



HAL
open science

Le tram 13 express : élément de remise en cause de la valeur du périurbain yvelinois

Charlotte Martignon

► To cite this version:

Charlotte Martignon. Le tram 13 express : élément de remise en cause de la valeur du périurbain yvelinois. Architecture, aménagement de l'espace. 2019. dumas-02485726

HAL Id: dumas-02485726

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02485726>

Submitted on 14 May 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Charlotte MARTIGNON



Le tram 13 express : Élément de remise en cause de la valeur du périurbain Yvelinois

*Mémoire de Master 2
« Sciences humaines
et sociales »*

*Mention
Urbanisme et Aménagement*

*Parcours
Urbanisme et Projet Urbain*

*Sous la direction de
Mme Adriana DIACONU*

Année universitaire 2018 – 2019



SEGAT

Charlotte Martignon

Le tram 13 express :

Élément de remise en cause de la valeur du périurbain Yvelinois

Mémoire de Master 2 « Sciences humaines et sociales »

Mention : Urbanisme et Aménagement

Parcours : Urbanisme et Projet Urbain

Sous la direction de Mme Adriana DIACONU

Année universitaire 2018-2019

Notice bibliographique

Projet de Fin d'Etudes Master 2 « Sciences humaines et sociales », Mention « Urbanisme et Aménagement », Parcours « Urbanisme et Projet Urbain ».

Auteur : MARTIGNON Charlotte

Titre du Projet de Fin d'Etudes : « Le tram 13 express : Élément de remise en cause la valeur du périurbain Yvelinois »

Date de soutenance : 05/07/2019

Organisme d'affiliation : Institut d'Urbanisme de l'Université Grenoble Alpes

Organisme dans lequel le stage a été effectué :

SEGAT

31 rue Etienne Marey
75020 PARIS

www.segat.fr

Directeur du Projet de Fin d'Etudes : Adriana Diaconu

Collation : Nombre de pages : 113 / Nombre d'annexes : 3 / Nombre de références bibliographiques : 53

Mots-clés analytiques : *Transport, Tram 13 Express, Tram-train, Desserte intra-périurbaine, Mutation du périurbain, Acteurs, Représentation(s), Résistance dans l'usage, BIMBY, Acceptance, Foncier.*

Mots-clés géographiques : *Grand Paris Express, Ile de France, Ouest Francilien, Paris, Yvelines.*

1^{er} résumé dans la langue principale du mémoire (Français)

La politique de desserte changeante du périurbain Yvelinois est à l'origine de l'essor successif du train au XIXe, de l'automobile au XXe et aujourd'hui du Tram 13 Express. Ces deux premiers outils de développement territorial ont orienté l'idéalisation de cette périphérie et les modes de vies actuels. Or, dans un contexte de métropolisation, le nouveau né du Grand Paris Express vient perturber les représentations de la desserte périurbaine Yvelinoise, et la valeur accordée à cet espace du troisième type par les populations locales, professionnels fonciers et immobiliers, ainsi que par la maîtrise d'ouvrage. En s'appuyant sur les propos de sociologues, urbanistes, économistes et experts en sciences politiques, ainsi que sur les propos des trois types d'acteurs cités précédemment, ce projet de fin d'études s'attardera à répondre au questionnement suivant : En quoi le Tram 13 Express remet brusquement en cause le statut et la valeur du périurbain, causant l'incompréhension des personnes impactées dans leur façon de vivre le territoire ?

2^{ème} résumé dans une autre langue (Anglais)

The changing city transport policy of the Yvelines suburbs is at the origin of the successive developments of the train in the 19th century, the automobile in the 20th century and today the Tram 13 Express. Those two first territorial development tools have guided the idealization of this periphery and current lifestyles. However, in a context of metropolisation, the newborn child of the Grand Paris Express is disturbing the representations of the peri-urban transport service in Yvelines, and the value given to this « third type of space » by local populations, land and property professionals, as well as by the project owner. Based on the observations of sociologists, urban planners, economists and political science experts, as well as the opinions of the three types of actors mentioned above, this final project will focus on answering the following question: How does the Tram 13 Express suddenly question the status and value of the outlying urban areas, causing the misunderstanding of people who are impacted in the way they are experiencing the territory ?

Remerciements

Je remercie toutes les personnes qui m'ont apporté leur confiance et leurs soutien moral, intellectuel, ainsi que leurs conseils pertinents, aux moments cruciaux de doute, d'incertitude et d'appréhension. Comme chacun le sait, le projet de fin d'étude se compose de périodes d'hésitation mais aussi de clarté, avec une remise en question perpétuelle, permettant une progression en partie par tâtonnement. Le soutien de chacun participe ainsi à bâtir ce projet, pierre par pierre, telle un édifice.

Avant toutes choses, je tiens ainsi à remercier et à exprimer toute ma reconnaissance à mon tuteur et « Responsable du développement » Yohan DEMASSE, pour l'expérience qu'il m'a fait partager, durant cette année d'apprentissage. Ce projet de fin d'étude s'est déroulé dans de bonnes conditions au cœur de la Société d'Etudes Générales pour l'Aménagement du Territoire, c'est pourquoi je le remercie particulièrement de m'avoir accordé sa confiance et d'avoir partagé ses conseils.

Je remercie aussi ma tutrice, Adriana DIACONU, pour sa bienveillance, son implication et ses recommandations, mais aussi et surtout, pour m'avoir accordé de son précieux temps, afin de m'encadrer, m'orienter et me conseiller en partageant ses connaissances.

Merci à mes collègues, piliers de mon projet professionnel et universitaire, pour avoir facilité mon intégration au cœur de la SEGAT par leur bonne humeur, et pour m'avoir accordé du temps en réponse à mes nombreuses questions.

Enfin, à mes proches, éloignés et pourtant si présents, à qui je dois beaucoup pour leur soutien irremplaçable. Cet ouvrage me donne l'opportunité, plus que jamais, de souligner ma reconnaissance à votre égard et tout mon amour. Merci en particulier à mon père et Nicolas qui se sont prêtés à l'exercice fastidieux de relecture, ainsi qu'au reste de ma famille et de mes amis pour leur bonne humeur, ayant apporté un peu de légèreté à mon quotidien et tout au long de cette composition.

À tous, je présente ma reconnaissance, mon respect et ma gratitude.

Sommaire

Déclaration sur l'honneur de non-plagiat	5
Notice bibliographique	7
Remerciements.....	9
Sommaire	10
Introduction.....	13
Partie 1. Constitution du périurbain Yvelinois et orientation des modes de vie par des politiques de dessertes changeantes.....	19
Chapitre 1 – Le rôle du train dans la naissance du paradigme et la constitution du périurbain en France	21
I. Origine de la desserte du périurbain lointain, hygiéniste et bourgeois par les compagnies ferroviaires privées au milieu du XIXe siècle.....	22
II. Le train comme enjeu du développement périurbain local pour l'habitant pavillonnaire à partir de 1860	25
III. Apaisement du développement socio-spatial du périurbain par la SNCF au début du XXe siècle.....	27
Chapitre II – Un mode de vie « auto » - centré pour le re-développement du périurbain pavillonnaire.....	29
I. L'État publiciste et financeur, instigateur de ce nouvel idéal de vie en 1950.....	30
II. Essor de l'individualisme dans l'habitat et les déplacements.....	32
Chapitre III – Déviation brutale de la trajectoire des politiques de dessertes pour les habitants du périurbain.....	34
I. Un modèle remis en question par les professionnels à partir de 1970 pour une matière première à la valeur inestimable.....	35
II. Une ambition européenne et étatique en faveur d'un territoire polycentrique	37
III. De la friche ferroviaire à un maillon du réseau de transport métropolitain : le Grand Paris Express	40
Partie 2. Bouleversement des représentations du périurbain et conséquences territoriales au prisme du T13 express	45
Chapitre 1 – Un projet durable et médiatisé par un décideur	47
I. Une maîtrise d'ouvrage soucieuse de l'image du projet auprès des « habitants », qui pèse ses mots	48

II. L'Utilité publique : un argument parfois mal justifié	51
III. Echéances courtes d'un projet aux retombées à long terme	53
Chapitre 2 – Une réponse aux carences du périurbain Yvelinois, transformé en potentiel pour les professionnels fonciers et immobiliers	55
I. Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France et le territoire comme potentiel	56
II. Attractivité économique des stations	58
III. Emergence de nouveaux projets en faveur d'une population vieillissante : le cas de Bailly	60
Chapitre 3 – Le « coût » pour les habitants du périurbain à proximité immédiate du projet de T13 Express	63
I. Les propriétaires d'une ambiance, et d'un mode de vie et « d'habiter »	64
II. Un « conflit » révolu au profit de questionnements autour de la légitimité du projet et du décideur	65
III. Les preuves non négligeables d'une opposition localisée ?	68
Partie III. Amoindrir l'impact du changement de statut du périurbain par le T13 Express, sur les populations et le territoire	71
Chapitre I – Un projet qui fait l'objet de doutes, amorçant une ouverture du territoire encore carencé	73
I. Un projet utile et ambitieux mais objet de méfiance, qui doit faire ses preuves	73
II. Orienter le dessein/dessin du périurbain Yvelinois en dopant l'urbanisation	75
III. Une attractivité du territoire qui n'efface pas toutes ses carences	78
Chapitre 2 – Travailler l'acceptance des populations préexistantes pour garantir des besoins essentiels en conservant les éléments structurants un choix de vie	80
I. Analyser les conditions qui prédominent à la résistance	81
II. Prendre le temps en ajustant les outils de sensibilisation et communication	82
III. S'orienter et orienter vers des compromis	84
Chapitre 3 – Une attractivité et une urbanisation à aiguiller pour un développement durable et accepté	86
I. Préservation de la qualité environnementale, paysagère et patrimoniale	86
II. Adapter le territoire en terme d'équipement et densifier de façon douce et intégrée	90
Conclusion	93
Table des annexes	97
Table des cartes	102

Table des illustrations	102
Table des figures	103
Bibliographie	105
Sigles et Abréviations	109
Sommaire	110

Introduction

« L'arrivée du Tram 13 ne fait pas que des heureux »¹ comme le souligne en novembre dernier Le Parisien; appuyant ainsi les propos relayés en mars 2017 par un autre quotidien, Le 20 minutes. Ce dernier publiait un article au titre évocateur : « Yvelines : Arbres tronçonnés, millions dépensés, trajet contesté... Polémique autour du tram-train (...) »². Ces controverses se retrouvent aujourd'hui dans les discours des personnes touchées, si ce n'est bousculées, par le projet. Certains propriétaires en bordure de voies jugent ainsi le développement de la ligne « accessoire ». En effet l'estimation du futur trafic et des besoins locaux en transport en commun, n'est pas toujours évidente pour les Yvelinois. L'augmentation du trafic évalué à 20 % d'ici 2025, bénéficiant ainsi à 21 000 voyageurs dans un premier temps, selon Ile de France Mobilité, se heurte pourtant aux regards de ceux qui pratiquent le territoire quotidiennement. Ces derniers laissent parfois échapper leur réserve quand au devenir et conséquences (environnementales, patrimoniales, sociales, etc..) de cette future ligne, soit lors de réunions publiques, soit en plus petit comité lors d'entretiens individuels.

Ces retours d'expériences et inquiétudes naissants au coeur du périurbain mettent en valeur l'attachement de chacun à cet espace qui se dissout, se transforme, au fil du temps et des projets d'aménagements. Le territoire se pense et se vit, c'est pourquoi, lors de l'accompagnement de la desserte et connexion du périurbain Yvelinois, occulter le territoire vécu reviendrait à occulter les conséquences socio-spatiales futures du projet. La mission de chargé d'études en assistance à maîtrise d'ouvrage, qu'on me confia, a permis de constater combien l'évolution des représentations de la desserte du périurbain se heurte à des habitudes encrées, difficiles à muter localement. En effet, lors de référés ou bien d'acquisitions foncières, le contact avec les propriétaires locaux est révélateur d'un état d'esprit et d'un mode de vie, parfois en opposition avec les intentions de projet et le projet lui-même, bien que ce ne soit décrit qu'à demi-mot. Or, l'écoute et la médiation ne comptent-elles pas parmi les qualités premières de l'urbaniste ?

Nous l'aurons compris, le projet de tram 13 express divise, bien que son but, à terme, consiste à rassembler et connecter les territoires ainsi que ses occupants. En effet, ce projet de transport en commun en site propre de liaison intra-périurbaine, se destine à répondre aux

¹ Birden Sebastien. « *Bailly : l'arrivée du Tram 13 ne fait pas que des heureux* ». Le Parisien, île-de-France & Oise, Yvelines. 16 novembre 2018. URL : <http://www.leparisien.fr/yvelines-78/bailly-l-arrivee-du-tram-13-ne-fait-pas-que-des-heureux-16-11-2018-7944696.php>

² Anger Camille. « *Yvelines: Arbres tronçonnés, millions dépensés, trajet contesté... Polémique autour du tram-train à Saint-Germain-en-Laye* ». 20 minutes Paris. Polémiques autour du tram-train à Saint-Germain-en-Laye. 07 mars 2017. URL : <https://www.20minutes.fr/paris/2016883-20170307-yvelines-arbres-tronconnes-millions-depenses-trajet-conteste-polemique-autour-tram-train-saint-germain-laye>

besoins de déplacements des populations Yvelinoises, en offrant une liaison nord-sud du territoire. Ce département de la grande couronne parisienne dont le chef lieu n'est autre que Versailles, s'étend à l'ouest de la capitale, et se doit de diversifier ses connexions, aujourd'hui exclusivement radiales. L'opportunité pour les décideurs consiste alors à prolonger l'actuelle Grande Ceinture Ouest en service. Ceci sera rendu possible par la ré-utilisation d'anciennes voies ferrées dédiées au transport de marchandises, en vue d'améliorer la desserte périurbaine, de Saint-Cyr-RER à Saint-Germain RER.

Ce projet de transport visant à connecter localement les espaces périurbains, participe au maillage plus vaste du Grand Paris Express, nouveau-né de la métropolisation qui façonne le territoire de demain. Cette opération de développement linéaire sert ainsi la métropole francilienne, et plus particulièrement son pôle, Paris, dont la prospérité et la croissance sont essentiels dans un contexte de globalisation. « À mesure que le monde s'urbanise et que les méga-régions urbaines s'imposent, les métropoles apparaissent à la fois comme l'avenir certain et comme une menace potentielle pour une planète aux ressources fragilisées et une humanité qui serait soumise aux forces aveugles de la mondialisation »³. C'est ainsi qu'Halbert Ludovic aborde la difficile équation des métropoles à poursuivre leur rôle, moteur du capitalisme, garantissant un espace attractif des capitaux, idées et personnes, alors même que germent en leur cœur des tensions sociétales et spatiales. En effet, la croissance des métropoles nécessitant une production constante d'aménagements et d'infrastructures, se heurte à une raréfaction de l'espace et à des acteurs locaux tentant de préserver des « éléments d'appartenance au territoire »⁴, comme le cadre de vie ou l'environnement économique, fonction des intérêts de chacun.

La métropolisation nécessite de fait, la réorganisation de l'espace où se concentrent toujours plus d'hommes, d'activités et de biens. Dans ce contexte, alors même que la mission qui me fut confiée me destine à l'accompagnement de la desserte intra-périurbaine en Ile de France. Se pose la question de l'étirement perpétuel de ce périurbain, mais aussi de sa définition. En effet, la dynamique spatiale est étroitement liée avec l'étirement de ce territoire, dont les limites se voient constamment repoussées. L'engouement pour cet espace idéalisé, où le modèle de maison individuelle importé des Etats-Unis connaît un succès considérable, contribue au paradigme. Mais après tout, qu'est ce que le périurbain ?

Ce dernier peut se caractériser par une multitude de critères mais il s'agit, avant toute chose, de « streetcar suburbs »⁵, inspirés de l'*American Way of Life* et rythmés par les

³ Halbert Ludovic, « *Avant-propos* », dans : , *L'Avantage métropolitain*. sous la direction de Halbert Ludovic. Paris cedex 14, Presses Universitaires de France, « La Ville en débat », 2010, p. 1-4. URL : <https://www.cairn.info/l-avantage-metropolitain--9782130581499-page-1.htm>

⁴ Kirat Thierry et Torre André. « *Territoires de conflits. Analyse des mutations de l'occupation de l'espace* » L'Harmattan. 2008. p. 22.

⁵ Marchal Hervé et Stébé Jean-Marc. « *La France périurbaine* ». Que sais-je ?. 2018. p. 74.

déplacements quotidiens automobiles. Le périurbain c'est donc, à croire ce que certains spécialistes en disent, un espace qui se définit avant tout par un mode de transport dont découle un mode de vie. Or, le soutien étatique et politique en faveur de ce mode de vie et d'urbanisation qui perdure depuis les années 1960 est aujourd'hui remis en cause, étant donné les dérives du phénomène et les spécificités territoriales françaises.

Ainsi, au fil du temps, nous voyons émerger parmi les objectifs majeurs des villes européennes, l'incitation au report modal et le recourt à des modes de transports durables pour une desserte de l'urbain, mais aussi du périurbain, plus soucieuse de l'environnement. L'Ile de France est particulièrement impactée par la mutation des modes de desserte du périurbain qui émergent actuellement, dans le cadre du projet de « Grand Paris Express ». Le territoire des Yvelines fait d'ailleurs l'objet d'une attention spécifique qui amène à nous questionner : le projet de ré-usage d'une ancienne voie de chemin de fer tel que celui de « T13 express », non plus pour le transport de marchandises mais pour le transport de personnes, n'est-il pas le parfait exemple de cette mutation des conceptions du périurbain et de sa desserte ?

Toutefois, ces évolutions des représentations sont parfois brutales et bouleversantes pour les routines de ceux que nous pourrions appeler « navetteurs » et/ou « habitants de la périphérie ». Effectivement, pour ces derniers, la périphérie est avant tout un « Habitat » avec un grand « H » si l'on se réfère aux propos de Thierry Paquot; puisqu'il s'agit, entre autres choses, d'un lieu de vie ou d'un environnement dans lequel évolue l'humain. Ces « habitants de la périphérie » pourraient donc se définir comme les personnes physiques, à savoir des particuliers, domiciliés et/ou employés sur ce territoire, ou bien des personnes morales (société, université, etc..). Cependant, le parti pris est de considérer particulièrement dans ce projet de fin d'étude, les habitants physiques aussi propriétaires, localisés au plus proche des voies, qui sont de fait les premiers à être impactés dans leur quotidien par de brusques évolutions.

Cependant, « l'acceptabilité sociale de ces changements fait appel à des ressorts d'ordre culturel, psychologique, voire affectif. »⁶ Il s'agit là de facteurs subjectifs, puisque chaque individu admet des objectifs et valeurs qui lui sont propres. C'est pourquoi, la desserte du périurbain n'est pas à l'abri de conflits des représentations. Mais qu'en est-il des représentations de la desserte du périurbain ouest de l'Ile de France et du projet de Tram 13 Express ? Il s'agit là d'un questionnement qui nous amène à la problématique suivante : Etant donné la nature du projet, en quoi la renaissance d'une ligne de train au profit du transport de voyageurs, découle-t-elle d'une rapide évolution des perceptions du périurbain et de sa desserte par les décideurs ? En quoi ce projet de desserte de périurbain remet brusquement en cause le statut et la valeur de ce

⁶ Kassabian Arine, « Samuel Depraz, Ute Cornec, Ulrike Grabski-Kieron, dirs, *Acceptation sociale et développement des territoires*. Lyon, ens Éd., coll. Sociétés, Espaces, Temps, 2016, 266 pages », Questions de communication, 2017/1 (n° 31), p. 512. URL : <https://www.cairn.info/revue-questions-de-communication-2017-1-page-511.htm>

dernier, causant l'incompréhension des personnes impactées dans leur façon de vivre le territoire ?

L'Etat, cinquante ans auparavant, encourageait le développement de l'automobile et d'un mode de vie basé sur cette technologie, notamment dans le périurbain. Or, depuis une dizaine d'année, il fait marche arrière au profit de modes de transports durables en cherchant à orienter les mobilités et les flux. Cependant, après 50 ans d'habitudes et de routine pour ces populations périurbaines, dont le mode de vie fut régi par la voiture, cette incitation émergente, si ce n'est obligation au report modal, peut être brutale. George Perec soulignera à juste titre le caractère opaque et quasi-immuable de la quotidienneté qu'il définira telle « une forme de cécité, une manière d'anesthésie »⁷.

De plus, les mutations urbaines génèrent bien souvent une forme « d'obligation morale » subie par les « habitants du périurbain ». Or, ce n'est pas parce qu'une forme d'acceptation sociale peut en découler, qu'il faut se contenter de la tolérance d'un tel projet. La tolérance ne fait pas office d'acceptance comme le souligne notamment Arine Kassabian dans un de ses écrits. L'acceptance désigne le « degré supérieur de l'acceptation sociale »⁸, soit le but ultime des décideurs, à peu de chose près, une utopie. Ainsi, de nombreux facteurs de résistance peuvent persister, garantissant plus ou moins une protection de ces espaces « périurbains ». Au regard des éléments précédemment cités, la simple acceptation de ce projet d'infrastructure ouvre la voie à de nouvelles interrogations : Comment identifier au mieux ces signes d'acceptation partielle, et tendre vers l'acceptance⁹ pour ne pas encourager d'autant plus le renouvellement de population et l'urbanisation du périurbain, qui est actuellement une ressource rare, et cela, particulièrement pour l'Ile de France ainsi que pour ses résidents ?

Nous pouvons faire l'hypothèse du caractère attractif du projet encourageant une spéculation foncière difficilement contenue par les communes périurbaines dans un futur proche, ainsi que d'une tolérance trompeuse du projet. Cette spéculation sera amorcée par le projet d'infrastructure ferroviaire donnant lieu à un grignotage des terres agricoles au profit de l'urbanisation, ainsi qu'au renouvellement de population. Nous ferons l'hypothèse que ce dernier s'accompagnera d'une fuite (toujours plus loin) des populations actuellement aisées, ne souhaitant pas particulièrement céder au report modal souhaité et annoncé par les décideurs.

Afin de démontrer ce qui est avancé ci-dessus, il est avant tout nécessaire de rappeler que le périurbain et ses mutations ont été traités de manière plurielle, par des professionnels aux profils variés (urbanistes, géographes, économistes, etc..). Nous nous appuyons grandement sur

⁷ Perec George. « Espèce d'espaces », préface. Galilée, réed. 2000, 1974

⁸ Depraz Samuel, Cornec Ute, Grabski-Kieron Ulrike, (dirs.). « *Acceptation sociale et développement des territoires.* » Lyon, ens Éd., coll. Sociétés, Espaces, Temps, 2016. p. 16.

⁹ Ibid.

quelques auteurs parmi lesquels : Elise Avide et Alain Faure, tous deux chercheurs ayant pour tronc commun les sciences politiques et urbaines, ainsi que Bernard Charbonneau, Marchal Hervé et Andre Torre respectivement auteur, chercheur et/ou économiste sur des thèmes socio-spatiaux. Enfin, nous nous aiderons des propos de Leysens Thomas et Depraz Samuel chercheurs sur les thèmes du territoire, de l'urbanisme et du transport. Nous les mettrons à profit de la démarche « hypothético-déductive » - visant à débiter par une hypothèse pour ensuite la vérifier ou l'infirmer - en évoquant leur matérialité sur notre territoire de projet.

Dans le cas suivant nous recueillerons, analyserons les faits et dires des catégories d'acteurs majoritairement concernées par le projet de T13 express, à savoir les décideurs, profiteurs et impactés, afin d'infirmer ou non l'hypothèse. Dans un premier temps nous analyserons les discours de la maîtrise d'ouvrage dans les brochures adressées au public ainsi que sur le site internet mis à disposition des populations. De plus, nous étudierons les faits et dires des habitants inclus dans le périmètre de haute proximité des voies, faisant l'objet de référés préventifs, et nous recueillerons la vision d'un acteur foncier, anciennement promoteur dans les Yvelines. Du point de vue méthodologique nous nous baserons sur trois entretiens téléphoniques semi-directifs composés de sept questions, à destination de trois habitants du Domaine du Parc à Noisy le Roi, motivés à vendre leurs biens en bordure de voie. De même, nous nous appuierons sur un entretien téléphonique semi-directif avec un employé de l'Etablissement Public Foncier d'Ile de France (EPFIF) composées de huit questions orientées autour du projet de tram-train, sa représentation et ses conséquences futures.

C'est donc l'« acceptation de principe » de l'instrument des politiques de transport et outil de projet périurbain (le T13 Express), généralisée par les individus impactés, que nous allons tenter de mettre en évidence. Ceci se fera au regard des intentions et volontés des décideurs et des acteurs fonciers/immobiliers. Il s'agira d'en tirer des preuves d'une amorce des phénomènes cités ci-dessus, pour enfin s'attarder sur les alternatives à cette accommodation superficielle encourageant la péri-urbanisation de l'Ile de France et plus particulièrement des Yvelines. Dans un premier chapitre nous nous attarderons donc sur la naissance du paradigme et la constitution du périurbain dans les Yvelines, au rythme des décisions politiques en faveur de mode de transports antagoniques. Dans un second temps il sera question de mettre en évidence le bouleversement des valeurs et représentations du périurbain ainsi que les conséquences territoriales induites par le projet contemporain de Tram 13 Express. Pour ce faire, nous y évoquerons l'idéalisation de ce projet par les décideurs, l'enjeu qu'il représente pour les professionnels du foncier et l'impact d'un tel projet sur le mode de vie et les représentations des périurbains. Enfin, dans une troisième partie nous développeront l'amointrissement potentiel du changement de statut du périurbain engendré par le T13 express, notamment par « l'acceptance » communautaire, la maîtrise de l'urbanisation, et la sauvegarde des éléments motivant les choix de vie dans ce périurbain.

Partie 1

**Constitution du périurbain Yvelinois
et orientation des modes de vie par
des politiques de dessertes changeantes**

Le périurbain est-il le résultat de la desserte en train ou bien les transports en commun sont-ils à l'origine de l'essor de ce territoire ? C'est un dilemme qui encourage à penser que la périurbanisation ne peut être dissociée des transports en communs et individuels (Avide, 2018 citant Faure, 2003). Le passé, le présent et l'avenir de ce territoire sont visiblement liés, entre autres choses, aux flux et à la mobilité, mais sa définition ne s'y limite pas. Alors, qu'est-ce-que le périurbain car après tout, cette notion n'est-elle pas surutilisée et/ou employée à mauvais escient dans nos discours ?

N'est-ce pas une forme particulière de banlieue ? Il s'agit d'un territoire à l'extérieur des limites de la ville, en périphérie de celle-ci, mais sur lequel s'exerce son pouvoir. Etant donné l'engloutissement progressif des banlieues par les villes, le terme est réduit à la désignation des environs de celles-ci dès le XIXe siècle, laissant progressivement place à celui de périphérie. C'est pourquoi aujourd'hui le « périurbain » désigne la « périphérie périurbaine »¹⁰ incluant des territoires aux portes de l'aire urbaine. En Ile de France, il décrit le territoire de la grande couronne et en opposition, la petite couronne constitue, elle, la « périphérie suburbaine »¹¹ qui se compose d'espaces jouxtant le centre-ville.

Ces territoires périurbains ont muté rapidement et particulièrement au cours des soixante dernières années, en raison de la croissance intense des villes. Paris et sa périphérie n'y échappent pas. C'est pourquoi, le périurbain et ses mutations ont interrogé de nombreux acteurs de la ville à cette même période, participant ainsi à enrichir le langage urbanistique en matière de périurbanisation. Après la naissance de ce premier terme en 1967, que nous pouvons synthétiser à « l'extension des villes sur les campagnes environnantes »¹², une popularisation du phénomène dans les discours des professionnels de l'urbain aura lieu. Suite à l'engouement pour la dénomination du périurbain, défini par Martin Vanier, de « tiers-espaces » et par Monique Poulot, d'espaces « agri-urbain », Jean Michel Roux parlera de « rurbanisation »¹³, tandis que d'autres évoqueront l'« exurbanisation », la « suburbanisation » ou bien plus simplement, la « périurbanisation ». Il faudra cependant attendre les années 1980 pour l'avènement de ce dernier dans les discours politico-médiatiques .

Mais alors, qu'en est-il du phénomène Francilien et Yvelinois ? Plus particulièrement, comment s'est matérialisé le périurbain Yvelinois tel que nous le connaissons aujourd'hui ? C'est ainsi que

¹⁰ Géoconfluence, Glossaire - banlieue, juillet 2005, URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/banlieue>

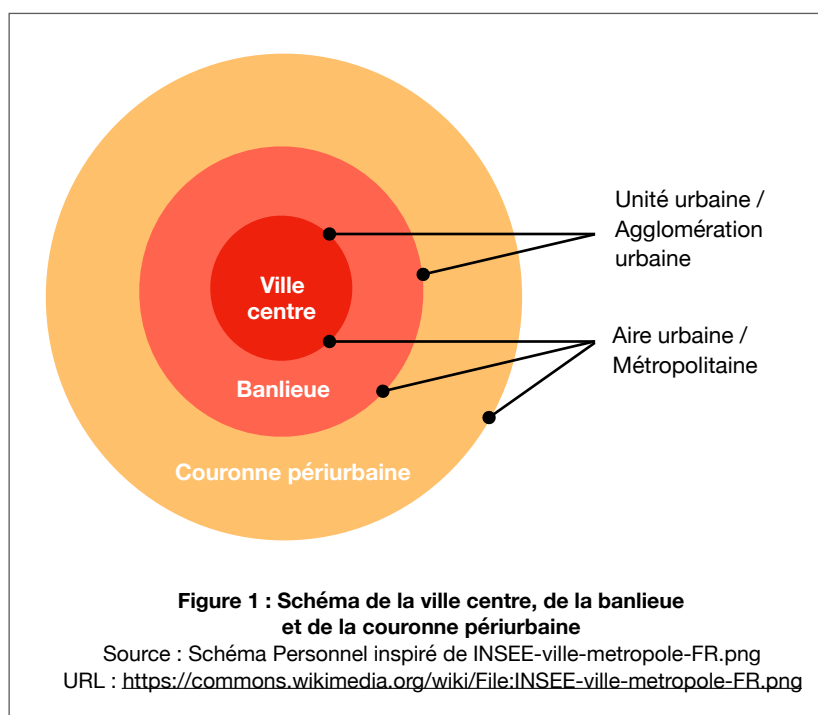
¹¹ Ibid.

¹² Marchal Hervé et Stébé Jean-Marc. « *La France périurbaine* ». Que sais-je ?. 2018. p.28

¹³ Ibid. inspiré de « La Rurbanisation ou la Ville éparpillée ». 1976.

nous allons nous attarder sur les origines de la « périphérie périurbaine »¹⁴ d’Ile de France et plus particulièrement des Yvelines, lieu de projet du Tram 13 express, avant même d’aborder les grands tournants dans les politiques de décision de desserte du périurbain.

Chapitre 1 – Le rôle du train dans la naissance du paradigme et la constitution du périurbain en France



En un sens, selon Alain Faure, « Paris est aussi la capitale de la banlieue »¹⁵. De fait, il s’agit donc de la capitale de la périphérie, qu’elle soit suburbaine ou bien périurbaine, incluant les communes « rurales » aux abords de Paris pour autant perçues comme lointaines.

La banlieue désignant ici les périphéries suburbaines et périurbaines (Fig. 1), se définit en fonction de la distanciation à l’urbain. La

banlieue suburbaine aussi appelée « petite banlieue »¹⁶ fut décrite en terme de distances et de temps de trajet (Faure, 2006 et Boisselot, 1909-1910). Il semblerait que la banlieue soit fonction de ces attributs qui la définissent « jusqu’à 1/2 heure ou 20 km de Paris en chemin de fer »¹⁷. Par déduction, la périphérie périurbaine, s’étend au-delà de cette distance, non pas à l’infini, mais dont les limites restent floues et s’étendent toujours plus loin. C’est pourquoi, le périurbain est bien souvent considéré comme une terre lointaine difficilement accessible et cela depuis longtemps.

¹⁴ Géoconfluence, Glossaire - banlieue, juillet 2005, URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/banlieue>

¹⁵ Faure Alain. « *Un faubourg, des banlieues, ou la déclinaison du rejet* In : *Les mots de la stigmatisation urbaine* » [en ligne]. Paris : Éditions de la Maison des sciences de l’homme, 2006 (généré le 09 juin 2019). Paragraphe 25. Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/editionsmsh/9215>>. ISBN : 9782735119462. DOI : 10.4000/books.editionsmsh.9215.

¹⁶ Ibid Paragraphe 27.

¹⁷ Ibid. inspiré de Boisselot, Jean-Baptiste. « Liste des maisons de rapport... à vendre ou à louer à Paris et dans la petite banlieue » (sept numéros parus du 1^{er} octobre 1909 au 1^{er} juin 1910) 1909-1910..

Initialement dédiée au plaisir et aux loisirs, la périphérie était réservée aux populations aisées qui pouvaient se permettre l'usage du chemin de fer pour rejoindre cette terre sauvage et idéalisée aux vertus hygiénistes. Il faut rappeler qu'au milieu du XIXe siècle naît ce courant de pensée en faveur de la santé publique et de l'amélioration des conditions de vie, dans une société où jusqu'alors de nombreuses maladies réduisent l'espérance de vie des citoyens. Or, les avantages du périurbain ne profiteront pas indéfiniment aux élites. C'est justement ces mutations du « lointain » dont les habitants et modes de vies évoluent, du fait des politiques de transport, qu'il nous importe d'étudier.

I. Origine de la desserte du périurbain lointain, hygiéniste et bourgeois par les compagnies ferroviaires privées au milieu du XIXe siècle

La desserte de la banlieue a longtemps été sous-évaluée et impensée. En effet, elle ne faisait pas partie de la vocation initiale des compagnies ferroviaires qui privilégiaient « les trains de grands parcours »²⁰. Ces derniers étaient plus attrayant financièrement pour les compagnies car plus rentables, tout comme le transport de marchandises.

C'est pourquoi, la desserte de la province ne fut pas évidente au XIXe siècle, comme le souligne Elise Avide, en se référant aux propos de Rabault-Mazières Isabelle, ainsi qu'à son ouvrage « Chemin de fer, croissance suburbaine et migrations de travail : l'exemple parisien au XIXe siècle ». La lointaine banlieue était réservée à la bourgeoisie en quête d'une meilleure qualité de l'air et de vie le temps d'un week-end; marquant ainsi « (...) l'essor de la double résidence comme pratique sociale élitiste »²⁰ et les prémices de la tradition des maisons de campagne et/ou secondaires affectionnées par les parisiens.

Le succès du ferroviaire dans la bourgeoisie se traduit avant toutes choses par l'accroissement des dessertes transitionnelles, appelées « intermédiaires » par Elise Avide, dont les compagnies ferroviaires restent pendant longtemps les témoins avant de devenir acteur.

Parmi les premières lignes de transport de voyageurs qui furent développées (cf figure n°1), nous retrouvons justement celle reliant Paris à Saint-Germain-en-Laye, dont la commune accueillera en 2021 le futur terminus du T13 express, dans les Yvelines. La ligne initiale reliait ainsi « le nouveau centre des affaires parisien (le quartier de 48 l'Europe) »²⁰ à « une ville royale et une promenade célèbre (la « montagne du Bon-Air ») »²⁰ en 1837 (Fig. 2, p. 23).

