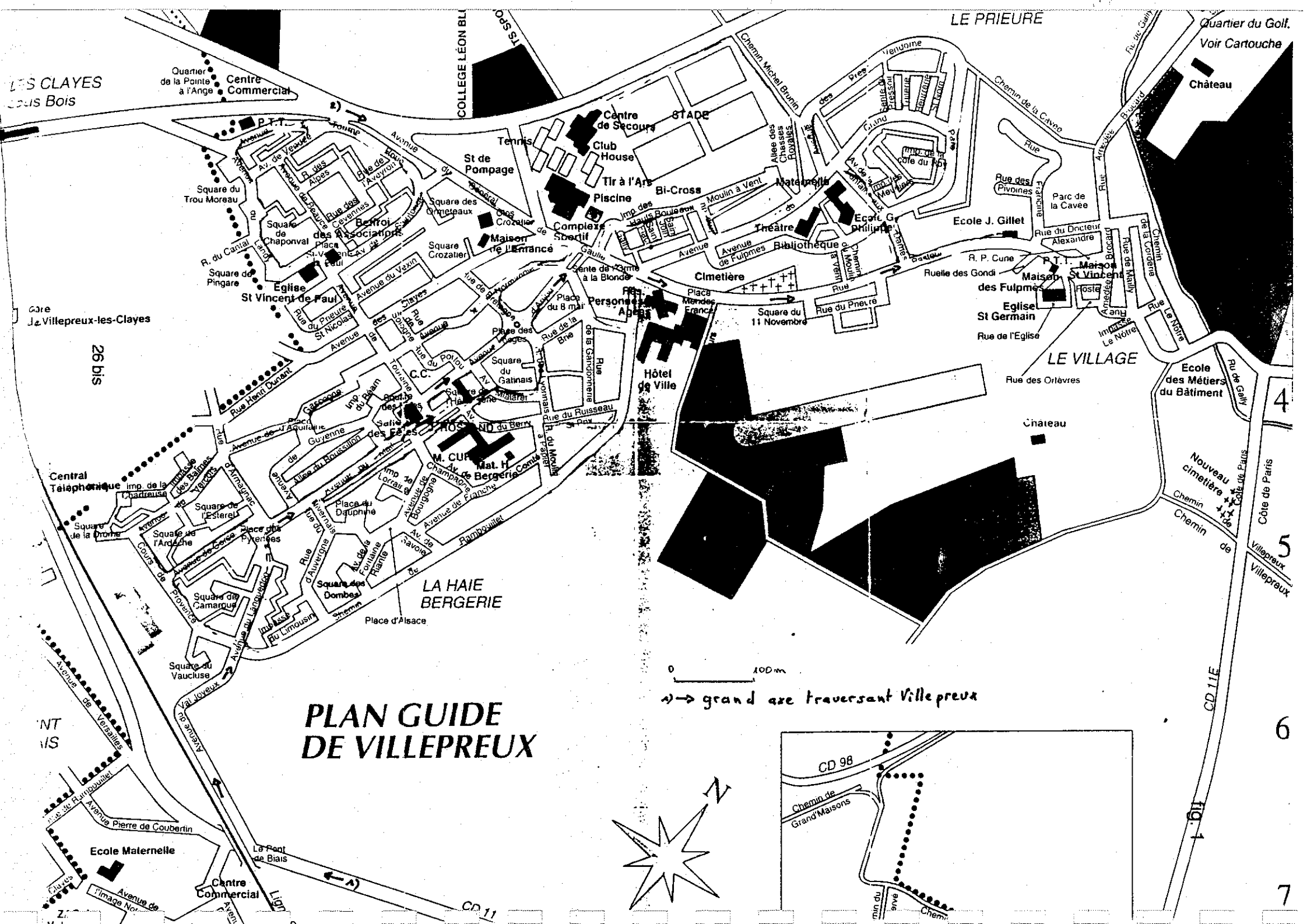
Chapitre 3

Villepreux
ou
la genèse d'un urbanisme populaire


PLAN GUIDE
DE VILLEPREUX
LE PRIEURE
Quartier du Golf.
Voir Cartouche
Château
LES CLAYES
sous Bois
Quartier de la Pointe à l'Ange
Centre Commercial
COLLEGE LÉON BL
Centre de Secours
STADE
Tennis
Club House
Tir à l'Arc
Piscine
Bi-Cross
St de Pompage
Maternelle
Théâtre
Bibliothèque
Ecole Gr Philippe
Ecole J. Gillet
Parc de la Cavée
Cimetière
Maison des Fulpmes
Maison St Vincent
Eglise St Germain
Eglise St Vincent de Paul
Beffroi des Associations
Maison de l'Enfance
Complexe Sportif
Pers. Agents
Hôtel de Ville
C.C.
Salle des Fêtes
Square du Gatinais
Square du 11 Novembre
Square du Trou Moreau
Square de Chaponval
Square de Pingare
Square des Ormeteaux
Square Crozatier
Square de l'Esterel
Square de la Drôme
Square de l'Ardèche
Square de Camargue
Square des Dombes
Square du Vaucluse
Place du 8 mai
Place des Pages
Place du Dauphiné
Place des Pyrénées
Place d'Alsace
Place Mendès France
Central Téléphonique
Ecole Maternelle
Centre Commercial
Ecole des Métiers du Bâtiment
Nouveau cimetière
LE VILLAGE
LA HAIE BERGERIE
Côte de Villepreux-les-Clayes
Côte de Paris
Villepreux
Rue Henri Dunant
Rue du Pneure
Rue de l'Eglise
Rue des Orfèvres
Rue du Docteur Alexandre
Rue du Ruisseau
Rue de la Bine
Rue de la Gandonnerie
Rue de Mailly
Rue Le Notre
Rue du Gally
Chemin de la Cavée
Chemin Michel Brunin
Chemin de Grand'Maisons
CD 11
CD 11E
CD 98
Ligne 1
0 100m
4
5
6
7
grand axe traversant Villepreux

