-de-France, créer un code pour la province, et 1 code pour l'étranger ;

Fin du filtre 122

POSER III20

DEMRAI

III20 Pour quelle raison principale ?

SP DK NON SUGGERE

1. Pour vous rapprocher de votre travail ou de votre lieu d'études (ou de celui d'un membre de votre ménage)
2. A cause des enfants (école, relations, sécurité, etc.)
3. Pour devenir propriétaire (ou acheter une autre habitation)
4. Pour avoir votre propre logement
5. Vous risquez d'être expulsé
6. Pour aller dans un quartier plus agréable
7. Pour trouver un logement d'une autre taille ou d'un autre prix
8. Pour vous installer à la campagne
9. Pour vivre dans une maison individuelle
10. Autre

Fin filtre 12

POSER III21

I) III.F : QUESTIONS INDIVIDUELLES / RELATIONS

A tous

AMIDIS

III21 Nous allons parler maintenant de vos différentes relations. Au cours des huit derniers jours, avec combien d'amis différents avez-vous discuté ne serait ce que 5 minutes sur un sujet d'ordre privé, en dehors de conversations téléphoniques ?

Enquêteur : Y compris un voisin ou un collègue si on le considère comme ami. En revanche, dans le cas particulier de parent-ami, on les comptabilisera en parent.
Enquêteur : si plus de 20, demander confirmation Si pas d'ami coder NULL

/ ___/ ___/

DK NULL

Borne 1 à 50

Début du filtre 13 : Si III21 > ou = 1

AMIHAB

III23 Parmi ces {VALEUR CITEE EN III21} amis, combien habitent votre quartier ?

/ __/ __/ DK Borne 0 à 50

Programmation : message d'erreur « Vous venez de me citer un nombre d'amis habitant votre quartier supérieur au nombre total de vos amis avec qui vous avez discuté » Retourner en III23

Début du filtre 131 : Si CODE SECTEUR = 6, 7, 8 ou 9 (questions spécifiques Marne-la-Vallée)

III23A Et dans quelle ville habite l'ami que vous voyez le plus souvent ?

SP DK NON SUGGERE

Enquêteur : Les villes sont classées par ordre alphabétique et sont sur plusieurs écrans.

LISTE = LISTE DE LA III 15C,

Début du filtre 1311 : Si III23A = OTHER

III23B : Dans quelle ville habite cet ami ?

Enquêteur : Noter en clair le nom de la commune et indiquer le numéro du département

Fin du filtre 1311 / Fin du filtre 131/ Fin du filtre 13

POSER III24

A tous

VOIDIS

III24 Au cours des huit derniers jours, avec combien de voisins différents avez-vous discuté. Attention, nous ne parlons pas des simples salutations (bonjour, bonsoir) et nous ne parlons pas des voisins que vous avez comptés parmi vos amis dans les questions précédentes.

Enquêteur : on ne parle pas des voisins d'une résidence secondaire

Enquêteur : si plus de 20, demander confirmation. Si l'interviewé n'a pas de voisin coder NULL

/ __/ __/ DK NULL Borne 1 à 50

FAMBR

III25 Nous allons maintenant évoquer vos relations avec les membres de votre famille n'habitant pas avec vous. Au cours des huit derniers jours, avec combien de membres de votre famille (hors ménage) avez-vous discuté, en dehors de conversations téléphoniques ?

Enquêteur : si plus de 20, demander confirmation. Si l'interviewé n'a pas de famille, coder NULL

/ __/ __/ DK NULL Borne 1 à 50

Début du filtre 14 : Si III25 > ou = 1

FAMHAB

III25Bis Parmi ces {VALEUR CITEE EN III25} parents, combien habitent votre quartier ?:

/ __/ __/ DK Borne 0 à 50

Programmation : message d'erreur « Vous venez de me citer un nombre de parents habitant votre quartier supérieur au nombre total des membres de votre famille avec qui vous avez discuté » Retourner en III25 bis

Début du filtre 141 : Si CODE SECTEUR = 6, 7, 8 ou 9 (questions spécifiques Marne la Vallée)

III25A Et dans quelle ville habite le membre de votre famille que vous voyez le plus souvent ?

SP DK NON SUGGERE

Enquêteur : Les villes sont classées par ordre alphabétique et sont sur plusieurs écrans.

LISTE = LISTE DE LA III 15C

Début du filtre 1411 : Si III25A = OTHER

III23B : Dans quelle ville habite cette personne ?

Enquêteur : Noter en clair le nom de la commune et indiquer le numéro du département

Fin du filtre 1411 / Fin du filtre 141/ Fin du filtre 14

POSER III32

I) III.G : QUESTIONS INDIVIDUELLES / ASSOCIATIONS

ASSOUIX

III32 Je vais aborder maintenant vos éventuelles activités associatives. Etes-vous membre d'une association...

Rotation aléatoire de a à i

- a) De parents d'élèves ?
- b) De locataires, de copropriétaires, de propriétaires ou une amicale de résidents de rue ?
- c) D'anciens combattants, de retraités ? (Programmation : Ne poser que si I8 pour la personne sélectionnée en I11 > ou =44)
- d) Paroissiale ou religieuse ?
- e) Sportive ?
- f) Culturelle, musicale, scientifique, éducative, etc. ?
- g) Politique, syndicale, protection de l'environnement, etc. ?
- h) D'animation ou de défense de quartier ?
- i) D'intervention sociale (ex. Croix rouge, Restos du coeur, etc.). ?
- j) D'un autre type ?

Enquêteur : Membre d'une association est pris dans un sens large : aussi bien les simples membres adhérents, avec ou sans participation active, que les personnes participants sans adhérer réellement

SP DK CITER

1. Oui
2. Non

Début du filtre 15 : A poser pour chaque item III32 = 1, SAUF pour l'item b

ASSOUX

III32bis Où se situe cette association ?

SP DK CITER

1. Dans votre quartier
2. Dans un autre quartier de votre commune
3. Dans une commune des environs
4. Ailleurs en Ile-de-France
5. Ailleurs en province

Début du filtre 151 : Pour chaque item III32Bis = 3 ET CODE SECTEUR = 6, 7, 8 ou 9 (questions spécifiques Marne-la-Vallée)

III32C Dans quelle commune se situe cette association ?

SP DK NON SUGGERE

Enquêteur : Les villes sont classées par ordre alphabétique et sont sur plusieurs écrans.

LISTE = LISTE DE LA III 15C

Début du filtre 1511 : Si III32C = OTHER

III23B : Quel est le nom de cette commune ?

Enquêteur : Noter en clair le nom de la commune et indiquer le numéro du département

Fin du filtre 1511/ Fin du filtre 151 / Fin du filtre 15

POSER III26

II) III.H : QUESTIONS INDIVIDUELLES / GROUPE

GRPOUI

III26 En dehors d'association, faites-vous partie d'un groupe d'amis ou d'une bande de copains (ou connaissances) de 3 personnes et plus, dont certains se retrouvent plus ou moins souvent ?

SP DK CITER

1. Oui
2. Non

Début du filtre 16 : Si III26 = 1

GRPACT

III27 Quelle est la principale activité de ce groupe ?

SP DK CITER

Rotation aléatoire des items hors item 5

1. Des occupations communes (hobby)
2. Des sorties (restaurant, cinéma, théâtre, aller danser, écouter de la musique, etc)
3. Le sport
4. Discuter, parler, simplement se retrouver entre membres du groupe, etc
5. Autre (NON SUGGERE)

GRPNBR

III28 Habituellement, combien de personnes (environ) ce groupe réunit-il, vous y compris ?

Enquêteur : si plus de 30, demander confirmation.

/___/___/ DK Borne 3 à 50

GRPOU

III29 Dans quel endroit vous retrouvez-vous le plus souvent ?

SP DK NON SUGGERE

1. dans un bar ou au restaurant
2. chez un membre du groupe
3. dans un lieu municipal (stade, musée, gymnase, maison de quartier, mjc, etc.)
4. dans un endroit privé : cinéma, gymnase privé, etc.
5. au square (sur une place, un terre-plein), dans la rue, au centre commercial, etc.
6. sur le lieu d'études ou de travail
7. Autre (ex. : dans la nature ou en ville : joggers, cyclistes, etc.)

GRPQUA

III30 Où cet endroit se situe-t-il ?

1. Dans votre quartier
2. Dans un autre quartier de votre commune
3. Dans une commune des environs
4. Ailleurs en Ile-de-France
5. Ailleurs en province

GRPPAR

III31 En général, combien de fois vous réunissez-vous ?

Enquêteur : attendre la réponse de l'interviewé et coder d'abord l'unité (par jour, par semaine, par mois, par an) et ensuite le nombre de fois : Si la personne ne sait pas, coder code DK à cet écran et au suivant

SP DK NON SUGGERE

1. Par jour
2. Par semaine
3. Par mois
4. Par an

GRPFOI

III31Bis ENQUETEUR CODER LE NOMBRE DE FOIS

/___/___/ DK Borne 1 à 30

Fin du filtre 16

POSER III33

A tous

SOLIT

III33 Hier, avez-vous eu l'impression d'être seul ?

Enquêteur : c'est bien l'impression qu'on recherche ici. On peut être entouré mais se sentir seul.

Enquêteur : DK = je ne peux pas vous le dire, je ne sais pas / Ni oui, ni non = à la fois oui et non, un peu des 2

SP DK CITER

1. Oui
2. Non
3. NI oui, ni non (NON SUGGERE)

ENNUI

III34 Et avez-vous eu le sentiment de vous ennuyer ?

Enquêteur : Si l'interviewé a du mal à se positionner dire : l'ennui est pris dans son sens de la lassitude morale, on ne parle pas des contrariétés, tracas, désagréments.

Enquêteur : DK = je ne peux pas vous le dire, je ne sais pas / Ni oui, ni non = à la fois oui et non, un peu des 2

SP DK CITER

1. Oui
2. Non
3. Ni oui, ni non (NON SUGGERE)

I) III.I : QUESTIONS INDIVIDUELLES / QUARTIER

III35 Nous allons pour finir vous poser quelques questions sur le quartier où vous habitez. Les affirmations suivantes s'appliquent-elles à votre quartier,

Rotation aléatoire des items

- a) le quartier est agréable à vivre
- b) le quartier est loin de tout
- c) le quartier est sûr ou plutôt sûr

SP DK

1. Oui
2. Non

PROBX

III36 Quels problèmes dans votre quartier ou votre commune vous préoccupent le plus ?

MP2 DK CITER

Enquêteur : relancer une fois pour avoir 2 réponses

Rotation aléatoire des items de 1 à 5

1. Le bruit
2. La pollution
3. Le manque de commerces ou d'équipements
4. Les transports en communs (mal adaptés aux besoins ou dangereux)
5. Le manque de sécurité
6. Autre (NON SUGGERE)
7. Aucun problème particulier ne vous dérange (NON SUGGERE)

OPIQUA

III37 Pouvez-vous dire en quelques mots, ce que votre quartier représente pour vous ?

NOTER EN CLAIR DK NULL

Noter entre 1 et 3 mots, qualificatifs, adjectifs positifs ou négatifs (ex : agréable, vivant, trop d'immeubles), ne pas faire de phrase
Relancer 1 fois si la personne ne sait pas, en disant « Quels mots, adjectifs, qualificatifs définissent le mieux votre quartier ? »

NOMQ

III38 Votre quartier a-t-il un Nom ?

SP DK

1. Oui
2. Non

Début du filtre 17 : Si III38 = 1

QUANOM

III39 Comment l'appellez-vous ?

NOTER EN CLAIR DK

Enquêteur : faire épeler le nom pour bien l'orthographier

APPVN

III40 Savez-vous que votre commune fait partie de la ville nouvelle de [PROGRAMMATION :INSERER VARIABLE FICHER NOM VILLE NOUVELLE] ?

SP DK IMPOSSIBLE

1. Oui
2. Non

VIVRES

III41 Je vais maintenant vous citer plusieurs opinions recueillies sur la vie à [PROGRAMMATION :INSERER VARIABLE FICHER NOM VILLE NOUVELLE] dont votre commune fait partie. Pour chacune d'elles, vous me direz si vous êtes tout à fait d'accord, Plutôt d'accord, Plutôt pas d'accord ou pas d'accord du tout ?**Vivre à [PROGRAMMATION :INSERER VARIABLE FICHER NOM VILLE NOUVELLE]...***Rotation aléatoire des items*

- a) ... c'est vivre à proximité de la nature
- b) ... c'est bénéficier d'une bonne desserte par les transports en commun
- c) ... c'est avoir tous les commerces dont on a besoin à proximité
- d) ... c'est accepter de passer beaucoup de temps dans les transports
- e) ... c'est bénéficier de nombreux équipements
- f) ... c'est l'obligation de prendre sa voiture pour aller chercher le pain
- g) ... c'est bénéficier d'une certaine qualité de la vie
- h) ... c'est comme de vivre dans n'importe quelle commune de banlieue environnante
- i) c'est mieux que de vivre dans une ville ancienne des environs

SP DK CITER

1. d'accord
3. pas d'accord

III42 Vous considérez-vous avant tout...

SP DK CITER

1. Habitant de votre quartier
2. Habitant de votre commune
3. Habitant de [PROGRAMMATION : INSERER VARIABLE FICHER NOM VILLE NOUVELLE]...
4. Habitant de votre département
5. Habitant de votre région
6. Autre (NON SUGGERE)
7. Aucun (NON SUGGERE)

ANNEXE 8

Suivi de terrain, Enquête sur les modes de vie en villes nouvelles, Louis Harris, janvier-février 2005

Terrain

Numéros mis en ligne	108 000	108000	108000	108000	108000	108000
	18-janv	25-janv	1-févr	8-févr	15-févr	19-févr
NUMEROS UTILISES	6267	16076	25742	32536	40871	49422
NUMEROS NON UTILISES	101733	91 924	82258	75464	67129	58578
INTERVIEWS REALISEES (TOTAL)	1252	1921	2554	3189	4153	4806
RDV FERME	242	263	231	878	665	61
RDV INDICATIF	151	169	194	641	174	31
TOTAL NRP / REP / OCC	2120	4203	6587	7690	10422	13936
dont NRP 1 à 7 rappels	430	363	381	373	2912	5420
dont NRP 7 appels et plus => numéros classés	1690	3840	6206	7317	7510	8516
HORS CIBLE en introduction (le numéro appelé est un numéro professionnel ou est hors commune)	38	342	686	938	1208	1768
REFUS EN COURS / ABANDONS EN COURS D'INTERVIEW	153	299	439	540	716	718
REFUS DE PRINCIPE (dès l'introduction enquêteur)	1372	2500	3476	4303	5584	6116
HORS QUOTAS SOCIO DEMO (sexe, âge CSP)	0	0	0	0	831	3324
INTERVIEWS IMPOSSIBLES (langue, hospitalisation...)	244	357	515	687	977	1157
FAUX NUMEROS (non attribué, fax, modem...)	692	5731	10167	12 892	14478	17505
% N° utilisés/N° en ligne	6%	15%	24%	30%	38%	46%
% inter réalisées/N° utilisés	20%	12%	10%	10%	10%	10%
% en cours d'exploitation/N° utilisés	13%	5%	3%	6%	9%	11%
% définitivement classés (hormis inters réalisées)/N° utilisés	67%	81%	83%	82%	77%	79%

Source : Louis Harris, Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

Structure globale de l'échantillon

Objectif = 4 800

Univers : individu 15 ans et plus villes nouvelles ile-de-France	STRUCTURE THEORIQUE	18-janv	25-janv	1-févr	8-févr	15-févr	19-févr
Nombre de répondants		1252	1920	2553	3189	4153	4806

Taux de réalisation	26,08%	40,00%	53,19%	66,44%	86,52%	100,13%
---------------------	--------	--------	--------	--------	--------	---------

SECTEUR

1 Cergy Pontoise	250	62	127	142	155	219	248
2 Cergy Pontoise	200	83	104	120	126	162	197
3 Cergy Pontoise	350	98	138	182	221	316	357
4 Evry	500	116	177	256	322	438	499
5 Evry	300	65	122	184	198	266	303
6 Marne la Vallée	400	106	154	210	264	353	404
7 Marne la Vallée	400	92	182	204	302	339	393
8 Marne la Vallée	600	173	226	315	376	528	608
9 Marne la Vallée	200	56	65	80	121	157	189
10 Senart	350	86	120	182	243	301	354
11 Senart	330	85	119	173	216	280	330
12 Senart	120	29	49	70	72	97	120
13 Saint Quentin en Yvelines	350	93	171	194	268	301	354
14 Saint Quentin en Yvelines	200	48	76	105	134	170	199
15 Saint Quentin en Yvelines	250	60	90	136	171	226	251
	4 800	1252	1920	2553	3189	4153	4806

ABONNEMENT FRANCE TELECOM

Liste Blanche	79,0%	98%	87%	82%	79%	77%	79%
Liste Rouge	21,0%	2%	13%	18%	21%	23%	21%
	100,0%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Les numéros liste rouge ont été mis en ligne mardi 18 janvier

COMPOSITION FOYER (MENAGE)

1 personne	9,9%	21%	18%	14%	11%	10%	10%
2 personnes	22,1%	25%	24%	23%	23%	24%	22%
3 personnes	21,5%	20%	21%	23%	23%	23%	22%
4 personnes	24,8%	21%	22%	25%	26%	26%	27%
5 personnes et plus	21,7%	14%	14%	16%	17%	17%	19%
	100,0%	101%	99%	101%	100%	100%	100%

SEXE INDIVIDU

Homme	48,8%	43%	48%	49%	48%	48%	48%
Femme	51,3%	57%	52%	51%	52%	52%	52%
	100,0%	100,0%	100%	100%	100%	100%	100%

AGE INDIVIDU

15 - 24 ans	20,8%	18%	19%	21%	19%	20%	21%
25 - 44 ans	43,6%	47%	49%	49%	49%	45%	44%
45 - 64 ans	28,1%	26%	25%	25%	26%	28%	28%
65 ans et plus	7,5%	8%	7%	6%	6%	6%	7%
	100,0%	99,0%	100%	101%	100%	99%	100%

ACTIVITE INDIVIDU

Actif (en emploi et chômeur)	66,9%	65%	67%	67%	68%	67%	66%
Inactif	33,1%	35%	33%	33%	32%	33%	34%
	100,0%	100,0%	100%	100%	100%	100%	100%

Source : Louis Harris, Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

Structure détaillée de l'échantillon

Univers : individu 15 ans et plus villes nouvelles ile-de-France	Cergy Pontoise (code 1 à 3)		Evry (code 4 et 5)		Marnes la Vallée (code 6 à 9)		Sénart (code 10 à 12)		St Quentin en Yvelines (code 13 -15)	
	STRUCTURE THEORIQUE		STRUCTURE THEORIQUE		STRUCTURE THEORIQUE		STRUCTURE THEORIQUE		STRUCTURE THEORIQUE	
Nombre de répondants	800	802	800	802	1600	1594	800	804	800	804

Taux de réalisation	100,25%	100,25%	99,63%	100,50%	100,50%
----------------------------	----------------	----------------	---------------	----------------	----------------

COMPOSITION FOYER (MENAGE)

1 personne	10,7%	11%	10,8%	10%	10,6%	11%	7,2%	7%	9,5%	10%
2 personnes	21,5%	22%	22,3%	22%	23,4%	23%	21,1%	21%	20,7%	22%
3 personnes	20,9%	22%	22,0%	23%	21,5%	22%	21,4%	21%	21,8%	21%
4 personnes	23,7%	25%	23,6%	26%	24,6%	27%	26,3%	29%	26,1%	28%
5 personnes et plus	23,2%	20%	21,2%	20%	19,8%	17%	24,0%	22%	22,0%	20%
	100,0%	100%	100,0%	101%	100,0%	100%	100,0%	100%	100,0%	101%

SEXE INDIVIDU

Homme	48,6%	50%	48,9%	48%	48,4%	47%	49,0%	50%	49,1%	48%
Femme	51,4%	50%	51,1%	52%	51,6%	53%	51,0%	50%	50,9%	52%
	100,0%	100%	100,0%	100%	100,0%	100%	100,0%	100%	100,0%	100%

AGE INDIVIDU

15 - 24 ans	22,8%	22%	20,2%	20%	19,9%	20%	21,3%	20%	20,7%	21%
25 - 44 ans	42,4%	43%	45,8%	47%	43,1%	44%	42,2%	43%	45,0%	45%
45 - 64 ans	27,6%	28%	27,6%	28%	27,8%	27%	29,1%	29%	28,8%	29%
65 ans et plus	7,1%	7%	6,4%	6%	9,3%	8%	7,4%	8%	5,6%	5%
	100,0%	100%	100,0%	101%	100,0%	99%	100,0%	100%	100,0%	100%

ACTIVITE INDIVIDU

Actif (en emploi et chômeur)	65,5%	65%	68,2%	66%	66,3%	67%	66,0%	67%	69,1%	69%
Inactif	34,5%	35%	31,6%	34%	33,7%	33%	34,0%	33%	30,9%	31%
	100,0%	100%	99,8%	100%	100,0%	100%	100,0%	100%	100,0%	100%

Source : Louis Harris, Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

ANNEXE 9

Guide d'entretien [semi-directif] : Mobilités et ancrage à Marne-la-Vallée, 2005

Liste des thèmes :

1. Parcours résidentiel de l'enquêté et de sa famille
2. Logement actuel de l'enquêté et lieux de vie précédents
3. Mobilités quotidiennes
4. Souhaits de mobilité et projets résidentiels

THEME 1 : PARCOURS RESIDENTIEL DE L'ENQUETE ET DE SA FAMILLE

POUR COMMENCER NOUS ALLONS PARLER DU PARCOURS RESIDENTIEL DE VOTRE FAMILLE

- Pouvez-vous me parler de votre famille ? D'où viennent vos grands-parents, vos parents ? Quels sont les lieux où ils ont successivement habité ? [identifier le lieu de naissance de l'enquêté et ses différents lieux de vie familiale]

Si couple

- *La famille de votre conjoint est-elle originaire de la même région ? Où habitaient ses grands-parents, ses parents ? [identifier les lieux de résidence actuelle]*
- Si couple avec grands enfants*

- *Combien d'enfants avez-vous ? Quel âge ont-ils ? Quand ont-ils quitté la maison ? Où résident vos enfants ? Quelles sont les raisons et les circonstances qui expliquent leur installation à « nom de la commune » ? Rester à proximité de vous était important pour eux ? Pour vous ? La famille de son conjoint réside-t-elle également dans la région ? [identifier le lieu] Que font-ils ? Où travaillent-ils ? Envisagent-ils de déménager prochainement ? Pour aller où ?*

- Quels membres de votre entourage famille, belle-famille, amis ou voisins considérez-vous comme proches ? [identifier les lieux de résidence, proximité-distance résidentielle de l'enquêté ou non ?, intimité à distance – maison de famille]

- Vous les voyez souvent ? [identifier la fréquence et les lieux de rencontre, interroger également l'intimité à distance comme les contacts téléphoniques, mails pour comprendre la signification de la proximité ou de la distance résidentielle]. Ça fait longtemps qu'ils sont installés à « nom de la commune » ? [connaître les circonstances de leur arrivée] ? Que faites-vous ensemble ?

ALORS MAINTENANT CONCERNANT PLUS PRECISEMENT VOTRE PARCOURS, VOUS ETES NE[E] A « NOM DE LA COMMUNE », VOUS AVEZ GRANDI A « NOM DE LA COMMUNE »

- A quel âge avez-vous quitté le domicile parental ? Pour quelles raisons [études, mise en couple ...] ? Qu'est-ce que vous faisiez à ce moment là ?
- Où vous êtes-vous installé ? [identifier s'il y a ou non une proximité géographique avec l'entourage]
- Vous recherchiez un type de logement particulier à ce moment là ? [rapport au type logement et au statut d'occupation] ? Comment l'avez-vous trouvé ? [aide de l'entourage]
- Combien de temps avez-vous résidé à cet endroit ?

DEPUIS, VOUS POUVEZ ME DIRE COMBIEN DE FOIS VOUS AVEZ DEMENAGE ET/OU VOUS AVEZ RESIDE AVANT DE VOUS INSTALLER LA ?

[retracer avec l'enquêté son parcours résidentiel jusqu'au logement actuel en veillant à recueillir pour chacune des étapes les raisons du déménagement, le type de logement et le statut d'occupation / être attentif au moment de la mise en couple de l'enquêté / être attentive également au moment de l'arrivée à Marne-la-Vallée]

NOUS ALLONS MAINTENANT NOUS INTERESSER PLUS PRECISEMENT A VOTRE LOGEMENT ACTUEL

- Quelles sont les circonstances de votre arrivée à « nom de la commune » ? [événements personnels : arrivée[s] de[s] enfant[s], séparation divorce / projet résidentiel vers l'accession ; mutation...]

- Vous connaissiez déjà cet endroit ? [chercher si l'enquêté y a déjà vécu, présence d'un membre de l'entourage, proximité du lieu de vie précédent, lieu de travail, fréquentation dans le cadre d'autres activités / vérifier également l'existence ou non d'un système de parrainage]
- Vous avez visité beaucoup de logements avant de vous installer ici ? Où étaient-ils ? Pour quelles raisons ne vous convenaient-ils pas [inadéquation du logement ou du quartier] ? Vous en avez beaucoup discuté avec votre conjoint ? De quoi parliez-vous [chercher les arbitrages au sein du ménage] ? Qu'est-ce qui était important pour votre conjoint ? pour vous ? Quels ont été les éléments déterminants dans votre choix ?

[discours libre puis relance si les thèmes n'ont pas été abordés]

- *Votre logement et votre cadre de vie correspondent-ils à ce que vous recherchez ?*
- *L'offre de transport correspond-elle à vos besoins et à ceux de votre famille ?*
- *Vous avez suffisamment de petits et de grands commerces ?*
- *Vous êtes vous rapproché des personnes que vous considérez comme proches ?*
- *L'offre et le coût du logement vous paraissent-ils intéressants ici ? Si oui : pourquoi ? Si non : pourquoi ?*

THEME 2 : LOGEMENT ACTUEL DE L'ENQUETE ET LIEUX DE VIE PRECEDENT

NOUS ALLONS MAINTENANT ESSAYER DE VOIR CE QUI A CHANGE OU NON SUITE A CE DEMENAGEMENT

- Suite à votre déménagement qu'est-ce qui a changé pour vous et pour votre famille dans vos déplacements et dans l'organisation de votre vie quotidienne ?

[Laisser l'enquêté s'exprimer librement puis utilisez des questions de relances : rechercher l'évolution des habitudes de transport : modes de transport différents, vécu de la mobilité différente, changement dans l'organisation quotidienne]

QUESTIONS DE RELANCE EN FONCTION DES SITUATIONS

- *Si pas cité : ce déménagement vous a-t-il permis de vous rapprocher de votre travail ? A-t-il facilité le trajet domicile-travail de votre conjoint ? Le déplacement de vos enfants ? [Si pas cité : l'offre de transport était-il au moment de votre déménagement un élément important pour vous ? L'est-elle devenue par la suite ?] Utilisez-vous davantage la voiture, les transports en commun ? Marchez-vous plus à pied ? Faites-vous plus de vélo ?*

Si mobilité résidentielle de proximité

- *Faites-vous vos courses aux mêmes endroits [poser la question pour les courses, pour les achats de proximité – boulangerie, marché... - et pour les centres commerciaux] ?*
- *Avez-vous conservé le même médecin, banquier, coiffeur, dentiste ?*
- *Vos enfants fréquentent-ils la même école ? Pratiquent-ils les mêmes activités para-scolaires [sportifs, culturels, religieux] aux mêmes endroits ? Ont-ils changé de loisirs ?*
- *Voyez-vous votre famille plus souvent ?*

Pour les personnes résidant auparavant à Paris : *est-ce que vous y retournez ? Pour quelles raisons ?*

Si mobilité résidentielle plus importante

- *Vous arrive-t-il de retourner à « nom de la commune » ? Pour quelles raisons ?*
- *Continuez-vous de fréquenter des lieux que vous fréquentiez avant ? [marché, espaces verts, centres commerciaux...]*

QUESTION IMPORTANTE SURTOUT SI L'ENQUETE RESIDE DEPUIS LONGTEMPS AU SEIN DE LA MEME COMMUNE

- Depuis que vous êtes installé ici est-ce qu'il y a des choses qui ont changé dans votre vie et dans vos activités quotidiennes ?
- Habitez-vous toujours avec les mêmes personnes ? [creuser si départ des enfants]
- Vos activités vous amènent-elles à fréquenter les mêmes lieux qu'à votre arrivée à « nom de la commune actuelle » ?

- L'environnement dans lequel vous vivez s'est-il modifié depuis votre arrivée à « nom de la commune actuelle » ? Qu'est-ce qui a changé ? [construction de nouveaux quartiers, arrivée de nouveaux habitants, amélioration des services...]
- D'après vous, à quoi ressembleront votre quartier et son environnement dans 15 ans ? [discours libre]

Questions de relance [séparer ce qui relève du désir et de la vision prospective, comment l'enquêté perçoit les changements s'il aborde ce thème]

- *Des nouvelles constructions sont-elles prévues ?*
- *Va-t-il y avoir des nouveaux habitants ?*
- *De nouveaux équipements, de nouvelles infrastructures, de nouveaux transports en commun ?*
- *De nouveaux espaces verts ?*

THEME 3 : MOBILITES QUOTIDIENNES

NOUS ALLONS MAINTENANT PARLER DE VOS ACTIVITES QUOTIDIENNES ET DE VOS DEPLACEMENTS

- Qu'est-ce votre métier ? Où travaillez-vous ? Depuis combien de temps travaillez-vous à « nom de la commune » ?
- Quel mode de transport utilisez-vous pour vous rendre sur votre lieu de travail/études ? [attention au cas de multimodalité]
- Utilisez-vous toujours le même mode de transport en fonction des différents jours de la semaine ou des saisons ?
- Si usage de l'automobile :***
- Est-ce que vous pratiquez le co-voiturage ? Avec un collègue, votre conjoint ou quelqu'un de votre famille ?
- Pourquoi n'utilisez-vous pas les transports en commun ? [inexistant, inadapté au trajet, à l'organisation familiale...]
- Si usage des transports en commun***
- Pour quelles raisons n'utilisez-vous pas la voiture ou un autre mode de transport ?
- Combien de temps dure votre trajet ? Comment se passe votre trajet ? Quels en sont les agréments [ce qui vous plaît] ou les désagréments [ce qui vous déplaît] ?

Questions de relance :

- *Faites-vous des activités pendant ce trajet que vous ne pouvez pas faire en dehors ?*
- *Avez-vous des embouteillages ? Des changements avec des correspondances ?*

- Votre déménagement a-t-il facilité l'accès à votre travail ?
- Envisagez-vous de changer d'emploi ou de lieu de travail ?
- Que faites-vous après votre travail ? Est-ce que vous rentrez directement chez-vous ? [identifier les enchaînements d'activités, les accompagnements et les lieux fréquentés].

Question de relance :

- Si l'enquêté dit rentrer directement à son domicile, poser la question des courses et des enfants.

- Que faites-vous le week-end ? [identifier les activités qui amènent l'enquêté à sortir de chez lui, les personnes avec qui il les réalise, leur fréquence, les lieux fréquentés et les modes de transport utilisés,

être attentive également aux activités qui amèneraient l'enquêté à Paris, être attentive également aux activités d'accompagnement d'enfants ou de personnes âgées]

Questions de relance

- *Rendez-vous visite à votre famille, vos amis ?*
- *Allez-vous au cinéma, voir des spectacles [être attentive aux lieux culturels et aux lieux de loisirs cités comme la Ferme du Buisson, le théâtre Michel Simon, le Village Disney...] ? Vous y allez souvent ? Avec qui ? Comment vous y rendez-vous ?*
- *Fréquentez-vous les bases de loisirs, les parcs, les espaces verts ? Vous y allez souvent ? Avec qui ? - Comment vous y rendez-vous ?*
- *Sortez-vous vous promener ? Vous y allez souvent ? Avec qui ? Comment vous y rendez-vous ? [Lorsque la personne cite des forêts ou des lieux-dits demander si elle les connaît depuis longtemps ?]*
- *Faites-vous du vélo ? Avec qui ? Quel circuit faites-vous ?*
- *Allez-vous à Paris ? Pour faire quoi ?*
- *Depuis que vous vivez ici, y-a-t-il eu des moments où les déplacements ont posé problème à vous ou à votre famille ? [relance avec les activités d'accompagnement ou extra-scolaires]*
- *Combien de voitures, de deux roues et de vélos dispose votre ménage ? Utilisez-vous une voiture supplémentaire depuis votre déménagement ? Pourquoi ?*

Si je vous parle de Marne-la-Vallée, qu'est-ce que ça vous évoque ?

THEME 4 : SOUHAITS DE MOBILITE ET PROJETS RESIDENTIELS

POUR TERMINER, NOUS ALLONS PARLER DE VOS PROJETS : SOUHAITEZ-VOUS DEMENAGER PROCHAINEMENT ?

Si non : Quelle sont les raisons qui vous motivent pour rester ici ?

- *Qu'est-ce qui plaît ici ?*
- *Envisagez-vous de passer votre retraite ici ? Si oui dans le même logement ? Investissement d'une résidence secondaire dans la région ou ailleurs, héritage, chercher les ancrages possibles]*

Si oui : pour quelles raisons souhaitez-vous quitter « nom de la commune » [recherche d'un logement différent, changement d'environnement, école pour les enfants, raisons professionnelles, retraite...]

Où souhaiteriez-vous vous installer ? *A proximité ? Pour quelles raisons ? Pourquoi ce lieu là ? Vous envisageriez de passer votre retraite là-bas ? [investissement d'une résidence secondaire dans la région ou ailleurs, héritage, chercher les ancrages possibles]*

ANNEXE 10

Profils socio-démographiques et parcours résidentiels des personnes enquêtées à Marne-la-Vallée en 2005

Tableau 1a

N° de l'entretien	Nom de l'enquêté	Secteur de résidence**	Commune de résidence actuelle	Sexe	Age	Statut matrimonial / M = marié / C = en couple / D = divorcé / V = Veuve / Ccé : célibataire	Nb d'enfant(s)	PCS	Nb de voiture(s)	Lieu de naissance	
										enquêté	conjoint
1	LAURA	S3	BUSSY-ST-GEORGES	F	26 ans	M	1	profession intermédiaire	2	Normandie	Maroc
2	MARTINE	S2	LOGNES	F	52 ans	M	2	employé	1	Vendée	Vendée
3	SOPHIE	S1	NOISY-LE-GRAND	F	28 ans	C	0	employé (fonction publique)	1	La Sarthe	Champs sur Marne
4	LUCIE	S3	LAGNY/MARNE	F	33 ans	Ccé	0	cadre sup.	1	Oise	
5	LAURENT [ET CATHY]	S2	EMERAINVILLE	H	27 ans	C	0	employé	1	Lagny/Marne	94
6	FLORIAN*	S3	CHAMPS/MARNE	H	26 ans	Ccé	0	étudiant	3	Noisy le Grand	Noisy le Grand
7	JEAN	S3	BUSSY-ST-GEORGES	H	56 ans	M	3	cadre sup.	1	Bretagne	Bretagne
8	DANIEL	S3	BUSSY-ST-GEORGES	H	59 ans	M	2	cadre	2	Saint Etienne	Touraine
9	PAUL [ET MARIE]*	S3	CONCHES	H	56 ans	M	3	cadre	3	Argenteuil (92)	Paris
10	CARINE	S3	BUSSY-ST-GEORGES	F	30 ans	C	0	profession intermédiaire	2	Plaisir (78)	Nime
11	ANNIE	S2	NOISIEL	F	56 ans	M	1	Cadre	1	Caen Bailleux (Normandie)	Roussillon
12	PAULA	S3	BUSSY-ST-GEORGES	F	43 ans	D	3	profession intermédiaire	1	Paris	
13	LINO [ET CAROLINE]	S3	LAGNY/MARNE	H	33 ans	C	2	indépendant	2	Paris	Thonigny
14	JULIA	S4	SERRIS	F	29 ans	M	1	employé	1	Cherbourg	Toulouse
15	ANTOINE	S1	NOISY-LE-GRAND	H	32 ans	C	1	cadre	1	Corrèze	Noisy le Grand
16	MARTA	S3	LAGNY/MARNE	F	36 ans	M	2	mère au foyer	1	Espagne	Espagne
17	BABETTE	S3	ST-THIBAULT-DES-VIGNES	F	48 ans	M	2	profession intermédiaire (fonction publique)	2	Saint Etienne	Lyon
18	GABY	S2	TORCY	H	47 ans	M	2	indépendant	2	Paris	Le Perreux
19	MÉLANIE	S3	MONTEVRAIN	F	31 ans	C	2	employé	1	Thonigny sur Marne	Vaires sur Marne
20	DAVID	S1	NOISY-LE-GRAND	H	26 ans	C	0	employé	2	Paris	Villeneuve St Georges (94)
21	GÉRARD (ET ELODIE)*	S2	TORCY	H	42 ans	M	2	profession intermédiaire	1	Paris	La Défense
22	CLARA	S2	LOGNES	F	36 ans	D	2	employé	1	Paris	
23	LÉA	S4	MAGNY-LE-HONGRE	F	38 ans	M	2	profession intermédiaire	2	Bretagne	Toul
24	ROSELYNE	S3	TORCY	F	44 ans	M	2	profession intermédiaire (fonction publique)	2	Bretagne	Bretagne
25	CHIARA	S4	MAGNY-LE-HONGRE	F	38 ans	M	2	profession intermédiaire	2	Argentine	Pavillon sous Bois (93)
26	MARINE	S4	MAGNY-LE-HONGRE	F	48 ans	M	2	prof. Interméd. (fonctionnaire publique)	2	Bretagne	Montrouge (93)
27	ADELAIDE	S4	BAILLY-ROMAINVILLIERS	F	66 ans	V	1	retraite	1	Paris	
28	LILI	S1	NOISY-LE-GRAND	F	27 ans	C	0	étudiante	1	Nantes	Maison Alfort
29	IRENE	S3	ST-THIBAULT-DES-VIGNES	F	43 ans	M	3	mère au foyer	2	Oise	Champs sur Marne
30	SIMONE	S4	BAILLY-ROMAINVILLIERS	F	77 ans	V	1	retraite	0	Paris	
31	CHRISTINE	S4	SERRIS	F	39 ans	M	4	Indépendante	2	Livry Gargan (93)	Val d'Oise (95)
32	ANNE ET [BERTRAND]	S4	BAILLY-ROMAINVILLIERS	F	37 ans	M	4	mère au foyer	3	Toulon	92
33	SIMON [ET JOSEPHINE]	S4	BAILLY-ROMAINVILLIERS	M	72 ans	M	2	retraité	1	Chelles (77)	Chelles (77)

* Entretien n'ayant pas pu être retranscrits ou retranscrits partiellement (bande inaudible).

** S1 : Secteur 1 / S2 : Secteur 2 / S3 : Secteur 3 / S4 : Secteur 4

Tableau 2a

N° de l'entretien	Nom de l'enquêté	Type de logement actuel A = appartement M = maison	Statut d'occupation actuel P = propriétaire L = locataire	Lieu de travail		Mode de transport principal (VP = voiture ; TC = transport en commun)		Durée d'installation (nb d'années)			Nb de logement(s) habité(s) (y compris log. actuel)		A habité ailleurs			
				enquêté	conjoint	enquêté	conjoint	dans le logement	dans la commune	à MLV	dans la commune	à MLV	en Ile de France	à Paris	en Province	à l'étranger
1	LAURA	A	P	Lognes (MLV)	Lognes	VP	VP	4	4	4	1	1	oui	oui	oui	non
2	MARTINE	A	P	Paris (75)	Paris (75)	TC	TC	24	24	24	1	1	oui	oui	oui	non
3	SOPHIE	A	P	Paris (75)	Formation (Paris) (75)	VP	TC	4	4	4	1	1	non	oui	oui	non
4	LUCIE	A	P	Pantin (93)		TC		6 mois	4	4	1	2	oui	oui	non	non
5	LAURENT [ET CATHY]	A	P	Alforville (94)	Alforville (94)	VP	VP	2	2	28	1	5	non	non	non	non
6	FLORIAN*	M	P		en recherche d'emploi			26	26	26	2	2	non	non	non	non
7	JEAN	M	P	Paris (75)		TC		14	14	24	1	2	oui	non	oui	non
8	DANIEL	M	P	Roissy en France (91)		VP		12	12	12	1	1	oui	non	non	oui
9	PAUL [ET MARIE]*	M	P	Paris (75)		VP		14	14	26	1	2	oui	oui	oui	non
10	CARINE	A	P	Meaux (77)	Croissy Beaubourg (MV)	VP	VP	2	4	4	2	2	oui	non	oui	non
11	ANNIE	M	P	La Défense (92)	Noisy le Grand (MV)	TC	VP	22	24	24	2	2	oui	oui	oui	non
12	PAULA	M	P	Meaux (77)		TC		2	16	16	4	4	oui	non	non	oui
13	LINO [ET CAROLINE]	M	L	A domicile	immeuble : commune proche du lieu de	VP	VP	5	5	28	2	5	non	oui	non	oui
14	JULIA	M	P	Serris (MLV)	La Plaine de France (93)	VP	TC	2	2	2	1	1	non	oui	oui	non
15	ANTOINE	A	L	Saint Quentin en Yvelines (78)	Saint Quentin en Yvelines (78)	TC	TC	3	20	20	4	4	oui	non	oui	non
16	MARTA	A	L		Noisiel (MV)		VP	3	3	3	1	1	non	non	non	oui
17	BABETTE	M	P	Lagny sur Marne (MLV)	Saint Thibault des Vignes (MV)	VP	VP	14	14	14	1	1	oui	non	non	non
18	GABY	M	P	Noisy le Grand (MLV)	St Thibault des Vignes (MV)	VP	VP	5	19	19	2	2	oui	non	non	non
19	MÉLANIE	M	L	Thorigny sur Marne (77)	France	VP	TC	6	6	11	1	4	oui	non	non	non
20	DAVID	A	L	Paris (75)	Paris (75)	VP	VP	5	6	26	2	4	oui	non	non	non
21	GÉRARD (ET ELODIE)*	M	P	La Nièvre	Starsbourg	TC	TC	12	16	16	2	2	oui	oui	non	non
22	CLARA	M	L	Noisiel (MLV)		VP		4	4	10	1	4	oui	oui	non	non
23	LÉA	M	P	Est parisien	Chessy (MV)	VP	VP	5	5	9	1	3	oui	non	oui	oui
24	ROSELYNE	M	P	Villiers sur Marne (MLV)	Lognes (MV)	VP	Vélo	15	15	15	1	1	oui	oui	oui	non
25	CHIARA	M	P	Chessy (MLV)	Chessy (MV)	VP	VP	6	6	6	1	3	oui	non	oui	oui
26	MARINE	M	P	Ivry sur Seine (94)	Plaine de France (93)	VP	TC	4	4	4	1	1	oui	oui	non	non
27	ADELAIDE	M	P					9	9	9	1	1	oui	non	non	non

Tableau 2b

N° de l'entretien	Nom de l'enquêté	Type de logement actuel A = appartement M = maison	Statut d'occupation actuel P = propriétaire L = locataire	Lieu de travail		Mode de transport principal (VP = voiture ; TC = transport en commun)		Durée d'installation (nb d'années)			Nb de logement(s) habité(s) (y compris log. actuel)		A habité ailleurs			
				enquêté	conjoint	enquêté	conjoint	dans le logement	dans la commune	à MLV	dans la commune	à MLV	en Ile de France	à Paris	en Province	à l'étranger
28	LILLI	A	P	Champs sur Mame (MLV)	Saint Ouen (93)	VP	TC	2	16	16	2	2	oui	non	oui	non
29	IRENE	M	P	/	Gourmay sur Marne (93)	/	VP	14	14	14	1	1	oui	non	non	non
30	SIMONE	M	P	/	/	/	/	18	18	18	1	3	oui	non	non	oui
31	CHRISTINE	M	P	/	Villeneuve le Compte (77)	/	VP	5	5	5	1	2	oui	oui	non	non
32	ANNE ET [BERTRAND]	M	P	/	Troyes	/	VP	5	6	6	2	2	oui	oui	oui	non
33	SIMON [ET JOSEPHINE]	M	P	/	/	/	/	20	20	20	1	3	oui	non	non	non

* Entretiens n'ayant pas pu être retranscrits ou retranscrits partiellement (bande inaudible).