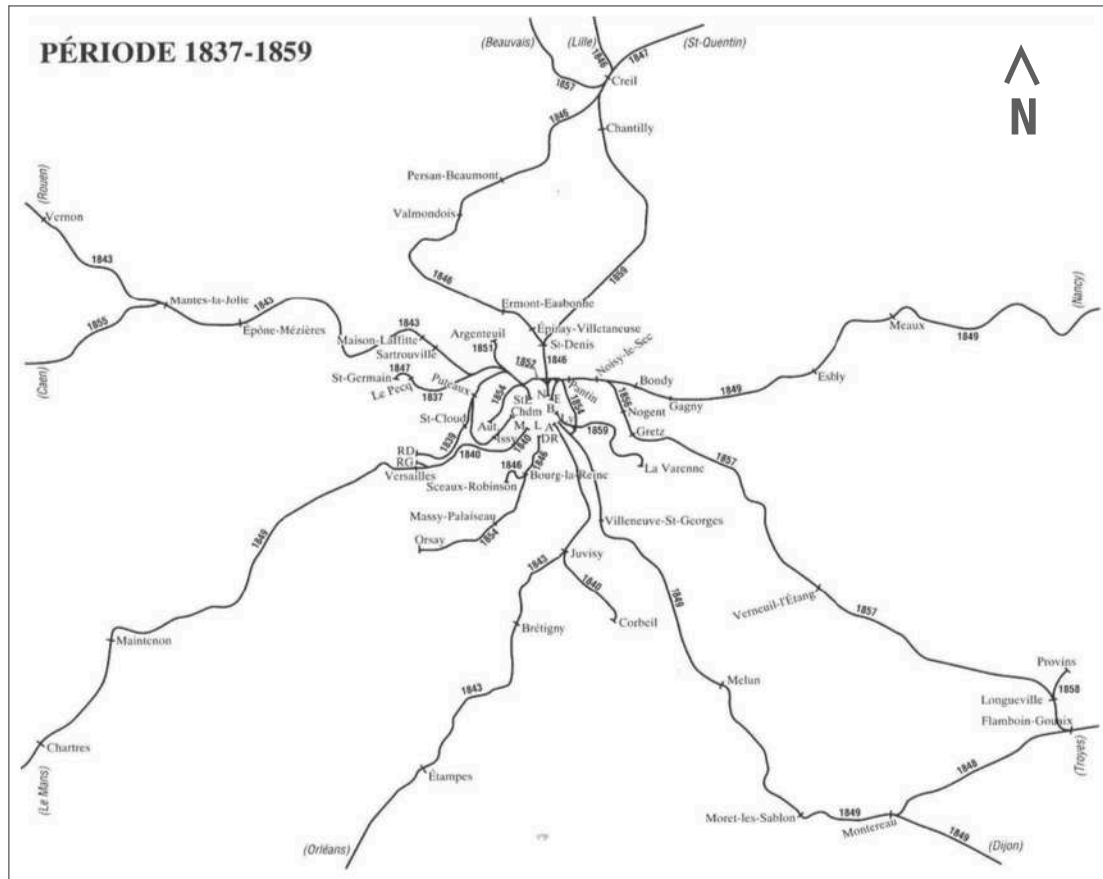


Figure 2 : Carte schématique de mise en service des lignes de chemin de fer de « banlieue » (1837-1859)
 Source : Avidé Elise. La fabrique des "gares du quotidien": imaginaires et fonctions symboliques d'une nouvelle catégorie du Grand Paris. 2018. (p.48)

Le développement de la desserte périurbaine et des campagnes, s'accompagne alors de l'essor des villas bourgeoises qui participèrent aux prémices de banlieue pavillonnaire. Ces meulrières qui sont aujourd'hui le patrimoine architectural d'Ile de France, furent conçues approximativement entre 1880 et 1930 par de riches propriétaires Parisien. Ils ont été attirés par la campagne tels des *papillons par les fleurs des champs*. C'est pourquoi, ces bâtisses sont présentes en grand nombre sur le territoire Yvelinois. Elles sont aujourd'hui le symbole d'un mode de vie passé, où l'idéalisation de la campagne et de la pureté du périurbain étaient amorcées. Le réseau ferroviaire alimentera ainsi, cet idéal de vie, par son expansion jusque la moitié du XIXe siècle, et cela grâce à l'état, confiant en partie sa constitution et exploitation par le biais de concessions.

Cependant, si l'avènement de cette desserte est d'une part, fonction de représentations du « lointain »¹⁹ spiritualisées, n'a-t-elle pas aussi pour conséquence de renforcer l'idéalisation du lieu et du mode de vie en découlant ? Qu'en est-il de ces représentations ?

Cette banlieue périurbaine jugée « exquise » par Elise Avide fit l'objet d'une idéalisation. La fuite des populations aisées vers le périurbain lorsque les beaux jours favorisant l'essor de la périphérie et la spéculation foncière qui l'accompagne, ne sont-ils pas le résultat d'une « fièvre de la villégiature »²¹ ? N'est-ce pas le nouveau paradigme de l'époque après tout ? Cette périphérie périurbaine semble pourvue non seulement de qualités hygiénistes, curatives et thérapeutiques mais aussi le lieu inégalable de festivités. Comme abordé dans « La fabrique des « gares du quotidien » : imaginaires et fonctions symboliques d'une nouvelle catégorie du Grand Paris », Caron évoquera en 1997 la foire de Versailles, la fête des Loges à Saint-Germain-en-Laye, et les courses à Chantilly divertissant la bourgeoisie notamment dans les Yvelines.

Il s'agit donc d'un lieu attractif qui remplit pleinement les fonctions recherchées par ces touristes du week-end et plus encore. A mesure que le temps passe, il fait parler de lui et les représentations du périurbain se traduisent alors de multiples manières. La sphère artistique n'échappe pas au phénomène notamment au XIXe siècle et conte ainsi en chansons « le voyage d'une journée, la fuite de Paris, en trois étapes : le voyage vers la banlieue, le délassement, le retour et les souvenirs nostalgiques »¹⁸ comme signifié par Fourcaut en 2007.

De fait, la banlieue rurale, lointaine et hygiéniste, objet de tous les désirs s'oppose petit à petit à la banlieue proche, polluée et ouvrière. La périphérie suburbaine fait effectivement l'objet de représentations contraires. La rupture entre ces deux catégories de banlieue s'inscrit jusque dans l'usage et la forme de transports de desserte, encourageant ainsi les représentations actuelles que l'on se fait du périurbain et de sa desserte. « Les transports urbains, c'est-à-dire les autobus et les tramways, se présentent donc comme ceux de la ville centre et de la masse, tandis que le ferroviaire s'apparente à celui de la « banlieue » lointaine »¹⁹.

Cette dualité du suburbain proche et du périurbain lointain amorce ici un questionnement de notre rapport à la distance. Les notions de proche et de lointain ne sont-elles pas vagues ? Qu'est-ce que la proximité d'hier, au regard des mutations du périurbain, dans un contexte actuel de métropolisation ? En effet, si la notion de périurbain et de la distance sont fonction des modes de transport, il semblerait que les évolutions techniques, technologiques participent à repousser les frontières de la périphérie et des représentations associées. C'est justement ce qui fut dopé par le métro au XXe siècle, élargissant alors les limites du transport urbain.

Cependant ce développement des transports à outrance vers la périphérie périurbaine, en réponse à une demande croissante de la part des populations bourgeoises, bientôt appelés les

¹⁸ Avide Elise. « *La fabrique des "gares du quotidien" : imaginaires et fonctions symboliques d'une nouvelle catégorie du Grand Paris* ». Architecture, aménagement de l'espace. Université Paris-Est, 2018. p.49. Inspiré de Fourcaut A., Bellanger E., Flonneau M. (dir.) (2007), Paris – banlieues : conflits et solidarités. Historiographie, anthologie, chronologie, 1788-2006, Grâne : Créaphis.

¹⁹ Ibid. p. 55.

« périparisien[s] »²⁰ selon « Le Petit Nogentais » (un journal de banlieue en 1934), n'est pas toujours souhaité par les gestionnaires, qui subissent toujours plus le processus. C'est justement ce qui eu lieu en Ile de France. Visiblement le modèle centre/périphérie s'est imposé aux administrateurs et compagnies ferroviaires.

II. Le train comme enjeu du développement périurbain local pour l'habitant pavillonnaire à partir de 1860

L'État envisage depuis longtemps le transport comme un outil de conception du territoire. Le train ne fit pas exception. L'État songea à faire de cet outil de desserte, un outil de projet à part entière, en le développant de façon radioconcentrique autour de son pôle parisien, en direction de la province. Se déployèrent initialement des voies de liaison vers la province (Fig. 2, p. 22). La déserte de la banlieue n'était pas sa vocation première, mais elle le devient, après coup.

On pourrait penser que l'essor du périurbain est le résultat dans un premier temps d'une desserte privée. Il serait la conséquence des compagnies ferroviaires qui fusionnèrent dans la seconde moitié du XIXe siècle, et dont seules, « la compagnie du Nord, de l'Est, de Paris-Lyon-Marseille (PLM), de l'Ouest et du Paris-Orléans (PO) »²¹ survécurent. La banlieue ouest était desservie par les lignes de la compagnie « Paris à Saint-Germain (...) et de Paris à Versailles Rive Droite »²² et Rive Gauche (cf figure 2).

Or, c'est l'État qui influa directement sur ce développement territorial via le rail et par conséquent sur le déficit croissant des compagnies ferroviaires. C'est en tentant de répondre aux besoins en logements, en encourageant les ouvriers à habiter en proche banlieue, par l'instauration d'une tarification et d'abonnements adaptés, qu'il causa la perte des compagnies privées. Ces dernières se virent dans l'obligation de répondre à des demandes croissantes et de plus en plus exigeantes, ce qui eu pour conséquence leurs déficits successifs. .

Les communes comprirent rapidement l'intérêt d'une desserte de leur territoire par le train ainsi que le pouvoir centripète des gares. Ces dernières devinrent essentielles pour le développement de leur territoire, qui ne tenait qu'à l'attraction des nouvelles cibles privilégiés

²⁰ Faure Alain. « *Un faubourg, des banlieues, ou la déclinaison du rejet* In : *Les mots de la stigmatisation urbaine* » [en ligne]. Paris : Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 2006 (généré le 09 juin 2019). Paragraphe 33. Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/editionsmsh/9215>>. ISBN : 9782735119462. DOI : 10.4000/books.editionsmsh.9215.

²¹ Avide Elise. « *La fabrique des "gares du quotidien" : imaginaires et fonctions symboliques d'une nouvelle catégorie du Grand Paris* ». Architecture, aménagement de l'espace. Université Paris-Est, 2018. p. 48. Français. <NNT : 2018PESC1006>. HAL Id <<tel:01877362>>. URL : <https://pastel.archives-ouvertes.fr/tel-0187>

²² Ibid. p. 50.

par la périphérie suburbaine initialement (mais pas uniquement) : les ouvriers. Ces communes iront jusqu'à s'associer afin d'obtenir plus de trains, de gares et de tarifs favorables, en vue d'attirer de façon croissante la population ouvrière et les classes moyennes. « À en croire la presse locale analysée par Alain Faure, « tout l'avenir communal se jouait dans des trains plus fréquents ou moins chers, seuls capables d'attirer « le flot des émigrants parisiens » (...) »²³.

Nous voyons se dessiner alors les prémisses du navetteur moderne. Cet habitant suburbain et périurbain ensuite, se caractérise notamment par son mode de vie régi par les déplacements quotidiens, entre habitation et lieu de travail. C'est ainsi que des actions de la part d'associations de voyageurs vinrent compléter les actions communales. C'est notamment le cas de la ligue des voyageurs de Paris à Versailles Rive Gauche, en 1899, qui souhaitait une augmentation de la capacité des trains de banlieue. L'achalandage jugé insuffisant fit aussi l'objet d'une revendication de la part des usagers. Ils réclamaient en effet, une « plus grande régularité dans l'arrivée et le départ des trains ; une augmentation du nombre des voitures de seconde classe aux trains du matin et du soir ; l'établissement d'un horaire fixe pour la banlieue, soit à l'heure, soit à l'heure et demie ; la création d'un train du soir au départ de Paris, entre 8h04 et 9h15 ; la révision des tarifs d'abonnement sur la banlieue, et notamment la réduction de l'abonnement annuel. »²⁴.

Les demandes croissantes de la part des communes et des voyageurs témoignent du développement territorial pavillonnaire, en plusieurs vagues, séparées par la Grande Guerre. Bernard Charbonneau rappela d'ailleurs que la matière première de l'industrie est la campagne, où se construisent à l'époque, des usines, des lotissements pour travailleurs, ou encore des résidences secondaires qui viendront dénoter avec les quelques fermes déjà existantes. En effet, les villages du périurbain mutent au rythme de la révolution de l'habitat rural, qui modifie sensiblement le visage de ces petits bouts de France.

Dans les Yvelines, ils se font encercler par une banlieue pavillonnaire, dont les nouvelles constructions attirent même les agriculteurs qui troquent leurs fermes pour des « F4 » comme l'explique Bernard Charbonneau. Des bâtiments individuels, familiaux, portant plus ou moins des signes de richesse, se développent au coeur d'un espace semi-privé plus ou moins vaste. Ainsi, le « bourgeois ou l'embourgeoisé qui habite, devenu l'individu souverain, rêvant d'un château dont il n'a pas les moyens, se contente d'un pavillon tel qu'on en rencontre à l'écart d'un parc seigneurial édifié dans un style de fantaisie. »²⁵. La petite bourgeoisie, tentant d'atteindre ses idéaux de vie, transforme le périurbain où elle crée un cocon et commence à s'enfermer égoïstement dans sa bulle.

²³ Ibid. p. 57.

²⁴ Ibid. Inspiré de Carrière Bruno, « Les trains de banlieue ». Tome 1 : De 1837 à 1938. p.151

²⁵ Bernard Charbonneau, « *Vers la banlieue totale* », Eterotopia France. 2018. p. 42.

Les nouveaux propriétaires ne cessent d'affluer dans cet espace en devenir qui semble infini à l'époque. Elise Avide et Annie Fourcaut parleront de « 45 000 nouveaux banlieusards, Parisiens et provinciaux, [s'installant] dans 16 000 hectares des récents quartiers pavillonnaires »²⁶. En effet, après la Première Guerre mondiale, la banlieue fait face à un bouleversement spatio-temporel ou le temps s'accélère et l'espace se rétrécit. Cela se justifie par le déficit en logements d'autant plus présent en cette période d'après guerre, mais aussi par la mise en place des trois huit du gouvernement Clémenceau réduisant la journée de travail à huit heures, la normalisation de la carte hebdomadaire de transport ainsi que le mouvement d'opinion toujours favorable à l'habitat individuel. Or, les revendications des usagers se heurtent au manque de moyens des sociétés privées contraintes de rénover, entretenir et développer des infrastructures, alors même que la desserte de la banlieue est à peine rentable. La densification du trafic devient petit à petit un fardeau pour les compagnies ferroviaires en déficit et condamnées à un rachat par l'état en 1936, pour la création définitive de la SNCF en 1938.

III. Apaisement du développement socio-spatial du périurbain par la SNCF au début du XXe siècle

Le service offert par les compagnies ferroviaires jusqu'en 1938 est utile du point de vue social mais visiblement économiquement nul, car non profitable à terme. De fait, la logique veut que la compagnie la plus développée soit la première à être rachetée par l'État en 1908. Il s'agira de la compagnie de l'ouest, dans les Yvelines, dont le réseau fut à l'époque le plus étendu. De part la proportion du maillage développé par la société privée, il fut évident qu'elle ne pu plus l'entretenir et poursuivre son extension indéfiniment, étant donné le manque de rentabilité du service proposé aux clients.

Ce business devint très vite un gouffre financier. La cause majeure du déficit global des réseaux ferroviaires francilien en 1914 concerne la desserte de la banlieue. La part du réseau de la compagnie de l'Ouest dans ce déficit, est de 3,8% en 1913, 14% en 1921, 48% en 1924 puis 76% en 1928 (Avide 2018, Carrière, 1938)²⁷. De fait, Dominique Larroque expliquera que « (...) la libre entreprise passe donc par l'abandon ou, à défaut, par le partage du fardeau de la banlieue. »²⁸ afin de désigner la revente à l'État de la plupart des lignes desservant la périphérie. La dissolution des lignes de chemin de fer est entamée à la suite de leur rachat par l'Etat concédé après de longues négociations entre actionnaires et ministère des travaux publics en 1936.

²⁶ Avide Elise. « *La fabrique des "gares du quotidien": imaginaires et fonctions symboliques d'une nouvelle catégorie du Grand Paris* ». Architecture, aménagement de l'espace. Université Paris-Est, 2018. p. 184. Français. <NNT : 2018PESC1006>. HAL Id <tel-01877362>. URL : <https://pastel.archives-ouvertes.fr/tel-01877362>

²⁷ Ibid, d'après Carrière B. « Les trains de banlieue. 1er Tome : De 1837 à 1938, Paris : La vie du Rail. » 1998. p. 167.

²⁸ Ibid, d'après Larroque D., Margairaz M., Zembri, « Paris et ses transports. XIXe - XXe siècles : deux siècles de décisions pour la ville et sa région, Paris : Éd. Recherches. », 2002. p. 94.

La périphérie périurbaine retrouve progressivement sa tranquillité d’antan étant donné la diminution de sa desserte. Cette pause spatio-temporelle dure alors une vingtaine d’années durant lesquelles le développement pavillonnaire initial est ralenti voir suspendu avant de ne reprendre par suite. Les débuts de la SNCF entraînent effectivement une rentabilisation du personnel, une diminution des parcours et une fermeture de certaines lignes au profit d’un développement routier. Dominique Larroque et Eise Avide évoqueront la fermeture de dix mille kilomètres de voies ferrées à l’échelle nationale, au profit du chantier de « coordination rail-route engagé dès 1934 par le gouvernement Doumergue »²⁹, en vue d’éviter les doublons et répartir les acteurs sur le territoire.

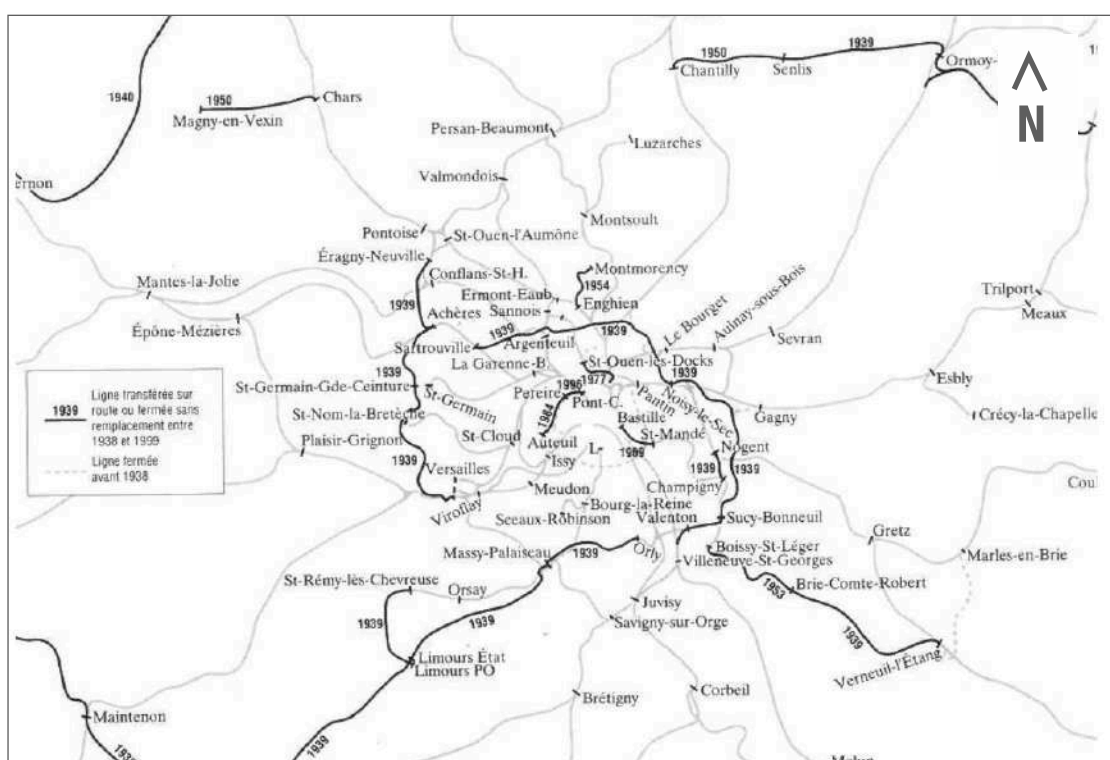


Figure 3 : Carte schématique des fermetures de lignes de chemin de fer de « banlieue » au profit des routes entre 1938 et 1999.

Source : Eise Avide. « La fabrique des "gares du quotidien": imaginaires et fonctions symboliques d'une nouvelle » catégorie du Grand Paris ». 2018. (p.63)

De surcroît, la seconde guerre mondiale viendra encourager l’abandon du transport de masse au profit du transport individuel. Les destructions engendrées par la guerre sur le réseau ferroviaire d’Ile de France oblige la SNCF à reconstruire des infrastructures en urgence pour l’exploitation du réseau. C’est d’autant plus la période idéale pour relancer le chantier de coordination pour un report modal vers l’automobile. A partir de 1954, l’Etat ferme stratégiquement des lignes secondaires (Fig 3) en vue de rentabiliser le réseau et les autobus de la société de transport parisien viennent concurrencer le train, d’où la baisse constante du trafic . Le réseau ferroviaire est mis entre parenthèses, si l’on en suit le raisonnement de l’Etat.

²⁹ Ibid. p. 62.

Cet acteur prend de facto des attributs, puisqu'on se met à parler d'Etat planificateur, d'État-argentier ou encore d'État-patron. Il prépare en coulisses le devenir du périurbain en retravaillant sa desserte. Il privilégie le développement de la périphérie suburbaine dans un premier temps. De fait, il autorise une période de jachère au périurbain avant qu'il ne subisse de nouveau l'assaut de navetteurs d'un nouveau genre, qui viendront manger à pleines dents l'espace qui, hier, était disponible en grande quantité mais aujourd'hui vient à manquer. C'est une opportunité de retour à un mode de vie centré sur le périurbain et non plus sur le pôle francilien, telle une étoile et non plus un satellite de cette métropole. Effectivement, la réduction et fermeture des lignes ferroviaires de l'époque permet au périurbain de ne plus vivre au rythme de Paris et de ses travailleurs qui vont se localiser ailleurs pendant un temps.

Il faudra attendre les années 1970 pour la modernisation et le développement du réseau ferroviaire francilien, bien que l'Etat privilégiera le développement de lignes TGV et non pas intra-périurbaines. Ce développement du réseau TGV depuis le pôle parisien faisant l'objet de financements conséquents à partir de 1980 sur une dizaine d'années, s'effectuera au détriment du développement local et régional. Cependant, avant cette étape il ne faut pas occulter le changement majeur qui s'impose alors au périurbain entre 1945 et 1960, résultant directement de la politique étatique de 1934 (Cranois, 2017 citant le Conseil National Economique de France, 1934) en faveur du développement routier.

Chapitre II – Un mode de vie « auto » – centré pour le re-développement du périurbain pavillonnaire

Le périurbain renaît progressivement par le prisme de véhicules motorisés et individuels, soit, notamment de l'automobile. Cet outil en capacité de s'auto-mouvoir insuffle effectivement un nouveau souffle aux territoires ruraux et en périphérie. Après une apparition à la fin du XIXe siècle, et suite à son perfectionnement, la voiture connaît un essor fulgurant en conséquence de la seconde guerre mondiale³⁰. La reconstruction et modernisation des territoires ainsi que l'uniformisation des conditions de vie, s'effectuent autour de ces transports individuels instaurant un nouveau rythme de vie. Ils façonnent ainsi les modes de vie et les territoires notamment, dans et du périurbain peu dense.

Pour ce faire, il est avant tout question de volonté et d'acteurs. Effectivement, les politiques publiques ont encouragé fortement la motorisation des citoyens et leur départ vers le périurbain. En tant qu'instigateur d'un mode de vie « auto » - centré, il verra se dessiner

³⁰ Cranois Aude. « *De l'automobilité à l'électromobilité : des conservatismes en mouvement ? : la fabrique d'une politique publique rurale entre innovations et résistances* ». Géographie. Université Paris-Est, 2017. Français. <NNT : 2017PESC1066> .HAL Id <tel-01789530>. URL : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01789530>

l'individualisme montant des habitants de la périphérie périurbaine, dont le modèle de développement sera rapidement remis en cause par les géographes et urbanistes. Mais alors, comment l'état est-il de nouveau l'instigateur du développement du périurbain et d'un mode de vie centré non seulement sur l'automobile mais aussi sur soi-même ?

I. L'État publiciste et financeur, instigateur de ce nouvel idéal de vie en 1950

Selon Bernard Charbonneau, après la Seconde Guerre mondiale « la nation française prend conscience qu'elle a un corps, un territoire, qu'elle doit aménager - on peut dire aussi exploiter aux fins de rendement »³¹. Il estime effectivement que l'Etat considère le territoire uniquement comme un support d'activité et ne tient pas compte de ses attributs historiques, culturels, sociaux, etc, car ce n'est pour lui qu'une opportunité foncière. De surcroît, la France dispose d'un territoire rural conséquent contrairement à certains pays d'Europe occidentale, constituant une réserve foncière non négligeable. Elle est donc touchée par un syndrome qui la pousse à combler les vides, d'où l'émergence de nombreux projets dans le périurbain.

L'Etat fut un acteur majeur dans le renouveau de ce territoire. Il décida de moderniser le pays en s'inspirant des Etats-Unis. Cela nécessita la mécanisation de l'agriculture rendue intensive, ainsi que l'étalement aux portes de la ville qui s'étendent toujours plus loin, sans oublier les autoroutes tracées à tout va. Dans les Yvelines, il encouragea dans un premier temps, le développement d'infrastructures par la construction d'autoroutes et d'autre part, le développement de banlieues pavillonnaires, via des mesures incitatives, dont des subventions pour les promoteurs.

En effet, l'automobile est un outil de transport qui fut privilégié par les pouvoirs publics afin d'en faire « le mode de transport dominant »³². En encourageant l'explosion des mobilités individuelles par le développement d'autoroutes et d'infrastructures viaires, les politiques publiques dopèrent le développement du périurbain. Certains parleront de « sclérose en plaques des parkings, des autoroutes et des aérodromes, (...) »³³ qui crée des coupures au sein des territoires périurbains, alors que l'Etat décide du « déménagement du territoire »³⁴ par l'essor automobile programmé. Des kilomètres de voirie furent ainsi conçus et agrémentés de lotissements pavillonnaires, de centres commerciaux et de loisirs où s'agglomèrent encore aujourd'hui les populations à un rythme calqué sur le continu « boulo-metro-dodo ».

³¹ Bernard Charbonneau, « *Vers la banlieue totale* », Eterotopia France. 2018. p. 38.

³² Marchal Hervé et Stébé Jean-Marc. « *La France périurbaine* ». Que sais-je ?. 2018. p. 55.

³³ Op. cit. « *Vers la banlieue totale* ». p. 25.

³⁴ Ibid. p.13.

Cela fut rendu possible, étant donné que dans les années 1980, les producteurs nationaux de pavillons sont soutenus par des banques nationales. Les immeubles et/ou pavillons se consomment comme des petits pains. « La ville colonise la campagne. La campagne se fait banlieue »³⁵.



Illustration 1 : Publicité sur catalogue du model de maison standardisée en 1950
 Source : Verges Véronique, « Le pavillonnaire dans tous ces états en Seine-Saint-Denis (...) » 2017. (p37).

Par ailleurs, l'Etat se fait publiciste en travaillant l'image du périurbain et en promouvant l'environnement et ses bénéfiques. Cela se traduit aussi dans les actions qu'il mit en place en faveur de l'amélioration de la qualité de vie. Il cherche ainsi à stimuler le secteur de la construction principalement d'habitats collectifs d'où la variété de mesures socio-économiques mises en place à partir de 1950. Or c'est aussi le cas mais de façon plus nuancée pour la construction de logements individuels, qui prime sur notre territoire d'étude. Il est question de doper les besoins en constructions neuves ainsi que leur conception, grâce au plan « Courant ». L'état tente ainsi de remplir le carnet de commandes des professionnels du secteur et à appuyer l'industrialisation des procédés. La production à la chaîne et la normalisation de l'eau, l'électricité et du gaz au sein de l'habitat démocratise l'accès à la propriété individuelle. Selon Valéry Giscard d'Estaing, ce dernier point participe à la constitution d'un « patrimoine minimum »³⁶.

De surcroît, la publicité ne manque pas non plus dans les catalogues de l'époque, où s'exhibent les projets de « maison F4 standardisée »³⁷ à destination des périphéries d'agglomération (Illustration 1). Le paradigme de la maison individuelle en banlieue s'encre plus que jamais dans les esprits. A cela, s'ajoute la hausse des prix des logements urbains et des taux d'intérêts, ainsi que l'écoeurément de la vie citadine. L'idéalisation se confirme par la croissance de la population qui reste encore importante de nos jours, dans les couronnes périurbaines d'Ile de France.

³⁵ Ibid. p.16.

³⁶ Jailliet Marie-Christine et Jalabert Guy, « Politique Urbaine et logement : la production d'espace pavillonnaire », l'Espace Géographique n°4, 1982, P. 293-306.

³⁷ Verges Véronique, « Le pavillonnaire dans tous ces états en Seine-Saint-Denis: densification ou disparition », Commandé par le CAUE 93, Juillet 2017, p. 37. URL : http://www.caue93.fr/IMG/pdf/pavillonnaire_ssd.pdf

L'incitation au développement périurbain ne va cependant pas sans l'essor de la boîte commerciale qui envahie les espaces vides et concurrence les commerces de proximité des villes/villages. Nées dans les années 1950/1960, les zones d'activités économiques résultent de la montée en compétences des collectivités incitées par l'Etat. Celles-ci ont ainsi privilégié leur développement pour les retombées économiques ainsi qu'en réponse aux besoins croissant générés sur ces territoires par les nouveaux habitants, qui sont avant tout, des consommateurs. Effectivement depuis une quarantaine d'années, les grandes surfaces ont assisté la suburbanisation suivie de la périurbanisation. L'essor peu ou pas contrôlé des centres commerciaux et des zones d'activités conduit en 1970 à leur heure de gloire et jusqu'à la fin des années 1990, leur renforcement a lieu laissant ensuite place aux infrastructures de loisirs (restauration, cinéma, bowling, etc..). Cependant, l'accès à ce genre d'infrastructure est clairement basé sur l'automobile, négligeant ainsi la desserte en transport en commun.

II. Essor de l'individualisme dans l'habitat et les déplacements

En l'absence de transports publics, les véhicules motorisés et notamment la voiture deviennent la solution à la desserte périurbaine. C'est d'autant plus le cas dans le périurbain aisé où la voiture, au même rang que la villa, est la vitrine d'une réussite sociale. Sa superbe mythologique s'estompe cependant avec le temps mais l'automobile participe tout de même encore à épater la sphère sociale des propriétaires.

Ainsi l'auto réussit ce qui fut entrepris avec le train un siècle auparavant, à savoir la multiplication de surfaces constructibles et l'expansion notamment de l'habitat sur le territoire. L'essor des pavillons dans le périurbain est le résultat de la prospérité foncière permise par la normalisation de ce mode de déplacement. L'automobile devient ainsi le support du mode de vie des périurbains.

Or, l'accès aux biens et activités diverses pour ces populations les oblige à parcourir des distances quotidiennes en constante augmentation à mesure de l'éloignement des limites du périurbain et donc bien plus importantes que pour un urbain. « Un ménage périurbain parcourt en moyenne 20 000 kilomètres par an en voiture contre 12 000 pour un ménage d'un pôle urbain ».³⁸ L'agglomération de biens et de services dans un pôle urbain comme Paris limite donc les déplacements des urbains, tandis que la distanciation à ces mêmes biens et services dans le périurbain contraint sa population aux déplacements motorisés. Les besoins primaires ne peuvent être assouvis sans voiture pour certains de ces périurbains d'où l'accroissement de l'usage de l'automobile dans ces foyers.

³⁸ Marchal Hervé et Stébé Jean-Marc. « *La France périurbaine* ». Que sais-je ?. 2018. p.56.

De fait, une dépendance à l'automobile s'encre dans les modes de vie, c'est pourquoi il est ensuite difficile de la remettre en question après l'avoir plébiscité et tant encouragé. Le Jeannic Thomas évoquera d'ailleurs le cliché de l'habitant périurbain en écrivant que « L' "homo suburbanus" (...) vit en maison individuelle et possède deux voitures »³⁹. En moyenne il faut reconnaître que les ménages périurbains possèdent effectivement 1,4 véhicules⁴⁰ dans une société où l'équipement automobile tend à saturation avec 78 % (Sajou, 2004) de la population équipée.

Ce mode de déplacement régissant la vie des habitants du périurbain n'est cependant pas uniquement dédié aux flux entre le lieu de travail et l'habitation. Il tendent à se diversifier depuis la fin des années 1990. « Les déplacements pour le motif "travail" baissent et les déplacements pour les motifs "études" et "affaires personnelles" augmentent »⁴¹. Le recours à l'automobile devient maladif par nécessité ou bien par réflexe, non pas instinctif mais acquis.

Ainsi, le recours automatique à la voiture nous permet de nommer ce mode de vie comme auto - centré. Premièrement, il fut satellisé autour de l'automobile, qui soutient le développement et l'habitation du périurbain. Avec le temps, les usagers de ces objets motorisés et individuels ont acquis une autonomie et un confort de déplacement difficilement égalable. Le caractère rapide, bien que progressivement remis en question et la souplesse de cet outil de déplacement lui confère des atouts inégalables. C'est pourquoi, « récemment [certains] chercheurs ont mis en évidence que les habitants du périurbain « ne souhaitaient en aucun cas changer le niveau d'individualisation des programmes de mobilité qu'ils ont acquis grâce à la voiture. » »⁴²

Tandis que l'automobile encourage/incite l'autonomie et l'individualisme chez les usagers, la « maison individuelle » de part son nom reflète l'état d'esprit des nouveaux propriétaires d'un petit bout de périurbain. C'est un espace personnel, de repli sur soi, où le propriétaire

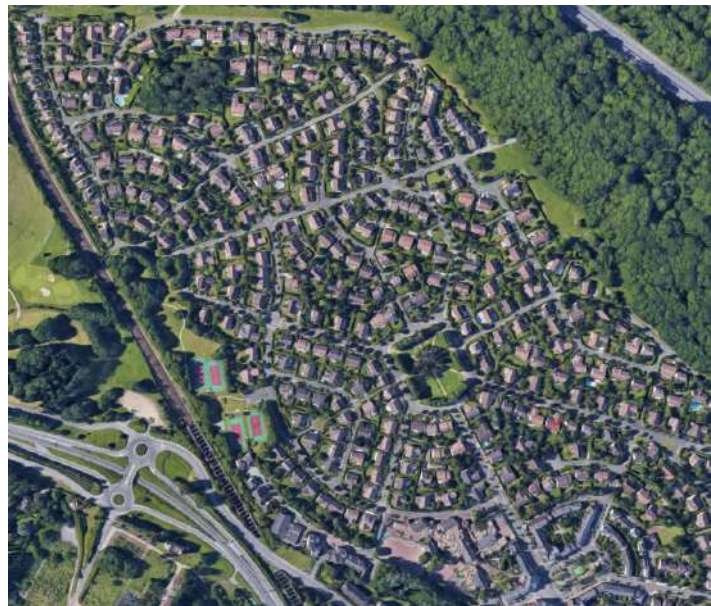


Illustration 2 : Zone pavillonnaire à Noisy le Roi (Yvelines)
Source : google map

³⁹ Sajous Patricia, « Habiter en espace périurbain et usages de la voiture », Centre de Recherche sur les Réseaux, l'Industrie et l'Aménagement (EA 128) Université Paris 1, N° 21, mars 2004. p. 129.

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ Ibid. p. 130.

⁴² Marchal Hervé et Stébé Jean-Marc. « La France périurbaine ». Que sais-je ?. 2018. p.59.

contrôle les rencontres éventuelles. Il répond à un besoin d'intimité, de distanciation et de différenciation, d'où la fermeture de ces espaces rendus hermétiques et totalement privés. L'ironie réside alors dans la volonté de distinction de chaque foyer périurbain, s'effectuant à l'intérieur de chaque bien mais qui pourtant habitent dans des banlieues pavillonnaires uniformes. Il en est de même avec le souhait de distanciation de la part de ces résidents pavillonnaires qui n'est pas flagrante en vue satellite (Illustration 2, p. 33).

Chapitre III – Déviation brutale de la trajectoire des politiques de dessertes pour les habitants du périurbain

Les limites de la politique en faveur du développement périurbain ne tardent pas à être mises en évidence par des professionnels de l'aménagement des territoires, qui remettent en cause l'apogée de l'automobile et par conséquent l'urbanisation du périurbain durant les trente glorieuses. Le développement de la périphérie périurbaine est au cœur depuis 1970 d'un débat cuisant. Les géographes ruraux devançant les urbanistes dans le questionnement de ce mode d'urbanisation en parlant de « ruralisation »⁴³ dès 1976 pour évoquer le phénomène de « ruralisation de la ville » ou bien « d'urbanisation des campagnes » selon les points de vue, postures.

Ce territoire qui est « ni ville, ni campagne, mi-ville, mi-campagne » pour Martin Vanier, est décrit comme un tiers-espace où s'accomplit selon Pierre Bourdieu le « rêve illusoire porteur d'une « misère petite-bourgeoise » pour des classes populaires ou moyennes modestes se retrouvant captives de leur maison à rembourser »⁴⁴. Le devenir de cette forme de périphérie dont aucun n'est vraiment spécialiste s'assombrit. En effet, l'urbaniste à l'époque est centré presque exclusivement sur l'urbain et le géographe sur le rural mais tous deux voient cette urbanisation du périurbain empiéter sur leurs domaines de prédilection respectifs.

Les imperfections de l'urbanisation périurbaine de 1960, sont donc premièrement pointées du doigt par une variété d'individus encourageant ensuite les acteurs politiques à interroger leurs orientations en matière d'aménagement du périurbain en France. Cette inquiétude gagnant aussi la sphère politique légitime la tendance actuelle en faveur de la transition énergétique, du report modal, etc.. face à la consommation d'espace coûteuse et peu durable qui fut longtemps privilégiée.

⁴³ Ibid. p.19.