I - L'OPÉRATION

A/ LOCALISATION

Villepreux est situé dans la plaine de Versailles, dans le département des Yvelines (annexe 2, I), à 20 kms à l'Ouest de Paris. La commune a connu son heure de prospérité sous la monarchie. Sa proximité de Versailles en avait fait un relais d'auberge et un lieu de halte pour toutes les personnes se rendant à la cour. Villepreux connaît un nouveau dynamisme grâce à la croissance de la région parisienne vers 1950.

Mr Gillet, maire de la commune a fait appel à J. Riboud, inquiété par les constructions effrénées au milieu des années 50.Le même souci habite les deux hommes : une urbanisation méthodique dans la continuité de l'image traditionnelle de la ville. C'est ainsi que le groupe de création urbaine se voit confier la transformation du village de 600 habitants en une petite ville de 6000 habitants. Deux nouveaux quartiers, La Haie Bergerie et Le Prieuré sont à créer. Aucune pression urbaine immédiate ne contraint Mr Gillet, mais Mr Prédiéri nous explique ce choix volontaire du maire : «A l'époque, il y avait une poussée urbaine un peu partout. La Caisse des Dépôts avait fait Sarcelles. Ici, le grand propriétaire était le Comte de St-Senne. Il avait le château et un fermier sur ses terres. Le fermier gagnait bien sa vie et lui, avait des indemnités de fermage pas très brillantes et il payait les impôts fonciers. C'est-à-dire qu'en réalité, ça lui coûtait de l'argent. Comment pouvait-il vivre ? Quand on a négocié, j'ai compris pourquoi il vendait. Mr Gillet a saisi l'occasion : "plutôt que de me laisser avaler par la Caisse des Dépôts qui fera un grand ensemble, je prends ce qu'il me plaît." Il a eu l'intelligence d'organiser.»La construction débute en avril 1958. La superficie à urbaniser est de 65 hectares. La capacité d'accueil de population est portée à 8000 ce qui a nécessité la construction de 2000 logements et de nombreux équipements (écoles, bibliothèque, centre commercial, terrains de sport...) contribuant à la formation de l'espace urbain et d'une vie urbaine.

