

NOTE RAPIDE

DE L'INSTITUT PARIS REGION N° 838



PLANIFICATION

MODE D'OCCUPATION DU SOL

Mars 2020 • www.institutparisregion.fr

DÉCRYPTAGE DE 70 ANS D'OCCUPATION DU SOL EN ÎLE-DE-FRANCE

L'ÎLE-DE-FRANCE EN 1949, C'EST :

9%

D'ESPACES URBANISÉS

64%

D'ESPACES AGRICOLES

25%

DE BOIS ET FORÊTS

RÉALISÉ À PARTIR DE PHOTOGRAPHIES AÉRIENNES ARGENTINIQUES EN NOIR ET BLANC DE L'IGN, LE MOS DE 1949 APPORTE DES ÉCLAIRAGES PRÉCIEUX SUR LES DIFFÉRENTES MUTATIONS DE L'ESPACE RÉGIONAL ENTRE 1949 ET 2017, DERNIER MILLÉSIME DU MOS.

L'exploitation du mode d'occupation du sol (Mos) 1949 nous offre une lecture de l'Île-de-France d'après-guerre. En grande majorité rural, le périmètre régional est alors constitué des départements de la Seine, de la Seine-et-Oise et de la Seine-et-Marne, ainsi que de cinq cantons du département de l'Oise. Par souci de cohérence, toutes les analyses se fondent sur le périmètre régional actuel.

En 1949, donc, les espaces naturels, agricoles et forestiers représentent plus d'un million d'hectares, soit 91 % de l'espace régional. Avec près de 2,8 millions d'habitants, Paris regroupe alors 40 % de la population régionale, contre seulement 18 % aujourd'hui. La tache urbaine est concentrée autour de la capitale, avec un « continuum » incluant sa banlieue proche, les boucles de la Seine jusqu'à la forêt de Saint-Germain, les boucles de la Marne, et un corridor d'urbanisation le long du canal de l'Ourcq. Amorcée par l'industrialisation des banlieues au XIX^e siècle et la propagation des grands lotissements d'habitations durant l'entre-deux-guerres, cette urbanisation continue de s'étendre sur la période 1949-1982, avec un rythme annuel moyen d'apparition de 3 330 ha/an, soit plus du double que durant la période 1982-2017.

1949 : PHOTOGRAPHIE D'UNE RÉGION EN DEVENIR

La démolition/reconstruction des îlots insalubres parisiens et la reconquête des emprises industrielles délaissées stimulent le phénomène de renouvellement urbain. De 409 ha/an sur la période 1949 à 1982, il s'intensifie entre 1982 et 2017, et mobilise 840 ha/an, reflétant l'évolution progressive de l'urbanisation francilienne. Ainsi, depuis 2012, la production d'habitat se fait désormais majoritairement en renouvellement urbain¹.

Même si le réseau de chemin de fer s'est largement déployé au XIX^e siècle, les grands axes de transport (autoroutes, TGV, etc.), soulignés aujourd'hui par l'urbanisation, ressortent peu sur la carte du Mos 1949. Cela permet de redécouvrir les reliefs, vallées et plateaux, ainsi que les continuités

MOS 1949 : UN INVENTAIRE RÉGIONAL UNIQUE EN FRANCE

Une fois la comparaison entre les photos aériennes de 1949 et le Mos de 1982 effectuée, il a fallu assurer la comparabilité entre les différents millésimes du Mos, en gardant celui de 1982 comme référentiel. Pour cela, la classification des modes d'occupation a dû être adaptée en 30 postes de légende spécifiques au Mos 1949 et réinjectée dans tous les millésimes. Cette nécessaire adaptation s'explique en partie par l'utilisation d'images panchromatiques associées aux ombres portées, qui rend difficile la lecture de certaines évolutions, surtout en zone dense. Les secteurs qui ont muté du rural vers de l'urbain entre 1949 et 1982 sont également complexes à traiter, et, en particulier, les changements d'usage concernant les activités ou les équipements. Difficilement identifiables, ces derniers n'ont pu être traités que dans leur globalité.

