

NOVEMBRE 2006

Les villes nouvelles, bassins de vie : l'exemple de Marne-la-Vallée



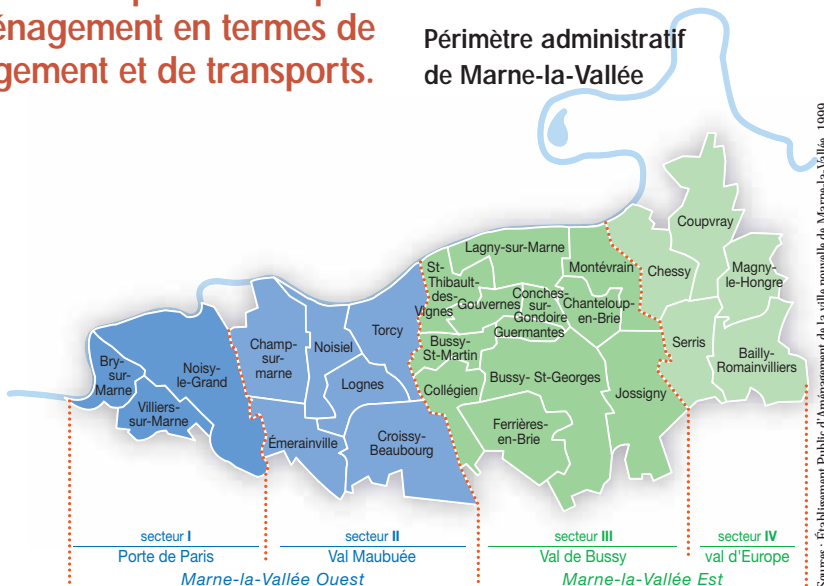
Les villes nouvelles ont largement contribué à renouveler la configuration socio-spatiale de l'Île-de-France. Mais sont-elles devenues pour autant des bassins de vie ? Cette question, appréhendée à partir des mobilités résidentielles et quotidiennes des habitants de l'une d'entre elles — Marne-la-Vallée —, montre que ces territoires sont devenus des espaces de vie où se développe un processus d'ancrage. Cette évolution modifie considérablement les problématiques d'aménagement en termes de logement et de transports.

Les dynamiques territoriales en Île-de-France

Le desserrement de l'emploi, du logement et la modification de la géographie des déplacements en Île-de-France renouvellent considérablement une approche urbaine dominée, jusqu'au milieu des années 1990, par la relation centre-périphérie. Cette relation, qui a organisé les systèmes de pensée et les choix d'aménagement, masque l'émergence de territoires proposant des configurations socio-spatiales différentes de la ville traditionnelle (ville compacte) et qui pourtant structure de plus en plus fortement la région parisienne.

La notion de bassin de vie s'inscrit dans ces évolutions et permet d'appréhender de nouveaux territoires. L'Insee définit le bassin de vie comme étant le « plus petit territoire dans lequel puissent s'accomplir la majorité des actes courants. Il se construit à partir des accès aux équipements, aux services scolaires, à la santé, à l'emploi. Il dessine un maillage approprié pour l'étude des conditions de vie »⁽¹⁾.

Périmètre administratif de Marne-la-Vallée



Les cinq villes nouvelles franciliennes (Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines, Sénart, Évry et Marne-la-Vallée) ont largement contribué à l'évolution de ces relations territoriales. Depuis leur création, elles ont absorbé un tiers de la croissance démographique, 40 % de la croissance des emplois et 14 % de la construction francilienne entre 1982 et 1999. Elles regroupent aujourd'hui 741 000 habitants, 353 000 emplois et 273 000 logements. Mais sont-elles devenues des bassins de vie, des territoires où les habitants vivent et travaillent ? Qu'en est-il plus particulièrement pour la ville nouvelle de Marne-la-Vallée ?

