

## RÉSUMÉ

*Mobilités et processus d'ancrage en ville nouvelle : Marne-la-Vallée, un bassin de vie ?  
Étude des mobilités résidentielles et des mobilités quotidiennes.* Brevet Nathalie

## RÉSUMÉ

Le cadre de notre recherche s'inscrit dans l'évolution des configurations territoriales franciliennes. Durant les années 90, le desserrement de l'emploi, du logement et l'évolution de la géographie des déplacements qui en a résulté, ont montré les limites d'une lecture territoriale reposant sur une approche radio-concentrique du territoire. La dichotomie centre/périphérie a pendant longtemps forgé les représentations du politique et celles des aménageurs. Pourtant, dès 1965, le *Schéma Directeur et d'Aménagement de la Région de Paris* (SDAURP), schéma qui officialisait la naissance des villes nouvelles, remettait déjà en cause cette vision dualiste.

Le titre même de ce document, *Schéma Directeur de la Région de Paris*, montrait combien l'échelle de l'agglomération était déterminante. L'ambition de ce projet n'était pas d'édifier des villes nouvelles à côté de Paris ou contre Paris, mais de concevoir ces villes nouvelles et la capitale comme un tout unifié par un réseau de transport routier et collectif puissant.

Même si le mot de mobilité était à l'époque absent du registre des aménageurs et des chercheurs, cette notion était au centre du projet qu'ils établissaient, et constituait un de ses aspects les plus novateurs. Les analyses produites dans le cadre de ce Schéma Directeur soulignent l'impact de la croissance des déplacements en matière d'urbanisme et d'aménagement, opérant ce que Marc Wiel appellera plus tard le passage de *la ville pédestre* à *la ville motorisée* (Wiel, 1999). Elles font également état du rôle croissant de la mobilité dans l'évolution des modes de vie. La mobilité était une condition majeure qui devait *abolir le nom et le fait de banlieue* et *restaurer une possibilité de choix* en termes de logements et d'emplois pour *les citadins* (SDAURP, 1965).

Notre recherche intervient donc 40 ans après la création de ces villes nouvelles, période nécessaire à l'évaluation de ce projet d'envergure. Il y a 30 ans, l'ensemble des travaux scientifiques soulignait, à raison, les difficultés rencontrées par les villes nouvelles et par leurs habitants (Hincker, 1979, Fourrier, 1988). En effet, l'arrivée tardive des emplois, les retards de livraisons d'équipements, la crise du logement ne permettaient guère d'émettre un jugement favorable quant à la réussite des villes nouvelles.

On peut se demander aujourd'hui, au moment de l'achèvement des villes nouvelles, ce qu'elles sont devenues. De nombreux travaux attestent de leur rôle dans la restructuration de la région parisienne et dans l'évolution des dynamiques territoriales franciliennes (Berroir, Cattan, Saint-Julien, 2004 ; Davezies, 2004 ; Halbert, 2004), mais peu se sont attachés à leur fonctionnement interne (Imbert, 2005). Or, les villes nouvelles devaient aussi constituer de *vraies villes*, que le

## RÉSUMÉ

*Mobilités et processus d'ancrage en ville nouvelle : Marne-la-Vallée, un bassin de vie ?  
Étude des mobilités résidentielles et des mobilités quotidiennes.* Brevet Nathalie

SDAURP définissait comme *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 (SDAURP, 1965, p. 75).

Les villes nouvelles sont-elles devenues des espaces de vie ou, pour reprendre les termes du SDAURP, de *vraies villes* ?

Cette question à laquelle nous souhaitons répondre pour Marne-la-Vallée soulevait toutes les difficultés attachées à la notion de *ville* dans l'étude des villes nouvelles. L'utilisation et l'appropriation de la notion de *bassin de vie* nous ont donné la possibilité de surmonter cet obstacle en privilégiant l'étude d'une organisation socio-spatiale. De plus, les facteurs expliquant l'émergence de la notion de *bassin de vie* (Hilal, Schmitt, 1997 ; Vallès, 2002 ; Julien, Pougard, 2004) ont ouvert un champ de réflexion rendant possible d'aller au-delà d'une approche opposant centre et périphérie. Enfin, la définition du bassin de vie donnée par l'INSEE en 2003 se rapprochait de celle de la *vraie ville* telle qu'elle était présentée 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. Les contours ne sont pas soumis non plus aux frontières communales et le rôle croissant de la mobilité dans l'évolution des modes de vie est pris en compte. Mais le découpage statistique en bassin de vie de l'INSEE se révèle peu opératoire dans les grandes agglomérations (Julien, Pougard, 2004).

