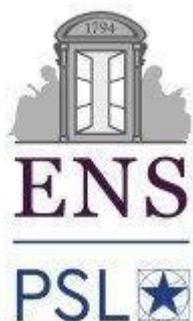


Concevoir les transports en ville Nouvelle : les enjeux des transports et de l'accessibilité dans le Val d'Europe



ENS-Ulm

Département de Géographie



Lignes urbaines, lignes architecturales, lignes automobiles, Joël Zouna,

18 janvier 2021

**Clémence Auzary – Ferréol de Lespinois – Agnès Guérin – Thibaud Schlesinger –
Joël Zouna**

Compte rendu de terrain – Val d'Europe, du 18 au 20 janvier 2021 – Thématique « Transports
et Accessibilité »

INTRODUCTION

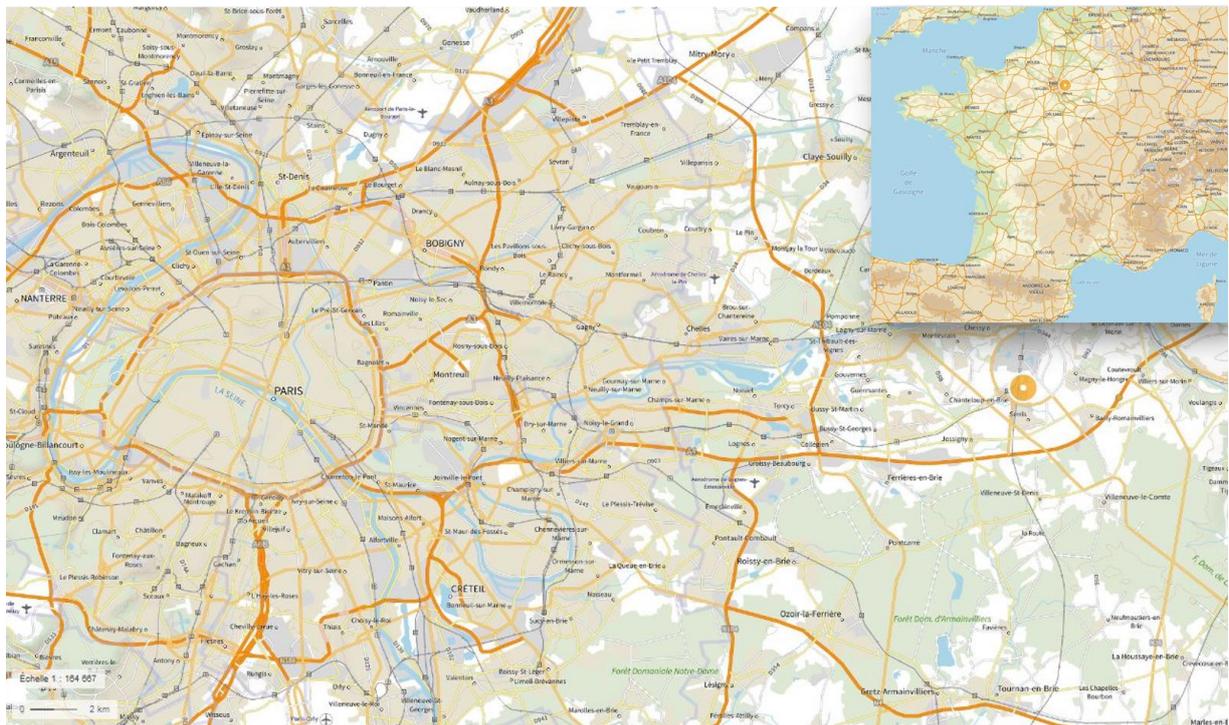
Les nombreux travaux sur les villes nouvelles dans le monde ont fourni aux études sur les villes une immense typologie qui permet selon le cas d'effectuer une situation et d'amorcer une réflexion sur ses fonctions. La littérature anglophone est particulièrement prolifique à ce niveau. Deux concepts qui semblent revenir dans cet effort de typologie est celui des *news towns* et des *expanded towns* (Ahtik, 1969). Menés en parallèle avec l'évolution des pratiques d'aménagement du territoire, elles ont d'abord conceptualisé les *new towns* dont l'exemple le plus illustratif est la vague de déplacements de capitales qui ont eu lieu au début des années 1950. Elles sont suivies par des *expanded towns* qui sont des villes créées nécessairement à la périphérie de grandes métropoles qui viennent répondre directement aux besoins que le développement de celles-ci pose. Ces dernières permettent d'assurer une anticipation en matière d'expansion urbaine et un contrôle de la croissance démographique. Il leur est parfois assigné (imposé) un besoin de spécialisation afin d'équilibrer les offres en matière d'emplois et par conséquent de contrebalancer l'attractivité qu'exercent les métropoles sur les populations (Wackerman, 2000). Très souvent dépendantes vis-à-vis, leur fonctionnement optimal dépend des interactions qu'elles entretiennent avec la(les) métropole(s) ce qu'assure une bonne offre de transports. Marne-la-Vallée rassemble les caractéristiques de ce type de ville.