** S1 : Secteur 1 ; S2 : Secteur 2 ; S3 : Secteur 3 / S4 : Secteur 4

ANNEXE 11

Origines géographiques des personnes ayant changé de commune entre 1990 et 1999 et habitant à Marne-la-Vallée en 1999

Origines géographiques des personnes ayant changé de commune entre 1990 et 1999 et habitant à Marne-la-Vallée en 1999

Source : Insee, RGP 1999 - exploitation complémentaire / base : population métropole - Hors Dom-Tom et Etranger

Lieu de résidence des habitants en 1999	Lieu de résidence des habitants en 1990																																	
	Viennent de leur secteur de résidence [secteur 1, 2, 3 ou 4]		Viennent de Marne la Vallée (a)		Viennent hors de la ville nouvelle		77 [Hors VN] (b)		93 [Hors VN] (c)		94 [Hors VN] (d)		Total Est parisien [77 + 93 + 94 hors VN]		Paris (e)		92 (f)		95 (g)		78 (h)		91 (i)		Hors Ile de France (j)		1ère couronne [hors VN]		2ème couronne [hors VN]		Communes Périphériques de Marne la Vallée		Total de la population mobile ayant changé de commune depuis 1990 et habitant précédemment en France (a++b+c+d++e+f+i+j)	
	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%
NOISY-LE-GRAND	860	4	1980	10	18168	90	1236	6	3848	19	3236	16	8320	41	3376	17	1064	5	420	2	372	2	368	2	4248	21	8148	40	2396	12	2556	13	20148	100
BRY-SUR-MARNE	312	5	424	7	5544	93	288	5	708	12	2004	34	3000	50	1036	17	220	4	144	2	172	3	188	3	784	13	2932	49	792	13	880	15	5968	100
VILLIERS-SUR-MARNE	474	5	602	6	9260	94	456	5	1020	10	3668	37	5144	52	1688	17	300	3	228	2	132	1	296	3	1472	15	4988	51	1112	11	1916	19	9862	100
SECTEUR 1	1646	5	3006	8	32972	92	1980	6	5576	15	8908	25	16464	46	6100	17	1584	4	792	2	676	2	852	2	6504	18	16068	45	4300	12	5352	15	35978	100
CHAMPS-SUR-MARNE	1065	11	1978	20	7985	80	970	10	1358	14	1143	11	3471	35	1312	13	468	5	198	2	129	1	162	2	2245	23	2969	30	1459	15	882	9	9963	100
CROISSY-BEAUBOURG	144	19	272	36	484	64	72	10	28	4	144	19	244	32	76	10	0	0	16	2	8	1	0	0	140	19	172	23	96	13	52	7	756	100
EMERAINVILLE	397	14	826	29	2068	71	313	11	334	12	321	11	968	33	260	9	60	2	89	3	34	1	69	2	588	20	715	25	505	17	342	12	2894	100
LOGNES	764	14	1132	21	4364	79	548	10	816	15	560	10	1924	35	784	14	344	6	220	4	32	1	100	2	960	17	1720	31	900	16	368	7	5496	100
NOISIEL	692	14	1037	21	3823	79	637	13	507	10	478	10	1622	33	719	15	174	4	63	1	82	2	135	3	1028	21	1159	24	917	19	390	8	4860	100
TORCY	1360	14	2117	22	7418	78	1282	13	1089	11	958	10	3329	35	1100	12	421	4	234	2	184	2	178	2	1972	21	2468	26	1878	20	1070	11	9535	100
SECTEUR 2	4422	13	7362	22	26142	78	3822	11	4132	12	3604	11	11558	34	4251	13	1467	4	820	2	469	1	644	2	6933	21	9203	27	5755	17	3104	9	33504	100
BUSSY-SAINT-GEORGES	264	4	1525	21	5703	79	780	11	936	13	693	10	2409	33	1032	14	388	5	164	2	176	2	152	2	1382	19	2017	28	1272	18	653	9	7228	100
BUSSY-SAINT-MARTIN	24	9	144	51	136	49	0	0	12	4	20	7	32	11	4	1	16	6	20	7	0	0	24	9	40	14	48	17	44	16	8	3	280	100
CHANTELOUP-EN-BRIE	156	17	372	41	536	59	148	16	172	19	44	5	364	40	76	8	36	4	0	0	0	0	8	1	52	6	252	28	156	17	124	14	908	100
COLLEHEN	44	4	536	45	648	55	136	11	184	16	88	7	408	34	36	3	28	2	40	3	0	0	4	0	132	11	300	25	180	15	132	11	1184	100
COGNES-SUR-GONDOIRE	92	14	192	29	480	71	136	20	104	15	56	8	296	44	56	8	28	4	4	1	12	2	28	4	56	8	188	28	180	27	148	22	672	100
FERRIERES-EN-BRIE	40	7	136	24	428	76	152	27	4	1	24	4	180	32	116	21	0	0	20	4	24	4	0	0	88	16	28	5	196	35	104	18	564	100
GOVERNES	66	18	160	44	207	56	40	11	21	6	48	13	109	30	33	9	11	3	0	0	3	1	0	0	51	14	80	22	43	12	32	9	367	100
GUERMANTES	84	13	208	32	436	68	88	14	96	15	48	7	232	36	48	7	28	4	0	0	4	1	8	1	116	18	172	27	100	16	60	9	644	100
JOSSIGNY	40	20	80	41	116	59	16	8	12	6	32	16	60	31	4	2	16	8	0	0	0	0	0	0	36	18	60	31	16	8	16	8	196	100
LAGNY-SUR-MARNE	485	7	1257	18	5687	82	2016	29	734	11	322	5	3072	44	564	8	184	3	157	2	84	1	169	2	1457	21	1240	18	2426	35	1364	20	6944	100
MONTEVRAIN	192	10	468	24	1448	76	444	23	256	13	152	8	852	44	156	8	68	4	36	2	20	1	52	3	264	14	476	25	552	29	312	16	1916	100
ST-THIBAUT-DES-VIGNES	388	11	1391	39	2211	61	451	13	373	10	294	8	1118	31	133	4	156	4	94	3	53	1	86	2	571	16	823	23	684	19	321	9	3602	100
SECTEUR 3	1875	8	6469	26	18036	74	4407	18	2904	12	1821	7	9132	37	2258	9	959	4	535	2	376	2	531	2	4245	17	5684	23	5849	24	3274	13	24505	100
BAILLY-ROMAINVILLIERS	24	1	456	18	2092	82	468	18	280	11	124	5	872	34	172	7	132	5	136	5	20	1	72	3	688	27	536	21	696	27	196	8	2548	100
CHESY	0	0	240	30	548	70	132	17	80	10	48	6	260	33	48	6	44	6	24	3	12	2	8	1	152	19	172	22	176	22	152	19	788	100
COUPVRAY	0	0	236	21	880	79	324	29	180	16	80	7	584	52	144	13	12	1	36	3	12	1	4	0	88	8	272	24	376	34	216	19	1116	100
MAGNY-LE-HONGRE	10	1	341	24	1079	76	300	21	165	12	109	8	574	40	119	8	72	5	20	1	37	3	18	1	239	17	346	24	375	26	204	14	1420	100
SERRIS	0	0	204	14	1280	86	172	12	216	15	300	20	688	46	52	4	88	6	20	1	40	3	20	1	372	25	604	41	252	17	140	9	1484	100
SECTEUR 4	34	0	1477	20	5879	80	1396	19	921	13	661	9	2978	40	535	7	348	5	236	3	121	2	122	2	1539	21	1930	26	1875	25	908	12	7356	100
MARNE LA VALLEE	7977	8	18314	18	83029	82	11605	11	13533	13	14994	15	40132	40	13144	13	4358	4	2383	2	1642	2	2149	2	19221	19	32885	32	17779	18	12638	12	101343	100

L'exploitation complémentaire ne prend pas en compte les changements de logement au sein d'une même commune

ANNEXE 12

Tableaux : Localisation des activités quotidiennes et lieu de résidence de la famille et des amis des habitants en 2005

Pour les habitants partie Ouest de Marne-la-Vallée [secteurs 1 et 2]

ACTIVITES QUOTIDIENNES ET LIEUX DE RESIDENCE DE LA FAMILLE ET DES AMIS	LOCALISATION											
	Secteur 1-2		Secteur 3-4		Marne la Vallée		Paris		Ailleurs		Total	
	Nb de réponses	%	Nb de réponses	%	Nb de réponses	%	Nb de réponses	%	Nb de réponses	%	Nb de réponses	%
Travail	139	31	21	5	160	36	113	25	174	39	447	100
Etudes	67	53	5	4	72	57	19	15	35	28	126	100
Activités culturelles	466	45	177	17	643	62	333	32	69	7	1045	100
Activités de loisirs et de détente	498	55	100	11	598	66	121	13	189	21	908	100
Centres commerciaux fréquentés	419	37	546	48	965	85		0	170	15	1135	100
Activités associatives	408	85	15	3	423	88	11	2	45	9	479	100
Dernier médecin ou spécialiste fréquenté	607	76	12	1	619	77	52	6	130	16	801	100
Lieu de résidence de la famille	168	34	23	5	191	39	58	12	242	49	491	100
Lieu de résidence des amis	324	50	26	4	350	54	68	10	232	36	650	100
Total	3096	51	925	15	4021	66	775	13	1286	21	6082	100

Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

Pour les habitants partie Est de Marne-la-Vallée [secteurs 3 et 4]

ACTIVITES QUOTIDIENNES ET LIEUX DE RESIDENCE DE LA FAMILLE ET DES AMIS	LOCALISATION											
	Secteur 1-2		Secteur 3-4		Marne la Vallée		Paris		Ailleurs		Total	
	Nb de réponses	%	Nb de réponses	%	Nb de réponses	%	Nb de réponses	%	Nb de réponses	%	Nb de réponses	%
Travail	62	14	178	39	240	53	77	17	137	30	454	100
Etudes	18	19	53	55	71	73	9	9	17	18	97	100
Activités culturelles	166	15	573	52	739	68	313	29	42	4	1094	100
Activités de loisirs et de détente	105	12	502	58	607	70	84	10	181	21	872	100
Centres commerciaux fréquentés	56	4	1097	86	1153	91		0	117	9	1270	100
Activités associatives	63	13	370	76	433	89	5	1	46	10	484	100
Dernier médecin ou spécialiste fréquenté	73	9	603	75	676	84	23	3	106	13	805	100
Lieu de résidence de la famille	39	8	146	31	185	39	38	8	249	53	472	100
Lieu de résidence des amis	50	8	315	49	365	57	64	10	211	33	640	100
Total	632	10	3837	62	4469	72	613	10	1106	18	6188	100

Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

Total pour l'ensemble des habitants de Marne-la-Vallée

ACTIVITES QUOTIDIENNES ET LIEUX DE RESIDENCE DE LA FAMILLE ET DES AMIS	LOCALISATION							
	Marne la Vallée		Paris		Ailleurs IDF/Province		Total	
	Nb de réponses	%	Nb de réponses	%	Nb de réponses	%	Nb de réponses	%
Travail	400	44	190	21	311	35	901	100
Etudes	143	64	28	13	52	23	223	100
Activités culturelles	1382	65	646	30	111	5	2139	100
Activités de loisirs et de détente	1205	68	205	12	370	21	1780	100
Centres commerciaux fréquentés	2118	88		0	287	12	2405	100
Activités associatives	856	89	16	2	91	9	963	100
Dernier médecin ou spécialiste fréquenté	1295	81	75	5	236	15	1606	100
Lieu de résidence de la famille	376	39	96	10	491	51	963	100
Lieu de résidence des amis	715	55	132	10	443	34	1290	100
Total	8490	70	1388	11	2392	19	12270	100

Source : Enquête Modes de vie en ville nouvelle, 2005

ANNEXE 13

Article de presse : *Le Monde* du 27 février 2003

Le Monde du 27/02/2003

Villes nouvelles : l'essai manqué d'un aménagement de la banlieue

Viellissement de la construction, urbanisme pas toujours adapté, développement économique parfois en panne, 35 ans après leur création, Saint-Quentin-en-Yvelines et Cergy-Pontoise n'ont que partiellement rempli leur rôle : offrir à leurs habitants logement et emploi sur place

COMMENT faire vivre une ville à partir d'une ville nouvelle ? C'est la question qui se pose aujourd'hui aux élus de Saint-Quentin-en-Yvelines (Yvelines) et de Cergy-Pontoise (Val-d'Oise). Après trente ans sous la tutelle de l'Etat, les représentants des communes dans les syndicats d'agglomération nouvelle (SAN) ont pris, depuis le 31 décembre 2002, la totale maîtrise de l'urbanisme sur leurs territoires.

Le défi est de taille pour les aménageurs de ces immenses agglomérations, d'une surface équivalente à celle de Paris. Situées respectivement à vingt et trente kilomètres à l'ouest et au nord de la capitale, elles regroupent plusieurs communes associées : sept à Saint-Quentin-en-Yvelines, onze à Cergy-Pontoise. Et leur image est encore trop floue pour que ceux qui y vivent acceptent de se faire appeler Saint-Quentinois ou Cergy-Pontois.

Avec respectivement 145 000 et 180 000 habitants, la densité de leur population y est dix fois inférieure à celle de Paris. Dans ces villes situées à la limite de parcs naturels régionaux - celui de la haute vallée de Chevreuse pour Saint-Quentin-en-Yvelines et du Vexin pour Cergy-Pontoise -, la nature modère encore les paysages. La qualité de cet environnement a longtemps été mise en avant pour saluer leur réussite. Pourtant, elles n'ont que partiellement rempli leur rôle : proposer de nouveaux logements dans la région parisienne tout en permettant à leurs habitants de travailler sur place.

Certes, Saint-Quentin-en-Yvelines et Cergy-Pontoise comptent aujourd'hui chacune environ 80 000 emplois, un chiffre équivalent à celui de leur population active, mais la moitié d'entre eux est occupée par des Franciliens venus de Paris et de toute la région. Un déséquilibre que n'a pas réussi à corriger l'implantation d'universités, de grandes écoles et de nombreux centres de formation.

DES AGGLOMÉRATIONS ÉQUIVALENT À PARIS



Construits autour de centres ruraux de la grande couronne parisienne, leurs nouveaux quartiers n'échappent pas non plus aux difficultés de la banlieue. Conséquence, à Saint-Quentin-en-Yvelines, Robert Cadalbert, adjoint (PS) au maire de Guyancourt et président du SAN, maintenant maître d'œuvre de l'aménagement, estime que les constructions les plus anciennes de la ville nouvelle devront être rapidement remplacées : « A Trappes, comme à La Verrière, où ont été concentrés les premiers grands ensembles de logements sociaux, il faudra démolir des immeubles, reloger les habitants et lancer des programmes intermédiaires pour attirer une population plus aisée. » Le SAN pourra bénéficier, à cette occasion, d'importants crédits dérogés par la politique de la ville.

Instaurer de la mixité au sein de

chaque immeuble, ainsi que dans tous les quartiers, pourrait d'ailleurs être l'objectif à atteindre pour ces élus à la recherche d'un « projet de ville fédérateur ». « Il faudra supprimer les ghettos, les facteurs de ségrégation sociale. Nous devons également créer des liaisons plus efficaces entre les différents centres », explique M. Cadalbert. Et dans chaque secteur nous devons veiller à mêler aux logements des activités

économiques, des services publics, des écoles, des centres de formation et des équipements culturels. »

Les élus du SAN se félicitent d'avoir obtenu, autour de la place ovale de Montigny-le-Bretonneux qui fait office de centre principal pour toute l'agglomération, le rapprochement des fonctions traditionnelles de la ville, souvent oublié dans les plans des premiers aménageurs. Autour d'un théâtre de 1 200 places et de la plus grande médiathèque d'Ile-de-France, logements, bureaux, université, centre commercial sont étroitement imbriqués dans cet ensemble monumental. « N'ayant pas eu à démarrer par le centre-ville autour d'une préfecture, nous avons pu attendre et tenir ainsi compte des expériences plus ou moins heureuses des premiers habitants », estime M. Cadalbert.

NEUTRE ET ANONYME

A Cergy-Pontoise justement, la construction de la ville avait commencé par le quartier de la nouvelle préfecture du Val-d'Oise. Toujours dominé par les trois lettres de l'enseigne de l'EPA, l'établissement public d'aménagement qui en a dessiné les plans, ce secteur regroupe la gare de Cergy-Préfecture et les administrations autour d'un quartier sur dalle. Comme partout ailleurs, celle-ci a mal vieilli. « Il n'est pas anormal que, trente ans après, des aménagements urbains soient requerrés », reconnaît Patrick Jeanjean, directeur général de l'EPA en cours de liquidation. C'est le cycle normal du renouvellement

d'une ville traditionnelle. » Contrairement à Saint-Quentin-en-Yvelines, où l'EPA a immédiatement passé les rênes de l'aménagement au SAN, les urbanistes de Cergy-Pontoise restent sceptiques sur l'évolution de la ville qu'ils ont conçue. Des programmes de maisons individuelles traditionnelles succèdent aux nombreuses innovations architecturales, parfois réussies, des pre-

devenir de la ville nouvelle ». Il estime que plusieurs quartiers devront faire l'objet de vastes opérations de rénovation : « La population s'y appauvrit, les copropriétés se dégradent, l'insécurité augmente. Il faut aussi accueillir les jeunes qui veulent rester dans la ville nouvelle. »

Les maires vont devoir accepter la construction de nouveaux logements. Ceux des communes les

Un fort déficit de logements en Ile-de-France

Le besoin de logements reste considérable en Ile-de-France. En 2002, seules 32 000 nouvelles habitations ont été mises en chantier - 20 % de moins qu'en 2001 - un chiffre bien en deca de l'objectif de 53 000 constructions par an fixé par le schéma directeur de 1994. Résultat : 315 000 demandes de HLM sont en instance. Selon une étude de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France (Iaurif), 12 % des Franciliens s'avouent insatisfaits et 33 % des ménages souhaitent déménager, alors que les prix à la vente ont augmenté de 7 % par an depuis 1997, et les loyers moyens de près de 50 %, entre 1991 et 2001. Avec trois mises en chantier pour 1 000 habitants, l'Ile-de-France est en avant-dernière position parmi les régions, loin derrière le Languedoc-Roussillon (8,2 logements pour 1 000 habitants), Rhône-Alpes (6,4 pour 1 000) et Provence-Alpes-Côte d'Azur (5,2 pour 1 000).

Le conseil régional, présidé par Jean-Paul Huchon (PS), a réclamé, mardi 25 février, des mesures d'urgence, en particulier d'aides à la construction, pour réduire les tensions sur le marché de l'immobilier.

miers quartiers. « Cela correspond aux demandes des habitants », reconnaît Michel Jaouen, un urbaniste de l'EPA. C'est une architecture, un urbanisme de consensus. Cela donnera une banlieue neutre et anonyme, à l'opposé de la volonté d'innovation des premiers aménageurs. »

Pour Dominique Lefebvre, président du SAN et maire (PS) de Cergy, « les élus et les représentants de l'Etat n'ont pas la même vision du

plus favorisées devront accueillir des programmes sociaux. De nombreux élus renâclent et souhaitent une pause.

Alors que le développement économique de Cergy-Pontoise piétine après plusieurs années de forte croissance, les élus vont devoir accepter de lancer de nouvelles zones d'activités dans leurs communes pour trouver les ressources nécessaires au renouvellement urbain. Un problème qui ne se pose pas à Saint-Quentin-en-Yvelines, dont l'image reste très attractive pour les entreprises et qui connaît toujours une véritable dynamique économique, comme l'a montré le choix de Renault pour y implanter son principal centre de recherche. « Il faudra rester vigilant sur les projets du gouvernement en matière de transferts de ressources, met en garde M. Cadalbert. Notre trésorerie nous permet d'envisager de grands travaux pour moderniser notre ville. Mais tout pourrait être rapidement remis en cause si l'Etat modifiait notre fiscalité. »

Christophe de Chenay

De l'établissement public au syndicat d'agglomération

- 1965. Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (Sdaup) est destiné à maîtriser l'extension géographique de l'Ile-de-France.
- 1968. Lancement de 9 villes nouvelles, dont 5 en Ile-de-France (Cergy-Pontoise, Marne-la-Vallée, Evry, Melun-Sénart et Saint-Quentin-en-Yvelines). Elles sont destinées à accueillir chacune 300 000 habitants ainsi que les emplois, les commerces

- et les équipements correspondants.
- 1974. Les prévisions et les projets sont revus à la baisse pour limiter à 200 000 habitants les populations attendues.
- 1998. Le gouvernement décide d'engager un processus de retour au droit commun pour Evry (Essonne), Cergy-Pontoise (Val-d'Oise) et Saint-Quentin-en-Yvelines (Yvelines).
- Marne-la-Vallée et Sénart, encore en phase de développement,

- conserveront, pour l'instant, leur statut.
- 2001. Le Syndicat d'agglomération nouvelle (SAN) d'Evry se transforme en communauté d'agglomération.
- 2003. Les SAN de Cergy-Pontoise et de Saint-Quentin-en-Yvelines se substituent aux établissements publics. Les élus ont six mois pour décider de leur futur statut applicable à partir du 1^{er} janvier 2004.

ANNEXE 14 :

Article de presse : *Le Monde* du 4 mars 2003 - réponse de Hervé Dupont à l'article de Christophe de Chenay daté du 27 février 2003

Louveciennes (Yvelines)

La banlieue est un succès

A propos de votre article sur "l'essai manqué d'un aménagement de la banlieue" (*Le Monde* du 27 février), je vous rappelle que les villes nouvelles ont logé un tiers de la population nouvelle de l'Ile-de-France. A l'heure où l'on parle de crise du logement, cette réussite mérite d'être soulignée. Quant à l'équilibre habitat-emploi, vous citez bien le chiffre d'un emploi par actif, mais vous considérez comme un déséquilibre que seul un actif sur deux travaille sur place. Vous semblez ignorer que l'Ile-de-France est un vaste marché de l'emploi et que les habitants ne sont pas assignés à résidence. Ils habitent et travaillent là où cela leur convient. A titre de comparaison, les responsables de villes nouvelles anglaises ont, à l'origine, obligé les nouveaux habitants à avoir un emploi sur place. Cinquante ans plus tard, la vie et le marché de l'emploi ayant fait leur œuvre, on aboutit au même taux qu'en France, à savoir un actif sur deux travaillant sur place. Sauf à prendre des méthodes soviétiques, on ne peut faire mieux, et ce que vous considérez comme un échec est plutôt une grande réussite : au lieu de banlieues résidentielles ou de cités-dortoirs, les villes nouvelles sont devenues de vrais pôles d'attraction où l'on vient travailler et se divertir, non seulement de la banlieue proche, mais aussi de Paris et de la première couronne. N'est-ce pas un véritable succès dans une agglomération parisienne où le poids de Paris est si prépondérant ?

Hervé Dupont

Paris

Pour nous écrire

Le courrier des lecteurs du *Monde*, 21 bis, rue Claude-Bernard, 75242 Paris Cedex 05. Pour nous envoyer une télécopie : 01-42-17-21-74. Pour nous envoyer un courrier électronique : courrier-des-lecteurs@lemonde.fr Pour saisir le médiateur : mediateur@lemonde.fr ou par courrier. Merci d'indiquer votre adresse complète.

Tous droits réservés : Le Monde

FE72479073801336E0C50050AD0A21D56AF8B019F19E6886E1D76FD

Diff. 367 153 ex. (source OJD 2005)

ANNEXE 15

Sélection d'entretiens

Présentation du choix des enquêtés

<i>Entretien 23 : ANTOINE</i>	459
<i>Entretien 24 : GWÉNOLA</i>	474
<i>Entretien 22 : PAULA</i>	485
<i>Entretien 4 : CAROLINE ET MANO</i>	498
<i>Entretien 25 : SIMONE</i>	515
<i>Entretien 2 : ANNE et BERTRAND</i>	527

Ces six entretiens ont pour but de rendre compte de la diversité des profils socio-démographiques des habitants de Marne-la-Vallée. Ils permettent de rendre compte de la diversité des parcours familiaux et résidentiels des habitants.

Antoine a 32 ans. Il habite dans le secteur 1 de Marne-la-Vallée. Au moment de l'enquête il vient de quitter son emploi. Il réside à Noisy-le-Grand où ses parents sont venus s'installer en 1988. Il est locataire de son appartement dans le centre de Noisy depuis trois ans et vit avec sa conjointe et sa petite fille.

Gwénola a 44 ans. Elle habite dans le secteur 2 de la ville nouvelle. Elle est institutrice et mère de deux enfants âgés de 13 et 15 ans. Elle est venue s'installer, à Torcy, en 1990 où elle est devenue propriétaire de sa maison. Depuis son arrivée en ville nouvelle, Gwénola et sa famille vivent dans le même logement.

Paula a 43 ans. Elle habite à Bussy, secteur 3 de la ville nouvelle depuis 1990, où elle a continué de vivre après son divorce. Paula donne des cours d'anglais à Meaux. Elle est mère de trois enfants, âgés respectivement de 5, 15 et 18 ans. Elle est propriétaire de son pavillon.

Mano et Caroline, 32 et 33 ans, vivent dans le secteur 3. Ils ont tous deux grandi à Marne-la-Vallée, à Saint-Thibault-des-Vignes et à Lagny-sur-Marne où ils louent une maison avec un jardin. Ils habitent avec leur fille âgée de 13 ans. Caroline est intermittente du spectacle et donne des cours de danse à l'école de Saint-Thibault. Mano est indépendant et travaille dans la maintenance de parc informatique.

Simone a 77 ans. Elle vit dans le vieux Bailly, dans le secteur 4. Elle habite à Marne-la-Vallée depuis 1956. Avant de prendre sa retraite, Simone était femme de service à l'hôpital de Lagny. Simone est propriétaire de la maison ayant appartenu à ses grands-parents. Son mari est aujourd'hui décédé et son fils unique réside à proximité de Bailly en Seine-et-Marne.

Anne et Bertrand ont 37 ans. Ils habitent aussi Bailly où ils se sont installés en 2000. Ils sont propriétaires d'une maison. Ils ont quatre enfants âgées de 2, 5, 7 et 9 ans. Anne est mère au foyer et Bertrand cadre dans une entreprise de service.

Entretien 23 : ANTOINE

Alors dans un premier temps, on va parler du logement et ensuite des déplacements. Pour commencer est-ce que vous pouvez me parler de votre famille : d'où viennent vos grands-parents et vos parents ?

Alors mes parents et grands-parents sont de Brive, en Corrèze.

Du côté paternel et maternel ?

Oui, pareil ! Ils sont nés à 20 km l'un de l'autre et même mes grands-parents... J'y suis né d'ailleurs en Corrèze !

Vous avez grandi là-bas ?

Oui, au début de 0 à 2 ans, et après on est arrivés à Conflans-Sainte-Honorine ensuite Charenton, enfin Alfortville, et après Noisy mais bon, toute ma famille est de là-bas, mes parents et grands-parents.

Pour quelles raisons vos parents sont venus en région parisienne ?

L'emploi, ma mère était institutrice et venait d'avoir son concours, elle a été mutée en région parisienne, dans l'Ouest, c'est pour ça qu'on a habité dans les Yvelines à Conflans.

C'était son premier poste ?

Oui.

Et votre père ?

Alors, il a travaillé avec mon grand-père qui avait une entreprise de vin et mon père est venu l'aider... en fait, avant, mon père était marin et il a quitté la marine quand ils sont venus en région parisienne et il a travaillé avec mon grand-père.

Où il travaillait ?

A Charenton.

Et par la suite, vous avez déménagé à Alfortville ?

Oui, c'était pour que mon père se rapproche de son travail.

Et votre mère ?

Elle a été mutée à Vincennes donc nous, on a déménagé et on s'est installés à Alfortville en 1985 [...] Mon grand-père avait son entreprise et était propriétaire de tous les murs de cette maison à Charenton. Puis son entreprise de vin a pris de l'essor et ils se sont agrandis. Charenton commençait à devenir un peu huppé et comme ce n'était pas super de voir des bouteilles de vin sur le trottoir, le proprio nous ont demandé de partir. Mon grand-père a refusé et il a tout vendu et ils se sont installés à Noisy. Nous, on habitait une maison qui était à l'entreprise, une vieille maison du dernier siècle. Donc la maison a été vendue en même temps que le reste et on a dû se reloger autre part et on a trouvé par hasard Noisy-le-Grand.

Par hasard ?

Oui, parce qu'il prospectait sur Maisons-Alfort, Alfortville et heu par hasard ils ont trouvé ici.

Comment l'ont-il trouvé ?

De particulier à particulier.

Vos parents connaissaient Noisy-le-Grand avant de s'y installer ?

Non, pas du tout.

Et vous ?

Non, je connaissais personne.

Vous êtes né en quelle année ?

1973... Donc là, c'était le pur hasard.

Vous vous êtes installés à votre arrivée dans une maison ?

Oui, donc on s'est installés en 1988 dans le quartier pavillonnaire de Noisy-le-Grand de l'autre côté de l'autoroute et voilà.

C'est le vieux Noisy de ce côté là ou le nouveau ?

Non, c'est le vieux Noisy. En fait, le Vieux Noisy devient tout neuf parce que tout a été refait alors que de l'autre côté, il y a un côté qui a été acheté par Epamarne et l'autre par un promoteur.

Vous aviez 15 ans quand vous êtes arrivé à Noisy ?

[coup de téléphone]

Oui, je crois, attendez... Généralement, quand on est même on se réfère aux classes donc oui, j'étais en 3ème. Je suis arrivé en 6ème pour Charenton et heu... j'ai fait ma 3ème ma rentrée de 3ème à Noisy-le-Grand.

Vous n'avez pas terminé votre scolarité à Charenton ?

Non, parce qu'on est arrivés pendant l'été, j'ai fini mon année là-bas et j'ai commencé une nouvelle année d'étude à Noisy.

Vous avez fait toutes vos études à Noisy-le-Grand ?

Non, j'ai fait ma 3ème là et puis après j'ai fait une seconde, première, terminale technique à Noisiel à René Cassin... et après donc j'ai fait un BTS sur Paris et après j'ai refait un DEUG et une licence sur Marne-la-Vallée enfin Noisy.

Est-ce que le fait de déménager de Charenton à Noisy a changé quelque chose dans vos habitudes ?

Heu... Non... Comment ça ?

Par exemple est-ce que vous aviez des moyens de locomotion là-bas que vous n'aviez plus ici ?

Oui, je ne prenais plus le métro parce qu'il n'y en avait pas ici... Après ça a changé mes habitudes de loisirs ici parce que j'ai arrêté l'escrime... J'avais commencé à Conflans-Sainte-Honorine et j'avais continué à Charenton mais ici il n'y en avait pas... et puis la grosse habitude c'est que quand j'étais à Charenton j'avais le métro, je dirais que c'était... j'allais dans Paris, mais là prendre le RER pour moi c'était le train de banlieue ça faisait bizarre quoi...

Donc le déménagement a fait que vous alliez moins à Paris ?

En fait, ce qui se passait c'est qu'à Charenton on était une bande de copains et on allait souvent à Paris et après, une fois arrivé ici, j'y allais plus...

Et pour vos parents, est-ce que vous vous souvenez de ce qui était important dans le choix de leur logement ?

Pas cher, [rire] en fait, ils ont trouvé la baraque pas chère... Le mec qui avait la maison c'était, je ne sais pas si vous connaissez Noisy mais, c'était le mec qui avait la parfumerie aux Arcades et il partait pour Créteil Soleil et il avait besoin d'argent donc il a vendu sa maison et il était pressé. La maison était

idéalement placée... l'école primaire pour ma sœur était tout près c'était pas très loin de Vincennes pour ma mère et c'était le hasard !

Les transports en commun ont-ils été important dans le choix ?

Non, parce que je ne pense pas... mes parents avaient deux voitures.

Est-ce que ça a changé les habitudes de vos parents de s'installer à Noisy... Par exemple pour le travail ?

Ben pour mon père oui, parce qu'il y allait à pied et là il a pris sa voiture et pour ma mère ça a rien changé elle était juste plus près.

A quel moment vous avez quitté le domicile parental ?

Oh pas tout de suite, parce que j'ai fait mes études et après j'ai fait l'armée, pas loin, j'étais à Vincennes donc voilà. Et puis à partir de là, j'ai commencé à chercher du boulot, j'en ai trouvé pas très loin, à Lognes, juste à côté ! Donc j'ai eu du bol, je suis resté pareil chez mes parents et puis... ouais je suis resté un an dans cette boîte... En fait, elle a fermé. Quand je suis arrivé, elle allait déjà mal donc elle a fermé... En fait, cette boîte travaillait avec une boîte de consultant et c'est cette boîte de consultant qui m'a embauché mais elle était à Amiens donc voilà... Par contre, je suis pas parti à Amiens, j'ai continué à habiter ici et j'allais travailler à Amiens et donc c'est pile-poil que je me suis installé à ce moment là avec Céline.

D'accord... Donc vous avez travaillé à Lognes et par vos contacts professionnels pour avez été embauché dans une boîte qui était à Amiens ?

Oui, c'est ça, mais le but du jeu, pour eux, c'était que je vienne habiter à Amiens. Je leur ai dit : « Oui, mais moi je vais pas aller habiter à Amiens si le boulot ne marche pas », donc j'avais une chambre là-bas, je travaillais la semaine là-bas et puis ça a duré comme ça un an...

Hum...

Et heu... au bout d'un an, eux ont commencé à avoir des projets en région parisienne avec des clients qui étaient là etc et puis voilà quoi... Comme mes clients étaient là je leur ai dit : « Ben voilà comme mes clients sont là je vais travailler un jour par semaine ici et puis le reste du temps là-bas », donc en fait j'ai rattaché une deuxième année en travaillant le lundi mardi, jeudi vendredi en étant à Amiens et le mercredi j'étais sur Paris.

D'accord

Voilà ! Ça a tenu un an, un an et demi et après j'ai arrêté parce que j'avais pas envie d'aller habiter à Amiens et j'ai trouvé un boulot à Versailles et puis la boîte dans laquelle j'étais à Versailles a été rachetée il y a 1 an et demi et après comme elle a été rachetée il a fallu que j'aille à Saint-Quentin, encore un peu plus loin et là je viens de quitter la boîte.

Je reviens un petit peu en arrière, lorsque que vous avez eu votre premier emploi à Lognes, vous m'avez dit que vous aviez trouvé assez facilement mais comment ça s'est passé plus précisément ?

Oui, là c'était un super concours de circonstances ! Là en fait, c'était pas du tout ma branche puisque moi je travaillais dans l'informatique et qu'eux ils travaillaient dans la quincaillerie mais ils cherchaient un assistant pour l'informatique. En fait, quand j'ai été à l'ANPE il recherchait un technicien mais l'annonce était super vague donc j'ai décidé de postuler quand même et j'ai passé un entretien... et à la fin de l'entretien j'ai discuté avec le gars. C'était un peu bizarre parce que c'était une entreprise de quincaillerie et d'ameublement qui était en dépôt de bilan mais qui repartait sur de nouvelles bases. Il cherchait un informaticien pour aider un directeur informatique et en discutant avec le mec, j'ai appris que cette boîte était gérée par un gars dont le nom me disait quelque chose. En fait c'était un ami de mon grand-père. Donc je suppose que par la suite ça m'a aidé parce que ça a marché... Et puis après, quand je suis arrivé

dans la boîte, je devais être formé par un gars qui m'a dit qu'il partait à la fin de la semaine donc je suis arrivé pour 6 mois et j'y suis resté un peu plus.

Tout à l'heure vous m'avez dit que vos parents et vos grands-parents venaient de la Corrèze mais ils ont vécu à Paris ?

Oui, mais ils sont originaires tous de la Corrèze !

Pour quelles raisons sont-ils venus en région parisienne ?

Pour l'emploi je pense... En fait, mon grand-père a divorcé de ma grand-mère et je pense que c'est suite à ce divorce qu'il est venu à Paris.

Donc c'est son réseau professionnel qui vous a permis de faire le lien dont vous me parlez ?

Eh bien, ce mec, c'était un ami de chasse parce que mon grand-père fait de la chasse... Franchement c'était un peu bizarre comme histoire...

Et en dehors de votre grand-père vous avez d'autres membres de votre famille ici ?

Oui, j'ai deux oncles. C'est les frères de mon père et il y a la sœur de ma mère aussi...

Hum...

Alors en fait mon père a un frère qui est aussi sur Paris voilà et ma mère a deux sœurs et un frère et donc il y a l'une des sœurs qui est sur Paris et son frère... L'autre sœur est restée en Corrèze donc la sœur habite Paris, le frère habite Noisy maintenant !

Il y a longtemps ?

Oh ! Il y a un an.

Il habitait à Paris avant ?

Non, il habitait à Emerainville et heu... maintenant il habite à Noisy. J'ai un autre oncle qui habite à Noisy, il s'est séparé, il a habité Nogent et maintenant il habite Noisy.

Mais une grande partie de votre famille habite à Noisy ?

Eh oui, il en y a partout des gens de la Corrèze ! [rire]

Et lorsque tu travaillais à Lognes, tu t'y rendais comment ?

En vélo ou en métro... C'est pas loin hein ! [silence]

Donc après la boîte a fermé et tu es parti travailler à Amiens. A un moment donné vous avez envisagé de vous installer à Amiens ?

Ouais mais non.

Pour quelles raisons vous n'êtes pas allés vous installer là-bas ?

En fait, il y en a deux : C'est que la première ça me plaisait pas énormément et puis j'ai habité là-bas et je nous y voyais pas et puis la deuxième c'est que ma femme avait trouvé un travail à Neuilly, elle fait une formation d'éducatrice des jeunes enfants et voilà.

Mais la question s'est posée à un moment donné ?

Oui, oui, on a failli y aller au bout d'un moment parce que ça marchait pas mal, le boulot me plaisait et on a failli déménager et puis il y a deux trois trucs qui ont fait que non.

C'est à dire ?

C'est plutôt professionnel, en fait mon patron a fait deux trois trucs qui ne m'ont pas plu...

Vous vous y rendiez comment à Amiens ?

En voiture, parce qu'en fait j'avais pas mal de déplacements à faire...

A quel moment vous avez eu un logement personnel ?

Quand j'ai changé de boulot, en fait j'ai du commencer juillet, août, et on a dû rentrer en septembre.

Vous connaissez Céline depuis longtemps ?

Oui, ça fait..., on a commencé à sortir ensemble en 1997 et on a emménagé en 98 et ici en 2000.

Vous recherchiez un logement dans un périmètre particulier ?

Oui ici ! Dans le coin ! On a regardé jusqu'à Noisiel mais là par contre les transports c'était important parce que comme elle, elle venait de commencer son boulot dans l'école maternelle à Neuilly... et on regardait en fait tout ce qui était autour des transports en commun donc a pris tout ce qui était autour de la ligne A.

Qu'est-ce qui était important en dehors des transports ?

Ce qui était important, c'était qu'on voulait tout faire à pied et pas être obligé de prendre sa voiture pour aller chercher du pain, on est pas super bagnole c'était vraiment un coin où il y aurait des commerçants, des restaurants et tout ça !

De quelle région elle vient ?

Céline, elle est du coin, elle a grandi ici à Noisy.

Ses parents et ses grands-parents aussi ?

Alors non, ses grands-parents du côté maternel c'est la Vendée, enfin à la retraite ils sont repartis en Vendée et du côté paternel ils sont en Normandie et voilà ses parents vivent à Noisy-le-Grand et ses oncles et tantes dans le 77.

Où ça dans le 77 ?

Heu ! Du côté de la RN 4.

Vers Meaux ?

Non, non avant... c'est heu ça va me revenir c'est la nationale 4 qui part de Pontault... je sais plus.

C'est pas grave

Ça va me revenir.

Donc, si une partie de sa famille est en Normandie et en Vendée, ses parents habitent à Noisy-le-Grand ?

Oui.

Vous avez été à l'école ensemble ?

Oui, mais on se connaissait pas... On avait des amis en commun et puis c'est vrai qu'en discutant avec du monde on avait fait les mêmes choses avec les mêmes personnes mais pas au même moment... On connaissait plein de monde, tout le monde nous connaissait mais on s'était jamais rencontrés. Et puis, en fait, c'est la petite Céline qui est une meilleure amie de Céline que je connaissais aussi.

Est-ce que le fait d'emménager ensemble à Noisy a changé quelque chose dans vos habitudes ?

Non pas vraiment, on avait les mêmes amis, les mêmes activités, on allait à Paris.

Vous retourniez à Paris à ce moment là ?

Oui, parce qu'en fait quand j'ai fait mon BTS à Paris, j'ai redécouvert Paris, c'est vrai donc.

Vous vous êtes mariés par la suite ?

Oui.

En quelle année ?

2003 [?]

Donc vous avez habité votre premier logement ensemble à Noisy ?

Oui.

Est-ce que le fait d'emménager ensemble à Noisy a changé quelque chose dans vos habitudes ?

Non, pas vraiment. On avait les mêmes amies, les mêmes activités, on allait à Paris.

Vous retourniez à Paris à ce moment là ?

Oui, parce que quand j'ai fait mon BTS à Paris j'ai redécouvert Paris...

Vous connaissiez le quartier avant de venir vous y installer vous ou Céline ?

Ah non, non ! Céline connaissait pas, moi non plus...

Comment s'est passée plus précisément la recherche de votre premier logement ?

Ben... la première fois qu'on est venu là c'était vraiment par hasard.... En fait, on cherchait un peu partout et puis une agence nous a appelés, on a visité et puis les premiers appart' étaient vraiment miteux et puis le troisième appartement était vraiment super et évidemment un peu plus cher que ce qu'on voulait au début mais bon c'est le truc des agences ils commencent par vous faire visiter des trucs nuls et après ils vous proposent un appartement beaucoup mieux mais plus cher.

Vous avez eu du mal à trouver ?

Oui, parce que c'est assez recherché et quand on allait voir les agences, les gens riaient. En fait j'appelais à la centrale des particuliers, et il s'est trouvé que la dame était la mère d'un copain à moi. Et c'est vraiment bizarre : on l'avait rencontrée un jour sur le palier parce que les parents du copain venaient le voir et on s'est entr'aperçu. Du coup, quand je lui ai donné mon nom au téléphone elle s'est dit : « Ça me dit quelque chose » et elle a rappelé son fils quoi... il lui a dit qu'il me connaissait et que je cherchais un appartement donc elle m'a rappelée et elle m'a dit : « Voilà vous êtes le 10ème mais venez à telle heure » donc j'étais en premier et voilà c'est un peu bizarre c'est des choses comme ça ...

A un moment donné est-ce que vous avez envisagé d'élargir votre périmètre ?

Oui, parce qu'on trouvait rien, les agences avaient rien ou c'était super cher ou les appart étaient complètement noirs, on en a visité un qui avait seulement une fenêtre... Je suis pas aveugle quoi voilà non mais c'était super dur là ça tombait pile-poil... On commençait à se dire soit Noisiel, soit de l'autre côté à Villiers et puis voilà Torcy...

Même si c'était proche est-ce que vos habitudes ont changé ?

Alors..., est-ce que mes habitudes ont changé... Après, le changement d'habitudes est venu avec la petite...

Quelles sont les personnes que vous considérez comme proches ?

Comme proches ?

Oui, affectivement, des personnes qui sont importantes pour vous.

Alors, moi je suis très famille et puis après il y a une bande de copains. C'est des copains du collège et eux, ils dans le coin.

Dans le coin c'est à dire ?

Ils sont tous à Noisy ou à Champigny, mais ceux qui sont à Champigny travaillent à Noisy. En fait ce sont que des copains de collège et du BAC.

Et quand vous parlez de votre famille, certains membres sont plus proches de vous que d'autres ?

Tous..., ma sœur habite à Lyon, elle est en internat. C'est pour ça qu'elle est à Lyon.

Vous voyez votre famille souvent ?

Oui.

Plusieurs fois par semaine ?

Oui, à peu près tous les deux jours et les amis aussi... En fait la famille c'est à cause de la petite, on l'amène à la crèche le matin et c'est mes parents ou ceux de Céline qui vont la chercher et on va la chercher chez eux le soir.

Et en dehors du fait qu'ils gardent votre fille vous avez des activités en commun ?

Heu !...Non..., si, la bouffe ! En Corrèze on aime bien la bouffe !!

Et vos amis ?

Et bien ! On fait du rugby ensemble et puis avec d'autres, heu ! Des activités... on se fait plaisir...beuverie. [rire]

Vous faites du rugby ?

Oui, depuis 2 ans.

C'est ce qui a remplacé l'escrime ?

Oui, heu ! Non, en fait, j'ai arrêté l'escrime et puis j'ai plus rien fait et puis déjà j'étais bien charpenté et vu que maintenant je le suis encore plus ! Et au bout d'un moment je me suis dit qu'il fallait que je fasse quelque chose et puis avec un ami, celui qui habite Champigny actuellement, il m'a décidé et puis on est allés voir un club de rugby. Lui, ça lui a pas plu, il est parti, moi ça m'a plu et je suis resté quoi !

Est-ce que vous avez gardé des amis à Charenton ?

Non.

Donc tous vos amis sont du collège ?

Oui, collègue et un peu BTS. En fait collègue parce que c'est dans le coin et puis oui, tout est dans le coin. Moi quand je suis parti à Noisiel, c'était un pôle où il y avait des gens d'un peu partout donc c'est vrai qu'après on se voyait au lycée mais on se voyait pas forcément en dehors ou de temps de temps mais encore plus à Paris parce que le BTS n'était pas très connu donc il y avait des gens qui venaient de toute la France. Donc évidemment on a encore des connaissances, enfin des gens qu'on voit 2 fois par an mais c'est tout c'est vrai que le gros noyau s'est fait parce que les gens étaient dans le coin !