⁴⁴ Cusin François, Lefebvre Hugo, Sigaud Thomas, « *La question périurbaine. Enquête sur la croissance et la diversité des espaces périphériques* », Revue française de sociologie, 2016/4 (Vol. 57), p. 642. URL : <https://www.cairn.info/revue-francaise-de-sociologie-2016-4-page-641.htm>

I. Un modèle remis en question par les professionnels à partir de 1970 pour une matière première à la valeur inestimable

C'est alors que l'on commence à évoquer le phénomène de « ville éparpillée »⁴⁷ et de mitage des terres agricoles considérées progressivement tel un « bien commun »⁴⁵. Nous voyons se dessiner des enjeux environnementaux et de développement durable, de « sécurité alimentaire »⁴⁵, d'endiguement de l'étalement urbain. Le périurbain se perçoit non plus comme un bien de consommation illimité puisque l'on prend conscience de sa finitude et des enjeux que soulève son urbanisation.



Illustration 3 : Caricature de « La campagne menacée par l'urbanisation »

Source : Philippe Tastet, 20 octobre 2012.

En effet, la périurbanisation faisant partie intégrante de l'étalement urbain, donne lieu à l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols initialement agricoles ou naturels. Les « inventaires Caroline Land Cover » cités par Nathalie Bertrand dans un de ses écrits, ont mis en avant que dans les « communes périurbaines définies par l'Insee, les territoires artificialisés ont gagné en moyenne 5000ha par an sur la période 2000-2006 aux dépens des terres agricoles »⁴⁶ (Illustration 3). De fait, une mutation des paysages en découle et ces deniers s'exposent à des risques environnementaux et naturels. L'imperméabilisation des sols se révèle génératrice, dopante, d'inondations et/ou autres phénomènes naturels qui auparavant été évités par le pouvoir et la qualité des espaces ruraux.

Un recul rapide et inquiétant de ces surfaces agricoles s'accompagne d'un changement de destination du terrain, induisant une pression foncière qui attire de nouvelles activités en rupture avec celles préexistantes. Un cercle vicieux s'instaure avec ces activités qui s'implantent et qui en font germer d'autres à un rythme croissant. Ce phénomène occupant des espaces

⁴⁵ Bertrand Nathalie, « Terres agricoles périurbaines, Une gouvernante foncière en construction », Edition Quae 2013. p. 9

⁴⁶ Ibid. P. 22

anciennement agricoles remet en cause l'accès à l'alimentation en quantité suffisante, de bonne qualité et de façon constante dans le temps. L'autosuffisance alimentaire du territoire francilien n'est plus, et cela depuis longtemps, mais est-ce une raison pour ne pas conserver les dernières opportunités de circuit court et local ? L'identification du problème de mitage des terres agricoles est grandement partagé mais pour autant la préservation de ces espaces ruraux et naturels est loin d'être uniforme selon les territoires périurbains.

Augustin Berquen soulignera que l'habitat pavillonnaire étalé est « suicidaire » car il « dilapide le capital écologique de l'humanité »⁴⁷ et cela au profit d'une uniformité des espaces et des populations. De fait, l'empreinte écologique induite par le mode de vie périurbain qui est lourde de conséquences tout comme les dépenses énergétiques découlant d'une urbanisation en tache d'huile.

La profession agricole alerta grandement les pouvoirs publics à la fin des années 2000 sur les enjeux que soulevait et soulève encore la péri-urbanisation. Or la mobilisation de ce derniers fut rendue possible non pas uniquement par la prise de conscience de disparition d'un « département de terres agricoles tous les dix ans »⁴⁸, mais par la perte financière que pouvait représenter l'urbanisation périurbaine. Le coût de la ville éparpillée fut remise en cause à cette même période, étant donné le développement de nouvelles infrastructures (viaires, eaux, assainissement, électricité, etc...) moins rentables que dans une forme d'urbanisation plus dense. Ce fut et c'est encore à l'heure actuelle, un argument parlant notamment pour les acteurs politiques qui remirent en cause, à leur tour, le modèle d'urbanisation du périurbain.

Pour les politiques, la préservation de l'environnement et des dernières terres agricoles ou naturelles devient alors cruciale. Pour ce faire, de nombreux documents de planification territoriale tel que, les Schémas de Cohérence Territoriaux (SCOT) et les Plans Locaux d'Urbanisme communaux et intercommunaux, s'emparent de la question. Nous y retrouvons la volonté de protection, préservation des espaces ruraux et naturels notamment par le biais de la maîtrise foncière. Cependant, comme le souligne Nathalie Bertrand, bien que ces derniers admettent un caractère mutable et puissent être modifiés au fil du temps, ils deviennent « obsolètes à peine mis en place »⁴⁹.

D'autre part, cette prise de conscience des dommages causés par la périurbanisation rendue anarchique durant les trente glorieuses, pose la question au delà de l'endiguement du phénomène, de sa maîtrise et de son orientation. En effet, les politiques publiques qui furent longtemps dépassées prennent conscience de la tâche qu'elles ont à accomplir en vue de diriger

⁴⁷ Marchal Hervé et Stébé Jean-Marc. « *La France périurbaine* ». Que sais-je ?. 2018. p 59

⁴⁸ Op. cit. Nathalie Bertrand, « Terres agricoles périurbaines, Une gouvernante foncière en construction ». p. 71

⁴⁹ Ibid. p. 80

ce développement périurbain. Une mutation du paradigme et des modes de vie doivent avoir lieu car le territoire périurbain ne peut plus se permettre un développement non raisonné.

Mais alors quelles orientations donner à ce territoire et quel mode d'urbanisation soutenir ? C'est justement ce que nous allons aborder par suite avec un choix étatique qui participe à une homogénéisation des territoires à une échelle plus vaste que celle de la nation. Repenser le périurbain n'est effectivement pas une volonté exclusivement nationale mais se rattache à une ambition européenne plus large.

II. Une ambition européenne et étatique en faveur d'un territoire polycentrique

Les actions allo-centrées de chaque état européen sont un fardeau pour l'Union Européen qui tente depuis sa création de coordonner leurs orientations et réseaux respectifs. La péri-urbanisation et les enjeux qu'elle soulève n'ont pas échappés à ce souhait d'homogénéisation de leurs solutionnement. C'est justement le fondement de la Politique Européenne Commune, de laquelle découlent les avancées en matière de politique agricole commune (PAC) et de la politique commune des transports (PCT). Cette dernière constitue un sujet qui fut particulièrement traité par la commission européenne dès les années 1970.

« Le secteur des transports est censé améliorer l'efficacité du processus d'intégration européenne (...) »⁵⁰ et c'est pourquoi la commission européenne dopa l'efficience des transports collectifs, par des incitations financières et/ou de nouvelles réglementations. En 2001, l'Europe annonçait effectivement des ambitions pour la politique européenne des transports, dont le rééquilibrage des parts modales, le développement de l'intermodalité ainsi que la lutte contre l'engorgement tout en assurant un accès équitable à la mobilité. Au sein de cette politique européenne intégrationniste, l'amélioration des transports en commun sert alors le principe de connexion et de mise en réseaux de pôles à échelles variables. La polycentricité encourage le développement spatial solidaire, intégré et complémentaire, des villes qui sont à même de nouer des relations nouvelles. La politique d'amélioration des transports collectif et notamment des transports en commun est donc un moyen d'atteindre ce but en incluant des objectifs sociaux et environnementaux. Cela se traduit par la contribution à la démocratisation d'une mobilité durable ainsi qu'à un accès équitable au réseau de transport.

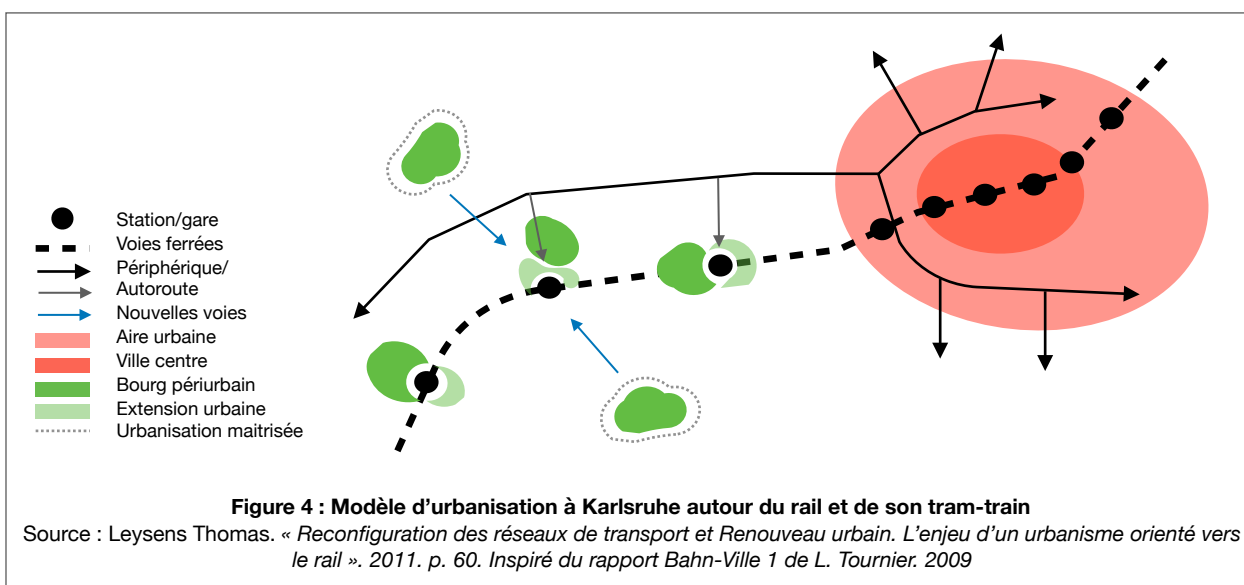
D'autre part, afin de servir les ambitions précédemment annoncées pour un développement urbain durable et polycentrique, nous voyons émerger de nouveaux concepts en matière d'aménagement territorial. C'est le cas de l'urbanisation autour du rail. Ce principe de « Transit Oriented Development » (TOD) importé, là encore d'Amérique du Nord, a conquis nos

⁵⁰ Van Egmont Patrick, Nijkamp Peter, Vindigni Gabriella, « *Analyse comparative des performances des systèmes de transports collectifs urbains en Europe* », Revue internationale des sciences sociales, 2003/2 (n° 176), p. 262. DOI : 10.3917/riss.176.0261. URL : <https://www.cairn.info/revue-internationale-des-sciences-sociales-2003-2-page-261.htm>

dirigeants européens et nationaux. Ils encouragent l'essor de cette nouvelle politique de densification luttant contre la consommation abusive d'espace et participant à l'homogénéisation et connexion des territoires aussi bien à échelle locale que globale.

L'urbanisation autour du rail et plus précisément de la gare est un concept qui n'est pourtant pas nouveau. Historiquement les villes prennent naissance autour d'éléments structurant telles que les écoles et les églises mais les gares, elles aussi, participent aux formes urbaines que nous connaissons aujourd'hui. De plus, entre 1820 et 1830, alors que les lotissements de villégiature prolifèrent, « la proximité de la gare devient un argument publicitaire déterminant »⁵¹. La gare devient le moteur de l'urbanisation pendant un temps et participe à la structuration des territoires qui en sont équipés. Enfin, elle est encore aujourd'hui une source de valorisation foncière et immobilière des biens alentours.

C'est pourquoi les gares constituent un élément centrale du concept de TOD. Elles ont le pouvoir de « valoriser les polarités existantes ou d'en créer de nouvelles en développant une urbanisation plus dense et axée sur les transports collectifs. »⁵² (Fig 4). Il s'agit de véritable pôles centripètes, de densification de l'habitat et des activités. Mais après tout, que veut dire densification et surtout « densité » ? Trop longtemps associé aux projets de Le Corbusier, ce terme sonne négativement dans la bouche des Français mais de nouveaux projets ne sont-ils pas à même de nous faire changer d'avis quant à ce concept ?



⁵¹ Rabault-Mazières Isabelle, « Chemin de fer, croissance suburbaine et migrations de travail : l'exemple parisien au XIXe siècle », Histoire urbaine, 2004/3 (n° 11), p. 13. DOI : 10.3917/rhu.011.0009. URL : <https://www.cairn.info/revue-histoire-urbaine-2004-3-page-9.htm>

⁵² Leysens Thomas. « Reconfiguration des réseaux de transport et Renouveau urbain. L'enjeu d'un urbanisme orienté vers le rail. » Géographie. Université des Sciences et Technologie de Lille - Lille I, 2011. p. 60. Français. HAL Id : <tel-00634191v2> URL : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00634191v2>

C'est justement tout l'intérêt du projet de Grand Paris Express dont la portée est européenne, voir mondiale. Le projet vise à répondre à des besoins temporaires pour les Jeux Olympiques de 2024 mais aussi quotidiens pour le futur. « Avec plus de 200 km de lignes nouvelles et 2 millions de voyageurs attendus par jour, il est considéré comme le plus important chantier d'Europe de ce siècle. »⁵³ Le Tram 13 Express dans les Yvelines participe ainsi à ce projet éphémère. Les gares et stations du Nouveau Grand Paris font alors l'objet d'un rapport⁵⁴ dans lequel les décideurs cherchent à tirer les enseignements de projet de TOD, pour une juste intégration urbaine des infrastructures. C'est l'exemple même de l'essor de ce concept qui sert aujourd'hui de référence pour le développement des territoires sur lesquels s'implantent des projets de transports.

La France n'échappe pas à l'application de cette politique sur son territoire. L'aménagement de la région parisienne s'organise depuis les années 1970. Cela fut rendu possible par la mise en oeuvre successive de trois documents essentiels, dont le but commun était de faire de la région francilienne un lieu polariseur et polarisé avec des « noyaux urbains (...) à mettre en système par des réseaux de transport, notamment ferroviaires »⁵⁵. Le Plan Directeur d'Organisation Général de la région parisienne (PADOG) visait la maîtrise de la croissance régionale marquant la fin d'une dualité entre Paris et sa province. Le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris (SDAURP) lui succédant, se destinait à l'organisation des réseaux de transports collectifs selon les objectifs d'aménagements. Enfin, le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile de France (SDAURIF) le suppléera pour l'intégration de la question environnementale.

Ainsi, dans les années 1960 et 1970, les acteurs institutionnels prennent conscience de la portée du ferroviaire et commencent à le considérer tel un véritable « outil d'aménagement régional »⁵⁶ servant le principe de polycentrisme territorial. Or, l'application d'une telle ambition n'est pas aisée et il faudra attendre que la SNCF ne soit plus centrée sur le concept de TGV pour s'allier à des acteurs plus locaux. La réouverture de ligne entre 1969 et 1999 en témoigne (Fig 5, p. 40). Aujourd'hui nous constatons avec le projet de Grand Paris Express que les projets d'infrastructures de transports en commun et leur intégration contextuelle s'étudient, se réfléchissent, s'imaginent et se laissent prendre en main par des décideurs. Cette politique

⁵³ Association ORBIVAL un métro pour la banlieue. 2016. <http://www.orbival.fr/grand-paris-express/les-enjeux-du-grand-paris-express/45-l-enjeu-economique-emploi-formation-insertion.html>

⁵⁴ De Treglode Hervé, Florette Anne et Rostagnat Michel, « *Les gares du Nouveau Grand Paris, Evaluation des dispositifs de réalisation mis en œuvre sous l'autorité de l'État* », Rapport n° 010262-01 du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE, Septembre 2015.

⁵⁵ Avide Elise. « *La fabrique des "gares du quotidien": imaginaires et fonctions symboliques d'une nouvelle catégorie du Grand Paris* ». Architecture, aménagement de l'espace. Université Paris-Est, 2018. p. 65. . Français. <NNT : 2018PESC1006>. HAL Id <tel-01877362>. URL : <https://pastel.archives-ouvertes.fr/tel-01877362>

⁵⁶ Ibid.

interventionniste, offrant peu d'initiatives aux agents économiques privés, contraste ainsi grandement avec la politique de laisser-faire qui prima jusqu'au début du XIXe siècle.

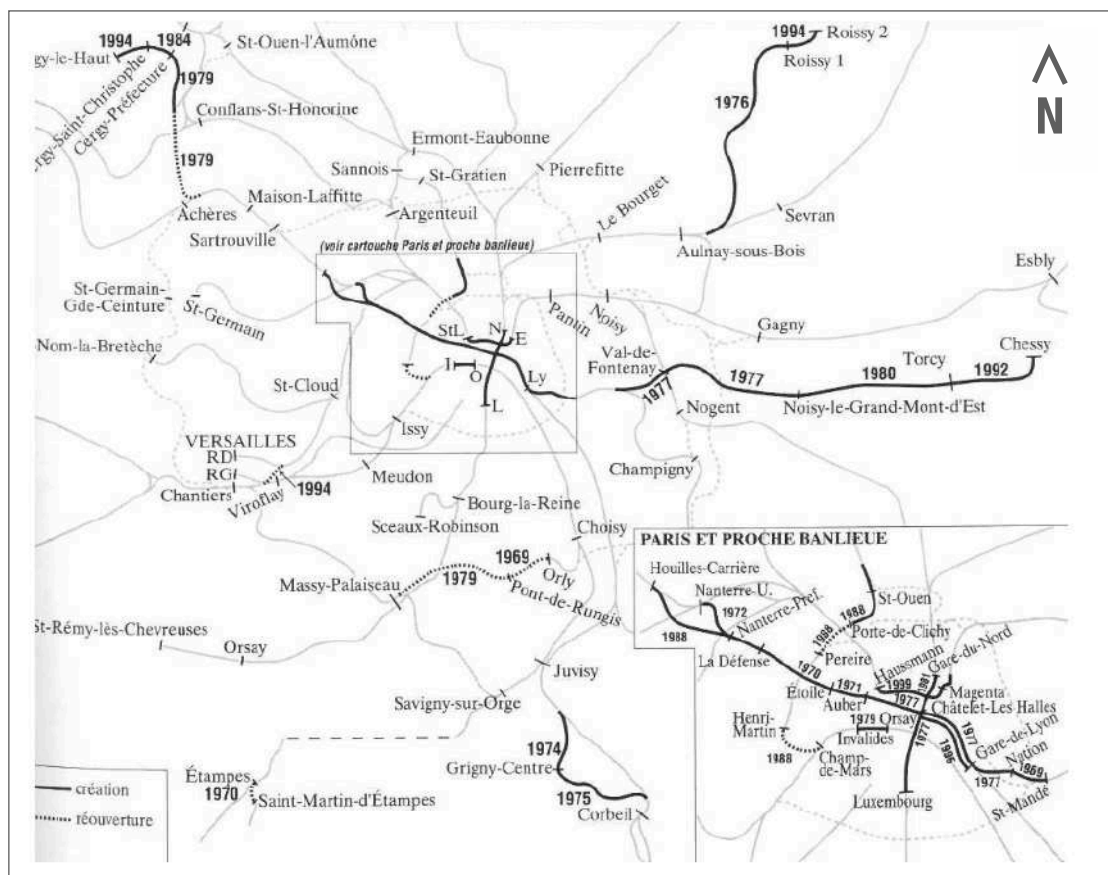


Figure 5 : Carte schématique des lignes de chemin de fer de « banlieue » construites et/ou ré-ouvertes (1969-1999)

Source : Elise Avide. « La fabrique des "gares du quotidien": imaginaires et fonctions symboliques d'une nouvelle catégorie du Grand Paris ». 2018. (p. 72) Inspirée de Collardey B. « Les trains de banlieue : Tome 2, Paris : La vie du Rail », 1999.

III. De la friche ferroviaire à un maillon du réseau de transport métropolitain : le Grand Paris Express

L'Etat Français prend conscience de ses richesses et cherche alors à valoriser ses faiblesses en atouts. En matière de transport, d'anciens réseaux ferroviaires négligés pendant des dizaines d'années, deviennent une ressource foncière insoupçonnée pour le redéveloppement urbain et périurbain. En effet, ces espaces et équipements longtemps désertés, au profit de modes de déplacements motorisés, sur réseaux viaires ou autoroutes, voient leur devenir questionné.

A l'état de friche, ces potentiels font peu à peu l'objet de « reprises »⁵⁷. Il s'agit de projet de rénovation, de réhabilitation ou de réaménagement. C'est la preuve de l'accroissement de la valeur accordée par l'autorité planificatrice, à ces espaces mis en attente. La coulée verte René-Dumont à Paris, abandonnée en 1969, est l'exemple même d'un réaménagement de friches ferroviaires qui eu lieu dès 1980. Ce n'est pas le seul exemple francilien de réaménagement d'infrastructures ferroviaires en parc urbain. Il existe aussi la promenade Perière et la coulée de Colombes. C'est effectivement courant d'aménager d'anciennes voies ferrées en espace de loisirs et de détente, cependant leur rénovation, réhabilitation, au profit de transports de voyageurs d'un nouveau genre est un peu moins usuel.

C'est justement le cas du projet de Tram 13 Express de liaison intra-périurbaine Yvelinoise. Ce dessein se structure autour la ligne de la Grande Ceinture Ouest (GCO) fermée durant 68 ans et ré-ouverte partiellement en 2004. Cette première étape dans le renouveau de la ligne ne fut cependant pas concluant car transportant en 2008 qu'un cinquième des voyageurs estimés initialement. C'est pourquoi, est né le projet de tram-train qui s'approprie les infrastructures aujourd'hui dédiées à la GCO en les prolongeant, par la réhabilitation d'une portion actuellement non exploitée (Fig 6). Le but de cette opération est d'améliorer la desserte intra-périurbaine, qui nous est tant enviée par l'Amérique du Nord. Effectivement, les villes américaines étant majoritairement axées sur l'automobile, ne bénéficient pas d'une desserte intra-périurbaine en transports en commun aussi développée, d'où leur convoitise. L'amélioration de cette desserte sera donc ici garantie par de nouvelles correspondances avec les RER A, C, E et les Transiliens L, J, U et N.



Figure 6 : Tracé du futur Tram 13 Express
 Source : IDFM, gouvernement, Région Ile de France, Département des Yvelines, SNCF et RATP. Site officiel du tram 13 express.

⁵⁷ Ibid. p.42/43.

Le réveil de ces anciennes voies ferrées s'effectue par le recours à un nouveau matériel roulant. Il s'agit du « modèle de Karlsruhe »⁵⁸ originaire d'Allemagne, plus couramment appelé « tram-train ». Cet outils de transport collectif hybride né en 1957 et mis en service pour la première fois en 1992, s'est démocratisé en Europe au début des années 2000. Il présente les attributs du tramway et du train en pouvant circuler aussi bien en zone urbaine que périurbaine sur le réseau ferré français, tout en répondant aux enjeux environnementaux.

La France commence à s'intéresser à ce « RER léger »⁵⁹ à la fin des années 1990, afin de le substituer ou l'ajouter au réseau express régional préexistant. Effectivement, les incitations étatiques dévient la SNCF de son objectif unique, de desserte à grande vitesse des territoires éloignés, au profit d'une desserte plus localisée. La remise en cause du modèle « centre-périphérie » entamée dans les années 1970/1980 se prolongeant, encourage alors les « ingénieurs de SYSTRA pour la SNCF, qui souhaite créer son propre tram-train »⁶⁰, à se rendre à Karlsruhe.

De plus en plus de congrès soutenus par l'UE se mettent en place au début des années 2000 et participent au rayonnement de ce mode de transport qui n'est plus si nouveau mais qui reste très attrayant. L'« européanisation de l'action publique »⁶¹ oriente le développement de ce modèle et l'uniformisation ainsi que la connexion des territoires.

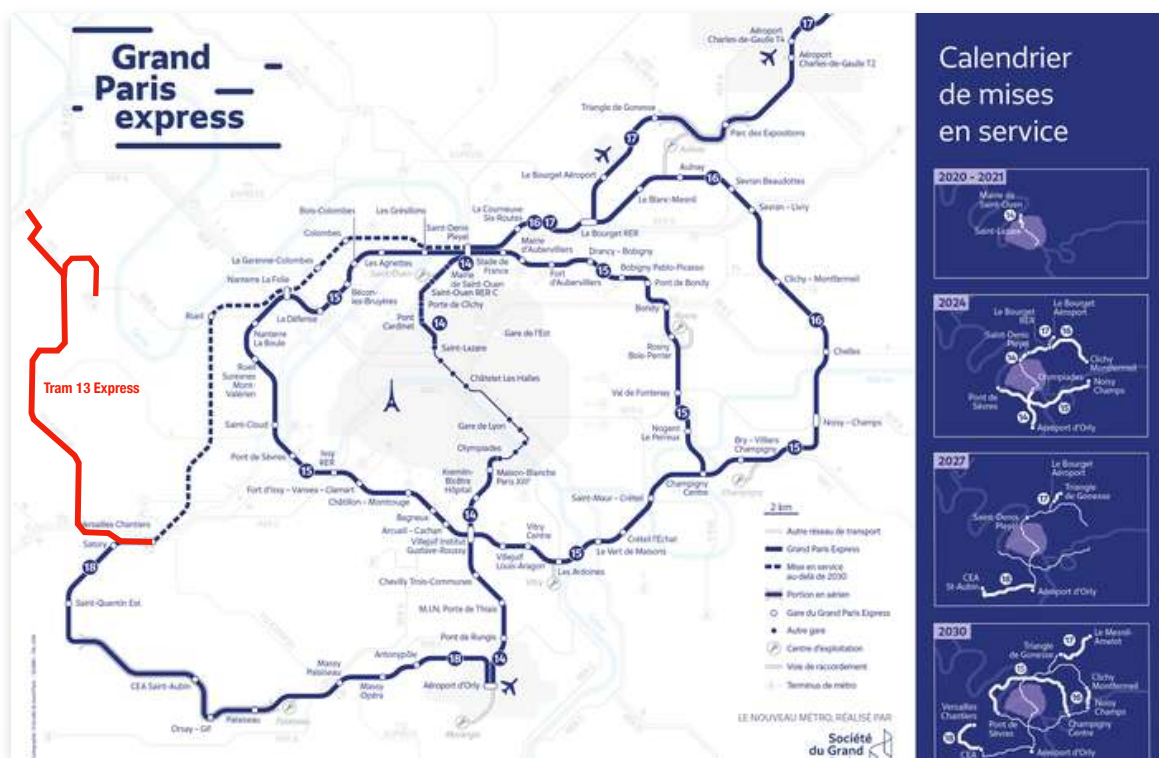


Figure 7 : Tracé des lignes du Grand Paris Express, dont celui du Tram 13 Express
 Source : Carte modifiée provenant du Site Web du Grand Paris Express

⁵⁸ Bérard Yann, « L'étranger comme art des distances. Innovation, transfert de projets et grandeurs de l'action publique dans les transports urbains », Pôle Sud, 2009/1 (n° 30), p. 47. URL : <https://www.cairn.info/revue-pole-sud-2009-1-page-47.htm>

⁵⁹ Ibid. p. 58.

⁶⁰ Ibid. p. 57.

⁶¹ Ibid. p. 59.

C'est à cette même période que se dessine la genèse du projet de Grand Paris Express (Fig 7). Ce dessein territorial de l'Ile de France et de la desserte périurbaine francilienne évoluent au gré des gouvernements successifs. Il faudra attendre presque vingt ans pour le passage à l'action de ce qui était encore hier une utopie. Les trams-trains gagnent alors la périphérie périurbaine d'Ile de France. Le Tram 13 Express se dessine, prend place de façon légitime pour son décideur qui le décrit comme « un mode innovant »⁶² et durable car limitant, compensant ses effets négatifs sur l'environnement.

La friche ferroviaire que constituait l'ancien tracé de la Grande Ceinture Ouest, abandonnée pendant plus d'un demi siècle se régénère pour constituer un véritable maillon du réseau de transport métropolitain du « Grand Paris Express ». La « philosophie du tram-train »⁶³ gagne ainsi les décideurs qui l'appliquent au territoire francilien au travers des lignes 11 et 12 mais aussi du projet de Tram 13 Express dans les Yvelines (fig. 8). Or, cela se confronte alors aux habitants du périurbain, auxquels s'impose un nouveau mode de déplacement.

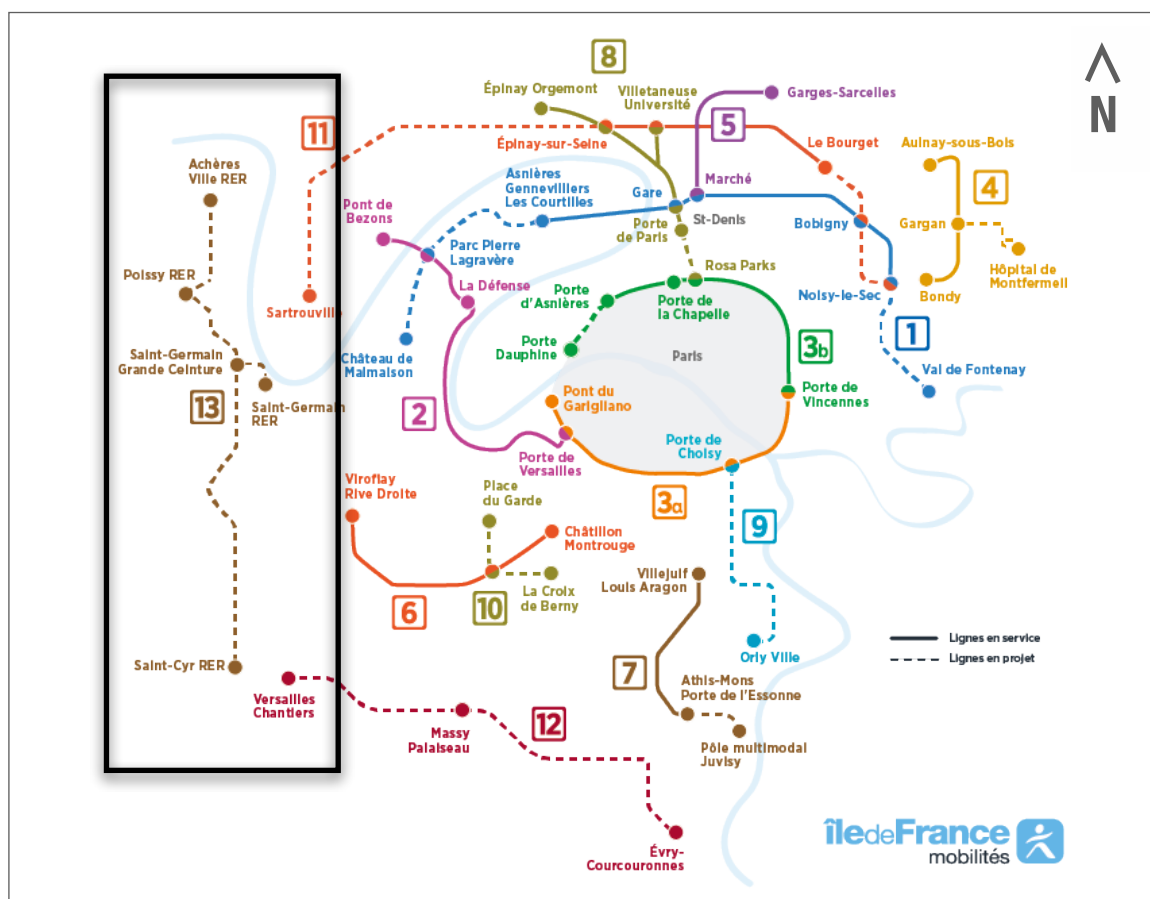


Figure 8 : Réseau et lignes de tramways en Ile de France
 Source : Site internet d'Ile de France Mobilité. Article du 22.02.2018.

⁶² IDFM, gouvernement, Région Ile de France, Département des Yvelines, SNCF et RATP. Site officiel du tram 13 express. URL : <http://stcyr-stgermain.tram13-express.fr/documentation/faq/>

⁶³ Ibid.

Partie 2

Bouleversement des représentations du périurbain et conséquences territoriales au prisme du T13 express

Le projet de desserte intra-périurbain de Tram 13 Express est le résultat d'une évolution des représentations relatives au territoire périurbain Yvelinois. Cette périphérie fut longtemps perçue comme lointaine de par sa complexité d'accès, ayant contribué à l'idéalisation de ce territoire, dopé par l'appropriation des élites sociales. Les évolutions d'ordre politico-économique, sociologique, environnemental ont ainsi contribué au cours des deux derniers siècles à repousser les limites de Paris et de son périurbain, tout en renforçant l'appropriation urbaine de ce dernier.

Le périurbain Yvelinois constitue pourtant un potentiel foncier limité, qui soulève aujourd'hui de multiples questions quant à son devenir étant donné que chacun lui accorde une valeur subjective. En effet, les communes accueillant cette infrastructure sur leurs terrains, n'y verront pas les mêmes enjeux que leurs habitants (personnes physiques ou morales) ou bien que les professionnels fonciers (aménageurs, promoteurs). Le projet de Tram 13 Express se projette donc sur ce territoire et perturbe les représentations que certains s'en font. Nous ciblerons cependant nos propos sur certains de ces acteurs, puisque le projet est certes imaginé, imposé par des décideurs, mais il est aussi convoité par des acteurs fonciers (aménageurs, promoteurs), et subi par des habitants.

L'étude de ces trois catégories d'acteurs aux intérêts pluriels vise à mettre en avant un conflit de représentation, induit par la desserte périurbaine au travers du Tram 13 Express, avec une incompréhension des individus impactés. Effectivement, ces individus sont motivés par leurs propres intérêts, besoins, aspirations et valeurs, c'est pourquoi le projet n'est pas accueilli uniformément. La localisation de cette nouvelle infrastructure influe à son tour, sur les représentations du périurbain, elles aussi subjectives, ainsi que sur les mutations territoriales en terme de biens et de personnes.

Au regard de ces illustrations du périurbain qui mutent constamment et brutalement, induisant des évolutions dans les modes de vie, nous pouvons nous demander quelles en sont les conséquences territoriales ? De façon plus localisée, comment le projet de T13 express bouleverse les représentations du périurbain Yvelinois et quelles conséquences territoriales en découlent ? En réponse à ce questionnement, nous évoquerons dans un premier temps le projet durable et médiatisé par un décideur, avant de poursuivre avec l'enjeu qu'il représente pour les professionnels fonciers dans un deuxième point, et pour les habitants périurbains en chapitre trois.

Chapitre 1 – Un projet durable et médiatisé par un décideur

Au regard des évolutions en matière de transport, les modes de vies intra-périurbains ont grandement évolué. L'État joua et joue encore un rôle incommensurable dans ces évolutions socio-spatiales. Aujourd'hui, il oriente son action en faveur de modes de vie et de transports durables, soucieux de l'environnement. Il se contente cependant d'inciter certains acteurs, décideurs, à l'application de sa politique. C'est justement le rôle de la maîtrise d'ouvrage du Tram 13 Express composée d'Ile de France Mobilité, véritable chef d'orchestre du projet, de SNCF Réseau pour les investissements et le développement du réseau et de SNCF Mobilité (ancien STIF), pour la modernisation et l'entretien des stations ainsi que du matériel roulant. Chacun contribue au développement des « tramways-mixtes »⁶⁴ sur le territoire francilien mais c'est particulièrement la SNCF Réseau et IDF Mobilité qui guident leur avènement. C'est pourquoi, les Yvelines s'appêtent à accueillir un tout nouveau projet de tram-train révolutionnaire.

Or, un territoire n'est pas un simple espace géographique mais « un construit social et politique dépendant de l'histoire, des pouvoirs et des représentations symboliques »⁶⁵. Il s'agit aussi d'un théâtre où s'incarnent des jeux entre une pluralité d'acteurs. La périphérie périurbaine des Yvelines n'échappe pas à cette définition d'un territoire comme entité foncière, géographique et espace d'appropriation. C'est pourquoi, la maîtrise d'ouvrage consciente ou non de la notion de territoire vécu, oriente sa politique et ses mots en conséquence. Effectivement, les acteurs qui la composent sont soucieux de l'image qu'ils renvoient, tout comme leur projet reconnu d'utilité publique, mais pas aisément approprié de/par tous.

Nous aborderons ci-dessous pour cause, la médiatisation du projet et le poids des mots, le projet d'utilité publique et ce qu'il reflète, puis enfin la représentation que la maîtrise d'ouvrage se fait de ce projet. Pour ce faire, nous nous basons notamment sur les propos de cette maîtrise d'ouvrage, largement retranscrits au sein d'un site internet qu'elle dédie au Tram 13 Express. C'est sur ce support d'information et notamment sur sa Foire Aux Questions et les cinq documents d'informations sur le projet que nous nous attarderons afin d'appuyer notre argumentaire.

⁶⁴ Bérard Yann, « *L'étranger comme art des distances. Innovation, transfert de projets et grandeurs de l'action publique dans les transports urbains* », Pôle Sud, 2009/1 (n° 30), p. 52. URL : <https://www.cairn.info/revue-pole-sud-2009-1-page-47.htm>

⁶⁵ Blatrix C. Deroubaix J-F. Jobert A. Le Floch Y. « *Evaluer, débater ou négocier l'utilité publique ? Ménager le territoire : mémoire des acteurs et interactions des projets.* » Les collections de l'intérêts. 2001. p. 151.