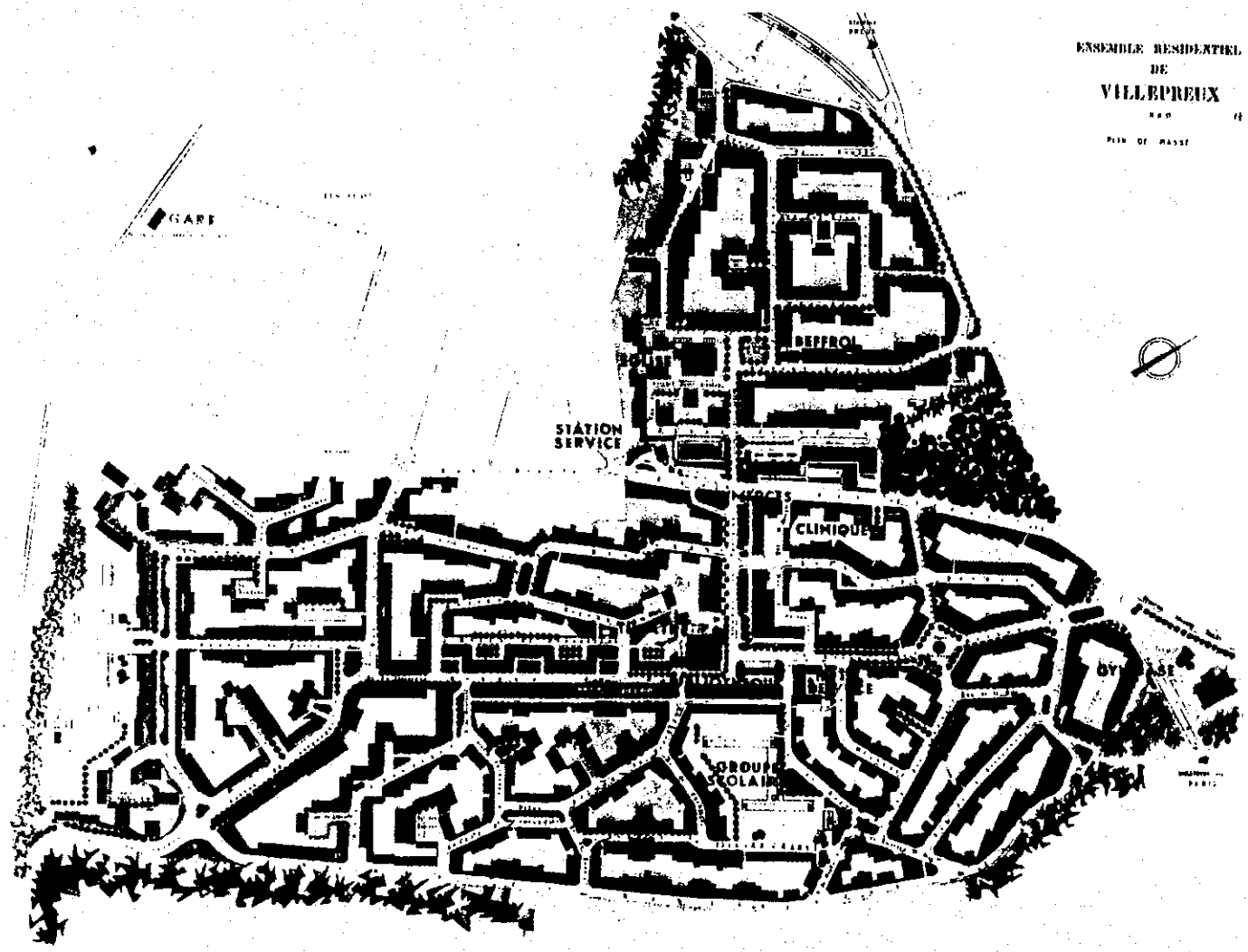
B/ L'ESPACE PUBLIC

1- Le réseau de voies de communication :

La Haie Bergerie est traversée par deux grands axes, voies primaires, mettant aisément le quartier en communication avec l'extérieur : l'un (av. du Mail, plan d'orientation fig. 1) traverse le quartier et l'autre (av; du général de Gaulle) en constitue la limite avec Le Prieuré. En branchant l'ouest du quartier directement sur le CD 98 (av. de Touraine), J. Riboud double l'avenue du Général de Gaulle pour desservir de façon plus centrale ses constructions. Se dessinent alors deux axes majeurs perpendiculaires qui coordonnent l'ensemble. Ils se rejoignent au centre du quartier et les constructions autour semblent respecter une certaine distance d'éloignement jamais enfreinte (pas plus de 250-300 mètres). Les axes de communications interurbains complètent les premiers et , comme eux, sont repérables sous le générique d'"avenue". Suivant la dénomination, nous constatons qu'ils sont en grand nombre. La circulation lente est rendue obligatoire par la présence de carrefours à angle droit. Leur dessin regroupe plusieurs îlots de construction desservis intérieurement par des rues. Les rues ne sont pas véritablement plus petites mais leur fonction de desserte des habitations les rend moins importantes. Elles sont aussi curvilignes et se terminent souvent en impasse . C'est le cas pour la rue d'Auvergne et, à sa suite, l'impasse du Limousin. La

fig. 2

Plan masse de Villepreux (1956)



Urbaniste concepteur : Roland PREDIERI

Source : plaquette promotionnelle du Groupe J. Riboud création Urbaine

voiture doit être utilisable le plus près possible de la maison sans pour autant aboutir à une uniformisation des formes bâties. Un équilibre doit s'opérer entre l'optimisation de l'utilisation de la voiture et un cadre urbain agréable faisant preuve d'originalité. Les voies tertiaires sont repérables au nom d' "impasse" dont nous venons de parler et de "sente". Ce terme recouvre l'existence de chemins piétonniers. Certains desservent l'intérieur d'un îlot lorsque, celui-ci, a au centre un espace vert sur lequel toutes les maisons donnent. C'est le cas pour l'avenue du Languedoc suivie de la rue d'Auvergne en B-C 5 du plan. Cela permet des relations de proximité. C'est aussi une autre façon de profiter d'un cadre verdoyant pour se promener à proximité de chez soi. La disposition des maisons relève d'une double recherche d'optimisation de l'utilisation de la voiture tout en n'étant pas esclave d'un environnement conçu seulement pour la voiture. D'autres sentes ne s'arrêtent pas là : elles semblent mettre la ville à la portée de l'homme, du piéton en lui permettant de s'y promener aisément et sans dangers. Le réseau recoupe les voies automobiles. Les voies piétonnes sont rectilignes pour parcourir le minimum de distance entre deux points. Elles sont perpendiculaires au deux grands axes. De multiples possibilités sont ainsi offertes aux piétons (sentes, trottoirs sur les voies automobiles et combinaison des deux) pour cheminer entre centre et périphérie. Pour le stationnement, ici, le nombre de places offertes est assez réduit. L'espace définit pour, se concentre autour du centre commercial et des services du centre ville. Ailleurs, les places le long des rues ne sont pas délimitées.
Dans l'ensemble, le réseau semble opportun à un bon drainage de la circulation. Ses atouts sont sa densité que nous majorons à l'occupation de 20 hectares sur les 65 de l'opération sachant que la mairie pour 100 mètres carré en reconnaît 50 de constructible et s'adjuge une emprise au sol de 30% ainsi que les largeurs des voies. Le réseau a un aspect sinueux qui reprend celui des cités qui connaissent des constructions plus lentes dans le temps, mais sans connaître le problème du débit de certaines voies. Cette forme le rend commode à multiples usages mais aussi ludique par un effort de diversification et d'effets de surprise dans le paysage. Cela est en opposition totale avec ce qu'écrit Le Corbusier à la même époque : « Or, une ville moderne vit de droite, pratiquement ; construction des immeubles, des égouts, des canalisations, des chaussées, des trottoirs, etc. La circulation exige la droite. La droite est saine aussi à l'âme des villes. La courbe est ruineuse, difficile et dangereuse ; elle paralyse. » Il n'y a pas seulement une juxtaposition du privé et du public mais une imbrication lisible dans le tracé des voies. Cependant, il faut souligner l'oubli systématique des places. La dénomination est apposée à des carrefours comprenant des ronds-points. Ce ne sont pas des lieux de rencontres dans la tradition de l'agora ou du forum et aucun bâtiment public ne s'y situe à l'exception de la Place St-Vincent-de-Paul où se trouvent l'église et le Beffroi. Le choix est délibéré de voir la vie communautaire se dérouler ailleurs. Ce dernier point confirme, encore les propos de Mr Prédiéri: « Pour le plan de Villepreux, on s'est inspiré d'une ville de type médiéval. C'est un peu la même organisation que le centre de Reims avec la cathédrale et le grand axe en L. Le plan masse (fig. 2) fait très médiéval. On voulait ça pour fermer, ne pas donner des vacuités d'espace. »