Les villes nouvelles en Ile-de-France ont été créées à partir des décisions prises en 1965 pour organiser l'urbanisation de la région parisienne dans le cadre de la croissance démographique de la métropole parisienne. Cinq villes nouvelles sont ainsi nées de cet effort d'organisation spatiale : Cergy-Pontoise, Marne-la-Vallée, Saint-Quentin-les-Yvelines, Sénart et Evry. Construite pour être dépendante de l'agglomération parisienne, Marne-la-Vallée est située à une trentaine de kilomètres à l'est de Paris le long de la vallée de la Marne. Elle est divisée en quatre secteurs et le secteur sur lequel ce travail porte est celui du Val d'Europe (Secteur IV). Quand les autres secteurs sont réalisés par Epamarne, le secteur du Val d'Europe est réalisé par Epafrance sur un front d'urbanisation en plein développement. Les mutations occasionnées par l'installation du groupe Disney en 1987, qui co-aménage la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) des studios accentuent la relation que la ville entretient avec l'agglomération par les flux que génèrent les nouvelles fonctions touristiques.

L'installation du parc, un des grands parcs d'attraction d'Europe et l'affirmation de la ville comme un hub pose la question de la conception des transports au sein d'une ville pensée vis-à-vis de la métropole et qui évolue en se connectant à d'autres villes européennes. Le pouvoir de décision dont dispose le groupe Disney est à mettre en regard du conflit d'intérêt qui peut naître d'une volonté d'aménager en s'arrimant à un décor compatible avec le parc ou d'aménager pour les usagers de la ville.

ABORDER LA FABRIQUE DES TRANSPORTS DANS LE VAL D'EUROPE

Val d'Europe est un espace urbain qui a été créé dans le cadre de la construction de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, un projet lancé en 1969. La ville nouvelle est composée de quatre secteurs dont l'aménagement s'est fait de manière successive, chaque nouveau secteur se trouvant plus à l'est de Paris ce qui en fait un front de développement actif. L'aménagement des trois premiers secteurs a été réalisé par l'établissement public d'aménagement Epamarne, mais pour le secteur IV qui comprend Val d'Europe, un second établissement public d'aménagement, Epafrance, a participé au projet. La particularité de Val d'Europe est que ce secteur de la ville nouvelle a été aménagé en coopération avec le groupe Euro Disney, par suite de la signature le 24 mars 1987 de la convention pour la création et l'exploitation d'Euro Disneyland en France. Elle a été signée avec l'Etat Français, le conseil régional, le conseil départemental et la RATP. Elle confère au groupe Euro Disney un rôle d'aménageur, ainsi que la participation à la création et à la mise en œuvre d'un programme de décision. Il étend ainsi sa compétence au-delà de la simple planification en lui accordant la possibilité de décider sur les lignes architecturales et urbaines. Une posture conflictuelle en matière de planification car sous fond de construction discursive, le groupe américain peut décider de miser plutôt sur une esthétique compatible au monde de son parc que sur celle fondée sur la fonctionnalité de l'espace.