Enquête sur les modes de vie dans les villes nouvelles d'Île-de-France

Cette enquête téléphonique, réalisée par l'institut de sondage Louis Harris en février et mars 2005, a été financée par le Programme d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles, Epamarne-Epafrance et Epa-Sénart. 4 800 questionnaires ont été traités sur l'ensemble des cinq villes nouvelles franciliennes, dont 1 600 dans le périmètre de Marne-la-Vallée : 800 dans la partie Ouest (secteurs d'aménagement 1 et 2) et 800 dans la partie Est (secteurs d'aménagement 3 et 4). Des questions spécifiques ont été introduites pour Marne-la-Vallée, afin d'appréhender l'ensemble des lieux fréquentés par les habitants.

Le questionnaire comprend une partie ménage (la personne de référence du ménage ou son conjoint a répondu) et une partie individu (une personne du ménage choisie selon la méthode des quotas). Les thèmes abordés sont l'habitat et l'environnement, le quartier et son utilisation à travers les commerces, les équipements et les services, les relations personnelles et associatives, le travail ou les études, le sentiment d'appartenance à la ville nouvelle. L'étude a été réalisée dans le cadre d'un partenariat élargi associant l'Insee et l'Aurif.

(1) Insee première, n° 953, avril 2004.

Les villes nouvelles, bassins de vie :
l'exemple de Marne-la-Vallée

Cette question a été appréhendée à partir des mobilités quotidiennes et résidentielles des habitants. L'association de ces deux mobilités permet d'aborder la notion de bassin de vie à travers l'ensemble des lieux pratiqués par les habitants de Marne-la-Vallée, mais aussi à travers leur parcours résidentiel, sondant ainsi le développement d'un processus d'ancrage. L'enquête sur «*les modes de vie dans les villes nouvelles d'Île-de-France*», réalisée en 2005, renseigne très largement sur les pratiques des habitants.

Les mobilités quotidiennes

Les lieux de travail : baisse de l'attractivité parisienne

Depuis 1990, la part des actifs travaillant à Paris diminue. Ce phénomène se confirme en 2005 et s'accompagne d'une augmentation de la part des actifs résidant et travaillant sur place. Ils étaient 36 % à vivre et à travailler à Marne-la-Vallée en 1990, ils sont 44 % en 2005. Ces déplacements internes se réalisent de plus en plus à l'échelle de la ville nouvelle : plus de la moitié de ces actifs travaillent dans une commune différente de leur lieu de résidence.

Durant cette dernière période, le taux d'emploi a continué de progresser : il est passé de 0,83 à 0,88 emploi pour un actif résidant. L'emploi est l'un des motifs d'installation en ville nouvelle, d'autant plus décisif pour ceux qui ne résidaient pas auparavant en Île-de-France. Mais le marché du travail permet également aux actifs résidant déjà à Marne-la-Vallée de changer d'emploi et de se rapprocher de leur lieu de résidence : 46 % des actifs habitant depuis six ans dans leur logement et 52 % des actifs ayant habité au moins deux logements au sein de la ville nouvelle y travaillent.

Évolution du lieu de travail des actifs résidant à Marne-la-Vallée depuis 1990 (%)

Lieu de travail des actifs résidant à Marne-la-Vallée	1990	1999	2005
Commune de résidence	26	16	21
Ailleurs à Marne-la-Vallée	11	19	23
Total Marne-la-Vallée	37	36	44
Seine-Saint-Denis (hors MLV)	8	8	6
Val-de-Marne (hors MLV)	11	12	10
Seine-et-Marne (hors MLV)	5	8	7
Paris	29	26	21
Hauts-de-Seine	5	6	6
Ailleurs en Île-de-France	3	4	5
Hors Île-de-France	1	0	1
Total	100	100	100

Lecture : en 2005, 44 % des actifs résidant à Marne-la-Vallée y travaillent.

Évolution du lieu d'études des scolaires âgés de 15 ans et plus résidant à Marne-la-Vallée depuis 1999 (%)

Lieu d'études des quinze ans et plus résidant à Marne-la-Vallée	1999	2005
Commune de résidence	28	35
Ailleurs à Marne-la-Vallée	23	29
Total Marne-la-Vallée	51	64
Seine-Saint-Denis (hors MLV)	6	4
Val-de-Marne (hors MLV)	14	8
Seine-et-Marne (hors MLV)	7	6
Paris	17	13
Hauts-de-Seine	2	3
Ailleurs en Île-de-France	1	1
Hors Île-de-France	2	1
Total	100	100

Lecture : en 2005, 64 % des jeunes âgés de quinze ans et plus résidant à Marne-la-Vallée y font leurs études.