I. Une maîtrise d'ouvrage soucieuse de l'image du projet auprès des « habitants », qui pèse ses mots

Comme tout autre décideur, cette maîtrise d'ouvrage est de plus en plus soucieuse des habitants du territoire en mesure de bloquer la réalisation d'un projet d'infrastructure. Le poids des acteurs locaux n'est évidemment pas négligeable quand nous savons que ces projets d'infrastructures Franciliens peuvent être associés rapidement au phénomène de NIMBY (Not In My BackYard). Vu Pham Hai, Kirat Thierry et Torre André appuient justement cet argument, en tant que spécialistes du « mécanisme complexe qui conduit de la décision publique en matière d'infrastructures à la montée des oppositions, (...) »⁶⁶. Ils soulignent justement que les infrastructures ferroviaires sont parmi les équipements territoriaux les plus générateurs de conflits et donnent lieu à de nombreux recours (Fig 9).

Objets des conflits	Nombre de décisions
Infrastructure routière	36
Établissement public	17
Infrastructure de transport & production d'énergie	10
Infrastructure aéroportuaire	8
Infrastructure ferroviaire	4
Infrastructure fluviale	1
Infrastructure de télécommunication	1
Divers	1
Total	78

Figure 9 : Infrastructures d'IDF les plus contestées à la Cours administrative d'appel et le Conseil d'Etat (1981-2005)

Source : Vu Pham Hai, Kirat Thierry, Torre André. « *Les conflits d'usage dans les espaces ruraux et périurbains. Le cas des infrastructures franciliennes* » (p. 14.)

C'est pourquoi, afin d'anticiper ces réactions négatives à l'encontre du projet de tram 13 express, l'enquête publique et le rapport du commissaire enquêteur à ce sujet sont des éléments déterminants pour la suite à donner. Ce projet d'infrastructure, reconnu d'utilité publique par le préfet des Yvelines fait nécessairement l'objet d'une enquête publique classique mais aussi parcellaire. C'est une première étape dans l'appropriation et le solutionnement des interrogations des propriétaires, usagers quotidiens du périurbain Yvelinois impactés.

De surcroît, dans le projet de Tram 13 Express, la Maîtrise d'Ouvrage cherche à se mettre en valeur en se dotant d'outils de communication complémentaires aux instruments institutionnels. L'image du projet est au coeur de ses préoccupations. Alors quoi de mieux que le support numérique comme outil d'information dans une société toujours plus connectée ?

⁶⁶ Vu Pham Hai, Kirat Thierry, Torre André, « *Les conflits d'usage dans les espaces ruraux et périurbains. Le cas des infrastructures franciliennes* », *Économie rurale*, 2012/6 (n° 332), p. 9-30. paragraphe 5. URL : <https://www.cairn.info/revue-economie-rurale-2012-6-page-9.htm>

C'est un site internet (<http://stcyr-stgermain.tram13-express.fr>) qui est mis à disposition afin de présenter le projet au regard du tracé, des partenaires, des étapes clefs; mais aussi la nature des travaux et leur avancée sur les différentes communes concernées. Enfin, il contient les différents supports d'informations sur le Tram 13 Express, les documents réglementaires (Déclaration d'Utilité Publique, Déclaration de Projet, etc) et une foire aux questions des plus détaillée. Cet outil informatique, permet de recevoir une newsletter mais pose tout de même la question d'un accès équitable à l'information.

Ce mode de diffusion de l'information s'inscrit effectivement en rupture avec la population vieillissante dans le périurbain Yvelinois. Le risque de cet accès quasi-exclusif concerne la désinformation, ou le déficit d'information de cette part de la population, pour qui, les renseignements élémentaires restent disponibles en partie en mairie. A titre d'exemple, lors d'une enquête parcellaire du 24/09/2018 au 15/10/2018, un propriétaire à Bailly évoqua l'insuffisance d'informations et de transparence auprès du public sur le projet de Tram 13 Express. De même avec le deuxième adjoint au maire de Noisy le Roi, délégué aux travaux et aux sports, rencontré lors d'un état des lieux avant travaux. Ces réactions sont notées bien que les différents documents réglementaires présents sur le site à destination des riverains sont mis à disposition en version papier dans les établissements publics. Il en est de même avec les supports d'informations, qui sont aussi communiqués aux habitants des communes concernées par le projet.

Au prisme de cette médiatisation nous constatons la démocratisation d'une représentation impartiale du projet. Le caractère innovant de ce dessein territorial transparait largement dans les cinq supports d'informations cités plus hauts. Effectivement, nous retrouvons les qualificatifs nouveaux/nouvelles une vingtaine de fois au sujet du transport, des déplacements, des mobilités et de la motilité. IDF Mobilité médiatise fortement sa capacité à « imagine[r], organise[r], finance[r], des solutions innovantes pour toutes les mobilités d'aujourd'hui et de demain »⁶⁷ en une pluralité d'améliorations. Parmi ces ambitions de corrections et d'ajustements périurbains, nous notons l'amélioration « de la qualité de vie de chacun »⁶⁸ et des mobilités quotidiennes, l'amélioration paysagère à laquelle il est fait allusion trois fois, tout comme la capacité du projet à « améliorer la forêt »⁶⁹. Il s'agit d'une certitude en septembre 2018 au regard de la conjugaison des verbes d'action au futur et de façon affirmative. C'est pourquoi, en juillet 2018 on nous

⁶⁷ IDF M. « Dossier d'information : Une nouvelle ligne de tram pour les Yvelinois ». Lettre éditée par Île-de-France Mobilités. septembre 2018. p.1. source WEB : http://stcyr-stgermain.tram13-express.fr/download/soutils_dinformation/document_sur_le_projet/Dossier_information.pdf

⁶⁸ Ibid, p. 8.

⁶⁹ Ibid, p. 10.

parlera de « faire peau neuve »⁷⁰ et de métamorphose, à la suite de quoi, nous notons une forte médiatisation du caractère durable de ce « projet 400% écologique ». Il s'inscrit alors tel un véritable pari sur l'avenir selon Valerie PÉCRESSE, présidente de la Région Ile-de-France et d'Ile-de-France Mobilité.

La SCNF Réseau, en tant que décideur et partenaire, s'appuie alors sur ce syndicat des transports franciliens pour prendre conscience du poids des mots. Cela transparaît dans le changement de nom du projet de tram-train, passant de Tangentielle Ouest (TGO) à celui de « Tram 13 express ». C'est effectivement IDF Mobilité (ancien STIF), l'autorité chargée de l'organisation des transports sur ce territoire, l'instigatrice de cette nouvelle appellation.

Or, le tout s'inscrit plus largement dans une mouvance de changement identitaire des modes de transports et de leurs gestionnaires. En effet, le Syndicat des Transports d'Île-de-France a lui aussi récemment changé de nom en juin 2017 au profit d'Ile de France Mobilité (Figure 10), en acquérant au passage des compétences en matière de mobilité durable et ce, grâce à la loi « MAPTAM ». Il a ainsi entraîné dans son élan le changement d'appellation de l'ensemble des modes de transports pour en réduire le nombre. Le but était de garder comme substrat uniquement les intitulés de train, métro, tramway et bus à l'instar des originels RER, Transilien, métro, Tram express, Tzen et bus.



Figure 10 : Evolution du logo et de l'image de marque du STIF devenu IDF Mobilité

Source : LogoNews, Bedandy Alix. « Adieu le STIF, bonjour Île-de-France mobilités ».

Ce projet lexicologique de 2017 ne fait pas encore l'unanimité, car certaines appellations persistent. Cependant, dans un souci de simplification et d'harmonisation de « la classification et la représentation des modes de transports franciliens »⁷¹, la Tangentielle Ouest fut assimilée à un

⁷⁰ IDF M « Lettre info n°9 : La Grande ceinture Ouest ouvre une nouvelle page de son histoire. », Lettre éditée par Île-de-France Mobilités, Directeur de publication : Laurent Probst, Conception-réalisation : Sennse. Juillet 2018. p. 2. URL : http://stcyr-stgermain.tram13-express.fr/download/supports_dinformation/document_sur_le_projet/13760-lettre-info-N9.pdf.

⁷¹ IDF M, gouvernement, Région Ile de France, Département des Yvelines, SNCF et RATP. Site officiel du tram 13 express. Rubrique Documentation, FAQ, question 7 « Pourquoi avoir changer le nom Tangentielle Ouest pour Tram 13 Express ? ». URL : <http://stcyr-stgermain.tram13-express.fr/documentation/faq/>

tramway. La notion de « tram » plus accessible pour les futurs usagers et impactés, se vit allouer le signe « 13 » en cohérence avec les autres lignes en service ou en projet. Enfin, le dernier attribut qu'on lui confiait fut le caractère « express » étant donné sa spécificité à circuler tant sur les voies du réseau ferré national à hautes vitesses qu'en zone urbaine et dense aux allures d'un tramway. Le Tram 13 Express complète le réseau, constitué des deux autres trams-trains (n°11 à Epinay-Le Bourget et n°12 à Massy-Evry) et devient l'exemple même de l'application de cette ambition schématique et de classification des modes de déplacements en Ile de France. Il participe à la publicisation, mise en avant, de la mobilité durable.

II. L'Utilité publique : un argument parfois mal justifié

Ce projet ambitieux de transport durable dont les décideurs souhaitent faire un modèle, est par ailleurs un projet reconnu d'utilité publique. Mais qu'est-ce que l'utilité publique ? C'est un terme contigu à ceux d'intérêt général et d'intérêt public. Cependant il ne faut pas pour autant les confondre. L'intérêt général tend à prendre en compte l'intérêt commun et plus encore, à savoir plus que la simple somme d'intérêts individuels. De fait, l'intérêt public met juridiquement en oeuvre l'intérêt général lorsqu'il n'y a pas uniquement des intérêts individuels qui motivent l'action. Enfin, l'utilité publique surpasse les deux autres qualificatifs.

L'utilité publique est une appellation, une déclaration officielle par l'autorité publique (état, collectivité territoriale, ...) d'une opération ayant un intérêt qui est jugé collectif. Il y a là, une forme de labellisation de la part des pouvoirs publics, reconnaissant effectivement par ce biais, l'action d'une structure ou bien, le fondement d'un projet en faveur du bien commun. Ainsi l'utilité publique est plus bénéfique et prestigieuse que les notions d'intérêt général et d'intérêt public. Mais comment l'utiliser ?

Pour ce faire, il ne faut pas confondre la Reconnaissance d'Utilité Publique (RUP) et la Déclaration d'Utilité Publique. En effet, la première (RUP) s'applique à des structures et est accordée par un décret du conseil d'Etat, après consultation de nombreux justificatifs. Secondement, la Déclaration d'Utilité Publique permet quant à elle, la réalisation de projets d'aménagements et d'infrastructures (tels qu'une autoroute ou un tram-train) pour cause d'utilité publique. Ces projets à destination de l'ensemble des membres d'une même société, communauté, sont donc particulièrement légitimes dans l'obtention de cette appellation. Alors que la RUP s'applique à une structure ou association, la DUP s'applique donc directement aux projets.

C'est justement de cette DUP dont a fait l'objet le projet de Tram 13 Express entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr-l'Ecole. Ce dernier fut reconnu en tant que tel par arrêté

préfectoral le 3 février 2014 après avoir fait l'objet d'une enquête publique en vue de récolter les avis des personnes concernées, intéressées. L'ouverture de cette dernière s'effectua sous l'impulsion du préfet des Yvelines et dans le cadre d'une procédure du code de l'expropriation. C'était l'occasion pour les propriétaires dont le bien concerné par une expropriation en tout ou partie en faveur de la réalisation du projet, de se manifester pour remettre en cause si besoin le caractère d'utilité publique de l'opération. Le commissaire enquêteur formula un avis favorable le 30 août 2013 pour le Tram 13 Express au regard des conclusions qu'il en fit. L'arrêt déclarant d'utilité le projet assure un droit au STIF, à la RFF et à la SNCF, pendant une durée limitée, d'acquisition par voie amiable ou d'expropriation du foncier nécessaire à la réalisation du projet.

Il s'agit donc d'un outil qui permet à ces structures de bénéficier de nombreux avantages financiers (importantes subventions) et juridiques (pouvoir élargi), malgré un contrôle astreignant, nécessitant un maximum de transparence. Or, ces avantages ont une contrepartie qui s'attache à la représentation que certains se font des décideurs et notamment de la SNCF Réseau.

Effectivement, le projet ayant été jugé d'utilité publique et reconnu par une institution comme tel, acquière une image négative. Il s'inscrit sur le territoire périurbain Yvelinois telle une opération intouchable par de simples citoyens. Le sentiment de vulnérabilité de certaines populations face à ce projet est perceptible au détour de quelques échanges informels avec des habitants. Les pouvoirs attribués aux décideurs paraissent pour certains démesurés car remettant directement en cause leurs droits en tant que propriétaires. Par le biais d'une déclaration d'utilité publique ils estimeront que « le[s] décideur[s] se dote[nt] d'un pouvoir absolu afin de réaliser le projet au nom de l'intérêt général »⁷², c'est à dire en grande partie en fonction de la « rentabilité socioéconomique »⁷³ de l'opération. La légalité juridique se questionne et participe au renforcement de la méfiance de ces populations envers les institutions.

De plus, la co-maîtrise d'ouvrage que constitue la SNCF devient associée directement à l'autorité publique qui donne son aval au projet, aux yeux des populations touchées par l'opération en question. L'assimilation à tort des deux entités est courante et difficile à déjouer. Cette confusion, volontaire ou non, participe à la constitution d'une distanciation entre décideurs et impactés. Cette mise à distance entre acteurs initiateurs et voisinage du Tram 13 Express n'est pas la seule. Effectivement leurs capacités de représentation diffèrent en plusieurs points, tout comme leurs capacités de projection sur une temporalité longue.

⁷² Vu Pham Hai, Kirat Thierry, Torre André, « Les conflits d'usage dans les espaces ruraux et périurbains. Le cas des infrastructures franciliennes », p. 53.

⁷³ Ibid. p. 54.

III. Echéances courtes d'un projet aux retombées à long terme

Une opération d'aménagement territorial, quelle qu'elle soit, nécessite de la part de ses décideurs une capacité de projection. Un projet d'infrastructure est effectivement non seulement un concept en plan à projeter, édifier, mais aussi, un but défini et à atteindre par les décideurs. Etymologiquement les notions de projet et de projection ont une base latine commune. Le premier, est issu de « projectum » et le second de « projectio » mais tous deux désignent un jet en avant, soit une capacité à faire avancer une idée, la faire évoluer et lui donner corps. C'est ce passage de l'action projetée, qui concerne l'imagination d'un futur amélioré à l'*actum*, l'action motivée par des intentions à accomplir qui fait du décideur un véritable acteur. C'est une qualité essentielle de ce dernier qui est projeteur et acteur à part entière de l'opération qu'il dirige plus ou moins directement.

Au regard du projet de Tram 13 Express, la SNCF Réseau, en tant que co-maîtrise d'ouvrage avec Ile-de-France Mobilité, peut être définie comme un acteur au même titre que cette seconde structure. En effet, elle réalise une intention plus qu'une simple impulsion, en développant l'opération de tram-train dans les Yvelines. Parmi les nombreuses catégories d'acteurs, nous avons affaire à un actant qui se met en scène au travers des médias notamment informatiques, en tenant un rôle public. C'est un acteur qui décide et fait des choix d'utilité publique.

Cet actant détient une capacité de projection sur le temps long, qui dépasse un simple mandat électoral. Effectivement, un projet d'infrastructure tel qu'un tram-train s'inscrit dans une temporalité longue, bien que le tram 13 express constitue un cas particulier puisqu'il répondra en partie aux besoins des jeux olympiques de 2024. Il est important de rappeler qu'il s'inscrit dans un projet territorial plus large, dont la réflexion débuta au début des années 2000. Le Tram 13 Express fut ensuite soumis à concertation publique dès 2008/2009, fit l'objet d'une DUP en 2014, puis d'études complémentaires pour un début des travaux officiellement, courant 2017/2018 et une fin optimale en 2021. En conséquence, les décideurs constituent l'antithèse d'« agents myopes » si l'on en suit le raisonnement de M. Jon Elster⁷⁴. Effectivement, cet acteur admet un « horizon temporel »⁷⁵ long, soit une projection optimale. Il attache beaucoup d'importance aux conséquences futures et anticipe aux mieux les évolutions, en tant que planificateur.

⁷⁴ Elster Jon. « *Rationalité et sciences sociales* ». 2007-2008. p. 520. URL : https://www.college-de-france.fr/media/jon-elster/UPL1883_Jon_Elster_cours_0708.pdf

⁷⁵ *Ibid*, 2007-2008. P. 520.

Pour ce faire, il base son projet sur des études et des attentes en matière d'usagers et de transfert modal. Avant toutes choses, rappelons ici que ce projet se destine à relancer la ligne de Grande Ceinture O est (GCO) remise en service en partie en 2004, mais ne transportant en 2008 qu'un cinquième des voyageurs estimés. IDF Mobilité évoque sur son site internet de nouvelles estimations du futur trafic en conséquence d'un développement favorable et stratégique du réseau de transport.

Ainsi, « Le Tram 13 express bénéficiera à 21 000 voyageurs tous les jours » à partir de 2021, entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr-l'Ecole. Cela sera rendu possible étant donné que ce projet desservira dans un premier temps, huit communes Yvelinoises parmi lesquelles, Saint-Germain-en-Laye, Mareil-Marly, L'Etang-la-Ville, Saint-Nom-la-Bretèche, Noisy-le-Roi, Bailly et Saint-Cyr-L'Ecole; assurant les correspondances avec les RER A et C, ainsi qu'avec plusieurs Transiliens. Cependant, il a vocation à être développé lors d'une seconde phase de Saint-Germain-en-Laye jusqu'à Poissy et Achères. Après ce dernier prolongement, le nombre d'usagers à supporter par ce réseau de transport doublera à 40 000 voyageurs⁷⁶ selon les initiateurs du projet. Cependant, la mise en service de la globalité du tracé ne sera effective qu'à partir de 2025 dans l'hypothèse où les travaux engagés ne prennent pas de retard. Il s'agit donc d'un projet à court et long terme selon les phases de développement, dont les retombées ne peuvent être immédiates. Cette opération vise ainsi à s'inscrire progressivement dans le périurbain Yvelinois comme l'alternative même à la voiture individuelle, en luttant contre la pollution et l'encombrement du réseau de transport automobile.

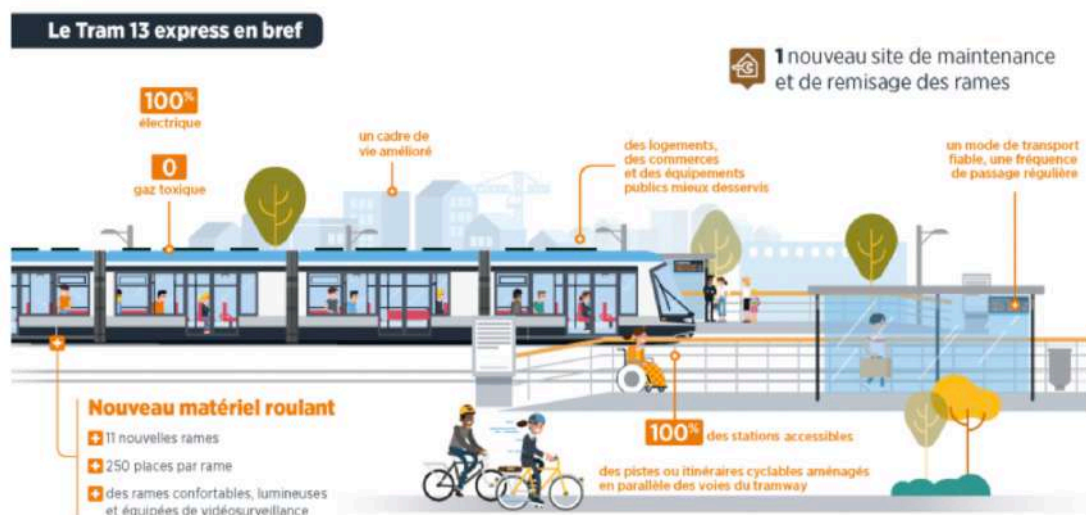


Figure 11: Le tram 13 express résumé en un schéma par IDF Mobilité

Source : IDFM, gouvernement, Région Ile de France, Département des Yvelines, SNCF et RATP. Site officiel du tram 13 express.

⁷⁶ IDF M, « Les travaux du futur Tram 13 Express débutent officiellement ! ». Communiqué de presse du 5 octobre 2018. URL : <https://www.iledefrance-mobilites.fr/wp-content/uploads/2018/01/CP-Les-travaux-du-futur-Tram-13-Express-débutent-officiellement-vf.pdf>

La durabilité du projet qui transparait fortement dans les discours mais aussi dans les supports visuels, telle que la représentation schématique ci-dessous (Fig 11, p 54) du tram 13 express, vise des retombées elles aussi, sur le long terme. Effectivement la notion de durabilité est un concept qui vise à pérenniser les ressources pour faire perdurer notre société. La commission mondiale pour l'environnement et le développement qualifiera ce concept en 1987, de « Développement (...) [permettant] de répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire leurs propres besoins »⁷⁷.

La volonté d'application territoriale de ce concept par les décideurs est une nouvelle preuve de leur capacité de projection dans un futur lointain. Cependant, c'est une faculté qui n'est pas uniformément développée chez chacun d'entre nous. Effectivement, chaque acteur a une aptitude de projection qui lui est propre au regard des situations qui l'imputent. Il est une fois encore question des représentations que chacun se fait du projet et de son impact territorial dans le futur proche ou bien plus lointain pour d'autres.

Chapitre 2 – Une réponse aux carences du périurbain Yvelinois, transformé en potentiel pour les professionnels fonciers et immobiliers

Le projet de tram-train Yvelinois constitue ainsi un enjeu pour les professionnels fonciers et immobiliers. Parmi eux, nous nommerons les opérateurs fonciers, les aménageurs, les promoteurs, les bailleurs, etc. Ces derniers considèrent l'opération telle une véritable opportunité pour leurs activités ainsi que pour le devenir des territoires desservis.

Rappelons que les Yvelines connaissent une croissance démographique et économique qui reste cependant fragile. Effectivement, l'équilibre en logement est menacé puisque insuffisant, tout comme l'économie et le caractère durable qui est compromis, en conséquence de l'attrait du territoire et des modes de vie qui l'alimentent. Le développement de certains pôles d'emplois s'effectue au détriment d'autres espaces qui héritent de friches industrielles dont le devenir est incertain. De plus, l'usage quasi-exclusif des transports individuels en raison d'une desserte insuffisante en transports en commun sert la consommation abusive d'espaces en complète opposition avec la conception de développement durable.

Mais alors, en quoi le projet de Tram 13 Express remet-il positivement en question la valeur du périurbain Yvelinois, aux yeux de ces professionnels ? Que représente le projet de T13 Express et quels enjeux soulève-t-il sur ce territoire périurbain pour de tels acteurs ? Comment ces derniers contribuent-ils à la mutation territoriale amorcée par le projet, de part leur capacité de

⁷⁷ Ministère des Affaires Étrangères. Rapport Brundtland. 1987. Site du Ministère des Affaires Étrangères : https://www.diplomatie.gouv.fr/sites/odysee-developpement-durable/files/5/rapport_brundtland.pdf

projection ? C'est autant de questions auxquelles nous allons tenter de répondre dans ce deuxième chapitre, au travers de l'opportunité que constitue le périurbain Yvelinois, de l'attractivité économique des stations et du concept de Transit Oriented Development, ainsi que de l'émergence d'un projet innovant en faveur de la population vieillissante. Pour ce faire, nous nous baserons en partie sur le discours d'un employeur de l'Établissement Public Foncier d'Ile de France avec lequel fut réalisé un entretien téléphonique au sujet de sa vision actuelle et future pour le territoire périurbain Yvelinois de projet.

I. Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France et le territoire comme potentiel

L'opération de Tram 13 Express remet en question la valeur accordée par de nombreux acteurs professionnels des questions foncières, d'aménagement, immobilière, etc, au périurbain Yvelinois et au foncier qui le compose. Parmi eux, l'Établissement Public Foncier (EPF) ayant pour but premier la création de réserves foncières préalable à la concrétisation de projets d'aménagements de nature publique. Il ne s'agit pas d'un simple aménageur, ni d'un promoteur immobilier, puisqu'il admet des capacités plus vastes en assurant la maîtrise foncière ainsi que l'achat, le portage, la gestion, le réaménagement, la revente, etc, pour le compte des collectivités qui n'en ont pas la capacité.

C'est un acteur stratégique dans le devenir des territoires dont il traite puisqu'il soutient, oriente et appuie les collectivités vers un dessein territorial coordonné. Il participe à la couture plutôt que coupure entre les espaces qu'il considère comme de véritables opportunités foncières. Les collaborateurs de ces EPF sont donc parmi les mieux placés pour décrire les enjeux que soulèvent l'avènement d'un équipement de transport en commun sur un territoire périurbain, telle que l'opération de Tram 13 Express sur le territoire Yvelinois.

Mais alors, quelle représentation ces professionnels fonciers ont-ils du périurbain Yvelinois actuel et futur ? Il n'existe pas de réponse infaillible à ce questionnement, c'est pourquoi le choix fut de s'entretenir avec l'un d'entre-eux, ayant aussi travaillé précédemment en tant que promoteur dans le département 78. Il ressort de nos échanges une vision professionnelle et engagée du territoire bien qu'orientée.

Effectivement, la description qui est faite de ce territoire est celle d'un espace à seulement vingt-cinq minutes de Paris à l'ambiance de village, mais actuellement rythmé par une circulation automobile engorgée, en conséquence d'un manque de transports en commun. Le manque de desserte en transport en commun participe à mettre à distance le territoire, qui se préserve par ce biais en orientant son développement. C'est pourquoi, il se compose en majeure

partie de communes « plutôt chic[s] », n'ayant pas perdues de leur élégance bourgeoise d'antan, de part leur qualité patrimoniale (architecturale et paysagère).

De surcroît, ces communes furent longtemps motivées par une politique conservatrice, de droite comme le souligne ce contact de l'EPF Ile de France. Il s'agit donc de communes dont le Plan Local d'Urbanisme (PLU) resta figé pendant de nombreuses années. C'est pourquoi, nous pouvons dire du territoire Yvelinois qui fait l'objet du projet de Tram 13 Express, qu'il s'agit d'un secteur carencé en plusieurs points. Effectivement, il fait l'objet d'une insuffisance en transports en commun en logements sociaux, ainsi qu'en activités selon les communes.

Or, le foncier est de plus en plus limité et il vient à manquer. C'est pourquoi, aujourd'hui les espaces en zone non urbanisable voient leur catégorie muter, ce qui constitue pour « l'interroger », une véritable « aberration », d'autant plus que nous avons aussi la fâcheuse tendance à reproduire les mêmes erreurs que par le passé. Il n'est pas rare, selon lui de constater que nous recréons les mêmes formes urbaines et les mêmes problématiques d'étalement urbain et de dépendance automobile, en nous calquant sur la demande actuelle et non pas future (télétravail, densité limitée pour des modes de vie viables, etc).

Ce territoire tel quel, présente donc des avantages patrimoniaux, environnementaux et de proximité à la métropole francilienne que constitue Paris. Cependant, longtemps préservé et épargné de l'urbanisation croissante du périurbain par sa population ainsi que par ces administrateurs, il s'envisage par des professionnels du foncier, de l'aménagement, de l'immobilier. En effet, il devient une réserve foncière non négligeable au regard de ces mutations, par l'arrivée imminente du tram-train, en mesure de pallier certains défauts du territoire.

Le tram-train se perçoit comme une occasion d'enrichissement pour les professionnels fonciers, de l'aménagement, et plus largement pour les communes de Saint-Cyr-l'Ecole à Saint-Germain-en-laye. C'est effectivement une opportunité économique puisque la réduction des temps de trajets entre ces deux communes ainsi qu'avec Paris, participe à doper leur attractivité. L'afflux de nouvelles populations devient prétexte au renforcement de la demande en logements et à l'accroissement de la construction ainsi que des ventes et des locations sur le secteur, tout comme l'attrait et/ou l'essor de nouvelles activités.

C'est cependant aussi une source d'inquiétude relative à la composition spatiale qui pourrait en découler. Les abus potentiels du libéralisme économique ne peuvent être ignorés. Ce dernier est certes évoqué principalement comme bénéfique par notre contact de l'EPFIF, cependant, il pourrait être la cause d'une densification disparate et dissonante des territoires. Les abords d'une ligne de transport en commun acquièrent usuellement de la valeur (foncière, économique, socio-

spatiale, etc). C'est pourquoi il n'est pas rare de constater une densification aux abords de ces infrastructures et plus particulièrement des gares et stations, plus polarisatrices que le tracé en soit. Mais après tout, que savons-nous de ce procédé ainsi que de l'attractivité économique des stations et des abus qui en résultent ?

II. Attractivité économique des stations

Le développement par le rail ou bien autour du rail est un concept américain. A l'origine, il porte le nom de « Transit Oriented Development » et désigne l'aménagement de zones plus ou moins mixtes (résidentielles et/ou commerciales) aux abords d'une ligne de transport en commun, en vue de développer son usage. Or, ce modèle d'urbanisation est recyclé par une multitude de métropoles qui s'orientent vers un report modal en cherchant à endiguer la dépendance à l'automobile et à multiplier la desserte de transports en commun. La ville déjà développée peut donc faire le choix d'un retour en arrière, de la ville centrée sur l'automobile à la ville du transport en commun. Le recours à une ou plusieurs nouvelles lignes de transport en commun dans ces territoires permet d'orienter le développement urbain, périurbain en conséquence.

Le Tram 13 Express est l'exemple même de cette volonté d'orienter le développement des communes périurbaines qu'il traverse. Sa vocation est de faire des « gares périurbaines (les) points d'appui du développement urbain durable (...) »⁷⁸. Mais comment est-ce possible ? Quel est le rôle des gares dans cette urbanisation des territoires ? Les quartiers élaborés sur le concept de développement autour du rail s'axent sur une station ou sur une gare. Ces dernières constituent de véritables « porte(s) d'accès »⁷⁹ pour les villes qui en sont équipées. C'est un lieu centrifuge et centripète, soit de transit. Cela constitue un véritable potentiel pour les usagers ainsi que pour les professionnels fonciers, immobiliers, etc. La proximité à une station est donc recherchée de tous ces individus. Effectivement, la distance spatiale est un critère relatif à certains types de services et le transport public n'y échappe pas.

Les usagers quotidiens ou occasionnels dont la mobilité est fonction d'un caractère obligatoire ou bien volontaire, ont tout intérêt à s'en rapprocher pour simplifier le transit du point de départ à celui d'arrivée. La proximité recherchée par les habitants du périurbain, à certains de ces services tels que l'arrêt de bus, de métro, de tram, est d'ailleurs quantifiable. La notion de proximité est alors relative à la distance moyenne que les usagers sont prêts à parcourir, le plus

⁷⁸ Leysens Thomas. « Reconfiguration des réseaux de transport et Renouveau urbain. L'enjeu d'un urbanisme orienté vers le rail. » Géographie. Université des Sciences et Technologie de Lille - Lille I, 2011. Français. HAL Id : <tel-00634191v2> URL : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00634191v2>, inspiré de GART, FNAU, et FNAUT, « « Les gares périurbaines points d'appui du développement urbain durable et du réseau ferré » Communiqué de presse ». Conseil régional d'Ile de France. 2009. P. 2.

⁷⁹ Ibid. p. 50.

souvent à pied, pour se rendre à cet équipement. C'est pourquoi, un rayon de 400 à 800 mètres, relatif à la marche se compose ainsi de bâtiments dont la densité est décroissante en direction des espaces de moindre proximité. En complément, Marie-Christine Fourny, Laurent Cailly et Rodolphe Dodier mettront en avant que « cette proximité [peut être] de moins de 4 ou 5 km pour les services de la vie courante »⁸⁰. De fait, une demande en logements et en services contiguës aux stations est bien connue des professionnels fonciers, de l'aménagement et de l'immobilier qu'ils soient de nature publique ou bien privé.

C'est pourquoi ils oeuvrent ainsi à la densification intelligente autour de ces espaces stratégiques, attractifs économiquement pour les commerces et activités diverses. Pour ce faire, cela nécessite de la part des acteurs publics un minimum de tenue foncière pour le contrôle du développement urbain, ainsi qu'un zonage et des mesures incitatives assurant plus de densité avec plus de hauteur aux abords des transports mais aussi une mixité des fonctions. A cela, s'ajoute enfin un contexte économique favorable et une volonté, capacité à l'écomobilité et multimodalité pour une viabilité du développement urbain en faveur de ces transports.

Dans la relation entre le transport et la forme des villes, la nature des réseaux de transport influence le type de forme urbaine et inversement. Cependant, le déterminant est la vitesse de transport qui permet le déplacement. C'est la clef du développement spatial car plus on va vite et plus on peut aller loin et non pas seulement gagner du temps. C'est justement le but du tram 13 express orientant la structuration spatiale, les formes urbaines et le développement territorial environnant, en réduisant les distances entre les polarités périurbaines existantes mais aussi avec la capitale. Les stations constituent une opportunité d'appuyer les pôles préexistants ou en devenir. C'est justement le cas pour Saint-Germain-en-Laye, Mareil-Marly, L'Etang-la-Ville, Saint-Nom-la-Bretèche, Noisy-le-Roi, Bailly et Saint-Cyr-L'Ecole, qui ne sont autres que les sept villes desservies par le Tram 13 Express. Le tram-train express Yvelinois constitue alors un équipement attrayant pour tout acteur qui y voit une desserte territoriale facilitée, rendant le territoire attractif car plus proche de Paris et des autres polarités intra-périurbaines. Cela devient une opportunité d'augmentation et de renouvellement de populations ainsi que d'activités. La réduction des temps de parcours et des distances physiques mais aussi psychologiques est attractive pour ces individus.

Ces stations n'échappent pas au concept de densification autour du rail. Elles sont même conçues en ce sens, orientant ainsi la péri-urbanisation vers un maillage optimal. Il est donc aisé de se projeter vers une croissance de la valeur foncière des espaces dans un rayon de 600 m en moyenne autour des actuelles et futures stations. Cette perspective se heurte cependant à la nature du territoire et du transport qui l'investit. Effectivement, il ressort de l'entretien avec le

⁸⁰ Fourny Marie-Christine, Cailly Laurent et Dodier Rodolphe. « *La proximité, une ressource territoriale de la mobilité périurbaine.* » ASRDLF, 49ème colloque international, Industries, villes et régions dans une économie mondialisée, Jul 2012, Belfort, France. p. 6. HAL Id : <halshs-00719910>. URL : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00719910>.

contact de l'Etablissement Public Foncier d'Ile de France que l'effet sera nuancé. L'essor du mode de transport et des infrastructures qui lui sont associées, s'accompagnera d'une densité résidentielle et commerciale croissante (moyenne à élevée), par les pouvoirs publics et/ou des promoteurs dans un contexte plus libéraliste. Cependant, bien que l'avènement du tram-train constitue une opportunité de renouvellement le long du tracé et autour des gares, il doit être relativisé car selon lui, les stations ne sont pas aussi attrayantes que celle d'un métro ou d'un RER. Étant donné que dans les communes concernées par le projet il n'y a pas de transport adapté, nous pouvons nous attendre à un « effet tram léger »⁸¹.

De surcroît, le concept de TOD admet des limites relatives au risque de densification outrageuse et irréversible selon lui. Effectivement il nous déclare « densifier c'est bien, mais jusqu'où ? ». Le manque de foncier sur ce territoire nécessitera de densifier pour préserver des espaces dont la qualité architecturale et paysagère est connue mais cela entraînera des oppositions urbanistiques difficiles à gérer et un manque d'homogénéité territorial. Ce modèle d'urbanisation visant la densification autour du rail est réfléchi et plébiscité par les politiques publiques. Ils veulent inscrire les territoires dans un vaste maillage de transports, viable à échelle européenne. Malheureusement le concept est transposé uniformément sur des territoires qui ne le sont pas. La nature des espaces est plurielle, laissant transparaître les limites de ce modèle. Le concept de TOD semble donc viable et durable en apparence et à court terme. Cependant, il est remis en question par cet acteur du territoire, sur une temporalité plus longue. Alors comment s'orienter vers une densification intelligente pour un futur meilleur ? C'est justement l'objet de l'étude de cas qui va suivre.

III. Emergence de nouveaux projets en faveur d'une population vieillissante : le cas de Bailly

C'est alors que certaines parcelles donnant sur les stations du Tram 13 Express font l'objet d'une attention particulière de la part d'acteurs en vue d'une urbanisation intelligente par le rail. C'est notamment le cas des parcelles autour de la station du futur tram-train à Bailly. Les pouvoirs publics à l'issue du conseil municipal du 3 octobre 2017, ont stratégiquement défini un périmètre d'attente (pour une durée maximum de 5 ans) sur les parcelles au plus proche de la station du futur tram-train (Fig 12, p. 61). La commune justifie son geste avec l'arrivée du transport en commun et son impact potentiellement conséquent aux abords de la station, se

⁸¹ Propos tenu par l'interrogé de l'EPFIF lors de l'entretien téléphonique du 23/04/2019 sur le projet de Tram 13 Express. Cf annexes. p. 85.

laissant « le temps de la réflexion pour permettre l'aménagement pertinent de ce nouveau secteur de centralité de la commune »⁸².