Carte 1: Localisation de Val d'Europe (source: Géoportail)

Dans les villes européennes, l'organisation des transports se fait de plus en plus en lien avec la notion de « ville durable », inspirée par le livre vert sur l'environnement urbain de la

commission européenne. A partir de ces changements sont apparus de nouveaux enjeux pour l'aménagement urbain, visant à prendre en compte les exigences du développement durable. Dans les politiques de transports, cela se traduit par la mise en avant des transports en commun, des tentatives pour réduire le recours à l'automobile, ainsi que l'utilisation des mobilités douces, comme le vélo, en fournissant des aménagements urbains adaptés à ce mode de transport.

Val d'Europe est un espace qui attire beaucoup de visiteurs en raison du parc d'attraction Disneyland. Le parc appartient au groupe Euro Disney, il s'agit du plus grand parc d'attraction d'Europe, et de l'un des parcs les plus importants au monde. Le parc attire une clientèle aussi bien locale qu'internationale, justifiant une offre de transports à plusieurs échelles. Les centres commerciaux de Vallée Village et Val d'Europe constituent également des pôles d'attractivité. Pendant la pandémie de Covid 19, avec la fermeture du parc, ces deux espaces sont devenus les points d'attractions principaux. Val d'Europe peut être défini comme un hub multimodal, avec une offre de transports assurant la desserte de la ville à différentes échelles. La gare Marne-la-Vallée-Chessy est située à l'entrée de Disneyland. Elle donne accès au RER A ainsi qu'à des lignes de TGV (Inoui et Ouigo), au Thalys et à l'Eurostar. Les destinations auxquelles elles donnent accès sont des grandes gares françaises (Marseille, Lyon, Montpellier, Aix en Provence, Avignon, Nantes, Lille, Bordeaux, Strasbourg) ainsi que des destinations internationales (Londres, Bruxelles). Une ligne de train relie directement la gare à l'aéroport Charles de Gaulle.

La gare de Val d'Europe est une gare RER, la dernière station du RER A avant la gare de Marne-la-vallée-Chessy. Elle est située dans le centre-ville de Val d'Europe, à proximité du centre commercial. Val d'Europe est aussi desservi par des bus du réseau Tansdev Île-de-France. En ce qui concerne les transports en commun, d'autres moyens de transports moins importants sont les navettes entre le parc d'attractions de Disney et Val d'Europe, des navettes privées appartenant à des hôtels ainsi que des navettes appartenant au groupe Euro Disney destinées aux employés du parc. Le rôle de financeur-aménageur que joue le rôle Disney comme précédemment évoqué n'évoque pas juste le risque de s'enfermer dans les cadres normatifs mais également celui d'une focalisation sur les mobilités de longue distance en délaissant celles qui s'intègrent dans le périmètre immédiat de la ville.

L'accessibilité de Val d'Europe en voiture est garantie par l'autoroute A4, via la départementale D344 et depuis l'autoroute A104, via la départementale D934. La ville est adaptée à l'arrivée massive d'automobiles avec l'aménagement d'un immense parking au Nord Est de Disneyland ainsi qu'un autre grand parking pour les centres commerciaux de Val d'Europe et Vallée Village.

Val d'Europe comprend aussi quelques aménagements pour les mobilités douces (quelques parkings pour vélos, une piste cyclable.)



Carte 2 : Axes de transport à val d'Europe, janvier 2021

Val d'Europe fait partie de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, avec une implication de l'Etat à tous les niveaux et échelles de production de l'espace urbain.

Il s'agit également d'un front d'urbanisation à l'extrémité Est de l'agglomération parisienne : c'est la partie la plus récente du front d'urbanisation de Marne-la-Vallée, qui est également le plus éloigné de Paris. Cet espace semble donc présenter des enjeux particuliers en ce qui concerne l'attractivité et l'accessibilité. Ces enjeux sont liés non seulement à la relation particulière que la ville devait avoir avec la métropole mais aussi aux nouvelles dynamiques auxquelles la ville doit s'accommoder en raison de l'installation du parc. A l'échelle intra-urbaine, se posent des questions aussi différentes que celles de la multimodalité, de la prise en compte de l'ensemble des modes de transports, d'inclusivité et de satisfaction de l'offre ; tandis qu'à l'échelle interurbaine les questions qui se posent sont celles de ses variétés et de sa

nature dépendant des ambitions d'attractivité de la zone. Ces enjeux sont autant liés à la présence de Disneyland Paris qu'à la proximité à Paris. On a ici à faire à un espace qui semble périphérique du point de vue de l'urbanisation, à l'extrémité orientale de la ville nouvelle, mais qui présente en même temps une centralité et une influence internationale, ce qui fait apparaître la nécessité de concilier ces deux aspects apparemment contradictoires dans l'organisation des transports.