Les lieux d'études : forte évolution de la scolarisation à Marne-la-Vallée

La diminution de l'attractivité parisienne et l'augmentation de l'attractivité de la ville nouvelle s'appliquent aussi aux lieux d'études : en 2005, 64 % des scolaires âgés de quinze ans et plus résidant à Marne-la-Vallée y suivent un enseignement. Ils étaient 51 % en 1999. L'offre scolaire et universitaire au sein de ce territoire se développe et propose des filières spécialisées. La rentrée 2002-2003 a inauguré notamment la création d'un deuxième pôle universitaire au Val d'Europe, complétant ainsi l'offre de la Cité Descartes à Marne-la-Vallée.

Les autres activités quotidiennes : la ville nouvelle privilégiée

Les lieux fréquentés par les habitants de Marne-la-Vallée en dehors de leur lieu de travail et de leur lieu d'études (achats, loisirs, culture) confirment le rôle prépondérant de la ville nouvelle : 65 % et 68 % des activités culturelles et des pratiques de détente et de loisirs des habitants ont lieu à Marne-la-Vallée.

Concernant les activités culturelles, le Village Disney (Chessy), les Arcades (Noisy-le-Grand) et Bay 1 (Collegien) regroupent 85 % des lieux cités par les habitants. Ces pratiques se complètent par la fréquentation d'équipements plus spécialisés

Sources : Insee, RCP 1990-1999 / Enquête sur les modes de vie dans les villes nouvelles d'Île-de-France, 2005

Sources : Insee, RCP 1990-1999 / Enquête sur les modes de vie dans les villes nouvelles d'Île-de-France, 2005

Les villes nouvelles, bassins de vie :
l'exemple de Marne-la-Vallée

Localisation géographique des activités quotidiennes et lieux de résidence de la famille et des amis des habitants de Marne-la-Vallée

Activités quotidiennes et lieux de résidence de la famille et des amis	Localisation							
	Marne-la-Vallée		Paris		Ailleurs		Total	
	Nb de réponses	%	Nb de réponses	%	Nb de réponses	%	Nb de réponses	%
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	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

Lecture : en 2005, 65 % des activités culturelles pratiquées par les habitants de Marne-la-Vallée sont réalisées à Marne-la-Vallée.

Source : Enquête sur les modes de vie dans les villes nouvelles d'Île-de-France, 2005

comme les théâtres (Noisy-le-Grand), les espaces culturels (Charles Vanel à Lagny) ou encore la scène nationale de la Ferme du Buisson (Noisiel).

Pour les activités de loisirs, la fréquentation des complexes sportifs locaux, les activités de bords de Marne et les activités de détente pratiquées dans les parcs et forêts de Marne-la-Vallée regroupent la plupart des réponses. La part des habitants des cinq villes nouvelles disposant d'un équipement sportif au sein de son quartier est plus élevée qu'en moyenne en Île-de-France. Ils le fréquentent aussi davantage. C'est une des spécificités des villes nouvelles. Par ailleurs, l'image des villes nouvelles est aussi fortement associée à la nature. Plus de huit habitants sur dix déclarent que «vivre en ville nouvelle, c'est vivre à proximité de la nature».

L'enquête fait également ressortir le développement d'un tissu relationnel local : en 2005, plus d'un enquêté sur deux a un membre de sa famille ou un ami proche qui réside en ville nouvelle.