Est-ce que des fois vous allez à Paris ?

Oui.

Pour quelles raisons en particulier ?

Shopping, oui, shopping informatique et puis pas mal pour les expos, les concerts et les restos.

Vous y allez fréquemment ?

Oui, on va dire une fois toutes les deux semaines... oui, 3 fois par mois.

Toutes ces activités n'existent pas à Noisy ?

Oui, c'est vrai que les concerts c'est sur Paris et puis après il y a aussi la chose où on se donne rendez-vous avec d'autre personne sur Paris parce que c'est central donc c'est plus simple de se retrouver à Paris pour faire un resto ou boire un coup. C'est plus sympa, c'est à peu près égale distance pour tout le monde.

Vous vous y rendez comment ?

En voiture.

Toujours ?

Oui, parce que c'est le soir donc... sinon j'irais en transport en fait... J'ai horreur de la voiture c'est vraiment une chose que je ne supporte pas et le soir à partir d'une heure il y a plus de train...

Et vous préféreriez prendre les transports ?

Oh ! Oui, largement, d'une part à cause de l'alcool parce que c'est jamais évident et puis pareil en voiture c'est une galère sans nom, la garer... les embouteillages; alors que les transports, je suis à 5 minutes des transports, j'y suis en un quart d'heure je suis en plein centre de Paris. Mais à une heure, y a plus rien.

Pouvez-vous me raconter un week-end ici ?

Type ?

Si vous voulez ?

Samedi matin piscine avec la petite et voilà on va à la piscine à Ormesson.

Ormesson ?

Oui, parce qu'on fait bébé nageur et ils ont bébé nageur et là il y avait de la place et on y a été par une connaissance du coin. Après, on revient ici. Le samedi après-midi c'est souvent les loisirs intérieurs et puis dimanche moi, c'est rugby et ma femme c'est soit aller voir la famille ou se balader partout voilà. [rire]

Et un jour en semaine ?

Alors quand je travaillais, lever 6h-6h30, heu préparer la petite pour la mettre chez la nourrice. Et après moi je redéposais... En fait je me regardais parce que la nourrice est aux Richardets donc vers chez mes parents, je l'apportais chez la nourrice je ramenaient la voiture ici et là je prenais les transports pour aller au travail.

Oui, vous vous organisiez quand même !

Oui, c'était une super organisation.

Vous travailliez à Versailles avant c'est ça ?

Oui, non, dernièrement je travaillais à Saint-Quentin et donc voilà les transports pour aller au boulot je restais aux alentours de Saint-Quentin, je me déplaçais rarement chez les clients puis je partais à 6h. Ma femme partait avant chez mes beaux-parents ou mes parents pour récupérer la petite et on se retrouvait ici vers les 6h30-7h... Le soir on allait soit voir les uns les autres à Noisy, soit on restait là tranquilles.

Quelle ligne vous preniez pour vous rendre à Saint-Quentin ?

RER A, à La Défense il y a un train qui fait La Défense-La Verrière et qui s'arrête à Saint-Quentin-en-Yvelines.

Et vous mettiez combien de temps pour vous y rendre ?

1h15.

Aller ?

Oui.

Vous avez travaillé là-bas quelques années c'est ça ?

Oui, depuis 2000 même si c'était à Versailles, Saint-Quentin c'était la même. Au lieu de prendre le train de droite qui allait à Versailles, je prenais le train de gauche qui allait à Saint-Quentin.

A ce moment là le temps de transport c'était un moment d'activité pour vous ?

Oui, j'adorais ça, j'adore les transports. Ben justement, on en parlait hier avec des copains qui eux sont pro-voiture. Moi je suis pro-transports parce que je sais pas c'est un moment où, soit on réfléchit sur plein de choses, soit on bouquine, soit on a toujours des trucs à faire... de toutes les façons dans les transports, on est transporté, on a toujours quelques chose à faire, on peut s'occuper tandis que dans une bagnole on est toujours sur la route, on est toujours énervé il y a les bouchons machin. Dans les transports il y a pas ça, enfin quand tout se passe bien. C'est vrai qu'il y a des aléas, mais bon ça va.

Et comment vous jugez les conditions de voyage ?

Oh ! Ça va, m'asseoir au retour c'est possible parce qu'à La Défense il y a personne et le train de Saint-Quentin il y a personne, donc il y a jamais de problème. Par contre, le matin, bon il y a de plus en plus de monde c'est sûr par rapport au moment où je le prenais pour aller en BTS. On était nettement plus tranquille. Ça se voit qu'il y a toujours plus de monde qui habite par là.

Est-ce que le temps aller est le même que le temps retour ? Ça se passe pareil pour vous ?

[rire] Je dors plus dans le voyage aller que dans le voyage retour, mais non c'est pareil.

Il ne doit pas y avoir beaucoup de personnes qui sont pro-transports en commun comme ça ?

Ah bon ! Je sais pas, ouais, je sais que mon beau-père aussi il prend les transports en commun mais eux je sais pas c'est vachement pratique enfin nous, en région parisienne, la voiture c'est une galère sans nom ! Les bouchons et pouvoir se stationner ! Il faut payer c'est chiant quoi ! Pis voilà, c'est plus cher enfin... les transports en commun sont pas cher en région parisienne quoi en proportion... Enfin moi j'ai eu à choisir entre plusieurs boulots quand j'ai quitté Amiens et j'ai pris celui qui était plus simple en transports en commun...

Donc vous avez fait votre choix en fonction de l'accès aux transports en commun ?

Oui parce que je savais qu'il y en avait un qui était à, je sais plus, après La Défense. Là les transports en commun étaient plus longs et moins pratiques. Par rapport à celui qui était à Versailles où j'avais juste un changement à faire, l'autre j'avais 4 changements et même si c'était que du métro c'était chiant... De toute façon quoiqu'il arrive j'allais pas prendre la voiture !

Il n'y a qu'à Amiens où vous avez pris la voiture ?

Oui, et j'en ai bouffé ! Parce que la première année, en fait Amiens c'est 180 km, donc ce que je faisais la première année, je partais le lundi matin heu ! Donc j'étais dans ma chambre lundi soir et le mardi soir je repartais sur Noisy pour aller à l'entraînement de rugby et je repartais le mercredi matin et je revenais le vendredi soir donc heu...

D'accord c'était le moment où vous travailliez toute la semaine ?

Oui, voilà, et quand je travaillais à domicile le mercredi, je partais le lundi matin, je revenais le mardi soir, je quittais le jeudi matin et je revenais le vendredi soir.

Et le mercredi c'était en fonction de l'entraînement de rugby ?

En fait, Céline ne travaille pas le mercredi parce que c'était un peu compliqué parce que... elle travaillait le samedi donc en fait c'est vrai que la première année c'était un peu dur parce que le vendredi soir je revenais, elle travaillait le samedi matin, on se voyait le samedi après-midi et moi tout le dimanche je partais au rugby. En fait, on se voyait que le samedi après-midi. Donc c'est là où je leur ai dit : « Moi je m'en vais tout de suite ou vous me donnez le mercredi ! » Et ils m'ont donné le mercredi.

Et Céline se rend comment à son travail ?

Elle s'y rend en transports en commun.

Toujours à Neuilly ?

Non, elle est à Saint-Quentin-en-Yvelines, dans ma boîte ! Enfin, mon ex-boîte.

Je croyais qu'elle avait fait un parcours pour s'occuper des enfants ?

Si, mais en fait, elle n'a pas eu son diplôme. C'était en 2003, oui, en 2003 elle a passé son diplôme et elle l'a pas eu. Début 2004 donc, elle n'était plus employée jeune parce que son contrat était terminé, elle n'avait pas son diplôme et en fait, il s'est trouvé que dans la boîte, ils cherchaient du monde pour trois, quatre mois donc je lui ai dit : « Prends ce truc là ça te fera du fric et puis ça sera au moins ça... » et puis le fait est que ça a bien marché et qu'ils ont décidé de l'embaucher et donc voilà ! Et actuellement elle est toujours dans la même société, et moi j'y suis plus. C'est pour ça que ça a été un peu compliqué. C'est vrai que c'est pas évident de travailler super loin, 1h30 de transport, enfin 1h15 de transport aller, et d'habiter ici.

Surtout quand les deux emplois sont loin !

Oui, je sais bien, on n'a jamais voulu déménager là-bas.

Mais vous y avez pensé ?

Oui, c'est vrai, quand elle a été embauchée là-bas et que ça commençait à bien marcher, on s'est dit, pourquoi ne pas déménager, et puis heu sauf qu'à l'époque on était sur Versailles. Donc, pourquoi pas déménager et puis en fait on s'est fait racheter par l'autre société donc on s'est dit, on va attendre un peu pour voir ce que ça va donner, s'ils nous licencient. Après on a commencé à prendre l'habitude, donc on était parti pour ne pas déménager, on arrivait bien à gérer...

La proximité de la famille pour votre fille devait être importante dans votre organisation ?

Oui, c'est sûr... Mais je ne pense pas que ça soit vraiment ça. Je pense que c'est parce qu'on était dans notre environnement, qu'on avait nos amis, notre famille, on avait tout ici. Voilà, c'est un coin qu'on apprécie parce qu'on a nos habitudes, on a... on sait quoi faire, où aller etc... et c'est vrai que c'est un peu... heu... s'installer dans un nouvel endroit, où on a que la tâche du boulot tout en sachant que le boulot c'est pas éternel. Pourquoi déménager là où il y a le travail alors que ben non, notre vie, elle est ici quoi, parce que si on est là-bas la semaine, le week-end, qu'est-ce qu'on va faire ? On va revenir ici pour s'amuser ? C'est pour ça, c'est plutôt ça, c'est pas trop la petite c'est plutôt l'environnement ici qu'on ne voulait pas trop quitter voilà !

Donc du coup vous partiez ensemble pour travailler ?

Non.

Vous aviez des horaires différents ?

Heu ! En fait, moi j'ai pas d'horaires, j'étais cadre, je pouvais arriver quand je voulais. Mais en fait, elle partait plus tôt le matin pour revenir plus tôt le soir et récupérer la petite. Et moi, je partais plus tard pour amener la petite chez la nourrice et je rentrais plus tard le soir. Voilà !

C'était une bonne organisation !

Oui, alors pis avant c'était pire ! Parce qu'on avait essayé... mais c'était hallucinant ce truc là ! Donc on avait la nourrice aux Richardets d'accord.

Hum...

Donc, ce que je faisais, c'est que ma femme partait avec le RER A, elle allait jusqu'à La Défense et elle prenait le train de Saint-Quentin et elle allait à Saint-Quentin. Moi, je partais plus tard, j'amenais la petite à la nourrice, j'allais au RER E. Je déposais la voiture dans le parking du RER E aux Yvris.

Oui

Je prenais le RER E qui m'amenait à Haussmann, qui m'amenait à Saint-Lazare. Là je prenais un train, Versailles puis Saint-Quentin... et là on s'échangeait les clés de voiture, enfin je lui donnais les clés de la voiture et, elle, elle reprenait le soir le RER E pour récupérer la voiture. Elle allait récupérer la petite chez les parents qui habitaient à proximité de la gare, aux Richardets quoi, et moi je reprenais le soir le RER A pour arriver là.

Vous n'aviez donc pas du tout le même trajet le matin et le soir ?

Oui, voilà mais il s'est avéré que c'était super chiant parce que le RER E enfin on était tributaire des changements parce que le train de Saint-Quentin il y en a un tous les quarts d'heure, donc des fois il suffit qu'on loupe une correspondance ou qu'il y en a un qui soit un petit peu en retard et là c'est le bouquet tandis que le A il y en a toutes les 5 minutes donc la fréquence fait que c'était plus facile de faire ça avec le A qu'avec le E donc c'est pour ça qu'après on est revenu à cette méthode d'aller mener la petite là, de déposer la voiture dans le garage et puis de reprendre la voiture le soir pour aller chercher la petite...

Il n'y a pas de bus pour aller aux Richardets ?

Heu ! Si, il y a un bus pour aller aux Richardets.

Et ça serait possible pour vous de prendre le bus pour aller aux Richardets ?

Oui, ça serait possible, mais ça serait embêtant à cause des fréquences... Alors, c'est vrai que ça à l'air bête mais quand on travaille loin et qu'on met 1h15 à un quart d'heure près, c'est important. Donc attendre dix minutes, un quart d'heure un bus alors qu'avec la voiture on est sûr d'arriver à la même heure pour aller chercher la petite donc voilà et puis c'est vrai que la petite elle est chez d'autres personnes donc on ne veut pas trop les déranger même si eux ils sont hyper contents de la voir il faut qu'on soit sûr d'être là à telle heure pour qu'on la récupère et qu'eux bon ils puissent aussi s'organiser pour faire autre chose, qu'on dérange pas trop les vies de tout le monde c'est pour ça qu'on prend la voiture ici.

Et combien de temps vous avez fait ces parcours entre le RER A et le RER E ?

Alors dès qu'elle a commencé à travailler donc 2003 donc de 2004 à 2005.

Un an ?

Oui, un an avant qu'on se rende compte qu'avec le RER A c'était plus simple.

Et comment êtes-vous arrivé à mettre en place ce trajet entre le RER A et le RER E ?

Et bien ! C'est moi en regardant une carte je me suis dit : « Tiens, on pourrait faire ça ! » Ce qui avait l'air d'être une bonne idée mais en fait quand ça s'enchaînait bien c'était superbe mais il s'est avéré qu'en moyenne sur un an ça a du bien s'enchaîner un quart du temps...

Hum...

Alors qu'avec le A ça a l'air de prendre un peu plus de temps en fin de compte on y gagne il y en a toutes les 5 minutes quoi. Malheureusement le train qui fait La Défense-La Verrière, c'est la pire ligne qu'il y a en région parisienne.

A quel niveau ?

Parce qu'en fait, c'est une ligne qui est très surchargée parce qu'il y a plein de lignes qui passent, des TGV, le RER C et plus il y a d'autres trains... des trains pour Rambouillet etc et en fait la dernière roue du carrosse, celle qui passe après tout le monde, c'est celle de La Défense-La Verrière ! Donc plusieurs fois ce qui m'est arrivé c'est que j'arrive sur le quai et le train était supprimé et il fallait attendre une heure avant d'avoir un train et souvent quand on était dans le train on nous disait on va s'arrêter à Saint Cloud parce que là on peut pas. Donc vous vous débrouillez pour aller à La Défense ! Enfin moi j'ai pris pas mal les transports en commun et cette ligne là c'est vraiment la dernière roue du carrosse en fait quand on regarde dans toutes les gares c'est vraiment la dernière roue du carrosse c'est quand même une ligne fréquentée mais pas énorme par rapport au RER C puis cette ligne là elle ne fait que La Défense-La-Verrière.

Et vous êtes quand même « pro-transportes en commun » ?

Oui, oui, bon, il y a pas énormément de problèmes mais depuis quelque temps il y a un peu plus de problèmes avec le A parce qu'ils font des travaux à Vincennes... ils recouvrent en fait des parties avant Vincennes et ça, ça a posé pas mal de problèmes parce qu'il y a eu pas mal de rails cassés mais sinon quand tout roule bien c'est super ! Enfin on est sûr du temps qu'on va mettre et qu'à peu près on va arriver à la même heure... Ce qui est super aussi c'est que ça régule pas mal une journée enfin pour le boulot je sais que par exemple, quand j'étais à Amiens, ça m'arrivait de travailler jusqu'à 10, 11h le soir parce que bon tandis que là, là on sait qu'il y a un truc qui s'arrête et même en discutant avec un mec qui bossait avec moi à Saint-Quentin lui aussi c'est un fana de boulot il adore ça et des fois il bossait jusqu'à une heure du matin et il s'en rendait pas compte, il était dans son truc et il travaillait et depuis qu'on est à Saint-Quentin il s'est aperçu qu'il pouvait prendre les transports et lui ça lui a régulé sa vie ! Sa femme est contente parce qu'elle le voit plus, lui il est encore plus content parce qu'il s'est aperçu qu'il passait sa vie au boulot et que c'était pas le plus important et puis voilà. Ça c'est vachement bien parce que ça régule une journée de travail et puis voilà quoi... Donc ça aide vachement...

Et vous, vous avez des projets professionnels en ce moment ?

Ouais, ouais, en fait, on va peut-être déménager en province... du côté de Lyon.

Là où est votre sœur ?

Oui, voilà, en fait, c'est un concours de circonstance pareil c'est qu'en fait quand ma boîte a décidé de faire des licenciements, moi j'étais pas super intéressé non plus et puis il y a une boîte qui m'a appelé en me disant voilà on a entendu parler de vous et est-ce que ça vous intéresserait de bosser avec nous avec des contrats et voilà... Je leur dis, pas pour l'instant et puis là ça ne m'intéresse pas forcément et puis en en discutant avec ma femme on s'est dit, tiens, pourquoi pas... Oui, c'est un truc c'est vrai que de partir en province ça nous a un peu trotté dans la tête sans vraiment le faire donc on s'est dit, pourquoi pas, donc heu j'ai profité de ce licenciement pour me porter volontaire pour être licencié et puis pour être libre et puis pour voir si je rattaque sur Lyon en septembre on se rappelle avec l'autre boîte pour voir si ça marche vraiment.

Quand vous avez dit que la province vous trottait un peu dans la tête qu'est-ce que vous vouliez dire ?

Ben... je sais pas, c'est, oui, c'est un peu bizarre comme sentiment parce qu'en fait on est très bien ici on a tout notre environnement mais heu habiter en province c'est vrai que ça nous a toujours un peu plu cette vie plus tranquille quoi ouais enfin quitter la région parisienne pour voir ce qu'il y a d'autre part c'est un peu bizarre parce qu'on est resté ici alors qu'on aurait pu aller à Saint-Quentin ou alors aller à Amiens mais c'est vrai que d'aller dans un coin qui nous intéresse et qui nous plaît ça nous aurait intéressé donc là Lyon on va y aller parce que ma sœur habite là-bas et qu'on a passé pas mal de temps là-bas le week-end et on a même passé quelques semaines là-bas et heu c'est vrai que c'était un endroit qui nous plaisait pas mal... et c'est vrai que c'est aussi un concours de circonstances parce que bon on s'est aperçu que cette ville nous plaisait et cette boîte m'a proposé un boulot donc c'est là où on s'est mis à réfléchir à ça. Alors que je pense que ma sœur n'aurait pas habité là-bas la boîte m'aurait proposé un boulot j'aurais dit ça ne m'intéresse pas trop quoi et en fait, de parler de ça et de vivre un peu enfin pas de vivre là-bas mais d'avoir passé du temps là-bas on s'est dit ouais on aimerait bien essayer de voir si on pourrait vivre autre part qu'à Noisy-le-Grand enfin bon ça ce sont des projets on verra ça en septembre... Ça va peut-être aboutir, on va peut-être pas prendre cette décision c'est pour ça que nos projets sont un peu vagues en ce moment, on va partir en vacances et voir ça après [rire]

Vous allez fréquemment en Province ?

Oui, en Corrèze, à peu près une fois tous les deux mois et après on va aussi en Vendée ou en Normandie enfin la Normandie c'est pas la super province c'est la grande banlieue c'est vraiment limite Normandie.

Au nord ouest de la région parisienne ?

Oui, voilà, c'est pas super loin non plus, c'est vrai que quand on va en Corrèze ou en Vendée c'est la province on voit des vaches [rire]... C'est vrai qu'en Normandie il n'y a que les maisons de campagne des parisiens donc on se sent pas vraiment en province.

Céline n'a jamais habité en Province ?

Non, elle a toujours habité là.

Et quand vous dites que vous avez habité quelques semaines à Lyon c'était chez votre sœur ?

Ouais, ouais, en fait, il s'est avéré qu'il y a pas mal de gens du BTS qui sont installés à Lyon et on est venus les voir et on est restés, on y a passé quoi 3 semaine là-bas pour voir les uns, les autres etc donc c'est là qu'on a vu que c'était pas mal, il y a la montagne pour faire des balades voilà.

Mais vous n'allez pas avoir les transports en commun là-bas ?

Non, il y a en a carrément pas, si, il y a le tramway, c'est super, j'aime bien ça !

Et par rapport à votre famille et votre petite, ce n'est pas dur d'envisager de quitter la région parisienne ?

Ben oui ! C'est la grande question.

La grande question ?

Oui, on sait pas, je ne pense pas qu'on puisse y répondre avant de l'avoir fait, je ne pense pas... Est-ce qu'on arrivera à se passer des amis, de la famille qu'on voit assez souvent mais ça on ne peut pas y répondre avant.

Mais en tout cas vous êtes ouvert au changement ?

Ouais, on voudrait essayer de le faire, au moins essayer et si on n'y arrive on ben on rapplique ici tout penaud pis on dira voilà c'est une erreur et puis voilà.

Donc vous pouvez partir ici tout en envisageant de revenir après ?

Oui, ben ! C'est vrai que si on y va et qu'on arrive à s'acclimater, qu'on arrive à retrouver une vie, des habitudes de vie etc ben tant mieux, si par contre on n'y arrive pas et qu'au bout d'un an on est aussi malheureux on va pas faire les masos on se dira ben ouais on a fait une erreur en fait voilà chez nous c'est là où on a grandi et voilà... Mais bon c'est vrai que quand on y a réfléchi, on s'est dit : « On est un peu masos » parce que c'est vrai qu'on a jamais voulu changer etc et puis tout d'un coup, grosse remise en cause de tout ce qu'il y a autour de nous !

Est-ce qu'il y a des amis qui, autour de vous, ont quitté la région parisienne pour aller en province ?

Oui, oui, il y en a qui sont partis à Lyon ! [rire] Non pas tous, il y en a qui sont partis en Province parce qu'ils ont eu des mutations d'autres parce qu'ils voulaient retourner dans leur famille, d'autres parce qu'ils étaient là que pour les études et qu'ils sont repartis.

Il y a vraiment des personnes que vous connaissiez ici et qui sont parties habiter à Lyon ?

Oui, oui, c'est pour ça aussi qu'on a choisi Lyon on sait qu'à peu près on ne va pas se retrouver tout seuls.

Et quand on vous demande vos origines qu'est-ce que vous répondez en fait ?

[Antoine me répond avant que j'aie pu achever ma question]
Corrézien.

Vous dites que vous venez de la Corrèze, vous ne dites pas que vous venez de l'Est Parisien ?

Non, c'est vrai que j'ai du mal à le dire, ouais quoi je suis super fier d'être né à Brive quoi, moi c'est vrai que j'adore la région, j'adore c'est dans le sang quoi... Quand on me demande d'où je viens je dis que je suis de Brive voilà quoi... Tu vois Paris ça a une connotation 'Titiparisien' alors que j'y suis mais bon voilà.

Et pour Céline ?

Alors elle, c'est paradoxal parce qu'elle est d'origine italienne, mais bon non, non ! Elle dit qu'elle vient de la région parisienne, elle assume, moi j'assume pas en fait [sourire] voilà oui.

OK

Mais moi j'irais pas vivre à Brive.

Pourquoi ça ?

Parce que je pense que la région parisienne nous a un peu déformés quoi, c'est vrai on est quand même bien habitués aux grandes villes dès tout gamin, à voir plein de choses, du bruit, tout un tas de choses et c'est vrai que d'aller à Brive c'est vachement bien pour les vacances, moi j'y suis passé enfin j'y ai passé beaucoup de temps là-bas mais heu me retrouver tout d'un coup dans une ville, c'est petit, c'est machin, je sais pas. En fait, c'est ce qu'on s'est dit, partir en province peut-être qu'on préférera faire une étape par une grosse ville de province pour voir ce que c'est autre que la région parisienne pour voir si on peut s'habituer et après aller sur une autre petite ville et comme on est quand même vachement déformé par la région parisienne on voudrait s'acclimater petit à petit... C'est ce qu'on s'est dit... C'est vrai qu'une ville comme Brive c'est quand même tout petit quoi... C'est pas Lyon du tout, du tout...

Tout à l'heure quand vous parliez de vos recherches de logement vous disiez pas Bussy, pas de pavillon neuf.

Oui, j'aime pas du tout, j'ai deux, trois potes qui habitent là-bas, c'est vrai que ça fait bizarre comme ville... des immeubles tous pareils enfin même si là [Antoine regarde par la fenêtre] ils sont tous pareils aussi là il y a quand même un centre ville, des vieilles bâtisses, un marché, tout un tas de choses... c'est vrai que là-bas, tout est super neuf, ça fait bizarre quoi c'est vraiment pas une vie... enfin les villes nouvelles qu'il y a là-bas ça donne pas envie quoi.

Est-ce que vous pensez plus tard acheter ?

Je sais pas.

Est-ce que vous en parlez ?

Non, pas du tout pour l'instant.

Lorsque que vous travailliez à Saint-Quentin-en-Yvelines est-ce que vous aviez d'autres activités là-bas que votre travail ?

Non.

Des courses par exemple

Ça oui ! De temps en temps, enfin vraiment juste pour dépanner. En fait quand on arrive là il y a le Carrefour juste à côté donc trimbaler tout dans les transports c'est quand même moins facile que de trimbaler tout des Arcades jusqu'à ici.

Vous êtes à combien de temps des Arcades ?

Là ? Moins de 10 minutes...

D'accord... C'est donc comme ça que vous vous arrangiez en fait vous faisiez les courses en rentrant

Ouais, ouais, on profitait, en fait les grosses courses se font le week-end Ah non ça, ça fait longtemps, on les fait le soir, le mercredi.

Pourquoi ça le mercredi ?

Parce que le week-end il y a trop de monde et puis sinon les courses de dépannage, c'est en rentrant du boulot à Carrouf.

Seulement ce centre commercial ?

Alors moi je ne fréquente que celui là mais Céline en fréquente d'autre... vous voulez les noms ?

Oui, si vous voulez ?

Alors ouais ! C'est une malade du shopping et de vêtements donc elle va surtout dans Paris sinon elle va au centre commercial il y en a un nouveau qui s'est ouvert...

A Collégien ?

Oui, c'est ça et l'autre qui est un peu plus loin.

Le Val d'Europe ?

Oui..., enfin, fréquenter c'est un grand mot il y a internet maintenant.

Vous commandez parfois par internet ?

Oui, ça nous arrive.

Vous pensez que vos parents vont rester ici ?

Non [sans hésitation], mon père est à la retraite dans 5 ans, ma mère est déjà à la retraite depuis 55 et heu donc ils ont jamais été super clairs sur ce qu'ils veulent faire mais heu mon père n'a qu'une envie c'est retourner à Brive, ma mère elle sait pas trop parce que d'une part elle aime bien Brive etc mais d'autre part elle passe tout son temps sur Paris, elle adore le théâtre, elle adore les expos, elle adore les musées, elle adore toutes ses activités etc donc voilà je sais pas trop.

Pensez-vous qu'ils pourraient partir à Brive et garder un pied à terre ici ?

Oui, ils en ont déjà parlé mais mon père lui ne reviendra pas, lui c'est clair dans sa tête, dès qu'il est à la retraite, lui il part, il veut partir ma mère ouais peut-être ça j'en sais rien...

Vous avez combien de voiture ici ?

Une.

Vous m'avez dit tout à l'heure que vous étiez cadre c'est bien ça ?

Oui.

Céline est née en quelle année déjà ?

En 1974 et elle est employée.

Voilà c'est fini ! Ça été ?

Entretien 24 : GWÉNOLA

Est-ce que vous pouvez me dire d'où viennent vos parents et vos grands-parents ?

C'est pas dur, ils viennent de Bretagne, tout le monde vient de Bretagne depuis plusieurs générations et plus précisément peut-être ?

Oui, je veux bien

Alors moi avant de venir ici j'ai toujours habité près de Rennes dans l'Ille et Vilaine et mes parents viennent du Morbihan et mes grands-parents aussi... D'ailleurs, moi, je m'appelle Robic et Robic. C'est un nom typiquement Morbihannais comme les anciennes générations le savent c'est le nom d'un coureur qui a gagné le Tour de France !

Un coureur cycliste mais quand ça ?

Juste après la guerre, Donc nous on est breton.

Et vous, vous êtes née à Rennes ?

Oui, en 1961.

Vous avez des frères et sœurs ?

Oui, j'ai deux frères et une sœur, les deux aînés sont nés dans le Morbihan et mon petit frère est né à Rennes, donc on est tous bretons.

Ils sont nés en quelle année ?

En 1965, en 1957 c'est mon frère aîné et ma sœur en 1959.

Vous vous rappelez les raisons qui ont amené vos parents à quitter le Morbihan ?

Oui, parce qu'en fait mes parents sont issus d'une famille d'agriculteurs et il n'était pas l'aîné donc il n'a pas pu avoir la ferme et à l'époque il y avait une usine Citroën qui ouvrait à Rennes ? Donc il était ouvrier à Rennes et il a quitté le Morbihan à ce moment-là.

A Rennes, vous habitiez dans un appartement ?

Non, non, on habitait pas à Rennes, on habitait dans un petit village à côté et qui s'appelle Le Rheu et on était en pavillon et c'est pareil ce village était assez connu chez les urbanistes parce que c'était un village qui a été remodelé en fonction de Citroën, c'est à dire qu'il y avait tous les gens qui travaillaient à Citroën qui se sont installés dans la banlieue de Rennes et ils ont réinstallé le village en fonction de ça, donc avec des maisons d'ouvriers, de contremaître, des patrons mais c'est pas comme Meunier parce que là les gens étaient tous sur place tandis que là les gens travaillaient à Rennes et venaient habiter là c'était un peu comme une cité dortoir mais pas mal organisée avec des loisirs et avec surtout les ouvriers qui étaient mêlés au directeur il y avait le directeur de mon père qui habitait en face de chez nous.

Et vous, vous avez grandi là-bas ?

Oui, jusqu'à, jusqu'au BAC bien sûr et après j'ai fait trois ans de prépa à Rennes donc oui, jusqu'à 20 ans... Mais bon à l'époque j'étais déjà plus chez mes parents, j'étais à Rennes, après le bac j'étais plus chez mes parents mais j'étais toujours à Rennes.

Vous habitiez avec des amis à ce moment là ?

Oui, en cité universitaire...

A 20 ans donc

Oui, j'ai eu mon concours et après je suis venu à Saint Cloud où j'étais reçue au concours de ENS l'Ecole Normale Supérieure et donc je suis venue m'installer à Saint Cloud pour 4 ans et puis 4 ans d'école donc on a habité 4 ans à Saint Cloud.

Vous dites « on » ?

Oui, mon mari aussi [rire] oui, on s'est connus à l'école de Saint Cloud, lui aussi vient de Rennes mais on ne se connaissait pas à l'époque.

Et vous l'avez rencontré à Paris...

Oui, à Saint Cloud.

D'accord, et de suite vous avez aménagé ensemble ?

Ben en fait, on était dans des chambres dans l'école donc oui, je crois que la dernière année on était dans une chambre commune mais bon on était tous ensemble... Je crois que c'est la deuxième année où on a eu une chambre tous les deux... Oh je ne sais plus si c'est la deuxième ou la troisième année mais en tous cas on a eu une chambre ensemble.

Lui est aussi originaire de Bretagne alors ?

Oui, de Saint Malo... [silence]

Il est né en quelle année ?

1960.

Et par la suite qu'est-ce qui s'est passé ?

Alors, après donc on a eu notre agrégation tous les deux au bout de trois ans, la 4ème année moi j'ai fait un DEA, lui a fait une année un peu sabbatique de musique, il aime bien la musique et donc là là ! On était plus à Saint-Cloud on était à Fontenay-aux-Roses, c'est à dire dans le sud parisien. J'avais pris, enfin par hasard, je cherchais un appartement et j'ai trouvé un appartement non est-ce que c'était cette année là ?... Non ça c'était l'année d'après, c'est l'année où il a fait son service donc on avait un petit appartement comme on avait qu'un salaire donc c'était un tout petit truc donc avant on était avec d'autres copains qui venaient de Saint-Cloud, on a fait une maison commune à Massy-Palaiseau, un grand pavillon, on habitait à cinq.

Vous aviez 25 ans à peu près ?

Oui, 23-24 je sais plus voilà et l'année d'après on s'est installés tous les deux à Fontenay-aux-Roses dans un tout petit appartement alors à Massy c'était un pavillon et à Fontenay c'était un tout petit appartement parce que Vincent pendant ce temps là faisait son service.

Vous connaissiez des gens en région parisienne avant d'y venir ?

Pas du tout... heu ! J'étais venue une fois parce que mon frère y a fait des études, il est venu 1 an ou deux donc j'ai passé 15 jours à Paris mais je connais pas du tout... j'ai découvert Paris très tard pas avant 20 ans en tout cas. Non, non, moi, je ne connaissais personne sauf des amis d'amis et pis en me promettant bien de ne jamais y résider d'ailleurs ! [rire]

Lorsque vous avez trouvé cet appartement à Fontenay il y avait une raison particulière qui vous a amenée là-bas ?

Non pas du tout, j'ai dû trouver par hasard un appartement par agence... A Saint Cloud on savait que c'était trop difficile, d'ailleurs on avait déjà fait une recherche, une pré-recherche, pour aller à Massy on était déjà parti de Saint-Cloud parce que c'était déjà trop cher et c'est de Massy que j'ai dû trouver Fontenay, je ne m'en souviens plus en tout cas c'était par agence et j'avais pas de raison de chercher dans un endroit plutôt qu'un autre mais quand même plutôt dans le sud je pense parce qu'on était à Massy à ce

moment là je pense que c'est une agence de Massy qui a trouvé ça je suppose je ne m'en rappelle plus trop bien je ne cherchais pas spécialement le sud ou l'ouest... Alors après qu'est-ce qui s'est passé...

On est restés qu'un an car c'était vraiment petit, pas terrible, et on a cherché ailleurs et on a trouvé là, on est arrivé dans l'Est... On est arrivé à Chênevières, dans le 94, près de Champigny.... Alors à ce moment là Vincent était nommé déjà comme prof à Nogent-sur-Marne c'est pour ça qu'on a cherché dans ce coin là et moi j'enseignais à Paris... Donc c'est plutôt pour lui qu'on a cherché dans l'Est et là on est restés quelques années...

On est au début des années 80 c'est bien ça ?

Alors 1982, c'était l'AGREG à Saint Cloud donc 1983 on devait être à Massy... Ah non 1985 l'AGREG qu'est-ce que je dis ! 1982 c'était Saint Cloud oui, c'est comme ça que j'ai des repères donc on a été nommés en septembre 1982, 1985 c'était l'AGREG donc 1986 c'était Massy, l'année 1986-87 Fontenay-aux-Roses donc c'est à partir de 1987 jusqu'à 1990 puisqu'on a notre fils qui est né en 1989 et on est partis quand il avait 1 an ½ ! Voilà moi à l'époque je travaillais encore à Paris. En fait, moi je faisais enseignement et puis thèse et j'ai arrêté ma thèse et à partir de 1989 j'ai été en collègue.

Au moment où vous eu votre premier enfant ?

Oui, là j'étais déjà nommée voilà et j'ai arrêté en cours d'année... à Vincennes. Là on était toujours à Chênevières et je travaillais à Vincennes pour un an et Vincent à Nogent... Voilà ça c'est l'année 1988-1989.

C'était quel type de logement ?

Un appartement duplex.

Lorsque que vous avez aménagé là-bas, est-ce que il y avait des éléments qui étaient importants pour vous ?

Oui, on cherchait un appart' assez calme parce que Vincent fait de la musique et on ne voulait pas déranger les voisins donc on avait juste un voisin qui était au-dessous et qui travaillait de nuit donc c'était super... On était dans un endroit qui était calme, dans une impasse voilà !

D'autres choses étaient importantes pour vous ?

Non... Il fallait que ce soit à l'Est mais autrement c'est vrai qu'on a pas... c'est vrai qu'on a trouvé là par agence, pareil... On aurait bien voulu un pavillon mais c'était trop cher et on a trouvé ça, c'était presque un pavillon, c'était vraiment pour que Vincent puisse jouer de la musique... A partir de là quand Benjamin est arrivé on a essayé de chercher une maison à acheter en 1990... En 1990 on a cherché un pavillon.

D'accord, au moment où vous habitez à Chênevières, quel mode de transport vous preniez pour vous rendre sur votre lieu de travail ?

Le RER.

Tous les deux ?

Non, heu ! Si, tous les deux, si, si... Après, Vincent a été nommé à Noisy-le-Sec donc je sais plus exactement quand et combien de temps il est resté à Nogent et donc là il prenait la voiture donc quand il était à Nogent et moi à Vincennes c'était le RER et à partir du moment où lui a été nommé à Noisy-le-Sec et moi après Vincennes moi j'ai été nommée en 1990 à Villiers-sur-Marne et là aussi je prenais la voiture.

Hum...

Alors là, c'est juste à côté de Chênevières mais en transport en commun ça me paraissait très compliqué alors qu'en voiture j'étais à 5 minutes.

Et lorsque vous êtes arrivé à Chênevières est-ce que vous avez regardé les transports en commun ?

Non, non, parce qu'on avait une voiture de toute façon mais bon c'était pratique mais on était assez loin quand même, le RER, c'était à Saint-Maur et Chênevières c'est tout en haut de Sainte-Maur et il fallait au moins 20-25 minutes à pied.... Donc si on avait vraiment pris ça comme critère on aurait cherché plus près.

Donc, du fait que vous aviez déjà une voiture vous ne vous êtes pas vraiment posée la question...

Oui, c'est ça et puis on y allait en marchant le plus souvent mais c'est vrai que ça n'a pas été le critère et après non plus quand on a cherché un pavillon comme on avait deux voitures à ce moment là ça pas été le fait que Torcy a le RER, ça tombait bien mais c'est pas pour ça qu'on a choisi Torcy.

A quel moment avez-vous acheté la deuxième voiture ?

Alors ça ? Ça c'est une bonne question, je pense qu'on l'avait déjà à Chênevières non c'est pas sûr mais ça est-ce que c'est en arrivant ici ? Ça se peut oui, ça doit être en arrivant ici parce que pourtant s'il était à Noisy-le-Sec en même temps que moi à Villiers on avait besoin chacun d'une voiture... Ah si à ce moment là il a acheté un scooter ça doit être ça ! L'année où il a été nommé pour Noisy-le-Sec donc on a acheté un scooter et en arrivant ici on avait une voiture et un scooter et on s'est fait voler le scooter et je pense que c'est à ce moment là qu'on a eu la deuxième voiture.

D'accord

Donc on arrive à Torcy.

Vous connaissiez Torcy à ce moment là ?

Non pas du tout, on cherchait un pavillon donc plus on se rapprochait de Paris plus c'était cher, et Chênevières c'était déjà assez près de Paris donc on cherchait dans le coin mais c'était trop cher et impossible pour nous donc du coup, on a reculé un petit peu et en fait on a... on connaissait Lognes quand même grâce à mon beau-frère donc eux ils habitaient là depuis une dizaine d'années on va dire, donc on connaissait un petit peu le coin sinon non.... On a visité deux trois pavillons dans le coin de toute façon plus près de Paris c'était beaucoup plus cher et ça commençait à être abordable on arrivait dans cette région là... On a visité à Champs-sur-Marne puis à Torcy... A Villiers-sur-Marne aussi mais c'est ici que ça nous a le plus plu... Ça correspondait le mieux à nos attentes c'est à dire le pavillon assez isolé les uns des autres, au début on cherchait des pavillons non mitoyens pour la musique toujours en fait on s'est aperçu qu'ici on était très bien isolés parce qu'en fait on touche pas par le garage donc il y a pas de bruit direct en plus c'est une impasse le fait que ça soit une impasse ça nous plaisait bien aussi parce que notre fils était petit à l'époque... Là où on habitait à Chênevières on était quand même près d'une grande rue donc là c'était bien... Donc nous, notre critère c'était un pavillon assez bien isolé on va dire... Et puis quand on est arrivés ici on a vu qu'il y avait plein de lacs, ça nous a bien plu.

Vous avez envisagé l'appartement ?

Non ! Parce que nous, on a toujours vécu en pavillon autant Vincent que moi, on se voyait pas habiter dans un appartement, ça allait bien au départ ponctuellement parce qu'on savait que c'était transitoire pis avec Benjamin on voulait un jardin même s'il était tout petit on voulait un jardin pis non en plus la question de l'appartement avec le bruit d'entendre les gens et tout... On préférait trouver un tout petit pavillon plus loin de Paris qu'un grand appartement près de Paris.

Vous avez acheté ?

Oui, en 1990.

La maison n'était pas neuve ?

Non, elle avait déjà 10 ans. On est arrivés l'année de la garantie décennale.

C'était la première fois que vous envisagiez d'acheter ?

Oui.

Vous vous souvenez pourquoi à ce moment là ?

Je pense que c'est parce qu'on avait chacun notre poste, et qu'on avait un gamin je pense que c'est surtout ça.

Lorsque vous êtes arrivés ici vous envisagiez de rester longtemps ?

Non, on savait pas, on s'était dit pour 5 ans, on verra bien et puis comme ça on disait 5 ans et après 10 ans mais non on avait pas de projet on ne savait pas en fait... On avait déjà à l'époque demandé une mutation ailleurs et évidemment on ne l'avait pas eue quand on est jeune prof c'est une histoire de points donc on avait demandé on avait rien eu et donc on s'était dit de toute façon on va rester là, on est pas trop loin de notre boulot chacun donc on s'était dit qu'on allait attendre d'avoir des points et puis finalement on s'est bien plus et on y est encore voilà !! Si, on parlait vaguement l'année dernière de chercher autre chose d'un peu plus grand...Mais on a un peu laissé tomber.

Est-ce que le fait de s'installer à Torcy a changé quelque chose dans vos habitudes ?

Heu ben forcément puisque c'était un pavillon déjà, donc on avait un jardin et puis c'était beaucoup plus, ça faisait un petit peu petite ville de province, un quartier de province. A Chênevières on était en centre ville hein donc si ça a changé dans le sens où maintenant je prends beaucoup plus la voiture alors que là-bas je ne la prenais pas j'avais tout sur place.

Pour les commerces de proximité vous voulez dire ?

Pourtant si, il y en a, donc j'y vais assez fréquemment mais je prends la voiture surtout depuis que j'ai des enfants pour les amener à droite et à gauche.

Vous avez combien d'enfants

On en a deux, le deuxième est né en 1992. Elle n'a connu qu'ici.

Donc ce qui a changé c'est le cadre de vie et ...

Oui, le cadre de vie, l'environnement, oui, oui, je ne sais pas si vous connaissez Torcy il y a énormément de lacs donc déjà pour me promener avec Benjamin quand il était petit bébé à Chênevières c'était un peu compliqué parce que c'était le centre ville et les trottoirs, c'était un peu compliqué, ici c'était le paradis ! En plus la poussette rentrait directement dans la maison, donc c'était pratique et on allait directement en promenade donc c'est vrai que pour les deux enfants c'était super mais autrement c'est vrai que je trouve que j'utilise beaucoup la voiture.

Est-ce votre déménagement, pour vous a changé quelque chose dans votre trajet pour aller au travail ?

Pour moi ça a rien changé, c'était un peu près pareil avant, c'était pas très loin de Villiers, là c'est 5 minutes de plus donc ça a pas beaucoup changé par contre pour Vincent ça devenait loin effectivement donc là l'année dernière, il a changé, il est à Lognes parce qu'il était à Noisy-le-Sec toujours et c'était 1h30 et ça c'était pas bien, c'était le point noir, c'était trop loin donc là au bout de 13 ans il a demandé sa mutation il avait beaucoup de points, du coup il l'a eu, maintenant il est à 5 minutes il y va à vélo.

A vélo

Oui, à vélo, c'est vrai que c'est mieux ! Mon fils aussi va à l'école à vélo, au lycée et quand il pleut il y va en voiture ou en bus c'est vrai que ça, ça change aussi, on utilise plus les deux voitures tous les jours.

Mais vous en avez toujours deux ?

Oui, on en a toujours deux quand même.

Combien de temps mettait votre mari pour aller à son travail, pour aller à Noisy-le-Sec ?

Dans le meilleur des cas en général une demi-heure mais ça peut aller jusqu'à 1h30 et de Chênevières c'était plutôt une demi-heure de moins on va dire mais ça dépendait des heures... on va dire dans le pire des cas.

Et pour vous, vous m'avez dit que ça ne changeait pas grand chose

Non, non, toujours ¼ d'heure quoi avant je mettais dix minutes mais ça ne change pas beaucoup.

Et par rapport à Paris est-ce que vous fréquentez plus ou moins Paris qu'avant ?

Avant on allait énormément à Paris. Quand on habitait à Saint-Cloud forcément parce ce que je découvrais, je ne connaissais pas Paris c'est vrai, on découvrait, on prenait le métro, on y allait à pied. Après c'est vrai qu'à Chênevières on y allait de moins en moins mais c'est vrai que Vincent continue beaucoup à aller à Paris pour la musique. Il va souvent voir ses copains pour jouer par contre il ne prend plus du tout jamais le RER il y va qu'en voiture.

Hum...

Il y va qu'en voiture, quitte à chercher un parking payant pour ne pas galérer à chercher une place mais il n'y va plus en RER... Moi quand je vais à Paris je prends régulièrement le RER.

Quand vous dites qu'il ne prend plus du tout le RER... ?