Les flux qui convergent vers Val d'Europe sont donc multiples. Le parc et les installations connexes prévues (villages écologiques, centre commercial, complexes hôteliers, ...) y favorisent des mobilités récréatives et touristiques provenant de la France entière, de l'Europe, voire du monde, ce qui révèle l'importance économique de la desserte de la ville et ses différentes centralités. Une proportion sans doute infime de mobilités professionnelles est à considérer entre la ville et Paris.

Ces caractéristiques de Val d'Europe nous invitent à examiner la façon dont les transports sont organisés dans cet espace, et les politiques d'aménagement qui ont été retenues dans ce domaine.

Les leviers de la conception des transports et la forte présence automobile

Les enjeux susmentionnés sont déterminants dans l'effort d'analyse à mener sur la question de l'accessibilité et des transports à Val d'Europe. Nous privilégierons deux entrées majeures : le positionnement du groupe Euro Disney et la place qu'occupe Disneyland dans la formulation de l'offre de transports et son accessibilité.

Le narratif qui est fait par le groupe Euro Disney au sujet de la ville est celui d'une ville vertueuse et respectueuse de l'environnement. Les préoccupations environnementales font partie de la réflexion sur les politiques de transports en ville, et semblent qui plus est pouvoir être mises en relation avec la vision de l'aménagement proposée par ledit groupe, dont l'objectif est de mettre en avant une image avant tout positive du site. Le groupe Euro Disney tient à préserver une image vertueuse correspondant aux attentes de la marque « Disney ». La narration sur l'éco-responsabilité ne rentre que trop en contraste avec l'absence d'aménagements destinés à l'incitation à la pratique des mobilités douces. Ensuite, l'accessibilité des transports apparaît également comme un volet important dans le cadre de l'aménagement urbain à Val d'Europe, du fait du caractère multimodal de l'espace de Val d'Europe et de la diversité des mobilités qui le caractérisent. L'occupation de l'espace par les transports est désormais à croiser avec les préoccupations paysagères induites par la co-production par des acteurs (Epamarne et Euro Disney) qui ont des rapports différents à la ville. Il conviendra d'ajouter la problématique des aménagements inhérents à la pratique de la ville par ses habitants et les touristes. D'où la prise en compte de la voirie et réseaux divers (VRD), du réseau de bus, des pistes cyclables, des voies piétonnes...

Dans le cadre de ce questionnement, nous avons choisi de traiter l'un des aspects qui apparaissait le plus manifestement sur le terrain : l'usage de l'automobile. Il nous a paru pertinent de nous demander si le rôle de l'automobile faisait l'objet de critiques ou de questionnements de la part des acteurs présents : (groupe Euro Disney, élus, usagers), et, si

cela est le cas, sur la façon dont les acteurs interviennent (ou non) pour transformer le rôle de l'automobile au sein du système de transports à Val d'Europe.

Situer la dépendance à l'automobile dans le Val d'Europe

Nous faisons ici trois hypothèses :

La première est que la place de la voiture reste centrale à Val d'Europe et que les réseaux de transports publics sont secondaires.

La seconde est que l'aménagement de la ville n'est que très peu pensé pour les mobilités douces en croissance comme le vélo

La troisième est la présence d'une intermodalité pensée autour de hubs mais une multimodalité peu reflétée par les pratiques des transports. Ceci pourrait tenir à la volonté d'Euro Disney d'impulser l'attractivité du site vis-à-vis des espaces extra-urbains. Bien que Val d'Europe constitue un hub proposant plusieurs modalités de transports, ce réseau n'est pas utilisé de manière continue par les usagers qui, en fonction de leurs besoins, privilégient souvent un seul moyen de transport et exploitent peu le caractère multimodal du lieu.

COMMENT IDENTIFIER LE RÔLE DE L'ÉCONOMIE DE L'AUTOMOBILE A VAL D'EUROPE ?