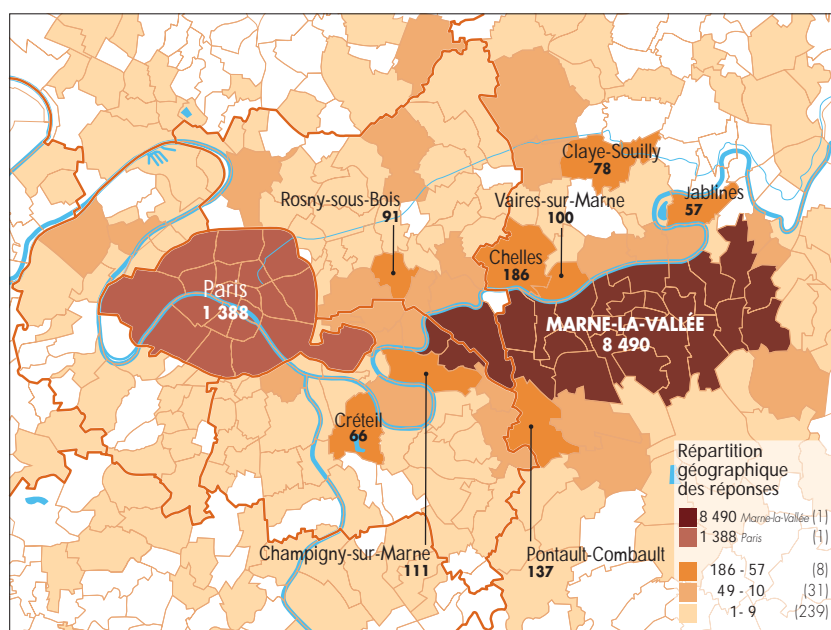
Pour ce qui concerne l'ensemble des activités, travail et hors travail, les réponses données par les habitants se répartissent de la manière suivante : 70 % sont localisées à Marne-la-

Vallée (8 490 réponses), 11 % à Paris et 19 % ailleurs en Île-de-France, dont une grande partie dans les communes limitrophes de Marne-la-Vallée, ou en province.

Une première conclusion s'impose : l'évolution des lieux de travail et d'études et la localisation des activités

quotidiennes indiquent la constitution d'un bassin de vie à Marne-la-Vallée. De plus en plus, les habitants y poursuivent un enseignement supérieur, y travaillent et y pratiquent en majorité leurs activités de loisirs, de détente, mais aussi une grande partie de leurs activités culturelles.

Bassin de vie des habitants : localisation de l'ensemble des activités des habitants de Marne-la-Vallée (travail, études, achats, loisirs, culture, activités associatives, affaires médicales) et lieux de résidence des amis et de la famille



Les mobilités résidentielles

Le bassin de vie de Marne-la-Vallée se caractérise-t-il pour autant par la formation d'un processus d'ancrage ? Dans les années 1990, les villes nouvelles connaissent une nouvelle phase de développement. Elles ne se constituent plus essentiellement de nouveaux habitants, mais majoritairement d'une population qui évolue sur place.

Une ville nouvelle qui génère sa propre croissance sociodémographique

Le solde migratoire a considérablement chuté ces dix dernières années : la différence entre le nombre d'entrées et de sorties s'élevait à + 40 000 en 1990, il n'est plus que de + 14 000 en 1999. Il reste positif, contrairement aux autres villes nouvelles. De plus en plus, la croissance de Marne-la-Vallée repose sur l'évolution sociodémographique de la population résidente : en 1999, le taux de variation de la population dû au solde naturel est deux fois plus important que le taux de variation dû au solde migratoire⁽²⁾.

L'évolution de la composition des ménages et de la répartition par âge des habitants confirme le vieillissement de la population sur place : pour la première fois en 1999, on note une diminution de la taille moyenne des ménages et du nombre d'actifs par ménage. Autre élément révélateur : en dix ans, la part des individus âgés de 40 à 59 ans a progressé de cinq points : elle s'élève, en 1999, à 27 % et rejoint désormais la moyenne régionale.

(2) *Les villes nouvelles, atlas statistique 1968-1999, ouvrage et cédérom, Insee, 2004.*

(3) *Beaufils S., Jacquesson F., «Les villes nouvelles adoptées par leurs habitants», Note rapide, n° 394, Laurif, octobre 2005.*

Diminution de la mobilité résidentielle et développement des parcours internes

Même si la mobilité résidentielle reste encore plus élevée qu'en moyenne en Île-de-France, à Marne-la-Vallée, elle diminue : la part des ménages occupant le même logement, ou ayant déménagé ailleurs dans leur commune de résidence ou à Marne-la-Vallée, augmente depuis 1990. En 1999, six habitants sur dix résidaient déjà dans cette ville nouvelle en 1990, contre cinq sur dix au recensement précédent.