Nous obtenons donc aujourd'hui une base de données de l'occupation du sol régional allant de 1949 à 2017, avec une nomenclature homogénéisée permettant les comparaisons entre les différents pas de temps² : une première sur une période couvrant 68 ans.

forestières. Les espaces identifiés en maraîchage, en horticulture et en vergers sont très présents et imbriqués dans l'espace urbanisé, témoignage d'une production agricole urbaine encore bien réelle. L'agriculture au sens large représente 64 % des surfaces régionales, contre 50 % en 2017. Majoritaires, les grandes cultures s'étendent sur plus de 730 000 ha, et sur des parcelles amenées à s'élargir du fait des remembrements successifs et de l'intensification de l'agriculture.

On observe encore de grandes emprises agricoles non urbanisées : l'est du Val-d'Oise et le nord de la Seine-Saint-Denis, notamment sur les communes de Sevran, Villepinte, Mitry-Mory et Sarcelles, qui verront leur urbanisation résidentielle et économique se développer avec l'arrivée de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle. La boucle de la Seine entre Montesson, Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis est encore très agricole, tout comme le sud du Val-de-Marne et le nord de l'Essonne, encore peu impactés par le développement de l'aéroport d'Orly et du MIN de Rungis, lequel ne s'installera qu'en 1960.

La grande couronne se compose de nombreux bourgs et villages ruraux, caractéristiques du patrimoine francilien. Les villes historiques sont clairement lisibles : Fontainebleau, Melun, Versailles, Évry, Mantes, Étampes, Provins et Montereau. L'observation de leur développement urbain dans les Mos suivants conforte leur statut de polarités franciliennes.

1949-2017 : LES GRANDES ÉVOLUTIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

Entre 1949 et 2017, l'apparition des espaces urbanisés représente 164 000 ha, au détriment des espaces naturels, agricoles et forestiers (NAF), dont la disparition s'élève en moyenne à 2 413 ha/an sur la période. Cela s'explique notamment par la mise en chantier des grands travaux inscrits dans les plans d'aménagement régionaux pour répondre à la croissance démographique et à la crise du logement des années 1950. La construction des grands ensembles s'engage alors autour de Paris, puis commence celle des cinq villes nouvelles à partir de 1965, qui s'accompagne de la création de nombreuses infrastructures routières et ferrées. À partir des années 1990, ce rythme de disparition

des NAF est en constante diminution et, sur la dernière période 2012-2017, ce sont 590 ha/an qui disparaissent, attestant d'une prise de conscience de la nécessité de préserver les espaces agricoles et naturels.

En 1949, l'Île-de-France est un territoire moteur pour la production agricole nationale, mais ses espaces agricoles vont être particulièrement impactés par les extensions urbaines. Toutefois, leur consommation diminue sensiblement, de l'ordre de 22 % entre les périodes 1949-1982 et 1982-2017, mais avec des disparités selon les départements. Ainsi, ceux de petite couronne ont aujourd'hui perdu la quasi-totalité de leurs surfaces agricoles de 1949. La Seine-et-Marne a perdu 14 % de ses surfaces agricoles de 1949, mais concentre 33 % des disparitions de grandes cultures franciliennes sur la même période. Les trois autres départements de grande couronne ont, quant à eux, perdu autour de 25 % de leurs surfaces agricoles de 1949.

De leur côté, les forêts franciliennes ont assez peu évolué. En 1949, les espaces boisés représentent 25 % (302 400 ha) de la surface totale de l'Île-de-France, contre 24 % (287 700 ha) en 2017.

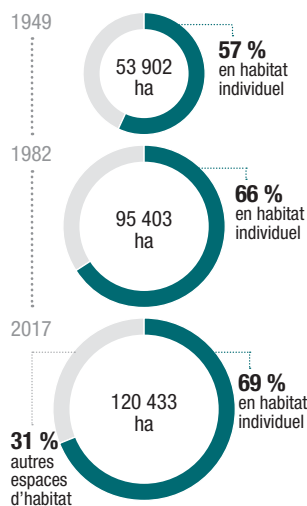
UNE CONSTRUCTION ACCRUE POUR RÉPONDRE À LA CRISE DU LOGEMENT

Les espaces d'habitat en 1949 totalisent 53 900 ha, dont 57 % pour l'habitat individuel. Entre 1949 et 2017, leur surface a été multipliée par 2,2 (53 902 ha en 1949, 120 400 ha en 2017) pour accueillir une population qui a presque doublé sur la même période. Ces espaces résidentiels, qui ont débordé en dehors de Paris dès la première moitié du XX^e siècle, continuent leur expansion à mesure du développement des infrastructures routières et des transports en commun.