Sur la piste de la vérification de ces hypothèses, un terrain exploratoire a été réalisé afin de fixer une méthode adéquate pour situer l'automobile dans l'espace urbain à Marne-la-Vallée. Une méthode préliminaire composite et un peu montée à tâtons a été construite. Elle se présente comme suit :

- Promenade urbaine et recensement partiel des infrastructures de transports. Ces observations ont principalement été faites lors de la première journée de présentation du terrain. Elles nous ont permis d'avoir un aperçu de l'organisation des espaces par rapport aux infrastructures de transport. Ces premières observations ont principalement porté sur le centre commercial Val d'Europe et ses environs, sur la gare Marne-la-Vallée-Chessy, sur l'agglomération de Val d'Europe et sur la ZAC des Studios
- Des entretiens avec les usagers des transports en commun et les employés SNCF et RATP. Ces entretiens ont été réalisés lors de la deuxième journée, en tentant de viser différents types d'usagers. Les onze personnes interrogées ont été rencontrées dans la gare de Marne-la-Vallée-Chessy et dans la gare RER de Val d'Europe, d'usagers de la gare de bus, ainsi que des utilisateurs des transports en commun rencontrés devant le lycée Emilie du Châtelet.
- Un entretien avec un agent de sécurité de Disneyland.
- Des entretiens avec une dizaine d'usagers du centre commercial.

- Des entretiens avec deux conducteurs de taxi stationnés devant la gare Marne-la-Vallée Chessy.
- Un entretien avec un gestionnaire du parking de la gare de Chessy
- Une présentation générale par deux responsables d'Euro Disney



Photo 1 : Aperçu sur la disposition des parkings ouverts, janvier 2021

Les résultats de cette première enquête ont confirmé la place que l'automobile avait autant dans le paysage que dans l'économie de la ville. Si à l'échelle interurbaine elle ne joue qu'un rôle marginal en raison de la prépondérance des trains, métros et avions, la ville est globalement structurée autour de ce mode de transport.

Sur le plan morphologique, la prégnance des aménagements tels les parkings et les arrêts de stationnement renseignent sur cette orientation. A l'échelle de l'îlot, les immeubles présentent pour la grande majorité une entrée de garage. Par ailleurs, le faible nombre de bornes de recharge donne des renseignements supplémentaires sur le type d'automobile dont il s'agit. Ainsi cette sur-représentativité de l'automobile s'oppose à une quasi-absence d'aménagements pour d'autres types de modalités notamment les modalités douces. On y relève une insuffisance de pistes cyclables, lorsqu'elles sont programmées elles sont mal tracées et nous n'avons trouvé que trois arrêts.

Les investigations menées du côté de Val d'Europe notamment auprès du gestionnaire de parking et des chauffeurs de taxis sont révélatrices d'une économie de l'automobile gravitant autour de la gare et du fonctionnement du parc d'attractions. En effet, certains de ces chauffeurs de taxi qui viennent de Paris assurent, outre les navettes, des trajets entre la gare et les hôtels et entre le parc et la place centrale de Val d'Europe où est localisée le centre commercial.

Réflexivité sur la méthode

Les courts entretiens réalisés ne permettaient pas directement d'appréhender quelle est la place que joue la voiture dans le vécu urbain. Une erreur était de commencer les questions par la place que jouent les acteurs dans la prégnance de l'automobile ce qui braquait les interlocuteurs. Quant à notre échantillon, il était limité dans la mesure où il se réduisait aux usagers, ainsi qu'à quelques acteurs des transports mais pas aux politiques.

Par ailleurs, la période de réalisation de ce terrain n'optimisait pas la qualité des données perçues et récoltées. Les informations récoltées peuvent ainsi être remises en cause en raison de la période de l'année, en hiver et de surcroît en pleine pandémie. Il reste pertinent de l'avoir abordé dans ces conditions mais il faudrait confronter les données aux périodes de vacances hors contexte Covid-19.