Parallèlement, les mobilités résidentielles internes se développent : un tiers des individus ayant changé de logement et un quart de ceux ayant changé de commune entre 1990 et 1999 habitaient précédemment à Marne-la-Vallée. En 2005, ce phénomène se confirme⁽³⁾. Le développement d'un ancrage à Marne-la-Vallée se vérifie aussi au regard des souhaits de mobilité. La part des ménages souhaitant déménager est plus faible que dans les autres villes nouvelles et qu'en moyenne en Île-de-France. En 2005, 26 % des habitants résidant à Marne-la-Vallée souhaitent déménager – ils sont 33 % en moyenne en Île-de-France. Par ailleurs, les taux de satisfaction du logement et du quartier y sont aussi plus élevés : 92 % des habitants de Marne-la-Vallée trouvent leur quartier agréable à vivre – ils sont 86 % en moyenne en Île-de-France.

En conséquence, l'évolution du profil sociodémographique de la population et l'évolution de la mobilité résidentielle révèlent un bassin de vie favorable à une installation durable en ville nouvelle et au développement des parcours résidentiels internes. L'ensemble de ces résultats témoigne bien du développement d'un processus d'ancrage en ville nouvelle.

Logement et transport : deux points sensibles de l'aménagement

Bien que l'émergence du bassin de vie de Marne-la-Vallée soit certaine et que l'ancrage résidentiel des habitants le conforte, il suscite plusieurs questionnements.

Un marché immobilier qui pénalise les primo-accédants et certaines catégories de locataires

Les mobilités internes permettent aux ménages d'adapter leur logement à l'évolution de la structure familiale, mais ces parcours sont aussi influencés par l'évolution du marché immobilier.

Durant ces dernières années, le marché immobilier de Marne-la-Vallée, avec une forte production de logements neufs dans un contexte de pénurie de production en Île-de-France, est particulièrement attractif pour les investisseurs (loi Méhaignerie, De Robien).

Évolution du lieu de résidence antérieur des habitants entre deux recensements (%)

Lieu de résidence antérieur des habitants	Marne-la-Vallée		Île-de-France	
	1982-1990	1990-1999	1982-1990	1990-1999
Même logement	37	44	47	46
Même commune	47	55	63	63
Même ville nouvelle	53	62		
Habitaient ailleurs	47	38	37	37
Total	100	100	100	100

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

Les villes nouvelles, bassins de vie :
l'exemple de Marne-la-Vallée

L'émergence d'un marché locatif privé est très positive, étant donné la part relative de ce type de logement en ville nouvelle (15 % à Marne-la-Vallée en 1999 et 25 % en moyenne en Île-de-France). Toutefois, entre 1998 et 2003, sur l'ensemble des cinq villes nouvelles, les prix des logements ont augmenté de 45 % et le prix d'une maison neuve à Marne-la-Vallée est plus élevé que dans les autres villes nouvelles et qu'en moyenne en Île-de-France⁽⁴⁾.

Le marché du logement est favorable à l'accession, mais sous condition d'être déjà propriétaire : les ménages revendent leur bien en réalisant une plus-value qui leur permet ainsi de répondre à l'évolution des prix. Ce mécanisme influence considérablement les mobilités internes et motive en partie les souhaits de mobilité des habitants.

En revanche, les jeunes ménages débutant leur parcours disposent d'une marge de manœuvre beaucoup plus restreinte. Les jeunes couples souhaitant réaliser un premier achat et disposant de revenus moyens ou modestes se trouvent face à une alternative : s'engager sur des durées de prêts qui deviennent de plus en plus longues (pouvant aller jusqu'à quarante ans) ou reconsidérer leur choix résidentiel (attendre ou s'éloigner pour trouver moins cher).