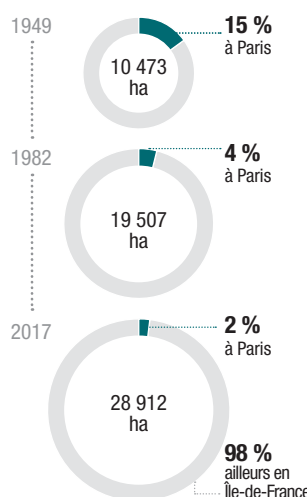
Entre 1949 et 1982, 31 800 ha d'habitat individuel sont construits, soit 77 % des espaces d'habitat apparus durant cette période. Cette construction se réalise en diffus autour des bourgs et hameaux existants, principalement après les années 1960. Depuis 1982, le rythme d'apparition de l'habitat individuel ralentit, permettant une plus grande mixité au sein des tissus urbains.

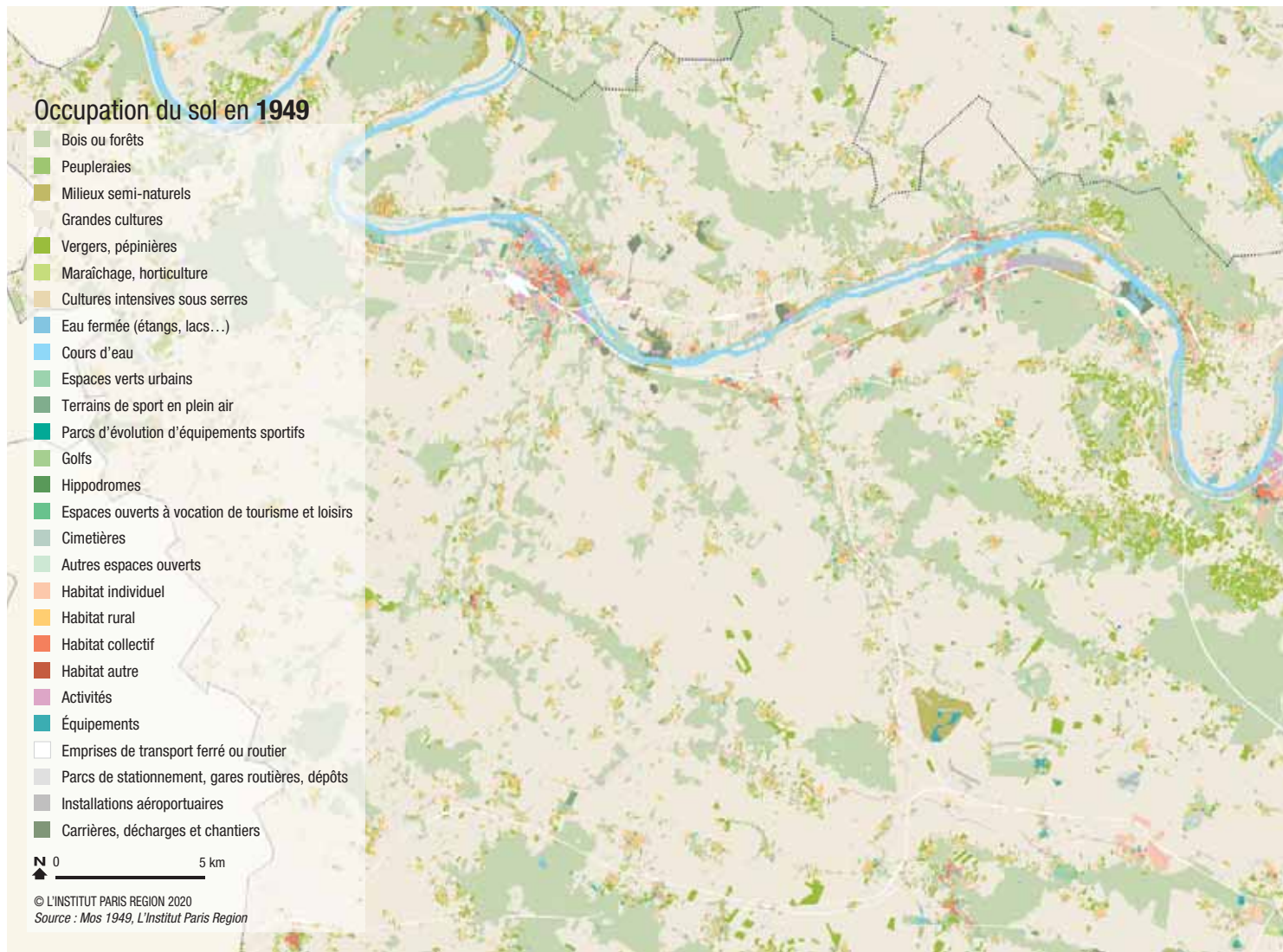
L'habitat collectif, qui constitue déjà une caractéristique parisienne en 1949, est également présent dans les communes limitrophes de Paris et du nord des Hauts-de-Seine. Largement constitué des HBM d'avant-guerre, cet habitat ceinture la capitale. Les premières cités-jardins sont visibles sur la carte du Mos 1949 dans les communes de Châtenay-Malabry, Le Plessis-Robinson, Suresnes et Argenteuil. Les immeubles hauts de la cité de la Muette, à Drancy, préfigurent les grands ensembles. En réponse à la croissance démographique très soutenue de l'agglomération, à la pénurie des logements (appel de l'Abbé Pierre en 1954) et à la vétusté des tissus urbains (en 1960, les bidonvilles de Nanterre abritent alors près de 14 000 personnes), la politique