2- Les services :

L'espace urbain, sa vie, ne saurait être s'il n'était pas aussi constitué par des agents "animateurs" que sont les services de proximité. Sur le plan-masse présenté par J. Riboud et son architecte-urbaniste R. Prédiéri, les services sont localisés à l'intersection des deux axes-maîtres. La fonction économique et commerciale de cette zone est mise en valeur par la présence d'un centre commercial. S'organise là, un nouveau centre-ville, étant donné l'éloignement du village. Il parait logique que toutes les structures soient transférées dans ce nouveau centre puisqu'il concentre à ses abords la majeure partie de la population. Les

fig.3

Le Mail

fig.4

Collectif en "fer à cheval" autour de l'église de St-Vincent-de-Paul (détail)

services se succèdent aux abords des deux grands axes, ce qui est une facilité pour la circulation et le parking. Devant chaque magasin, des places de stationnement sont prévues. Avec cette forme, la voiture n'est jamais loin mais on peut aussi aller à pieds d'un service à un autre. Ce centre, grâce à cette forme et à cette localisation, ne pénalise personne pour son éloignement (la distance maximale de 300 mètres parcourues par un piéton est rarement atteinte), est adapté à l'usage de l'automobile et de permet les relations sociales dans un cadre agréable. Sur le plan fourni par la mairie en 1996, nous constatons des différences que Mr Debry, urbaniste de la ville nous a énumérées. La maison médicale, le théâtre et la bibliothèque ont été réalisés sur d'autres sites que ceux initialement prévus. Ces trois éléments ont été rejetés à la périphérie de La Haie Bergerie. L'Hôtel de ville est une salle des fêtes et la mairie n'a été transférée du vieux village au quartier du Prieuré qu'en 1983. Ces nombreuses nuances jettent une ombre sur les possibilités du centre ville en tant que lieu d'identité de la "ville nouvelle". Mr Prédiéri nous explique pourquoi : « La première chose qu'on a pensé, c'est de mettre la mairie à La Haie Bergerie. Le maire, Mr Gillet, a dit : "Si vous mettez la mairie dans La Haie Bergerie, le village va se vider totalement. Tant que je suis maire, je veux que la mairie reste là car ça maintient l'activité." Simplement, à terme, pour 600 habitants ça suffisait, plus pour 8000. C'est pourquoi, j'ai fait la nouvelle mairie. »

3- Les espaces verts :

Au centre, se localise le mail, forme urbaine historique comme le square ou le tracé traditionnel : cette ville cherche à rassembler tous les éléments qui font que les habitants s'y plaisent. Il longe l'axe est-ouest de la ville jusqu'au centre. Il englobe la partie relationnelle dévolue au centre. Voici la description qu'en fait l'article " Le nouveau village de Villepreux" dans la revue La ville à livre ouvert : « Un mail part de l'Hôtel de Ville et s'arrête, après une chicane, devant un des groupes scolaires. Entre les rangées d'arbres prennent place, presque nécessairement pourrait-on dire, des jeux de boules, des bancs, des allées. » Rectifions : le bâtiment est celui de la salle des fêtes et non l'hôtel de ville. Cette description n'est plus valable aujourd'hui. Le mail a été modifié (fig. 3), il faut donc penser qu'il n'était pas adapté. Sous sa forme initiale, il semble promouvoir au mieux le concept de la communication que véhicule la ville. La ville doit être dans les meilleures conditions possibles reliée au reste du monde sans pour autant négliger ses forces internes et donc mettre les quartiers à l'échelle de l'homme. C'est pourquoi le réseau automobile se double d'un réseau piétonnier.

C/ L'ESPACE PRIVÉ

Le bâti se concentre sous deux formes : individuel (le plus important avec 96% des constructions) ou collectif. D'après les chiffres donnés en introduction de cette partie, nous avons calculé qu'il y a 30 maisons par hectare et une densité de 120 habitants par hectare. Cela respecte les chiffres théoriques que donne J. Riboud dans Développement urbain pour assurer une vie sociale convenable.

fig.5

Cadastre : Quartier de La Haie Bergerie

1- L'habitat collectif :

Le collectif se situe en centre ville, au-dessus des commerces et de l'église St-Vincent-de-Paul (fig. 4). Il est minoritaire avec une centaine de logements sur l'ensemble des réalisations. Nous pouvons le qualifier de "petit collectif" en R+3 ou 4. Ceci est un prélude à la constitution de la "cité-centre". Les appartements servent à accueillir des populations ciblées de personnes âgées et de jeunes couples sans enfants. Les premières ayant du mal à se déplacer doivent être au centre, proche des services et les secondes ont d'autres aspirations de vie que celles satisfaites en pavillonnaire. Ces jeunes couples recherchent l'animation. Ce collectif, style maisons de ville, garde une unité paysagère avec le pavillonnaire limitrophe.