Oui, quoi ! Les contraintes déjà d'ici il faut y aller en voiture aussi au RER ou à pied mais c'est pas tout près donc déjà prendre la voiture, poser la voiture dans un parking, la reprendre et rentrer tard le soir parce que c'est surtout le soir qu'il y a va, il y a toujours le risque que le RER soit fini, il y a le fait de prendre le RER ou notamment ou il y a du monde... C'est vrai que c'est insupportable quand je pense à tous ceux qui vont en RER tous les jours... Moi ça va j'y vais que de temps en temps je le prends peut-être deux fois par mois maximum... Même moi j'aurais tendance à y aller en voiture maintenant et puis maintenant je connais bien.

Vous vous sentez plus à l'aise dans vos déplacements, vous connaissez mieux la région maintenant ?

Oui, oui, au départ j'osais pas aller à Paris en voiture parce que ben oui, parce qu'on est vite embranché dans des endroits qu'on connaît pas et surtout toute seule ! Encore à deux, on regarde sur un plan mais tout seul... Maintenant ça va, je connais suffisamment pour me repérer donc je préférerais prendre le RER.

Alors qu'aujourd'hui...

Ben oui, pis ça revient cher les transports aussi surtout quand on va à plusieurs !

Vous avez peut-être une carte ?

Ben non, juste des tickets, je n'y vais pas assez souvent pour que ça soit rentable.

Et si les tarifs étaient plus avantageux ?

Hum... Ça dépend ouais, pour la journée oui, si c'était moins cher je le prendrais j'irais pas en voiture c'est sûr mais le soir non, le soir vous êtes tributaire du dernier RER donc non le soir je pense que je continuerais à prendre la voiture. En journée c'est vrai que si ça serait un peu moins cher peut-être... Et pis, on n'est pas loin en voiture. On est à une demi-heure de Paris quand ça roule... On se débrouille pour y aller au moment où ça roule c'est vrai que c'est plus pratique... Le RER c'est pas loin mais si vous le prenez et qu'il n'arrive pas exactement où vous voulez aller vous mettez plus de temps...

Lorsque vous êtes arrivés ici, est-ce que vous avez regardé les équipements scolaires ?

On a regardé en passant mais c'est vrai que Benjamin avait 1 ans et demi à ce moment là, il a continué la crèche cette année là, en fait on est arrivés vers la Toussaint, il a continué la crèche à Chênevières c'est vrai qu'on a vu qu'il y avait des écoles, on avait demandé à l'ancien propriétaire aussi, qui nous a dit qui connaissait bien mais c'est vrai que ça pas été le critère.

Hum...

Le lycée ou le collège on ne connaissait pas du tout les réputations.

Donc c'était le cadre de vie ?

Oui, oui, et puis surtout le pavillon quoi. On voulait un pavillon c'était surtout quand même ça et on a choisi le pavillon par rapport aux autres parce ce que on était en impasse, on était tout près du lac...

Vous m'avez dit tout à l'heure que votre beau-frère habitait à Lognes, est-ce que vous en avez tenu compte dans votre choix ?

Oui, c'est vrai qu'on venait à Lognes régulièrement, peut-être je ne m'en rends pas compte mais c'est vrai que ça se peut, on était pas en territoire inconnu c'est sûr. Bon ils ont déménagé un peu après, ils ont été à Bussy-Saint-Georges mais notre famille est en Bretagne, on s'est éloignés encore. Ça, par contre, c'est pas pratique pour retourner en Bretagne, une heure peut-être en plus. J'ai un frère qui est près de Versailles, il gagne une heure par rapport à nous ! Mais bon la banlieue ouest on l'avait quittée depuis 2-3 ans et puis maintenant c'est encore plus cher qu'ici... On aurait pu peut-être trouver un appart' là-bas mais pas un pavillon... Les critères c'étaient on veut un pavillon quoi... C'est vrai on n'avait pas du tout d'argent au départ on ne pouvait pas se permettre ni plus près de Paris, ni plus à l'ouest et puis de toute façon on était déjà nommés dans l'est donc voilà... [silence] mais moi je ne regrette pas du tout. On était bien à l'ouest à Saint-Cloud, on était très bien, quand on est arrivé là c'était bien et ça reste très bien aujourd'hui... sauf que les réputations de collèges et de lycées je les ai connues qu'après mais enfin ils sont bien quand même...

Quelles sont les personnes qui vous sont proches aujourd'hui ?

Proches affectivement ?

Oui

La famille bien sûr, j'ai un frère, une sœur qui sont restés en Bretagne et mon petit frère il est dans le territoire de Belfort donc on est ont très proches ! On part en vacances ensemble, autrement il y a les amis qu'on a connus ici par les enfants.

Dans le quartier ?

Oui, mais ils y sont pas forcément encore maintenant c'est à dire qu'on a connu pas mal les parents de copains de Benjamin qui sont proches et notamment nos meilleurs amis qui sont repartis en Bretagne et qu'on continu à voir donc en fait on a connu par le biais de l'école.

Et les autres personnes dont vous parlez sont aussi originaires de Bretagne ?

Non, non, on les a rencontrés un peu par hasard...

Mais ce sont des personnes que vous continuez de voir ?

Oui, oui, d'autant plus en Bretagne ! On continu à les voir alors il y a aussi les anciens de l'école on les voit régulièrement.

Ceux avec qui vous avez eu une coloc ?

Oui, aussi pas tous, mais oui, on les voit régulièrement.

Ils habitent où aujourd'hui ?

Il y en a très proche qui habitent à Strasbourg, il y en a d'autres qui sont à Marseille, deux couples d'amis à Marseille et surtout ceux qui habitent à Saint-Cloud. Il y en a d'autres qui sont à Versailles.

Il y en a quand même qui sont restés en région parisienne ?

Oui, mais lui il était originaire de la région parisienne.

Et pas les autres ?

Les autres non... Celui qui est à Strasbourg, il est resté assez longtemps en région parisienne il est parti à Strasbourg il était originaire de Metz et puis ceux qui sont à Marseille il y en a un qui était de Nantes, originaire de Nantes et eux aussi ils sont restés assez longtemps en région parisienne et elle était pas de Marseille mais du sud quand même... Oui, il y en a quand même qui sont restés mais en fait les gens qui sont venus dans cette école il y avait très peu de parisiens, de la région parisienne quoi c'est vrai que les gens ont tendance à repartir.

Les personnes que vous voyez fréquemment...

Oui, je les vois pendant les vacances alors par contre parmi les amis proches il y a tous les copains de la musique là on se voit, beaucoup aussi là c'est tous les copains de la région parisienne... qu'on a connus par la musique.

Ce sont des personnes qui habitent à Paris ?

Paris surtout la banlieue... Par exemple ceux qu'on a vus hier habitaient dans le nord mais banlieue proche Clichy...

Hum...

Oui, il y a donc les anciens de l'école, les gens qu'on a connu ici.

Quand vous voyez les amis de la musique, qu'est-ce que vous faites comme activité ?

Avec eux, mon mari ils jouent... Moi j'écoute et je danse parce que c'est de la musique traditionnelle donc moi je danse... Sinon on se retrouve chez l'un ou chez l'autre ...

Et les amis que vous avez connus par le biais de vos enfants ?

On mange ensemble. Ceux de Fougères en Bretagne on part en vacances avec eux autrement oui, on a des amis à Noisiel alors là on peut se voir à l'improviste, prendre un café, manger ensemble... On n'aurait pu les rencontrer par ailleurs puisqu'on fait de la chorale ensemble. On s'est rencontrés après la chorale mais on aurait pu se rencontrer avant, c'est vrai qu'avec les enfants on se rapproche assez facilement.

Ils ont quel âge aujourd'hui ?

Ma fille est en 5ème heu en 4ème elle rentre aujourd'hui et Benjamin est au lycée. Ma fille que je vais chercher tout à l'heure en voiture et mon fils prend le vélo... Il a pris le bus un petit peu l'année dernière et en fait ça m'a coûté cher pour pas grand chose parce qu'il le prenait pas du tout... Bon les jours où il fait très froid, je l'accompagne mais sinon il préfère le vélo.

Est-ce que vous pouvez me raconter un week-end ?

Oui, mais là c'est pas très pratique parce qu'on a pas vraiment repris mais généralement il y a une grande partie du week-end où on bosse pour préparer les cours et corriger les copies. Alors si, Vincent cette année il travaille le samedi matin. Et autrement, de toute façon, il y a souvent un cinéma à la ferme du Buisson ! Là par contre je suis ravie de la programmation et puis on reçoit aussi... On essaie de ne pas trop prendre la voiture sauf si on va voir les copains, sauf si on va à Paris, je sais pas si on ne va pas partir en forêt pour faire une grosse balade. Ça me plairait bien mais on le fait rarement. J'ai la flemme de prendre la voiture mais ces jours-ci, comme il faisait très beau, on prenait le vélo pour aller sur les bords de Marne ou aller se baigner, on le fait régulièrement ça aussi quand il fait beau mais c'est vrai que dans l'année il y a une grande part le week-end qui est consacrée au boulot et les enfants ont leurs activités.

Vous les amenez...

Oui, j'amène ma fille au cheval, au poney club de Torcy et à la danse. Cette année, je ne sais pas trop ce qu'elle va faire.

A Torcy ?

Oui, la base de loisirs.

Et la danse ?

A Torcy aussi. Juliette, elle fait de la danse à Torcy, et à Noisiel, comme elle est en classe musicale, elle est au conservatoire de Noisiel mais elle a gardé, comme elle était à Torcy avant, quelques activités musicales aussi...

Vous l'accompagnez toujours ?

Non. Des fois elle prend le bus mais je ne veux pas qu'elle prenne le bus avec le violoncelle, elle fait du violoncelle.

Hum...

Pour la musique c'est pas pratique du tout... C'est fragile dans le bus, ils sont souvent serrés. Donc moi j'ai pas envie qu'elle l'abîme... Elle est vraiment petite ma fille j'ai pas envie qu'on l'embête du fait qu'elle a un violoncelle alors autrement elle le prend quand même...

Tout à l'heure vous m'avez parlé de la ferme du Buisson pour le cinéma est-ce que vous fréquentez d'autres lieux culturels ?

Oui, l'espace Michel Simon de Noisy-le-Grand. Il y a aussi celui de Torcy mais c'est souvent en lien avec la ferme du Buisson, c'est à dire qu'il y a une programmation qui se fait en lien avec la ferme du Buisson qui se fait à l'espace Ventura à Torcy donc c'est surtout ceux là ! Ça ne nous empêche pas d'aller de temps en temps à Paris et puis à Bobigny parfois il y a une bonne programmation.

Pour vous, vous diriez que vos activités culturelles c'est plutôt ici ou à Paris ?

Ici... de plus en plus on préfère venir ici parce qu'on a pas de problème pour se garer et parce que c'est moins cher aussi parce que très souvent les programmations sont les mêmes qu'à Paris donc s'il y a les deux on préfère ici, bien sûr s'il n'y a qu'à Paris, on va à Paris...on va voir beaucoup de spectacles de danse la plupart du temps on en trouve ici de la danse contemporaine... A Noisy-le-Grand il y en a beaucoup et la Ferme du Buisson aussi...Ce qui n'était pas le cas avant, on ne connaissait pas.

Donc à nouveau il y a l'idée du temps pour connaître

Oui, tout à fait, je n'aurais jamais deviné qu'il y avait tout ça aussi... En venant habiter c'était pas mon critère du tout mais maintenant qu'on y habite, on en profite !

Comment vous avez découvert par exemple la ferme du Buisson ?

Pfff! Peut-être par le cinéma au départ je pense que c'est ça c'est le cinéma le plus proche de chez nous d'accord donc après on s'est rendu compte de ce qu'il y avait... Pour le cinéma je ne vais que là... On a plein de multiplex dans le coin mais c'est pas du tout la même chose, ça sent mauvais, c'est cher alors que la ferme c'est un cinéma d'Art et d'Essai donc quand il commence à 9 h c'est 9h quand c'est fini, vers 10h30 on rentre.

Vous rentrez directement après la séance ?

Oui, oui, sinon on se retrouve directement avec les copains par hasard mais même c'est exceptionnel.

Vous n'allez jamais au restaurant après ?

Non jamais, pas du tout, ça nous arrive mais c'est vraiment pas dans nos habitudes... On préfère inviter les copains ici plutôt que d'aller au restaurant.

Pour quelles raisons vous fréquentez Paris en dehors des activités culturelles ?

Pour voir les copains aussi ceux qui habitent à Paris. Vincent c'est pour ses répétitions de musique autrement non c'est pour les expos, le théâtre surtout pour ça donc ça reste vraiment ici. Ça ne nous est

jamais arrivé d'aller à Paris juste pour nous balader par exemple mais ça arrive quand même... Mais bon pourquoi aller à Paris ?

Je ne sais pas, je vous pose juste la question

Oui, oui, mais pourquoi on pourrait aller à Paris ? Juste pour se balader mais on peut le faire ici... si, pour aller au resto, ça m'arrive par exemple quand on se retrouve entre anciens collègues par exemple on se donne rendez-vous à Paris pour pouvoir rencontrer tout le monde on va au resto c'est vrai...

Est-ce que vous pouvez me raconter maintenant une journée même si vous n'avez pas vraiment encore repris le travail ?

Oui, oui, admettons par exemple demain je vais aller au collège le matin donc je dois préparer les cours, je vais manger à la cantine, l'après-midi j'ai les cours... en rentrant en général soit je passe prendre ma fille au collège soit je l'amène dans une activité parce qu'il y a souvent une activité le soir heu l'année dernière le mardi j'allais faire du stretching.

Où ça ?

A Torcy et puis parfois... et puis après je rentre, je bosse un petit peu, soit des cours à préparer, soit des copies et pis de temps en temps il y a le cinéma et de temps en temps un film DVD qu'on regarde mais on regarde très très rarement la télé.

Et les courses ?

Ah oui, il y a les courses, j'essaie d'éviter Carrefour... J'ai un petit Franprix à côté donc j'y vais tout le temps là je vais y aller tout à l'heure en passant, alors à quel moment, moi j'ai la chance d'avoir un boulot donc en général j'y vais le jour où je bosse pas, donc le mercredi.

Et votre docteur ?

Le docteur, on a la chance de pas être du tout malade donc on y va en début d'année pour les certificats médicaux, le dentiste c'est une fois par an c'est pareil.

Tout ça à Torcy ?

Oui, oui, à Torcy quoique j'en ai un qui était à Torcy et qui est maintenant à Noisy-le-Grand et puis il y a l'ophtalmo qui est à Noisiel aussi parce qu'on est tous porteurs de lunettes bon ça se voit pas on a des lentilles on y va une fois par an et pas plus et en général c'est en début d'année maintenant quoi.

Vous avez gardé certaines habitudes de Chênevières?

Non, non j'ai changé un peu au hasard en fait.

Votre banque ?

Ben quand on est rentrés dans l'enseignement on s'est mis à la Bred à Torcy quand on s'est installés ici... On n'a pas gardé notre banque ou nos médecins.

Ils vous arrivent parfois de retourner à Chênevières?

Chênevières ? Jamais d'autant plus qu'on avait pas eu le temps de copiner enfin on n'a pas d'ami là-bas on n'est pas restés longtemps et Benjamin était trop petit donc on n'a pas d'attaches du tout.

Est-ce que vous envisagez à court ou moyen terme de déménager ?

A moyen terme oui, je pense, on ne va pas rester là toute notre vie... On aimerait bien avoir plus grand, une plus grande maison pour l'instant on ne cherche pas trop mais peut-être qu'on va chercher plus sérieusement mais dans le coin... Pour l'instant ce serait de déménager pour avoir une plus grande maison mais c'est tout, par pour changer d'endroit.

Dans le coin ?

Oui, dans le Val Maubuée à peu près.

Qu'est-ce que vous appelez le Val Maubuée ?

Noisiel, Torcy, Lognes, Champs, ces communes là pas très loin quoi, vu que Vincent est nommé juste à côté ça serait bête de s'éloigner... Mais on ne cherche pas vraiment non plus c'est pour ça que je dis moyen terme quoi c'est pas une urgence... Mais moi dans un avenir plus lointain je ne pense pas rester toute ma vie ici je pense que je retournerais en province.

Malgré tout ?

Oui, je pense.

Est-ce que vous pourriez envisager de vous installer un peu plus à l'Est vers Bussy-Saint-Georges, Magny ou Bailly ?

Non, non ça pas du tout c'est trop américanisé... Ben avant quand il y avait le vieux Bussy, Bussy-Saint-Martin c'était très sympa mais le nouveau Bussy avec les maisons énormes... C'est vrai que les maisons sont plus grandes [rire] non je préfère un cadre plus ancien... Montévrain tout ça non !! Quelque chose qui était mignon au départ et qui est devenu abominable quoi des pavillons neufs...

Est-ce que vous trouvez que votre environnement a changé depuis que vous êtes installée ?

Non.

Votre quartier ou les alentours ?

Mon quartier non, franchement.

Si je vous parle de Marne-la-Vallée si ça vous évoque quelque chose à quoi ça vous renvoie ?

Pour moi c'est ici, c'est le Val Maubuée, c'est plus l'ancien enfin les premiers développements de cité comme ici Marne-la-Vallée pour moi c'est pas du tout le Val d'Europe et tout ça... Ça en fait partie je suppose mais pour moi c'est plutôt ici... C'est pas du tout construit comme ici les maisons là-bas sont vraiment sur le modèle américain les pavillons qui n'ont pas... qui sont beaucoup plus grand déjà ça ne commence pas au même prix déjà... Les pavillons sont grands, les jardins sont grands si possible pas de barrières entre les jardins comme en Amérique et puis tout est tellement grand qu'il faut forcément prendre la voiture pour se déplacer ça, ça ne me plaît pas du tout moi je vais chercher mon pain et mes œufs et tout ça à pied quand même... Même pour aller à l'école parce que du coup les résidences sont tellement grandes que pour aller à l'école il n'y en pas beaucoup qui y vont à pied ça j'aime pas c'est éloigné tout le monde tout est loin c'est une voiture obligatoire... Même si je me sers beaucoup de ma voiture je me rends compte que je pourrais moins m'en servir et les enfants maintenant se débrouillent relativement tout seuls alors que là-bas ils ne pourraient pas, c'est trop loin... Maintenant mon fils se débrouille tout seul s'il veut aller au badminton il peut y aller à vélo ou à pied enfin bon il se débrouille mais je pense que là-bas c'est pas possible parce que tout est trop loin... Quand on habite Bussy-Saint-Georges et qu'on veut aller faire les boutiques au centre ville, on est obligé de prendre la voiture... Ma belle-sœur qui habite aux Etats-Unis c'est pareil, elle ne peut rien faire à pied, c'est ça qui ne me plaît pas du tout pis c'est assez froid... on a l'impression qu'il y a pas de vie et que tous les gens sont pareils... Moi, ce que j'aime bien ici c'est un petit peu ce que j'avais quand j'étais petite et que j'habitais dans un petit village, une petite ville avec tout ce qu'il faut au centre ville pas très éloigné du centre ville une proximité... Donc j'ai l'impression que là-bas à Magny-le-Hongre et toutes ces villes c'est Carrefour c'est peut être une fausse impression mais j'ai pas l'impression qu'il y a des services de proximité j'aimerais pas du tout habiter là-bas même s'il y a de belle maison...

Je crois qu'on a fait le tour de la question et puis vous m'avez dit que vous deviez partir à 10h30

Fin de l'entretien

Entretien 22 : PAULA

D'où viennent vos grands-parents et vos parents ?

Alors moi, j'ai des grands-parents maternels donc mon grand-père de Bretagne qui est venu à Paris je crois il devait avoir, il a rencontré ma grand-mère à Paris... Voilà ça c'était du côté maternel maintenant du côté paternel donc un grand-père qui est né en Corse, il a créé une entreprise sur le continent et là toute la famille a suivi. Ma grand-mère maternelle est une parisienne depuis x génération. Donc ce sont essentiellement des parisiens depuis plusieurs générations.

Vos parents sont donc nés à Paris alors ?

Mes parents sont nés à Paris, oui.

A Paris même ?

Oui, mon père 18ème et la mère 16ème.

En quelle année ?

33 tous les deux.

Où ont-ils habité ensemble par la suite ?

En fait, ils ont divorcé au bout d'une dizaine d'années de mariage et il n'a pas changé de logement parce qu'il était propriétaire de plusieurs logements à Paris et ma mère est restée aussi à Paris... Non c'est vrai ils sont toujours restés à Paris.

En quelle année êtes-vous née ?

1962 à Paris.

Vous avez eu des frères et sœurs ?

J'ai eu une demi-sœur qui est née en 1975.

C'est un enfant de votre père ?

Oui, c'est ça.

Où vivent vos parents aujourd'hui ?

Mon père vit moitié à Paris, moitié en Espagne.

Et votre demi-sœur ?

Elle est en Espagne.

D'accord, alors maintenant pour vous, comment les choses se sont déroulées ?

Vous voulez savoir comment j'ai quitté Paris, comme je suis arrivée ici ?

Oui, je veux bien

En fait j'ai quitté le domicile parental enfin nous c'était simple [...] on est parti au Canada en 1983, je suis rentrée en 1989 et après entre-temps je m'étais mariée donc si j'ai atterri ici c'est parce que j'ai mes beaux-parents, donc du côté de mon mari, qui étaient installés à Lagny-sur-Marne donc eux ils ont vécu à Paris, en Afrique, puis ils sont revenus sur Paris et quand ils ont eu l'âge de la retraite ils ont voulu se rapprocher de leur premier fils et de leur belle-fille qui était à Dampmart sinon ils ne seraient jamais venus ici en fait. En fait en vendant leur appartement à Paris ça leur a permis d'avoir une grande maison avec un grand

jardin. Donc voilà quand on est rentré du Canada, moi j'avais déjà ma fille, donc voilà on s'est dit qu'on allait peut-être se rapprocher de la famille... En fait on a quand même cherché sur Paris mais c'est vrai qu'on a eu du mal en rentrant du Canada de se retrouver un peu à l'étroit comme ça... Donc le choix ici, ça ne pouvait pas être les alentours comme à Lagny... Bussy c'est pour nous plus proche du concept nord américain et on trouvait que Bussy c'était une bonne transition en revenant en France, voilà !

Je vais revenir un petit peu en arrière au moment où vous avez quitté vos parents vous aviez quel âge ?

J'étais jeune, j'avais à peine 20 ans, 21 ans...

Vous étiez à l'école encore ?

Non, j'ai arrêté mes études assez tôt et j'ai travaillé chez « Thomson », à Courbevoie puis il y a eu le Canada et j'ai retrouvé après du boulot sur Paris. Là, je travaillais pour la chambre des Métiers à Saint-Germain et voilà.

Qu'est que vous faisiez plus précisément ?

J'étais responsable d'une boutique, en 1982-1983 donc oui, je ne suis pas restée longtemps parce qu'après je suis partie au Canada... Donc là-bas je ne travaillais pas, j'accompagnais mon mari et lui travaillait dans une grosse boîte.

Avant le Canada lorsque vous travailliez à Paris ou à Courbevoie, vous aviez une voiture

Non, j'allais au travail à pied ou en métro, j'avais pas de changements.

Vous viviez seule à Paris ?

Oui, on pouvait encore se le permettre à l'époque et puis moi je ne payais pas de loyer, c'était les appartements de famille.

Donc vous n'avez jamais loué vous-même un appartement à Paris ?

Non, non.

En quelles années sont nés vos enfants ?

1987 pour la fille et 1989 pour le garçon.

Vous avez vécu avec votre mari avant de vous marier ?

Ben en fait, ça été très très vite, ce qui nous a rapprochés c'est le Canada... Professionnellement parlant c'était mieux car pour partir en couple il fallait être marié. Pour être expat', être en couple c'était mieux pour les entreprises il y avait moins de difficulté d'intégration et tout ça donc on s'est mariés avant de partir et c'était un peu précipité donc avant on a pas vraiment vécu ensemble.

En quelle année vous êtes vous connu ?

En 1978.

Cinq avant votre mariage quand même

Oui, oui, on s'est connus très jeune, on s'est fréquentés sur le tard après mais voilà.

Il était originaire de Paris ?

Oui, oui, ses parents habitaient sur Paris et lui aussi il habitait chez eux.

Il a des frères et sœurs ?

Il a un frère qui est plus âgé, ils ont 7 ans de différence. Donc lui il est de 56 et son frère à 7 ans de plus donc il est de 1949.

Et son frère habite où aujourd'hui ?

Dampmart, son frère n'a pas changé lui.

Comment c'était au Canada ? Comment vous viviez ?

Donc on était expat', on avait un bureau à la maison donc si vous voulez ça leur permet de garder de la place, donc les bureaux sont à la maison, donc moi je m'occupais du relationnel c'était important de recevoir les gens et on est là pour représenter l'image de la boîte et le travail est complètement impliqué dans la vie de tous les jours.

Vous saviez combien de temps vous partiez ?

Non, parce qu'au départ on vous dit deux trois ans et puis en fait bon après ça dépend des périodes et des tendances mais on vous dit deux trois ans et puis on est resté plus longtemps. [Paula explique en détail le fonctionnement des expatriés]

On vous a proposé un logement j'imagine ?

Oui.

Vous l'avez choisi ?

Oui, parfaitement, on ne voulait pas être trop loin de Montréal, au calme et dans un environnement sympa et puis on était un peu excentré du centre ville donc je dirai que le premier critère du choix était l'environnement, une grande maison, un grand jardin, de l'espace Evidemment quand on est rentré à Paris on s'est bien rendu compte qu'on ne pourrait pas ravoir ça...

C'est à dire ?

De l'espace tout simplement, des rues aérées...

Vous reveniez de temps en temps en France quand vous étiez au Canada ?

Oui, trois fois dans l'année à peu près.

Et où vous logiez alors ?

Dans un appartement à Paris qui était à ma grand-mère à l'époque, c'était un point de chute.

Donc votre fille est née là-bas mais pas votre fils ?

Oui, c'est ça, pas mon fils qui me le reproche d'ailleurs parce qu'il aurait bien aimé être canadien d'ailleurs... Donc alors ensuite après le Canada on était parti pour vivre trois ans à New York et puis là toujours des stratégies de boîte en fait ils ont préféré qu'on revienne sur Paris et que mon mari face les déplacements donc pour eux ça leur coûtait plus rien du tout. Voilà, en même temps, mon mari travaillait essentiellement à l'export donc on aurait pu partir vivre n'importe où bon pis moi d'être ici parce que mon père était en Espagne, ma mère était encore [?], mes beaux-parents étaient là, à côté... Mon mari partait souvent... J'avais les deux enfants... La raison je dirais que c'est vraiment le rapprochement familial...

En quelle année vous vous êtes séparés ?

1996.

Donc vous êtes arrivée à Bussy ?

Alors on a acheté enfin on est rentré donc du coup c'était plus New York, donc on a eu trois semaines pour trouver une maison, on est rentré au mois de juin et il fallu qu'on choisisse très vite entre Paris et la Banlieue, donc vu les tarifs le choix était vite fait... On est arrivé il y avait rien, juste le village, juste Les Violaines, je ne sais pas si vous connaissez, de l'autre côté du Boulevard de Lagny, le village, donc nous on est arrivé c'était la première tranche du golf [Paula décrit précisément les différents quartiers, leur délimitation, leur année de construction], on est arrivé en 1990 et on savait qu'il allait y avoir le RER. Donc, on n'avait pas le choix. On savait qu'en trois semaines il fallait prendre une décision. Donc voilà les

paramètres qu'on cherchait : La proximité de la famille, dans un cadre qui nous convienne et quelque chose de disponible tout de suite voilà donc on a vraiment pas trop le temps de tergiverser, voilà...

Vous êtes passée facilement de Paris à ici ?

Oui, parce qu'en fait la transition s'est faite à Montréal c'est là que pour moi ça été difficile, j'ai déprimé pendant deux ans, c'était là le gros changement entre Paris et le Canada [rire] Non ça pas été facile du tout, même si on était en plein Montréal, à un quart d'heure du centre mais c'était vraiment quitter Paris pour un autre mode de vie, pis bon ici on est pas loin de Paris en RER en voiture... C'était une contrainte pour mon mari à l'époque mais bon.

Votre passage au Canada était important alors ?

Oh oui, parce que je pense qu'on aurait pas eu cette vision, on aurait certainement pris un appartement dans les quartiers du centre et on aurait eu un mode de vie parisien quoi. En cinq ans on a basculé vers un environnement complètement différent plus proche de la nature, on ne serait pas parti là-bas je ne suis pas sûre qu'on aurait fait le choix d'habiter ici. Donc ici c'était bien, on pouvait faire ce qu'on aimait, aller à Paris parce que c'est à proximité sinon un espace de vie plus confortable.

Vous avez visité plusieurs logements avant de choisir celui-ci ?

Ah oui ! Donc heu... bon, c'est pareil au Canada tout est très grand et puis ça nous le faisait à chaque fois puisque tout nous paraissait trop étroit donc on a visité trois quatre appartements et à chaque fois ça nous faisait ça... Et puis bon, mon ancien appartement je l'aimais bien mais il était trop petit et je ne m'y voyais plus, donc ici comment ça c'est passé c'est un deux pièces avec salle de bain, donc en couple encore ça peut aller mais avec les enfants non, donc qu'est ce qu'on a fait oui, c'est ça mes beaux-parents avaient prospecté ils étaient à la retraite, ils étaient très actifs [rire] et donc en attendant notre retour on avait toute la documentation avec les promoteurs, ils font de la pub, donc avait déjà tout le dossier bien fait et puis en fait on a choisi pareil, très rapidement.. On ne voulait pas sur le golf, ça nous convenait pas... On était encore bercé par la mentalité nord américaine, donc golf ou pas golf on s'en fichait et puis vu les gens qu'on y a rencontrés c'était pas du tout notre vision donc on c'est dit oh là là ! Donc on n'a pas été loin c'est à dire la rue d'en face comme apparemment les gens n'étaient pas tout à fait les mêmes vous voyez ce que je veux dire.

Hum...

Effectivement, il y a avait le village en face où ils commençaient à construire le golf un peu comme dans la banlieue Ouest et puis dans l'Est c'était pas vraiment d'actualité on va dire... En faisant le golf autour de Bussy, ils espéraient faire venir une clientèle un peu différente on va dire [Paula raconte avec minutie le détail de la ZAC des deux golfs], peut-être avec un pouvoir d'achat un peu plus élevé...et commencé la ville nouvelle plutôt par des logements qualitatifs et ça a marché... Donc voilà cela avait vraiment commencé à créer une identité avec du qualitatif pour donner envie à la population de quitter l'Ouest et de venir s'installer en banlieue voilà.

Vous pensez que ça a fonctionné ?

L'Ouest vraiment je pense pas mais des gens qui étaient dans le 92, heu ceux qui sont en appartement et qui cherche une maison, j'ai eu des voisins dans ce cas.

Vous avez visité alors autres choses que le golf et le quartier qui commençait juste à se développer en face ?

Non, parce qu'il n'y avait pas [rire] il y avait seulement que ces deux programmes là... Dans les années après il y a eu plein de programmes mais pour nous c'était ou le golf ou en face... Donc en fait, d'un point de vue urbanistique, il y avait des grandes avenues, c'était aéré, pour nous c'était important, on savait qu'un centre urbain allait très vite se développer avec des équipements et le RER, l'école à côté allait ouvrir, le collège arriver et comme c'était une ville nouvelle ça allait que se développer et apporter des choses en plus... Tout était à côté, sans que les enfants n'aient de car à prendre, ils pouvaient tout faire à pied, l'école, le sport et tout ça et puis après ils avaient le RER...

C'était important d'acheter à ce moment-là ?

L'accession est un investissement qui permettait de faire une bonne plus-value et dans une ville nouvelle qui de toute façon était à ce moment là accessible et puis bon en toute logique le bien prend de la valeur et d'autant plus rapidement dans une ville nouvelle, le temps de rembourser l'emprunt, 10 ans ça nous semblait être une bonne période pour revendre et acheter en fait si on restait à Bussy c'était ça avec l'idée de rester à Bussy et si on avait du repartir à l'étranger on aurait de toute façon mis la maison en location voilà c'était un investissement par rapport à un choix de vie mais à l'environnement aussi mais même si on avait été amenés à repartir on aurait la maison en location de manière à faire éventuellement une plus-value et puis voilà...

Vous n'avez pas vu la maison avant de l'acheter ?

Non, il y a avait des maisons témoins comme toujours. Donc on visualisait ce qu'ils appellent le plan de masse, les brochures étaient superbement bien faites, ils avaient les moyens à l'époque donc on avait le plan de masse en maquette dans le pavillon qui servait de témoin. Bon, l'environnement par contre c'était sûr que non Lagny et tout ça j'avais l'impression de venir m'enterrer dans un trou. Pour d'autre c'est autre chose mais justement toute cette notion d'urba avec ces avenues, avec les quartiers et les pavillons ça nous ramenait au mode de vie nord américain, pas à la vie de ces coins là, à l'ancienne. En fait non, je n'y habiterais pas... Bon j'avais du temps pour faire des courses et pour le marché mais c'est tout...

Sans votre expérience au Canada vous auriez pu envisager de vous installer ici ?

Non, non parce que je pense qu'on était vraiment... comme on avait pas goûté à l'espace, au jardin et tout, on était formaté pour vivre dans un appartement sur Paris, fréquenter des gens sur Paris, partir en week-end et tout le parisien quoi ! [rire]

Donc vous m'avez parlé de l'environnement mais maintenant qu'est-ce qui vous paraissait important dans le logement que vous achetiez ?

Le nombre de chambre, on avait deux enfants à l'époque.

C'était plus la situation ou le logement ?

Les deux pour la situation, la résidence était sympa, on voulait une résidence où les enfants pouvaient sortir sans avoir à faire attention aux voitures, un jardin... c'est vrai qui nous avaient bien vendu le programme parce qu'en fait effectivement les jardins étaient mitoyens mais de notre jardin c'est un peu comme ici on n'avait pas de vis à vis avec d'autres maisons... La répartition sur la parcelle envisagée par le promoteur ne comportait pas de vis à vis voilà c'était bien pensé, proche du centre ville, pas très loin des commerces, des écoles, 1 quart d'heure en marchant du RER donc voilà pour la situation... En plus à l'époque à Bussy, il y avait pas la possibilité d'acheter un terrain et de faire construire, et puis on avait pas le temps, vraiment on était pris par le temps ou alors il aurait fallu prendre une location donc comme on avait l'exemple de mon beau-frère qui a eu des retards pas possibles dans la construction on s'est dit on va prendre un truc tout fait... Clé en main quoi donc un critère. Et puis à l'intérieur, l'espace donc les maisons c'étaient à l'époque comme les maisons nord-américaines, des volumes des machins, les chambres étaient grandes...

Est-ce que vous pouvez me dire où c'était plus exactement à Bussy ?

Alors j'ai déménagé trois fois depuis [rire] ! Alors c'était alors quand vous êtes arrivée, vous êtes arrivée par l'avenue du Clos bon vous avez pris l'avenue du Clos quand vous la prenez vous avez sur la droite l'allée avec la pelouse et le golf est derrière et vous aviez un programme à l'époque, vous êtes arrivée au rond point où il y a l'école, c'étaient les maisons qui étaient juste derrière, de la rue on les voit plus maintenant et il y avait que ça ! A la Boule, c'était les champs, il y avait rien derrière donc il y avait cette partie là, le golf en face, la rue que vous avez empruntée, avant c'était la nationale, le département E14 il y avait rien de construit ici et le village était un peu plus bas, il y avait pas de liaison entre le golf et le village il y avait pas toutes les routes qu'il y a aujourd'hui, que les champs. Aujourd'hui la route arrive là et le golf a été construit en trois tranches donc quand on est arrivé c'était vraiment la première tranche.

Vous aviez fait connaissance avec votre voisinage ?

Alors, on avait tous la même tranche d'âge c'était très bien, tous moins de trente avec des enfants en bas âge... Les gens sont restés un bout temps, les couples travaillaient, les femmes travaillaient aussi. La sœur de ma belle-sœur, oui, ceux qui habitent à Dampmart. Elle habitait Lagny dans un appartement. Ils étaient propriétaires mais ils ont vendu et sont venus s'installer à Bussy aussi.

Ils étaient propriétaires d'un appartement à Lagny et ils ont vendu pour venir s'installer à Bussy à côté de chez vous ?

Oui, c'est ça, ... pour avoir une maison... Sinon comment ça se passait il y avait un peu une scission entre les gens du village, les gens des Violennes parce que c'est le premier qui a été construit avant les golfs dans les années 4-5 ans avant, les gens du golf et nous... Donc il y avait un peu rivalité. Et puis quand on est arrivés en 1989 en décembre 89 et au mois de mars il y avait les élections municipales et donc je me suis inscrite sur les listes.

C'était devenu votre nouvelle activité ?

Non, c'était bénévole, j'ai retrouvé après un poste de formatrice à Meaux, 14 heures par semaine donc ça me laissait du temps libre et puis ça faisait longtemps que je voulais participer à la vie associative, la vie locale.

Vous avez trouvé du travail rapidement à votre arrivée ?

Ben en fait, je me suis dit que j'allais rester à la maison pendant quelque mois et puis en septembre je suis allée... j'ai été voir l'ANPE en leur disant voilà, moi j'arrive du Canada qu'est-ce qu'il faut que je fasse, ils m'ont dit : « Voilà vous avez des réunions patati et patata... » . j'ai discuté avec eux deux après-midi et puis elle m'a dit : « J'ai un poste pour vous » moi j'ai dit : « Oui » et j'y suis allée, et le jour même ils m'ont dit : « On vous embauche. » Ah bah très bien c'était tout bête !

Vous connaissiez Meaux avant ?

Non, non, non mais c'était pratique donc j'allais pas sur Paris, j'avais pas les transports c'était à Meaux, pas loin en voiture !

Vous faisiez vos courses où à ce moment là ?

Alors au quotidien, j'allais à Lagny, au marché donc oui, j'allais quand même à Lagny parfois pour acheter à manger et Meaux d'ailleurs j'ai gardé ce réflexe en quittant mon travail je fais mes courses à Meaux à l'heure du déjeuner je rentre, je mets mes courses au frais et je les reprends le soir.

[Paula parle à nouveau du Canada, des gens, des relations plus simples avec les gens, sa séparation et le choix de rester à Bussy]

C'était avant tout pour les enfants en fait... qu'ils n'aient pas une deuxième rupture, qu'ils gardent leur environnement scolaire... C'est vrai que eux, la ville entière est un grand terrain de jeux pour eux quoi, chose qu'on ne développe pas dans une autre commune mais ils sont arrivés au bon moment, ils ont grandi en même temps que Bussy, d'ici deux trois ans je ne pense pas qu'ils aient le même regard que nous sur Bussy, Aurélie a été dans la première classe de maternelle c'était l'ouverture de son école, collège pareil, bon y a que le lycée parce que c'était trop tôt en fait ils ont grandi avec la ville...

Ils le disent ça ?

Oui, bien sûr, partout ils sont en toute connaissance donc d'un point de vue éducatif c'était important je voulais pas aller vivre dans une banlieue qui soit trop « insécure » heu moi ils pouvaient sortir, aller dehors, voir des copains des copines, il y avait pas de problème... Je ne me suis jamais posée la question de l'agression... Bon c'est arrivé mais bon on est quand même dans un lieu vachement privilégié avec pleins d'activités. Ça aussi c'était un critère important une fois que les enfants sont là c'est vraiment un critère.

Vos enfants pratiquaient beaucoup d'activités à ce moment là ?

Oui, toutes les activités sportives, donc à l'époque il y avait une association sportive donc c'était assez complet, et puis après c'était leur problématique à eux ils ont fait plusieurs sports... du judo aussi mais c'était pas leur truc mais c'était possible de le faire.

Ils s'y rendaient seuls ?

Oui, ils étaient complètement autonomes sauf les activités du soir donc ça ça change, quand ils sont petits ce sont les activités de la journée... Quand ils grandissent ce sont les activités du soir donc effectivement quand la gym ou le judo s'arrêtait à 9 heures j'allais les chercher sinon ils faisaient tout à pied.

Donc vous vous êtes séparés en 1996, vous avez changé de logement et vous êtes restée sur Bussy

Donc oui, j'ai trouvé par le biais de la mairie... non de la préfecture un logement qui m'a permis même pas de changer les enfants d'école parce qu'en fait les enfants à Bussy comme ailleurs sont affectés à une école en particulier en fonction du quartier où ils résident d'accord.

C'est la carte scolaire ?

Oui, la sectorisation... pareil pour le collège... Ils étaient tous les deux en complémentaire, Aurélie était en CM disons comme il était prévu ah il y avait deux collèges donc le collège du village, et puis le collège qui est à côté d'ici et comme toutes ses petites copines allaient au collège nouveau j'ai pas voulu qu'elle aille au vieux village de façon à ce qu'elle puisse suivre ses amies voilà donc j'ai eu de la chance j'ai trouvé une maison où il fallait.

Vous recherchiez une maison particulièrement ?

Non, pas du tout c'est une opportunité, on a vécu 6 mois en appartement le temps que la maison se libère et puis quand la maison s'est libérée on a aménagé, non mais j'ai eu de la chance c'est vrai ça c'est bien fait tout ça, ma concierge de l'immeuble qui me dit : « Il y a la maison qui se libère je vous verrais bien dedans », j'écris à la personne qui s'occupe des dossiers, je dis : « Ben oui » j'étais aimable « Elle était gentille comme tout cette petite dame avec son chien, son chat, ses mômes » [rire] et puis je suis passée il y avait un petit immeuble comme ça il y avait trois étages, donc j'étais au deuxième c'était des petites maisons de ville donc en fait c'était la même résidence mais il y avait des maisons et un immeuble donc j'ai déménagé un week-end avec mes mômes, nos cartons, pour aller dans la maison.

C'était loin d'où vous étiez auparavant ?

Non, c'était proche de là où j'étais vous voyez où se trouve la nouvelle Eglise, bon, j'étais à côté.

Vous pouvez me décrire la maison ?

4 chambres comme ici, avec un jardin le même type qu'ici.

Vous aviez une chambre d'ami ?

Oui, pour ma mère quand elle vient.

Vous êtes restée combien de temps là-bas ?

Un an et demi ! Oui, parce que je vais raconter ma vie, j'étais pas partie pour [rire] oui, parce que entre temps j'ai rencontré quelqu'un et puis voilà [rire] donc est reparti toujours sur Bussy [rire] voilà... On est parti habiter ailleurs.

Et cette fois-ci vous étiez propriétaire ?

Oui, on a acheté ensemble.

Vous aviez vendu la maison que vous occupiez avant avec votre mari ?

Oui, la maison de 96 d'avec mon mari, on l'a vendu d'accord, la deuxième j'étais locataire et après on est devenu propriétaires à deux, proche du centre ville, c'était un quartier qui n'existait pas quand je suis arrivée. Le choix, c'était mon ami de l'époque, il n'était ni bricoleur, ni jardinier, il voulait bien un petit

jardin mais il ne voulait pas tondre [rire] c'était clair moi je voulais bien tondre mais pas 3000 m² de jardin non plus [rire] donc on a privilégié la maison avec un petit terrain quand même enfin un jardin donc une maison de ville avec un jardin, les maisons sont très grosses mais il y a que des petits jardins et puis à pied c'était encore plus près qu'avant du RER, 7 minutes à pied, donc pour faire les courses, impeccable.

Votre ami était originaire de Bussy ?

Non il est du 93, puis il est venu en Seine-et-Marne parce qu'il a ouvert son commerce à Bussy donc il est venu sur Bussy parce que c'était une ville nouvelle et comme c'était une création d'entreprise, c'était une opportunité professionnelle pour sa part et de vivre sur place parce que ses horaires ne permettent pas trop d'être trop loin.

Vous m'avez parlé du RER !

Oui, parce que c'est important pour aller sur Paris, heu bon il y a les gens qui travaillent, lui il est là sur Bussy mais il est amené à aller à Paris parce qu'il donne des cours dans certaines fac donc en fait il va pas prendre sa voiture. Donc l'idée c'est de pas se prendre la tête, de prendre la voiture, la garer et machin, donc voilà quoi et puis on sait aussi qu'à partir du moment où une maison est plus proche du RER c'est qu'il y a quand même de grosses différences par rapport à des maisons comme celle-ci parce qu'elles sont bien loin du centre ville et RER, vous avez un certain pourcentage sur le prix de la maison pour le RER et on sait que c'est un critère qui fait qu'elles ne vont pas trop se dévaloriser, c'est important.

Vous envisagiez à court ou à moyen terme de revendre pour faire autre chose ?

Oui, parce qu'on est jamais parti avec l'idée de vivre trente ans dans la même maison bon donc d'ailleurs ça se vérifie [rire] c'est clair donc tout va bien jusqu'à présent... Ben oui, moi, je suis pas attachée tellement... les maisons c'est une chose et puis comme ça change, un coup on est nombreux, un coup on est pas nombreux voilà quoi et puis là on avait carrément l'idée que les enfants ayant fini leur scolarité, qu'ils étaient plus sur Bussy mais qu'ils allaient à la FAC, là par contre on était parti pour retourner sur Paris parce que les enfants grandissant, vous avez plus besoin d'espace comme la période petit donc là d'ailleurs ils vont de plus en plus souvent à Paris donc nous qu'est-ce qu'on ferait à Bussy donc voilà... En fait Bussy je dirais c'est essentiellement le mode de vie lié aux enfants voilà l'école, collège, lycée, on se déplace facilement...