D'autre part, le contexte actuel fragilise les locataires du secteur privé dont la durée d'occupation du logement dépend du choix du propriétaire (vendre ou ne pas vendre). Les parcours résidentiels internes peuvent être aussi, pour ces ménages, des mobilités contraintes, susceptibles de remettre en

(4) Informations issues de la Chambre des notaires de Paris, 2004. À ce sujet, voir aussi l'article d'André Massot «Les ventes des logements en Île-de-France 1991-2003, selon la base d'informations économiques notariales», Les Cahiers de l'Aurif, supplément Habitat, n°40, février 2006.

cause leur présence en ville nouvelle, s'ils sont dans l'incapacité de s'adapter à l'évolution du marché.

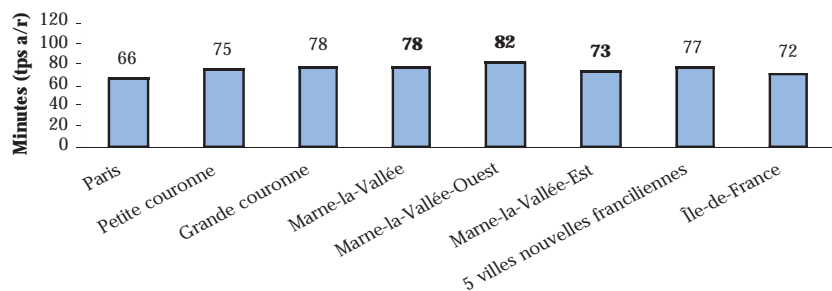
L'enjeu des déplacements internes à la ville nouvelle

Si le temps de transport global des actifs résidant à Marne-la-Vallée – équivalent à celui de la grande couronne – reste proche de la moyenne des villes nouvelles, les moyennes observées dans la partie Ouest et Est de Marne-la-Vallée diffèrent fortement. Les actifs résidant dans les secteurs 1 et 2 passent plus de temps en moyenne par jour (a/r) dans les

transports que les actifs habitant en petite et en grande couronne, alors que les actifs résidant dans les secteurs 3 et 4 y passent moins de temps, contrairement aux idées reçues.

Le lieu de travail et le mode de transport des actifs permettent de comprendre ce résultat. Travailler au centre de l'agglomération ou prendre les transports en commun favorise des temps de transport élevés. Or, 25 % des actifs résidant dans la partie Ouest travaillent à Paris et 44 % prennent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail ; ils ne sont que 17 % et 30 % dans la partie Est.

Temps de transport domicile-travail (a/r) des actifs en fonction du lieu de résidence (minutes)



Sources : Enquête sur les modes de vie dans les villes nouvelles d'Île-de-France - ECT, 2001

Lieu de travail et mode de transport des actifs en fonction du lieu de résidence (%)

Lieu de travail des actifs	Lieu de résidence	
	Marne-la-Vallée-Ouest	Marne-la-Vallée-Est
Marne-la-Vallée	36	53
Paris	25	17
Autres destinations	39	30
Total	100	100

Lecture : 36% des actifs résidant dans la partie Ouest de Marne-la-Vallée y travaillent.

Source : Enquête sur les modes de vie dans les villes nouvelles d'Île-de-France, 2005

Mode de transport des actifs en fonction du lieu de résidence (%)

Mode de déplacement principal des actifs	Lieu de résidence			
	Marne-la-Vallée-Ouest	Marne-la-Vallée-Est	Marne-la-Vallée	Ensemble des villes nouvelles franciliennes
Transports collectifs	44	30	37	31
Voiture	48	64	56	62
Marche et deux roues	8	6	7	7
Total	100	100	100	100

Lecture : 44 % des actifs résidant dans la partie Ouest de Marne-la-Vallée prennent les transports collectifs pour se rendre sur leur lieu d'emploi.

Source : Enquête sur les modes de vie dans les villes nouvelles d'Île-de-France, 2005

Les villes nouvelles, bassins de vie :
l'exemple de Marne-la-Vallée

A contrario, ces derniers travaillent beaucoup plus à Marne-la-Vallée, mais utilisent aussi davantage leur voiture, posant ainsi la question des mobilités internes à Marne-la-Vallée.