2- L'habitat individuel :

Le pavillonnaire existe sous deux formes, La Haie Bergerie s'étant construit en deux programmes (ceci est révélé par l'Etude de l'aménagement de la commune de Villepreux en 1966). La société SIMHAB a construit 850 logements (3420 habitants) entre 1958 et 1963, économiques et familiaux avec prêt principal Crédit Foncier. L'ensemble de ces logements est orienté vers l'accession à la propriété. La SOPEREF a réalisé 700 logements (2580 habitants) entre 1963 et 1967 avec des normes d'habitation meilleures et presque intégralement occupés par des propriétaires.

Le pavillonnaire en bande de la société SIMHAB juxtapose au minimum 6 logements et se trouve, d'après le cadastre (fig.5) sur des parcelles allongées. Le logement est construit dans le premier tiers de la parcelle, après une entrée de 3-4 mètres. En moyenne, les parcelles sont de dimensions 5 * 20-25 mètres. Cette forme est surtout présente à l'ouest de l'avenue des Clayes, au sud de l'avenue du Grand Mail (B 5 sur le plan) et une frange au nord de la Place des Vosges vers l'avenue du Général de Gaulle. J. Riboud voulait favoriser l'accession à la propriété des plus modestes. Ce modèle semble combiner plusieurs avantages. L'aspect standardisé rappelle que la construction se fait en builder, à la chaîne, et que c'est la meilleure solution pour baisser au maximum les coûts. Les maisons ont les mêmes dimensions : 70 mètres carré de surface habitable moyenne. La diversification demandée par la clientèle est superficielle avec des logements qui ont les mêmes caractéristiques pour les ouvertures, les mêmes procédés de constructions pour faire des économies. L'article "Le nouveau village de Villepreux" le confirme : « Le procédé de construction est très simple : murs porteurs en parpaing... Immeubles et maisons sont dotés de toitures en tuiles posées sur fermettes : couverture moins chère que la terrasse si on tient compte des volumes de rangement supplémentaires qu'elle offre. ». On peut en conclure que l'architecture est médiocre. Elle réside en un jeu de façade : « Les enduits extérieurs sont colorés dans des tons pastels allant des blancs et des gris jusqu'aux ocres.» Le prix de vente baisse d'autant plus que ce type de construction se trouve dans les quartiers les moins valorisés de la ville car comprenant des nuisances de proximité comme la ligne de chemin de fer au sud ou les grands axes de communication. Tout cela dénote la volonté de faire baisser les prix : construire loin des villes pour avoir des terrains à bas prix et procéder avec le système "builder". Ce combat est primordial si J. Riboud veut démontrer qu'on peut donner aux gens ce qu'ils veulent dans des fourchettes de prix raisonnables et faire barrage à la construction des immeubles en tour et barre sous prétexte que seule cette forme donne les prix au mètre carré les plus bas. Pour donner une idée des prix, nous possédons un tableau (fig. 6) paru en 1965 dans Développement urbain concernant les coûts de construction en ville nouvelle. Les données se basent sur ses réalisations antérieures à 1965 et Villepreux étant la plus importante jusqu'à cette date, il est légitime de le reprendre : le financement des équipements

TABLEAU DES COÛTS (en Francs)

Nombre de logements par hectares (densité)	Coût par logement : Terrain nu sans infrastructure 3 F le m² pour : Habitat et voirie (1)	Equipement collectif (2)	(a) Nivellement Voies et réseaux secondaires et tertiaires (V.R.D.) Desservant : l'Habitat (3)	l'Equipement collectif (4)	Construction seule : Habitat (5)	Equipement collectif (6)	Coût au m² pondéré du logement : Habitat seul. (1+3+5)	Coût de l'équipement collectif par logement (2+4+6)	Compléments : Installations collectives (au-dessus de 10.000 habitants) et lieux d'emploi par logement : Terrain nu	Voies et réseaux intérieurs
12 : (Maisons individuelles)	2.350	150 (f)	15.000 (b)	1.500	56.000	4.000	735 (100 m²)	5.650	240	2.400
35 : (3/4 Maisons individuelles resserrées 1/4 appartements)	715	150	10.000	1.500	54.000	4.000	730 (89 m²)	5.650	240	2.400
75 : (Appartements en immeubles collectifs)	250	150	6.000	1.500	53.000 (d)	4.000	740 (80 m²)	5.650	240	2.400
100 : (Appartements en immeubles collectifs)	150	150	4.000 (c)	1.500	55.000 (e)	4.000	740 (80 m²)	5.650	240	2.400

(2) (4) (6) - Part de l'équipement collectif (école, etc.) à la charge d'un logement, pour cellule urbaine de moins de dix mille habitants ; les équipements tels que hôpitaux, lycées, ne sont pas compris et sont reportés dans la colonne : compléments (cellule de plus de dix mille habitants).

a) Terrain vallonné, sol argilo calcaire.

b) Voies de dessertes légères, parkings à l'intérieur des jardins.

c) Lorsque la concentration augmente, les parkings accroissent rapidement le coût des VRD à l'hectare. Dans le cas, que l'on doit prévoir, où chaque famille a une voiture, c'est une surface de trois mille mètres carrés par hectare qui doit leur être réservée, soit plus de la moitié de la surface libre entre les bâtiments.

d) Sans ascenseur. — e) Avec ascenseur. — f) Parcs non compris.