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 recherches ont montré la nécessité de considérer l'individu comme un acteur mobile. La prise en considération de ces deux termes - *acteur* et *mobile* - permet de comprendre les différents mécanismes régissant la mobilité (Rémy, 1996 ; Chalas, Dubois-Taisne, 1997 ; Lévy, 2000). Ces recherches ont soulevé aussi la complexité de ce phénomène et ont révélé l'intérêt de développer une approche systémique (Bassand, Brülhardt, 1981 ; Kaufmann, 2001 ; Le Breton, 2003). Enfin, elles ont mis au jour les relations entre mobilité et ancrage (Rémy, 1998 ; Orfeuill, 1999 ; Ramos, 2004 ; Ortar, 2005).

L'étude que nous avons menée n'a donc pas pour objectif de définir une nouvelle partition du territoire, ni de remettre en cause le périmètre institutionnel de Marne-la-Vallée<sup>1</sup>, mais d'adopter un cadre d'étude adéquat pour mettre son organisation urbaine à l'épreuve des pratiques de mobilité des habitants. La thèse que nous défendons est la suivante : 40 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.

---

<sup>1</sup> Marne-la-Vallée se compose de 26 communes et se découpe en quatre secteurs d'aménagement.

## RÉSUMÉ

*Mobilités et processus d'ancrage en ville nouvelle : Marne-la-Vallée, un bassin de vie ?  
Étude des mobilités résidentielles et des mobilités quotidiennes.* Brevet Nathalie

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 : Marne-la-Vallée constitue un cadre de vie propice au développement d'une installation durable des ménages. La seconde soutient 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 a été étudié.

Connaître les parcours résidentiels des ménages, les différents lieux fréquentés par les habitants de Marne-la-Vallée et saisir les relations possibles entre mobilité et ancrage, suppose à la fois de mobiliser des données quantitatives et de s'appuyer sur un matériau qualitatif.

En dépit des innovations notables du *Recensement Général de la Population de 1999* (RGP), l'exploitation de cette seule source statistique ne peut répondre à l'ensemble de notre questionnement. Excepté les déplacements liés au travail et aux études, le RGP ne nous offre pas la possibilité d'appréhender les mobilités quotidiennes, ce que permet en revanche de réaliser l'*Enquête Modes de Vie en Ville Nouvelle*. Réalisée en 2005 dans le cadre du programme d'Histoire et d'Évaluation des Villes Nouvelles (2001-2005), cette enquête repose sur 4600 questionnaires dont 1600 ont été réalisés à Marne-la-Vallée. Elle nous a permis d'actualiser certaines données du RGP 1999. Plus encore, les compléments que nous avons apportés au questionnaire de Marne-la-Vallée, en participant à la mise en œuvre de cette étude et à son exploitation, nous ont permis de renseigner le lieu d'emploi et le lieu d'études de ces personnes ainsi que les autres lieux fréquentés dans le cadre de leurs activités quotidiennes. Ces informations n'étaient jusqu'alors fournies par aucune source.

La relation mobilité/ancrage, quant à elle, a été principalement analysée à partir de 33 entretiens semi-directifs que nous avons réalisés auprès d'habitants de Marne-la-Vallée. Les personnes interrogées rendent compte de l'hétérogénéité urbaine de la ville nouvelle et de la diversité socio-démographique des habitants. Le guide d'entretien établi à cet effet nous a permis de reconstituer leur histoire résidentielle (avant et après l'arrivée à Marne-la-Vallée) et de comprendre l'impact de l'installation à Marne-la-Vallée sur les différents lieux fréquentés par les personnes interrogées dans le cadre de ses activités quotidiennes. Ces entretiens nous ont permis aussi d'étudier leur projet résidentiel à court, moyen ou long terme, et de saisir les différentes dimensions intervenant dans leur décision.

## RÉSUMÉ

*Mobilités et processus d'ancrage en ville nouvelle : Marne-la-Vallée, un bassin de vie ?  
Étude des mobilités résidentielles et des mobilités quotidiennes. Brevet Nathalie*

Cette thèse nous a permis de parvenir à trois résultats principaux :

### **Une population qui se stabilise et qui vieillit en ville nouvelle**

Nous avons constaté en 1999 une stabilisation de la population en ville nouvelle. Pour la première fois, la part des habitants résidant dans le même logement, la même commune et la ville nouvelle a progressé depuis le précédent recensement. La population continue à croître, mais la dynamique insufflée par l'excédent migratoire laisse place au dynamisme naturel. Par ailleurs, le profil socio-démographique de la population évolue : la répartition par âge et la structure des ménages se modifient, le profil du jeune couple avec enfant(s) ne suffit plus à lui seul pour définir la population de la ville nouvelle. L'ensemble de ces éléments témoigne d'un vieillissement de la population et d'une installation durable des habitants. 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 dans la région. Marne-la-Vallée participe donc au desserrement de la population en région parisienne, et plus encore à l'ancrage de ses habitants en Ile-de-France.