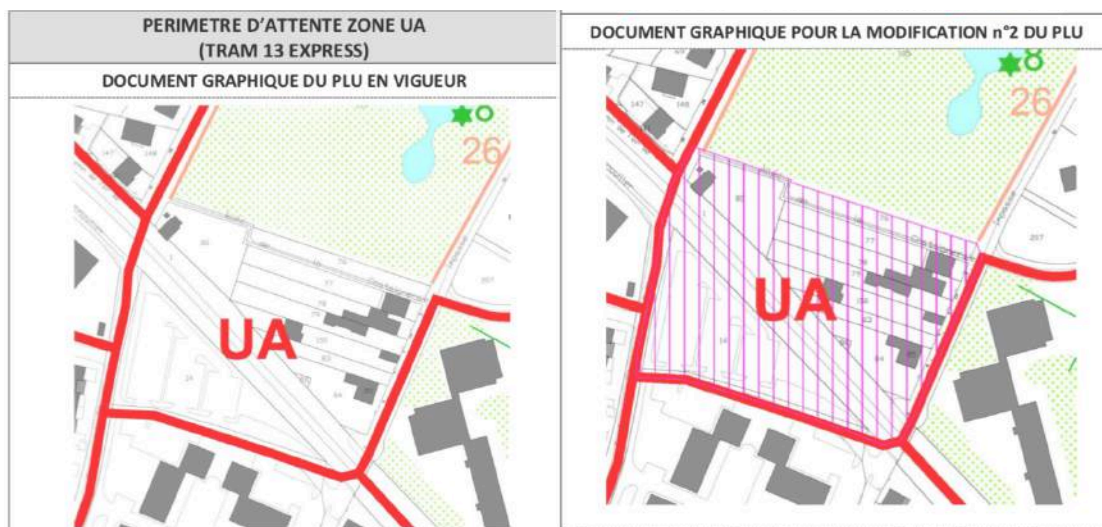


Figure 12 : Périmètre d'attente autour de la futur station de Tram 13 Express

Source : Plan Local d'Urbanisme, modification n°2, Pièce n°2 : Rapport de présentation, Agence KR architecte urbaniste, (p 8).

En parallèle de cela, dans le périurbain ouest francilien la part des ménages retraités qui y résident ayant augmenté entre 1982 et 2014 de 10,8%⁸³, fait l'objet d'une attention particulière d'une pluralité de communes. Elles sont soucieuses du manque de services à disposition de ces seniors. Parmi les sept communes concernées par le projet de Tram 13 Express, Bailly laisse transparaître dans son Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ses intentions vis à vis de l'anticipation du vieillissement de sa population. Effectivement, elle prévoit la création éventuelle d'un EHPAD et/ou de logements pour personnes âgées ainsi que l'amélioration des services les concernant par l'attrait de personnels qualifiés.

Il faut rappeler que la périphérie périurbaine fut longtemps et, est encore un espace essentiellement à vocation des jeunes couples et des jeunes ménages avec enfant(s), qu'il accueille de façon conséquente en son sein depuis les trente glorieuses. Or ces cibles du périurbain y ayant élu domicile pour la qualité de vie font face au revers du périurbain. Marchal Hervé et Stébé Jean-Marc parleront d'effet « boomerang »⁸⁴ en évoquant l'inadéquation entre le vieillissement de la population et les éléments constitutifs du périurbain. Qu'en est-il de l'habitabilité de ce périurbain ouest francilien pour les retraités ?

⁸² Commune de Bailly, Département des Yvelines, Plan Local d'Urbanisme, modification n°2, Pièce n°2 : Rapport de présentation, Agence KR architecte urbaniste, p 7. Lien internet : https://www.mairie-bailly.fr/wp-content/uploads/2018/11/Rapport-de-presentatation_Modification2.pdf

⁸³ Rougé Lionel, « Les ressources de l'espace périurbain dans la reconfiguration des modes de vie à la retraite : l'exemple de l'Ouest francilien », *Noréis*, 2014/3 (n° 232), p. 53-66. URL : <https://www.cairn.info/revue-noréis-2014-3-page-53.htm>

⁸⁴ Marchal Hervé et Stébé Jean-Marc. « La France périurbaine ». Que sais-je ?. 2018. p.85.

Le périurbain est perçu par de nombreux travaux comme inadapté face la mutation des individus vieillissants qui le compose. Effectivement, le périurbain est un espace de séparation des fonctions. C'est pourquoi il se compose en grande partie de banlieues pavillonnaires et cela notamment dans les Yvelines. Cette forme de banlieue s'est développée autour d'un idéal de vie composé de la « famille nucléaire »⁸⁵, de l'accès à la propriété et de l'autonomie dans la mobilité par la voiture. Or, cet idéal de vie admet des limites lorsque ses habitants vieillissent. Lord Sébastien et Després Carole se sont attardés sur ces limites à la fin des années 1990 dans la région métropolitaine Québécoise. Ils ont mis en évidence l'attachement d'un grand nombre de retraités à vieillir dans leur maison et quartier, face à la perte d'autonomie et de mobilité progressive de ces individus. Or, ce souhait se heurte donc à la dépendance vis à vis d'autres individus, étant donné le manque d'infrastructures adaptées au maintien d'une certaine forme d'autonomie. Cette dépendance est relative aux proches, nous parlerons d'entraide et d'échange de services avec le voisinage qui participent pleinement à la sphère sociale du retraité. C'est ce que met en avant une autre étude réalisée entre 2007 et 2013 portant sur des ménages âgés (entre 56 et 90 ans) dans l'Ouest francilien, destinée à comprendre au mieux les modes de vie de ces retraités et leur manière d'habiter le territoire périurbain.

C'est pourquoi, nous voyons se dessiner un projet immobilier de résidences pour séniors, des Nouveaux Constructeurs, avec une gestion par le groupe Réside Étude spécialisé dans les résidences urbaines avec services. Ce projet allie une pluralité d'acteurs dont la commune de Bailly, l'aménageur Nexity, le groupe des nouveaux constructeurs, la SNCF ainsi que le groupe Réside Études. Ils cherchent à répondre à la demande et aux besoins en logements ainsi qu'en services pour la population vieillissante à Bailly, en complément des équipements préexistants. C'est aussi l'occasion de pallier à la carence en logements sociaux de la commune. Enfin, cela permettra d'animer le secteur autour de la station par l'intégration de nouveaux commerces et activités ainsi que par la définition de nouveaux cheminements publics contribuant à la porosité du site.

Cette opération viendra alors renforcer la présence de quelques EHPAD ou établissements semblables, s'inscrivant en complément du manque de résidences de ce type autour de Bailly. Effectivement, selon les documents des aménageurs et promoteurs, il ressort que « le taux d'équipements en places d'hébergement pour les personnes âgées de plus de 75 ans est [nettement] inférieur à 120 pour 1000 personnes âgées (...) ». Ce projet tend à s'inscrire légitimement autour de la station de tram-train en densifiant intelligemment ces pourtours, avec quelques bâtiments de un à trois étages et une mixité non pas uniquement fonctionnelle mais aussi générationnelle à l'échelle du quartier. Après la signature de promesses de ventes avec les

⁸⁵ Lord Sébastien, Després Carole, « *Vieillir en banlieue nord-américaine. Le rapport à la ville des personnes âgées* », *Gérontologie et société*, 2011/1 (vol. 34 / n°136), p. 190. DOI : 10.3917/g.s.136.0189. URL : <https://www.cairn.info/revue-gerontologie-et-societe1-2011-1-page-189.htm>

propriétaires des maisons actuelles au nord de la future station et la mise en cohérence du projet avec celui de la SNCF, la commune concède aujourd'hui une nouvelle modification du périmètre d'attente. La levée de ce périmètre s'inscrit en faveur du dépôt de permis de construire à venir incessamment sous peu. Nous pouvons donc espérer une livraison pour 2022. Ainsi, le Tram 13 Express représente un bénéfice pour certains acteurs, mais qu'en est-il pour d'autres ?

Chapitre 3 – Le « coût » pour les habitants du périurbain à proximité immédiate du projet de T13 Express

Que représente cette opération linéaire pour ceux qui pratiquent le territoire de projet au quotidien ? Après s'être attardé sur la valeur du foncier périurbain Yvelinois pour les décideurs puis pour certains professionnels fonciers, aménageurs et immobiliers opportunistes, qu'en est-il de celle accordée par les habitants, propriétaires de ce territoire ? En tant qu'habitants, la valeur qu'ils attribuent au périurbain, et à leur foncier lorsqu'ils sont propriétaires, évolue en conséquence du projet qui apporte des modifications à leur environnement. Il s'agit donc de s'attarder dans ce troisième chapitre sur le coût financier mais aussi affectif que l'opération de Tram 13 Express aura pour certains de ces habitants les plus proches des voies.

Ce projet admet effectivement un coût et c'est aussi un coup dur pour les habitués du mode de vie « auto-centré », aujourd'hui à remanier. Cela pose d'ailleurs les questions suivantes : la population périurbaine n'est-elle pas prédestinée aux conflits ? S'agit-il de nimbystes par excellence ? Il s'agit d'une population particulièrement exposée à la contraction des espaces ruraux étant donné la pression foncière et l'urbanisation du périurbain conséquente, qui s'exercent sur ces territoires au profit de la métropolisation. Il n'est donc pas rare de voir s'exprimer en particulier ces individus. Mais alors, quelle est la capacité de résilience de ces habitants, propriétaires d'un petit bout de périurbain ouest francilien ?

C'est autant de questions auxquelles nous allons tenter de répondre ci-dessous au regard des témoignages d'individus touchés au plus proche par le projet de tram-train Yvelinois, des propriétaires ayant réagi au cours des enquêtes publiques et lors d'échanges plus informels sur le terrain ou par téléphone. Pour ce faire, nous nous baserons en partie sur des entretiens téléphoniques semi-directifs, réalisés avec trois propriétaires parmi quatre vendeurs au Domaine du Parc à Noisy-le-Roi, rencontrés initialement lors d'état des lieux avant travaux. Le dernier vendeur, ne souhaitant pas nous communiquer son ressenti, fut écarté des entretiens. Nous évoquerons donc dans un premier temps les propriétaires d'une ambiance ainsi que d'un mode de vie et d'habiter. Ensuite, nous aborderons l'absence de conflit marqué au profit de remises en question de la légitimité du projet et du décideur et enfin, en dernier point, il sera question de faire ressortir les preuves non négligeables d'une opposition.

I. Les propriétaires d'une ambiance, et d'un mode de vie et « d'habiter »

Les habitants du périurbain Yvelinois concernés par le projet de Tram 13 Express sont variés. Il s'agit autant de personnes physiques que morales, locataires que propriétaires qui pratiquent au quotidien ce territoire. Or, le parti pris fut de prendre en considération dans ce projet de fin d'études essentiellement les habitants, personnes physiques, et propriétaires localisés au plus proche des voies. Cette part de la population périurbaine est propriétaire d'un terrain dont la valeur fluctue, par la future mise en service de la ligne de tram pour certains, ou par l'augmentation du trafic pour d'autres sur les portions de l'ancienne GCO ré-ouverte à partir de 2004.

Effectivement, certains équipements d'utilité publique sont parfois à l'origine d'une dévaluation du foncier ou bien immobilier. C'est notamment le cas d'une ligne de transport de voyageurs, au même titre qu'une autoroute ou une variété d'autres infrastructures nécessaires, mais que chacun se refuse à avoir à proximité de son chez-soi. Ce phénomène est courant et porte le nom de nimbyisme dans lequel l'anticipation des risques et conséquences, dont la dévaluation immobilière, jouent beaucoup. La valeur immobilière d'un bien est alors fonction d'une multitude de facteurs parmi lesquels l'environnement tient une place importante. Elle sera dévaluée au regard de son caractère plus ou moins répulsif, la ligne de tram-train semblant moins rebutante qu'une centrale nucléaire ou bien qu'un incinérateur de déchets. De même, bien que la proximité à la gare soit une source de valorisation immobilière et foncière, les voies ferrées ont un impact plus négatif sur ces valeurs.

De fait, la ligne de tram-train Yvelinois s'inscrit en complète opposition avec le mode de vie choisi par les actuels et/ou quelques futurs propriétaires du périurbain et cela notamment dans les Yvelines. Il faut rappeler que ce territoire concerné par l'arrivée du Tram 13 Express, se compose des communes les plus riches de France participant à faire du département le troisième plus riche du pays. La qualité environnementale, patrimoniale fait sans aucun doute partie des critères de localisation de ces propriétaires et habitants du périurbain.

Ces populations ont fait un choix de vie qui les destine à habiter à environ trente kilomètres de Paris mais dans un environnement qu'elles jugent de meilleure qualité que l'urbain, car plus apaisé face au rythme parisien. Il ne s'agit donc pas de simples propriétaires d'un foncier dans le périurbain mais bien de « propriétaire[s] d'une ambiance »⁸⁶ selon les termes de Thierry Kirat et André Torre. Or ceci est remis en question par le ré-usage de l'ancienne voie ferrée de la Grande Ceinture Ouest. La mitoyenneté de ce projet remet en cause l'ambiance du lieu étant donné la coexistence de deux activités qui ne se conjuguent pas idéalement. Dans un futur proche il sera

⁸⁶ Kirat Thierry et Torre André. « *Territoires de conflits. Analyse des mutations de l'occupation de l'espace* » L'Harmattan. 2008. p. 101.

question d'« usages conflictuels de l'espace »⁸⁷ puisque nous pouvons imaginer que l'habitant le long des voies subira la circulation quotidienne des voyageurs, navetteurs.

Au-delà de la remise en cause de la valeur économique du foncier et du bâti qui le compose, l'opération linéaire a une incidence sur la tranquillité de ces propriétaires et habitants qu'il n'est pas aisé d'anticiper ni de contester. L'évaluation des conséquences et retombées des projets est certes, prise en compte dans la réalisation d'infrastructures publiques en tenant compte du bien-être et de rentabilités financières, mais ce n'est pas chose facile, d'où les nombreux débats qui en découlent. Il y a un « arbitrage des impacts et l'allocation des droits et nuisances », cependant les nuisances sont-elles quantifiables ?

Quant est-il du cadre de vie paisible, de la sauvegarde de l'environnement, la réduction ou lutte contre les nuisances sonores, visuelles ou autres ? Au même titre que la dévaluation foncière et immobilière, la pollution visuelle et sonore est au coeur des préoccupations des individus affectés de manière directe. Ces derniers sont le plus souvent propriétaires de pavillons dans les Yvelines et défendent ainsi leur qualité de vie et leur tranquillité étant donné que nous venons « perturber leur « petit bonheur ». »⁸⁸ ainsi que leur « espace social valorisant, proche de la nature et procurant bien-être et sécurité »⁸⁹.

« La position géographique de rurbain dessine en outre un profil sociologique d'opposants potentiels : les habitants issus des classes moyennes ayant choisi de fuir la ville en faisant l'acquisition d'une habitation, et en [s']investissant ainsi dans le territoire. »⁹⁰ Qu'en est-il de la périphérie périurbaine Yvelinoise concernée par l'opération de tram-train ? Est-ce un territoire prédisposé aux contestations ou bien n'est-il qu'un lieu de questionnements et non pas de conflits ? C'est justement ce que nous allons développer ensuite.

II. Un « conflit » révolu au profit de questionnements autour de la légitimité du projet et du décideur

Un conflit n'est autre qu'une opposition plus ou moins violente entre un ou plusieurs acteurs (individu ou collectif) qui défendent des opinions, des intérêts, des valeurs, des modèles culturels, etc.. C'est l'expression d'exigences divergentes et plus ou moins conciliables selon la

⁸⁷ Ibid. p. 141.

⁸⁸ Marchal Hervé et Stébé Jean-Marc. « *La France périurbaine* ». Que sais-je ?. 2018. p.53.

⁸⁹ Ibid.

⁹⁰ Blatrix C. Deroubaix J-F. Jobert A. Le Floch Y. « *Evaluer, débater ou négocier l'utilité publique ? Ménager le territoire : mémoire des acteurs et interactions des projets.* » Les collections de l'intérêts. 2001. p. 16.

violence du conflit, soit la manifestation d'un mécontentement et d'un « engagement crédible »⁹¹ par des acteurs. Mais qu'en est-il de la conflictualité des habitants propriétaires d'un petit bout de périurbain, vis à vis du projet de Tram 13 Express ?

Avant toutes choses, rappelons que le projet de tram-train a fait couler de l'encre depuis son annonce. C'est particulièrement en 2016, à la veille des travaux qu'il fit l'objet d'inquiétudes ainsi que de mécontentements. Cela venait de la part des élus de l'opposition et de diverses associations locales de préservation de l'environnement et du patrimoine le long du tracé. Cependant, l'opposition habitante fut moins médiatisée que les avis politiques. Étant donné que les communes avaient reconnu le projet d'utilité publique en 2014, il s'imposa le moins violemment possible à ces derniers. Effectivement, le projet a tenu compte au mieux, des remarques lors des divers échanges publics afin d'apporter des solutions viables et en accord avec la préservation de la qualité patrimoniale et paysagère.

Aujourd'hui, nous ne constatons pas de conflit à part entière mais une remise en cause du projet par sa proximité aux pavillons et de la légitimité de son instigateur. C'est effectivement ce qui transparaît dans certains échanges informels, qui ont eu lieu lors d'état des lieux avant travaux, pour le compte de la SNCF sur les propriétés en bordure de voies ferrées.

C'est en phase travaux, dans l'anticipation de la mise en service du tram-train que le projet est remis en cause par sa mitoyenneté. Cet « espace du troisième type »⁹² peut opposer des voisins entre-eux ou bien des propriétaires fonciers, à une opération riveraine visant à urbaniser le territoire. C'est ce deuxième cas qui s'applique dans le périurbain Yvelinois conquis par l'essor d'une infrastructure de tram-train. L'intrusion d'un objet, de personnes ou tout autre chose sur un territoire vécu, qui tantôt doit rester plein ou vide pour conserver les habitudes et les représentations, est ainsi à l'origine de conflits ou de frictions entre acteurs. Le tram 13 n'échappe pas à ces frictions. Les manifestations citoyennes « au nom des nuisances avérées, supposées ou anticipées du projet au niveau local »⁹³ interrogent alors le bien-fondé des désaccords. Effectivement, la remise en cause de la fiabilité des études vis à vis d'éléments non estimables et écartés par son calcul s'illustre aussi difficilement qu'il s'estime. C'est pourquoi, ni décideur, ni impactés n'ont tort ou raison car ils sont tous deux motivés par des intentions divergentes mais qui semblent louables.

⁹¹ Depraz Samuel, Cornec Ute, Grabski-Kieron Ulrike, (dirs.). « *Acceptation sociale et développement des territoires.* » Lyon, ens Éd., coll. Sociétés, Espaces, Temps, 2016. p. 15.

⁹² Kirat Thierry et Torre André. « *Territoires de conflits. Analyse des mutations de l'occupation de l'espace* » L'Harmattan. 2008. p. 92.

⁹³ Vu Pham Hai, Kirat Thierry, Torre André, « *Les conflits d'usage dans les espaces ruraux et périurbains. Le cas des infrastructures franciliennes* », *Économie rurale*, 2012/6 (n° 332), Paragraphe 46. URL : <https://www.cairn.info/revue-economie-rurale-2012-6-page-9.htm>

Cette proximité est à l'origine de dévalorisation financière du foncier mais aussi de la qualité de vie du propriétaire d'une ambiance, mobilisant comme argument notamment dans les Yvelines, l'impact du projet sur l'environnement proche. A titre d'exemple, le défrichage et déboisement le long des voies est au coeur des inquiétudes de 12% des propriétaires en bordure de voies ayant été rencontrés lors d'états des lieux avant travaux entre novembre et janvier sur les communes de Noisy-le-Roi et Etang-la-Ville. L'absence ou l'abondance de végétaux sur ce seuil est source de pollution visuelle comme souligné par ces propriétaires tout au long du tracé, au cours de référés, d'entretiens téléphoniques et lors des enquêtes publiques. Mais cette proximité est aussi nécessaire pour le décideur qui fait ré-usage d'anciennes voies ferrées ne consommant pas plus d'espace qu'il ne doit. En bref, il s'agit simplement de la conséquence d'une proximité territoriale donnant lieu à un « verrouillage spatial (...) à l'origine de phénomènes de congestion, de chevauchement ou d'excessif voisinage »⁹⁴ qui remettent en question la valeur que chacun accorde à sa parcelle et au périurbain plus largement.

Par ailleurs, la légitimité des initiateurs du projet est remise en cause par certains habitants et propriétaires les plus proches du tracé tout comme la légalité juridique et administrative, procédurale de prise de décision ainsi que le caractère « d'utilité publique » du projet de Tram 13 Express. Cela s'inscrit dans une tendance plus large et générale. Ces remises en question sont de plus en plus courantes selon André Torre, tout comme la conflictualité au sein de la société « post-politique »⁹⁵ visant à infléchir ou reculer la décision par les litiges. Cela fait suite à un schéma qui perdura longtemps : celui de la longue tradition du décideur avec un pouvoir quasi-absolu. A titre d'exemple et de contextualisation, Samuel Depraz, Ute Cornec et Ulrike Grabski-Kieron évoqueront d'ailleurs une « « crise » de la décision politique »⁹⁶ et une perte potentielle de légitimité d'un état qui fut longtemps souverain, en France particulièrement.

Ces auteurs rappellent aussi que bien souvent, le manque de preuves en faveur de l'utilité publique encourage les citoyens à se positionner en tant que victimes. C'est d'ailleurs en partie le cas pour le projet de Tram 13 Express, où certains propriétaires, notamment à l'Etang-la-Ville, évoquent leur sentiment d'illégitimité face au poids du/des décideur(s). Parfois, cela peut aller jusqu'à constituer une source de conflits dont le but est de « constater et dénoncer une insuffisance estimée de l'action publique », mais ce n'est pas le cas à l'heure actuelle sur ce territoire.

⁹⁴ Kirat Thierry et Torre André. « *Territoires de conflits. Analyse des mutations de l'occupation de l'espace* » L'Harmattan. 2008. p. 262.

⁹⁵ Depraz Samuel, Cornec Ute, Grabski-Kieron Ulrike, (dirs.). « *Acceptation sociale et développement des territoires.* » Lyon, ens Éd., coll. Sociétés, Espaces, Temps, 2016. p. 17.

⁹⁶ Ibid, 2016. p. 17.

III. Les preuves non négligeables d'une opposition localisée ?

Au-delà des remises en question de ces statuts, actions et discours, il semblerait qu'il existe aussi d'autres formes de résistances infimes mais bien présentes sur le territoire de projet, et cela de façon très localisée. C'est justement ce que nous allons évoquer dans ce troisième point, au prisme des comportements de propriétaires en bordure de voie (entre vingt et cinquante mètres). Parmi les trois réactions possibles de la part des riverains face à un projet d'infrastructure selon Vu Pham Hai, Kirat Thierry et Torre André, c'est le « loyalty » qui prédomine, suivi de près de l'« exit » sur une portion en particulier du tracé.

Effectivement, la majorité des individus affectés par le futur projet de Tram 13 Express est dans l'acceptation sans option ni opinion affirmée, mais se tient informée en attendant les prochaines élections, comme pourraient le définir ces auteurs économistes traitant aussi des conflits territoriaux. Cependant la réaction de tous ces propriétaires n'est pas uniforme. L'exception concerne une banlieue pavillonnaire par excellence à Noisy-le-Roi, portant le nom du « Domaine du Parc ». Sur un échantillon de 19 pavillons à proximité immédiate de la voie ferrée, remise en service en 2004 et sur laquelle l'affluence va croître avec l'arrivée du futur tram-train, quatre propriétaires indiquaient au mois de novembre 2018 que leurs maisons étaient en vente. Vingt et un pour-cent des habitants et propriétaires de ce panel font le choix de fuir le territoire. Le modèle « exit » est ainsi prédominant localement avec le déménagement et la revente du bien.

La vente de ces biens et le départ de cette population est-elle la conséquence directe de l'essor du tram-train ? N'est-il qu'un exhausteur à une décision amorcée il y a déjà quelque temps ? Selon les propos tenus par trois des quatre propriétaires et vendeurs du « Domaine du Parc » à Noisy le Roi ce n'est pas le cas, puisque le tram-train était un élément manquant au territoire, lui même décrit comme mis à l'écart jusqu'alors. Il vient pallier leurs besoins en terme de déplacements quotidiens et/ou plus exceptionnels qui jusqu'ici étaient assouvis par l'automobile. Or, bien que les arguments de vente évoqués, concernent des évolutions de projets de vie plus personnels, ils se heurtent à la remise en cause du calme et de la tranquillité pour lesquels ces résidents avaient élus domicile à Noisy le Roi et particulièrement au sein de cette résidence « où il fait bon vivre »⁹⁷. Ils se confrontent aussi au caractère « ambitieux » du projet pour lequel les résidents consentent mais émettent une certaine méfiance, en utilisant chacun le conditionnel pour décrire la viabilité du projet. Pour trois de ces personnes, le tram-train est une solution pertinente sur le papier mais sa viabilité est fonction d'autres facteurs, tels que la multimodalité (nécessité selon certains de parkings relais) et la ponctualité.

⁹⁷ Le Domaine du Parc - Noisy le Roi. URL : <https://ledomaineduparc.org>.

L'échantillon sur lequel nous nous basons peut être considéré comme réducteur. Il faut dire que sur l'ensemble des propriétés en bordure immédiate de voies ferrées (soit entre vingt et cinquante mètres) qui furent expertisées, seules dix propriétés sont en vente. Cela représente uniquement 8,6% sur les deux tiers du tracé, soit entre les communes de Noisy-le-Roi et l'Etang-la-Ville. Cependant, trois d'entre-elles se destinent au projet de résidences seniors autour de la station de Bailly et quatre se localisent sur une bande de deux-cent-cinquante mètres au sein de la même banlieue pavillonnaire. De plus, cette proximité est plutôt restrictive et cela pourrait faire l'objet dans le futur (2 ans en moyenne), d'un suivi SPDC des propriétaires dans une bande de cent-cinquante mètres minimum des voies ferrées, pour la confirmation ou invalidation des départs de population.

Quoi qu'il en soit, cette réaction est une preuve indirecte mais non négligeable d'une résistance de la part de ces individus qui sont propriétaires, autant d'une ambiance que d'un foncier et pour qui, la valeur de leur environnement surpasse leur attachement à leur bien et potentiellement au territoire plus largement. Cette réaction peut être mise en comparaison avec celle vis-à-vis du dispositif en défaveur des voitures dans le centre ville de Lyon qui ne prend pas. Effectivement, dans les deux cas il y a une résistance des populations vis à vis des incitations à l'adhésion au projet et indirectement au transfert modal.

Etant donné que l'usage de la voiture est de plus en plus mal vu, cela « mène à un sentiment d'obligation morale » au changement de mode de déplacement au sein de la population du Grand Lyon. »⁹⁸ Mais n'est-ce pas aussi le cas dans les Yvelines avec le Tram 13 Express ? A Lyon, les incitations, contraintes sont perçues comme une véritable pression sur les usagers qui se sentent obligés de modifier leurs comportements en conséquence. Bien qu'il n'y ait pas de position claire sur ce sujet, nous pouvons nous attendre à une persistance dans l'usage de l'automobile à la suite de l'application de cette politique. Il n'y a pas d'adoption en masse, bien au contraire, la voiture reste le mode prédominant dans les déplacements quotidiens de l'agglomération Lyonnaise. Cette persistance malgré les contraintes sans affirmation franche d'un mécontentement est perceptible aussi dans les Yvelines. Dans ce territoire la notion de « pression » est réfutée par certains mais cela est relatif à chaque individu qui pratique le territoire de manière subjective. Il n'est pour autant pas question d'une modification dans l'immédiat des comportements, selon les entretiens réalisés avec les trois vendeurs. De surcroît, la vente des pavillons est d'une certaine manière, le reflet d'un refus de mutation d'un mode de vie.

Cette opposition localisée est fonction de la valeur accordée par ses habitants et vendeurs, au projet de Tram 13 Express et au périurbain Yvelinois en mutation. Elle vient compléter une

⁹⁸ Depraz Samuel, Cornec Ute, Grabski-Kieron Ulrike, (dirs.). « *Acceptation sociale et développement des territoires.* » Lyon, ens Éd., coll. Sociétés, Espaces, Temps, 2016. p. 112.

variété de signes annonciateurs, précédemment évoqués, d'évolutions démographiques et territoriales espérées par les décideurs et professionnels fonciers, immobiliers, de l'aménagement, etc. C'est pourquoi nous mettrons en discussion l'ensemble des discours, valeurs et intentions des acteurs au sein de la troisième partie qui va suivre, desquels pourrait découler des solutions adaptées.

Partie 3

Amoindrir l'impact du changement de statut du périurbain par le T13 Express, sur les populations et le territoire

La valeur accordée au périurbain Yvelinois est subjective, et c'est ainsi que le projet de Tram 13 Express se projette sur ce territoire et perturbe les représentations que certains s'en font. Le changement de la valeur et du statut du périurbain ouest francilien par le Tram 13 Express, aux yeux des trois catégories d'acteurs que nous venons de citer plus haut, ont une incidence sur les populations actuelles mais aussi sur le territoire. Effectivement, chacun en sa qualité d'acteur mise plus ou moins sur le devenir de ce périurbain au regard du projet avec lequel il faudra composer. Certains fuiront au profit d'autres, attirés par la prospérité d'une telle opération et du foncier qui lui est contigu. Chaque acteur partiellement rationnel fera des choix relatifs à ces normes, valeurs et intérêts en pariant sur les conséquences territoriales du projet.

Cependant, l'acceptation sans opinion des propriétaires en faveur du projet lui même, ici le Tram 13 Express, cache parfois des intentions contraires. L'acceptation ne vaut pas acceptation, si nous considérons ce dernier terme comme le degré supérieur de l'acceptation. Effectivement il s'agit de l'assimilation de l'innovation, soit le tram-train dans notre cas d'étude, aux normes et valeurs du groupe social concerné. Lorsqu'il n'y a pas acceptation, les individus ont tendance à fuir le territoire de projet sans manifestation en amont ni avis tranché sur l'opération qui vient perturber leur normes et valeurs. Or cette fuite de la population actuelle n'est pas toujours bénéfique pour le périurbain puisqu'il encourage le développement d'autres espaces plus ou moins urbanisés jusqu'alors. C'est pourquoi il en résulte les questions suivantes : Comment travailler la résilience des populations périurbaines face au développement du projet et du territoire de projet ? Comment contrôler et orienter le développement territorial en faveur d'un compromis bénéfique pour le périurbain Yvelinois ainsi que pour ses résidents actuels mais aussi futurs ?

Nous résumerons donc dans un premier chapitre, le projet utile et ambitieux de Tram 13 Express, orientant le renouvellement de la population et du territoire attendu par les décideurs et professionnels fonciers et immobiliers, de l'aménagement. Ensuite, nous nous consacrerons aux solutions éventuelles pour parer aux conséquences de ce renouvellement territorial et démographique. Il s'agira dans un deuxième point de s'attarder sur les bénéfices du travail de l'acceptation du projet, en garantissant aux populations des besoins essentiels tout en conservant les éléments qui participent à leur choix de vie. Enfin, dans un troisième et dernier chapitre nous nous pencherons sur la possibilité d'orientation de l'attractivité et de l'urbanisation du territoire pour un développement viable et accepté de tous.

Chapitre I – Un projet qui fait l’objet de doutes, amorçant une ouverture du territoire encore carencé

La maîtrise d’ouvrage en tant que décideur, les professionnels fonciers, immobiliers et de l’aménagement, mais aussi les habitants au plus proche des voies du futur tram train sont autant d’acteurs influant sur le présent et le futur de ce territoire. Nous avons évoqué de façon distincte dans la partie précédente, les représentations de chacun de ces individus quant au périurbain et sa future desserte par le Tram 13 Express. C’est pourquoi, il est à présent nécessaire de recouper leurs discours afin de mettre en lumière les représentations, attentes, intentions et actions de chacun. Il s’agira d’en faire émaner les perspectives territoriales et démographiques communes pour ce périurbain, en infirmant ou non l’hypothèse de départ ainsi que les limites, les solutions et/ou alternatives envisageables en conséquence.

Pour rappel, nous nous basons sur plusieurs documents et entretiens. Les intentions et volontés de la maîtrise d’ouvrage, sont largement retranscrites au sein d’un site internet dédié au Tram 13 Express. C’est donc sur ce support d’information que nous continuons à nous appuyer et particulièrement avec sa Foire Aux Questions et les cinq documents d’informations sur le projet qu’il contient. En parallèle, nous ferons raisonner le discours d’un employé de l’Etablissement Public Foncier d’Ile de France avec lequel fut réalisé un entretien téléphonique au sujet de sa vision, de et pour, le territoire périurbain Yvelinois de projet. Enfin, les ressentis et intentions des habitants au plus proche des voies seront traités en complément et se basent sur des entretiens téléphoniques réalisés avec trois des quatre propriétaires vendant leur biens au Domaine du Parc à Noisy-le-Roi, mais aussi sur les comptes rendus de référés avant travaux et rapport d’enquête(s) publique(s).

A première vue, il ressort de l’ensemble de ces discours le caractère utile mais ambitieux du projet qui fait l’objet de méfiance de la part de certains acteurs. C’est notamment ce que nous aborderons dans un premier point. De plus, dans un second temps nous mettrons en avant la vision commune de ces acteurs vis à vis de l’opération, orientant autant le dessein que le dessin du périurbain Yvelinois, en dopant son urbanisation. Enfin, nous noterons en dernier point, l’attractivité du territoire permise par le projet de tram-train qui cependant n’exempte pas toutes les carences du territoire.

I. Un projet utile et ambitieux mais objet de méfiance, qui doit faire ses preuves

Avant toutes choses, il faut rappeler que le projet de Tram 13 Express fut reconnu d’utilité publique en 2014 par arrêt préfectoral. De fait, c’est un projet qui est identifié par

l'autorité publique comme ayant un intérêt collectif. Il est donc officiellement reconnu comme « utile » pour une même communauté et/ou un même territoire, car il sert les intérêts de ceux-ci en s'inscrivant en faveur du bien commun. Le projet cherche en effet à satisfaire les besoins d'un maximum d'usagers et à leur être profitable de par son efficacité et sa nécessité. La réalisation de l'opération linéaire de tram-train est en partie conditionnée à son utilité publique.

Le caractère utile est confirmé lors des entretiens avec notre contact de l'EPFIF et trois des quatre propriétaires du « Domaine du Parc » à Noisy-le-Roi vendant leur maison. Effectivement, tous soutiennent qu'il constitue l'élément manquant jusqu'alors dans ce périurbain, offrant ainsi une alternative à la voiture d'autant plus viable qu'elle relierait les lignes de transiliens et de RER. Le professionnel foncier y voit un intérêt au report modal avec la nécessité de réduction des embouteillages sur le réseau viaire. Cependant, pour l'un de ces habitants il est d'abord considéré comme « ambitieux » au regard de la première réouverture infructueuse de l'ancienne GCO en 2004, bien que pertinent. Cette vision appuie la notion de « pari » sur l'avenir qui est évoqué par Valérie Péresse dans l'éditorial d'un des supports d'informations du Tram 13 Express paru en juillet 2018⁹⁹.

Ainsi, les habitants du Domaine du Parc restent plus nuancés que le professionnel foncier, en faisant usage du conditionnel pour décrire la pertinence et particulièrement l'utilité du projet. Effectivement, ils conditionnent l'utilité à la ponctualité des trains et la qualité des espaces multimodaux. Selon ces propriétaires, le projet devient utile dès lors qu'il est plus aisé ou bien équivalent d'en faire usage que l'automobile.

C'est pourquoi, la crainte vis à vis d'une complexité à se garer aux abords des stations est un des arguments qui revient dans le discours de trois des habitants et vendeurs. En effet, le Domaine du Parc reste éloigné de la station d'où le recours à l'automobile pour se rendre jusque celle-ci et la nécessité de stationner un véhicule. Pour se rendre à la station actuellement en service, l'un de ces habitants de Noisy-le-Roi expliquera qu'il continue à se déplacer en voiture parce que le domaine du parc est un peu excentré, mais aussi pour des raisons pratiques.

De plus, la régularité des trains est un facteur qui conditionnera selon eux, en tant qu'utilisateur, le report modal. Il s'agit « d'avoir des trains qui partent à l'heure, avoir des trains tout simplement » selon une de ces habitantes et vendeuse, pour faire changer les modes de vie et les mobilités. C'est autant de critères conditionnant l'utilité et donc indirectement la réussite de ce projet selon ces habitants.