Un coup d'œil sur le tableau montre que, dans la ville nouvelle, en raison du bas prix du terrain nu, le coût global du logement varie peu d'un type de composition à l'autre ; autrement dit, qu'il est peu sensible à la densité de construction. La ville nouvelle peut donc offrir à l'habitant un logement conforme à son goût (appartement ou maison individuelle).

fig. 6

Source : Développement urbain (1965)

collectifs étant intégré dans le prix de chaque maison, on estime le prix de base à 71000F de l'époque soit 550000F actuels (ligne n°2). A bas prix, J. Riboud satisfait le désir de beaucoup. Il ne résout pas, pour autant, le problème de l'uniformité des logements et quelques inconvénients. En effet, en se mettant du côté de l'habitant, on découvre quelques inconvénients. Outre la forme des parcelles qui n'est pas la plus commune, ni la plus pratique, c'est la sensation de promiscuité qui retient le plus l'attention. Un mur latéral, voire les deux,commun avec les voisins est source de mauvaise insonorisation et les clôtures végétales ne garantissent pas totalement l'intimité. La forme en escalier des bandes indique un effort fait pour assurer une intimité mais aussi pour donner au paysage la sensation d'élaboration progressive. Lors de l'Etude de l'ensemble des maisons individuelles de Villepreux en 1966, de nombreuses personnes abordent le problème de la mauvaise insonorisation et 50% des gens regrettent « l'entassement pavillonnaire et la présence de coins défavorisés».

Intéressons-nous, à présent, aux maisons individuelles jumelées. Elles sont disposées autour du centre ville. L'espace est plus aéré (visiblement, la densité est moindre puisqu'il n'y a que 2580 habitants). La sensation de concentration baisse avec de même dimension que pour les logements en bande mais de forme géométrique moins contraignante (carrée). Les maisons sont plus grandes avec 82 mètres carré de surface habitable moyenne. Chaque maison est dans la partie proche de la rue, et séparée de sa jumelle par un décochement, ou bien, les garages sont construits entre. Quant au prix, si nous assimilons ces constructions à la ligne n°1 de la fig. 6, elles sont estimées à 78000F de l'époque soit 600000F actuels. Cela permet l'arrivée de différentes couches sociales dans la ville. J. Riboud a toujours voulu éviter la ségrégation qui appauvrit une cité sur le plan culturel et économique... C'est un autre moyen, avec les densités élevées des îlots, de créer une vie sociale active.

Au modèle en bande, on peut appliquer l'expression de "collectif horizontal" comme pour les premières villes nouvelles anglaises de Howard. Cependant, cette forme a le mérite de donner aux gens le bien-être qu'ils recherchent alliant confort, communications aisées et détente. Mais cela est faisable pour tous au détriment de l'architecture créatrice. Notons, une nouvelle fois, la recherche d'adaptation de la ville à l'automobile afin de l'accueillir dans de bonnes conditions quand on conçoit la voiture comme vitale. Son intégration passe par la réserve d'une superficie conséquente, des innovations telles que la prévision de la motorisation de tous les ménages et, donc, la construction d'un garage par maison et, surtout, la présence d'une station service.