La percée de l'individuel au sein des espaces d'habitat

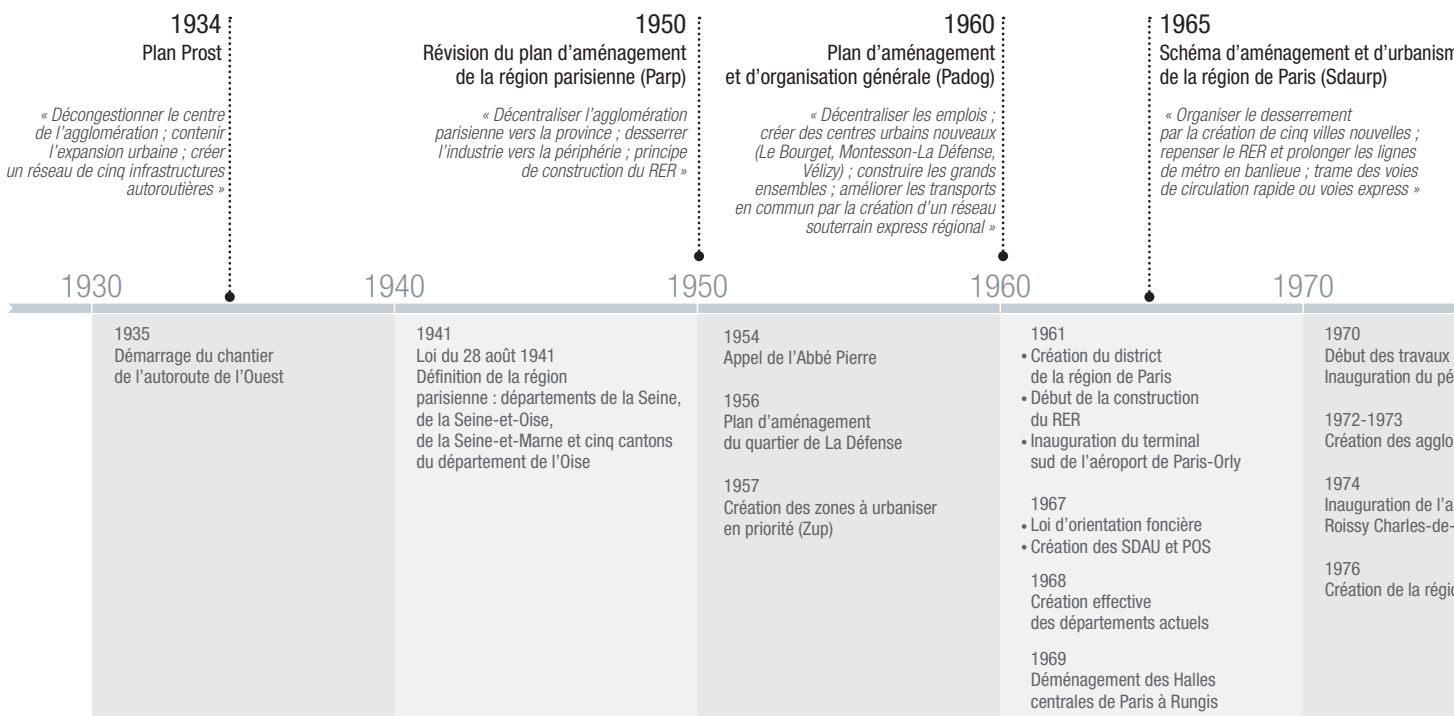


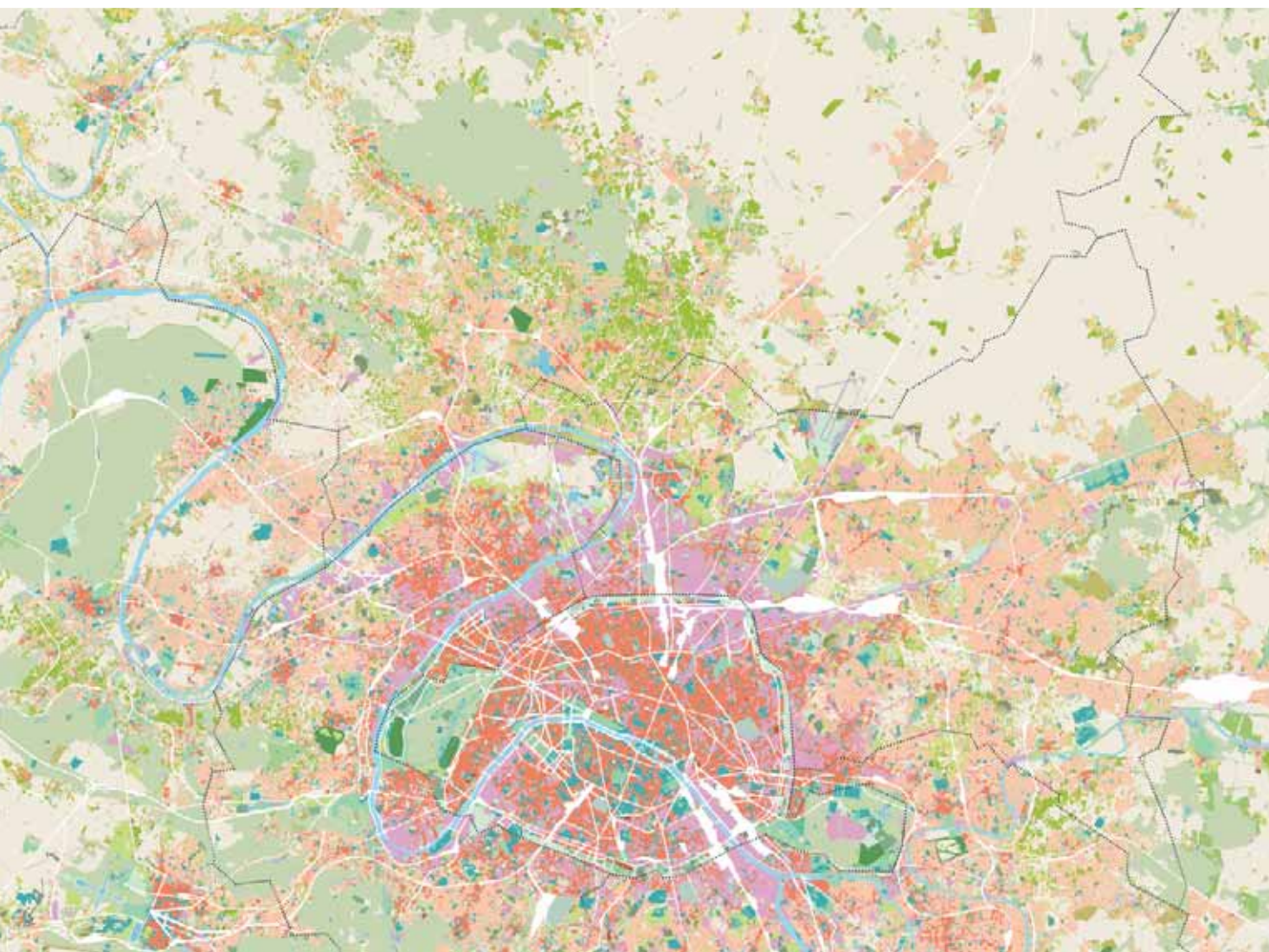
Les espaces d'activités, soumis à une force centrifuge





Repères chronologiques





1976

Schéma d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France (Sdaurif)