⁹⁹ IDF M « *Lettre info n°9 : La Grande ceinture Ouest ouvre une nouvelle page de son histoire.* », Lettre éditée par Île-de-France Mobilités, Directeur de publication : Laurent Probst, Conception-réalisation : Sennse. Juillet 2018. p. 2. source internet : http://stcyr-stgermain.tram13-express.fr/download/supports_dinformation/document_sur_le_projet/13760-lettre-info-N9.pdf

Bien qu'il s'agisse d'un tram-train nécessaire au territoire, il y a une méfiance qui persiste de la part des populations actuelles tant que la viabilité du projet n'est pas prouvée et approuvée. C'est un projet qui selon eux doit faire ses preuves et pour lequel les discours des décideurs en faveur de la multimodalité et de l'affluence accrue des trams-trains ne suffisent pas à son acceptation.

Le projet est donc pertinent mais son utilité théorique bien que reconnue par ces habitants, propriétaires à Noisy-le-Roi, doit être appuyée et démontrée lors de la mise en service. Il en est de même avec ses conséquences sur l'environnement avoisinant. C'est ce qui ressort de ces mêmes échanges téléphoniques, au sujet de la future pollution sonore de ce mode de transport situé entre vingt et cinquante mètres des biens. Les propriétaires se renseignent sur les discours de la SNCF Réseau et d'IDF Mobilité quant à la réduction de ces nuisances étant donné la mise en place d'un nouveau matériel roulant. Cependant, la théorie ne vaut pas la pratique selon eux, notamment au regard de l'augmentation du trafic annoncé aux heures de pointes et les weekends. Cet argument met en lumière l'orientation du dessein/dessin du périurbain Yvelinois qui mute au rythme de ce projet linéaire. C'est justement ce, sur quoi nous allons nous attarder par suite.

II. Orienter le dessein/dessin du périurbain Yvelinois en dopant l'urbanisation

Le projet de Tram 13 Express oriente la composition du territoire, à laquelle il tente d'anticiper et de répondre. Il est attractif étant donné qu'il facilite l'accès à ce territoire en réduisant les temps de parcours jusqu'à ces espaces grandement qualitatifs aux abords de Paris. Il s'accompagne ainsi de la construction de logements, services et activités sur les communes qu'il traverse.

Cette urbanisation complémentaire est attendue par les instigateurs du projet, pour un renforcement de sa viabilité, légitimité et utilité car répondant à une demande ajustée et croissante. C'est pourquoi, la maîtrise d'ouvrage (composée d'IDF Mobilité, SNCF Réseau et SNCF Mobilité) planifie un achalandage en fonction d'estimation du nombre d'usagers actuels et futurs. Ces estimations et études sont réalisées par IDF Mobilité qui coordonne le projet tel un chef d'orchestre en tenant compte d'une multiplicité de facteurs, comme la présence de pôles d'emplois qui composent ce périurbain Yvelinois.

De plus, les professionnels fonciers, immobiliers et de l'aménagement font eux aussi le pari de cette urbanisation croissante aux abords des stations premièrement et ensuite plus généralement à l'échelle des communes traversées. Notre contact de l'EFIF annonce un effet tram léger à venir sur la composition du périurbain qu'il dessert. L'influence de ce dernier est à relativiser en

comparaison de l'arrivée d'un métro ou d'un RER sur le territoire mais une légère mutation est annoncée. Ainsi, la densification autour du rail se matérialise peu à peu au sein des communes parcourues par le tram-train, comme c'est le cas à Bailly. A cela s'ajoute les propos d'un agent immobilier tenus auprès d'un propriétaire vendant sa maison, au Domaine du Parc à Noisy-le-Roi. En effet, il confirme le caractère attractif du tram-train qui selon lui vient valoriser le territoire et facilite les ventes de biens aux alentours.

En complément, ce même propriétaire évoqua les nombreuses constructions en cours le long de la départementale 307 au-delà des communes concernées par le projet. Effectivement, il cita à titre d'exemple l'urbanisation des communes de Saint-Nom-la-Bretèche et de Feucherolles à une dizaine de minutes en voiture de Noisy-le-Roi et Bailly. (Fig 13). C'est d'ailleurs vers ces communes qu'il envisagea d'élire domicile après la vente de son bien. Nous pourrions penser que cela infirme l'hypothèse de départ au sujet de la fuite de la population actuelle toujours plus loin dans le périurbain, or c'est un argument à relativiser. Il semblerait plutôt que ces habitants restent globalement dans la même zone géographique, soit dans un rayon de dix kilomètres autour de Noisy-le-Roi. Effectivement, deux autres habitants détailleront leurs souhaits de se rapprocher du Chesnay ou de Vaucresson.

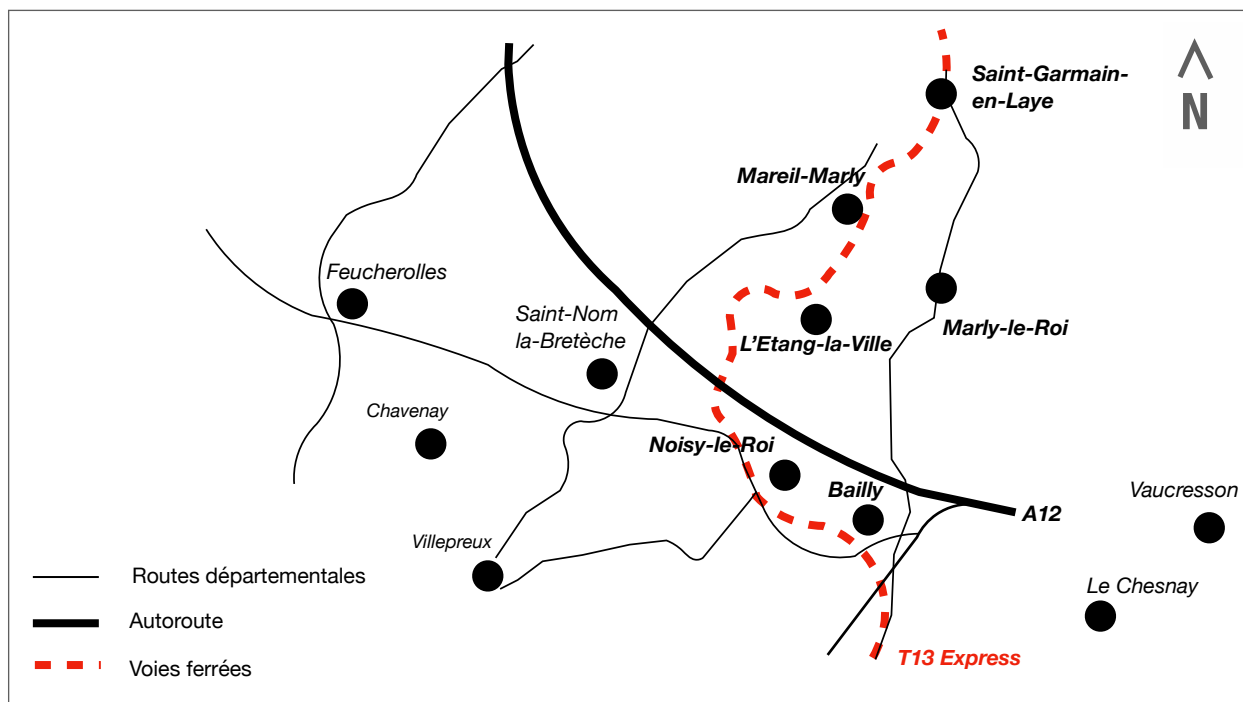


Figure 13 : Schéma du secteur de projet et des communes touchées par l'urbanisation induite par le Tram 13 Express
 Source : Personnelle

Par ailleurs, l'urbanisation résultant de l'arrivée du Tram 13 Express évoquée ci-dessus, n'est pas sans conséquence sur l'environnement et elle reste difficile à contenir par les communes périurbaines, confirmant ainsi la seconde partie de l'hypothèse de départ. Il n'est pas

aisé pour ces communes de nuancer l'urbanisation de leur territoire, puisqu'elles subissent une pression étatique en faveur de la construction de logement qui semble contradictoire avec celle de la préservation d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Le déficit en logement nécessite de faire une concession importante sur ce foncier qualitatif qui se raréfie et cela d'autant plus lorsqu'un projet tel que le Tram 13 Express devient une des composantes de ce territoire.

De fait, en orientant la manière dont se dessine ce périurbain Yvelinois de Saint-Cyr-RER à Saint-Germain-RER, le projet remet en cause la qualité paysagère et patrimoniale du territoire. Il s'agit là de deux points sur lesquels les décideurs se sont particulièrement attardés dans le cadre du projet de Tram 13 Express lui-même, afin de limiter l'altération de ces espaces forestiers, agricoles et pour partie patrimoniaux. Effectivement, le projet se plie aux exigences patrimoniales de nombreux acteurs dont l'architecte des bâtiments de France et l'architecte en chef des monuments historiques. Cela nécessite la conservation des perspectives du château de Versailles. De surcroît, il cherche à réduire au mieux ses effets sur la faune et la flore environnante, tout en compensant l'usage d'une portion de la forêt de Saint-Germain-en-Laye. Un reboisement d'une surface quatre fois plus importante viendra compenser son action destructrice.

Cependant ces actions ont pour but de compenser les conséquences directes du projet sur le périurbain qu'il traverse (liées à l'environnement par exemple). Les répercussions indirectes, tel que l'urbanisation autour du rail, semblent du ressort des gestionnaires de ces territoires. De plus, le terme « environnement » désigne un contexte dans lequel évoluent des individus. Il comprend donc des éléments objectifs (qualité de l'air, sonore, etc) et subjectifs (qualité paysagère, etc) de plus ou moins grande proximité. Or, il semblerait que l'accent ait été mis sur le grand paysage mais moins sur le paysage de proximité. C'est ce qui ressort des échanges avec les habitants et vendeurs à Noisy le Roi qui s'interrogent encore sur l'éventuelle pollution visuelle et sonore engendrée par ce projet. Remettant en cause pour partie leur cadre de vie paisible, à proximité de la forêt domaniale de Marly le Roi, c'est une des origines à leur déménagement dans des communes situées à dix kilomètres en moyenne de leur domicile actuel.

En bref, l'opération linéaire de Tram 13 Express est un prétexte à l'urbanisation et cela influe sur l'environnement mais aussi et surtout sur la démographie du territoire. L'attractivité du projet encourage l'urbanisation du périurbain Yvelinois et cela à destination d'une nouvelle population qui vient aussi racheter des biens existants. En conséquence certains habitants quittent Noisy-le-Roi pour des communes contiguës ou bien situées, dans un rayon de dix kilomètres. Nous pouvons dès lors parler d'un renouvellement de population qui s'amorce et que nous détaillerons au sein de ce troisième point.

III. Une attractivité du territoire qui n’efface pas toutes ses carences

Le projet de Tram 13 Express est un dopant de l’urbanisation et du renouvellement de population sur le territoire Yvelinois qu’il parcourt. En effet chacun des acteurs évoqués ci-dessous s’accorde à dire que le projet sera et est déjà attractif pour de nouvelles populations, alors même qu’il n’est pas encore en service.

Pour rappel, les communes périurbaines Yvelinoises traversées par le Tram 13 Express se composent en grande partie d’une population aisées et vieillissante. La figure ci-contre (Fig 14) témoigne de la présence importante de retraités dans les Yvelines ayant d’ailleurs augmentée entre 2010 et 2015. Ils sont suivis de peu par des ménages aisés, aux professions intellectuelles supérieures. A titre d’exemple, c’est aussi ce qui ressort au sein du PADD de Bailly qui met en avant les orientations en faveur



Figure 14 : Ménages par catégorie socioprofessionnelle de la personne de référence
Source : INSEE.

de ces populations pour un développement équilibré. Cela fut d’ailleurs confirmé le 21/05 au détour d’un échange téléphonique avec le service urbanisme de la commune. Enfin, l’un des propriétaires vendant leurs biens à Noisy-le-Roi, confiera lors d’un entretien téléphonique que « Pendant longtemps beaucoup de gens reprochaient au parc : il y a beaucoup de vieux ! Parce que c’est la verdure, c’est bien on a pas trop de bruit, mais pour les enfants ? Qu’est ce qu’on va faire ? ».

Or aujourd’hui, le projet de tram-train Yvelinois bouscule légèrement cette composition. Il semble encourager l’attractivité du territoire à destination des ménages avec enfants ou sur le point d’en avoir. Ces arrivants dans le périurbain ont un profil qui correspond notamment au portrait que dresse Rodolphe Dodier (2012). Il décrira dans un contexte plus général une surreprésentation des familles constituées ou en devenir donnant lieu à une hétérogénéité sociale et ethnique. Il est donc un peu moins question de personne en fin de carrière professionnelle même si ce n’est pas à exclure.

C'est un fait qui reste à vérifier. Cependant, lors des entretiens téléphoniques avec trois des quatre propriétaires vendant leur maison à Noisy-le-Roi il semblerait que les futurs acheteurs appartiennent à la catégorie citée ci-dessus. L'un de ces vendeurs évoqua brièvement les visites de son bien qui avaient eu lieu depuis novembre. Si l'on s'en tient à ses propos, il mentionna que des familles avec enfants étaient intéressées et avaient effectué les visites.

Le choix de résidence de ces usagers s'effectue selon leur mode de vie ainsi que leur mobilité (Samuel Dapraz, Ute Cornec et Ulrike Grabski-Kieron, 2016). Cependant bien que leur décision d'habiter un territoire soit fonction d'un mode de vie incluant la mobilité quotidienne en transport en commun, ces usagers se heurtent aux carences que présentent les communes périurbaines desservies dans un futur proche par le Tram 13 Express.

Effectivement, ce nouveau mode de déplacement réduisant les temps de parcours et les distances intrapériurbaines mais aussi à Paris, participe à inclure ce territoire dans leur périmètre de recherche. L'intégration de ce territoire dans les décisions d'un panel plus large d'individus et futurs acheteurs est la conséquence de cette évolution de la desserte du périurbain Yvelinois mais cependant elle ne semble pas suffire.

D'après l'échange avec le même propriétaire que celui cité ci-dessus, il ressort que les visiteurs et potentiels acquéreurs se questionnent entre autres sur la proximité d'écoles et leur accessibilité mais aussi desserte. Lucide vis à vis de ces insuffisances et faiblesses que présente le territoire, cette personne souligne le manque chronique d'équipements à destination de populations plus jeunes. Ces carences ne semblent pas nouvelles mais desservent l'attractivité du périurbain amorcée par le projet de tram-train Yvelinois.

Il en est de même avec les établissements et/ou édifices médico-sociaux, à destination de la population vieillissante au sein de ce périurbain. Le manque significatif d'établissements semblables à des EHPAD et/ou des résidences séniors est connu de certaines communes. Bailly tente notamment de répondre à ces besoins. De plus, il en est de même quant à la pénurie de logements sociaux sur ces territoires qui est souligné par notre contact de l'EPFIF et souhaité par l'Etat, mais qui connaissent un essor que tardif, en réponse à des besoins restant légers sur ces territoires dont la population est majoritairement privilégiée et aisée.

En résumé, nous voyons s'amorcer les prémices d'un renouvellement et/ou complément de population au sein du territoire de projet. L'apport de population évoquée ci-dessus appuie le futur usage du transport en commun que développe la maîtrise d'ouvrage. C'est aussi ce sur quoi mise cette maîtrise d'ouvrage et les professionnels fonciers, immobiliers et de l'aménagement, qui construisent, vendent mais aussi revendent en conséquence du projet. L'agent immobilier

chargé de la vente du bien d'un des propriétaires du Domaine du Parc à Noisy-le-Roi, avait certainement un discours adapté à ses clients, mais nous noterons son enthousiasme quant à l'essor des ventes sur le territoire.

Cet accroissement s'explique par l'attrait d'une population plus jeune, qui se heurtent cependant à l'obsolescence du territoire de projet ayant longtemps refusé de muter. La distanciation aux équipements telles que les écoles (station de bus/train,...) et l'insuffisance en nombre de certains établissements ou édifices médicaux et/ou sociaux (EHPAD), contraste ainsi avec le projet de Tram 13 Express. Ce dernier, à l'inverse, dope l'attractivité du territoire et oriente les arrivées mais aussi les départs de population. Face au caractère polariseur grandissant de cette opération et ses conséquences territoriales et démographiques se confrontant à une réalité spatiale et des habitudes de vie, quelles solutions mobiliser pour la viabilité/durabilité d'un tel projet ?

Chapitre 2 – Travailler l'acceptance des populations préexistantes pour garantir des besoins essentiels en conservant les éléments structurants un choix de vie

Nous l'aurons compris, le Tram 13 Express influe sur l'attrait d'une nouvelle population qui vient compléter et renouveler celle préexistante, mais c'est aussi un projet qui dope l'urbanisation dans une moindre mesure. Cependant, si l'arrivée de nouvelles populations est notée, elle fait face à quelques départs de propriétaires qui voient leur cadre de vie chamboulé et amputé de son calme. Mais alors, comment lutter contre ces départs quand nous savons que le cadre de vie directement impacté par le projet, est un atout majeur contribuant au choix de résidence de certains; que les outils de communication de la maîtrise d'ouvrage ne sont pas toujours adaptés à la population, tout comme le territoire qui conserve des carences ?

Comment l'acceptance peut-elle être une solution pour garantir les besoins essentiels des populations actuelles et futures sans pour autant anéantir leur cadre de vie qualitatif et recherché ? Enfin, comment faire en sorte que chaque acteur joue le jeu et soit plus inclusif dans leur façon de penser et d'agir ? Afin de répondre à ces questions nous nous attarderons en premier lieu sur l'importance de l'analyse des conditions prédominantes à une résistance au projet. Il s'agira ensuite de minimiser la résistance au projet et à l'usage futur du tram-train en prenant le temps de sensibiliser chacun en communiquant d'avantage sur le projet. Enfin, l'orientation de la population vers des compromis sera évoquée en dernier point.

I. Analyser les conditions qui prédominent à la résistance

Les formes de résistance vis à vis d'un projet et de son arrivée sur un territoire peuvent être plurielles et vont croissantes malgré les nombreux outils mobilisés par les politiques publiques, afin d'infléchir le phénomène. C'est pourquoi, cela nous questionne sur les conditions prédominantes à la résistance de certains vis à vis de projets d'aménagements. Quels sont les facteurs qui légitiment localement le rejet, d'un projet d'infrastructure linéaire tel que le Tram 13 Express ? Afin de répondre à cette interrogation nous nous baserons sur les propos de Thierry Kirat et André Torre issus de leur ouvrage « Territoires de conflits. Analyse des mutations de l'occupation de l'espace » en traduisant leurs matérialisations sur le territoire de projet.

Ces auteurs mettent en avant cinq facteurs de légitimité locale en faveur du refus tout autant que de l'acceptabilité d'un projet d'infrastructure et/ou d'équipement linéaire. La forme et nature même du projet est un premier paramètre. Un aménagement linéaire fera l'objet d'une mobilisation moindre car démultiplié en plusieurs épacentres et non pas ponctuel. Le conflit aura tendance à la dispersion d'où une généralisation plus rare. Bien que mal perçus à échelle locale, les projets linéaires restent structurants et mieux perçus dès lors que nous dézoomons. C'est le cas du projet de Tram 13 Express qui semble mal vécu notamment par ces résidents contigus.

Par ailleurs, parmi ces éléments qui orientent la résistance d'un tel projet, il y a aussi les « réseaux de sociabilité »¹⁰⁰. L'expertise associative est parfois bénéfique en matière d'aménagement. Cependant, elle est le résultat d'une constitution en groupe(s) et association(s) de locaux, qui souhaitent infléchir une décision allant à l'encontre d'intérêts et de valeurs. Dans ce jeu de pouvoir entre politiques publiques et associations, des arguments tels que le coût social des nuisances (sonores, visuelles, etc) viennent appuyer la négociation. Les réseaux de sociabilité participent ainsi à avoir plus de poids face à des décisions qui perturbent un cadre et un mode de vie dont une voie seule n'aurait pas autant de portée. Le projet de Tram 13 Express se heurta principalement au poids d'associations en faveurs du patrimoine architecturale, paysager et environnemental, ce à quoi il dut se plier.

La dimension patrimoniale est d'ailleurs un principe à part entière, selon les auteurs, qui influe sur le rejet d'un projet d'équipement. En bousculant le cadre de vie de certains ainsi que la qualité patrimoniale d'un territoire, il est souvent brandi dans l'argumentaire des populations impactées par des opérations. Comme évoqué ci-dessus, le territoire Yvelinois se laisse défendre sur la base de son patrimoine architectural et paysager non négligeable, impacté par le tracé du tram-train. Sa proximité au château de Versailles et ses conséquences sur les nombreux hectares

¹⁰⁰ Kirat Thierry et Torre André. « *Territoires de conflits. Analyse des mutations de l'occupation de l'espace* » L'Harmattan. 2008. P. 32.

de forêts qui délimitent une part importante des communes traversées par le futur Tram 13 Express mobilise des opposants.

Par ailleurs, l'identité culturelle et le profil socioprofessionnel sont des facteurs non négligeables du rejet d'un projet d'équipement selon Thierry Kirat et André Torre. Effectivement, il semblerait qu'un type d'individus soit particulièrement intolérant vis à vis de la localisation de tels projets à proximité de leur bien. Les populations à hauts revenus, instruites, professionnellement stables et majoritairement mariées, correspondent à un profil Nimbyste selon une enquête nationale du Daniel Yankelovich Group évoquée par les auteurs. Cela correspond notamment à la majorité de la population Yvelinoise. De plus, bien que le nombre de nimbystes tend à se réduire, cette catégorie socioprofessionnelle reste fortement impliquée dans diverses causes et mobilisations dont celles de type environnemental.

C'est alors que l'identité culturelle participe à une sensibilité environnementale plus ou moins forte. Dans les Yvelines, cette identité est fonction d'un lieu de vie privilégié et de qualité qui perdura en conséquence d'une communauté majoritairement homogène, ayant conduit à une politique longtemps de droite et conservatrice. C'est un territoire historiquement riche qui s'est construit autour de son chef lieu Versailles et de son Château. Il conserve aujourd'hui sa richesse du point de vue économique, mais aussi environnemental avec ses nombreuses forêts initialement dédiées à la chasse. L'attachement de certains à ce cadre de vie, de part leur identité culturelle, est un facteur à part entière de rejet du projet de Tram 13 Express. Cela participe plus largement à défendre son propre bien au nom du patrimoine commun. La notion de cadre de vie étroitement liée aux problématiques de paysages, ne devrait-elle pas être traitée tel quel et non plus uniquement tel un « cadre de vue »¹⁰¹ ?

II. Prendre le temps en ajustant les outils de sensibilisation et communication

Au-delà de l'analyse des conditions prédominantes à la résistance au projet de Tram 13 Express, il est aussi question de prendre le temps de sensibiliser et communiquer d'avantage sur le projet. Les supports d'information et de communication choisis par la maîtrise d'ouvrage ne semblent pas véritablement adaptés au territoire Yvelinois et à la population en vue de l'adhésion au projet. Afin de minimiser la résistance vis à vis du Tram 13 Express, de son inclusion dans le périurbain ouest Francilien ainsi que de son usage futur quelles actions pouvons-nous mener ?

Premièrement, il faut rappeler le contexte de litiges croissants vis à vis des projets d'aménagement tout comme l'application d'outils variés en vue d'y remédier. Nous noterons la

¹⁰¹ Kirat Thierry et Torre André. « *Territoires de conflits. Analyse des mutations de l'occupation de l'espace* » L'Harmattan. 2008. P. 57.

pluralité d'outils participatifs auxquels ont recouru les politiques publiques et les acteurs soumis aux exigences de ces premières, telle que la MOA du Tram 13 Express. Parmi ces outils, il y a les débats publics, les consultations et enquêtes publiques, etc. Or, l'uniformisation des procédures et réponses face à la spécificité des territoires, crée une brèche au rejet des opérations d'aménagement et équipements, infrastructures. Cela s'inscrit progressivement dans une logique protectionniste, assurant et rassurant l'instigateur du projet. Comme le souligne Samuel Depraz, Ute Cornec et Ulrike Grabski-Kieron dans un livre commun, cela marque aussi le début d'un manque de confiance entre acteur et d'une distanciation sociale.

Pléthore de spécialistes considèrent aujourd'hui l'enquête publique comme un outil d'information et de consultation mais sans marge de décision à destination du public. Couramment utilisé, ce dispositif admet des limites quant à la prise en compte de l'avis du public concerné. L'information et la communication y sont les maîtres-mots, or l'adhésion, tout comme la présence des individus impactés n'y est pas unanime car pas toujours adaptée. Le projet de Tram 13 Express reconnu d'Utilité publique met en application les exigences des politiques publiques et n'échappe pas à une enquête publique. Malgré cela, il ressort un manque de transparence vis à vis du projet, qui fut mentionné par le deuxième adjoint au maire de Noisy le Roi, délégué aux travaux et aux sports. Ce dernier et trois autres propriétaires rencontrés lors d'états des lieux avant travaux sur la même commune, mentionnèrent de façon informelle le manque de communication sur le projet.

La transparence est pourtant un enjeu fort pour tous ces acteurs porteurs de projets qui légitiment leurs décisions par ce biais. Or, bien qu'ils cherchent l'acceptation sociale, c'est à dire celle des riverains aux projets, ils font face à des attentes citoyennes croissantes en matière de transparence. Cependant, dès lors que se met en place un outil contemporain en réponse à cette demande, il faut tenir compte du public auquel s'adresse le message qui va être communiqué. La maîtrise d'ouvrage du Tram 13 Express fera le choix de détailler son projet via un site internet, mais les informations restent généralistes et l'outil ne semble pas adapté à la population. Cela fait face aux nombreux retraités et personnes âgées qui composent et habitent le territoire du projet. Certains d'entre eux sont dépassés par l'outil de communication qui les exclut involontairement de la boucle informative.

Par ailleurs, ces outils ont tendance à occulter le besoin de temps nécessaire à l'acceptance d'un projet. Pour ce faire il faut tenir compte des représentations sociales du périurbain Yvelinois, des logiques de décision ainsi que des usages et des pratiques spatiales. Il s'agit effectivement d'un mécanisme visant l'appropriation d'un projet par les usagers. Néanmoins, l'incorporation de ce dernier à leurs normes et valeurs s'inscrit dans une temporalité subjective et, est fonction de la confiance qui doit se gagner entre les différents individus.

En bref, il s'agit de mieux choisir les outils adaptés à la communication et transparence du projet afin de limiter le sentiment de désinformation des populations impactées. C'est aussi donner du temps aux populations pour l'acceptance vis à vis d'un projet. Mais, n'est-ce pas aussi orienter les acteurs vers un compromis ? C'est justement ce que nous allons détailler par la suite.

III. S'orienter et orienter vers des compromis

Le projet de Tram 13 Express divise et met à distance les acteurs, mais alors, comment parvenir à un arrangement ? En quoi des concessions mutuelles peuvent-elles être la clef de la durabilité et de l'utilité du projet, venant appuyer sa pertinence ? Premièrement, il faut rappeler que la mise en oeuvre d'équipements et d'infrastructures perturbant les modes de vie vient répondre à une demande existante sur le territoire Yvelinois de projet. Le besoin en transport en commun mais aussi en équipements et d'édifices à destination des familles et des personnes âgées et/ou vieillissantes est souligné dans les discours de propriétaires mais aussi de communes, de professionnels et de la maîtrise d'ouvrage. Or, lorsque certains de ces projets émergent sur le territoire ils ont parfois un effet urticant et nous notons le départ localisé de certains individus et propriétaires face au projet et à l'attrait d'une nouvelle population. Alors comment la maîtrise d'ouvrage peut-elle retenir ces premiers ? Comment peut-elle les orienter vers un compromis ?

La maîtrise d'ouvrage qui jusque-là essaie de faire preuve de souplesse en s'ajustant à certaines exigences patrimoniales, paysagères et environnementales, impose majoritairement le projet au territoire ouest francilien en s'appuyant sur son utilité publique. Or, en vue de l'acceptation ultime du projet de tram-train Yvelinois, cela suppose que la maîtrise d'ouvrage doive accorder une importance croissante aux pratiques habitantes et territoriales. Sa réflexion doit être davantage inclusive si l'on en suit la réflexion de Samuel Depraz, Ute Cornec et Ulrike Grabski-Kieron dans leur ouvrage commun de 2006. Il doit privilégier l'inscription du projet en cohérence avec les normes, représentations, usages et pratiques de la communauté concernée et/ou bien, faire muter ces éléments en les incorporant au projet.

Etant donné l'avancée de l'opération de Tram 13 Express et les efforts nuancés d'incorporation cohérente de ces représentations et pratiques au projet, il est question dans notre cas d'étude de se saisir de la deuxième option. Effectivement, les tentatives déployées jusqu'ici restent limitées à l'intégration des enjeux patrimoniaux (architectural, paysager) et environnementaux, dans le développement intégré du projet. Le tout se restreint à l'inclusion des sites classés et contraignants (Château de Versailles, Forêt de Saint Germain en Laye, etc) mais bien moins des espaces restants, contigus avec des banlieues pavillonnaires qui s'appuient sur leur cadre de vie.

C'est pourquoi, après coup, il faudrait orienter particulièrement l'évolution des manières de se représenter et pratiquer le territoire Yvelinois, soit des habitudes et modes de vie.

Or, c'est un travail délicat que de jongler avec les émotions et les perceptions subjectives et instables d'individus partiellement rationnels. C'est une mission qui interroge notamment leur résilience vis à vis de l'essor d'infrastructures de transport telle que celle dédiée au futur tram-train Yvelinois (Samuel Depraz, Ute Cornec et Ulrike Grabski-Kieron, 2006). Cette capacité à résister face à l'arrivée du Tram 13 Express est-elle variable au fil du tracé. C'est pourquoi, une action à échelle locale sur les pratiques habitantes est à privilégier en vue de l'acceptation par l'acceptation sociale à cette même échelle, qui est souvent négligée par les décideurs.

L'acceptation sociale des mesures en faveur du report modal sollicite la sensibilité des individus sur le plan culturel, affectif ou encore psychique. A titre d'exemple, malgré l'accent mis sur l'environnement dans les discours des politiques publiques mais aussi de la maîtrise d'ouvrage, l'idéalisation de l'automobile en tant qu'agent du développement personnel, aura tendance à encourager une résistance face au projet et à l'évolution des usages. La sur-valorisation ou sous-estimation d'un mode de transport est effectivement fonction de l'idéalisation d'un mode de vie comme l'explique les auteurs précédemment cités dans cette sous-partie. C'est pourquoi « les politiques en matière de transport doivent donc compter sur cet imaginaire individuel, ces préférences affectives en somme, pour comprendre les résistances d'usage ou, à l'inverse, les comportements pionniers »¹⁰². En effet, il faut avoir conscience du décalage entre le comportement subjectif, basé sur les émotions de chacun et la réalité tangible. L'idéalisation du lieu et mode de vie, les routines et l'identité s'opposent à la nature des espaces et à leur desserte, ainsi qu'à la pression environnementale. Cependant, la maîtrise d'ouvrage peut se lier aux communes de projet pour développer des opérations telle que celle de « l'agglomération sans mon auto » à Cergy Pontoise. L'expérience incluant trente volontaires, et visant à ne pas faire usage de son automobile pendant un mois, est une opportunité d'agir sur la résistance au projet et au report modal ainsi que sur les préjugés.

Au fil du temps nous pouvons espérer que la maîtrise d'ouvrage s'oriente et oriente les résidents vers de véritables compromis, afin d'ajustement entre valeurs et normes variées. Cela offrira la possibilité de répondre aux besoins en équipements, services et logements, sans pour autant altérer grandement les déterminants du choix de vie des résidents initiaux. Ceci serait l'occasion de retenir ces derniers afin de ne pas urbaniser d'avantage les communes autres que

¹⁰² Depraz Samuel, Cornec Ute, Grabski-Kieron Ulrike, (dirs.). « *Acceptation sociale et développement des territoires.* » Lyon, ens Éd., coll. Sociétés, Espaces, Temps, 2016. p. 93.

celles jouxtant le Tram 13 Express, sur lesquelles est axé le développement périurbain. Or, l'aiguillage des habitudes et modes de vie n'est pas la seule action qui doit être menée en vue de l'acceptance du projet de tram-train. Effectivement, il s'agira aussi d'anticiper les conséquences de l'attractivité du projet sur le territoire et d'appuyer ou de mettre en place des mesures afin d'orienter le développement périurbain. C'est d'ailleurs ce que nous traiterons par suite.

Chapitre 3 – Une attractivité et une urbanisation à aiguiller pour un développement durable et accepté

L'attractivité du projet de tram-train Yvelinois est source d'urbanisation du territoire qu'il traverse. Celle-ci s'amorce aujourd'hui alors que l'opération est en cours et que la mise en service du Tram 13 Express n'est prévue que pour 2021. Cependant, la mise en lumière du périurbain et l'amorce de ses conséquences en matière d'aménagement et d'urbanisation du territoire donne du fil à retordre aux autorités compétentes et aux gestionnaires de ce territoire périurbain. Les espaces naturels, forestiers et agricoles voient leur devenir questionné face à une demande et une offre future grandissante en logements mais moins en équipements.

Ainsi, le devenir de ce territoire se doit d'être contrôlé et orienté afin de devenir durable et accepté mais alors, quelle(s) solution(s) privilégier et quels outils solliciter ? C'est au travers des actions de préservation de la qualité environnementale, paysagère et patrimoniale, mais aussi, de l'adaptation du territoire en terme d'équipement et enfin d'une densification douce et intégrée que nous tenterons de répondre à ce questionnement. Nous aborderons donc ci-dessous avant toutes choses, la préservation de la qualité environnementale, paysagère et patrimoniale recherchée par chaque acteur, qu'il soit résident, professionnel foncier, aménageur et promoteur, politique ou bien de la maîtrise d'ouvrage.

I. Préservation de la qualité environnementale, paysagère et patrimoniale

Il s'agit de ménager et entretenir la qualité environnementale, paysagère et patrimoniale du site de projet, afin de ne pas céder la majorité de ces espaces qualitatifs à l'urbanisation. Cette préservation doit devenir un enjeu qui rassemble plutôt qu'il ne divise les acteurs. Chacun d'eux est conscient du cadre naturel remarquable des Yvelines qui est le département le plus vert d'Ile-de-France. Il compte pas moins de « 85% d'espaces naturels et agricoles »¹⁰³ parmi lesquels 70 000 hectares boisés, comme l'évoque un des bilans du Département des Yvelines datant de 2014

¹⁰³ Département des Yvelines. « Les espaces naturels Yvelinois. Un patrimoine naturel valorisé et protégé. » P. 2.

- 2015. Une pluralité d'acteurs ont un rôle à jouer dans cette préservation. Nous nous attarderons notamment sur le pouvoir et les mesures privilégiées jusqu'ici par trois acteurs centrés sur notre territoire de projet ainsi que sur leurs limites. Il s'agit de la Société d'Aménagement Foncier et d'Établissement Rural d'Ile De France (SAFER IDF), du Département des Yvelines, ainsi que des communes traversées dans un futur proche par le Tram 13 Express.

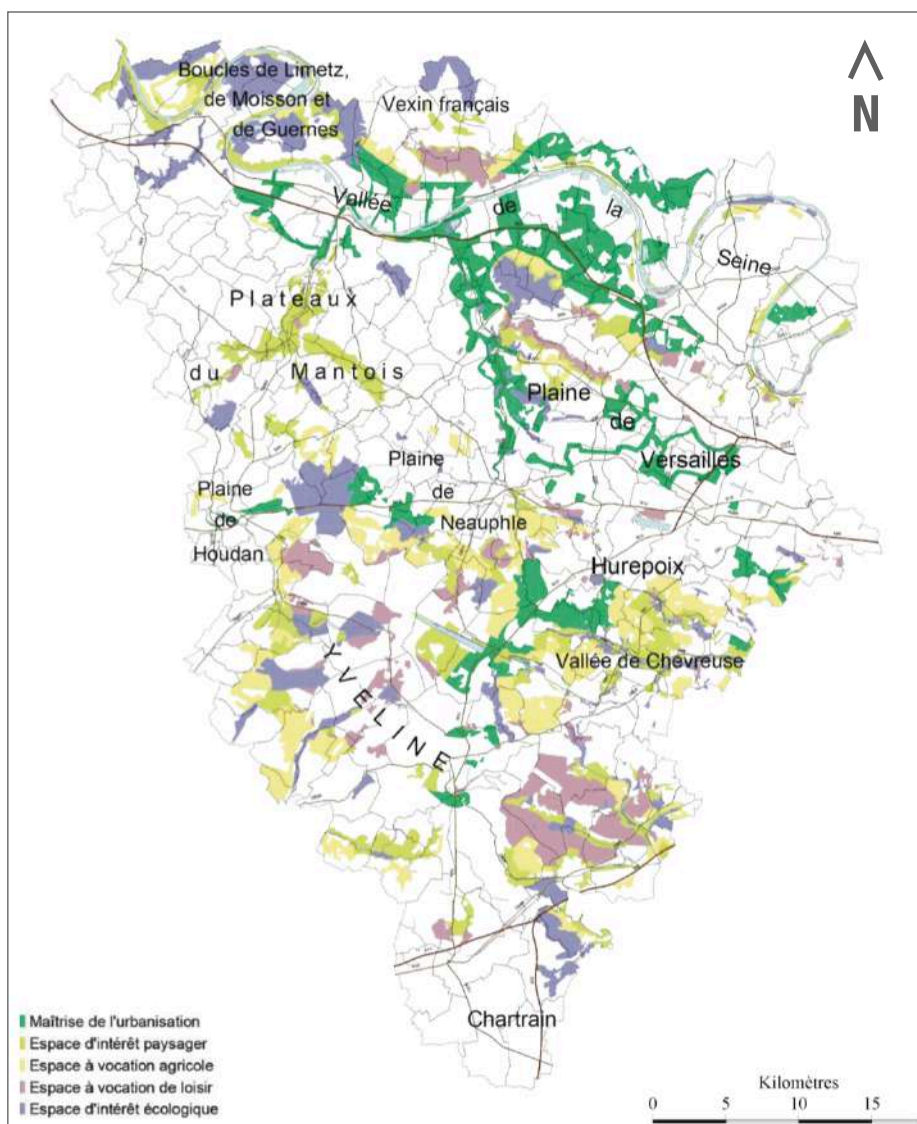
Le territoire Yvelinois se composant de nombreux espaces agricoles est avant tout protégé par la Société d'Aménagement Foncier et d'Établissement Rural d'Ile De France. Cette dernière initialement dédiée exclusivement au développement de l'agriculture productive en 1960, poursuit sa vision tout en protégeant l'environnement ainsi que les paysages et les ressources. Pour se faire, elle soutient les projets fonciers des collectivités qu'elle assiste, afin de limiter la forte diminution du foncier agricole. De fait, elle appuie par son action le maintien de la fonction agricole et lutte contre la dévalorisation de l'agriculture, au profit de l'imperméabilisation des sols irréversible. Elle élabore des stratégies communales et intercommunales ainsi que des propositions de densification de zones existantes et futures.