### **Un ancrage résidentiel dynamique**

La stabilisation de la population s'accompagne de ce qui apparaît comme *un ancrage résidentiel dynamique*. Sur l'ensemble du parc de logements, le RGP et l'Enquête Mode de vie confirment la présence et le développement des mobilités résidentielles internes à Marne-la-Vallée. Les trajectoires géographiques rendent compte d'une complémentarité en matière de logements entre la partie Ouest et Est de Marne-la-Vallée : dans la partie Ouest les logements collectifs et sociaux, favorables aux jeunes adultes, caractérisent l'offre résidentielle ; dans la partie Est, les maisons individuelles et les logements en accession - favorables cette fois-ci au couple avec enfant(s) souhaitant accéder à la propriété - dominant. La complémentarité entre ces deux parcs de logements se vérifie par des parcours résidentiels internes Ouest-Est ou Est-Ouest.

De plus, 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 (*un ancrage fonctionnel*), mais dénote aussi d'un attachement au territoire auquel participe la présence d'un tissu relationnel à proximité (*ancrage par attachement*). Cette recherche de proximité est le signe manifeste du développement d'un *ancrage dynamique* à Marne-la-Vallée.

## RÉSUMÉ

*Mobilités et processus d'ancrage en ville nouvelle : Marne-la-Vallée, un bassin de vie ?  
Étude des mobilités résidentielles et des mobilités quotidiennes.* Brevet Nathalie

### **Un recentrage des activités à Marne la Vallée : émergence d'un bassin de vie**

Marne-la-Vallée est loin de présenter 40 ans après sa création, l'image d'une agglomération qui n'aurait pas d'existence propre en dehors de son lien à Paris.

Concernant le lieu de travail des actifs résidant à Marne-la-Vallée, le poids de Paris diminue depuis 1990 au profit de l'Est Parisien et, depuis 2005, au profit de la ville nouvelle elle-même. Ce changement résulte de la croissance des emplois à Marne-la-Vallée, de l'évolution de sa structure démographique, et de l'évolution du comportement des actifs résidant déjà sur place. En effet, en 1999 Marne-la-Vallée est devenue le premier pôle tertiaire francilien - marché particulièrement favorable à l'activité féminine - et les 15 dernières années ont vu l'arrivée sur le marché de l'emploi de jeunes adultes ayant grandi en ville nouvelle. De plus, le rapprochement domicile-travail s'effectue aussi dans le temps et peut intervenir quelques années après l'installation des ménages à Marne-la-Vallée.

Au-delà même des mobilités motivées par l'emploi, les mobilités quotidiennes des habitants de Marne-la-Vallée attestent du rôle complet rempli par la ville nouvelle et du rôle moindre joué par Paris : la capitale est envisagée comme une offre complémentaire à celle proposée par la ville nouvelle. Avec le temps, les centres commerciaux, les commerces, les équipements culturels et les possibilités de loisirs se sont développés. Les habitants se sont appropriés l'offre urbaine de la ville nouvelle et ont modifié leurs habitudes quotidiennes. La détérioration des conditions de déplacement vers Paris favorise également le recentrage des activités des habitants de Marne-la-Vallée.

Nos deux hypothèses ont été donc confirmées : les mobilités résidentielles et quotidiennes des habitants témoignent du développement du bassin de vie de Marne-la-Vallée.

### **Des mobilités révélatrices d'ancrage mais un ancrage mis à l'épreuve du temps**

Mais l'émergence de ce bassin de vie s'accompagne de certaines fragilités. Certes, 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 ces mobilités résidentielles internes résultent aussi de la *banalisation* du marché du logement en ville nouvelle (Driant, 2005 Estèbe P., Gonnard S., 2005). Revendre pour effectuer une plus-value est l'une des motivations du ménage. Des logiques spéculatives sont donc aussi à l'œuvre dans les arbitrages effectués par les ménages. Le taux de propriétaires occupants, plus élevé à Marne-la-Vallée qu'en moyenne en Ile-de-France, accentue cette caractéristique du marché immobilier. Ce phénomène a pour conséquence de contraindre le choix d'autres ménages, dont les ressources financières sont

## RÉSUMÉ

*Mobilités et processus d'ancrage en ville nouvelle : Marne-la-Vallée, un bassin de vie ?  
Étude des mobilités résidentielles et des mobilités quotidiennes. Brevet Nathalie*

limitées, à reconsidérer leur choix résidentiel pour pouvoir s'adapter aux exigences 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.