II - LE PROBLÈME DE L'ANIMATION

A/ LE PROBLÈME DE LA CENTRALITÉ

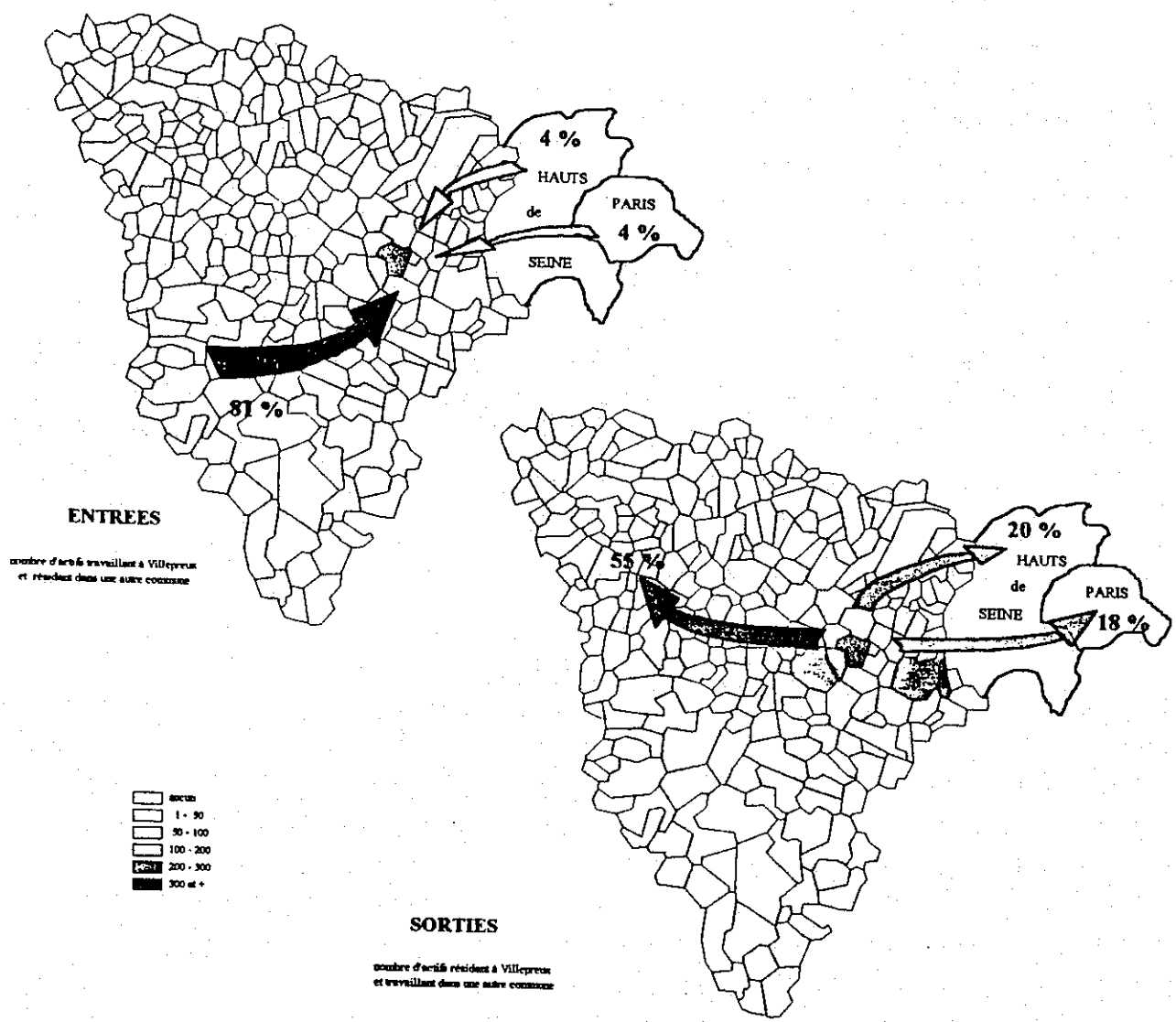
La localisation de La Haie Bergerie par rapport au village préexistant, a entraîné Villepreux dans un développement linéaire, d'où le problème actuel du manque de centralité. Cela empêche la formation, dans cette ville en construction, d'un sentiment d'appartenance à une communauté. En effet, il n'y a pas un endroit symbolisant l'identité de la ville où les habitants peuvent se réunir. Des fêtes ne peuvent être organisées par manque de place. La plupart imagineront leur centre ville là où sont leurs services de proximité. Pour l'urbaniste de la municipalité, Mr Debry, le constat est là : La Haie Bergerie ne vit pas. La forme linéaire de la ville limite la place pour un centre ville. Tout s'est construit par quartier. J. Riboud a contribué à cet état de fait, d'autant plus qu'il est le premier à agrandir le village. Il avait décidé de tout transférer à La Haie Bergerie. Tel que c'est présenté sur le plan-masse, Mr Debry aurait apprécié la réalisation mais dans le cas présent, il préfère donner les torts à J. Riboud. L'erreur commise est sans doute de ne pas avoir fait un tissu urbain continu entre le village et le nouveau quartier . L'ancienne et la nouvelle population ne pouvaient se connaître ce qui n'a pas dû faciliter la cohabitation. De plus, cela limite l'animation et la solidarité dans la ville. La mairie rêve de recréer un centre ville. Où ? Comment ? Dans un nouveau quartier ? Elle espère y parvenir. Seulement, nous sommes sceptiques sur la réalisation tant que la mairie continuera à lotir en ZAC pavillonnaire sans réserver de terrains à un centre-ville. La tendance engendrée par J. Riboud s'aggrave.

B/ LES EFFETS NÉGATIFS DE LA PÉRIURBANISATION

« La Haie Bergerie apparaît essentiellement comme une "Cité dortoir", c'est-à-dire que l'ensemble de la population active émigre journellement à l'extérieur.» Ce sont des propos extraits de l'Etude de l'aménagement de la commune de Villepreux en 1966. Villepreux est un exemple typique de la périurbanisation. Cela est confirmé par les informations données dans le Plan Local de l'Habitat de 1995. Analysons les effets de la périurbanisation à Villepreux en nous basant sur l'ouvrage de Mrs Dézert, Steinberg et Metton, La périurbanisation en France . La localisation et l'environnement sont les causes de la périurbanisation. Villepreux associe une desserte rapide par un réseau de voies express vers Paris et un paysage de campagne : localisation dans la partie agricole et présence au sud du territoire communal de la forêt domaniale de Bois-d'Arcy . Ce paysage rural préservé est un atout. Le PLH nous renseigne sur la nature et la typologie du parc de logements. Les chiffres n'intéressent pas que les constructions de J. Riboud mais les tendances sont révélatrices. Le quartier de La Haie Bergerie s'est construit sous forme de logements individuels jumelées ou en bande. Dans l'ensemble, « l'importance des maisons individuelles explique, d'une part la très grande majorité de propriétaires, et d'autre part la grande taille des logements.» La part des maisons individuelles est de 80%, celle des propriétaires de 71%. La plupart des logements compte 4-5 pièces. La commune compte aujourd'hui 8777 habitants. La construction de maisons de villes en bande a permis d'accueillir en majorité des jeunes ménages avec enfants.En conclusion le PLH indique : « La structure démographique de Villepreux présente les caractéristiques suivantes :

- un indice de jeunesse encore élevé, mais en décroissance rapide : la population, accueillie en grande

Migrations pendulaires



Source : DDE 78 / Fichier MIRABEL

«Sur les 3500 actifs qui sortent de la commune pour se rendre à leur travail, près de 2000 restent dans le département dont 400 à Versailles, 220 à Plaisir et 210 sur la commune voisine des Clayes sous Bois. Les Hauts de Seine attirent 700 des actifs et paris 630. Néanmoins, 600 actifs travaillent à Villepreux et habitent hors de la commune. Ils viennent principalement des Clayes sous Bois (130), de Plaisir (65) et de Versailles (30).»