Si le développement d'un bassin de vie s'accompagne d'une augmentation de la part des actifs résidant sur place, il soulève la question des modes de transport utilisés pour les déplacements internes à ce territoire. Les déplacements domicile-travail internes aux villes nouvelles sont trois fois moins rapides en transports en commun qu'en voiture⁽⁵⁾. La question d'une organisation des transports collectifs à l'intérieur de la ville nouvelle (ferrés et surtout routiers) devient de plus en plus importante au fur et à mesure que se confirme le développement d'un bassin de vie à Marne-la-Vallée.

Par ailleurs, c'est à Marne-la-Vallée où vivre en ville nouvelle implique de passer le plus de temps dans les transports. Ils sont 56 % contre 52 % sur l'ensemble des villes nouvelles à exprimer cette opinion. Ce pourcentage est similaire dans les parties Ouest et Est de Marne-la-Vallée. Ce sont surtout les actifs utilisant les transports collectifs pour aller travailler qui associent ville nouvelle et temps passé dans les transports.

Les villes nouvelles ont largement participé à l'évolution des relations territoriales en Île-de-France. Quarante ans après sa création, Marne-la-Vallée constitue un vrai bassin de vie : ses habitants y vivent et y travaillent

(5) Voir Beaufils S., «Les temps de transport des actifs des villes nouvelles proches de ceux de grande couronne», Note rapide, n° 398, Iaurif, octobre 2005.

de plus en plus. Ils y réalisent aussi une grande partie de leurs activités quotidiennes. L'évolution sociodémographique conforte le développement d'un phénomène d'ancrage et les mobilités résidentielles internes témoignent d'un parc de logement qui répond probablement assez bien à l'évolution des aspirations résidentielles des ménages. Mais les évolutions concomitantes au développement de ce bassin de vie renouvellent considérablement les problématiques d'aménagement.

Désormais, ce territoire doit répondre aux besoins de logements des jeunes, issus notamment de ménages venus s'installer en ville nouvelle, dans un contexte immobilier où le marché pourrait constituer un frein au processus d'ancrage. Par ailleurs, il convient aussi, pour les décideurs locaux, de mesurer l'impact des évolutions sociodémographiques. Les éléments actuels tendent vers un vieillissement sur place de la population. Le développement de ce phénomène s'accompagnera

d'une diminution des jeunes, d'une baisse de la population active et d'une forte hausse de la population inactive âgée.

Le développement de ce bassin de vie génère également une augmentation des déplacements internes. Une meilleure qualité de service (fréquences et amplitudes des horaires...) des transports en commun ferrés (RER) et surtout routiers (bus), allée à une politique de tarification, permettrait de faciliter la mobilité à l'intérieur de la ville nouvelle. De plus, le bassin de vie de Marne-la-Vallée polarise au-delà de son périmètre. Pour améliorer les conditions de cette polarisation, il conviendrait aussi d'améliorer les échanges avec les périphéries immédiates (communes limitrophes) ou plus lointaines (Meaux, Roissy, Melun).

Enfin, l'évolution prévisible de la structure démographique aura un impact sur la demande de déplacements qu'il conviendra d'apprécier avant de redéfinir l'offre de transports.

Pour en savoir plus :

Beaufils S., *Modes de vie en ville nouvelle, Le point de vue des habitants, Logement, emploi, mobilité, sociabilité*, Iaurif, 2006.

Beaufils S., Jacquesson F., «Les villes nouvelles adoptées par leurs habitants», *Note rapide*, n° 394, Iaurif, octobre 2005.

Beaufils S., «Les temps de transport des actifs des villes nouvelles proches de ceux de grande couronne», *Note rapide*, n°398, Iaurif, octobre 2005.

Brevet N., *Mobilités résidentielles et quotidiennes à Marne-la-Vallée, la question du bassin de vie*, Tome 1, 2 et 3, document de synthèse, CEil-IUP / Epamarne-Epafrance, 2005-2006.

Imbert C., «L'ancrage résidentiel et familial en ville nouvelle», *Note rapide*, n°376/D, janvier 2005.

Les villes nouvelles, atlas statistique 1968-1999, ouvrage et cédérom, Insee, 2004.

Julien P., Pougnaud J., «Les bassins de vie au cœur des bourgs et des petites villes», *Insee Première*, n°953, avril 2004.