« Améliorer le cadre de vie ; protéger et aménager l'espace rural ; création des zones naturelles d'équilibre (ZNE) ; développer les villes petites et moyennes de la périphérie »

1994

Schéma directeur de la région d'Île-de-France (Sdrif)

« Limiter la consommation d'espace ; favoriser le polycentrisme ; densifier le tissu urbain existant ; mettre en valeur la première couronne »

2013

Sdrif Île-de-France 2030

« Favoriser la transition sociale, économique et environnementale ; vers un modèle de développement durable »

1980

1990

2000

2010

2020

de la Francilienne
périphérique

aménagements nouvelles

éroport
Gaulle

on Île-de-France

1982
1^{er} PNR francilien
de la Haute-Vallée de Chevreuse

1983
Création de la Ceinture verte régionale

1989
Mise en service du TGV Atlantique

1991
Plan d'aménagement de la Zac Seine
Rive gauche

1992
Ouverture de Disneyland Paris

1999
Grande tempête : près de 10 %
de forêts détruites en Île-de-France

2000

- Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU)
- Refonte des documents d'urbanisme (Scot et PLU)
- Objectif de gestion économe des espaces Naf

2008
Loi du Grand Paris

2009-2010
Lois Grenelle

2010
Loi relative au Grand Paris
(Grand Paris Express)

des grands ensembles sera effective dès les années 1960, époque où « Les politiques urbaines sont institutionnalisées, avec la création du district de Paris, un embryon de la région parisienne » (Emmanuel Bellanger). Leur création massive a nécessité la mobilisation de larges emprises. Près de 10 000 ha d'espaces dédiés au collectif sont ainsi apparus entre 1949 et 1982, contre seulement 4 200 sur la période 1982-2017.

LA DÉLOCALISATION DES ACTIVITÉS DU CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION

Bien qu'il ne permette pas de distinguer finement leurs typologies, le Mos 1949 identifie 10 500 ha d'activités sur le territoire régional. Très présentes au cœur de Paris, elles s'étendent également sur de larges emprises monofonctionnelles en contact immédiat avec les voies navigables et desservies par le chemin de fer. La ceinture industrielle témoigne d'une période florissante héritée d'avant-guerre. Jusqu'en 1960, l'industrie métallurgique y est encore très présente. Les espaces d'activités gagnent ainsi 9 000 ha de 1949 à 1982 sur l'ensemble du territoire régional.

La déconcentration parisienne (exemple des usines Renault, installées à Boulogne depuis 1895), déjà inscrite dans les orientations du Plan Prost de 1934, mais suspendue par la Seconde Guerre mondiale, est réaffirmée par le Padog de 1960. Dès les années 1950, les industries quittent progressivement Paris, puis ses espaces limitrophes au cours des décennies suivantes. Puteaux se spécialise dans l'aviation, et la Plaine Saint-Denis s'impose comme la plus grande zone industrielle de France jusqu'en 1970 (industrie lourde, chimie et métallurgie).

Par ailleurs, la diminution progressive de la part des activités au sein des espaces urbanisés dans les départements de petite couronne illustre la délocalisation des activités industrielles vers la grande couronne, sur des emprises de plus en plus grandes. Le Mos de 1982 révèle la tendance grandissante à l'implantation de zones d'activités et de logistique le long des infrastructures routières. En conséquence, la part des surfaces d'activités parmi les espaces construits en Seine-et-Marne ou en Essonne double entre 1949 et 2017 (respectivement 8 % à 15 % et 7 à 14 %), alors que le poids de Paris dans l'accueil des activités a considérablement baissé. En 1949, 15 % des activités sont situées dans la capitale, 3,8 % en 1982 et 2,5 % en 2017.

LES ESPACES OUVERTS EN PLEINE TRANSFORMATION

Le Mos 1949 rend plus lisibles les traces d'une spécialisation des terres agricoles franciliennes : « céréales et cultures fourragères sur les plateaux, cultures maraîchères, prairies naturelles et cressonnières en fond de vallée, vignes, vergers, pâturages secs sur les coteaux, en fonction de l'exposition » (Cahier de L'Institut Paris Region n° 129).

En 1949, les espaces de maraîchage (productions légumières), les pépinières et les vergers font partie intégrante de l'identité de la région. Leur présence autour des villages de la grande couronne, mais également autour de Paris témoigne de la diversité agricole francilienne de l'époque. Le secteur de Montmorency, la plaine des Vertus autour d'Aubervilliers, les espaces au sud des boucles de la Seine aval et la vallée de l'Orge sont notamment concernés au sein de la future Ceinture verte.