En complément, les collectivités et intercommunalités s'appuient sur les PLU et/ou PLUI afin de conserver, restaurer ou mettre en valeur leur patrimoine architectural ou paysager. Effectivement, au-delà des mesures traditionnelles de protection (Sites classés ou inscrits, Monuments Historiques, AVAP, Plan de Secteur et de Mise en Valeur), ces documents urbanistiques ont un poids non négligeable. Un inventaire du patrimoine présent sur le territoire peut être réalisé et prendre l'apparence de fiches récapitulatives et d'identification en annexe du rapport de présentation. De surcroît, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) définit les objectifs en matière de tourisme, de qualité paysagère mais aussi de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers, face à l'étalement urbain. Ces composants ne sont pas les seuls à orienter et définir la conservation, restauration et mise en valeur du patrimoine. Ainsi ils servent les communes et intercommunalité qui l'élaborent, comme le SCOT à destination des EPCI, leur permettant d'être actifs en matière de gestion et de mise en valeur de leur patrimoine.

De plus, ces collectivités et intercommunalités s'appuient particulièrement sur un zonage urbanistique contraignant. En définissant notamment en zones agricoles (A) et naturelles (N) certains espaces au sein de Plan Locaux d'Urbanisme, ils limitent la constructibilité de ces derniers et les préservent d'une urbanisation agressive. Effectivement, il s'agit de zones pour lesquelles la constructibilité doit rester limitée. Seules, les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole (en zones A), forestière (en zones N) et à des équipements collectifs ou à des services publics, peuvent être autorisées. Le caractère restrictif de ce zonage fut renforcé notamment par la loi ALUR en 2016 afin de parer aux dérives. Cela permet

d'ailleurs aujourd'hui, plus qu'hier encore, de lutter contre le développement abusif d'équipements, de services publics et d'infrastructures consommateurs d'espaces agricoles, dommageables pour la qualité paysagère et source de conflits d'usage.

A cela s'ajoute la définition de zones et d'un droit de préemption des Espaces Naturels Sensibles (ENS) (Carte 1). En effet, ces espaces remarquables de part leur caractère écologique ou paysager, peuvent être soumis à un droit d'acquisition prioritaire par la commune, lorsqu'un propriétaire manifeste son souhait de vendre son bien estimé tel un ENS. Les communes et intercommunalités, ainsi que les Parcs Naturels régionaux peuvent exercer ce droit en se substituant au Département ou bien simplement, accorder la définition de ces zones au Département.



Carte 1 : Schéma départemental des ENS

Source : Département des Yvelines. « Les espaces naturels Yvelinois. Un patrimoine naturel valorisé et protégé. » Bilan 2014 - 2015. P. 11.

Néanmoins, il ne faut pas négliger la pression foncière subie par les collectivités qui cherchent parfois à contourner ces mesures qu'elles considèrent comme des contraintes, plutôt qu'à les appliquer. C'est pourquoi, nous noterons l'importance de la pluralité d'acteurs dont les échelles d'intervention varient et s'entrecoupent tout comme leurs pouvoirs et actions. A titre d'exemple, le département en tant qu'autorité compétente en matière d'acquisition, de sauvegarde et d'aménagement des Espaces Naturels Sensibles attribue aussi une place centrale à la qualité paysagère, préservation de la biodiversité et sensibilisation à l'environnement par le loisir (brochures et livrets pédagogiques, événementiel sport et nature, etc). C'est pourquoi, il fait aussi usage de son droit de préemption des Espaces Naturel Sensibles. De plus, il incite par le biais du Schéma Départemental d'Aménagement et de Développement Equilibré des Yvelines (SDADEY) les collectivités à s'engager en faveur d'un développement soucieux des paysages et du cadre de vie. Les objectifs y sont variés et parmi eux, il y a de nouveau, le maintien de l'agriculture en milieu périurbain, la maîtrise et protection des forêts et autres franges urbaines ainsi que l'entretien du paysage.

Il semble malgré tout que ces outils soit limités à la valorisation de l'environnement et du grand paysage et non pas à une échelle plus locale. Dans un contexte où la protection des paysages s'élargit à des espaces plus ordinaires, intégrant les discours des politiques publiques et de la Convention Européenne du paysage, la question qui se pose est la suivante : Comment intégrer ce paysage de proximité dans l'ensemble des documents de planification, de zonage, etc, qui pensent aujourd'hui à grande échelle cette action ? De plus, bien souvent cette préservation et valorisation a pour but premier l'attractivité du cadre de vie et non pas uniquement le bien être de la population locale. Cependant, ces intentions restent contradictoires puisqu'en rendant attractif un territoire nous l'exposons à une pression foncière et à des risques de mutations. Les solutions en faveur de l'inscription de projet tel que celui du Tram 13 Express, dans ce territoire Yvelinois est moins traité. C'est là un point qui pourrait justement être amélioré à l'image du schéma intercommunal d'aménagement des lisières urbaines (Illustration 4). Cet exemple d'intégration paysagère d'une autoroute appelée Route des Tamarins, fut notamment Grand Prix national du Paysage 2016.



Illustration 4 : Image du projet d'aménagement de lisières urbaines

Source : Laurent Miguet. L'agence Folléa Gautier décroche le Grand prix national du paysage. Article en ligne Le Moniteur. 18/05/2016

II. Adapter le territoire en terme d'équipement et densifier de façon douce et intégrée

Le territoire Yvelinois est riche en patrimoine architectural, paysager et plus globalement environnemental. Or, la préservation de ce capital n'est pas le seul et unique levier sur lequel il est souhaitable de jouer pour une intégration du projet et de ses conséquences territoriales ainsi que démographiques. Nous avons en effet constaté une distanciation et une insuffisance de certains équipements et édifices (médicaux, sociaux, etc), complémentaires de près ou de loin au projet. De plus, il semblerait que le modèle de densification spatiale autour du tram-train, ne puisse être reproduit sans ajustement au contexte afin de conditionner sa durabilité.

Pour rappel, la densification au sens urbanistique désigne le fait de rendre plus dense en bâti et en population un territoire en particulier. Or, ce terme fut largement associé durant la période après guerre aux grands ensembles, c'est pourquoi, aujourd'hui il a encore une connotation négative pour certains. Longtemps tabou, particulièrement dans l'univers pavillonnaire, ce terme et concept fait pourtant son grand retour à partir des années 2000 avec l'urbanisme durable. La banlieue pavillonnaire, abondamment présente sur notre territoire de projet, fut épargnée un temps par la densification, notamment de par les réticences habitantes aux mutations de leur cadre de vie. Or, face à l'étalement urbain à l'origine de pollutions variées et consommateur en terres naturels et agricoles, ainsi qu'en énergies, cette banlieue s'envisage et se laisse considérer différemment.

A titre d'exemple, l'entretien avec notre contact de l'EPFIF met en avant la nécessité de renouvellement et de densification du périurbain en réponse aux carences du territoire Yvelinois de projet, avec une politique de maillage. Or, il s'agit nécessairement d'une densification durable qui selon lui, doit être naturelle, au gré des modes de vie et des initiatives habitantes, car en cohérence avec l'histoire du territoire ainsi qu'avec un futur, commun et pérenne.

La notion de densification se nuance depuis les années 2000. Nous notons la promotion d'une densification douce, le recours à un « langage intermédiaire » dans le domaine de la promotion immobilière, mais aussi et surtout, la popularisation du concept de « Build In My Back Yard ». Ce dernier s'inscrit comme une alternative douce à l'étalement urbain et inclusive car elle repose sur l'initiative habitante. Comme son nom l'indique, le BIMBY désigne le fait de construire dans son jardin ou en fond de terrain. C'est une manière de densifier la ville. Le tissu pavillonnaire est enrichi en bâti sans destruction de l'existant, par le simple recours au potentiel foncier qu'il offre. Cela permet la construction de logements dans un contexte de

pression foncière croissante en particulier au sein de banlieues pavillonnaires, en intégrant des enjeux écologiques et l'initiative habitante.

Ainsi, lorsque cette densification n'est pas spontanée, les politiques publiques cherchent à la développer en tirant des leçons des erreurs passées. De fait, elles se focalisent sur la densification douce et s'emparent de la démarche BIMBY en l'intégrant aux PLU communaux et/ou intercommunaux. Cette approche complète la panoplie d'outils plus traditionnels et courants de l'urbanisme opérationnel (tels que le lotissement, la Zone d'Aménagement Concerté, etc). Elle offre une opportunité d'agir sur des espaces pavillonnaires déjà constitués, soit une part majeure des surfaces urbanisées du pays. Il s'agit d'un véritable enjeu de renouvellement du territoire notamment périurbain.

Les Yvelines en ont pris conscience et intègrent depuis 2017 de façon détaillée la démarche BIMBY comme nouvel outil pour produire la ville au sein de leur PLU (Fig 15). C'est un bon point pour ce département qui est particulièrement concerné par les enjeux d'étalement urbain induits par le développement pavillonnaire. Il est donc souhaitable d'encourager le développement de ce modèle notamment sur les communes concernées par l'arrivée du Tram 13 Express, en vue d'un développement périurbain durable et à l'écoute de la population locale.

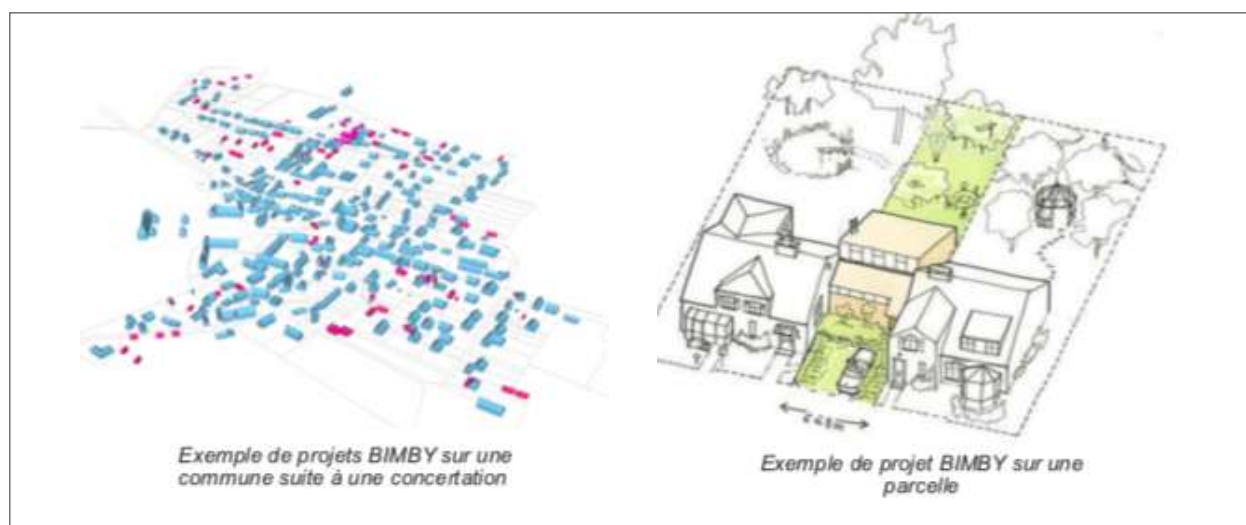


Figure 15 : Exemple de projets BIMBY à l'échelle de la commune et de la parcelle
Source : Préfet des Yvelines. « Perspectives BIMBY dans l'élaboration du PLU Yvelinois »
présenté sous forme de fiches (cf en annexe p. 85) . 08/02/2017.

En effet, la démarche BIMBY peut être considérée comme un levier pour les projets de vie habitants. Une pluralité de motivations peuvent être à l'origine de cette démarche génératrices de nouvelles formes urbaines. Ce peut être le résultat d'un divorce qui pousse une famille devenue monoparentale à construire et/ou diviser la parcelle pour en revendre une partie. De même, dans l'anticipation de son vieillissement, un propriétaire peut faire le choix de construire un nouveau bien adapté à ses futurs besoins puis diviser sa parcelle et revendre le bien initial. De plus, il

s'agit parfois d'un simple projet personnel qui motive la vente d'une portion de terrain ou bien sa construction et location. Enfin, au-delà de la simple division parcellaire en vue d'une construction de biens additionnels sur la parcelle fille (déliée), c'est aussi l'opportunité de reconfiguration de grands pavillons, démultipliés en plusieurs biens.

L'intégration de cette densification douce au sein des documents d'urbanisme permettra à la population locale plus de libertés en matière d'urbanisation de leur parcelle. Pour ce faire la démarche BIMBY doit être un élément constitutif du programme d'aménagement et de développement durable (PADD), qui constitue le projet politique communal ou intercommunal sur son territoire. De plus, elle doit aussi constituer une des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) qui définira les secteurs à enjeux en cohérence avec le PADD. Enfin, elle doit aussi apparaître dans le règlement de zonage et le rapport de présentation.

Cependant, en parallèle de cette densification, le territoire de projet se doit de travailler ses déficiences en terme d'accès aux équipements et infrastructures qui sont aussi insuffisants en quantité selon leurs natures. C'est d'autant plus vrai que le projet de Tram 13 Express tend à attirer de nouvelles populations et donc à générer de nouveaux besoins qu'il va falloir satisfaire, au même titre que ceux antérieurement présents. Or, tout comme la densification du territoire par la construction de pavillonnaires privés et/ou sociaux, il apparaît nécessaire d'orienter ce développement de résidences seniors et d'EHPAD ainsi que de nouvelles écoles, d'équipements de loisirs, culturels et sportifs. Jusqu'ici cela fut rendu possible par des outils qui assurent une mainmise sur le foncier et son devenir communal et intercommunal, ayant besoin d'être rationné et rationalisé pour lutter contre des abus en matière d'urbanisation. De fait, il sera par exemple question d'encourager la mise en place de périmètres d'attentes et éventuellement d'un droit de préemption sur certains sites, comme c'est partiellement le cas aujourd'hui, afin de ne pas céder à la pression foncière. Cependant nous pouvons nous questionner sur le poids de ces outils et leur pertinence dans le futur.

Conclusion

En conclusion, il semblerait que le projet de Tram 13 Express résulte d'une rapide évolution des perceptions du périurbain Yvelinois et de sa desserte par les décideurs, à la fin du XXe et au début du XXIe siècle. Or, cette révision de la manière de penser et desservir le périurbain s'ajoute à deux autres bouleversements de l'histoire de la desserte du territoire Yvelinois. Effectivement, durant les deux derniers siècles, ce périurbain riche de ses qualités patrimoniales, paysagères et environnementales, qui n'est pas complètement une ville ni pleinement une campagne, a connu des pics de croissance.

Pour rappel, le projet de connexion intra-périurbaine faisant réusage d'une ancienne voie de chemin de fer, s'implante dans un territoire qui s'étend à l'ouest de la capitale. Ce périurbain Yvelinois fut longtemps considéré comme lointain, étant donné sa complexité d'accès. Cette distanciation est aussi à l'origine de son idéalisation comme un lieu de vie, de voyage et de loisir privilégié, à l'écart des nuisances et des pollutions de la ville. Il fut façonné au gré des innovations et orientations en matière de transport, assurant son désenclavement progressif notamment de part l'apport en population. Le train au XIXe siècle, l'automobile au XXe siècle et aujourd'hui le tram-train ont chacun été considérés par l'état, à des époques successives, comme de véritables outils d'aménagements territoriaux. Ils ont ainsi participé à en faire un périurbain essentiellement à vocation résidentielle, ou le paradigme dopé par l'appropriation des élites sociales persiste. L'idéal de vie en banlieue pavillonnaire de qualité à une distance raisonnable de Paris, en est le témoin.

Le train fut premièrement envisagé par l'état comme un moyen de développer le périurbain pouvant alors accueillir de nouvelles populations et répondre aux besoins en logements de l'époque. Or face à ce premier échec ayant causé la faillites des compagnies ferroviaires, la fermeture de nombreuses lignes et une mise en attente du territoire, les motivations étatiques évoluèrent en faveur de l'automobile. Les incitations à destination de ce mode de transport et de l'habitat pavillonnaire en banlieue permirent de reprendre le développement périurbain. Or, dès 1970 les limites de ce modèle d'aménagement territorial furent pointées du doigt, et il fallu s'orienter vers un nouveau mode de transport pour un développement durable du périurbain. C'est alors que le projet de Tram 13 Express se profile.

Aujourd'hui, et cela depuis la fin du XXe siècle, il ressort des discours professionnels (géographes et urbanistes) et politiques qu'il existe une véritable nécessité de changer les modes de vie et les usages ainsi que de réorganiser et d'aménager durablement le périurbain quelque'il

soit. Il s'agit vraisemblablement d'un potentiel foncier « limité ». C'est d'autant plus le cas du périurbain Yvelinois à l'heure de la métropolisation. L'essor de la Capital Parisienne n'est pas sans conséquence sur ce territoire, puisqu'elle nécessite toujours plus d'espace pour concentrer d'avantage d'agents et d'activités. Cependant, l'évolution en matière de politique de transport visant un développement durable, interroge les perceptions et représentations du périurbain ainsi que de sa desserte. De fait, nous posions initialement la question : en quoi est-ce-que le Tram 13 Express remet brusquement en cause le statut et la valeur du périurbain, causant l'incompréhension des personnes impactées dans leur façon de vivre le territoire ?

A cette interrogation nous avons répondu par l'étude de la valeur actuellement accordée par trois catégories d'acteurs, au projet de Tram 13 Express ainsi qu'au foncier périurbain qu'il traverse. L'étude de la maîtrise d'ouvrage, des acteurs fonciers (aménageurs, promoteurs) et d'une minorité d'habitants, aux intérêts pluriels, mis en avant des représentations diverses et parfois même duelles de la desserte Yvelinoise par le futur tram-train. Il ressort tantôt une survalorisation de l'opération ainsi que du foncier qui lui est contigu et tantôt une dévalorisation selon les acteurs, renforcées par leur capacité subjective de projection dans le temps.

La maîtrise d'ouvrage représentant le décideur aura tendance à valoriser le projet de tram-train, ainsi que le foncier périurbain qui bénéficiera de ce nouvel équipement. Soucieuse de son image et de celle de l'opération, elle se saisit en conséquence d'outils de communication parfois inadéquats au public local concerné. Celui-ci est d'autant plus méfiant et confus face au caractère d'utilité publique et durable du projet. Or, le Tram 13 Express qui constitue un véritable pari pour la maîtrise d'ouvrage amorce un bouleversement des représentations du périurbain qui admet des conséquences territoriales.

En misant sur ce projet, le décideur influe sur la valeur financière mais aussi vécue du foncier. La réduction des temps de parcours intra-périurbain et de la périphérie Yvelinoise à Paris, confèrent un pouvoir attractif au territoire de projet initialement carencé. Le futur tram-train ainsi que le foncier qui le jouxte représentent une opportunité pour les professionnels fonciers, de l'aménagement et immobiliers en capacité d'anticiper les besoins futurs. L'hypothèse de départ concernant le caractère attractif du projet, encourageant une spéculation foncière complexe à endiguer, se dessine par l'avènement de projets immobiliers sur le territoire.

Cependant, en se saisissant de ce potentiel afin de répondre aux demandes grandissantes en logements et équipements, ces acteurs confortent le coût du projet pour les habitants. Le postulat d'une tolérance trompeuse du projet, se confirme aussi. La valeur subjective que chacun porte au devenir du périurbain ouest francilien valide l'amorce de cette prévision. Ce projet de fin d'étude souligne l'incompréhension des propriétaires de biens face au bouleversement de leurs habitudes puisqu'ils sont propriétaire d'ambiance ainsi que de modes de vie et d'habiter par défaut. Bien que leur fidélité au territoire de projet prédomine, certains cèdent au départ de façon localisée,

offrant une opportunité de renouvellement de population complémentaire aux opérations basées sur la spéculation foncière.

Afin de retenir ces habitants du périurbain, qui décident et décideraient de quitter les communes contiguës au Tram 13 Express avant même sa mise en service, se localisant dans un rayon de dix kilomètre et urbanisant des espaces dont le développement n'était pas prévu, nous avons évoqué plusieurs pistes de travail. Celles-ci découlent de l'analyse des perceptions et représentations du projet ainsi que de la valeur accordée au périurbain en conséquence. Nous avons relevé que le projet reconnu comme utile et ambitieux par les trois catégories d'acteurs citées plus haut, fait tout de même l'objet d'une méfiance, de la part des habitants contigus aux voies ferrées. Ce projet de fin d'étude indique qu'il convient en conséquence de s'imprégner des conditions qui prédominent à la résistance face au projet, même minimales, en vue de l'acceptance. De plus, il s'agit aussi de prendre le temps d'ajuster ses outils de sensibilisation et communication. Le tout vise à atteindre un compromis entre le décideur à l'origine de ce projet d'utilité publique et la population de très grande proximité au projet, perturbés dans leurs habitudes de vie. Il s'agit de faire muter les normes, valeurs et représentations de ces derniers en les incorporant au projet afin de subvenir aux besoins en déplacements tout conservant les éléments structurants de leur choix de vie.

De plus, face à l'amorce d'une urbanisation dopée par le Tram 13 Express nous avons souligné deux points essentiels pour un développement durable et accepté du périurbain. Nous faisons le constat de l'orientations du devenir ainsi que la forme du périurbain de demain, par sa nouvelle proximité à Paris mais aussi entre les actuelles et futures « villes interstitielles », rendues attractives mais conservent des carences. De fait, nous avons préconisé l'ouverture de certains outils d'urbanisme, incitatifs en faveur d'une densification douce du territoire et une maîtrise plus importante de la qualité paysagère, environnementale et patrimoniale, via des outils déjà existants et/ou en devenir.

In fine, le tram 13 Express qui orientera demain le développement du territoire Yvelinois est un projet résultant d'un long et large processus. Ce dernier fut mis en place à la fin du XXe siècle mais, c'est les années 2000 qui marquent particulièrement les prémises du Grand Paris Express. De fait, ce projet tend à poser plus largement la question de son arrivée tardive sur le territoire périurbain Yvelinois, et de son obsolescence dans la volonté de répondre aux besoins quotidiens de déplacements domicile-travail des populations locales. Ce projet de desserte intra-periurbaine qui se revendique durable et à destination d'un report modal n'arrive t'il pas après l'heure ?

Le Tram 13 Express cherche à endiguer la dépendance à l'automobile par la multiplication de la desserte en transports en commun au sein du périurbain Yvelinois. Néanmoins, il faut rappeler ici que le passage à l'action marqué par le développement du tram-train intervient une vingtaine d'années après avoir été envisagé comme une hypothèse. En 1990, des experts de l'agence SYSTRA se renseignaient déjà au sujet de ce mode de transport. Sa mise en service prévue pour 2021 offrira enfin une réponse alternative aux déplacements à caractère obligatoire (domicile-travail) qui sont majoritaires et nécessitent jusqu'alors l'usage de l'automobile engorgeant le réseau viaire local.

Or, ces trajets domicile-travail constituent un sujet phare depuis 2016. Effectivement, dès lors nous avons vu émerger aux quatre coins du globe de nouveaux transports collectifs privés, destinés à la satisfaction de ces déplacements quotidiens. Des startups tentent de suppléer les transports publics défaillant sur certains territoires, en offrant une expérience différente des trajets quotidiens. Cela prend forme avec la création d'applications numériques servant de plateforme de réservation de places de bus ou de covoiturage pour ces déplacements. A titre d'exemple Bridj, UberHOP ainsi que UberCOMMUTE font le même postulat sur l'abondance de demandes de déplacements quotidiens domicile-travail qui se recoupent et peuvent être réalisés collectivement. Cependant, chacun tente de répondre expérimentalement à ce besoin. Bien que ces modèles ne s'appliquent pas encore aux villes Européennes relativement bien desservies en transports en commun, cela ne saurait tarder.

Mais serait-ce une desserte complémentaire en devenir ou bien un mode qui tend à éclipser les transports en commun tels que nous les connaissons et les développons ? Quelle légitimité et poids le Tram 13 Express aura t'il face à ces concurrents ou partenaires d'un nouveau genre ? Enfin, à l'heure où les limites de Paris et de son périurbain se repoussent constamment, renforçant l'appropriation urbaine de ce dernier, quelles valeurs accorderons-nous à ce territoire au regard des modes de transport émergeant ?

Table des annexes

Annexe 1 : Questionnaire à destination de propriétaires habitants en bordure de voie ferrée au Domaine du Parc à Noisy le Roi

Question 1 :

Etant donné que vous connaissez le projet de Tram 13 Express, comment le qualifieriez-vous si vous deviez le décrire en trois mots / adjectifs ?

Question 2 :

Que pensez-vous de la pertinence de ce projet ? Pourquoi le projet est-il pertinent ou pas selon vous ?

Question 3 :

Quelles peuvent être selon vous les retombées positives et négatives d'un tel projet sur ce territoire que vous habitez ?

Question 4 :

En tant qu'habitant du périurbain, comment percevez-vous le changement de politique de la part des décideurs, en vue d'un transfert modal de la voiture au transport commun ?

Question 5 :

Initialement qu'est ce qui vous a/avait convaincu de venir habiter à Noisy-le-Roi ? Et, estimez-vous que le projet de T13 remet en question ces critères de choix ?

Question 6 :

J'ai noté la dernière fois que votre maison était en vente et j'aurais souhaité savoir en toute franchise si l'annonce du projet de tram-train a t-elle était génératrice ou bien vous a-t-elle encouragé à prendre cette décision de vendre ? Si oui, en quoi ?

Question 7 :

Si cela n'est pas trop indiscret, projetez-vous actuellement et/ou dans le futur d'habiter plus loin de Paris ou bien plus proche ? Globalement dans la même zone géographique ? (Pour quels motifs ?)

Annexe 2 : Questionnaire à destination d'un employé de l'Établissement Public Foncier d'Ile de France

Question 1

Que représente le projet de T13 Express et quels enjeux soulève-t-il sur ce territoire périurbain pour un établissement comme le votre ?

Question 2

Attendez-vous des retombées pour ce territoire et si oui lesquelles ? Sont-elles quantifiables et qualifiables ?

Question 3

Quelle est votre politique/axe de travail adapté au territoire périurbain Yvelinois ? (Est-ce que cela concerne le fait de favoriser le logement, l'économie, ... à destination de quel type de population ?)

Question 4

Quel serait le développement périurbain idéal selon vous ?

Question 5

Que pensez-vous du principe de TOD's fortement plébiscité par l'Europe et l'Etat ?

Question 6

Que pensez-vous de l'application de ce concept au territoire Yvelinois et de ces stations de T13 Express ?

Question 7

Existe t'il des réserves à avoir ou des précautions à prendre dans l'application de ce modèle d'urbanisation Nord Américain selon vous ?

Question 8

Des fiches méthodologiques du principe de BIMBY ont été mises en place pour une densification intégrée et douce des tissus privés et une orientation de la rédaction de PLU communaux et intercommunaux. Pensez-vous que c'est une solution viable à la mise en oeuvre du principe de TOD's dans ce territoire ?

Quels autres outils pourrions-nous développer selon vous, en vue d'encadrer ce phénomène de densification qu'il est aisé d'encourager pour l'Etat mais moins d'endiguer pour les communes/intercommunalités ?

Annexe 3 : Fiches sur la perspective BIMBY dans l'élaboration du PLU Yvelinois.

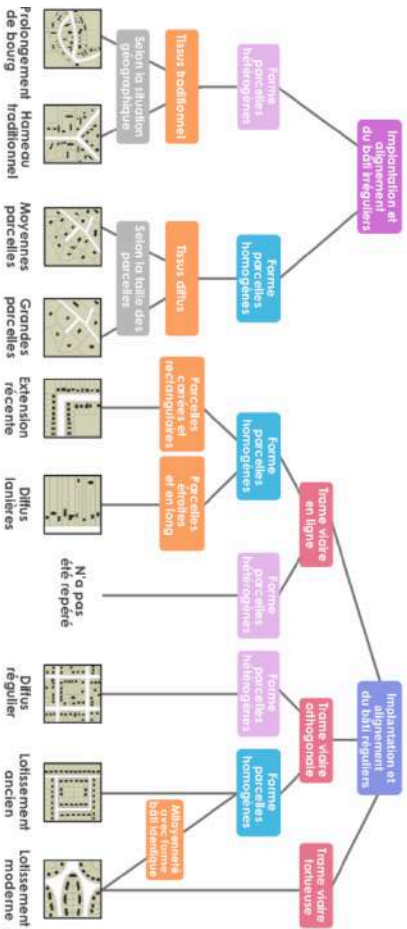
Quelle est la typologie des tissus de maisons individuelles dans les Yvelines ?

L'étude "Méthode d'application de la démarche BIMBY dans le cadre de l'élaboration d'un PLU Yvelinois" a permis d'élaborer une typologie de tissus des Yvelines sur un échantillon de communes (cf étude complète).

Ces communes ont été sélectionnées selon 4 critères :

- Position géographique dans le département
- Vitesse de densification nécessaire par an envisagée avec la filière BIMBY pour atteindre les objectifs de construction de logements
- Pertinence et variété du zonage

La classification des tissus pavillonnaires a été effectuée au moyen d'une arborescence permettant de classer les tissus de manière rapide en effectuant des identifications sur plusieurs critères. Ces critères, ainsi que les 9 catégories de tissus auxquels ils aboutissent, sont détaillés comme suit :



Glossaire et définitions

- CES :** Coefficient d'emprise au sol.
- CEV :** Coefficient d'espace vert.
- CEVT :** Coefficient d'espace vert.
- Cœur d'îlot :** Désigne la partie interne d'un îlot urbain. Il concentre souvent des espaces verts qu'il peut être intéressant de préserver.
- Division en drapau :** Division d'une parcelle prenant la forme d'un drapau (écas long partant de la voie pour desservir l'habitation à l'arrière de la maison située en front de rue).
- Facade aveugle :** Dépourvue d'ouverture.
- Facade de la parcelle :** Ligne séparative donnant sur la rue.
- Facade de l'habitation :** Face extérieure de la construction. Des contraintes peuvent être appliquées sur sa longueur, sa surface, son implantation.
- Forme urbaine :** Ensemble des éléments du cadre urbain qui constituent un tout homogène.
- Elle est composée :
 - de la structure ou du tissu urbain
 - de logiques et de moyens : le contexte social, économique.
- Front bâti/Front de rue :** Désigne l'alignement des façades des bâtis donnant sur l'espace public.
- Implantation en second rideau :** Implantation de bâti à l'arrière des habitations donnant sur la rue.
- LS :** Limite séparative de la parcelle.
- Maison porche :** Maison mitoyenne en front de rue traversée par un accès couvert pouvant desservir une autre parcelle.
- OAP :** Orientation d'aménagement et de programmation.
- PLU :** Plan local d'urbanisme.
- S :** Surface.
- Trame viaire :** Réseau des voies de circulation.
- Tissu urbain :** Ensemble des éléments du cadre urbain qui constituent un tout homogène. Il est constitué par la trame viaire, la trame parcelaire, la morphologie du bâti, la forme et le style des bâtiments et le rapport entre tous ces éléments.

DDT Yvelines
Service Planification, Aménagement, Contrôle et Suivi des Opérations d'Urbanisme

Cerema
Unité Innovation, Conception et Stratégies Urbaines



Perspective BIMBY dans l'élaboration d'un PLU yvelinois

Quel est l'objectif de ces fiches ?

Ces fiches sont un outil méthodologique proposant une orientation d'écriture du règlement du Plan local d'urbanisme (PLU) communal ou intercommunal dans une perspective de densification douce des tissus d'habitat individuel. Le but est d'accompagner les collectivités (communes non soumises à l'article 55 de la loi Solidarité et Renouveau Urbain (SRU) et celles ayant atteint leurs objectifs) au moment de l'élaboration ou la révision du PLU et d'ouvrir des pistes de réflexion dans le cadre d'une démarche BIMBY (Build in My BackYard).

Ces fiches résultent d'un travail d'analyse de territoire des Yvelines en termes d'urbanisme des communes, de typologie des tissus pavillonnaires et d'analyse réglementaire (cf Etude "Méthode d'application de la démarche BIMBY dans le cadre de l'élaboration d'un PLU Yvelinois" - Cerema DTERIDF). Elles sont complémentaires aux fiches plus générales réalisées dans le cadre du projet de recherche BIMBY (Cerema DTER/NC), expliquant le champ d'application des règles du PLU et faisant le lien avec les scénarii de vie des habitants (cf site internet <https://www.bimby.fr/>).



*Construire sans non jardin

Qu'est-ce que la démarche BIMBY ?

L'élaboration des règles dans une démarche BIMBY doit répondre à divers enjeux :

1 Une démarche expérimentale de densification douce des tissus d'habitat individuel

- Avec la construction de nouveaux logements sur des parcelles issues de division ou sur une même parcelle sans division

2 A l'initiative des habitants et en cohérence avec le projet communal

- En permettant aux habitants de réaliser leurs projets personnels dès lors qu'ils participent au projet communal

3 Ecologique et participative

- En luttant contre l'étalement urbain et en économisant les espaces.
- En organisant des synergies entre les propriétaires de maison individuelle et un architecte pour échanger sur l'évolution de leur parcelle.

4 Encadrée par le plan local d'urbanisme

- En s'inscrivant dans un processus d'élaboration des règles d'urbanisme permettant une évolution des parcelles maîtrisée et adaptée à l'objectif de densification douce des tissus

A l'échelle urbaine :

Veiller à la cohérence des formes et à l'intégration des nouvelles constructions dans leur environnement, éviter des ruptures d'échelles trop importantes, organiser de manière rationnelle les accès, prendre en compte l'impact écologique sur les îlots, les coeurs d'îlot, les espaces verts, etc.



A l'échelle parcellaire :

Veiller à une copatibation satisfaisante entre les anciennes et les nouvelles configurations de parcelles, notamment en termes de gestion de l'irrigation, de répartition des espaces, de balis et non balis, des ombrages portés, des murs aveugles, etc.



Sur quels **types de tissus** puis-je utiliser ces outils ?

Ce tableau donne une indication sur la pertinence de l'utilisation des outils selon les différents types de tissus, dans l'hypothèse où l'on souhaite **densifier ces tissus en conservant leur morphologie actuelle**.