Vous envisagez d'avoir votre retraite ici ?

Pas du tout je ne sais pas ce que l'avenir me réserve mais si je peux partir ailleurs c'est marrant ça doit être une tendance moi j'ai pas mal d'amis qui sont en train de quitter Paris et la région parisienne pour la province donc voilà c'est vrai que j'ai pas trop d'attaches dans le sens où je pense que les enfants ne resteront pas sur Bussy, déjà, ils iront soit à l'étranger ou ailleurs donc voilà qu'est-ce que je vais faire ici toute seule, j'irai où mes amis seront voilà de toute façon j'irais où j'aurais de quoi être entourée donc ça peut être n'importe quoi, Paris, la Bretagne.

Vous avez encore des parents là-bas ?

Non, moi j'ai une famille un peu éclatée partout.

Vous prenez le RER souvent ?

Ça dépend quand je suis en stage pour aller sur Paris je prends le RER mais si je vais à Paris pour faire des courses, les soldes ou autres je prends la voiture.

Pour quelles raisons ?

Oui, parce que je pars le matin, je bouquine, je fais mes trucs, j'ai un endroit fixe où aller par contre si je vais me balader dans la journée oui, comme j'aime bien faire plusieurs lieux et que j'aime pas prendre le métro, oui, je ne suis pas une furieuse du métro. Dans la journée, donc là je prends la voiture et puis j'aime bien me balader en voiture dans Paris voilà et puis comme j'ai pas d'horaires à respecter donc s'il y a les embouteillages c'est pas grave.

Vous y allez fréquemment ?

Oh eh bien ! Je peux y aller trois fois par semaine comme je peux rester trois semaines sans y aller, en fait c'est pas... disons que si je sors au restaurant il y a des périodes où on y va plus pour les enfants c'est parce que j'ai pas d'habitude particulièrement et puis comme j'ai pas l'obligation d'y aller.

Et vous prenez le TGV parfois ?

Alors le TGV ça dépend si je vais... j'ai des amis qui sont du côté de Nantes, si je vais que chez eux je prends le TGV, si j'ai à bifurquer ou à voir d'autres gens ailleurs j'y vais en voiture.

Vous pouvez me raconter un week-end ?

Alors un week-end ici ? Si vous voulez ! Donc un week-end ici ça consiste en quoi les enfants aujourd'hui, il y en a un qui va à l'école le samedi matin, donc j'ai des week-ends avec enfants et le week-end sans enfant. Donc le week-end sans enfant je suis pas là, je pars chez des amis comme j'ai parfois mon vendredi après-midi ça me permet de partir plus tôt sinon je pars le samedi matin voilà et puis le week-end avec enfants c'est je fais mes courses parce que je les fais pendant la semaine donc c'est un peu dilette c'est bon on est là et puis on discute comme on a pas trop le temps de se voir pendant la semaine ou très peu j'ai une petite fille de 5 ans donc le week-end elle est là et quand elle est là, elle est là quoi [rire] voilà.

Elle est née en 2000 alors !

Donc, sinon des trucs classiques qu'on a pas le temps de faire pendant la semaine, le ménage, on papotte, qu'est-ce qu'on fait ? Bon, à une époque quand j'étais en couple, les week-ends c'était pour recevoir, l'après-midi donc le samedi c'était faire les courses pour recevoir les amis et préparer le dîner, à partir du moment où on est plus dans cette mouvance là, les week-ends changent, après c'est autre chose... Ici d'ailleurs c'est pas mal à Bussy, les gens avaient pas mal le rythme notamment le quartier où j'habitais avant, avec mon ami, comme les gens étaient arrivés tous en même temps, les gens se recevaient beaucoup donc ça occupait pas mal les week-ends et puis quand j'étais avec mon autre ami le samedi on recevait et le dimanche on allait se balader à Paris tous les week-ends donc là maintenant je dirais que ça dépend de ce que j'ai à faire si j'ai les enfants ou pas. J'ai une ou deux copines qui viennent, après on goute et puis ils ont leur activité, ils vont au cinéma et tous, par contre je ne vais pas sur Paris avec la petite, elle y va avec son père pis comme les week-ends où je les ai pas je suis partie donc quand je les ais je les passe avec eux même s'ils ont leurs activités ici où qu'ils vont sur Paris tout seuls.

Et un jour en semaine

Alors un jour en semaine, en fonction des horaires, je vais travailler, je rentre le soir, le soir ben là c'est pareil si j'ai ma fille je reste là, je bouge pas, c'est le dîner, la petite histoire au lit, je ne bouge pas, je bouquine, je regarde la télé ou je discute avec mes enfants où elle est pas là, je me repose c'est la totale, je ne fais rien [rire] ou je vais chez mes copines et voilà ! [pis]

Quand vous dîtes chez vos copines ce sont des personnes qui habitent à Bussy ?

Oui, oui, dans la semaine ! Oui, oui, par contre ça nous arrive de temps en temps de se faire une sortie sur Paris mais de moins en moins, on a la flemme franchement mais on se reçoit par exemple c'est pareil on arrive à un âge où la plupart on a nos enfants le week-end donc on privilégie la relation avec les enfants le week-end, il y a pas mal de jeunes qui font leurs études à Paris ou en Province et qui rentrent le week-end chez leurs parents donc on se voit moins le week-end du coup mais on se reçoit le jeudi soir, le mardi soir voilà donc en semaine entre adultes.

Est-ce que ce sont des gens qui ont fait partie de votre voisinage à un moment donné ?

Oh il y a un peu de tout, des gens qui ont fait partie du voisinage, des gens avec qui j'étais à la Mairie ou des gens que j'ai connus par l'intermédiaire de cette activité là voilà sinon j'en ai pas connus d'autres ça suffit comme ça ! [rire]

Combien de temps vous mettez pour vous rendre à Meaux ?

Hors embouteillages, 40 minutes en voiture et puis parfois on peut mettre une heure et demie à rentrer.

Vous ne prenez jamais les transports en commun pour vous y rendre ?

Non, je n'ai pas de connexion par exemple là il y aurait le RER je n'irais pas en voiture d'abord j'aurais moins de frais d'essence, de fatigue, on fatigue quand même pis ça me permettrait de bouquiner, chose que je ne peux pas faire en voiture mais si je veux prendre les transports en commun il faut prendre la voiture pour aller à Lagny, le train pour aller à Meaux et puis un car pour aller au CFA. Comme je commence à 8h30, il faudrait que je parte d'ici à 6h30 donc ça va.

Vous l'avez déjà fait ?

Non c'est impossible il faut deux heures mais s'il y avait eu une ligne directe j'aurais privilégié les transports en commun mais comme on est excentrer voilà.

Et depuis que vous travaillez là-bas, le trafic a augmenté ?

Oui, énorme, énorme, en fait entre Bussy et Meaux il y a eu beaucoup de constructions, Bailly-Romainvilliers et toutes les petites villes autour de Meaux ça dû beaucoup évoluer c'est surtout entre ici et Meaux que ça a beaucoup évolué, Bailly, Chessy et puis tous ces gens circulent pas mal apparemment. Il y a une collaboratrice d'une amie qui habite à Bailly-Romainvilliers qui venait travailler à Bussy avant et elle mettait à peine 10 minutes le matin et là elle met trois quarts d'heures, il y a un apport de population énorme qui crée des problèmes de circulation. En peu de temps ça a pris je sais pas combien.

Quand vous êtes arrivée à Bussy vous savez que tout ça allait changer ?

A l'époque, la priorité c'était Bussy et puis comme ils ont vu que ça prenait à Bussy ils ont développé Bailly et le reste et puis Eurodisney à pris le relais donc oui, on savait que l'Est Parisien allait devenir un enjeu important surtout pour le logement parce qu'il en faut des logements. Les infrastructures, il était question à un moment donné qu'ils agrandissent l'autoroute mais ça pas été fait mais c'est vrai l'infrastructure route avec l'arrivée des nouvelles personnes c'est pas possible il y a rien enfin bon, j'ai plus les chiffres parce que je ne suis plus dans ces trucs là mais leurs fourchettes étaient énormes. Bussy continue à se développer mais c'est pas très dense.

Qu'est-ce qui a changé pour vous à Bussy ou dans ses alentours

Alors qu'est-ce qu'on retient... qu'est-ce qu'on retient, il y a quand même une bonne qualité de vie moi j'ai des amis qui vont quitter Bussy pour aller à Bailly, là il y a pas mal de gens qui achètent et qui revendent pour acheter plus grand c'est un peu la course au pavillon plus grand, au jardin plus grand parce que la famille s'agrandit... Je sais aussi qu'il y a pas mal de gens qui comptent là-dessus pour faire une plus-value, une opération immobilière, c'est quand même bien présent quand on discute avec les gens c'est ça... Des gens qui achètent dans ces années là, dans les années 90, ils ont déjà racheté et puis il ont déjà revendu pour racheter une et comme à Bussy le marché est saturé, ils vont à Bailly pour acheter une maison à des prix délirants tout en sachant qu'ils pourront revendre leur bien.... Les gens n'hésitent pas à acheter et revendre au bout de 7 ans pour une plus-value, il rachète dans un quartier plus neuf, plus grand, c'est pas mal de gens en tout cas pour ce type de logement, maintenant il y a aussi les gens avec un pavillon plus traditionnel comme aux Violaines, c'est gens là il y a presque pas eu de revente bon c'était pas un bien qui permettait de faire une revente avec autant de plus-value. A partir du moment où vous achetiez dans un lotissement avec un promoteur avec une certaine image de marque on part du principe qu'on attire un certain type de clientèle donc c'est les Brégeut, Kaufmann, les Nouveaux Constructeurs, CFH, et dans leurs images ces gens là vendent un bien avec un potentiel de plus-values. Il y a des gens qui faisaient ça à la base pour ça.

Et vous pensez que c'est une plus-value qui peut durer longtemps ?

Ça dépend quand on va arriver à saturation du marché quand tout ça se sera stabilisé donc si Bussy est fini dans 10 ans après il va y avoir une répartition par rapport à la qualité des quartiers parce qu'il y a quand même des quartiers qui sont mieux conçus que d'autres on va dire les gens qui rechercheront la proximité avec les écoles, les commerces et tout ça.

Tout à l'heure vous m'avez dit que des gens quittaient Bussy pour Bailly mais vous connaissez des gens qui font un chemin inverse qui vont vers Lognes, Torcy Champs-sur-Marne... ?

Non, je connais des gens qui quittent carrément la banlieue parisienne mais Torcy Lognes non parce que les gens qui habitent ici et qui sont en âge de prendre un appartement ils privilégient Bussy donc...

Vous voulez dire les enfants des personnes qui habitent ici ?

Oui, oui, il y a pas mal de gens qui ont acheté des maisons mais qui ont aussi investi dans un appartement, parce qu'à un moment il y a avait différentes lois comme Méhaignerie tout ça qui favorisaient l'accès à la propriété donc il y a pas mal de gens qui ont acheté un appartement pour être défiscalisés. C'est intermédiaire entre les loyers modérés aidés par tous ce qui est préfecture et autre. Ils sont privés, ils ont des propriétaires mais ils sont dans une fourchette de prix...

Le marché a dû changer ici ? Les prix ont augmenté ?

Alors en fait les prix aussi mais ça a suivi le marché national parce qu'à un moment donné en 1996 je m'en souviens parce que c'est là que je me suis séparée et bien c'était pas beau du tout, il y avait des moins-values qui pouvait aller jusqu'à moins 30%. Ça a duré pendant deux trois ans et après ça a suivi le marché national quand c'est parti d'un point de vue national c'est reparti sur Bussy.

Donc pour un jeune trouver un logement c'est possible ?

Je dirais que c'est difficile parce que la plupart des jeunes que je connais qui ont 22-23 ans ils sont tous chez leurs parents donc les gens achètent plus grand, ils privilégient des maisons où il y a des petits studios pour que chacun soit indépendant et voilà et puis je connais beaucoup de familles recomposées où les jeunes sont aussi à cheval entre deux logements et qui en fonction des week-ends ou des périodes jonglent chez l'un ou chez l'autre, parfois à un certain moment ça les arrange quoi ils patientent comme ça... Les gens que je connais et qui ont leur gamin vivent sur Bussy et pas chez leurs parents en fait ils ont eu l'opportunité d'occuper des appartements qui appartiennent à la mairie.

Hum...

Un logement aidé... c'est aussi une politique de la mairie de privilégier des gens qui habitent déjà à Bussy, ça fait parti des critères d'attribution.

Quelles sont les personnes que vous considérez comme proches aujourd'hui ?

Ici à Bussy ?

Où ailleurs mais des personnes qui affectivement compte pour vous, sont importantes ?

Heu des amis, mes enfants c'est évident, des amis.

Qui habitent précisément ? A Bussy, en région parisienne ?

Pas forcément ? Plus en province ou à l'étranger.

D'autres personnes ?

[silence] non.

Est ce que vous souhaitez déménager ?

A court terme non. A long terme sûrement, dans une dizaine d'année mais je ne dispose pas de tous les paramètres, j'ai ma fille et son père habite à Chessy et tant qu'il y aura ça je n'ai pas l'intention de m'installer ailleurs et que ma fille ne voit plus son père quotidiennement parce que là c'est le cas.

Oui, le père de votre fille est celui avec lequel vous avez acheté pas cette maison mais l'autre ?

Oui, c'est ça.

C'est donc le dernier logement

Oui, la boucle est bouclée, j'ai toujours vécu seule ici avec les enfants.

Vous êtes arrivée quand ?

En 2003.

Vous avez encore une activité à la Mairie ?

Non, je reprendrais peut-être plus tard il y a un âge où on a envie de faire autre chose, des choses pour soi, ça prenait beaucoup de temps.

Ça va, ça été pour vous ?

Oui c'est amusant bon c'est vrai que Bussy et puis par rapport à cette période où j'étais à la Mairie, j'étais complètement imprégnée de la construction, des choix en urbanisme, des choix de quartiers de l'implication sur les logements avec souvent des gens opposés à notre vision.

C'est à dire ?

Privilégier la résidence, le pavillon et avoir une vision moins mixte de la population. Nous on voulait créer des quartiers avec de l'accession à la propriété et le locatif d'une part et le pavillonnaire et l'appartement d'autre part à chaque fois que ça soit ça au niveau global de la ville nouvelle.

Mais pourtant le golf c'était pas ça

Alors au départ on voulait du promoteur et du pavillon pour donner une image qualitative de la ville, faire l'inverse des autres villes nouvelles, commencer par du collectif, des immeubles et après seulement les pavillons. C'était d'abord faire l'image de marque et de qualité pour arriver à un centre ville avec, si vous avez l'occasion d'y aller, l'architecture et l'urbanistique qui ne permettent pas de faire la distinction sociale, si on regarde de très très près vous pouvez distinguer l'accession à la propriété privée et logement aidé mais ils sont vraiment bien fondus. Et les pavillons dans un premier temps pour aider la ville à aller vers le haut et obliger les promoteurs à faire du qualitatif. Jusque là ça a plutôt bien marché comparé à Lognes que vous citiez ça change quoi !

Paula me demande pourquoi je m'intéresse à tous ça, je lui raconte mon parcours

Alors est-ce que vous êtes d'accord que la typologie de la population dépend essentiellement de l'environnement et du choix urbanistique.

Hum...

Parce que une fois j'ai discuté avec des gens qui étaient contre l'idée par exemple comme Kaufman débarque sur la ville avec l'image Kaufman et ces gens là argumentaient en disant que des promoteurs comme Kaufman avaient dans leur approche marketing développés une image pour attirer un certain type de population et qu'à partir du moment où vous concevez une ville avec que des gens comme ça, c'est pas facile à gérer donc il fallait savoir; Est-ce qu'effectivement le choix de l'urbanisme et de l'habitat a une conséquence aussi marquée que celle-là sur le type de population.

Je lui dis que oui, mais que pour moi la diversité c'est une diversité d'acteur. Le temps modifie beaucoup le peuplement : Premiers habitants qui sont remplacés par d'autres, tout dépend du contexte [réhabilitation parisienne – décohabitation]

Par exemple, quand vous discutez avec les gens du golf par exemple pour eux c'est impensable de mettre du logement social dans le centre ville. Si jamais ils traversent la ville pour prendre le RER ou que leurs enfants aillent à l'école avec ses gens-là c'est pas possible donc pour moi la mixité est importante encore faut-il que la population qui arrive, adhère à cette conception des choses, c'est difficile à gérer en tant qu'élus c'est très difficile à gérer. La question est pas forcément de faire plaisir à tout le monde, la question est de donner une impulsion à la ville mais vous avez des gens qui arrivent et qui achètent un bien avec un prix élevé d'entrée de jeux ils s'imaginent avoir plus de droits que les autres mais c'est pas si simple que ça et au quotidien c'est pas si facile que ça à gérer parce que surtout avec les parents d'élèves notamment j'avais des parents qui poussaient le vice jusqu'à téléphoner en Mairie parce qu'ils n'acceptaient pas en

primaire ou en maternelle que leur gamin soit dans une école et fréquente des gens qui leur convenaient pas. L'école est devenue un enjeu énorme, énorme.

[je lui parle d'autres lieux de mixité : D'autres espaces publics peut-être plus que le logement même]

C'est vraiment violent et puis d'ailleurs ce qui est amusant c'est que la plupart habitaient des quartiers où la violence était là où il y avait des problèmes et qui arrivent là et qui s'imaginent je sais pas quoi en tout ils veulent oublier d'où ils viennent, le nier même.

Moi, par exemple, quand j'ai déménagé avec les enfants, il y avait des amis des enfants qui ne venaient plus jouer chez moi parce que j'avais changé de quartier bien sûr. Je pense pas que ça soit propre à Bussy et que ça arrive ailleurs mais c'est vraiment bien présent. Maintenant à Bussy ça n'existait pas quand je suis arrivée c'est les asiatiques, alors [Paula baisse la voix et la bande est inaudible] elle raconte leur parcours : Ils arrivent de Lognes, ils achètent, revendent font des « affaires », elle vit dans le quartier depuis 2 ans et n'a jamais échangé vraiment avec eux et ne peut pas m'introduire auprès d'eux. Mais elle sait que leurs enfants par exemple ne vont pas à l'école la plus proche mais les parents ont obtenu une dérogation pour les laisser ou les mettre au sein d'une école où d'autres asiatiques sont présents.

Pouvez-vous imaginer Bussy dans une dizaine d'années ?

Je ne pense pas être très objective parce moi j'étais partie avec... bon déjà nous on ne pensait pas faire évoluer la ville aussi rapidement, on avait prévu ça sur 25 ans, donc nous on voulait que les quartiers vivent, commencent à avoir une âme et que la génération des enfants puissent vivre sur Bussy et que les parents qui avaient acheté dans les années 80-90 on va dire par exemple que les gamins de 20 ans puissent continuer à vivre sur Bussy, qu'il y ait un lien social important et là ça été très difficile donc je ne sais pas ce que ça va donner tout ça parce que ça a été très vite et qu'ils n'ont pas eu le temps, il y a pas d'activité culturelle en dehors de l'habitat, toute la vie de quartiers qui a été induite n'a pas eu le temps de se créer [discours d'élus opposés au discours de citoyenne] donc le sport pour les gamins oui, mais à partir d'un certain âge bof. Ils ont le Val d'Europe mais bon Disney oui, mais bon ils vont du coup sur Paris aujourd'hui.

Entretien 4 : CAROLINE ET MANO

Pour commencer, je vais vous demander de me parler de vos grands-parents, de vos parents, où est-ce qui sont nés, est-ce qu'ils ont habité puis on parlera plus précisément de vous.

Caroline : D'accord

Mano : Je commence ?

Allez-y

Mano : Alors d'où viennent mes grands-parents ? heu... [petit silence]

Caroline à Mano : Ben commence par ta grand-mère !

Mano : D'Espagne, ma grand-mère d'Espagne, mon grand-père je sais pas !

Caroline : Moi je sais.

Mano : Ben vas-y.

Caroline : Ben oui, ta grand-mère d'Espagne et ton grand-père d'Algérie.

Mano : Oui, c'est ça heu du côté de ma mère. Du côté de mon père j'en sais rien du tout, je les ai jamais connus. Ah si heu [rire] parce que ma grand-mère je l'ai pas vraiment connue.

Caroline : Oui, mais la question c'est d'où ils viennent, c'est ça donc dis juste qu'ils viennent de la Creuse. [rire]

Mano : Oui, de la Creuse... Non mais non il faut ôter la Creuse, mon père s'est retrouvé chez sa grand-mère dans la Creuse.

Caroline : Ah ! Hou ! D'accord.

Et donc votre père est né où ?

Mano : Au Creusot. [sans hésitation]

Donc du côté de votre mère ils sont originaires d'Espagne et d'Algérie. Votre mère est née en Algérie ?

Mano : Oui... Ensuite ils sont montés à Paris. Après la guerre d'Algérie ils sont venus en France quoi ! Il y en a sur Paris, d'autres sur Besançon, d'autres dans le sud vers Perpignan et tout ça et d'autres encore en Espagne.

D'accord. Et vous, vous êtes né où ?

Mano : A Paris.

En quelle année ?

Mano : En 1972.

Et vous Caroline ?

Caroline : Moi mes grands-parents... mes grands-parents, ma mère est portugaise donc mes grands-parents sont nés au Portugal.

Mano : Ta mère est née au Portugal ?

Caroline : Ouais, ouais,

Mano : Ah oui, j'apprends plein de trucs. [rire]

Caroline : Elle est arrivée à 4 ans à Saint-Thibault, Saint-Thibault-des-Vignes à côté de Lagny Heu voilà et mon père a une mère pied noir, pied noir espagnol, j'ai une grand-mère qui est née à Alger.

Hum...

Caroline : Et mon grand-père est né à Paris, et mon père est né à Paris.

En quelle année est né votre père ?

Caroline : En 1949, à Paris et ma mère en 1955 donc au Portugal dans une campagne profonde !

Dans quelles circonstances ils sont arrivés à Saint-Thibault-des-Vignes ?

Caroline : Les sous quoi !

Mano : En 1975, 1977 c'était l'Eldorado quoi !

Caroline : Non mais ça va pas heu... ma mère est arrivée elle avait 4-5 ans c'était en 1959 et oui, c'était pour faire de l'argent mon grand-père était maçon il a travaillé et il a fait de l'argent et ma mère a 9 frères et sœurs donc après voilà.

Mais qu'est-ce qu'il y avait à Saint-Thibault à ce moment là ?

Caroline : Rien, rien mais ça se construisait dans l'Est parisien et en tant que maçon il avait plein de boulot à Lagny et dans les alentours et notamment à Saint-Thibault. Au départ, il y a avait pas de maison dans sa rue et petit à petit il y a eu plein de baraques....

Vous êtes née en quelle année Caroline ?

Caroline : En 1975.

Et du côté de votre père c'était également une famille nombreuse ?

Caroline : Non, deux enfants.

Et vous Mano ? Les frères et sœurs de votre père et de votre mère ?

Mano : Oh du côté de ma mère ils sont nombreux et du côté de mon père je sais pas trop et puis je lui pose pas la question à vrai dire... 3 on va dire.

Où habitent-ils ?

Mano : Du côté de mon père à Paris et pour ma mère c'est resté comme après le retour d'Algérie donc une partie à Besançon.

D'accord

Caroline : Il y a quand même une grosse concentration à Perpignan.

Mano : Non, non, Perpignan c'est plus maintenant pour leur retraite.

Caroline : Ah oui c'est ça.

Vous avez grandi tous les deux à Lagny ?

Mano ouvre la porte pour fumer une cigarette

Caroline : Moi, à Saint Thibault mais c'est à deux minutes à pieds...

Vous avez toujours habité au même endroit ?

Caroline : Non, j'ai bougé dans les quelques villes autour parce qu'en fait mes parents se sont séparés.

En quelle année ?

Caroline : En 1981 et heu donc là j'étais à Thorigny de l'autre côté de la Marne après j'ai habité à ... donc ça c'était avec mon papa après c'était avec ma maman à Torcy et après on est arrivé dans les logements de mon grand-père à Saint-Thibault-des-Vignes. Il était propriétaire, il avait 4 filles et pour chacune d'elle il avait construit une maison dans lesquelles elles n'ont pas forcément vécu mais elles y sont passées.

Vous avez un frère ?

Caroline : Oui, un frère et deux sœurs.

Où habitent-ils aujourd'hui ?

Caroline : Aujourd'hui ils habitent tous par ici : Mon frère habite à Saint-Thibault-des-Vignes et mes sœurs à Torcy.

Et où est votre père aujourd'hui ?

Caroline : Mon père habite à Cannes avec ma demi-sœur adoptive qui a 8 ans et mon autre sœur qui a 4 ans aujourd'hui.

Mano : Ton père va foutre un peu le bordel dans l'étude !

Donc en fait vous avez grandi entre Thorigny, Torcy et Saint-Thibault et où vous avez fait vos études ?

Caroline : J'ai été au collège à Thorigny, au collège à Torcy et Saint-Thibault et après à Lagny. Après j'ai fait une tentative de socio à Paris, une tentative aux beaux-arts et ensuite on est descendus à Marseillan.

Ensemble ?

Caroline : Oui, oui, ensemble. Donc on est partis à Marseillan ensemble et à Marseillan j'ai rencontré la danse. Après, j'ai étudié à Paris et je suis rentrée chez ma mère à Saint-Thibault après on a pris un appartement ensemble à Paris, rue Ménilmontant et après on est revenus habiter à Lagny hein oui, après Ménilmontant c'était Paris... Donc après, lui il a pris un appartement à Montévrain juste à côté voilà.

Et vous, vous habitiez à Lagny ?

Caroline : Donc après on a eu notre fille on habitait tous les deux à Saint-Thibault là où on a eu notre fille tous les deux.

Mano : Après à Bussy et après ici.

Caroline : Oui, Mona avait 18 mois et ça fait 5 ans qu'on est là et là on repart à Saint-Thibault.

Mano : Eh oui, dans la maison du grand-père et la boucle est bouclée. [rire]

Votre fille est née à Bussy ?

Mano : Non, elle est née avant, on était à Bussy parce qu'elle arrivait.

Caroline : Oui, parce qu'elle arrivait mais elle est née avant.

Mano : Ah ouais ! Ah oui, exact.

Elle est née en quelle année alors ?

Caroline : En 1999.

On va revenir en arrière donc Mano vous avez grandi...

Mano : Oui, j'ai grandi 5 ans à Paris et le reste ici à Lagny.

Comment vos parents sont venus s'installer ici ?

Mano : C'est simple parce qu'ici le 77 c'était déjà pas cher on pouvait construire, avoir une maison, une vie de quartier c'était pour les enfants pis voilà.

Caroline : Oui, et puis l'appartement à Paris était trop petit.

Mano : Oui, c'est ça.

Vos parents connaissaient Lagny auparavant ?

Mano : Mes parents ?

Oui, vos parents

Mano : Non pas du tout.

Caroline : Non, ton père me disait qu'elle ne connaissait personne, qu'elle n'avait pas d'amis et que c'était dur au départ.

Mano : Ah oui, il n'y avait personne.

Donc vous, vous avez grandi à Lagny ?

Mano : Oui, c'est moins chaotique que Caroline parce qu'ils ne se sont pas séparés. J'ai fait un collège et après plusieurs lycées en terminale pour avoir mon BAC sinon normalement j'aurais dû en faire qu'un voilà, c'est juste à côté donc moi mes études je les ai faites à Lagny.

D'accord, vous vous connaissez depuis longtemps ?

Caroline : Ouais depuis 12 ans 12 ans et demi on avait 18 ans à peu près.

Comment vous êtes-vous rencontrés ?

Caroline : Par des amis, par Franck d'ailleurs.

Mano : Ah oui, tu crois, moi la première fois où je t'ai vue je suis persuadé que c'est quand tu passais devant chez Pino en vélo devant.

Caroline : Oui, moi aussi, mais après on s'est rencontrés par Franck.

Vous avez eu des activités extrascolaires quand vous étiez plus jeunes ?

Caroline : Oui, moi la danse.

Mano : Oui, moi mes activités c'étaient mes amis d'enfance !

Tous habitaient à Lagny

Mano : Oui, tous à Lagny et Saint-Thibault.

Vous les voyez encore aujourd'hui ?

Mano : Oui, bien sûr.

Ils sont tous restés, ils sont tous là aujourd'hui ou ils sont partis ailleurs en province

Mano : Ah si plein !

Caroline : En fait on est tous partis à un moment donné, il y en a qui sont restés, d'autres qui sont revenus... Nous aussi on est partis juste après le BAC mais ...

Mano : Oui, nous aussi on est partis... Il y en a qui on pu rester et d'autres comme nous, l'hiver arrivant on est remontés ici chez les parents pour manger [rire]... sinon les amis oui, ils sont partis trois ans à la Réunion, Laure, elle est partie à Toulouse et là elle est en Ardèche, d'autres habitent à Gouvernes, il y en a plein qui sont partis, d'autres qui sont revenus et d'autres qui ont fait les deux !

Vous vous voyez régulièrement ?

Caroline : Oui, là on passe les vacances ensemble au moins.

Mano : On se voit moins quoi. [silence]

Vous êtes donc partis tous les deux dans l'Hérault, à côté de Sète c'est ça à Marseillan ?

Mano : Oui.

Et lorsque vous êtes revenus de Marseillan, vous vous êtes installés à Paris

Mano : Oui, c'est ça ? [à Caroline.]

Caroline : Oui, c'est ça.

Mano : Quand on est revenus de Marseillan on avait les sous pour prendre un appartement à Paris ?

Caroline : Non, on s'est séparés à Marseillan [rire] ! Oui, on s'est séparés plein de fois, ça fait 12 ans qu'on est ensemble mais bon... A Marseillan on s'est séparés et donc c'est 4 mois après on est revenus ensemble et on a pris un appart' à Ménilmontant... Moi avant j'étais en chambre de bonne avant à Beaugrenelle juste avant Ménilmontant.

Donc vous de Marseillan vous n'êtes pas venus directement à Paris

Mano : Non j'étais à Montévrain.

Donc c'est en vous installant à Paris tous les deux à nouveau que vous avez pris un appartement

Mano : Oui, au niveau des finances c'était super juste toujours mais...

Pourquoi vous installer à Paris alors ?

Mano : Ben toi tu allais à la danse à Paris et moi le jour où on a trouvé un appart' à Paris j'ai trouvé un boulot à Disney. J'étais content quoi de toute façon ça ne changeait rien en transport... Et elle était à la danse juste à côté à deux pas.

D'accord, vous vous souvenez de l'année ?

Caroline : Heu première année de danse 1997, non 1996.

Et c'était la première fois que vous habitiez à Paris ?

Caroline : Pour moi non puisque avant j'étais en Chambre de bonne. Mais bon, ça a duré deux mois.

Mano : Mais là ça a duré 4 mois.

Ah bon

Caroline : Oui, parce qu'on s'est séparés.

Mano : Oui, on est restés super pas longtemps [rire] c'était n'importe quoi !

Même si pour vous ça a duré peu de temps est-ce que ça changé quelque chose pour vous dans vos habitudes ?

Mano : Oui, moi je m'en rappelle, je n'aimais pas.

Caroline : Et bien moi, j'aimais beaucoup le quartier super sympa on n'avait quand même l'impression d'une vie de quartier c'était bien mais par contre on n'avait pas de sous donc moi je me suis senti un petit peu enfin très sollicité par tout ce qui est spectacles enfin tout ce que l'on peut voir au niveau de l'art et ne rien pouvoir faire et toujours être obligé d'être à l'intérieur de son petit machin, y avait pas de lumière.

Mano : Caroline'était une cage à poule.

Caroline : Oui, c'était tout petit, tu galères pour te garer et en même temps vachement frustré de ne pas pouvoir profiter de Paris de tout ce qu'il y a et heu bon voilà.

Mano : On est 100 fois mieux ici !

Caroline : Et pourtant on adore Paris mais on adore Paris en restant ici !

Quand vous dites que c'était la galère pour garer la voiture, vous aviez chacun un véhicule ?

Mano : Non juste moi j'avais un véhicule parce que je travaillais tôt le matin.

A aucun moment vous avez envisagé de prendre les transports en commun ?

Mano : Au moment où je commençais, il n'y avait pas... Je commençais à 6h du matin, à Marne-la-Vallée.

A Marne-la-Vallée ?

Mano : Oui, et en partant de Ménilmontant je n'avais pas d'autre choix que la voiture.

Vous avez envisagé les transports en commun... Vous avez quand même regardé les horaires par exemple ?

Mano : Je l'ai déjà fait en transport en commun parce que j'avais une fiat panda plus que pas fiable et si je me rappelle d'avoir marché pas mal parce que c'est surtout le réseau métro qui me manquait le matin donc je marchais jusqu'à Nation c'était long mais je l'ai fait oui, je l'ai fait.

Donc après vous vous êtes séparés, vous avez continué à habiter à Paris ?

Caroline : Non je suis revenue à Saint-Thibault et Mano à pris l'appart' à Montévrain.

Mano : Caroline'est là que j'ai pris l'appart à Montévrain.

Caroline : Oui.

Pourquoi Montévrain ?

Mano : Je voulais me rapprocher... [silence]. J'ai une deuxième fille qui est à Montévrain [silence] et puis j'ai trouvé comme ça de particulier à particulier.

C'était un logement neuf ?

Mano : Oui, il avait trois ans.

Caroline : C'était une maison, un appartement ?

Mano : Un appartement au RdC.

Vous travailliez à Disney encore à ce moment-là ?

Mano : Je me suis arrêté à ce moment-là et j'ai commencé ma formation à Champs-sur-Marne... J'y allais en voiture.

Vous n'aviez pas la possibilité de prendre les transports en commun à ce moment là ?

Caroline : C'est chiant.

Mano : C'est super chiant [sourir] le RER de Champs jusqu'à ma formation c'était chiant. Et pis, même d'ici, prendre le RER de Montévrain. Là, dans la zone, le RER c'était Torcy. D'ailleurs, à l'époque il n'y avait pas Disney, enfin il n'y avait pas la station RER de Disney. D'ici vers le RER Val d'Europe ou même vers Torcy c'est 50 minutes en bus.

Caroline : Oui, c'est très long !

Et avant que vous ayez votre permis de conduire vous preniez le bus ?

Caroline : Non surtout à pied en fait.

Mano : Ou en vélo même encore !

Caroline : Non mais ça m'est arrivé avant mais c'était très cher. Avant le ticket était au nombre de stations maintenant c'est quel que soit le nombre de station donc c'est un peu plus simple... Donc je le prenais quand j'avais des cartes orange... sinon c'est la voiture.

Quand avez-vous passé votre permis de conduire ?

Mano : Moi, j'ai fait conduite accompagnée, à 16 ans on a commencé et à 18 ans on l'a passé.

Quand vous dites « on » c'est qui ?

Mano : C'est mon frère.

Caroline : Et vous avez eu une voiture de suite ?

Mano : A se partager quoi !

Et vous Caroline ?

Caroline : Moi j'ai travaillé avant beaucoup [rire] pour le passer mais j'ai eu un accident de suite donc plus de voiture.

Vous continuez l'école de danse à Paris à ce moment là ?

Caroline : Oui, en fait elle coûtait très chère c'est pour ça c'était très pratique d'être chez ma mère.

Mano : Ça a duré trois ans ton école.

Caroline : Oui, ça a duré trois ans d'affilée. Et après, j'ai repris après Mona donc 4 ans.

A l'inverse le retour vers ici a-t-il changé quelque chose dans votre mode de vie ?

Caroline : Pour moi ça a changé je crois une chose, en fait c'est dès Marseillan en fait le moment où je commençais à m'éloigner moi c'est la famille ! Mais les amis ça n'a rien changé et quand je suis revenue de Marseillan c'est là que j'ai commencé à voir régulièrement ma famille.

Mano : Tu es revenue habiter chez eux aussi.

Caroline : Oui, aussi mais tout d'un coup ça pris de l'importance pour moi alors qu'avant je pensais qu'à moi. Je crois que c'est le fait d'être parti qui m'a fait me rapprocher d'eux...

Vous parlez de qui exactement ?

Caroline : Ma mère, mon frère surtout.

Mano : Moi je crois que ça n'a rien changé sauf que j'étais mieux quoi... Je suis 100 fois mieux ici... Paris c'était non pas ça... Paris, j'aime pas !

Caroline : Oui, et en plus je sais pas pourquoi avec toi on ne peut jamais rentrer dans un bar ou une boîte sans avoir des problèmes avec les videurs [rire] A chaque fois les soirées capotaient... Et puis il y a plein d'ambiance parisienne qu'on aime pas. Voilà !

Mano : Moi je crois que je peux dire que j'aime pas Paris sans équivoque.

Pourtant vous y avez grandi un peu

Mano : Oui, mais j'aime pas quand même [un avion passe : La bande devient inaudible] ... Oui, ils doivent faire des essais.

Caroline : Oui, il y a pas mal de bruit, à côté il y a la nationale 34 et il y a tout le temps tout le temps du bruit. On a mis un hamac mais on s'en sert pas... Et là où on achète à Saint-Thibault c'est au calme.

Après Montévrain ?

Mano : Je suis allé à Saint-Thibault habiter chez sa mère.

Caroline : C'est là qu'on fait l'enfant.

Mano : Moi j'étais en formation et pas de tune quoi donc sa mère nous logeait. Donc après on a été à Bussy et après on est venu ici.

Vous avez habité à Bussy-Saint-Georges ?

Mano : Oui, ensemble.

Vous connaissiez Bussy-Saint-Georges avant de vous y installez ?

Mano : Oui.

Vous avez emménagé là-bas en quelle année [les avions passent à nouveau] ? Donc Bussy vous connaissiez avant de vous y installez ?

Caroline : En fait ses parents y ont acheté un appartement à Bussy et il y avait des locataires et quand les locataires sont partis on a pris l'appartement donc ses parents ont acheté neuf et quand on est arrivés ça faisait 4 ans à peu près donc on ne connaissait pas vraiment Bussy ; Ca nous faisait drôle de vivre dans une Ville Playmobile.

Une Ville Playmobile !

Caroline : Ah ouais ouais, ça se construisait hyper vite !

Mano : Une architecture un peu plastique.

Caroline : Oui, c'était une ville morte, y a personne dans les rues.

Mano : Oui une architecture un peu Disney.

Caroline : Il n'y avait personne dans les rues.

Mano : Une cité dortoir.

Caroline : Ça l'est moins maintenant je crois.

Mano : C'était il y a peu de temps.

Caroline : Ça a beaucoup bougé en fait !

Mano : Je crois qu'il y a toujours le même problème au centre ville.

Caroline : Il y a plus de monde je pense mais comme je pense que c'est surtout beaucoup de gens qui travaillent sur Paris, qui prennent les transports parce à Bussy il y a le RER, ben ils doivent rentrer tard chez eux donc ben du coup il y a jamais personne dans les rues... Ils doivent partir tôt, rentrer tard ou alors...

Mano : Il n'y a personne dans les rues. Et en plus, il y a très peu de commerçants.

Caroline : Il y a très peu de commerçants mais c'est pareil ça Mano ça a un petit peu changé.

Mano : Oui, enfin bon ils ont construit une très grande place et tout ça machin mais c'est bizarre qu'ils aient construit ça comme ça parce qu'il y a beaucoup de vent à Bussy... L'été sur la place ça va mais à part ça...

Caroline : Ce qu'il y avait de drôle à Bussy c'est qu'on n'entendait jamais nos voisins.

Mano : Oui.

Mano : Et nous habitant Saint-Thibault ou à Ménilmontant et tout on était quand même habitués à la vie autour de nous donc du coup oui, c'est ça, ça ne participe pas à connaître ses voisins... On connaissait personne enfin moi je donnais des cours de gym à Bussy pour les dames...

Vous aviez commencé ce travail avant de vous installer à Bussy alors ?

Caroline : Non, non j'ai trouvé ça en faisant partie d'une association à Bussy après quoi car avant j'avais ma fille et tout.

Est-ce que le fait d'habiter à Bussy a changé quelque chose à vos habitudes ? [silence] pour vos courses par exemple

Caroline : [silence] Non ce que j'aimais bien c'est que je n'avais plus à prendre la voiture pour prendre le train contrairement à Lagny ou à Saint-Thibault où je devais prendre la voiture... Voilà ça j'aimerais bien aujourd'hui ne plus avoir cette galère, ne plus prendre la voiture pour prendre le train parce que je vais quand même souvent à Paris.

Mano : Enfin bon ça n'a pas changé nos habitudes si on voulait faire des courses on allait au marché de Lagny, on prenait la voiture et puis on a essayé d'aller au marché de Bussy.

Caroline : Ah oui, c'est vrai.

Mano : En fait, on a essayé mais la réalité c'est qu'il n'y avait rien quoi !

Caroline : Pourtant c'est tellement plus agréable.

Mano : Pis de toute façon les courses il faut prendre la voiture pour aller dans une grande surface.

Vous allez où à la grande surface ? Vous avez un endroit particulier ?

Caroline : Oui, moi je vais à Franprix. Il y a les produits Leader Price c'est sur les Hauts-de-Lagny sur la RN 34. Déjà c'est pratique parce qu'en voiture c'est super rapide, c'est une grande surface à taille humaine pour moi c'est important et de ne pas mettre une heure à faire ses courses juste une 1/2 heure Voilà c'est petit il y a les produits Leader Price ou les produits de marque on peut choisir et pis on connaît tout le monde.

Mano : Oui, c'est vrai.

Caroline : Mais toi tu ne va pas faire les courses.

Mano : Si à Lagny.

Caroline : Oui, c'est vrai, oui, mais Lagny c'est plus les petits commerçants.

En dehors de ces endroits est-ce que vous allez ailleurs pour les grandes surfaces ?

Mano : Paris.

Caroline : Oui, de temps en temps mais c'est vraiment occasionnel parce qu'on se trouve là et puis voilà... C'est vrai que dans les autres grandes surfaces on ne trouve pas forcément tout ce qu'on veut la teinture pour les cheveux par exemple. voilà ! [rire]

Vous êtes restés combien de temps à Bussy ?

Caroline : 18 mois. [petit silence]

Vous donniez des cours de danse à ce moment là c'est bien ça ?

Caroline : Oui.

Vous aviez terminé vos études ?

Caroline : Non j'ai terminé après avoir eu ma fille... Entre-temps j'ai enseigné en fait tout de suite après avoir eu ma fille j'ai pris... Il y a avait un atelier chorégraphique à Thorigny donc un atelier au théâtre du

Moustier où on compose à plusieurs c'est très pratique voilà et ce chorégraphe m'a proposé à la fin de cette année là, donc fin 2000 de rentrer dans la compagnie...

Manu, après la formation

Mano : Oui, ma formation en informatique.

Vous étiez à Bussy ?

Mano : Tient c'est marrant ça, quand j'étais à Bussy j'étais plus en formation c'était à Montévrain que j'étais en formation.

Caroline : Oui, je me souviens parce qu'avec Mona ça faisait deux mois que tu bossais et que tu étais rentré chez [?]

Mano : Vous voulez connaître là où j'ai bossé tous les lieux ?

Vous avez beaucoup changé

Mano : Ouais ! J'ai commencé en 98 l'informatique et c'était du délire car en changeant de boîte on gagnait 20% de salaire donc on changeait souvent donc j'ai fait Guermantes, je suis resté un an, après je suis passé à Paris un an, après à Vincennes pendant 3 mois et après je me suis mis à mon compte.

C'est là peut-être où vous avez emménagé ici ?

Mano : Non j'étais déjà installé ici depuis plus d'un an.

Au moment où Caroline trouve quelque chose qui lui correspond vous trouvez apparemment aussi

Mano : Oui, mais enfin bon, c'est pas très stable... Caroline était intermittente et moi non plus je ne savais pas combien j'allais gagner chaque mois. [rire]

Caroline : Oui, c'est vrai il y a des années où l'on pouvait faire 80 spectacles, c'est vrai que là ça a cartonné mais bon cette année on a dansé que deux fois mais bon à côté j'ai eu plein d'interventions scolaires.

Mano : Oui, c'est peut-être l'erreur qu'on a fait tout les deux c'est qu'on était instable.

Caroline : Instable au niveau du salaire mais même au niveau du travail disons que je sais pas comment ça se passe, c'est fragile...

Et donc pour toutes ces activités vous ne preniez que la voiture entre Guermantes, Paris, Vincennes ?

Mano : J'utilisais pas la voiture de Guermantes, j'utilisais voiture, moto, vélo.

Donc lorsque vous travailliez à Paris c'était transport en commun ?

Mano : Oui, transports en commun à Bussy j'y allais à pied.

Vous êtes arrivé à Bussy si j'ai bien compris par connaissance ?

Mano : Ouais.