Cette ceinture horticole et maraîchère autour de Paris a progressivement disparu, essentiellement sur la période 1949-1982, les surfaces de maraîchage et les vergers voyant leur surface se réduire de 6 000 ha en 1949 à 260 ha en 2017, principalement sous l'effet de la pression urbaine.

En 1949, les espaces ouverts urbains à destination du tourisme et des loisirs (terrains de sport en plein air, équipements sportifs, golfs, hippodromes...) représentent 1 877 ha, contre 11 632 ha en 2017. Cette forte augmentation est notamment liée au développement soutenu de golfs, dont la surface totale a été multipliée par plus de 18 en 68 ans, ainsi qu'à la création des bases de loisirs, apparues dès le Sdaup de 1965. Le développement de ces dernières répond à l'accroissement du temps libre et de la part dédiée aux loisirs dans le budget des ménages, en parallèle d'une amélioration de l'accessibilité du territoire. Par ailleurs, le Mos 1949 permet de distinguer une ceinture « verte » parisienne sur laquelle les espaces ouverts dédiés au sport sont nombreux. Ils seront, pour la plupart, conservés malgré la création du périphérique, achevé en 1974. Concernant les espaces verts urbains, leur surface passe de 19 857 ha en 1949 à 44 197 ha en 1982. Cette progression se poursuit jusque dans les années 1990, suivie d'une diminution à partir des années 2000. Cependant, l'analyse de la dernière campagne du Mos de 2017 témoigne d'une reprise des apparitions des parcs et jardins en petite couronne³.

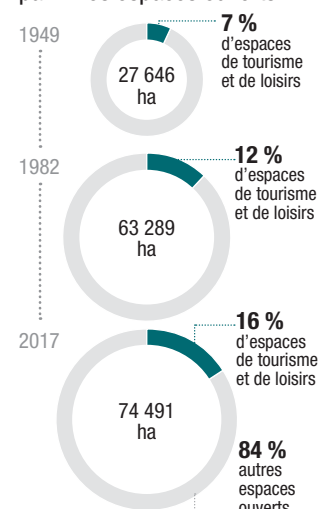
LE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ

En 1949, le réseau routier est composé principalement des routes nationales. L'explosion du nombre de voitures⁴ et les changements de mode de vie vont largement inciter les pouvoirs publics à compléter ces tracés historiques. Dès 1934, le plan d'aménagement de la région parisienne prévoit cinq radiales autoroutières depuis la capitale, ainsi qu'une rocade. En 1949, la surface au sol des routes existantes (linéaire, échangeurs...) représente 3 169 ha, trois fois plus en 1982 (9 286 ha) et près de quatre fois plus en 2017 (11 832 ha).

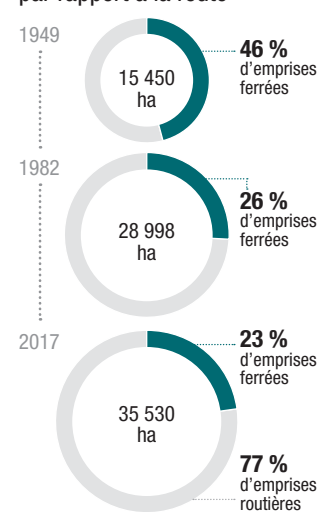
Les voies rapides sur les berges de la Seine, à Paris, ainsi que le boulevard périphérique seront ouverts dans les années 1965-1970. Cette période de plein essor de l'automobile est concomitante à celle des grands chantiers des transports collectifs.

Les nouveaux aménagements des années 2000 se tournent désormais vers des conceptions plus

L'essor des espaces de loisirs parmi les espaces ouverts



Le recul du fer par rapport à la route



© L'INSTITUT PARIS REGION 2020
Sources : Mos 1949, 1982, 2017,
L'Institut Paris Region



intégrées des voies de circulation (boulevards urbains, zones de circulation apaisée, voire piétonnes, réseau cyclable...), et font écho aux préoccupations environnementales actuelles et aux évolutions engagées vers de nouvelles mobilités.