Degré de pertinence de l'utilisation des outils	Types de tissus			
	Bourg	Lotissements/extensions	Diffus Laminières	Diffus
Adapté Adapté Inadapté	 Prolongement de bourg traditionnel	 Lotissement moderne Lotissement ancien	 Laminières	 Moyennes parcelles Grandes parcelles
ECONOMISER LES ESPACES	Outils intéressants pour les parcelles de surface modérées, ce qui est majoritairement le cas dans ces types de tissus.	Les surfaces de surface modérées, ne pas réglementer le cas dans ces densification forte non souhaités.	Les surfaces des parcelles sont grandes, mais peuvent présenter une amplitude importante.	A adapter selon l'homogénéité (forme, des implantation, des constructions).
> Moduler le CES en fonction de sous-secteurs.	La morphologie est relativement hétérogène dans ce type de tissu.	La morphologie est relativement homogène dans ce type de tissu.	Les surfaces des parcelles sont grandes, mais peuvent présenter une amplitude importante.	A adapter selon l'homogénéité (forme, des implantation, des constructions).
> Moduler le CES en fonction de la surface du terrain.	Les surfaces sont relativement hétérogènes dans ce type de tissu.	Les surfaces sont relativement homogènes dans ce type de tissu.	Les surfaces des parcelles sont grandes, mais peuvent présenter une amplitude importante.	A adapter selon l'homogénéité (forme, des implantation, des constructions).
VALORISER LES QUALITÉS DES ESPACES	Ces types de tissu présentent rarement des parcelles longues et s'il est souhaité une densification plus forte à déjà construit.	A adapter selon la longueur des parcelles et s'il est souhaité une densification plus forte à l'avant des parcelles.	Les parcelles sont très longues, il est souhaité de favoriser les constructions à l'avant.	A adapter selon la longueur des parcelles et s'il est souhaité une densification plus forte à l'avant des parcelles.
> Moduler le CES selon des bandes d'implantation.	Outils intéressants pour les parcelles de surface modérée, ce qui est majoritairement le cas dans ces types de tissus.	Outils intéressants pour les parcelles de surface modérée, ce qui est majoritairement le cas dans ces types de tissus.	Outils intéressants pour les parcelles de surface modérée, ce qui est majoritairement le cas dans ces types de tissus.	Outils intéressants pour les parcelles de surface modérée, ce qui est majoritairement le cas dans ces types de tissus.
> Augmenter légèrement le CES si les espaces libres sont entièrement végétalisés.	Outils intéressants pour les parcelles de surface modérée, ce qui est majoritairement le cas dans ces types de tissus.	Outils intéressants pour les parcelles de surface modérée, ce qui est majoritairement le cas dans ces types de tissus.	Outils intéressants pour les parcelles de surface modérée, ce qui est majoritairement le cas dans ces types de tissus.	Outils intéressants pour les parcelles de surface modérée, ce qui est majoritairement le cas dans ces types de tissus.
LIMITER L'IMPACT DES NOUVELLES CONSTRUCTIONS	A mobiliser en fonction des souhaits des élus.	A mobiliser en fonction des souhaits des élus.	A mobiliser en fonction des souhaits des élus.	A mobiliser en fonction des souhaits des élus.
> Majorer le CES pour une construction destinée à recevoir un commerce ou de l'habitat.	A mobiliser en fonction des souhaits des élus.	A mobiliser en fonction des souhaits des élus.	A mobiliser en fonction des souhaits des élus.	A mobiliser en fonction des souhaits des élus.
> Majorer le CES pour recevoir du logement social.	A mobiliser en fonction des souhaits des élus.	A mobiliser en fonction des souhaits des élus.	A mobiliser en fonction des souhaits des élus.	A mobiliser en fonction des souhaits des élus.



Perspective BIMBY dans l'élaboration d'un PLU yvelinois

Yvelines 78

Comment traduire les **intentions morphologiques** sous **forme réglementaire** ?

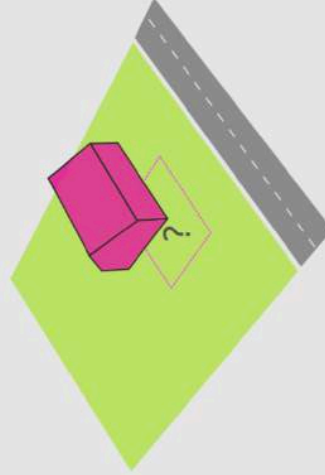
Définir les espaces bâtis et non bâtis

RAPPEL

1/ Pour les PLU lancés à partir du 1er janvier 2016, ou ceux qui étaient en cours d'écriture à cette date et dont les auteurs le souhaitent, **la structure du règlement d'urbanisme comprend désormais trois grandes thématiques : l'affectation de la zone et la destination des constructions ; les caractéristiques urbaines, architecturales, naturelles et paysagères ; les équipements et réseaux.**

2/ **Les thématiques ne peuvent pas être considérées individuellement** mais sont dépendantes les unes des autres et **doivent être combinées afin d'apporter une cohérence à l'ensemble du règlement.**

3/ **On ne peut pas reporter directement les outils dans le règlement. Il faut les y traduire.**



Cette thématique :

- > définit le coefficient d'emprise au sol (CES)
- > doit être associée à une réflexion sur les hauteurs et les formes urbaines (gabarit)
- > est à combiner principalement avec les thématiques "espaces verts" et "hauteur"

Objectifs généraux:

- > Définir la forme urbaine
- > Encourager la compacité et libérer des espaces verts
- > Définir l'équilibre entre le bâti et le non bâti

Objectifs BIMBY:

- > Maintenir et améliorer la qualité urbaine
- > Améliorer l'utilisation des parcelles



Service Planification, Aménagement, Connaissance du Territoire
Contact : ddt-urbanisme@yvelines.gouv.fr



UMK Innovation, Conception et Stratégie Urbaine
Contact : ukauld@deliv.cerema.fr

Sur quels **types de tissus** puis-je utiliser ces outils ?

Ce tableau donne une indication sur la pertinence de l'utilisation des outils selon les différents types de tissus, dans l'hypothèse où l'on souhaite **densifier ces tissus en conservant leur morphologie actuelle**.

Degré de pertinence de l'utilisation des outils	Types de tissus			
	Bourg	Lotissements/extensions	Diffus Lanières	Diffus
Adopté Adopté Inadapté	Bourg Projet de Bourg Hameau tradictonnel	Lotissements/moderne régulier Expansion récente Lotissement structuré	Lanières	Moyennes parcelles Grandes parcelles
ECONOMISER LES ESPACES	Outils intéressants pour les parcelles de surface modérées, ce qui est majoritairement le cas dans ces types de tissu.	La morphologie est relativement homogène dans ce type de tissu.	Les surfaces des parcelles sont grandes, ne pas élargir le CES risque de gêner la densification forte non souhaitée.	A adapter selon des parcelles (forme, implantation, construction).
> Ne pas réglementer le CES.		Les surfaces des parcelles sont relativement homogènes dans ce type de tissu.	Les surfaces des parcelles sont grandes, mais peuvent présenter une amplitude importante.	
> Moduler le CES en fonction de sous-secteurs.		Les surfaces des parcelles de surface modérées, ce qui est majoritairement le cas dans ces types de tissu.	Les surfaces des parcelles sont grandes, mais peuvent présenter une amplitude importante.	
> Moduler le CES en fonction de la surface du terrain.		Les surfaces des parcelles de surface modérées, ce qui est majoritairement le cas dans ces types de tissu.	Les surfaces des parcelles sont grandes, mais peuvent présenter une amplitude importante.	
VALORISER LES QUALITÉS DES ESPACES	Ces types de tissu présentent rarement des parcelles longues et étroites, il y a donc un fort potentiel de densification déjà existant.	A adapter selon la longueur des parcelles et si il est souhaité une densification plus forte à l'avant des parcelles.	Les parcelles sont très longues, il est intéressant de favoriser les constructions à l'avant.	A adapter selon la longueur des parcelles et si il est souhaité une densification plus forte à l'avant des parcelles.
> Augmenter légèrement le CES si les espaces libres sont entièrement végétalisés.	Outils intéressants pour les parcelles de surface modérées, ce qui est majoritairement le cas dans ces types de tissu.	Outils intéressants pour les parcelles de surface modérées, ce qui est majoritairement le cas dans ces types de tissu.	Outils intéressants pour les parcelles de surface modérées, ce qui est majoritairement le cas dans ces types de tissu.	Outils intéressants pour les parcelles de surface modérées, ce qui est majoritairement le cas dans ces types de tissu.
UMIER L'IMPACT DES NOUVELLES CONSTRUCTIONS				
> Majorer le CES pour une construction destinée à recevoir un commerce ou de l'artisanat.	A mobiliser en fonction des souhaits des élus.			
> Majorer le CES pour une construction destinée à recevoir du logement social.	A mobiliser en fonction des souhaits des élus.			

Comment traduire les **intentions morphologiques** sous **forme réglementaire** ?

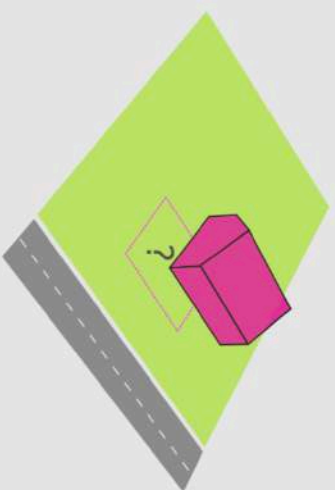
Définir les espaces bâtis et non bâtis

RAPPEL

1/ Pour les PLU lancés à partir du 1er janvier 2016, ou ceux qui étaient en cours d'écriture à cette date et dont les auteurs le souhaitent, **la structure du règlement d'urbanisme comprend désormais trois grandes thématiques : la détermination de la zone et la destination des constructions ; les caractéristiques urbaines, architecturales, naturelles et paysagères ; les équipements et réseaux.**

2/ **Les thématiques ne peuvent pas être considérées individuellement** mais sont dépendantes les unes des autres et **doivent être combinées afin d'apporter une cohérence à l'ensemble du règlement.**

3/ **On ne peut pas reporter directement les outils dans le règlement**, il faut les y traduire.



Cette thématique :

- > définit le coefficient d'emprise au sol (CES)
- > doit être associée à une réflexion sur les hauteurs et les formes urbaines (gabariti)
- > est à combiner principalement avec les thématiques "espaces verts" et "hauteur"

Objectifs généraux:

- > Définir la forme urbaine
- > Encourager la compacité et libérer des espaces verts
- > Définir l'équilibre entre le bâti et le non bâti

Objectifs BIMBY:

- > Maintenir et améliorer la qualité urbaine
- > Améliorer l'utilisation des parcelles

Table des cartes

Carte 1 : Schéma départemental des ENS p 88

Source : Département des Yvelines. « Les espaces naturels Yvelinois. Un patrimoine naturel valorisé et protégé. » Bilan 2014 - 2015. P. 11.

Table des illustrations

Illustration 1 : Publicité sur catalogue du model de maison standardisée en 1950 ..
..... p 31

Source : Verges Véronique, « Le pavillonnaire dans tous ces états en Seine-Saint-Denis (...) » 2017. (p37).

Illustration 2 : Zone pavillonnaire à Noisy le Roi (Yvelines) p 33

Source : google map

Illustration 3 : Caricature de « La campagne menacée par l'urbanisation » p 35

Source : Philippe Tastet, 20 octobre 2012.

Illustration 4 : Image du projet d'aménagement de lisières urbaines p 89

Source : Laurent Miguet. L'agence Folléa Gautier décroche le Grand prix national du paysage. Article en ligne Le Moniteur. 18/05/2016

Table des figures

Figure 1 : Schéma de la ville centre, de la banlieue et de la couronne périurbaine p 21

Source : Schéma Personnel inspiré de INSEE-ville-metropole-FR.png
URL : <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:INSEE-ville-metropole-FR.png>

Figure 2 : Carte schématique de mise en service des lignes de chemin de fer de « banlieue » (1837-1859) p 23

Source : Avide Elise. La fabrique des "gares du quotidien": imaginaires et fonctions symboliques d'une nouvelle catégorie du Grand Paris. 2018. (p.48)

Figure 3 : Carte schématique des fermetures de lignes de chemin de fer de « banlieue » au profit des routes entre 1938 et 1999. p 28

Source : Elise Avide. « La fabrique des "gares du quotidien": imaginaires et fonctions symboliques d'une nouvelle catégorie du Grand Paris ». 2018. (p.63)

Figure 4 : Modèle d'urbanisation à Karlsruhe autour du rail et de son tram-train p 38

Source : Leysens Thomas. « Reconfiguration des réseaux de transport et Renouveau urbain. L'enjeu d'un urbanisme orienté vers le rail ». 2011. p. 60. Inspiré du rapport *Bahn-Ville 1* de L. Tournier. 2009

Figure 5 : Carte schématique des lignes de chemin de fer de « banlieue » construites et/ou ré-ouvertes (1969-1999) p 40

Source : Elise Avide. « La fabrique des "gares du quotidien": imaginaires et fonctions symboliques d'une nouvelle catégorie du Grand Paris ». 2018. (p. 72) Inspirée de Collardey B. « Les trains de banlieue : Tome 2, Paris : La vie du Rail ». 1999.

Figure 6 : Tracé du futur Tram 13 Express p 41

Source : IDFM, gouvernement, Région Ile de France, Département des Yvelines, SNCF et RATP. Site officiel du tram 13 express.

Figure 7 : Tracé des lignes du Grand Paris Express, dont celui du Tram 13 Express p 42

Source : Carte modifiée provenant du Site Web du Grand Paris Express. URL : <https://www.societedugrandparis.fr/gpe/actualite/la-nouvelle-feuille-de-route-du-grand-paris-express-1683>

Figure 8 : Réseau et lignes de tramways en Ile de France p 43

Source : site internet d'Ile de France Mobilité, Site internet d'Ile de France Mobilité. Article du 22.02.2018. URL : <https://www.iledefrance-mobilites.fr/reseau-tram/>

Figure 9 : Infrastructures d'IDF les plus contestées à la Cours administrative d'appel et le Conseil d'Etat (1981-2005)..... p 48

Source : Vu Pham Hai, Kirat Thierry, Torre André. « *Les conflits d'usage dans les espaces ruraux et périurbains. Le cas des infrastructures franciliennes* » (p. 14.)

Figure 10 : Evolution du logo et de l'image de marque du STIF devenu IDF Mobilité ..
..... p 50

Source : Bedandy Alix, « Adieu le STIF, bonjour Île-de-France mobilités », Article sur le site Web LogoNews, 22/06/2017. URL : <http://logonews.fr/2017/06/29/adieu-stif-bonjour-ile-de-france-mobilites/>

Figure 11: Le tram 13 express résumé en un schéma par IDF Mobilité p 54

Source : IDFM, gouvernement, Région Ile de France, Département des Yvelines, SNCF et RATP. Site officiel du tram 13 express.

Figure 12 : Périmètre d'attente autour de la futur station de Tram 13 Express p 60

Source : Plan Local d'Urbanisme, modification n°2, Pièce n°2 : Rapport de présentation, Agence KR architecte urbaniste, (p 8).

Figure 13 : Schéma du secteur de projet et des communes touchées par l'urbanisation induite par le Tram 13 Express p 76

Source : Personnelle

Figure 14 : Ménages par catégorie socioprofessionnelle de la personne de référence ..
..... p 78

Source : INSEE. URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=DEP-78>

Figure 15 : Exemple de projets BIMBY à l'échelle de la commune et de la parcelle..... p 91

Source : Préfet des Yvelines. « *Perspectives BIMBY dans l'élaboration du PLU Yvelinois* » présenté sous forme de fiches (cf en annexe p. 85) . 08/02/2017.

Bibliographie

• Ouvrages/Livres:

- Bernard Charbonneau, « *Vers la banlieue totale* », Eterotopia France. 2018. 74 pages.
- Bertrand Nathalie, « *Terres agricoles périurbaines, Une gouvernante foncière en construction* », Edition Quae 2013. 245 pages.
- Blatrix C. Deroubaix J-F. Jobert A. Le Floch Y. « *Evaluer, débater ou négocier l'utilité publique ? Ménager le territoire : mémoire des acteurs et interactions des projets.* » Les collections de l'intérêts. 2001. 214 pages.
- Depraz Samuel, Cornec Ute, Grabski-Kieron Ulrike, (dirs.). « *Acceptation sociale et développement des territoires.* » Lyon, ens Éd., coll. Sociétés, Espaces, Temps, 2016. 266 pages.
- Perec George. « *Espace d'espaces* », préface. Galilée, réed. 2000, 1974
- Kirat Thierry et Torre André. « *Territoires de conflits. Analyse des mutations de l'occupation de l'espace* » L'Harmattan. 2008. 313 pages.
- Marchal Hervé et Stébé Jean-Marc. « *La France périurbaine* ». Que sais-je ?, 2018. 121 pages.

• Articles (scientifiques) et Thèses :

- Avide Elise. « *La fabrique des "gares du quotidien": imaginaires et fonctions symboliques d'une nouvelle catégorie du Grand Paris* ». Architecture, aménagement de l'espace. Université Paris-Est, 2018. 310 pages . Français. <NNT : 2018PESC1006>. HAL Id <tel-01877362>. URL : <https://pastel.archives-ouvertes.fr/tel-01877362>
- Bachimon Philippe, « *Paradoxaux friches urbaines* », L'Information géographique, 2014/2 (Vol. 78), p. 42-61. DOI : 10.3917/lig.782.0042. URL : <https://www.cairn.info/revue-l-information-geographique-2014-2-page-42.htm>
- Bérard Yann, « *L'étranger comme art des distances. Innovation, transfert de projets et grandeurs de l'action publique dans les transports urbains* », Pôle Sud, 2009/1 (n° 30), p. 47-65. URL : <https://www.cairn.info/revue-pole-sud-2009-1-page-47.htm>
- Cusin François, Lefebvre Hugo, Sigaud Thomas, « *La question périurbaine. Enquête sur la croissance et la diversité des espaces périphériques* », Revue française de sociologie, 2016/4 (Vol. 57), p. 641 - 679. URL : <https://www.cairn.info/revue-francaise-de-sociologie-2016-4-page-641.htm>
- Cranois Aude. « *De l'automobilité à l'électromobilité : des conservatismes en mouvement ? : la fabrique d'une politique publique rurale entre innovations et résistances* ». Géographie. Université Paris-Est, 2017. Français. <NNT : 2017PESC1066> .HAL Id <tel-01789530>. URL : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01789530>
- Elster Jon. « *Rationalité et sciences sociales* ». 2007-2008. P. 520. URL : https://www.college-de-france.fr/media/jon-elster/UPL1883_Jon_Elster_cours_0708.pdf
- Faure Alain. « *Un faubourg, des banlieues, ou la déclinaison du rejet In : Les mots de la stigmatisation urbaine* » [en ligne]. Paris : Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 2006 (généré le 09 juin 2019). Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/editionsmsmh/9215>>. ISBN : 9782735119462. DOI : 10.4000/books.editionsmsmh.9215.
- Fourny Marie-Christine, Cailly Laurent et Dodier Rodolphe. « *La proximité, une ressource territoriale de la mobilité périurbaine.* » ASRDLF, 49ème colloque international, Industries, villes et régions dans une économie

- mondialisée, Jul 2012, Belfort, France. HAL Id : <halshs-00719910>. URL : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00719910>.
- Halbert Ludovic, « *Avant-propos* », dans : , *L'Avantage métropolitain*. sous la direction de Halbert Ludovic. Paris cedex 14, Presses Universitaires de France, « La Ville en débat », 2010, p. 1-4. URL : <https://www.cairn.info/l-avantage-metropolitain--9782130581499-page-1.htm>
 - Jaillet Marie-Christine et Jalabert Guy, « *Politique Urbaine et logement : la production d'espace pavillonnaire* », *l'Espace Géographique* n°4, 1982, P. 293-306.
 - Kassabian Arine, « Samuel Depraz, Ute Cornec, Ulrike Grabski-Kieron, dirs, *Acceptation sociale et développement des territoires*. Lyon, ens Éd., coll. Sociétés, Espaces, Temps, 2016, 266 pages », *Questions de communication*, 2017/1 (n° 31), p. 511-513. URL : <https://www.cairn.info/revue-questions-de-communication-2017-1-page-511.htm>
 - Leysens Thomas. « *Reconfiguration des réseaux de transport et Renouveau urbain. L'enjeu d'un urbanisme orienté vers le rail.* » *Géographie*. Université des Sciences et Technologie de Lille - Lille I, 2011. Français. HAL Id : <tel-00634191v2> URL : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00634191v2>
 - Lord Sébastien, Després Carole, « *Viellir en banlieue nord-américaine. Le rapport à la ville des personnes âgées* », *Gérontologie et société*, 2011/1 (vol. 34 / n°136), p. 189-204. DOI : 10.3917/g.s.136.0189. URL : <https://www.cairn.info/revue-gerontologie-et-societe1-2011-1-page-189.htm>
 - Maitre Elisa. « Le tramway dans l'espace public : entre complication des espaces et complexité des processus de conception ». *Aménagement de l'espace, Urbanisme*. Université d'Aix-Marseille. 2017. 443 p.
 - Morel-Brochet Annabelle, « *La densification : un tabou dans l'univers pavillonnaire ?* », *Norois*, 2014/2 (n° 231), p. 93-108. URL : <https://www.cairn.info/revue-norois-2014-2.htm-page-93.htm> ou http://journals.openedition.org/norois/5102#xd_co_f=YmQ1ZTk4YjQtNjI5MC00ZDljLWE3MTktYmIzYjMxZTU2YTE1~
 - Rabault-Mazières Isabelle, « *Chemin de fer, croissance suburbaine et migrations de travail : l'exemple parisien au XIXe siècle* », *Histoire urbaine*, 2004/3 (n° 11), p. 9-30. DOI : 10.3917/rhu.011.0009. URL : <https://www.cairn.info/revue-histoire-urbaine-2004-3-page-9.htm>
 - Rougé Lionel, « *Les ressources de l'espace périurbain dans la reconfiguration des modes de vie à la retraite : l'exemple de l'Ouest francilien* », *Norois*, 2014/3 (n° 232), p. 53-66. URL : <https://www.cairn.info/revue-norois-2014-3-page-53.htm>
 - Sajous Patricia, « *Habiter en espace périurbain et usages de la voiture* », *Centre de Recherche sur les Réseaux, l'Industrie et l'Aménagement (EA 128) Université Paris 1, N° 21, mars 2004.*
 - Van Egmont Patrick, Nijkamp Peter, Vindigni Gabriella, « *Analyse comparative des performances des systèmes de transports collectifs urbains en Europe* », *Revue internationale des sciences sociales*, 2003/2 (n° 176), p. 261-275. DOI : 10.3917/riss.176.0261. URL : <https://www.cairn.info/revue-internationale-des-sciences-sociales-2003-2-page-261.htm>
 - Verges Véronique, « *Le pavillonnaire dans tous ces états en Seine-Saint-Denis: densification ou disparition* », Commandé par le CAUE 93, Juillet 2017, URL : http://www.caue93.fr/IMG/pdf/pavillonnaire_ssd.pdf
 - Vu Pham Hai, Kirat Thierry, Torre André, « *Les conflits d'usage dans les espaces ruraux et périurbains. Le cas des infrastructures franciliennes* », *Économie rurale*, 2012/6 (n° 332), p. 9-30. URL : <https://www.cairn.info/revue-economie-rurale-2012-6-page-9.htm>

• Rapports et Documents d'informations :

- Commune de Bailly, Département des Yvelines. *Plan Local d'Urbanisme, modification n°2, Pièce n°2 : Rapport de présentation*. Agence KR architecte urbaniste, p 7. Lien internet : https://www.mairie-bailly.fr/wp-content/uploads/2018/11/Rapport-de-presentatation_Modification2.pdf
- De Treglode Hervé, Florette Anne et Rostagnat Michel, « *Les gares du Nouveau Grand Paris, Evaluation des dispositifs de réalisation mis en œuvre sous l'autorité de l'État* », Rapport n° 010262-01 du Conseil Général de

l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE, Septembre 2015.

- Département des Yvelines. « *Les espaces naturels Yvelinois. Un patrimoine naturel valorisé et protégé.* » Bilan 2014 - 2015. P. 2. URL : <https://www.yvelines.fr/wp-content/uploads/2017/bilan-ENS-16032017.pdf>
- European Spatial Planning Observation Network (ESPON), « *Projet ORATE, Les potentiels de développement polycentrique en Europe* », Résumé opérationnel du rapport final, lien internet : <http://riate.cnrs.fr/wp-content/uploads/2013/12/ESPON-ORATE-resume-Potentiels-de-developpement-polycentrique-en-europe.pdf>
- Gilles Savary et Emmanuel Brutin, « *Orientations pour une politique Européenne de mobilité* », Le 19 mai 2010, lien internet : <http://tnova.fr/system/contents/files/000/000/925/original/euros-transports.pdf?1437051279>
- IDF M. « *Dossier d'information : Une nouvelle ligne de tram pour les Yvelinois* ». Lettre éditée par Île-de-France Mobilités. septembre 2018. p.1. source internet : http://stcyr-stgermain.tram13-express.fr/download/supports_dinformation/document_sur_le_projet/Dossier_information.pdf
- IDF M « *Lettre info n°9 : La Grande ceinture Ouest ouvre une nouvelle page de son histoire.* », Lettre éditée par Île-de-France Mobilités, Directeur de publication : Laurent Probst, Conception-réalisation : Sennse. Juillet 2018. p. 2. source internet : http://stcyr-stgermain.tram13-express.fr/download/supports_dinformation/document_sur_le_projet/13760-lettre-info-N9.pdf
- IDF M, « *Les travaux du futur Tram 13 Express débutent officiellement !* ». Communiqué de presse du 5 octobre 2018. URL : <https://www.iledefrance-mobilites.fr/wp-content/uploads/2018/01/CP-Les-travaux-du-futur-Tram-13-Express-débutent-officiellement-vf.pdf>
- Ministère des Affaires Étrangères. *Rapport Brundtland*. 1987. Site du Ministère des Affaires Étrangères : https://www.diplomatie.gouv.fr/sites/odyssee-developpement-durable/files/5/rapport_brundtland.pdf
- SAFER Ile-de-France, préfecture de la région Ile-de-France et région Ile-de-France. « *Pourquoi articuler développement économique et agriculture* ». Au titre du contrat de projets 2007-2013. URL : http://driaaf.ile-de-france.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/SAFER_depliant_3VOLETs_cle0464b8.pdf
- SAFER Ile-de-France, préfecture de la région Ile-de-France et région Ile-de-France. « *Intégrer les activités économiques dans le Tissue existant* ». Au titre du contrat de projets 2007-2013. http://driaaf.ile-de-france.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/SAFER_10FICHES_cle81cf5a.pdf

• Sites internet :

- Anger Camille. « *Yvelines: Arbres tronçonnés, millions dépensés, trajet contesté... Polémique autour du tram-train à Saint-Germain-en-Laye* ». 20 minutes Paris. Polémiques autour du tram-train à Saint-Germain-en-Laye. 07 mars 2017. URL : <https://www.20minutes.fr/paris/2016883-20170307-yvelines-arbres-tronconnes-millions-depenses-trajet-conteste-polemique-autour-tram-train-saint-germain-laye>
- Arthur Groot, « *Pourquoi les trajets domicile-travail seront le sujet phare de 2016 ?* » URBANEW. . 25 mai 2016. URL : <https://www.urbanews.fr/2016/05/25/50983-pourquoi-les-trajets-domicile-travail-seront-le-sujet-phare-de-2016/>
- Association ORBIVAL un métro pour la banlieue. 2016. <http://www.orbival.fr/grand-paris-express/les-enjeux-du-grand-paris-express/45-l-enjeu-economique-emploi-formation-insertion.html>
- Birden Sebastien. « *Bailly : l'arrivée du Tram 13 ne fait pas que des heureux* ». Le Parisien, île-de-France & Oise, Yvelines. 16 novembre 2018. URL : <http://www.leparisien.fr/yvelines-78/bailly-l-arrivee-du-tram-13-ne-fait-pas-que-des-heureux-16-11-2018-7944696.php>
- Cergyrama. « *Cergy-Pontoise : "l'agglomération sans mon auto"* ». 19 Novembre 2015. URL : <http://www.cergyrama.com/2015/11/cergy-pontoise-l-agglomeration-sans-mon-auto.html>
- Géoconfluence, Glossaire - banlieue, juillet 2005, URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/banlieue>
- Hespel Edouard. « *BIMBY : Le concept qui bouscule l'aménagement urbain* ». 10/07/2018. URL : <https://www.elueslocales.fr/actualites/collectivites/bimby-le-concept-qui-bouscule-lamenagement-urbain/>

- IDFM, gouvernement, Région Ile de France, Département des Yvelines, SNCF et RATP. Site officiel du tram 13 express. URL : <http://stcyr-stgermain.tram13-express.fr/documentation/faq/>
- Le Domaine du Parc - Noisy le Roi. URL : <https://ledomaineduparc.org>.
- Le Département des Yvelines. « *Le Tremblay-sur-Mauldre : expérimentation pilote “Built in my backyard” (BIMBY)* ». 27/01/2012. URL : <https://www.yvelines.fr/projet/tremblay-sur-mauldre-experimentation-de-la-demarche-bimby-build-yard/>
- Miguet Laurent. « *L'agence Folléa Gautier décroche le Grand prix national du paysage* ». 18/05/2016. URL : <https://www.lemoniteur.fr/article/l-agence-follea-gautier-decroche-le-grand-prix-national-du-paysage.1194889>
- Préfet des Yvelines. « *Perspectives BIMBY dans l'élaboration du PLU Yvelinois* » présenté sous forme de fiches (cf en annexe p. 85) . 08/02/2017. URL : <http://www.yvelines.gouv.fr/Politiques-publiques/Amenagement-du-territoire-et-urbanisme/Etudes/Perspectives-BIMBY-dans-l-elaboration-d-un-PLU-yvelinois>
- Strelzyk YVAN, « *Equipements qui impactent la valeur de l'immobilier : 10 choses à garder à l'esprit* », article dans « *Le messager* », 10/02/2016. Lien internet : <http://www.lemessager.fr/chablais/des-equipements-qui-impactent-la-valeur-de-l-immobilier-ia923b0n157058#>
- Touati Anastasia. Cités, territoires, gouvernance. « *Les différentes formes de densification douce* ». octobre 2015. URL : http://www.citego.org/bdf_fiche-document-299_fr.html

Sigles et Abréviations

ALUR : Accès au Logement et à un Urbanisme Rénové

AVAP : Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine

BIMBY : Build in My Back Yard

DUP : Déclaration d'Utilité Publique

ENS : Espace Naturel Sensible

EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale

EPF : Établissement Public Foncier

EPFIF : Établissement Public Foncier d'Ile de France

EHPAD : Établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes

GCO : Grande Ceinture Ouest

GPE : Grand Paris Express

IDF M : Ile De France Mobilité

MAPTAM : Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles

MOA : Maîtrise d'Ouvrage

NIMBY : Not In My BackYard

PAC : Politique Agricole Commune

PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durables

PADOG : Plan d'Aménagement et D'Organisation Générale

PCT : Politique Commune des Transports

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PLUI : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

OAP : Orientation d'Aménagement et de Programmation

RER : Réseau Express Régional d'Île-de-France

RFF : Réseau Ferré de France

RUP : Reconnaissance d'Utilité Publique

SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale

SDADEY : Schéma Départemental d'Aménagement et de Développement Équilibré des Yvelines

SDAURP : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris

SDAURIF : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile de France

SEGAT : Société d'Étude Générale pour l'Aménagement du Territoire

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer français

SPDC : Serveur professionnel de données cadastrales

STIF : Syndicat des transports d'Île-de-France

T13 Express : Tram 13 Express

TOD : Transit Oriented Développement (développement autour du rail)

TGV : Train à Grande Vitesse

UE : Union Européenne

Sommaire

Déclaration sur l'honneur de non-plagiat	5
Notice bibliographique	7
Remerciements.....	9
Sommaire	10
Introduction.....	13
Partie 1. Constitution du périurbain Yvelinois et orientation des modes de vie par des politiques de dessertes changeantes.....	19
Chapitre 1 – Le rôle du train dans la naissance du paradigme et la constitution du périurbain en France	21
I. Origine de la desserte du périurbain lointain, hygiéniste et bourgeois par les compagnies ferroviaires privées au milieu du XIXe siècle.....	22
II. Le train comme enjeu du développement périurbain local pour l'habitant pavillonnaire à partir de 1860	25
III. Apaisement du développement socio-spatial du périurbain par la SNCF au début du XXe siècle.....	27
Chapitre II – Un mode de vie « auto » - centré pour le re-développement du périurbain pavillonnaire.....	29
I. L'État publiciste et financeur, instigateur de ce nouvel idéal de vie en 1950.....	30
II. Essor de l'individualisme dans l'habitat et les déplacements.....	32
Chapitre III – Déviation brutale de la trajectoire des politiques de dessertes pour les habitants du périurbain.....	34
I. Un modèle remis en question par les professionnels à partir de 1970 pour une matière première à la valeur inestimable.....	35
II. Une ambition européenne et étatique en faveur d'un territoire polycentrique	37
III. De la friche ferroviaire à un maillon du réseau de transport métropolitain : le Grand Paris Express	40
Partie 2. Bouleversement des représentations du périurbain et conséquences territoriales au prisme du T13 express	45
Chapitre 1 – Un projet durable et médiatisé par un décideur	47
I. Une maîtrise d'ouvrage soucieuse de l'image du projet auprès des « habitants », qui pèse ses mots	48

II. L'Utilité publique : un argument parfois mal justifié	51
III. Echéances courtes d'un projet aux retombées à long terme	53
Chapitre 2 – Une réponse aux carences du périurbain Yvelinois, transformé en potentiel pour les professionnels fonciers et immobiliers	55
I. Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France et le territoire comme potentiel	56
II. Attractivité économique des stations	58
III. Emergence de nouveaux projets en faveur d'une population vieillissante : le cas de Bailly	60
Chapitre 3 – Le « coût » pour les habitants du périurbain à proximité immédiate du projet de T13 Express	63
I. Les propriétaires d'une ambiance, et d'un mode de vie et « d'habiter »	64
II. Un « conflit » révolu au profit de questionnements autour de la légitimité du projet et du décideur	65
III. Les preuves non négligeables d'une opposition localisée ?	68
Partie III. Amoindrir l'impact du changement de statut du périurbain par le T13 Express, sur les populations et le territoire	71
Chapitre I – Un projet qui fait l'objet de doutes, amorçant une ouverture du territoire encore carencé	73
I. Un projet utile et ambitieux mais objet de méfiance, qui doit faire ses preuves	73
II. Orienter le dessein/dessin du périurbain Yvelinois en dopant l'urbanisation	75
III. Une attractivité du territoire qui n'efface pas toutes ses carences	78
Chapitre 2 – Travailler l'acceptance des populations préexistantes pour garantir des besoins essentiels en conservant les éléments structurants un choix de vie	80
I. Analyser les conditions qui prédominent à la résistance	81
II. Prendre le temps en ajustant les outils de sensibilisation et communication	82
III. S'orienter et orienter vers des compromis	84
Chapitre 3 – Une attractivité et une urbanisation à aiguiller pour un développement durable et accepté	86
I. Préservation de la qualité environnementale, paysagère et patrimoniale	86
II. Adapter le territoire en terme d'équipement et densifier de façon douce et intégrée	90
Conclusion	93
Table des annexes	97

Table des cartes	102
Table des illustrations	102
Table des figures	103
Bibliographie	105
Sigles et Abréviations	109
Sommaire	110

1^{er} résumé dans la langue principale du mémoire (Français)

La politique de desserte changeante du périurbain Yvelinois est à l'origine de l'essor successif du train au XIX^e, de l'automobile au XX^e et aujourd'hui du Tram 13 Express. Ces deux premiers outils de développement territorial ont orienté l'idéalisation de cette périphérie et les modes de vies actuels. Or, dans un contexte de métropolisation, le nouveau né du Grand Paris Express vient perturber les représentations de la desserte périurbaine Yvelinoise, et la valeur accordée à cet espace du troisième type par les populations locales, professionnels fonciers et immobiliers, ainsi que par la maîtrise d'ouvrage. En s'appuyant sur les propos de sociologues, urbanistes, économistes et experts en sciences politiques, ainsi que sur les propos des trois types d'acteurs cités précédemment, ce projet de fin d'études s'attardera à répondre au questionnement suivant : En quoi le Tram 13 Express remet brusquement en cause le statut et la valeur du périurbain, causant l'incompréhension des personnes impactées dans leur façon de vivre le territoire ?

2^{ème} résumé dans une autre langue (Anglais)

The changing city transport policy of the Yvelines suburbs is at the origin of the successive developments of the train in the 19th century, the automobile in the 20th century and today the Tram 13 Express. Those two first territorial development tools have guided the idealization of this periphery and current lifestyles. However, in a context of metropolisation, the newborn child of the Grand Paris Express is disturbing the representations of the peri-urban transport service in Yvelines, and the value given to this « third type of space » by local populations, land and property professionals, as well as by the project owner. Based on the observations of sociologists, urban planners, economists and political science experts, as well as the opinions of the three types of actors mentioned above, this final project will focus on answering the following question: How does the Tram 13 Express suddenly question the status and value of the outlying urban areas, causing the misunderstanding of people who are impacted in the way they are experiencing the territory ?

MOTS CLÉS : *Transport, Tram 13 Express, Tram-train, Desserte intra-périurbaine, Mutation du périurbain, Acteurs, Représentation(s), Résistance dans l'usage, BIMBY, Acceptance.*

KEY WORDS : *Transport, Tram 13 Express, Tram-train, Intra-city connection, Peri-urban change, Actors, Representation(s), Resistance in use, BIMBY, Acceptance.*

Source de l'illustration de couverture : Grand Paris Seine & Oise Communauté Urbaine. « Tram 13 Express : informez-vous et exprimez-vous ! », URL : <https://gpseo.fr/un-territoire-reinventer/un-territoire-strategique/les-infrastructures-de-deplacement/tram-13>