L'insuffisance d'acteurs et de points de vue considérés pour les conclusions préliminaires (seulement celui des usagers et d'Euro Disney), ce qui pose d'autant plus problème que l'on remarque des indices de conflictualité entre Disney et les acteurs publics : par exemple le nom des voies. Les acteurs publics de l'aménagement ont le pouvoir de nommer les rues et autres axes routiers, et ont choisi des noms issus du monde de la bande dessinée franco-belge, ce qui apparaît comme un contraste avec l'identité américaine de Disney. Pour pouvoir clairement identifier les volontés derrière les politiques de transport, il apparaît indispensable de pouvoir avoir des entretiens avec les acteurs publics de l'aménagement.

La particularité de la situation de crise sanitaire : comme abordé plus tôt, les méthodes utilisées semblent devoir être réfléchies pour nous permettre de tenir compte de l'influence du contexte de la crise du covid.

A partir des limites constatées, voici la méthodologie envisagée pour traiter la question s'il était donné d'effectuer une enquête plus approfondie.

La première étape serait de proposer une délimitation précise du terrain : nous nous proposons, pour cette définition du terrain d'observer et de nous concentrer sur les espaces couverts par la convention Euro Disney. Cette limite semble pertinente, dans la mesure où l'impact de l'acteur privé sur l'aménagement est l'une des particularités de Val d'Europe. Toutefois, dans le cas où l'on choisirait cette délimitation du terrain, le recours à d'autres études portant sur les transports de Marne-la-Vallée dans son ensemble semble nécessaire pour servir de points de comparaison et mieux mettre en avant les spécificités de cet espace géré en partie par le groupe Euro Disney.

Parmi les méthodes testées lors du terrain exploratoire, nous choisissons de retenir l'observation, bien que celle-ci doive être plus poussée et répondre à des questions formulées précisément, pouvant par exemple porter sur l'usage des infrastructures de transports disponibles ou leur répartition dans l'espace. Il pourrait aussi être intéressant de fournir une observation plus poussée de l'un des parkings.

Nous pouvons également retenir la méthode des entretiens avec les usagers, mais en proposant d'établir à l'avance un questionnaire sur la provenance, le motif de déplacement et la destination des voyageurs.

Notre méthodologie devra aussi comprendre l'analyse de données quantitatives, en particulier les chiffres de fréquentation de la SNCF et de la RATP. La situation la plus souhaitable serait de pouvoir avoir un aperçu sur les gares d'où proviennent les voyageurs.

Il serait aussi nécessaire de réaliser un inventaire de tous les acteurs impliqués, à partir duquel les conflictualités possibles apparaîtraient plus précisément.

Nous pourrions aussi réaliser des analyses de discours à partir des documents d'urbanisme et des cahiers des charges afin de mettre en lumière la logique des propositions urbanistiques et architecturales. Elles permettront par exemple à la base des profils en long et en travers de la voirie de statuer non seulement sur la place de l'automobile (parking, zone de livraison et entrées de garage) mais aussi sur le respect de l'environnement. Ceci pourrait mener à « un parcours de la ville au fil de la voie » comme ce que propose Monique Sassier (2014).

Photographie et analyse de photo semblent aussi pouvoir être des outils pertinents pour rendre compte de l'implantation des transports dans l'espace urbain.

Pandémie : frein ou révélateur ?

Comme susmentionné, le contexte sanitaire n'a pas garanti l'appréhension de ce travail de terrain dans des conditions optimales. Avec la mise en berne des activités touristiques, il était de toute évidence difficile d'analyser les mobilités de cette zone qui apparaissent très rattachées aux activités récréatives et touristiques. L'étude observatoire de ce terrain en période de Covid-19 implique donc que nous n'avons pas pu assister directement au fonctionnement habituel de cet espace. L'impact du Covid-19 sur l'espace étudié était la fermeture de Disneyland, le principal pôle d'attractivité de Val d'Europe. Conséquences : les gares sont vides, les touristes sont absents et les parkings semblent surévalués. Il n'avait pas que porté atteinte à l'aboutissement de notre enquête préliminaire car il a en amont permis de préciser la problématique de la situation de l'automobile dans la ville en ce que les courts entretiens réalisés notamment auprès du gestionnaire de Parking et des conducteurs de taxi. Le contexte de la crise sanitaire est donc un facteur qui a orienté nos observations, il met par exemple en avant l'importance de la question de l'automobile, et oriente en partie la question de recherche. Dans le cadre d'une enquête plus approfondie, il conviendrait probablement d'identifier les éléments qui ont été mis en avant dans le contexte de la pandémie et de préciser dans quelle mesure ce contexte a orienté la problématique proposée.