Vous pensiez utiliser les transports en commun lorsque vous vous êtes installés à Bussy ?

Caroline : Non pas du tout, non je ne crois pas.

Mano : On était un peu à la rue hein on allait avoir une petite schtroumpfette, on avait pas de sous, on savait pas où se mettre et là on nous proposait 50m², nickel, on a pas fait les fines gueules. [rire]

Caroline : Non moi j'ai apprécié, j'ai trouvé ça vachement bien en plus il y a eu la formation l'année d'après.

Mano : Oui, on a même acheté une voiture alors qu'ici dès qu'il y a une voiture qui commence à... c'est le fer de lance.

Et pourquoi vous avez quitté Bussy ?

Caroline : On voulait une maison en fait.

Mano : Oui, on avait marre d'être en appart en fait pis ça commençait à devenir petit on avait qu'une chambre et pis la maman de sa fille travaille dans une agence immobilière et donc elle nous a aidés.

Comment ça s'est passé ?

Mano : Elle nous a appelés, on est venus elle nous a dit : « Il y a ça de disponible vous pouvez le voir avant que je le fasse paraître » et donc on est venus et on a pris.

Caroline : Il y en a quelques-unes.

Vous cherchiez peut-être depuis pas mal de temps ?

Mano : Non, nous on ne cherchait pas c'est elle qui cherchait pour nous ! Elle travaille dans une agence immobilière et c'est elle qui décide ou non de publier l'annonce donc on a visité juste avant les autres locataires.

Caroline : Et puis elle savait ce qu'on voulait puisqu'elle cherchait exactement la même chose donc elle a trouvé une maison juste avant nous et puis voilà.

Mano : On a visité une autre mais non.

Caroline : Non, c'était pas une affaire.[rire]

A Lagny ?

Caroline : Oui... Elle était petite en bord de route très fréquentée et elle était pas saine, ça respirait l'humidité.

Et qu'est-ce qui était important pour vous à ce moment là qu'est-ce que vous recherchiez ?

Caroline : Le prix [rire] non mais l'espace aussi on avait besoin...

Mano : Oui, on voulait un jardin.

Caroline : Ouai, on partait de Bussy, une ville "playmobile", voilà on arrive dans une petite meulière avec du carrelage.

Tout à l'heure vous me parliez de la route ? Vous vous en êtes rendu compte tout de suite ?

Caroline : Non, en fait, on n'a pas du tout réfléchi.

Mano : Si, en fait mais qu'aux trucs qui sont pas importants. [rire]

Caroline : Oui, une maison, on l'a trouvée jolie, on n'a pas pensé plus, on voulait de l'espace mais c'est vrai on a pas beaucoup réfléchi.

Problème bande [...]

Caroline parle des différents endroits qu'elle fréquente dans le cadre de la danse. Elle continue de se rendre à Paris une à deux fois par semaine : Elle s'y rend toujours en transport en commun. La voiture n'est pas pratique, elle reproche le temps, les embouteillages, les problèmes de stationnement. Mais pour les spectacles de danse elle ne fréquente pas seulement Paris. Elle se rend de plus en plus dans les scènes nationales de la région : La Ferme du Buisson, le Carré Sénart mais aussi les plus petites salles à Torcy par exemple.

Mano lui explique qu'il préfère nettement la voiture et que les transports en commun ne sont pas confortables. L'usage des transports fait alors l'objet d'une discussion entre eux.

Mano : Oui, mais comment tu fais pour aller à Paris avec 45°.

Caroline : Oui, mais moi le temps de transport ça me permet de faire autre chose.

Mano : Moi, je sais qu'en fonction du temps que j'ai, je vais me diriger pour aller à Torcy et je vais regarder le temps de trajet par la route et si jamais c'est pas bouché, je préfère ma voiture voilà et si c'est bouché je vais au RER.

En fait vous décidez au dernier moment ?

Mano : Oui, en fait, je regarde [rire] mais passé les trente minutes j'y vais pas, je prends le RER... Ces derniers temps je vais en voiture à Paris... surtout que j'ai des colis, des cartons et tout ça.

Caroline : Oui, c'est sûr.

Parce que là vous avez combien de voiture ?

Caroline : 2, une chacun.

Et vous avez deux voitures depuis longtemps ? A Bussy par exemple vous aviez deux voitures ?

Mano : On s'est séparés à Bussy, donc à partir du moment où on s'est séparés et bien à partir de ce moment là on a tout acheté en double puisqu'on était plus ensemble donc moi j'ai été obligé d'acquérir une voiture parce toi tu as décidé que c'était plus ta voiture voilà donc quand tu l'as ramenée, on s'est retrouvés avec deux voitures pis même moi avec mon boulot j'avais besoin d'une voiture.

Donc de toute façon à un moment donné vous auriez eu deux voitures ?

Caroline : Ben oui, voilà, moi je travaille un peu partout.

Mano : Oui, et puis moi je fais de l'intervention donc je ne sais pas ni quand et où ça va tomber.

Les bureaux sont ici de toute façon ?

Oui, moi, je descends les marches et ça y est, je suis au travail donc oui, j'y vais à pied. [rire]

Et vous habitez tous les deux ici avec Mona en ce moment ?

Caroline : Ah non ! On a un coloc' qui est parti à une fête d'ailleurs hier soir.

Mano : C'était pas une fête, hier soir il travaillait.

Caroline : Il ne travaillait pas il a été à Paris pour l'anniversaire de Sandrine.

Mano : Ah oui ! Je ne savais pas oh là là ! Je ne voudrais pas être à sa place.

Caroline : Donc oui, on a un coloc, c'est son meilleur ami donc voilà... Il est parrain de notre fille...

Il habitait déjà là avec vous au moment où vous vous êtes installés ?

Caroline : Non, il est venu là au moment où on s'est séparés.

D'accord, et vous vous êtes retrouvés où alors ?

Caroline : Moi, j'étais à Vaires à côté pourquoi parce que donc on s'est séparés donc j'avais besoin de sous donc je suis allée faire des extra dans un bar à Marne-la-Vallée, à Serris près de la gare RER ben là je travaillais avec un gars qui connaissait un appartement qui se libérait de suite donc j'ai pas choisi le lieu j'ai juste choisi l'appartement qui se libérait tout de suite...

Et c'est là que votre coloc' est arrivé

Mano : Oui, parce qu'en fait, il s'est cassé le bras, c'est pas prévu, il a perdu son appart' il avait plus de boulot donc voilà.

Et depuis il est resté

Caroline : Enfin bon voilà, dès qu'il a retrouvé du boulot.

Mano : On le fout à la porte.

Caroline : [rire] Oui, voilà enfin il a retrouvé du boulot depuis peu et puis ça fait un mois qui travaille, il se reconstruit petit à petit...

Et vous, si j'ai bien compris vous déménagez bientôt

Mano : Oui, on va à Saint-Thibault au mois d'octobre.

C'est une maison ?

Caroline : En fait, c'est la maison de mes grands-parents quand ils sont arrivés, et ouais ils sont morts, ma grand-mère est morte il y a deux ans et la maison est en vente depuis deux mois et...

Et vous avez souhaité l'acheter

Caroline : Oui, en fait, on a signé la promesse de vente il y a deux mois, on a eu l'accord du prêt il y a une semaine c'est tout récent.

C'est un projet de longue date pour vous de vouloir acheter ?

Caroline : De longue date non.

Mano : Non, parce qu'en fait, on était persuadés qu'on y arriverait jamais.

Caroline : Voilà oui, parce que moi intermittente du spectacle parce que lui à son compte et puis même on allait voir les banques et on se faisait jeter quoi et là il y en a une qui nous a dit : « Oui » et on n'en revenait pas, on y croyait pas.

Pour quelles raisons vous vouliez acheter si c'était si compliqué ?

Caroline : Pour la surface, et puis lui il a besoin d'agrandir son bureau, moi aussi pour préparer mes cours de danse, en plus je viens de me faire embaucher à la municipalité donc heu !

Laquelle ?

Caroline : Saint Thibault [rire], au conservatoire donc 15 heures de cours à donner donc il me faut un endroit où je puisse préparer mon travail donc voilà tout ça faisait tout ça.

Mano : Il nous fallait une chambre d'amis aussi.

Caroline : Oui, une chambre d'amis parce que nos amis sont loin et il faut les accueillir et pis voilà elle est immense, elle est moche mais elle est immense et on voulait une grande maison et au calme... Donc pis ça nous fait plaisir aussi de reprendre un bien de famille mais c'était pas l'objectif de départ c'est parce qu'elle est grande et pas chère parce que voilà c'est un prix de famille et aussi c'est calme.

Mano : Oui, c'est calme y a pas les voitures.

Et la même opportunité se serait présentée mais en location ça aurait changé quelque chose ?

Mano : On ne bougeait pas, on restait là !

Pourquoi ça ?

Mano : Parce que...

Quelles sont les personnes qui vous sont proches aujourd'hui ?

Caroline : Affectivement ?

Mano : La famille.

Caroline : Alors, la famille oui !

Vous pensez à des personnes en particulier ?

Mano : Ils sont nombreux.

Caroline : Oui, ma mère, à 9 frères et sœurs, ma cousine oui, il y a la moitié qui sont très proches, tantes, oncles et cousins, cousines... Qu'ils aient 40 ans ou même 50 ans.

Ce sont des personnes que vous voyez souvent ?

Caroline : Mano à beaucoup d'affinités avec certains de mes cousins et de mes oncles, moi, je les vois pas beaucoup moi mais on s'écrit des mails.

Vous correspondez par e-mail ?

Caroline : Oui, beaucoup plus.

Où habitent-ils ?

Caroline : A Saint-Thibault, parce qu'en fait, on a pas forcément le temps d'aller se voir bon là bon va habiter juste à côté donc on se verra !

Mano : Pis il y avait plus trop de lieu aussi.

Caroline : Oui, pis voilà, ma grand-mère rassemblait beaucoup de gens et depuis 2 ans depuis qu'elle est décédée on se voit moins.

Mano : Il y a plus de point de ralliement par exemple pour Noël.

Caroline : C'est quelqu'un qui rassemble aussi.

Mano : Oui, c'est vrai, surtout au moment des fêtes comme ça.

Donc tous habitent Saint-Thibault

Caroline : Saint-Thibault, Lagny et par contre très proches ! On a ma meilleure amie qui est la marraine de ma fille qui est en Ardèche.

C'est une personne aussi qui a habité à Lagny

Mano et Caroline : Oui, oui.

Caroline : Qui était au lycée avec nous et qui était amie de Mano heu voilà notre amie depuis le lycée.

Mano : Sinon, au niveau des zones c'est marrant ça au niveau des zones d'exploration quand on était enfants moi j'étais sur les Hauts-de-Lagny et bien ça se délimite tout seul moi je sais que pendant dix ans je n'ai jamais mis les pieds de l'autre côté de la Marne je ne connaissais pas et c'était limité par le bois de Chigny enfin ça faisait un truc comme ça en triangle.

Caroline : Avec les champs du côté de Gouvernes et tout ça.

Mano : Ouais et tout le reste super pas connu Montévrain, Chessy, Chalifert.

Caroline : Oui, moi, c'est pareil en fait, on restait dans le quartier.

Pour vous Mano ce sont les mêmes personnes que vous considérez comme proches ?

Mano : Moi, je suis pas proche pareil, je suis pas proche de ta famille enfin si, ceux qui sont de ma génération ou qui sont un peu plus vieux, ça s'étale, comme ils sont huit... sa mère Jo,

Caroline : Le frère de ma mère et puis mes deux grands cousins.

Mano : Les autres je les connais, on s'apprécie mais on se voit pas spécialement mais sinon il y a mes parents et puis deux trois copains.

Des personnes que vous voyez fréquemment ?

Mano : Mes parents ouais, le dimanche quoi.

Caroline : Surtout depuis qu'on a notre fille.

Mano : Pour les amis, par exemple Franck c'est un bon ami on se voit pas trop souvent mais quand on se voit... !

Caroline : Vous parlez pendant des heures.

Mano : La dernière fois que je l'ai vu, j'ai été boire un verre et je suis repartie, il était 4 heures du matin et je n'ai bu que deux verres !

Caroline : Moi aussi j'ai des amis avec qui je n'ai pas passé mon enfance et mon adolescence mais récents mais notamment lors de ma formation des nouveaux amis qui n'habitent pas là et que je ne vois pas régulièrement parce qu'ils n'habitent pas là, il y a comme ça 4 personnes en dehors justement de ce cercle.

Mano : On voit moins les gens en fait quand on a des enfants parce qu'il y a un rythme à assurer qui fait que quand il y a une soirée on a pas forcément envie de sortir je crois ou de voir du monde. [silence]

Est-ce que vous pouvez imaginer Lagny ou Saint-Thibault dans une dizaine d'année ?

Mano : Ouais, Lagny ça va pas trop bouger, Saint-Thibault non plus enfin je ne parle pas du nouveau parce que c'est encore extensible.

Caroline : C'est bizarrement foutu Saint-Thibault.

Mano : Oui, Saint-Thibault c'est... Tout ce qu'est nouveau je sais pas mais Lagny je pense que ça ne bougera pas parce que tout est construit, il y a plus de terrain, il y a plus rien c'est pour ça qu'ils vont à Bailly-Romainvilliers et tout ça.

Et l'environnement plus large autour de Lagny et de Saint-Thibault vous pouvez imaginer.

Caroline : Autour ?

Mano : Ouais c'est facile à envisager il suffit d'aller au Gan et on voit le plan. Au SAN ah oui, avant c'était le GAN ou le GAN était géré par le SAN enfin je sais plus mais bref il y a le plan d'occupation du sol pour les 20 prochaines années, c'est du délire.

Vous pouvez imaginer à quoi ça pourrait ressembler ?

Mano : Nous, non, parce qu'on est dans notre enclave à Saint-Thibault, derrière c'est Gouvernes, ça ne bougera jamais.

Caroline : Non, nous ça ne bougera pas c'est déjà tout construit et il y a plus de place.

Et vous auriez pu vous laisser tenter par une même opportunité sans que ce soit une maison de famille et ailleurs ?

Mano : Tout neuf ?

Caroline : Ailleurs ? Heu non enfin nous ce qu'on aimait beaucoup à Saint-Thibault c'est qu'il y a mes tantes et mes cousines tout autour et pour les enfants c'est pratique, l'école elle peut y aller à pied parce qu'elle est juste en face de chez nous donc elle a juste à traverser le jardin.

Mano : Enfin ce qu'il faut savoir c'est qu'il y a la maison du grand-père qui est là, mais derrière il y a aussi la maison du grand-père et puis à côté il y a aussi la maison du grand-père, sur la droite il y a la maison du grand-père et tout au fond aussi donc ce qui plait peut-être 4 ha en tout dans lesquelles on peut circuler et traverser les propriétés parce que tout le monde se connaît heu d'ailleurs il n'y a pas de barrière donc ça fait vraiment une zone vachement sympa.

Caroline : Donc c'est ça qui nous a vachement plu. Etre à Saint-Thibault, c'est être aussi avec des gens que l'on connaît et puis d'aller à droite à gauche.

Mano : Oui, à côté du parc et du cimetière c'est pour dire que c'est...

Caroline : C'est pas vraiment les avantages ça.

Mano : Enfin non, ce que je veux dire c'est que c'est chiant d'avoir une route qui passe dans le cimetière.

Caroline : Ah oui, tu veux dire pour l'évolution du territoire.

Mano : Oui, autant la faire passer ailleurs.

Oui, en fait, ce que vous voulez dire c'est que la présence du cimetière limite le développement et l'arrivée de nouvelles routes à proximité de chez vous ?

Mano : Oui, voilà enfin, ça fait un truc bon je pense que tout peut dégager mais...

Caroline : On a pensé s'installer ailleurs, on a même pensé à s'éloigner de 100 km.

100 km ?

Caroline : Oui, parce qu'en fait, on avait pas les moyens d'acheter à Lagny parce que les maisons coûtent très cher et en même temps on a eu une opportunité à Saint-Thibault parce que c'était ma famille mais sinon ils vendent très cher donc on a pensé à s'éloigner parce que toi aussi tu voulais t'isoler avec rien autour la campagne totale [rire] voilà et aussi pour le coût, la tranquillité.

Mano : Aussi, on pouvait s'acheter ce qu'on voulait.

Caroline : Oui, mais en même temps tu avais envie de t'isoler c'est parti de là.

Mano : Ouais, ça devait être un peu « passagé » quand même quand tu reçois 50 coups de téléphones par jour tu as envie de t'isoler mais je sais que sur le long terme par exemple, avec l'expérience Marseillan je me rappelle bien de l'hiver que j'ai passé là-bas tout seul, c'était glauque enfin j'étais seul ! [rire]

Le passage en province ne vous a pas donné envie d'y retourner ?

Mano : Si.

Caroline : Si, on était vachement bien, on se disait, on pourra jamais rentrer !

Mano : On débrayait vachement en province, et quand on débraye, on se rend compte qu'on est speed ici, du coup on n'a pas envie de re-stresser comme ça mais petit à petit...

Caroline : Mais, c'est que nous on aime quand même être entourés et c'est bien... Moi j'aime bien me balader à Lagny et m'arrêter discuter au marché avec plein de gens.

Mano : Moi, je déteste !

Caroline : Moi, j'aime bien je papote.

Mano : C'est pour ça que je n'y vais pas.

Vous allez à Paris de temps en temps ?

Mano : Pour le boulot seulement enfin j'y suis allé deux trois fois.

Caroline : On a un copain qui a ouvert un bar à Paris.

Mano : Mais, sinon si, on a des amis Pierre et Claire par exemple on va manger là-bas sinon c'est pour des clients c'est des relations commerciales.

Est-ce que Marne-la-Vallée vous dit quelque chose et si oui, qu'est-ce que c'est et qu'est-ce que ça évoque ?

Mano : C'est administratif, une opération de communication pour les taxes professionnelles, pour essayer d'être le plus attractif possible mais en réalité Marne-la-Vallée pour moi c'est le symbole de Marne-la-Vallée, c'est Torcy et Noisiel.

Torcy et Noisiel ?

Mano : Oui, pour moi c'est ça le symbole de Marne-la-Vallée, des constructions pourries !

Caroline : Tu y allais pas en même temps.

Mano : Si, je sais c'est moche ! C'est petit, on dirait des clapiers et pis ça part dans tous les sens et au final il y a pas de grande harmonie. Lorsqu'ils construisent leurs nouveaux immeubles avec vue sur le RER je trouve que c'est vraiment se foutre de la gueule des gens, il y a pas d'espace donc ils s'adressent à des gens qui ne peuvent plus se loger, qui n'ont plus trop le choix !

Caroline : Ça coûte une fortune en plus.

Mano : Souvent c'est des gens qui font une pause pendant 5-7 ans, qui mettent des sous de côté.

Caroline : Mais, comment ils peuvent acheter ça ?

Et pour vous Caroline ?

Caroline : Pas grand chose de positif, non moi... Ça me fait peur, déjà je sais pas, j'ai l'impression que c'est un peu du Sarkozy, on construit des grands murs enfin en même temps on est tous les uns sur les autres et en même temps on est tous séparés, on fait tous aussi pour éviter de parler, on fait tout pour montrer un peu de personnalité enfin tous se ressemblent.

Mano : Ça fait un peu ghetto.

Caroline : Ouais, ça fait un peu ghetto mais ghetto sécurité, le ghetto sécurité tu vois voilà attention à la différence enfin je trouve il y a pas tellement de place pour ça, je trouve que... c'est, on construit d'abord les parcs, les tours, les quartiers après on va construire les écoles et puis bien plus tard et puis surtout si les gens le demande on va construire des lieux de rencontres ou des lieux associatifs enfin des lieux comme ça enfin moi, surtout pour avoir travaillé dans plusieurs associations de Marne-la-Vallée et bien heu si il se passe des choses dans ces quartiers là c'est vraiment parce qu'il y a certaines personnes qui justement ne supportent pas qu'il ne se passe rien et qui se bougent pour faire des choses, montent des associations et créent des activités et en même temps Bailly-Romainvilliers, Bailly-le-Hongre, Serris, c'est plus le cas maintenant à Bussy, ils n'ont pas de locaux et n'ont pas de subventions Alors que c'est des villes qui sont dans la construction permanente donc pourquoi il y a pas de locaux et c'est quand même bizarre je trouve ! Voilà ils construisent beaucoup de quartiers d'habitation sans penser à la vie de quartier.

Mano : A Bussy, moi tu vois à Bussy il y a des subventions mais des subventions détournées et le maire est fortement soupçonné.

Caroline : Enfin il a été réélu malgré tout.

Mano : Oui, c'est ça Neuilly Balkani. C'est pareil, c'est fou c'est des gens ils sont pris la main dans le sac ils sont réélus.

Caroline : Voilà à Bussy je me souviens qu'on luttait pour avoir une salle et donc au départ on s'est fait jeter, pas de salle, pas de salle et puis en même temps quand le maire faisait ses vœux, c'était des trucs grand, luxueux, champagne, petit four à volonté vraiment le super truc et les gens ça ne les choque pas, je crois qu'ils aiment justement ces choses un petit peu superficielles qui brillent un peu en apparence même si au fond c'est pourri, c'est pas grave.

Mano : Il y a pas de crèche il y a pas.

Caroline : Des crèches c'est pareil à Bussy nous, quand on a eu Mona, il y a une crèche qui s'est ouverte d'ailleurs j'étais sur liste d'attente depuis super longtemps et c'est les parents qui s'organisaient et qui faisaient tourner leurs journées de repos avec les 4 gamins et ils se débrouillaient comme ça. Donc c'est une initiative de la population, il y a des choses qui se passent mais c'est quand même pas l'initiative de la commune.

Mano : Marne-la-Vallée donc rien de très très positif en tout cas de ce que ça représente.

Caroline : Ouais mais bon Marne-la-Vallée c'est plutôt des villes nouvelles Magny, Serris.

Mano : Torcy, Lognes.

Caroline : Oui, mais c'est pas pareil, c'est beaucoup plus prolo Torcy et Lognes il y a beaucoup plus d'immigration, d'ouvriers que Magny c'est pas du tout la même population c'est pas du tout le même rapport, et puis il y a des parties qui sont super sympa regarde Torcy !

Mano : Torcy ?

Caroline : Oui, regarde, au niveau de la culture oui, parce que je vais aussi à L'espace Lino Ventura et au niveau culturel et social il y a vachement de trucs qui se passent. La population est très dynamique.

Mano : Oui, mais bon la ville.

Caroline : Oui, je suis d'accord, elle est hyper moche, elle est hyper mal construite mais il y a de la vie [rire]. Magny on peut peut-être trouver ça beau mais il y a pas de vie voilà...

Vous y allez de temps en temps ?

Mano : Non, enfin si j'ai un client, j'ai même eu des bureaux à Torcy.

Ah oui !

Mano : Mais pas longtemps.

Est-ce que vous pouvez-me raconter un week-end ?

Caroline : Ici ou ailleurs ?

Comment vous voulez !

Mano : Bon alors type le week-end on se réveille et on se bat pour savoir qui c'est qui amène Mona à la Musique [rire]

Elle fait de la musique ?

Mano : Oui, mais c'est pas moi qui l'ai inscrite.

Caroline : Donc c'est moi qui l'emmène [rire]. Elle va à Lagny, au conservatoire de Lagny à 10h30 et puis souvent le vendredi soir ou le samedi soir on invite des gens à manger un bon repas bien arrosé donc après les filles ont du sport donc Mona à la musique, Camille à la gym et en général un membre de la famille donc soit ses parents, soit mes parents.

Mano : Ça, c'est le dimanche.

Caroline : Oui, ça c'est le dimanche donc le samedi les activités, samedi soir repas d'amis et dimanche un petit coucou à la famille, on fait beaucoup les moules, le dimanche on fait rien on est sur le canapé. Donc lui et le coloc ils regardent la télé et moi je range.

Mano : Le dimanche soir je regarde souvent un film quand il y en a un, le sport autrement mais pas tout le temps.

Caroline : Enfin, bon le dimanche c'est tranquille.

Mano : Dimanche soir tu allumes la télé pour regarder téléfoot.

Caroline : Voilà. [rire]

Mano : Regarde, moi je ne sais même pas qui a gagné le championnat cette année d'ailleurs il est même pas fini [rire] je sais même pas voilà quoi.

Caroline : En général on est pas trop télé mais quand on regarde la télé c'est le dimanche.

Mano : On est capable de se taper une grosse daube...comme tout le monde.

Caroline : On fume des pétards et puis on aime bien aussi voilà.

Et un jour en semaine vous avez certainement un emploi du temps différent tous les deux

Mano : Ça, c'est un peu chiant parce qu'on sait jamais à l'avance le planning qu'on va avoir donc il faut s'organiser avec Mona qui est à l'école jusqu'à 16h30 et puis des fois je dois aller la chercher et puis j'ai un client qui m'appelle ça arrive pas souvent et même elle est bloquée à Paris et elle ne peut pas rentrer.

Et dans ce cas là comment vous faites ?

Caroline : C'est là où c'est vachement bien d'être près de ses parents !

Mano : Papa.

Caroline : C'est là où c'est génial parce qu'on arrive toujours à trouver quelqu'un !

Le téléphone sonne, fin de l'entretien

Entretien 25 : SIMONE

Pour commencer, je vais vous demander d'où viennent vos grands-parents et vos parents ?

Alors mes grands-parents du côté de mon père sont natifs de cette région puisque mon grand-père est né dans une petite maison là juste devant. Ma grand-mère était née à Magny-le-Hongre, là un petit village plus bas.

En quelle année ?

Alors ma grand-mère en 1873 et mon grand-père 79... elle a épousé un jeunot [rire]... Alors qu'est-ce que je vous dis maintenant, alors mon père est né à Torcy donc ils ont dû déménager entre-temps enfin je sais pas et ma mère est née à Paris.

Pareil en quelle année ?

Alors mon père en 1902 et ma mère en 1907 heu ! 8.

Et combien d'enfant ont-ils eu ?

Moi ! Je suis la seule et l'unique.

Donc votre père est né à Torcy, votre maman à Paris et où ont-ils vécu ensemble ?

Alors ils ont été assez longtemps à Paris même et puis après ma mère, les parents de ma mère qui avaient une petite maison à Montreuil-sous-Bois sont partis en retraite et sont partis dans le pays de ma grand-mère en Touraine, Amboise et ma mère est venue demeurer avec son mari et moi à Montreuil. J'avais peut-être 7 ans à l'époque, 7-8 ans.

Vous êtes née où ?

A Paris.

En quelle année ?

En 1928.

Je pense que j'ai oublié quelque chose au tout début. Vos grands-parents paternels sont originaires d'ici mais pas vos parents maternels ?

Alors maternel, je les ai pas beaucoup fréquentés voyez-vous, je ne saurais même pas...je sais que mon grand-père est mort quand j'étais petite, il venait de la Sarthe c'était un enfant trouvé, il a été élevé dans un orphelinat donc heu... et ma grand-mère était de Touraine à Amboise. Mais les dates de naissance je ne saurais pas vous dire...

C'est pas grave

Je les ai très peu fréquentés.

Donc vous êtes née à Paris où vous avez grandi jusqu'à l'âge de 8 ans...

Alors j'ai grandi déjà à Paris parce que mes grands-parents enfin les parents de mon père c'étaient des paysans, mon grand-père quand il était jeune il était bûcheron enfin bon ma grand-mère je sais pas trop elle travaillait dans la culture mais quand leurs enfants, ils ont eu deux fils, quand les enfants ont eu 12-14 ans ils ont été à Paris pour essayer de leur trouver une situation meilleure que la terre, ça leur a paru mieux donc ils ont été demeurer à Paris...En fait quand ils sont revenus demeurer ici j'avais trois ans donc ils sont venus en 31 quoi...

Dans cette maison là

Oui, mon grand-père avait une petite maison qui était là et qui a été démolie depuis et cette maison là a été construite sûrement après, pendant qu'ils étaient à Paris, je ne sais pas comment ils ont fait construire ça, je sais pas trop mais au-dessus de la porte du cellier c'était gravé 1856 donc elle ne doit pas être toute jeune cette maison.

Donc ce sont vos grands-parents qui ont fait construire cette maison...

Donc ce sont les parents de mon grand-père qui avait une petite maison là, quand ils ont eu certainement un peu d'argent ils ont fait bâtir là mais au début il n'y avait qu'une seule grande pièce et... bon alors quand mes grands-parents paternels sont revenus de Paris ils se sont installés dans cette maison et ils ont aménagé peu à peu pour que ce soit habitable.

D'accord

Et quand mes grands-parents sont morts ce sont mes parents qui sont venus à leur retraite demeurer ici... On ne sort pas de cette maison. [rire]

Si on reprend votre parcours, vous avez habité à Paris et à Montreuil

Oui, mais j'étais toujours... dès qu'il y avait une semaine de vacances j'étais là, et dès que mes grands-parents sont venus ici.

Vous savez pourquoi vos parents ont déménagé de Paris à Montreuil ?

Oui, parce que les parents de ma mère qui avait cette maison à Montreuil sont repartis en retraite dans une maison de leur famille aussi qui était à Amboise, qui était une maison troglodyte en plus alors il ne fallait pas rater ici et donc ma mère a repris, elle était locataire chez sa mère.

Et qu'est-ce que faisait votre père à ce moment là à Paris ?

Il était employé des Postes.

Et quand vous avez quitté Paris pour Montreuil, ça a changé quelque chose pour son travail, pour ses trajets ?

Il était postier ambulancier.

Donc il bougeait tout le temps ?

Oui, il faisait Paris-Bordeaux je sais pas quoi c'est la gare d'Austerlitz donc lui il prenait le métro et puis voilà il y était.

Et à Paris c'était aussi un logement de famille ?

Ah non, non ! Pas du tout, c'était un appartement au 6ème que mes parents louaient !

Vous êtes restés longtemps après à Montreuil-sous-Bois ?

Oh oui, alors ils ont occupé cette maison quand j'avais 7-8 ans et ils sont revenus ici quand j'avais heu... quand quoi je sais pas ma mère était à la retraite en 67 donc ça faisait de 31 à 72 oui, ils sont arrivés en 72.

Quelle était l'activité de votre maman ?

Alors elle était... quand elle était plus jeune, elle travaillait dans une blanchisserie, elle faisait le repassage et ensuite à Montreuil il y avait un petit pavillon et comme mon père était paralysé d'un côté il fallait toujours être avec lui, elle a gardé des enfants, elle était assistante maternelle enfin je ne sais pas comment on appelle ça maintenant.

Je pense qu'on doit dire la même chose... Et lorsqu'elle travaillait à la Blanchisserie elle travaillait à Paris ?

Oui, et puis aussi à Montreuil quand elle est revenue à Montreuil.

Est-ce que vos parents avaient une voiture ?

Ah non, non !

Lorsque vous veniez en vacances ici alors comment vous veniez ?

Il y avait l'autocar, il y avait une ligne d'autocar qui faisait Paris-Meaux qui s'arrêtait au coin de Bailly. On me mettait à l'autocar à Porte de Vincennes et hop je débarquais là toute seule.

Vos grands-parents ni vos parents n'ont passé leur permis de conduire ?

Ah non ! Non !

Donc du coup vous avez grandi à Montreuil, vous avez été à l'école ?

Oui.

Vous pouvez me raconter votre parcours un peu ?

Alors voyons voir, c'était la mauvaise période parce qu'en 38 en 39 je suis revenue ici chez ma grand-mère parce que mes parents pensaient que c'était plus sûr ici donc je suis restée peut-être deux ans ici j'ai été à l'école ici, j'ai passé mon certificat d'études ici [rire] c'était la première chose qu'on passait à l'époque et puis...je pense que je suis repartie... je pense que je suis restée au moins deux ans et après je suis retournée à Montreuil et pis après vers 15 ans j'ai passé mon BEPC et alors après ma mère m'avait collée parce que j'en avais marre de l'école, c'était une mauvaise période, y avait pas de chauffage à l'école pis bon alors elle m'avait collée dans une école professionnelle dans la couture alors c'était une école qui était à Romainville donc aussi dans la région parisienne.

Vous aviez quel âge ?

Alors de 15 à 16 ans et ensuite il y a un ami de ma mère qui m'a fait rentrer à la « pérygénérale » de la Seine donc là j'étais fonctionnaire, j'avais 17 ans à peine...

A Romainville, vous y alliez comment ?

A pied.

A pied ?

J'ai toujours été à pied à l'école, moi la marche à pied, ça me connaît ! Ah là là ! C'était loin ! Le midi je mangeais à la cantine mais sinon je partais le matin.

Combien de temps vous mettiez à pied ?

Sûrement une demi-heure trois quart d'heure et pis c'était tout en côte.

Donc après une amie de votre mère vous a fait rentrer à la Péry...

Voilà, voilà ça dépend du trésor public et alors après je suis restée là jusqu'à temps que je me marie.

Vous vous êtes mariée en quelle année ?

En 51.

Et vous aviez quel âge ?

23 ans je crois.

Lorsque vous avez commencé à travailler vous habitiez encore chez vos parents ?

Oh oui, jusqu'à ce que je me marie d'abord il y avait une pénurie de logement. On ne trouvait pas de logement comme on voulait moi j'aurais bien aimé partir, vivre seule c'était mon rêve mais...

Mais vous avez attendu votre mariage

Oui. [rire]

D'où vient votre mari et dans quelle circonstance vous êtes-vous rencontrés ?

Alors, mon père était toujours postier ambulant, il faisait Paris-Bruxelles à l'époque et ils s'étaient fait des amis là-bas et une année j'ai été invitée à... il les a invités chez nous à Montreuil, après il nous a invités à aller à Bruxelles passer quelques jours et j'ai fait la connaissance de leur neveu et voilà. [rire]

Et il est devenu votre mari... mais si lui habitait en Belgique et vous en région parisienne !

Ben oui, on se voyait rarement, c'était par correspondance... Et quand on s'est mariés moi je suis partie vivre avec lui à Bruxelles.

Donc vous avez vécu à Bruxelles ?

Oui, 5 ans... [silence]

Et vous avez quitté votre travail ?

Oui, j'ai quitté mon travail... Enfin avec lui je ne travaillais pas quand j'étais mariée, je ne travaillais pas parce qu'il avait une bonne situation, il était, il avait une affaire de famille, je n'avais pas besoin de travailler.

Il avait une entreprise en fait ?

Oui, une entreprise familiale, il travaillait avec son oncle, ses cousins, un autre oncle, ses cousins... une entreprise familiale... donc moi j'étais à la maison... alors voyons voir où on en est ...

A Bruxelles...

Oui, alors on est 51, on s'est mariés en juin 51 et en novembre 52 j'ai eu un enfant, j'ai eu une fille... [silence] alors je ne me déplaçais pas tellement, je me déplaçais pas tellement mais je m'ennuyais de mes grands-parents ! Vraiment c'était... je m'ennuyais de Bailly-Romainvilliers et de mes grands-parents voilà ! Alors avec un enfant... mon mari n'avait pas beaucoup de vacances parce que ça dépendait des demandes, ils avaient une clientèle importante pour les librairies, la bibliothèque royale enfin ils avaient beaucoup de clients importants alors quand il y avait beaucoup de travail, il travaillait... donc moi je venais de temps en temps, pas assez souvent à mon gré, avec ma fille voir ma famille en train mais 1956 j'ai eu un deuxième enfant alors avec deux enfants pour venir heu hein alors là j'ai fait une crise de neurasthénie je m'ennuyais, je m'ennuyais, je ne pouvais plus supporter...

Quand vous dites que vous ne veniez pas assez souvent à votre goût vous veniez une fois par mois ?

Non peut-être trois quatre fois par an c'est tout ce que je venais.

Donc votre famille vous manquait quand vous étiez là-bas ?

Ma famille, mes parents non ! Mais mes grands-parents oui, j'étais très très attachée à mes grands-parents.

Et autre chose vous manquait ? La vie à Bruxelles devait être différente de celle de Bailly

Oui, la vie était bien différente mais je m'étais bien habituée, mais alors avec mes deux enfants je ne me voyais pas trimbaler ça dans le train alors je devenais... Alors au bout d'un certain temps ça m'a pris avant que j'étais enceinte du deuxième enfant, je voyais la vie en noir, mon mari... et pis voilà qu'à la même époque, vers la fin de ma grossesse, il est né en 56 mon fils, vers la fin de ma grossesse, ma tante et mon oncle qui demeuraient à Lagny, qui avait un appartement à Lagny, sont venus habiter aussi après leur retraite dans une maison qu'ils ont faite ici donc il avait un appartement là et pis ma mère poussait un peu à la roue pour que mon mari me... décide à revenir en France enfin pas contrainte et forcée enfin il a quand même un gros sacrifice aussi c'est vrai et mon fils avait 6 semaines, on a déménagé de Bruxelles pour venir demeurer à Lagny dans l'appartement qui était resté libre.

Et votre oncle et votre tante ?

Ils sont venus s'installer ici à Bailly-Romainvilliers parce que mon oncle c'était le frère de mon père alors c'était toute la famille du coin.

Combien de frères et sœurs a eu votre père ?

Il avait un frère seulement.

Et du côté de votre mère ?

Elle avait un frère également.

Qui habitait où ?

A Paris.

Donc du coup vous êtes revenue...

Oui, demeurer à Lagny... et puis peu après mes grands-parents sont décédés tous les deux... et la maison ici est restée un petit vide... et mes parents, mon père qui avait hérité de cette maison, ils ont commencé à prévoir que... donc ils ont fait le chauffage central, ils ont fait des choses comme ça pour que ce soit habitable et en 73 ils sont venus s'installer ici non en 72 fin 72 et la maison de Montreuil a été vendue et ils se sont partagés... Ma mère s'est partagée ça avec son frère enfin c'était...

D'accord, donc vos enfants...

Sont nés tous les deux à Bruxelles.

Mais ils ont été à l'école ici, à Lagny

Oui, oui, mon fils avait 6 semaines, sa sœur avait 4 ans, donc elle a été à Lagny, sa première école...

Et vous êtes restée à Lagny jusqu'à ce que vous veniez ici ?

Oui, oui... enfin on a déménagé une fois parce qu'on demeurait dans une maison près de l'hôpital et alors l'hôpital a acheté les maisons aux alentours et ses maisons devaient être démolies pour agrandir l'hôpital de Lagny, je ne sais pas si vous connaissez l'hôpital de Lagny mais ce grand immeuble là... ils ont acheté les quelques maisons au bord de la route là et alors on a eu... l'opportunité... Parce qu'avant on se rend pas compte de la crise du logement à cette époque ! Alors, on a eu par l'intermédiaire de qui je ne sais plus l'occasion d'avoir un appartement, un logement dans les nouvelles constructions Orly Parc, vous connaissez ?

Ce sont des appartements près de l'hôpital ?

Non pas du tout, c'est dans les Hauts-de-Lagny.

C'étaient des nouveaux logements ?

Oui, quelques-uns un étaient déjà construits et d'ailleurs celui qu'on a occupé, on était les premiers locataires. Donc là il était tout neuf !

C'était une maison ou un appartement que vous aviez avant ?

C'était un rez-de-chaussée, mais enfin c'était dans une maison.

Pourquoi vous avez déménagé ?

Parce que la maison allait être démolie parce que le terrain avait été racheté par l'hôpital pour s'agrandir.

Est-ce que vous avez encore changé de logement à Lagny ?

Ah non non ! Là on est restés longtemps de 63, je me plaisais bien là ! c'était des petits bâtiments avec pas de grands logements, il y avait deux chambres seulement mais... il était un peu isolé tout à fait vers la chapelle Saint Michel là, on était dans les arbres, au deuxième étage, je me plaisais bien là ! Mais alors, quand mon mari est tombé malade, il a eu... il a eu une opération, il a été opéré de la cataracte et ça lui a

déclenché le choc opératoire je ne sais pas, ça lui a déclenché oh je sais plus...Enfin je l'ai retrouvé un jour, je travaillais à l'hôpital à cette époque.

Vous aviez repris une activité par la suite ?

Oui, peu de temps après la naissance de mon deuxième enfant, il devait avoir 5-6 ans.

Et là, vous viviez et travailliez à Lagny

Oui, et là j'y suis restée jusqu'à ma retraite en 88 donc.

Et comment vous faisiez pour vous rendre de chez vous à votre travail ?

Alors après avec mon mari on a eu une voiture donc le matin, je ne sais plus mais nos horaires devaient correspondre je suppose, parfois je venais en voiture et puis j'avais aussi une collègue qui me raccompagnait donc voilà sinon j'allais à pied. Ça faisait aussi un long chemin mais...

Et vous avez passé votre permis de conduire ?

Ah non !!

Et vos enfants habitent où aujourd'hui ?

Alors j'ai perdu ma fille... elle avait 20 ans donc elle demeure au cimetière de Bailly-Romainvilliers, mon fils demeure à la Ferté-Sous-Jouarre.

Et votre mari

Oui, il est mort d'un cancer du poumon et vers la fin de sa vie il ne pouvait plus monter au 2ème étage en 80", moi j'étais pas loin de la retraite, entre temps mon père était décédé et ma mère était seule ici et alors elle nous a dit : « Oh ben venez là ! » Et on est venus ici. On a déménagé de Lagny pour venir ici pour que mon mari, on lui avait installé sa chambre au rez-de-chaussée alors ça c'était fin 87...fin 87 on est venu demeurer ici et moi j'ai eu ma retraite en avril 88 et j'allais travailler en autocar, il y avait des autocars qui faisaient Lagny, gare de Lagny donc j'y allais et voilà !

Donc vous vous êtes installée à Bailly, quelles sont les personnes qui vous sont proches aujourd'hui ?

Mon fils, j'ai pas du tout de famille... A part mon fils je ne fréquente pas grand monde. Alors j'ai un cousin du côté de mon père, le frère de mon père a eu un fils, du côté de ma mère, le frère de ma mère a eu deux enfants, un garçon et une fille que je fréquente comme ça, on se voit une fois par...

Ce sont des personnes que vous considérez comme proches ?

Ben ils ont leur vie, moi j'ai la mienne, je les aime bien mais si je les vois pas ça ne me manque pas vous voyez.

Et vous avez d'autres personnes en dehors de votre famille que vous considérez comme proches ?

Vous savez moi je suis solitaire, moi j'aime bien être seule donc moi je vis avec mes animaux et mon jardin...

Votre fils vous le voyez souvent ?

Oui, il vient tous les dimanches, il passe toute la journée avec moi, on va faire les courses, il bricole, et alors il y a trois, quatre ans il ne venait jamais le lundi parce qu'il travaillait dans un commerce, le lundi donc il ne travaillait pas mais maintenant il a pris goût au jardinage et il vient me voir, Donc le lundi hop il vient donc il fait ses courses à la Ferté pour sa semaine et tous les lundis à 10h il est là jusqu'au soir [rire] et dans le jardin... Moi je ne peux plus le faire maintenant à part les fleurs, donc je le vois le dimanche et le lundi, il est gentil.

Et ça fait longtemps qu'il habite à la Ferté-sous-Jouarre ?

Oh ouais je crois que ça fait... 17 ans je crois.

Il s'est installé là-bas pour des raisons professionnelles ?

Oui, il a commencé par travailler chez Lepain à Meaux et Tissien aussi, mais là ça ne lui allait pas parce que l'autre voulait qu'il mette une cravate et lui il ne voulait pas ! Il a son caractère ! Alors il a cherché autre chose et il a trouvé une place à la Ferté.

Pouvez-vous me raconter une journée de tous les jours ?

Alors en été c'est pas difficile, je me lève et je sors, je sors je vais dans le jardin et tac tac... je rentre pour préparer mon petit déjeuner, c'est souvent un restant du dimanche parce que je fais un repas copieux le dimanche et le lundi pour mon fils et alors si bien que toute la semaine j'ai des restants donc c'est vite fait mon repas de la semaine ! Et puis je bricole à la maison, le ménage j'aime pas vraiment le faire c'est pas mon truc mais il faut le faire quand même et puis l'après-midi je fais ma petite sieste, je m'assois dans le fauteuil, je regarde un peu la télé, je m'endors devant et puis des fois je me réveille il est 4 heures et puis 5-6 heures brusquement j'ai un regain d'énergie, en été quand il fait jour je ressors dans mon jardin mais en hiver je tourne en rond, je vais voir là-haut ce qui se passe.

Là-haut ?

Oui, enfin, là-haut, dans les chambres, je bricole.

Et le week-end vous m'avez dit que votre fils venait...

Oui, on passe la journée ensemble. On sort des fois le soir, il m'emmène au restaurant et puis parfois l'hiver il m'emmène au cinéma...

Où est-ce que vous allez par exemple ?

Au Val d'Europe, maintenant il y a tout ce qu'il faut ! Chez Disney il y a plein de salles de cinéma, et pis des restaurants au Val d'Europe et pis si non un petit restaurant à Serris qui est bien enfin ça dépend où il a envie de m'emmener, je suis le mouvement...

Est-ce que parfois ça vous arrive de retourner à Lagny-sur-Marne ?