Concernant les transports collectifs, les emprises ferrées représentent 7 081 ha en 1949, 7 471 ha en 1982, puis 8 325 ha en 2017. Dès 1965, la réalisation progressive du RER permet d'améliorer considérablement les mobilités des Franciliens entre Paris et la banlieue, notamment pour les habitants des villes nouvelles. L'urbanisation progressive de la région et la saturation du réseau amènent les acteurs de l'aménagement à s'orienter vers des solutions de banlieue à banlieue.

MIEUX COMPRENDRE LES CHOIX D'HIER POUR ÉCLAIRER LES DÉCISIONS DE DEMAIN

L'analyse de 70 ans d'occupation du sol de l'Île-de-France à partir des différentes campagnes du Mos depuis 1949 apporte des clés de compréhension sur l'histoire de l'aménagement du territoire régional. Si certaines ambitions demeurent, comme le polycentrisme et l'amélioration des déplacements de banlieue à banlieue, d'autres s'inscrivent en remise en cause de modèles antérieurs pour répondre à de nouveaux enjeux.

Désormais, les nouveaux développements urbains se veulent plus durables et s'inscrivent dans une vision plus intégrée de la ville. Les opérations d'aménagement sont plus compactes et plus denses, et incluent des espaces de nature, à l'image renouvelée des cités-jardins.

Les conséquences de la forte consommation d'espace, ainsi que les effets induits sur les mobilités des biens et des personnes remettent en cause la géographie des activités. La priorité est désormais à la densification des zones d'activités existantes, à la réorganisation de la chaîne logistique vers le cœur de l'agglomération, au maintien des grands services urbains, et à la recherche d'une mixité fonctionnelle en zone urbaine et dans les projets d'aménagement.

Aujourd'hui, la tendance est à la réintroduction des tramways, afin d'améliorer les déplacements de proximité et de participer à la requalification des axes routiers. Demain, la mise en service du Grand Paris Express complétera le réseau francilien par un nouveau métro en rocade et le prolongement de lignes existantes.

Au-delà du suivi de l'occupation du sol régional depuis 70 ans, le Mos de 1949 nous apporte également des enseignements sur les évolutions des modes de vie des Franciliens. Autant d'informations qui alimentent les réflexions sur l'avenir de l'aménagement de la région capitale. ■

Muriel Adam, architecte urbaniste, Thomas Cormier, urbaniste,
mission Planification (Sandrine Barreiro, directrice)
Laurie Gobled, géomaticienne,
département Système d'information géographique (Sophie Foulard, directrice),
avec la contribution de Marc Desportes, Comité d'histoire,
ministère de la Transition écologique et solidaire

1. « Vers un développement urbain raisonné et durable », *Note rapide*, n° 797, L'Institut Paris Region, janvier 2019.
2. Pour mémoire, le Mos est mis à jour tous les quatre à cinq ans depuis 1982. 2017 est le 9^e millésime de cet inventaire régional.
3. *Ibid.*
4. Le nombre de voitures immatriculées en Île-de-France a connu une croissance de 9 % par an entre 1962 et 1967, atteignant 2,2 millions d'unités. Ce volume a doublé depuis. Source : RGP.

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
Fouad Awada
DIRECTRICE DE LA COMMUNICATION
Sophie Roquette
MAQUETTE
Jean-Eudes Tilloy
INFOGRAPHIE/CARTOGRAPHIE
Laurie Gobled
TRAITEMENT DES DONNÉES
Régis Dugué

MÉDIATHÈQUE/PHOTOTHÈQUE
Inès Le Meledo, Julie Sarris
FABRICATION
Sylvie Coulomb
RELATIONS PRESSE
Sandrine Kocki
33 (0)1 77 49 75 78

L'Institut Paris Region
15, rue Falguière
75740 Paris cedex 15
33 (0)1 77 49 77 49

ISSN 1967-2144
ISSN ressource en ligne
2267-4071



RESSOURCES

- *Paysages en mouvement*, Marc Desportes, Gallimard 2005.
- *Paris et Île-de-France*, collection Terre des villes, Belin 2003.
- Muriel Adam, Thomas Cormier, Laurie Gobled, « Vers un développement urbain raisonné et durable », *Note rapide*, n° 797, L'Institut Paris Region, janvier 2019.
- Cartoviz « Les évolutions vues du ciel ».
- François Dugeny, Christian Thibault, « Le poids du sol » *Les Cahiers*, n° 129, L'Institut Paris Region, 4^e trimestre 2000.

L'INSTITUT
PARIS
REGION