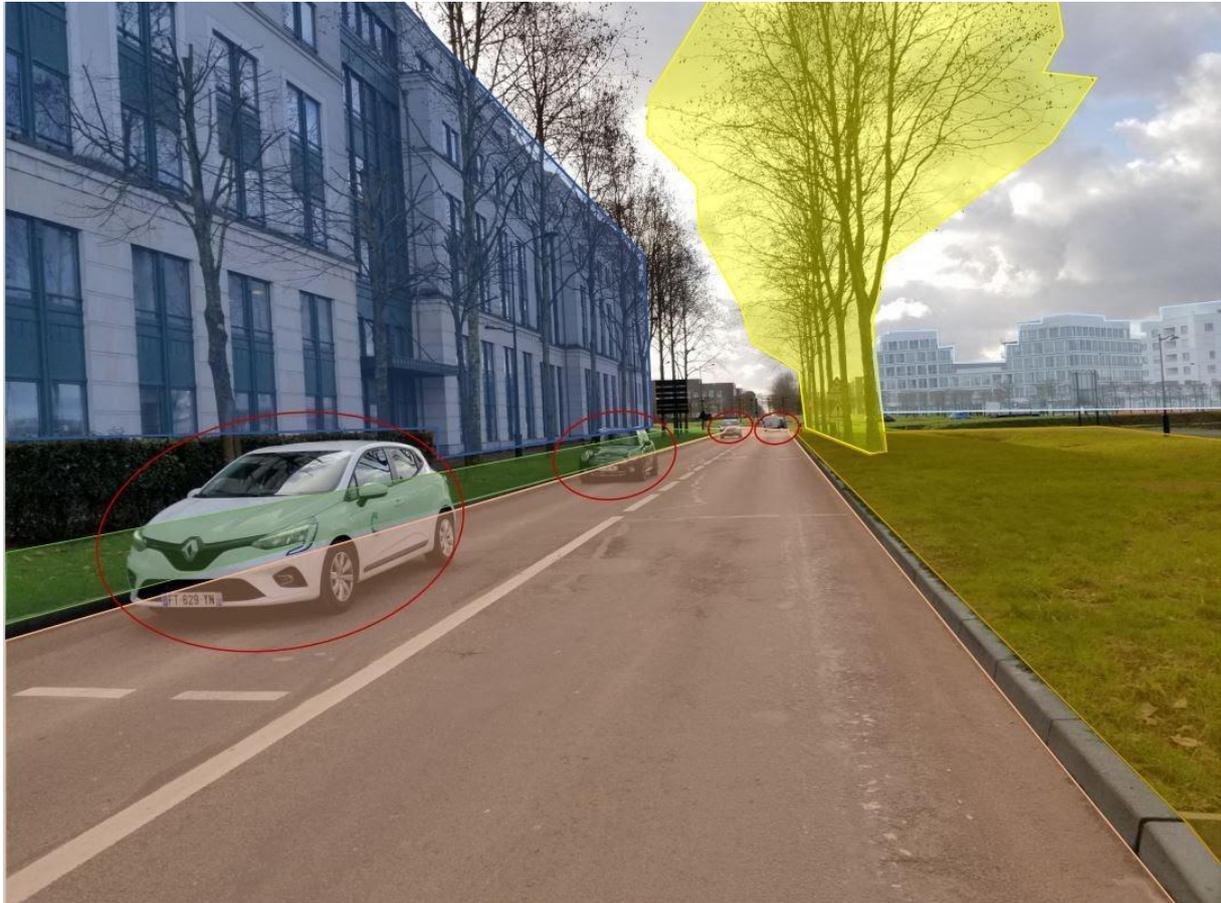
LIGNES URBAINES, LIGNES ARCHITECTURALES, LIGNES AUTOMOBILES

Nous avons choisi une photo qui n'est pas la gare de Marne-la-Vallée-Chessy, ni une des infrastructures de transport majeures. Nous avons préféré nous intéresser au détail de la conception des rues, à l'extrême limite de la ville qui permet de saisir la pratique quotidienne des transports telle qu'elle est valorisée dans l'aménagement. Cette photo permet d'illustrer l'extrême limite du front d'urbanisation, avec des immeubles qui imitent le tissu urbain du centre parisien et débouchent sur des champs. On y observe la ville construite par Disney et la manière de se déplacer qui est valorisée.