Avant, il y avait un autocar qui allait de je ne sais pas d'où à Lagny avec des horaires bien donc tous les vendredis j'allais au marché... Mais maintenant cet autocar là a été supprimé où alors il faut partir le matin de bonne heure et on ne revient qu'à une heure de l'après-midi donc 5 heures de suite pour moi ça fait trop surtout qu'avant je rencontrais toujours plein de gens que je connaissais de mon travail et tout mais maintenant ils sont morts ou ils ne sont plus là alors...

Cà fait longtemps que cette liaison de bus n'existe plus ?

S'il y a des bus mais ils vont à Chessy ou Bussy je ne sais pas où mais ça ne m'intéresse pas... Maintenant il faudrait que je prenne l'autocar pour aller jusqu'à Serris et à Serris, il y en a plus qui vont à Lagny directement mais je ne vais pas m'embarquer comme ça alors maintenant si je vais au marché à Lagny le dimanche c'est mon fils qui m'amène...

Donc ce sont des activités que vous aimeriez faire mais qui sont difficiles à faire...

Non, ça ne me manque pas je vous assure, j'aime tellement être chez moi, ici...

Vous sortez avec votre fils au cinéma et au restaurant... Est-ce que vous faites d'autres activités ensemble ?

Ben quand ma mère vivait encore on partait 3-4 jours parce qu'elle était un peu handicapée, elle avait du mal à marcher et tout ça mais elle ne perdait pas la tête alors des fois elle avait une amie qui venait ici, qui passait deux jours avec elle et pendant ce temps là nous on allait, on partait, on allait 3 jours... on ne faisait pas des lieux fixes, on allait une année, il m'a amené en Alsace, une autre dans le Périgord, on a fait les châteaux de la Loire comme ça on partait trois jours et on couchait à l'hôtel, on... mais maintenant avec mes bêtes c'est surtout ça, j'ai des bêtes...

Vous retourniez alors en Touraine de temps en temps ?

Non rarement.

C'est là d'où vient votre mère...

Je vous dis qu'on y a été avec mon fils une année... je connaissais cette maison, là où elle demeurait à Amboise mais j'ai toujours eu du mal à me repérer dans les rues enfin ma mère n'a jamais été bien d'accord avec sa mère alors elle était fâchée des années, des années avec son frère, et après avec sa mère si bien que je ne les ai presque jamais connus.

Vous étiez plus proche de vos grands-parents paternels ?

Oui. [long silence]

Est-ce que vous trouvez que l'environnement dans lequel vous vivez a changé ?

Ah oui, sûrement ! J'ai la chance d'être dans un vieux village alors enfin il y a pas tellement, tellement de nouvelles têtes, il y a toujours des personnes que je connais depuis toujours qui demeurent dans ce coin là mais sinon quand je vais faire des courses vers la place de l'Europe ou autre, je ne connais plus personne c'est vrai... Mais enfin on a eu des améliorations, on a eu de la lumière partout, on peut sortir tard le soir moi le soir je sors les chiens à 11h/11h et demi, suivant ce que je regarde à la télé et ben il y a de la lumière partout, j'ai pas peur de me faire attaquer et puis il y a des commerces qu'il n'y avait pas avant, nous quand c'était le village c'était des commerçants itinérants qui passaient, le boucher, le boulanger, le poissonnier, il ne fallait pas les rater, maintenant on a tout sous la main.

Vous faites vos courses à la place de l'Europe ?

Oui, oui, oui, je vais chez Champion et puis sinon il y a le boulanger, le pharmacien, le coiffeur oui, ça j'y vais... Tous ça je le fais là, puisque je ne conduis pas, je n'ai pas de voiture, quand mon mari est décédé la voiture il l'a vendue moi ça ne me servait à rien.

Et donc vous y allez comment à la place de l'Europe ?

A pied.

Mais combien de temps vous mettez ?

Ça fait pas loin, je le fais à travers..., je coupe là. J'en ai pour 10 minutes, je traverse la place là, et pis il y a la coulée verte et on est arrivé en 10 minutes ah non c'est tout près.

Est-ce qu'autre chose a changé dans votre environnement, quelque chose qui vous a marqué ?

Bof, pas vraiment qu'est-ce qui a pu me marquer... [long silence]

Est-ce que vous alliez avant à Paris ?

Oui, à Lagny c'était facile parce qu'il y avait le train, j'y allais fréquemment mais depuis que je suis ici non... j'y allais une fois de temps en temps au spectacle mais rarement.

Combien de fois par an, vous savez ?

Oh une fois pis encore.

Il y a d'autres endroits que vous fréquentez par ici pour les spectacles ou pour d'autres activités ?

Il y a eu ici un club de troisième âge, alors ma mère s'était fait inscrire et elle me baratinait toujours oh faut venir, faut venir et puis un jour j'en ai eu assez et je me suis inscrite et dès que je me suis inscrite elle n'y allait plus alors moi j'ai dû... moi j'aime pas les jeux de sociétés, ça me ça me... alors ça peut être des personnes qui peuvent être plus jeunes que moi mais il n'y a pas de conversations possibles parce que dès qu'ils sont arrivés hop ils sautent sur les dadas enfin tout ce qui existe comme jeux de sociétés alors au départ j'amenais mon tricot, il y avait une dame qui brodait et pis c'était comme ça mais j'y vais plus depuis un bout de temps et puis après ils ont acheté un billard il y avait une belle petite maison qui avait

été construite exprès pour le troisième âge dans le, dans le quartier là et quand ils ont construit la nouvelle mairie là derrière et bien ils ont abattu cette petite maison alors ils ont relogé les vieux [rire] dans une salle qui est haute de plafond, c'était l'ancienne salle de classe je m'en rappelle quand j'avais 11 ans j'ai été à l'école là un an heu c'était des plafonds d'une hauteur ! Et alors un billard, ça résonne ! On ne s'entend plus là-dedans ! [rire] C'est pour ça que j'y vais plus c'est tout les mardis, sinon j'y vais plus... C'est tous les mardis... sinon il y a une réunion mais ils jouent aux cartes mais j'aime pas ça, j'aime rien quoi j'aime être seule... Donc je me fais inscrire quand même, je donne ma cotisation pour qu'il y ait une personne en plus mais je n'y vais plus...

Est-ce qu'à un moment, avant de vous installer ici vous avez envisagé ou imaginé habiter ailleurs ?

Non ! Ah non cette maison moi cette maison, ma vie c'est ici, j'ai tellement été heureuse chez mes grands-parents ici que ma vie c'était ici, je ne me voyais pas ailleurs !

C'est quelque chose que vous aviez dans la tête depuis longtemps ?

Oh depuis toujours ! Depuis toute petite c'était toujours là...

A aucun moment vous n'avez pensé vous installer ailleurs ?

Aller habiter ailleurs, finir mes jours ailleurs ? Non

Et entre-temps... Vous avez pensé éventuellement retourner en Belgique ?

Of, mon mari y est retourné un peu, plus que moi...

C'était difficile pour vous parce que vous aviez des enfants à ce moment là ?

J'avais des enfants d'âge scolaire, d'accord mais j'avais plus envie d'y retourner. Pourtant, je n'en avais pas de mauvais souvenirs, là-bas ce n'était pas... Sauf que les deniers temps, je m'ennuyais, je m'ennuyais à mourir mais sinon les gens étaient agréables avec moi surtout que c'était à Bruxelles même, ils parlaient tous français, parce qu'il y a des banlieues là-bas où ils ne parlent pas français, j'étais du côté plutôt francophone quoi, parce que c'est tout petit Bruxelles, ce qui est grand c'est les banlieues, les villes aux alentours, nous à Esquelberk, c'est une... une les gens, les trois quart des gens parlaient français donc ça m'a pas gênée, mais qu'est-ce que je m'ennuyais de ne pas pouvoir revenir ici.

Qu'est-ce qui vous a fait plaisir quand vous êtes revenus de Bruxelles ?

Ben écoutez, déjà mon bébé était tout petit alors, j'avais pas beaucoup de possibilités pour refaire beaucoup de choses en plus c'était en hiver... Mais enfin je me retrouvais chez moi, je me sentais heu... Et alors en venant ici, je venais ici le plus souvent possible, au moins tous les quinze jours au début...

Ça c'est quand vous étiez à Lagny ?

Oui.

Et vous veniez en bus ?

Oui, il y avait un bus ben oui ben oui.

Vous avez été amenée à prendre beaucoup le bus ?

Oui, oui.

Vous n'avez jamais pensé passer votre permis de conduire ?

Ah non ! En plus déjà j'ai peur en voiture. Je ne suis tranquille qu'avec mon fils alors là je peux y aller avec les yeux fermés sinon... J'aurais été un danger public au volant !

Et pour vous quand vous avez vécu à Bruxelles, c'est un peu comme vivre en région parisienne ou c'était différent ?

Non pas vraiment... Non maintenant avec le recul je me rends compte que Bruxelles c'était une ville agréable, très agréable à vivre avec beaucoup d'avenues, d'arbres, le parc du cinquantenaire, il y avait beaucoup, beaucoup de verdure...

Comme ici ?

A l'époque la Seine-et-Marne, c'était plutôt les champs ! C'était la plaine quoi ! L'agriculture... Là c'était des avenues bien propres, bien nettoyées... je ne sais pas maintenant comment c'est mais...

Lorsque que vous êtes revenus, est-ce que vous alliez vous promener dans les forêts...

Non, non pas beaucoup j'étais seule, je n'avais pas d'amis... Maintenant il y a des copines qui viennent à la maison mais avant je n'ai jamais eu ça... Je m'entendais bien avec des amis à l'école mais ma mère ne souhaitait pas voir des enfants envahir son espace alors bon... alors pour sortir elle... Non j'ai pas eu une vie heureuse bon elle était pas malheureuse mais une vie triste... [silence] Le seul moment où j'étais bien et où je me détendais c'était ici alors ici j'avais tout, j'étais toujours dehors, il y avait plein d'enfants, il y en a plein d'ailleurs qui vivent encore, il y en a qui sont nés la même années que moi, qui sont toujours dans le village !

Ah bon

Ah ouais !

Est-ce que comme vous ils sont partis puis revenus ?

Non, c'étaient des autochtones, des enfants du village quoi ! C'est pas des enfants qui venaient en vacances c'était des gens qui étaient là à temps complet.

Et qui habitent là aujourd'hui ?

Oui, il y en a plusieurs.

Vous les connaissez ?

Ah oui, bien sûr.

Vous les voyez de temps en temps ?

Oui... enfin il y en a de moins en moins parce que... Ils ont disparu ! [rire]
C'est drôle que les personnes reviennent comme ça dans l'endroit dans lequel elles ont grandi
Ouais, ouais, oui. Moi je ne voyais pas, du plus loin que je puisse me rappeler, je ne me vois pas ailleurs pour finir mes jours hein !

Donc vous êtes attachée vraiment...

Oui.

On a envie de savoir comment ça c'est passé alors...

Ça je ne sais pas, j'étais heureuse ici, c'était mon... j'étais plus heureuse ici que partout ailleurs ! J'adorais mes grands-parents, eux ils étaient...

Donc c'est vraiment la famille alors...

Ah oui, c'est vraiment une histoire d'amour ! Vous voyez mon grand-père avait, il y avait deux frères et lui, trois, ses parents trois garçons, ma grand-mère a eu trois garçons et moi j'étais la première fille qui arrivait dans le... à la suite quoi ! Alors là c'était... [rire]

Une dernière question, si je vous parle de Marne-la-Vallée, qu'est-ce que ça vous dit ?

Ça ne me dit pas grand-chose... Ça me dit ça se construit hein ! Si on va vers Paris il y a des constructions partout, des maisons partout...

Vous avez vu des changements ?

C'est à dire qu'avant que je vienne ici, que Disney ne s'installe là, on se rendait moins compte heu ça accéléré depuis l'arrivée de Disney toutes ses maisons... par-là il y avait des champs à perte de vue ! Maintenant il n'y a plus rien, c'est... rien que des maisons... Heureusement que mes chiens vieillissent parce qu'ils ne peuvent plus marcher loin et pour trouver un champ, il y a loin !

Et comment on appelle un habitant de Bailly-Romainvilliers ?

L'ancien maire les appelait les Romainvillierçois, moi je veux bien mais...

Pour vous, c'est pas ça ?

Ben je sais pas non, ça me paraît un peu compliqué... Mon grand-père les appelait des Robespierre [rire] je ne sais pas il y a eu une histoire à la révolution avec Robespierre, oh je ne sais pas plus... Il faudrait chercher... Bailly-Romainvilliers heu était pour quelque chose et les villages aux alentours pour l'autre alors je ne sais pas s'ils étaient pour Robespierre ou contre Robespierre [rire] je ne sais pas, je ne sais plus.

Et juste pour revenir sur les personnes qui, comme vous, habitent ici aujourd'hui, est-ce que ce sont des personnes qui ont tout le temps habitez à Bailly-Romainvilliers et qui, comme vous, en sont parties puis revenues ?

Non, non il y en a qui sont toujours restées... Enfin, ils travaillaient hors du Pays mais ils ont... ils ont leur maison, ils ont fait construire leur maison là. J'ai un ami, là un peu plus loin qui s'est marié avec une fille du village, et qui a construit sa maison là ! Et qui demeure là ! Et il est retraité maintenant. Il a travaillé à la SNCF. Mais maintenant, il n'a jamais bougé de Bailly-Romainvilliers ! On est plusieurs comme ça ! Ses parents étaient fermiers, il a repris la suite et donc... Ils ne sont jamais partis d'ici !

Et vous connaissez des gens qui habitent dans l'autre partie du Bailly-Romainvilliers ?

Dans les nouvelles constructions ?

Oui

J'en connais... au début que j'allais chez les vieux, il y en a un ou deux qui demeurent là-dedans mais... je ne fréquente personne autrement ?

Et les commerçants qui sont installés, ce sont des commerçants qui habitaient avant à Bailly-Romainvilliers ?

Pas du tout, j'ai pas l'impression moi. Ils sont arrivés là...

Vous êtes combien à Bailly-Romainvilliers aujourd'hui ?

Dans les 6000 je crois.

Et au début ?

600...

Ça doit changer ?

Oh oui, avant dans tout le village, il y avait les poules, il y avait les oies... Dans la rue de Magny, c'est celle qui va Place de l'Europe, il y avait une famille, dans une cour là-bas il y avait une dame qui avait des oies, personne n'osait y aller parce que toutes ses oies couraient après... les poules traînaient partout ici dans la cour, bon ici il y avait mes grands-parents, une vieille dame là-bas, et une autre vieille là-bas et toutes leurs poules se mélangeaient donc ça faisait des histoires, les poules d'une, allaient pondre chez l'autre ! Et là les poules sortaient, il y avait un petit passage et les poules allaient dans les champs du côté de chez madame Parent, il y avait des champs... La rue derrière, c'était un chemin de terre, ils allaient par-là dans les champs et ils rentraient le soir pour... Ça, ça a changé hein !

C'est un côté qui n'est plus là aujourd'hui

Ah ouais [soupir], moi je m'en rends moins compte quand je... je ne suis pas toujours restée complètement ici, j'ai un petit peu été ailleurs donc ça me paraît moins, moins drôle que les gens qui n'ont pas bougé du village, enfin je pense !

Et dans les gens qui habitent à côté de chez vous, dans le passage, ce sont que des personnes qui habitent ici depuis longtemps ?

Ah non, il y a des nouveaux aussi... il y a une maison par exemple, dans le fond de la cour, sur la gauche qui vient d'être vendue et qui était en mauvaise état et ce sont deux jeunes, deux frères une trentaine qui vont la retaper, les travaux vont commencer bientôt et ce sont des jeunes qui viennent de je sais pas où, je sais pas trop...

C'est nouveau que des jeunes rachètent comme ça pour reconstruire ?

Sûrement oui ! Je vous dis, je ne fréquente pas grand monde ici ! Tout ce que je sais c'est des choses que j'apprends par hasard par quelqu'un qui en parle devant moi sinon chez le coiffeur quand j'entends les potins [rire] et sinon ?

Et madame Parent vous l'avez rencontrée comment ?

Mme Parent je ne l'ai pas rencontrée, un jour je parlais avec elle pour promener mes chiens et elle, elle était dans son jardin ou ailleurs et elle venait d'arriver et on a commencé à parler, elle avait un chien qui criait beaucoup comme le mien et ça a créé des liens et puis...

Fin de l'entretien

Entretien 2 : ANNE et BERTRAND

Je vais commencer par vous demander d'où viennent vos parents et vos grands-parents ?

Anne : Mes grands-parents à moi, c'est de Bretagne et mon père de Paris depuis plusieurs générations et après il faut chercher dans l'Est et dans le Doubs pour ma mère et mon mari du Nord surtout hein Bertrand !

Bertrand : Oui.

Donc votre père vient de Paris et votre maman du Nord, où se sont-ils rencontrés ?

Anne : Mes parents se sont rencontrés par hasard parce que mon père était militaire, ils se sont rencontrés à Brest, je crois que mon père était à l'école navale, c'est une histoire assez longue et je pense que c'est à cette occasion là qu'ils se sont rencontrés.

Vous êtes née en quelle année ?

Anne : En 1968.

Et vos parents se sont mariés en quelle année ?

Anne : 68.

En quelle année sont-ils nés ?

Anne : Mon père c'est...vous me prenez de cours, heu c'est le genre de trucs qu'on connaît pas par cœur et j'ai un doute en 42 et ma mère en 46.

Est-ce que vous avez eu des frères et sœurs ?

Anne : Oui, deux frères plus jeunes, ils sont nés en 72 et 75.

Donc ils se sont rencontrés en Bretagne mais où est-ce qu'ils ont vécu par la suite ?

Anne : Vous avez une grande page blanche ?! [rire] Alors où ils ont vécu, alors à peu près dans tous les corps militaires, je suis née à Toulon, mon autre frère à Brest et mon autre frère à Cherbourg... On a été à Paris, on a été à « Cadéragé » parce qu'à un moment donné mon père a été muté là-bas... Plusieurs fois, au même endroit, à Mondrié qui était à côté de Toulon, à Paris... On déménageait pas mal en moyenne tous les deux trois ans... J'ai fait 21 écoles sans compter les écoles supérieures ! [rire]

Tous ces déménagements étaient provoqués pour le métier de votre père ?

Anne : Oui, oui, ma mère ne travaillait pas, c'était impossible !

Et à chaque fois c'était des périodes de 2-3 ans ?

Anne : Dans ma mémoire d'enfance c'était une année on reste à la maison et une année on déménageait. La plus longue période qu'on est fait c'est quand mon père a été appelé à Brest et ensuite il a fait l'école de guerre à Paris donc il y est allé en célibataire géographique et là on n'a pas déménagé et on est resté 6 ans en Bretagne ! Ça été une très grosse période ! [rire] Après on est allé à Paris et pis là j'étais étudiante donc pour moi le problème était différent. Mon frère a continué, il a fait ses études à Brest et le suivant est parti à Toulon avant de venir en région parisienne encore une fois !

Et dans tous ces endroits dans lesquels vous avez vécu est-ce que certains vous ont marqué plus que d'autres ?

Anne : Les deux grandes périodes c'était quand j'étais en Bretagne parce qu'on y est resté longtemps, c'était particulier parce qu'en plus il y avait des problèmes d'intégration. La Bretagne c'est assez fermé

quand même... en plus moi j'étais fille de militaire, en plus c'était pas très apprécié à l'école donc ça m'a suivi longtemps et ça pas été facile par contre après à Paris c'était quand j'ai passé mon bac c'était une sensation de liberté ! Tout ce qu'on peut voir à Paris et là les transports en commun bizarrement donnent des ailes, ça rendait libre !

Vous étiez avec vos parents ?

Anne : Non, j'étais en prépa mais avant j'ai vécu chez mes parents et après seule...

Vous aviez quel âge à ce moment là, au moment où vous avez quitté vos parents ?

Anne : 21 ans.

Donc à ce moment là vos parents quittaient la région parisienne ?

Anne : Non pas encore, non, c'était un peu une période de conflit un peu galère avec mes parents... Il y avait une telle pression donc ça passe ou ça casse, ça a cassé mais du coup ça m'a aidé à m'assumer et donc en fait après, ça m'a permis, même s'ils m'ont aidé finalement, ça m'a aidé, de m'assumer pleinement donc j'ai bossé en parallèle de mes études.

Vous viviez seule à ce moment là ?

Anne : Non.

Bertrand re-rentre dans la pièce

Vous vous connaissiez ?

Anne : Non pas encore [rire], je ne connaissais pas Bertrand à cette époque, je l'ai connu après... En fait, j'avais rencontré quelqu'un. On était persuadé qu'on allait se marier et finalement ça c'est pas fait. [rire]

Par la suite vous vous êtes séparés, vous étiez encore aux études à ce moment là ?

Anne : Oui.

Comment ça c'est passé par la suite ?

Anne : Pour le logement ?

Oui

Anne : Ben en fait, il se trouvait que l'appartement appartenait à mon fiancé de l'époque [rire] et que mes parents étaient que pour mes études ne soit pas gâchées, ils m'ont prêté l'appartement dont ils étaient propriétaires [?] mais c'était un contrat moral en fait. Donc quand mes parents déménageaient, l'appartement était vide donc voilà et puis je partais en stage aussi pendant 4 mois. En dehors de la région parisienne, à Poitiers, à Parthenay, 4 mois et là j'étais au foyer de jeunes travailleurs, après système D... Et comme c'était très loin, j'ai acheté une voiture que j'ai payée en travaillant.

C'était votre première voiture ?

Anne : Oui, parce que je faisais 4 kilomètres de marche à pied, le matin, 4 km à pied le soir et j'étais dépendante des autres stagiaires pour aller manger ou ne serais-ce que pour faire les courses donc là...

Ensuite vous êtes revenu à...

Anne : Après c'est l'époque où on s'est rencontré.

Vous aviez quel âge ?

Anne : 24 ans, toi t'avais 23 ans.

Bertrand : Oui, c'est ça.

Anne : En fait, on s'est connu à l'école d'ingénieur parce que ça marche par binôme donc on travaillait à plusieurs et l'un de mon binôme connaissait Bertrand, c'était son coloc... donc on s'est rencontré comme ça en fait.

Où vous habitiez ensemble ?

Anne : Alors c'était un peu particulier, on était un peu en transhumance, moi j'étais en stage et puis j'étais à Poitiers et après j'ai quitté l'appartement. Quand je suis revenu, les études étaient presque terminées donc il est retourné chez ses parents, moi j'ai repris la chambre, parce que je n'aime pas être tributaire de quelqu'un, après j'ai encore changé, j'ai repris une chambre de bonne, d'un ancien étudiant qui partait à Lille, un ami donc on a aussi connu les chambres de bonnes [rire], c'était le souk, 7 étages et en plus à cette époque on était tous les deux fumeurs [rire] c'était pas triste ! Donc après 93, on est arrivé sur le marché du travail, et là c'était la galère totale parce que là on était ingénieur, et on nous avait expliqué pendant 5 ans qu'on était les meilleurs et qu'on allait trouver du boulot comme ça et effectivement quand on est rentré dans l'école, même en claquant avec les mains et les doigts de pieds, ça n'a pas marché !

Bertrand : Non, ça n'a pas marché !

Anne : Quand on est rentré dans l'école, en moyenne on était 80, on avait quand même 4 propositions par élèves quand on arrivait, ceux qui sortaient après comme nous, c'était 4 propositions pour toute la promo ! 100 personnes !!! Les seniors qui se vendaient moins cher que ceux qui sortaient de l'école, sur les forums et tout donc c'était horrible à l'époque, on s'est retrouvé en concurrence à l'époque avec les techniciens et les BTS et IUT qui étaient au niveau technique aussi performant d'une certaine manière, mais heu eux se retrouvaient en concurrence avec... enfin il y avait toute une dégringolade hiérarchique ! C'était l'horreur... Moi j'ai trouvé au bout de trois mois, un job comme prof d'électronique par bouche à oreille dans ma propre école évidemment ! Mais heu justement la partie technicien... et heu donc j'ai commencé comme ça... Et Bertrand, pendant ce temps là, a fait son service, et moi quand j'ai rembrayé du CDD au CDI, pendant deux mois on a fait des petits gâteaux chez Lenôtre [rire] pour payer le loyer... C'était un CDD que moi j'avais, avec un CDD on a quand même trouvé quelqu'un pour nous louer un appartement de 22 m² à Courbevoie, c'était un palace pour nous à l'époque ! [rire]

Vous quittiez donc la chambre de bonne ? !

Anne : Oui, moi je quittais la chambre de bonne et Bertrand était toujours au service donc quand j'ai touché mes premiers salaires heu j'ai trouvé un appartement décent avec des toilettes pas à la turque sur le palier et heu avec ne serait-ce qu'une douche parce que bon le shampoing dans la baignoire [rire] voilà...

C'était donc pour vous le premier logement avec du confort ?

Anne : Oui, après toutes ces épreuves là !

Est-ce que dans votre recherche de logement vous aviez un périmètre particulier ?

Anne : Heu je crois qu'on a pris le premier machin qui passait ! On était plutôt de l'Ouest parisien à l'époque.

Bertrand : Oui, moi je suis de Saint-Germain.

Anne : Oui, donc il y avait pas mal de famille. Et après quand il a fini son service il fallait vite trouver du boulot et heu conjoncture très compliquée aussi... et puis Bertrand avait très envie de faire de « [?] » sauf que c'était archi-bouché à l'époque donc autant dire que c'était impossible aussi et puis justement le copain qui nous avait transmis la chambre de bonne il s'est trouvé qu'il avait fait un stage dans le Nord et heu il avait parlé de Bertrand là-bas mais ça n'avait pas marché mais il s'est trouvé que le jour même du coup de fil comme quoi ce n'était pas possible, une heure après, une secrétaire de la même boîte disait que s'il pouvait se présenter cet après-midi pour un entretien donc voilà ! C'est assez particulier donc moi je travaillais pas ce jour là donc j'ai dit pas de problème il y sera ! [rire]

Vos parents sont d'où déjà ?

Bertrand : De Versailles.

Donc vous, vous aviez de la famille en fait dans la région parisienne ?

Bertrand : Oui.

Anne : Moi aussi, à Saint-Germain aussi ! Les trois quarts de la famille de mon père, sa sœur, son frère et tout ça en fait et ma grand-mère qui habitait encore à Saint-Germain à l'époque.

Et vous les voyiez à ce moment là ?

Anne : Oui, ma grand-mère assez souvent, mais mes tantes non c'était épisodique [rire]. Mais bon après quand on revenait, on revisitait la famille... [rire]

Ensuite vous avez donc déménagé ?

Anne : Oui, quand Bertrand a décroché le job.

Parce que finalement ça a marché ?

Anne : Si, si, avec ce coup de téléphone... En fait, je pense qu'il y a eu un problème dans les circuits de recrutement et ça a marché l'après-midi même... Moi, au final j'ai fini par démissionner de mon boulot... Parce qu'en fait, on a vécu un an comme ça à faire des allers-retours Paris-Lille moi travaillant à Paris et lui travaillant à Lille jusqu'à qu'on se marie en fait.

C'était en quelle année ?

Anne : En 1996, non en 95. [rire]

Vous disiez tout à l'heure que vous n'avez pas d'attache [à Bertrand] ?

Bertrand [inaudible]

Anne : Heu si je peux me permettre c'était pas ta vision de l'époque ! Tu étais quand même bien attaché à l'Ouest parisien, c'était quand même l'idée de revenir dans l'Ouest parisien donc de l'autre côté hein. [rire]

Bertrand [inaudible]

Vous étiez à Lille avant votre mariage ?

Anne : Oui, en 1995 et ensuite on y est resté un petit peu. Il y est allé l'année d'avant qu'on se marie et l'année d'après en fait... On s'est marié, moi j'ai démissionné parce que bon les allers-retours au bout d'un moment ça va... En plus, ça nous coûtait moins cher que le studio de Courbevoie donc c'était parfait... A chaque fois qu'on louait un appartement, de toute façon, on se disait ah là là ! Qu'est-ce que c'est grand [rire] surtout dans le Nord !

Bertrand : Et puis après Lille j'étais à Valenciennes.

Anne : Oui, on a mis 8 mois pour trouver une maison, ça pas été facile ! Et puis c'était parfait.

C'était une maison que vous recherchiez à ce moment là ?

Anne : Oui, quand même et on c'est un peu éloigné de Valenciennes, à peu près 15 kilomètres et puis de toute façon en appartement il n'y avait pas grand chose.

Bertrand : Oui, puis toi tes parents avaient une maison et tu as toujours eu une maison donc je pense que ça a joué et moi j'ai été élevé aussi dans une maison donc c'est vrai que ça nous attirait plus qu'un appartement et puis tu as raison c'est vrai qu'il n'y en avait pas beaucoup ! Ceux qu'on avait vus en plus c'était pas la peine ! Que des rez-de-jardin !

Vos parents avaient une résidence secondaire ?

Anne : Non, en fait il s'est trouvé qu'ils étaient de toute façon locataires à chaque fois et ils ont acheté une maison, une ruine, un truc franchement quand on voit les photos avant et presque trente après, c'était moche comme pas possible, un corps de ferme qui a failli s'écrouler et une maison des années 30 qu'on voit partout assez typique avec la porte au milieu... et donc heu comme ils payaient un loyer partout où ils allaient c'est vrai que ça a mis beaucoup de temps et qu'on y a habité pendant les 6 ans, c'est là qu'on a fait les travaux.

Vous y avez habité vous ?

Anne : Oui, moi j'y ai habité.

Quand votre père travaillait en Bretagne ?

Anne : Oui, c'est ça, sinon c'est vrai que ça nous servait de maison de vacances.

A quel moment ils ont acheté cette maison en Bretagne ?

Anne : En 1978.

Donc on est rendu dans le Nord, vous avez trouvé une maison à côté de Valenciennes, vous aviez acheté ?

Anne : Non, on était locataire parce que ça faisait quoi un an qu'on y était et je commençais à recevoir des lettres d'entreprise et là je me disais « tiens, il cherche du boulot ! » [rire] Comme quoi il voulait revenir en Ile-de-France et il ne l'avait vraiment jamais quitté. [rire]

Vous continuez à ce moment là à rechercher du travail ?

Anne : Oui, enfin je ne voulais pas l'inquiéter donc j'ai cherché du boulot sans lui en parler mais quand j'ai commencé à recevoir des lettres refusant gentiment ma collaboration là il a fallu que je crache le morceau...

Comment vous avez trouvé cette maison à Valenciennes ?

Anne : On a pris tous les journaux locaux, on a pris toutes les agences et là c'était « Ah vous voulez louer ! Passez votre chemin, on a rien à louer ici ! » Tous la même chose !... Donc on s'est dit, on va peut être acheter, mais là il y a des trucs horribles. Une fois, on a vu une maison enfin un petit groupe de maisons accolées vraiment pas cher et j'ai dit à Bertrand : « Enfin bon on se sait jamais c'est peut-être un coup de bol » mais bon les toilettes c'était dehors pour les dix maisons, tout était comme ça franchement je ne pensais pas que c'était comme ça... Déjà les chiottes à la turque sur le palier de la chambre de bonne à Paris bon c'était une chambre de bonne mais là je pensais que c'était un âge assez révolu maintenant je comprends mieux que la CAF exige un certain minimum de sanitaires...

Vous aviez des critères particuliers dans votre recherche ?

Bertrand : Moi, j'avais une contrainte professionnelle : Je devais rester à 15 kilomètres autour de mon agence et puis on aime bien la campagne donc voilà.

Anne : Oui, c'était un petit village dans lequel on a trouvé, on pouvait aller à l'école à pied ou à vélo moi j'y allais souvent à vélo avec Marie derrière.

Vous aviez combien de voiture à ce moment là ?

Anne : Une, deux, Trois.

Bertrand : Quatre ?

Anne : Non, à Valenciennes.

Bertrand : Oui, trois.

Trois voitures ?

Anne : Oui, on a une mini parce que c'est une voiture qui m'a aidé à reprendre la voiture on va dire parce que j'ai eu un accident quand j'étais enceinte de 4 mois et ça c'est très mal passé avec la police qui m'a laissé en plan et tout donc ça m'a un peu choqué et donc voilà... On a racheté une Clio qui avait l'air tellement neuve que je ne pouvais pas, j'avais qu'une trouille c'était de la plier encore une fois même si je n'y étais pour rien donc avec les indemnités qu'on a eu, on a racheté une Mini, je me disais que plus elle est pourrie et plus elle me va ! [rire] Et plus elle est petite et plus je pourrais partir de carambolages éventuels ! Enfin bon on l'a toujours !

Bertrand : Oui, d'ailleurs, elle est garée devant.

Anne : Et puis après, on a eu la Rover, et puis Bertrand avait son véhicule de service. Mais bon ça toujours été des véhicules d'occasion...

Combien de temps vous êtes restés à Valenciennes ?

Bertrand : Trois ans à peu près.

Anne : Non, ça serait le premier bail fini ! [rire]

Entre-temps vous avez eu d'autres enfants ?

Anne : Oui, Adam, le 2ème en 1998.

Et après vous avez quitté Valenciennes ?

Anne : Alors on est parti de Valenciennes parce qu'il avait un contrat à Noisiel et pendant un an il a habité à Maisons-Alfort !

Et vous, vous étiez toujours à Valenciennes ?

Bertrand : Et oui, j'étais célibataire géographique ! Avant de déménager je voulais être sûr que le job allait être fiable donc j'ai pris une piaule et je faisais les allers-retours en TGV...

Anne : Oui, la même chose qu'à Courbevoie un an avant qu'on se marie et ça, ça nous poursuit !

Et ça, ça a duré un an ?

Bertrand : Oui, un an, quand on a été sûr que le job était à peu près bon on a commencé à chercher.

Anne : On a commencé à regarder les prix de location parce que comme on venait de la région parisienne on savait que les loyers n'étaient pas les mêmes que dans le Nord heu c'est ce qu'on avait apprécié en allant dans le Nord c'est qu'entre le loyer, les magasins d'usine finalement le coût de la ville était un peu moins élevé. Quand on est revenu ici c'était un peu la crainte et donc on a regardé les loyers à l'époque comme aujourd'hui il valait mieux acheter que louer donc c'est pour ça qu'on a fait toute la Seine-et-Marne en regardant toujours pareil 15-20 km autour de Noisiel parce qu'on était toujours tenu pareil.

Bertrand : Oui, toujours 15-20 km autour de Noisiel...

Anne : Ça nous menait quasiment à Paris mais les prix c'était pas tout à fait les mêmes ! [rire]... Paris, la Ferté-sous-Jouarre. [rire]

Bertrand : Donc, on a fait plusieurs week-ends, même une semaine complète de recherche et puis chercher sur internet.

Anne : Oui, je cherchais comme ça à Lille.

Pourquoi à Lille, vous étiez à Valenciennes ?

Anne : Oui, à Valenciennes [rire] pour nous c'est pareil on parle toujours comme ça... Quand on parle de Paris c'est pareil quand mon père est arrivé à Meudon il a dit : « Ah je me sens chez moi, Paris... »

Bertrand : Comme moi 50 km c'est au même endroit.

Anne : C'est vrai que Paris banlieue machin Pff ! C'est la même chose pour nous.

Bertrand : Oui, je pense que c'est parce qu'on a été amené à changer beaucoup de fois...

Anne : Oui, parce que ça, chaque fois qu'on se localise, on se situe toujours par rapport à la plus grande ville comme on a beaucoup déménagé c'est toujours la plus grande ville qu'il y a à côté parce que quand on doit dire à quelqu'un où on habite... Les gens connaissent Lille par exemple mais Valenciennes beaucoup moins. Tout le monde sait situer Lille, Valenciennes beaucoup moins. Paris c'est pareil : Meudon personne connaît excepté les gens qui habitent le 92 donc tout est comme ça... Pour mes parents c'est toujours Brest ou Morlaix parfois, c'est toujours la grande ville la plus proche... Les gens connaissent les grandes villes généralement mais pas toujours les villes plus petites et c'est pour ça c'est une habitude de langage en fait.

Vous fréquentez à chaque fois ces grandes villes ?

Bertrand : Oui.

Anne : Oui, surtout les gares aussi pour revenir. [rire]

Justement la présence de gare c'était quelque chose que vous regardiez avant de vous installer ?

Bertrand : Oui, un peu quand même, aujourd'hui, c'est peut-être même plus essentiel même pour aller en Bretagne par exemple...

Anne : Bertrand dit ça parce que cette année on a décidé d'aller voir mes parents, on y va tous les ans, mais là on a pris le TGV ce qui nous arrive jamais parce comme on a 4 enfants on se déplace toujours en voiture mais bon...

Bertrand : Mais on a le choix d'y aller en TGV...Mais bon c'est vrai que ça marche aussi dans l'autre sens : Quand mes parents viennent, ils viennent en train et pas en voiture c'est fatigant... Nous on y va en voiture parce que c'est pas tout à fait la même chose, quand il faut se trimbaler les bagages, les enfants et tous ça mais là on a trouvé un rythme où les parents viennent chercher les enfants en vacances et ils partent avec un minimum vital, avec les vêtements donc le train c'est très facile.

Et vous retournez de temps en temps dans ces différents endroits où vous avez vécu ?

Bertrand : Maintenant, on connaît les magasins de vêtements, chaussures et pour habiller les enfants c'est pratique donc de temps en temps on fait un petit voyage dans ce coin là et puis parfois on pousse un peu plus loin pour voir des amis.

Anne : Oui, parce qu'on a des amis qui bougent encore plus que nous, qui sont pareils mais au niveau mondial là par exemple ils sont à Bruxelles donc ça tombe bien ils ne sont pas trop trop loin...

Bertrand : Et il y a pas si longtemps c'était l'Australie c'est ça. [rire en s'adressant à Anne]

Anne : Et elle me dit : « Oui à chaque fois que tu déménages, il faut que je te cherche sur Minitel ! » alors je lui dis : « Oui, mais au moins tu me trouves ! » Moi, je la trouve pas ! [rire]

Et en dehors de chose pratique comme les achats de vêtement dans ces usines de Roubaix, vous pouvez y retourner pour d'autres raisons ?

Anne : Non.

Et comment vous avez fait en revenant par ici ?

Bertrand : On a fait un peu le tour de la Seine-et-Marne, de ce que ce qu'on pouvait acheter. On voulait une maison, c'était important d'acheter donc...

Anne : Oui, on a fait tous les promoteurs de Meaux.

Bertrand : Oui, on est passé par la phase on achète un terrain et on choisit un constructeur pour mettre dessus et quand on a vu les bandes d'escrocs qui nous attendaient sur les chemins. [rire]

Anne : Oui, on a eu le droit à tout comme intimidation.

Bertrand : Et carrément désespéré, on s'est retourné vers les promoteurs.

Anne : En fait, on avait repéré Bailly-Romainvilliers mais les prix affichés pour nous étaient un peu haut et donc on s'était dit, c'est pas la peine de regarder, c'est vrai que le petit centre et tout, on avait tout vu, c'était assez mignon quand on est arrivé là c'était très coloré, c'était assez marrant...

Bertrand : On a signé en 2001 et on est rentré en 2002.

Anne : Donc voilà, on avait visité toute la Seine-et-Marne et en désespoir de cause le dernier jour de la semaine qu'on s'était fixé pour trouver quelque chose, on est retourné par Bailly, on se disait « au moins on va se rincer l'œil ! » [rire]. C'est vrai que c'était ça parce qu'après tout ce qu'on avait vu ! Alors on y va et puis à l'époque il y avait deux promoteurs, Apollonia qui avait encore un truc à vendre heu et puis Bouygues qui avait encore quelques maisons à vendre juste avant le week-end de Pâques heu... Celui d'Apollonia nous a dit : « Oui, de toute façon avec la maison qui me reste pour le week-end je sais qu'elle sera partie donc si ça vous intéresse il faut que vous vous décidiez assez vite » Chez Bouygues la même chose... Il y avait une maison de trois chambres et puis celle-ci trois chambres et un bureau. Et on s'était dit, un bureau, c'est pratique quand même ! Et heu donc en fait on a signé pour celle-ci et après quand on a signé, on a commencé à chercher voir si on ne pouvait pas se rapprocher vu que la construction par un promoteur ça dure quand même un petit peu et heu comme ça faisait un moment qu'il était à Maisons-Alfort on a essayé de voir si on pouvait trouver un appartement et on en a trouvé un sur Bailly.. En fait, je cherchais sans chercher et un jour j'ai vu ça donc l'occasion fait le larron et heu on a loué un deux pièces avec un box primordial pour mettre les meubles donc un box archi-bourré.

Bertrand : Et puis en fait ça a duré un an et demi.

Anne : Donc on était parti pour 6-8 mois dans un deux pièces et puis avec les retards de chantiers on a vécu un an et demi dedans.

Bertrand : Imaginez ! On était 4 !

Anne : Oui, imaginez ! C'était un petit peu « peu », donc moi j'ai commencé à retravailler, j'ai retrouvé du travail et puis en fait après il y a un troisième qui se présentait gentiment [rire] et donc quand on a atterri ici c'était « ouah c'est grand finalement ! » [rire] C'est vrai qu'on avait 160 m² mais bon c'était une maison ancienne donc c'était 160 m² avec beaucoup de place perdue mais il y avait de l'espace et il y avait 1000 m² de terrain, ici on a 86 m² et 240 m² de terrain mais finalement passer tous ces week-ends à faire son jardin on est pas forcément malheureux !

Bertrand : Oui, mais de toute façon on va avoir plus grand bientôt !

Anne : Oui, on va changer à Bailly... parce qu'on a fait le tour du Val d'Europe et c'est vrai qu'avec les enfants c'est pas mal, je peux aller à l'école à pied, je peux aller faire mes courses à pied, je ne suis pas obligée de prendre la voiture tout le temps.

Tous ces éléments dont vous me parlez ce sont des éléments auxquels vous avez pensez en vous installant ?

Anne : Oui, bien sur !

Ça faisait parti de vos critères ?

Anne : Oui ! L'école à pied surtout parce que dans le Nord je l'ai fait à pied ou en vélo, je n'avais que Marine au début c'était quand même très appréciable de ne pas être obligé d'aller à l'école en voiture, c'est quand même bien.

Bertrand : On savait aussi qu'avec la manne financière de Disney qu'il allait y avoir pas mal d'avantages au niveau social... Ça on le savait au début un peu.

Anne : On a découvert par hasard.

Bertrand : Oui, de mettre plus dans la construction et moins dans les impôts locaux...

Et vous, vous avez trouvé du travail entre-temps ?

Anne : A l'époque quand on était dans l'appartement. Après Lucie est née et donc...

Elle est née quand ?

Anne : En 2002... Alors mes enfants se sont des enfants de l'été pour trois et puis la dernière décembre 2003 elle aurait pu faire 2004 pour faire ça bien tous les deux ans [rire]...Donc là je suis en congé parental et je pense que je vais y rester un moment même si ça ne s'appellera plus comme ça. [rire]

Vous n'avez pas parlé des transports mais est-ce qu'ils faisaient partie des choses que vous regardiez lorsque vous cherchiez à vous installer ?

Bertrand : Quand même un peu, moi je fais un métier itinérant donc à priori je n'en avais pas besoin mais j'imaginai bien qu'à un moment donné je pouvais en avoir besoin.

Anne : Même pour changer d'emploi, c'est plus facile.

Bertrand : Donc le fait qu'il y ait le RER et le bus c'était important pour moi. Et puis la présence du TGV évidemment... Il y a un réseau important...

C'est la première fois que vous avez l'impression d'habiter dans un contexte comme celui dont vous parlez c'est à dire avec la proximité des écoles, des transports ?

Bertrand : Oui, il nous fallait réunir le meilleur de chaque critère, c'est à dire d'avoir vraiment l'école à côté, les commerces à côté, les transports pas loin. Partout où on a habité auparavant il y avait plus ou moins ces mêmes choses mais ce n'était pas réuni de la même manière !

Anne : C'est vrai quand on habitait à Valenciennes, quand on habitait à Douai précisément il y a avait une liaison TER qui arrivait à un kilomètre, c'est pas comme ici mais c'est vrai que c'est pas mal d'avoir la possibilité de...de ne pas être enterré dans un coin.

Bertrand : Oui, d'avoir le choix, c'est vrai que là avec Disney, il y a...

Anne : Quand on est arrivé à Bailly dans l'appartement on est arrivé en même temps que l'inauguration du Val d'Europe, du centre commercial...

Est-ce que vous prenez les transports en commun ?

Bertrand : Oui, au niveau de mon boulot pour aller à Paris... c'est à dire que progressivement aller à Paris aujourd'hui c'est trois heures par jour ! Ce n'était pas le cas avant !

Parce qu'au début vous preniez la voiture ?

Bertrand : Oui, mais plus maintenant, c'est pas possible.

Vous avez remarqué des difficultés plus importantes à partir d'un moment en particulier ?

Bertrand : Oui [rire] avec l'arrivée de Delanoë ! Le temps d'aller à Paris, le temps de se garer.

Anne : Ben oui, parce que pour lui au début comme c'était pour l'entreprise et que l'entreprise à aussi le siège social à Paris c'était normal d'y aller en voiture... Et puis en plus il y a un parking juste en dessous donc aucun problème de stationnement.