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. Un nombre croissant d'actifs travaillent en ville nouvelle et acceptent que le fait d'y vivre implique de passer beaucoup de temps dans les transports. Pourtant, la ville nouvelle a rempli, de ce côté-là, ses objectifs, au sens où les trajets menant au cœur de l'agglomération (Paris) s'effectuent en priorité en transports en commun plutôt qu'en voiture individuelle. 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 certaines des personnes interrogées, ces déplacements sont la conséquence directe d'un choix privilégiant le cadre de vie et l'environnement social et affectif sur la proximité domicile-travail. Ils expriment également la recherche d'une stabilité résidentielle vécue comme primordiale dans un contexte d'importantes mobilités professionnelles. En revanche, pour d'autres, les temps de transport sont vécus comme des contraintes excessives qui, à court ou à moyen terme, influenceront le projet résidentiel.

L'adéquation entre le cadre de vie, que sont venus chercher certains ménages, et l'évolution de l'environnement constitue une autre limite à la construction et la poursuite d'un ancrage résidentiel à Marne-la-Vallée. Ces difficultés sont accentuées dans la partie Est de Marne-la-Vallée, secteur actuellement en cours d'aménagement. Afin de faire face au changement induit par le contexte d'urbanisation, 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.

Ces limites au développement du processus d'ancrage à Marne-la-Vallée illustrent la différence entre ce que l'on pourrait nommer *ancrage choisi* et *ancrage subi*, notions qui permettent de rendre compte des compromis effectués par les ménages. L'analyse du processus d'ancrage et des freins auxquels ils se heurtent, nous a permis de mettre en évidence un retournement possible du sens attribué à ces contraintes. Leur acceptation est aussi révélatrice d'ancrage. Mais cet ancrage est réversible avec le temps : il peut de *subi* devenir *choisi*, ou de *choisi* devenir *subi*.

Par ailleurs, le développement du bassin de vie de Marne-la-Vallée risque d'entraîner des problématiques nouvelles en matière d'aménagement.

Si l'ancrage résidentiel se poursuit à Marne-la-Vallée et que la population continue de vieillir sur place, la population inactive et les personnes âgées de 60 ans et plus à Marne-la-Vallée

## RÉSUMÉ

*Mobilités et processus d'ancrage en ville nouvelle : Marne-la-Vallée, un bassin de vie ?  
Étude des mobilités résidentielles et des mobilités quotidiennes.* Brevet Nathalie

progresseront dans les années à venir et modifieront considérablement les problématiques liées au logement mais aussi aux équipements, aux services et aux déplacements. L'étude exploratoire que nous avons menée à partir de notre enquête qualitative, montre que la ville nouvelle pourrait être l'environnement dans lequel ces ménages envisageraient de vivre lors de leur cessation d'activité professionnelle. Ces différentes perspectives nécessiteront une adaptation en matière de logements, mais aussi de déplacements. Ces thématiques sont profondément différentes de celles qui ont concouru à la création des villes nouvelles. Marne-la-Vallée sera-t-elle en mesure d'y répondre ?

Le recentrage des activités à Marne-la-Vallée s'accompagne d'une augmentation des déplacements internes à la ville nouvelle. Or les trajets sur courte distance privilégient, à Marne-la-Vallée comme ailleurs, l'automobile. 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. Dans la perspective du retour au droit commun de la ville nouvelle, ces éléments laissent en suspens la question de la pertinence territoriale de Marne-la-Vallée et de son agglomération qui, pour certaines thématiques, notamment celle des transports collectifs, auraient pourtant lieu d'exister.

On observera pour finir que la réalisation de la ville nouvelle n'a pas généré, chez les habitants, un sentiment d'appartenance à la *ville nouvelle de Marne-la-Vallée*. L'échelle des 26 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. Loin de démentir l'existence du bassin de vie, cette absence de sentiment d'appartenance souligne simplement le fait que les habitants développent aujourd'hui *un espace du proche* entre commune et agglomération. Cet *espace du proche* révèle la présence de sous-bassins de vie, confirme bien l'évolution des rapports entre centre et périphérie et montre aussi comment les habitants se sont appropriés la complexité de la *ville nouvelle de l'aménageur*.