C'est un modèle de rue à l'américaine (Mounir, 2018), reconnaissable notamment à la séparation herbeuse entre la chaussée et le trottoir. Cela entre en contraste avec les bâtiments qui sont d'inspiration parisienne, en référence aux bâtiments industriels du XIXe siècle qui ont un caractère central dans l'aménagement tel que pensé par Disney. Cela contredit également les propos tenus par les acteurs de Disney que nous avons rencontrés, qui revendiquent une urbanité "européenne" ou parisienne, qui elle s'oriente vers des transports de plus en plus respectueux de l'environnement. La ville est conçue à quelques détails près selon un cadre normatif d'une époque révolue. On s'aperçoit que l'esthétique en hauteur est d'inspiration parisienne mais que l'aménagement au niveau de la voirie semble conçu pour un usage dominant de l'automobile. Le trottoir est un simple couloir de déplacement. La dimension esthétique est valorisée par rapport au transport piéton : du côté droit de la photo, on observe un alignement d'arbres censé créer une perspective alors même que les bâtiments et le trottoir ne sont pas construits.

On n'observe pas de places de parking à l'extérieur, mais nous avons noté la présence de parkings souterrains. Les bâtiments sont ainsi conçus pour l'accueil de la voiture des habitants, alors que la rue est l'espace de la seule circulation et non de l'arrêt, pour les piétons comme pour les voitures, en tout cas dans cet îlot à vocation surtout résidentielle.

On note également l'absence de piste cyclable. Dans l'ensemble de la ville, le vélo apparaît bien à travers quelques aménagements, mais sont souvent dirigés vers d'autres fonctions et sont mal aménagés. On pourrait penser que la volonté de construire quelque chose de très dense aurait pu amener à donner une place importante au vélo, d'autant que c'est ce que fait en ce moment même la ville de référence, Paris. La largeur de la rue ne permet pas non plus d'accueillir des bus. Sur les extrémités de la ville, les infrastructures sont essentiellement pensées pour la voiture. Il y a donc un contraste important entre un modèle esthétique de la ville dense, avec un tissu urbain fait d'îlots, qui ne ressemble pas à des espaces périurbains résidentiels classiques, et les aménagements et infrastructures de transport pour les pratiques quotidiennes des habitants, qui sont très éloignés de ce que l'on peut observer dans les centres villes des métropoles européennes qui servent de référence.



De l'urbanisme automobile au Val d'Europe. (photo prise le 18 janvier à 14:50 par C. Auzary)

- Rangée d'arbres montrant l'importance de la dimension paysagère
- Bâtiments inspirés de l'architecture Parisienne industrielle du XIXe siècle, correspondant à l'idéal esthétique Disney
- Plan herbeux non construit, à la bordure du front d'urbanisation
- Autre îlot de la ville nouvelle, montrant l'avancée du front d'urbanisation

- Plan herbeux séparant la chaussée du trottoir, sur un modèle plus américain que parisien, malgré la référence esthétique en hauteur. On n'observe pas de place de parking.
- Chaussée destinée aux voitures, qui ne comprend pas de voie de bus ni de piste cyclable.
- Voitures, mode de transport privilégié à Val d'Europe

Bibliographie

Ahtik, V. (1969). La création des villes nouvelles. *Sociologie du travail*, 11(4), 366-386.

Mounir, M. (2018). Quel avenir pour l'urbanisme automobile?

Wackermann, G. (2000). *Très grandes villes et métropolisation*. Ellipses.

Sassier, M. (2014). Saint-Quentin, Parcours au profil de voies, in *Dire les villes nouvelles* Dir. François Leimdorfer. Editions de la maison des sciences de l'homme.

Le projet de Val d'Europe, entre attractions et attractivités, <https://www.epamarne-epafrance.fr/projet/le-val-deurope-entre-attractions-et-attractivites/> , consulté le 20 janvier 2021