Bertrand : Pour la petite histoire, je mettais de Bailly à Paris... je partais pour être à 9h au siège je partais à 7h30 le matin...

Vous mettiez une heure et demi pour vous rendre à votre travail de Bailly à Paris et en plus vous aviez une place donc c'est du porte à porte.

Bertrand : Aujourd'hui, je pars à la même heure, mais je me gare au RER.

Pour vous il y a eu une évolution du trafic

Bertrand : Oui, tout à fait, ça peut être une heure et demie comme deux heures et demie !

Donc du coup vous avez fait le choix de prendre les transports en commun parce que le temps de transport était devenu trop important ?

Bertrand : Il y a un moment même où le temps des transports en commun devient inférieur à celui de la voiture !

Et pourquoi vous ne preniez pas les transports en commun avant ?

Bertrand : C'est tout simple, parce que vous êtes dans la voiture, vous êtes bien avec la radio ou autre chose alors que dans les transports aux heures de pointe vous êtes serrés comme des sardines.

Aujourd'hui c'est un temps de transport que vous vivez comment dans les transports en commun ?

Bertrand : Alors ça c'est un peu compliqué depuis parce que je ne travaille plus à Noisiel ! [rire]

Anne : Ah oui ! Il y a encore une anecdote croustillante ! On a pris la maison au mois de mars, et au mois de juillet, sa boîte lui a expliqué qu'il irait à Troyes ! Donc voilà !

Bertrand : Jusqu'à la fin de ce mois-ci, donc pendant près de trois ans j'ai travaillé à Troyes donc on a recommencé le système : Je partais le lundi matin et je revenais le vendredi soir et puis il y a un an avec Ugo, on en avait ras le bol donc je la faisais tous les jours.

Et combien de temps vous mettiez ?

Bertrand : 1h30 – 1h40 aller et 1h30 retour ça fait entre 3 heures et 3 heures 10 par jour.

Vous y alliez en voiture ?

Anne : Ah oui, en voiture... Même si on sait qu'il y a une gare qui part de Gretz mais malheureusement le train qui part de Paris Nord ou Ouest et qui va à Troyes ne s'arrête pas c'est dommage hein ! [rire].

Bertrand : Et non, c'est un direct donc voilà se lever à 5 heures du matin pour aller à la gare de l'Est donc voilà quoi c'est pas possible !

Vous avez vraiment regardé les différentes possibilités de transports en commun ?

Anne : Ah oui, oui, j'ai tout regardé sur internet. Et oui, ça c'est super parce qu'on y va et on a tous les horaires et tout, c'est parfait.

Bertrand : Mais bon la route est toute droite, on traverse la campagne, les champs.

Anne : C'est direct.

Bertrand : Oui, tout droit, bon il y a bien quelques betteraves ou des tracteurs mais pendant trois heures c'est tout droit.

Vous saviez que cette période pour vous était déterminée ?

Anne : Oui, c'était en connaissance de cause.

Bertrand : Oui, c'était une étape pour.

Anne : Oui, pour prendre une agence en Ile-de-France.

Bertrand : Donc là, début janvier je commence.

Donc c'était transitoire

Anne : Oui, on savait que c'était transitoire alors on savait que c'était trois ou cinq ans je ne sais pas ce qu'avait l'entreprise dans la tête mais dans la nôtre c'était trois.

Bertrand : Et puis j'ai fait comprendre que ça ne sera pas plus !

Et pendant trois ans vous avez vécu comme ça ?

Bertrand : Oui, et là je recharge donc en janvier et je retombe dans les transports en commun. [rire]

J'imagine quand on passe le temps que vous passez dans les transports, ça joue sur la vie de tous les jours ?

Bertrand : Oui, de toute façon je fais un job ou ça se passe sur la route. En fait, je pars d'ici à 7 heures et demie le matin et je reviens vers 21 heures...

A un moment donné, vous vous êtes posés la question de savoir si vous... si il y avait un moyen de réduire ce temps de transport ?

Bertrand : Oui, en re-déménageant.

Ça été évoqué justement ?

Anne : A Troyes non, pour Troyes non parce qu'on venait d'arriver et moi j'étais enceinte de Lucie et je devais accoucher pour l'été quand il est parti pour Troyes et là je ne me sentais pas de refaire un deuxième déménagement dans la foulée de celui-ci. Deuxième déménagement pour Troyes et tout et en plus, on a regardé ce qui se faisait là-bas c'était... c'était en gros Troyes Valenciennes même combat c'est le même genre de région, textile en déclin, prendre une agence qu'il faut remonter finalement parce que le tissu industriel finalement c'est pas top donc ce sont des cœurs de ville à reconstruire, Troyes c'est en pleine restructuration donc trouver des maisons ou des appartements, de toute façon des appartements c'est même plus la peine et parce que c'est pas comme ça que ce sont construits les villes ou à ce moment là ce sont des zones mais des zones comme ça, j'en ai trop habité, c'est pas possible, dans ma jeunesse pour ne plus avoir envie de revivre ça. Plutôt migrer dans la campagne tranquille mais c'est bon quoi ! Et puis les appartements après il faut trouver large...

Bertrand : Et en plus, il y a relativement peu d'offres à la location.

Anne : Oui, à Troyes c'est comme à Valenciennes, il y a peu d'offre, il y rien en terme de maison donc il faut acheter et là je ne me sentais pas d'acheter à Troyes [rire] pour trois ans, non.

Bertrand : Oui, c'est considérablement délabrer et comme il y a peu d'offres, voilà... et...

Anne : Et en plus, une qualité de vie qui n'est pas là quoi ! Autant je me suis bien plu à Hornain, à côté de Valenciennes, autant là c'est encore plus triste, il faut être du coin quoi... Ou alors c'était dans mon état d'esprit de l'époque... parce qu'on est quand même allé voir par curiosité, on a vu des agences quand même pour voir ce qu'il y avait et puis après on a pesé le pour et le contre et puis moi, faire ça pour trois ans ! Et puis moi j'ai tellement vécu en tant qu'enfant de changer de maison tout le temps, tout le temps, que voilà j'ai pu tellement envie et puis j'ai pas tellement envie de faire vivre ça aux enfants ! Moi, j'ai changé d'école tout le temps, perdu les copains, les machins et tout !

Bertrand : Et puis maintenant, beaucoup de parisiens vivent en banlieue et certains mettent 1h 1h30 le matin et 1h30 le soir, je ne sais pas si c'est la moyenne ou la moyenne supérieure mais bon... En tout cas

on étant bien organisé, ça va. Une heure et demie aussi dans le RER c'est plus facile que d'être une heure et demie au volant...

Donc pour vous la voiture est plus contraignante que les transports en commun ?

Bertrand : Oui, c'est sur physiquement, oui.

Et qu'est-ce que vous faites le week-end ?

Anne : [éclat de rire] Tous ce qu'on a pas pu faire la semaine.

Bertrand : On s'occupe de nos 4 monstres, on essaie de maintenir cet endroit à peu près vivable.

Anne : Ce qui n'est pas si simple parce que c'est un peu petit pour nous.

Vous avez combien de chambre déjà ?

Anne : Trois chambres et un bureau mais bon les chambres sont adaptées à un enfant en réalité, c'est pas des grandes chambres, la plus grande fait 11 m² donc c'est bien pour un enfant mais là on en a deux par chambres. Mais pour ce qui est des rangements avec 4 enfants c'est trop petit ici...

Donc vous attendez patiemment...

Anne : Oui, on essaie de bouger tout pour avoir la sensation d'avoir de l'espace mais comme... C'est pareil quand il avait son studio à Maisons-Alfort, il fallait meubler ce studio, tout ce qui était dans le studio est à l'heure actuelle dans le garage donc bien évidemment, je ne peux rien mettre de ce qui est dans la maison dans le garage, ce qui fait qu'on tourne en rond [rire]. Là, on est dans une période où on va commencer à se débarrasser d'un certain nombre de choses. [rire]

Bertrand : Par exemple dans le garage, on a 9 ans de vêtement, parce qu'en fait comme ils ont des âges rapprochés on a des boîtes transférables au suivant donc on a comme ça 9 ans de vêtement. [rire]

Anne : Oui, ça me rappelle cette émission où cette femme avait eu 12 enfants. [rire]

Bertrand : Oui, on a trois poussettes dont deux là.

Anne : Oui, parce que les âges de transition c'est pas facile à gérer... J'avais repris la poussette qui date du premier qui est une assez vieille poussette, pas du tout à la mode mais quand on fait les allers-retours à l'école avec les deux, les deux sont assez rapprochés donc j'ai ressorti la poussette double parce celle de trois ans le midi elle est crevée « chouannerie » et compagnie donc voilà !

Bertrand : On doit vous paraître un peu frappingue mais... [rire]

Vous avez des frères et sœurs [à Bertrand]

Bertrand : J'ai un frère, une sœur, on est trois.

Vous vouliez une grande famille ?

Anne : Je pense qu'on en rêvait mais je pense qu'on n'oserait pas le faire. La famille avait un idéal pour nous : 1 voir 2 parce qu'on ne serait sûrement pas gérer plus, 3 il fallait qu'on s'arrête, donc 4 voilà il y a un truc qui va pas [rire]. C'est bien parce que ça fait écho à ce que pense la société en général, c'est marrant parce que quand on va faire les courses avec les quatre, les gens s'arrêtent de bouger ! Continuez à vivre c'est pas un problème [rire] ! Mais nous ça nous paraît naturel et maintenant quand on voit les familles de un ou deux enfants, on se dit, oh ils doivent s'ennuyer [rire] ! Mais bon c'est une façon de vivre c'est tout.

Quelles sont les personnes qui vous sont proches aujourd'hui ?

Bertrand : [rire] Nous ! [rire] Les copains, si les copains qu'on avait quand on était étudiant, qu'on ne voit pas forcément beaucoup parce que...

Bertrand : Oui, on est éloigné géographiquement.

Anne : Il y en a un qui habite Tonneau-les-Bains, c'est un peu loin, un qui a fondé sa boîte avec un autre copain donc ils ont un emploi du temps pas possible, l'autre est architecte, il s'est mis à son compte donc c'est pareil. On ne les voit pas souvent mais quand on les voit c'est comme si c'était hier ! On n'a pas du tout les mêmes types de vie mais c'est pas grave et c'est même ça qui est agréable.

Bertrand : Oui, et il y a Emmanuelle aussi.

Anne : Oui, Emmanuelle c'est pareil on a fait notre prépa ensemble et elle, elle a fait une carrière par contre... A son mariage j'en ai retrouvé quelques unes des copines de prépa parce que moi j'ai bifurqué sur autre chose et heu elles ont toutes fait plus ou moins leur carrière, les trois quarts ne sont pas mariés ou en concubinage et ont des difficultés pour avoir des enfants généralement parce qu'elle n'arrive pas à concilier vie professionnelle et vie familiale et au final moi, qui pendant 10 ans me faisais du mouron en me disant je suis peu être passée à côté de quelque chose et ben avec du recul, pas tant que ça ! Parce que je vois des filles qui sont tourmentées, parce que leur vie de mère est quasiment inexistante ou ça va commencer pour la plupart à 35-36 ans et puis finalement leur carrière...parce que finalement on est formaté comme des garçons et heu on a les mêmes rêves que les garçons, même au niveau professionnel parce qu'il n'y a pas de raisons ! Et en fait, quand on est embauché, elle va certainement se marier et avoir un gosse et certainement en avoir un deuxième mais elles ne font pas de gosse pendant dix ans pour ne pas être embêtées dans leur carrière et quand elles se réveillent, et bien parfois il est trop tard et...

Bertrand : Oui, mais ici le contexte n'est pas le même, on est tous des déracinés ici, c'est à dire qu'il y a 15 ans...

Anne : Oui, il y a le noyau des anciens, c'est ça qui est sympa, c'est les interactions qui peut y avoir entre ceux qui viennent d'arriver et ceux qui sont là depuis longtemps...

Bertrand : Donc, on est tous ici d'ailleurs.

Anne : Pour moi qui suis une déracinée, c'est peut-être pour ça que je me sens bien ici à Bailly.

Vous vous sentez déracinées en venant ici ?

Anne : Non, justement pas, en venant ici, justement ici, j'ai l'impression d'avoir reconstruit quelques racines, même si c'est pas les racines de départ... familiales on va dire.

Bertrand : Disons qu'il y a un sens partagé ici on va dire... d'être déraciné, oui, c'est un sentiment partagé.

Et vous pouvez me parler de Bailly-Romainvilliers en 2000 quand vous êtes arrivés ?

Anne : Heu en construction ! [rire]

Bertrand : Moi, j'ai retrouvé un peu le village de mon enfance, c'est à dire quelques fermes, enfin en dehors des bâtiments récents, des routes un peu crotteuses [rire], quelques vaches dans les champs.

Anne : Oui, avant c'était que des champs avec des animaux. C'est la ville noyée dans la campagne.

La ville noyée dans la campagne ?

Anne : Oui, c'est la campagne avec mais avec tous les modernismes, le calme, l'internet et tout ça, c'est peut-être dû à ma formation aussi, d'être noyé dans la technique, le côté ultra moderne d'un certain nombre de choses et en même temps, tout ça dans la verdure, je trouve que c'est chouette ! [rire] Je ne sais pas comment tout ça, ça sera dans 10 ans quand tout sera construit, ça sera peut-être moins chouette mais nous quand on est arrivé, cette espèce de ville noyée dans la campagne c'est sympa ! Avec toutes les commodités ! Et ça, ça se voit nulle part par ici et ça c'est en devenir !

Vous connaissiez des gens ici avant de vous y installer ?

Anne : Non, on ne connaissait personne ici mais après je me suis aperçu que ma grand-mère passait par ici...

Bertrand : Oui, on a flashé ici.

Vous parliez de votre grand-mère

Anne : Oui, elle est de l'Est et elle avait une maison à l'époque à Paris, mon grand-père était ébéniste et c'était assez spécial parce que mon père disait que ma grand-mère se plaignait souvent parce que les fins de mois étaient difficiles parce que mon grand-père était artiste donc si la tête du client ne lui plaisait pas, il ne lui faisait pas son truc mais si ça lui plaisait voilà donc les rentrées d'argent étaient voilà... Mais comme dit mon père : « Ma grand-mère se plaignait » mais ils avaient quand même une maison de campagne ce qui ne se faisait pas à cette époque ! Et cette maison de campagne était en Champagne, dans la Marne, si bien que quand j'ai dit à ma grand-mère que j'allais habiter là elle m'a dit : « Oh je connais, je passais par-là pour aller à « Tri » » C'était assez rigolo !

Bertrand : Oui, c'est pas trop loin d'ici.

Anne : Ça fait parti des anecdotes parce qu'à Valenciennes il se trouve que mon arrière-grand-mère paternelle s'appelait Torlia Cartini et à côté il y avait une petite maison à vendre et le notaire s'appelait Cartini aussi, c'est curieux parce que finalement j'avais l'impression d'avoir des racines là et il s'est trouvé que les bureaux de Bertrand à Valenciennes étaient dans l'ancien couvent heu où mon arrière-grand-mère a été élevée par les sœurs parce qu'elle était orpheline et c'est assez bizarre parce qu'en fait à chaque fois, on a récupéré des bouts de racines qui nous appartenaient et qu'on ne soupçonnait pas et c'est en discutant avec la famille ben tien Bertrand est dans le Couvent et elle, là, on nous dit : « Ben tiens, ton arrière-grand-mère paternelle a été élevée là » donc c'est assez bizarre comme sensation. A chaque fois qu'on va quelque part, comme par hasard on pourrait presque dire que c'est la route de nos racines. C'est pour ça qu'en passant ici on est des déracinés mais on se réapproprie les choses quoi qui... Ici ...

Quand on arrive dans d'autres villages, même dans le Nord finalement, les gens nous regardent et disent mais c'est qui ceux là ?

Ici non, finalement on est un peu comme tout le monde, tout le monde arrive.

Et vous avez eu des contacts avec les gens du vieux village ?

Bertrand : Oui.

Et comment vous les avez rencontrés ?

Bertrand : Par le biais des associations locales...

Anne : Et puis maintenant il y a la chorale...J'ai fait aussi des parents d'élèves [rire] ça sert à se faire des amis mais aussi des ennemis [rire], depuis j'y suis plus enfin bon c'est comme ça que j'ai rencontré Marcel Flamand, je devais être la moins véhémence parce que j'essayais toujours de réconcilier tout le monde.

Bertrand s'absente

Donc du coup, depuis que vous êtes arrivée à Bailly vous avez suspendu votre activité professionnelle

Anne : Si, j'ai travaillé tout au début quand on avait l'appartement en fait...avant de savoir que j'étais enceinte de la troisième, je tournais tellement en rond que je me suis dit, c'est pas possible il faut que je sorte de l'appartement. L'appartement était trop petit donc il fallait vraiment que je sorte. Au début ça devait pas durer longtemps et quand j'ai vu que ça commençait à durer, ça allait plus, il fallait aller ailleurs pour que le soir on soit content de se retrouver parce qu'on était trop mais... c'est l'époque ou on faisait le tour du chantier tous les soirs, on se faisait des grandes promenades à cette époque [rire] ! On regardait si la maison poussait bien.

Où vous travaillez à ce moment là ?

Anne : A Paris, j'ai été recruté pour être prof de sciences physiques dans un lycée enfin lycée et collège et aussi dans l'école d'ingénieur ou j'étais avant, j'ai fait des cours de TP... c'était assez sympa ! Le collège, lycée je l'ai fait en me disant que j'allais éventuellement passer le CAPES mais je ne me sentais pas vraiment faire ce truc de bête à concours, vraiment c'est pas mon truc. Moi, j'aime enseigner mais montrer que je suis un puits de science c'est pas mon truc donc ça ne m'intéresse pas... et pis j'avais pas trop le temps et puis je me suis dit qu'en étant engagé comme ça de façon extérieure je pourrais voir comment cela se passe dans les collèges et lycées et puis j'ai vu ! [rire]

Oui

Anne : Et ben quand on a l'occasion de faire ça, un petit stage chez la police ça doit être pas mal parce que c'est épuisant, je rentrais le soir j'étais [soupir], je passais mon temps à faire la police heu pis comme je suis arrivé en cours d'année, je faisais un remplacement en fait, les élèves en profitent, on est pas le prof

du départ donc voilà moi ce qui m'intéresse c'est la transmission, transmettre des choses, peu importe lesquelles, amener les élèves à réfléchir par eux-mêmes...

Vous avez enseigné pendant 1 ans

Anne : Oui, et après je me suis retrouvé en congé de maternité.

Pour le 3ème ?

Comment vous vous rendiez à Paris à ce moment là ?

Anne : En RER.

Depuis chez vous, vous faisiez comment ?

Anne : Au début, je prenais le bus et après j'ai coupé, j'allais me garer à Noisiel parce que Bertrand travaillait à Noisiel et il y avait un grand parking gratuit donc je gagnais, pour le temps que je mettais en bus pour aller au Val d'Europe, je gagnais du temps à aller directement à Noisiel en voiture. J'y allais avec la Mini et heu je me garais sur le parking. Je commençais très tôt donc je trouvais toujours une place parce qu'à Val d'Europe on ne peut pas se garer comme ça et heu du coup je gagnais 20 minutes une demi-heure sur mon temps de trajet, ce qui était énorme !

Oui, vous aviez vos enfants

Anne : Oui, je faisais un temps partiel, au début je faisais très peu d'heures, 3-4 heures par semaines dans le lycée collègue le premier semestre et je faisais des vacations par contre à Lucieux et à partir du mois de janvier j'avais 16 heures donc en principe c'était 18 heures le temps partiel. Mais les trois quarts du travail se font surtout en préparation et correction et tout donc c'est un peu le problème ça déborde beaucoup sur la vie privée... Le mercredi à l'époque, Bertrand, en fait c'était la grande époque où les ARTT ont commencé donc Bertrand ne travaillait pas le mercredi et moi je travaillais dans une école juive donc les congés étaient décalés donc on pouvait toujours s'arranger si bien que les enfants n'ont jamais connu les garderies et tout ça et ils allaient seulement le mardi soir trois quart d'heure au centre le temps que je rentre... Ça c'est un truc que j'avais pas compris quand j'ai signé mais bon c'est pas grave [rire] et puis il y a un autre détail marrant, c'est que le jour du recrutement j'avais toujours été formaté jusque là, les filles tailleurs et tout mais alors étant passé par des écoles avec que des garçons, donc c'était pantalon mais là, elle m'a fait gentiment comprendre que les femmes là étaient en jupe, alors conciliante je suis venue en jupe tout le temps et je me suis aperçu qu'il y avait de la dissidence dans mes propres rangs, donc des femmes juives qui se mettaient en pantalon ! Et elles me disaient et oui, on est en France ici et au 20ème siècle donc c'était assez drôle mais bon voilà [rire] c'était très enrichissant comme expérience !

Et en dehors des cours que vous donniez, à Paris, vous y alliez ?

Anne : Non, parce que j'en profitais à ce moment là quand j'avais des cours, sinon, non, pas vraiment... Ça nous arrivait quand on pouvait concilier la garde des enfants d'aller au théâtre. Ça nous est arrivé depuis qu'on est ici deux fois [rire], au cinéma, ça nous est jamais arrivés sauf l'année dernière quand on était en Bretagne, en vacances, mais sinon... Si, des fois quand les enfants partent en vacances, se retrouver, se faire plaisir, aller faire les boutiques, ça nous rappelle quand on était étudiant quoi ! [rire] Mais c'est rare.

Est-ce que vous pouvez me raconter une journée de tous les jours ?

Anne : Oh c'est très simple, le matin, on prépare les enfants, donc c'est la course, généralement mon mari se réveille avant parce qu'il a besoin d'un certain temps pour se préparer et puis on a trouvé un rythme c'est à dire qu'il prépare les petits déjeuners, il lève les enfants, les change et tout ça et à 8h10, 8h et quart tout le monde est sur le pont parce que j'emmène la dernière aux Alysées qui est l'école en préfabriqué parce que l'année prochaine on sera de l'autre côté donc j'ai anticipé le changement pour qu'il n'y ait pas de changement d'école pour elle donc j'emmène les deux grands aux Coloriades et la dernière aux Alysées il faut bien goupiller le truc parce qu'à 20 il faut être aux Coloriades pour ne pas être en retard aux Alysées.

Je fais l'aller-retour. Généralement j'en profite pour faire un minimum de chose dans la maison mais c'est pareil à 11h10 je vais les chercher...

Vous partez toujours à pied ?

Anne : Oui, parce qu'en voiture on ne peut vraiment pas se garer sauf quand ça pleut fort, là j'y vais en voiture mais autrement non parce que tout le monde y va en voiture, on ne peut pas se poser... Moi je déjeune après parce qu'on a pas le temps de tout faire [rire] j'ai pris l'habitude de déjeuner quand je reviens, comme ça je suis tranquille, oui, c'est vraiment un moment de tranquillité heu à 11h10 je vais chercher les enfants, je ne les mets plus à la cantine pour différentes raisons...et d'ailleurs c'est là que j'ai rencontré M. Flamand... En fait, j'étais pas d'accord avec le règlement de la cantine et tout ce qui était garderie et tout ça et quand j'ai lu le règlement j'ai dit à la dame, je lui ai dit : « Attention » parce que les gens, ben moi j'ai compris l'esprit donc j'essaierais pas de truander mais il y a pas d'endroit où je connais un certain nombre de gens qui vont se faire un plaisir de regarder toutes les brèches pour s'engouffrer dedans et tirer profit des choses et ça a pas loupé. Mais heu et ce qui fait que moi j'avais mis mes enfants deux fois à la cantine par semaine ce qui me permettait pour le petit dernier ou la petite dernière Lucie d'aller chez le toubib à des heures... parce que finalement même quand on est au foyer, c'est pas évident d'organiser avec heu les suivants le vaccin de l'une, la course, le machin, le truc entre 9h et 11h parce que le temps qu'on y aille et le temps qu'on revienne, le toubib il n'a pas toujours les bons créneaux donc c'est vrai que je les avais mis deux jours par semaine à la cantine et il se trouve qu'à l'époque je les avais inscrits pour l'année et je n'avais pas à songer à les inscrire ou à les désinscrire, je payais le truc que je devais et c'était très bien...Et les règles du jeu ont changé en cours d'année si bien que je me suis retrouvé avec une lettre incendiaire, j'ai pas compris donc j'ai écrit la même [rire] et je me suis dit que je me débrouillerais toute seule et je me suis énervée [rire] donc depuis ils n'y sont pas retournés en fait... J'ai une grande fille qui est un peu lente mais c'est pas grave

Elle a 9 ans c'est ça ?

Anne : Oui.

Et l'après-midi vous avez des activités ?

Anne : Oui, c'est sieste du petit, parce que sinon c'est horrible et puis sinon je m'occupe d'un tas de truc parce que je suis assez active donc heu je ne peux pas dire que je m'ennuie parce que quand je reviens, il est deux heures moins le quart et jusqu'à 4h10 il me reste deux heures ! C'est horrible mais finalement les journées passent à une vitesse pas possible donc là on a monté une chorale donc j'ai certaine chose à voir [trico]... Je fais plein de petites choses, par exemple je m'occupais de l'association des anciens de mon école... là je suis en train de lâcher parce que ça fait 5 ans donc voilà !

Cette association est à Paris ?

Anne : Oui... et tout ça, ça prend un certain nombre de temps....

Et tout ce qui est courses ?

Anne : On s'organise autrement... Ça je fais ça pendant la semaine avec le petit dernier mais plus ça va et plus on commence à se dire que tous les gros trucs on va faire une liste spéciale et on va après.

Bertrand entre temps est revenu

Bertrand : Oui, et à 21h-21h30 on va à Auchan et c'est bien, il n'y a personne !

Vous y aller juste avant la fermeture

Anne : Oui, et c'est parfait !

Bertrand : De toute façon, on s'arrange pour y aller quand il n'y a personne.

Anne : Et on marche beaucoup avec... Auchan fait des promotions des fois... des fois oui, des promotions de fin de samedi soir où il brade plein de truc donc on congèle un peu de truc, on fait des grosses courses si bien qu'après il n'y a plus que l'entretien quoi.

Bertrand : Non, mais par exemple, les briques de lait c'est par deux fois 24, les œufs par plaquette de 30. [rire]

Anne : Quand on voit une promotion Ariel, enfin j'exagère, mais c'est un peu ça, quand il y a 50% on prend tout de suite 4 bidons [rire] on s'est fait un garde-manger dans le garage parce que bon c'est la corvée et que comme ça on est tranquille pendant un moment... Mais ça part très très vite à 6...

Et le week-end parfois vous partez de la région parisienne ?

Anne et Bertrand : [rire] C'est à dire quand on a le temps, oui, le week-end dernier on a fait deux concerts avec Anne Marie en fait j'ai adoré la chorale quand j'étais plus jeune et heu elle faisait d'une chorale et finalement comme on était plusieurs mamans à avoir fait enfant de chœur on a finalement décidé de faire une chorale d'adulte donc oui, ça, ça nous occupe aussi ça !

C'est à Bailly que vous l'avez montée ?

Anne : Oui, avant on faisait ça de temps en temps et là on a décidé de faire ça bien !

Vous avez fait partie de d'autres associations en dehors de celle de l'école d'ingénieur et celle de la chorale ou des parents d'élèves ?

Anne : Heu !

Bertrand : Celle que tu avais montée au début.

Anne : Oui.

Celle qui devait aider les jeunes à trouver un emploi ?

Anne : Non c'était plutôt pour aider... moi j'ai aidé...enfin j'ai été recruté comme formateur en reconversion professionnel donc voilà c'était mon premier public, ma première classe ! Heu les premiers élèves, moi j'avais 23 ans à l'époque et le plus jeune avait 27 et le plus vieux 53 ! C'était pas triste donc après j'ai monté une association...mais ça n'a jamais marché cette association c'est à dire que quand quelqu'un avait besoin d'un coup de main je donnais des cours gratos et gracieusement donc voilà finalement c'était l'aidé donc ça ne passait jamais par le biais de l'association donc je ne demandais pas de rémunération donc voilà... ! J'ai l'habitude de dire en ce moment que j'ai l'habitude de me faire happer par les associations ! Là c'est une association qui est une association de danse de Magny, qui cherche quelqu'un pour tout ce qui est la partie pub, communication tout ça donc j'ai dit : « Oui, oui, mais à condition que vous me donniez déjà tout ce que vous avez fait et que ça serve aussi pour la chorale hein ! » Il se trouve que la présidente de la danse elle est choriste chez moi donc voilà maintenant c'est bon j'aimerais bien trouver, quitte à passer mon temps à faire des trucs comme ça à la maison, du télétravail par exemple je sais pas qu'il soit un petit peu rémunéré quand même ça mettrait du beurre dans les épinards quand même ! C'est bien l'associatif mais ça prend du temps, beaucoup d'énergie et c'est pas très gratifiant au final parce que les gens passent leur temps à râler ... La chorale ça va parce qu'on se fait plaisir vraiment oui...

Le week-end vous sortez par ici autrement ?

Anne : Oui, le basket d'Adam [rire] sinon jardinage.

Mais ça passe tout ça par ici ?

Bertrand : Oui, c'est à dire que nous, on ne peut pas se faire ça facilement, on a des contraintes de vie telle que, on ne peut pas dire tien [en claquant dans les mains] on va aller là !

Avant d'acheter un autre terrain à côté pour construire à nouveau, est-ce que vous avez pensé le faire ailleurs ?

Anne : Oui, et pas en dehors du Val d'Europe et ça pour des questions de proximité d'école et tous ça... Parce qu'on est bien ici, qu'on y a goûté... On a quand même été voir le programme immobilier de

Courtevrault parce qu'on a des voisins qui ont acheté, mais avec 4 enfants je dois dire que [sourir] encore l'école ça peut se faire à pied mais le collège c'est loin.

Bertrand : Il y a rien.

Anne : Et c'est vrai qu'avec 4, c'est évident que ça va être taxi pour moi à court terme tout le temps donc non, non, non donc déjà je vais le faire pour la danse, pour ci pour ça... quand ils vont être avec, ne serait-ce qu'une activité chacun, le mercredi je crois que je vais le passer dans la voiture ! Donc voilà, c'est quelque chose d'important, ne serait-ce que le futur lycée si un jour il sera construit, et qu'ils peuvent y aller en bus ça sera parfait, ça serait quand même bien et en plus ils ne seront pas tributaires non plus que je vienne les chercher et en même temps il y a la petite à l'autre école machin et tout donc ils seront tributaires tandis que là ça sera une bonne manière d'être autonome ! [rire] On est toujours persuadé d'avoir des journées de 48 heures et on est toujours surpris finalement qu'elles font que 24 [rire] et de se dire oh on n'a pas eu le temps de faire tout ce qu'on voulait. [rire]

Lorsque vous êtes arrivés ici c'était important pour vous d'acheter ? Ça aurait pu être une location ?

Anne : Non, on en avait marre de la location pis depuis que je suis petite d'ailleurs ça date depuis longtemps parce que Bertrand à moins déménagé que moi, il n'a pas connu toutes ses transhumances et moi j'ai toujours vu avec mes parents chercher un logement en 4ème vitesse et puis donc prendre ce qui nous tombe sous la main parce qu'on a pas trop le choix hein et heu et avoir tout à refaire partout... donc passer sa vie en tant que locataire et ça on l'a fait aussi, récuré après les précédents heu retapisser parce que les tapisseries sont immondes heu refaire les peintures machin et tout donc là ras le bol et en plus avoir des propriétaires tatillons des fois heu bon généralement content de voir ce qu'on faisait de leur bien parce que c'est vrai c'est pas tous les locataires qui refont tout mais heu ras le bol parce que planter un clou dans un mur on se demande toujours est-ce que je vais perdre ma caution... Voilà et puis avoir quelqu'un au-dessus de toi quoi ! Là je crois que là on est arrivé à un stade où on avait envie d'être chez soi.

Bertrand : Oui, et puis il y avait le côté financier, c'était le côté investissement.

Anne : Oui, on ne perdait rien à acheter.

Et quelles sont les raisons qui vous poussent à acheter encore ?

Anne : Ici, on a besoin de plus grand.

Là vous avez envisagé la location

Anne : Ah non, non pas du tout, parce qu'on ne trouverait pas de toute façon, à la location on ne trouverait pas ce qu'on veut parce qu'on avait pensé faire les combles, en fait... Ma voisine a fait les combles et on devait les faire aussi mais en fait de la même façon enfin moi je suis quelqu'un d'assez réfléchi en fait, je ne fonctionne pas trop au coup de cœur, enfin au coup de cœur aussi mais je réfléchis quand même c'est vrai qu'on a envisagé tout donc de faire les combles ici mais ça demandait de condamner une partie du bureau... et heu avec les 4, notre problème était toujours le même il nous restait que trois chambres à l'étage, un bureau qui aurait pu être transformé en dressing pour toutes les chambres et puis une grande pièce en haut quand même pas très haute avec éventuellement une petite chambre pour nous mais comme on en a 4, à terme ça changeait pas vraiment le problème donc on a quand même regardé voir si on pouvait acheter autre chose et c'est l'époque où ça commençait à bien grimper et nos voisins ont fait le pas, nos autres voisins et heu... en fait en discutant on s'est dit, ben s'ils l'ont fait pourquoi on ne pourrait pas le faire, et puis on s'est aperçu que les taux avaient énormément chuté aussi...

A l'emprunt ?

Anne : Oui, ce qui en fait, le prêt qui était intéressant il y a 5 ans est prohibitif à l'heure actuelle donc il était temps qu'on renégocie les taux à la banque et c'est un peu tout ça qui fait qu'on a regardé et qu'on a regardé à acheter pour voir la différence de prix entre juste faire les combles pis éventuellement avec la plus-value ici, revendre ici et racheter ailleurs et il s'est trouvé qu'on va acheter ailleurs et on fera les combles ailleurs parce que la prochaine c'est une maison plus grande 132 m² contre 86 ici c'est 4 chambres donc ça ne répond pas toujours au problème mais ce qui répond à nos problèmes n'est pas dans nos moyens hein, tout ce qui donne sur le golf c'est même pas la peine d'y songer par contre on aura sûrement

de quoi faire avec ça... On a plus ou moins regarder on aurait de quoi faire deux chambres encore, en aménageant les combles et là chacun aura sa chambre.

D'accord, et vous pensez faire une plus-value en vendant cette maison aujourd'hui ?

Anne : Cette maison ?

Oui

Anne : Ça c'est clair, ah oui ! Les voisins ont quasiment doublé le prix d'achat de leur maison et c'est la même donc heu pour vous donner un chiffre, ce genre de maison à l'époque c'était un million à l'époque donc 150 000 euros on va dire et elle a été estimée celle-ci il y a 4 mois, 5 mois à 260, et la voisine elle l'a vendue quasiment 280 000 euros.

D'accord. Et vous pensez faire une plus value en vendant cette maison aujourd'hui ?

Anne : Cette maison ?

Oui

Anne : Ça c'est clair, ah oui ! Les voisins ont quasiment doublé le prix d'achat de leur maison et c'est la même ! Donc pour vous donner un chiffre, ce genre de maison à l'époque c'était un million, donc 150 000 euros on va dire, et elle a été estimée, celle-ci, il y a 4, 5 mois à 260, et la voisine elle l'a vendue quasiment 280 000 euros.

Vous pensez que l'accessibilité joue ?

Bertrand : Oui, on est quand même sur le RER A c'est... c'est... on est assez loin de Paris mais c'est quand même un RER qui va très vite... Courbevoie c'était La Défense donc moi je le prenais de l'autre côté avant et heu pour aller à Saint-Germain c'est pareil, Saint-Germain ça me paraissait très loin avant, maintenant ça me paraît beaucoup plus près de Paris qu'avant ! [rire]

Anne : Oui, oui, d'une certaine manière, oui, je me souviens. Avant, quand il fallait aller à Saint-Germain c'était la corvée d'aller de Courbevoie à Saint-Germain mais c'était loin mais loin ! Maintenant quand on va à Saint-Germain c'est 60 km et il faut contourner tout Paris mais tout ça c'est du relatif les impressions qu'on a... Peut-être que c'est dû au fait qu'on a beaucoup bougé... C'est pour ça quand on est arrivé ici... Quand on était dans le Nord j'appréciais beaucoup les magasins de vêtements et tout et quand on est arrivé ici ça été dur de trouver des choses abordables surtout quand le Val d'Europe a ouvert, ils font la carte luxe mais pour tous, pour acheter une laitue c'était luxe enfin le prix était luxe ! Bon depuis ils ont un peu un peu revu à la baisse parce qu'à l'époque faire ses courses aux supermarchés Auchan c'était plus cher que de les faire au Champion du coin c'est un peu spécial donc tout de luxe ça va bien quand on habite sur place...

Est-ce que depuis que vous êtes arrivés, vous trouvez que votre environnement a changé ?

Anne : Heu oui, un peu, parce que ça c'est construit mais oui, et non parce qu'il y a toujours cette liaison transversale qui sont en train de refaire finalement, non finalement depuis qu'on est arrivé il n'y a pas tant de choses qui ont changé sauf que les choses se sont construites au lieu d'être en chantier et aussi derrière la D406 avant c'était des champs, avant le golf avec des champs autour maintenant ça va être des maisons enfin je ne sais pas, c'est les constructions qui font que ça change finalement, la densité, il y a plus de gens aussi, c'est vrai au début quand on est arrivé, il y a encore 5 ans même si ceux qui sont arrivés il y a 10 ans diront que ce n'est plus pareil déjà on avait l'impression d'avoir fait le tour du village très vite, on rencontrait toujours les mêmes personnes et qu'on finissait par connaître très vite les personnes de vue... Ce qui est de moins en moins vrai... Déjà le lotissement là ça fait pas mal de monde bon comme nous on était dans les appartements on connaissait déjà d'autres personnes de Bailly avant même de vue. Quand on est arrivé là, on a senti que ça faisait un flot supplémentaire... Déjà ça faisait plus petite ville et puis déjà il y avait les autres constructions derrière là-bas donc là ça fait encore un autre flot donc et puis là il va y avoir les trois, les trois ou les quatre promoteurs, la je pense que ça va vraiment... Je pense que dans ce village ça va être plus difficile mais quand on s'est déjà un peu fait un réseau j'ai envie de dire que ça reste quand même très humains... Ça dépend des gens après parce que... en ce moment il y a beaucoup de gens

de la petite couronne qui viennent visiter ici parce qu'il suffit de voir les quelques personnes que je connais les visites qu'ils ont eu c'était souvent des gens... même s'ils n'étaient pas vraiment parisiens parisiens on va dire ils étaient parisiens élargis la banlieue du nord aussi, ceux du 93, nos voisins viennent du 93 il y en a plein qui viennent du 93. Maintenant, ici quand on en discute avec eux plutôt que d'habiter des grands immeubles ils recherchaient un peu d'espace comme quoi tout est relatif car quand on vient de la province avec des terrains pas possibles et qu'on arrive ici on trouve tout, tout petit mais quand on habite des appartements ça paraît plus grand qu'avant quoi ! [rire]

Est-ce vous pouvez me parler de Marne-la-Vallée... Est-ce que vous connaissez ?

Déjà quand j'étais étudiante dans mon école d'ingénieur on parlait déjà de Marne-la-Vallée... Moi j'étais dans le 7ème, c'est beau, c'est historique, c'est là où il y a tous les ministères, c'est aussi là où il y a toutes les grèves [rire] c'est à côté du quartier Latin, Montparnasse, très sympa quoi ! Pour manger, moins sympa quand on est étudiant mais bon et à l'époque l'école était donc dans un immeuble tout exigü en hauteur avec des passerelles, des machins et il était question vu que les promos commençaient à grandir un peu de s'exiler et était évoquer tout le temps Marne-la-Vallée, la Silicone Vallée à la française, Sofia Antipolis quoi mais ça c'est jamais fait finalement mais c'est vrai que Marne-la-Vallée j'en entendais parler avec une connotation technologique, à la pointe on va dire... Quand on est arrivé là, c'est vrai que ça faisait écho à quelque chose que je connaissais quand j'étais étudiante...

Et pour vous, vous vous installez à Marne-la-Vallée ?

Bertrand : Ah oui, ici pour moi c'est pour Marne-la-Vallée ! Oui, enfin ça fini ici et ça commence à Noisy-le-Grand.

Anne : Oui, au lieu de dire Bailly-Romainvilliers quand on est à l'autre bout de la France on va dire Val d'Europe ou Marne-la-Vallée parce que Bailly-Romainvilliers personne ne connaît à part ma grand-mère pour sa transhumance d'été, Bailly-Romainvilliers, Serris, Machin on dit Mickey ah oui, c'est bon ! Tant pis hein ! [rire]... Sauf qu'il n'y a pas une pancarte, on fini à Mickey sans qu'il soit là en fait c'est formidable ! Je crois qu'ils sont tellement présents nous on est arrivé ici... ça se ressent peut-être moins maintenant parce qu'il y a beaucoup plus de gens qui viennent d'ailleurs ou qui travaillent ailleurs mais quand on est arrivé, c'était « tu travailles où, chez Disney ah bon d'accord, tout le monde travaillait chez Disney ? » « Et vous ? » « Non ah bon ! » Ah ! C'est fou le nombre de gens qui travaillent chez Disney.

Bertrand : Ben oui, mais finalement ils sont à côté. [rire]

Anne : Oui, ils sont à côté, oui, c'est ça...

Comment vous allez vous rendre à Saint-Denis ? [à Bertrand]

Bertrand : En RER... J'aurais, je pense, une voiture de service que j'utiliserais peut-être sans doute mais bon j'en ai pour 40 minutes pour aller à Châtelet-les-Halles, et puis du Châtelet j'ai deux stations et puis 10 minutes de marche ce qui fait en gros une heure si je compte les changements... Si je mets le petit quart d'heure qu'il faut pour me rendre à Bussy voilà ça fait une heure 15 une heure 20... Voilà ça ne change pas vraiment de Troyes mais c'est pas en voiture.

Et à un moment donné, vous envisagez que vos déplacements professionnels vous amènent à déménager ?

Anne : Oui, mais on va devenir exigeant, c'est à dire qu'après avoir été bien docile pendant des années je pense qu'à un moment il faut aussi qu'on ait envie de vivre quoi.

Bertrand : Il faut dire aussi que pour moi, ma société est basée à Paris dans le 7ème donc à une heure et demie à eu près en transport, mais il y a une agence à Saint-Denis, il y en a une à Créteil, une à Evry et pour moi Saint-Denis ou Evry c'est la même chose, c'est les mêmes temps... donc voilà, sinon il y en a une à Reims.

Anne : Hum... en fait, ici c'est bien il est partout à 1h 30 de partout, c'est limite mais on est pas obligé de déménager et puis ici on est dans un secteur qui n'est pas mal pour les enfants, c'est ça le problème, c'est toujours un peu ça.

Et à plus long terme, vous envisagez de rester ici

Anne : En fait, on se dit oui ou non, ça dépend... mais en même temps on ne voit pas si loin.

Bertrand : Non, on ne voit pas si loin...

Anne : Oh ! Je ne sais pas si des fois on avait envie de partir à Toulouse dans le sud je ne sais pas. [rire]

Mais il n'y a pas de raisons particulières qui vous amèneraient à Toulouse ?

Anne : Non, mais ma tante qui avant était à Saint-Germain est à Lirac et elle nous a fait découvrir la région c'est assez sympa quand même mais je sais pas... En fait ici on pensait qu'on allait rester longtemps et au bout de trois ans on déménage de l'autre côté de la route donc où est-ce qu'on sera dans trois ans, j'en sais rien... En plus je crois que c'est un truc... d'ailleurs ça se voit dans les entretiens d'embauche « vous vous voyez où dans dix ans ? » moi j'ai appris à gérer ma vie par coup de deux trois ans donc ben... dans deux trois ans on sera sûrement dans la maison mais après j'en sais rien [rire] ça dépend, d'ici à ce qu'il veuille encore changer de boulot mais déménager en vieillissant c'est vrai que ça devient dur donc voilà ça sera peut-être pas dans trois ans.

Bertrand : Non, mais là ça fait trois ans et c'est vrai que les cycles de trois ans en général on bouge en général. [rire]

Un jour vous envisagez de travailler à côté de l'endroit où vous habitez ?

Bertrand : Oui, Ah oui !

Anne : Ah oui ! D'ailleurs Bertrand les travaille au corps pour leur dire qu'ici il y a plein de terrain de libre pour s'installer... Les entreprises ici n'ont pas de taxes professionnelles.

Bertrand : Et oui, là c'est vrai que le siège est dans Paris et c'est pas très grand et commode hors, on a de plus en plus de collaborateurs donc on a besoin de plus grand et puis voilà...

Anne : Oui, et c'est plus facile pour Bertrand de convaincre son entreprise de venir là et s'installer, que nous de déménager. [rire]

Bertrand : Mais ben ça se travaille ces petites choses, tout doucement.

Anne : Oui, il y a le directeur commercial l'autre jour qui a dit : « Tiens, au fait, il paraît qu'il y a des terrains à Marne-la-Vallée à acheter dans une pépinière » donc voilà pas de problèmes... Tout est en devenir ici de toute façon.

Fin de l'entretien