Source : Plan Local d'Habitat

partie pendant les années 60, est vieillissante ;
- de nombreuses personnes arrivant à l'âge de la retraite ;
- une taille des ménages en diminution ;
- une part importante de couples avec enfants ;
- des ménages aisés. »

Cette étude est complétée par une répartition socio-économique. « Le revenu moyen des foyers fiscaux Villepreusiens est de 130000F par an . (...) Les ménages de Villepreux sont relativement aisés car 22% des foyers fiscaux ne sont pas imposés contre 30% sur le département. Ceci peut s'expliquer par la forte présence de cadres et de professions intermédiaires dans la commune qui représentent 54% des ménages Villepreusiens contre 40% des ménages Yvelinois. » Ceci figure la distorsion qu'applique le fait périurbain sur la représentativité de la population. Finissons cette énumération par la répartition des emplois et les déplacements induits. En 1990, la commune de Villepreux compte 1300 emplois pour 4400 actifs avec une prédominance des activités tertiaires. Le taux d'emploi s'élève à 0,29 ; ce qui est très faible. Le PLH nous informe que : « Le développement économique de Villepreux s'est principalement effectué entre les années 80 et 90», avec la construction de près de 8800 mètres carré de locaux. J. Riboud avait oublié de compter dans sa ville, des zones réservées dans l'éventualité d'installations d'entreprises. C'est ce, qu'à terme, Mr Prédiéri en tant que maire lui reproche car les finances communales, sans taxes foncières à prélever, sont en difficulté. Il est compréhensible que J. Riboud ne s'attarde pas sur cet aspect car il va à l'encontre du principe d'autonomie et d'ouverture, seulement cela fait partie du souci d'amélioration des conditions de vie. « Le déséquilibre constaté entre le nombres d'actifs et les emplois génère d'importants déplacements aux heures de pointe.» Les migrations pendulaires concernent 85% de la population (fig. 7). « Le réseau routier est saturé aux heures d'affluence. La commune est en effet traversée par les personnes des communes voisines se rendant à leur travail. Par ailleurs, les Villepreusiens eux-mêmes se déplacent plutôt en voiture (le taux d'équipement est de 2,5 véhicules par foyer) malgré l'existence d'un réseau de transport en commun (bus et SNCF) dont on peut donc penser qu'il répond mal aux besoins.» Tout cela pèse sur l'animation de la ville telle que l'avait conçu J. Riboud et telle qu'il l'a décrit au chapitre n°8 "Objets inanimés avez-vous donc une âme ? " de La ville heureuse. « La vie urbaine s'exprime de multiples façons et d'abord par le mouvement (...) Mieux vaut accepter le voisinage automobiles-piétons... Il est vain de rechercher des contacts sociaux développés dans les lieux publics en plein air, sous nos climats (...) Les contacts sociaux, le développement des relations humaines, ce n'est pas sur l'agora qu'il faut compter pour les favoriser ; c'est ailleurs, dans des associations, des groupements de gens réunis par une communauté d'intérêts, de goûts, de conviction... Une ville doit grouper des gens d'origine, d'âge, de condition sociale différents... En faisant emménager les habitants tous ensemble, on ne peut que développer les mauvaises humeurs, provoquer une hostilité permanente (...) A tous points de vue, il y a avantage à étendre la création urbaine dans le temps, et à reproduire ainsi - en l'accélérant - le phénomène naturel de développement urbain... Il y a d'abord ce qu'on peut appeler les distractions endogènes, celle que se procure la population elle-même, qui résultent de sa propre initiative (...) Les distractions exogènes concernent les spectacles, conférences, expositions concerts (...) Pour cela, mieux vaut faire confiance à la télévision... Un autre aspect de l'animation est celui de la participation à la communauté (...) Il n'en est pas moins vrai que les dirigeants d'une collectivité peuvent réussir à faire "participer" leurs administrés (...) en faisant appel au volontaire qui s'en détache [de la population tout entière] et offrent leur bonne volonté... Celui qui analyse et observe l'apparition de la vie dans une unité urbaine qui se crée ne peut manquer d'aboutir à l'analyse des sentiments des habitants, des sensations qu'elle provoque chez eux, de l'attachement qu'ils éprouvent ou n'éprouvent pas à son égard». Dans le cadre de la périurbanisation, cela semble mis en défaut par le fait que les gens s'étant déplacés toute la semaine, ils préfèrent la tranquillité pour les jours de repos. De plus, existe d'autres

inconvénients que sont les coupures de l'urbanisation telles que la voie ferrée, la réalisation tardive de la plus grande partie du Prieuré... qui rendent la communication entre quartiers difficiles et va les pousser à se replier sur eux-mêmes.

L'article " Le nouveau village de Villepreux" rappelle: « 1957, urgence d'un habitat nouveau - Mise en place de l'appareil de production qui donnera les premières barres, les premières tours, les grands ensembles, pendant que l'avant-garde (le Corbusier et ses suiveurs) théorise la ville : la charte d'Athènes. A Villepreux : une expérience urbaine "sur le tas", un promoteur, pas du métier, un jeune architecte futur maire, une cité-jardin qui continue la tradition d'un habitat individuel urbanisé.» Avec 40 ans de recul, l'oeuvre de J. Riboud est décriée car Villepreux ne vit pas. Il est vrai que la ville subit la périurbanisation.

Les premiers choix de Donges ont abouti à l'urbanisme populaire de Villepreux pour deux raisons. J. Riboud ne travaille plus au sein de l'entreprise et il élargit son champ d'action. Il pense que son mode d'urbanisme peut répondre au problème général de l'urbanisation. De plus, il essaie de donner aux gens ce qu'ils réclament. Il se préoccupe notamment, de leurs attentes en matière de logement.