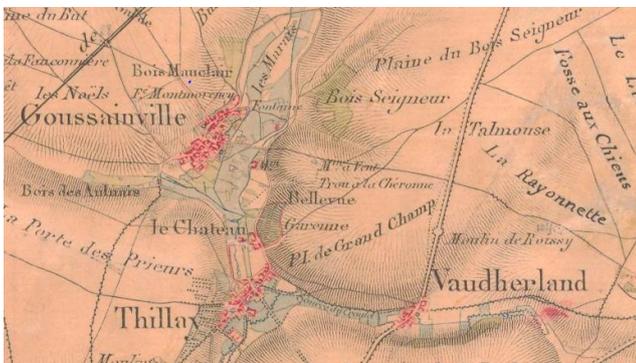


L'arrivée du chemin de fer en région parisienne, au milieu du 19^e siècle, a suscité des bouleversements majeurs. Le territoire de la communauté d'agglomération n'a pas échappé à ces mutations, et il est intéressant de suivre son évolution depuis cette date. Voici donc une histoire synthétique des 42 communes de Roissy Pays de France au cours des 170 dernières années, en commençant par un exposé de la situation au moment de l'ouverture des gares.

Etat des lieux au milieu du 19^e siècle

Le territoire de Roissy Pays de France, composé d'une partie du Pays de France, d'une partie du Pays de la Goële, et d'une partie du Multien, est caractérisé par des champs ouverts, avec de rares bois. Trois buttes bornent cette vaste plaine : Ecoeu-Sarcelles au sud ; au nord, Saint-Witz-Montmélian et Dammartin-en-Goële. Les rivières sont peu nombreuses : l'Ysieux au nord ; à l'est, la Beuvronne et son affluent la Biberonne ; à l'ouest, le Croult et ses affluents, dont le Petit-Rosne. Le canal de l'Ourcq, créé au début du 19^e siècle, traverse Villeparisis, Gressy et Claye-Souilly.



Extrait de la carte-majior du milieu du 19^e siècle. @Geoportail.

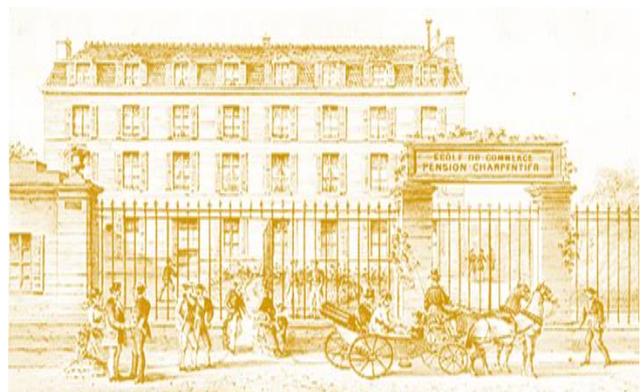
Lors du recensement de 1851, 25 878 habitants sont dénombrés dans les 42 communes. Gonesse est la plus peuplée, avec 2263 habitants. Six autres bourgs ou chefs-lieux de cantons comptent plus de 1000 âmes : Dammartin-en-Goële (1812 habitants), Sarcelles (1622 habitants), Mitry-Mory (1509 habitants), Claye-Souilly (1449 habitants), Ecoeu (1203 habitants), ainsi que Villiers-le-Bel (1934 habitants), dont la population dénombrée est gonflée par les élèves des pensionnats établis dans la commune. De nombreux villages comptent quelques centaines d'habitants. La population de certains d'entre eux est en régression, sous l'effet d'un exode rural d'autant plus intense que la capitale est proche.



La plaine et le bourg de Gonesse, en 1865. @ Baltus/BNF.

Les localités sont organisées en un habitat resserré, avec des fermes et des maisons groupées le long d'une ou deux rues principales ; les écarts ou hameaux sont rares. Au centre du village se situent généralement l'église, les rares commerces existants et les artisans. Quelques cours communes rassemblent l'habitat le plus modeste, avec parfois une petite ferme ou un petit atelier. Le noyau habité est entouré de parcelles potagères et de vergers.

Des châteaux ou propriétés bourgeoises se sont implantés dans la majorité des localités, accueillant pour la belle saison des familles aisées de Paris à la recherche d'un coin de campagne. Ils assurent une fonction de villégiature mais également d'approvisionnement des demeures parisiennes avec leurs jardins potagers et fruitiers. Participant aussi de ce peuplement du « bon air », des établissements d'éducation accueillent des enfants de la capitale en pensionnat : lycée de Juilly, collège de Dammartin, maison de la légion d'honneur d'Ecoeu, institutions de Villiers-le-Bel...

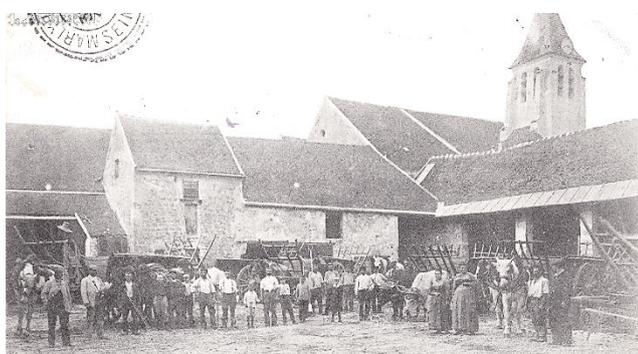


Détail d'une publicité pour un pensionnat de Villiers-le-Bel, 1874. @ BNF.

L'activité agricole domine l'économie locale. Depuis plusieurs siècles, le territoire est spécialisé dans la culture des céréales, et plus particulièrement du froment, constituant un des « greniers à blé » de Paris. Les moulins à eau se sont multipliés au bord des

rivières et des moulins à vent se sont construits sur les promontoires pour transformer cette production.

La proximité de Paris a favorisé la constitution de grandes fermes céréalières, exploitant plusieurs centaines d'hectares et employant plusieurs dizaines d'ouvriers agricoles, rejoints pour la moisson par des travailleurs saisonniers. L'ampleur des bâtiments agricoles, construits autour d'une monumentale cour et attenants à une habitation cossue, témoigne de ce modèle capitaliste, transformant la population locale en un prolétariat agricole. Les ouvriers sont logés à la ferme ou dans de modestes maisons appartenant le plus souvent aux agriculteurs. Les petites et moyennes exploitations pratiquent la polyculture et résistent mieux sur les buttes, au sud du territoire et autour de Dammartin-en-Goële.



La cour d'une ferme de Puisieux-en-France vers 1900. @ Collection GRAHLP.

Le territoire produit aussi du vin, particulièrement sur les pentes de ces buttes. La viticulture entame toutefois son déclin. Là où elle s'éteint, elle cède souvent la place à la culture fruitière. L'élevage est peu pratiqué, en dehors de celui de moutons, complémentaire de la céréaliculture grâce à la fertilisation des terres par les déjections des animaux.

L'exploitation des ressources géologiques s'opère dans de nombreuses communes. Ici c'est du gypse, extrait par des plâtriers pour fabriquer du plâtre et de la chaux, là des glaises, exploitées par des tuiliers et briquetiers. Cette production artisanale est vendue surtout aux maçons et entrepreneurs du pays. Elle est réalisée dans des terrains agricoles qui, une fois délestés de leurs richesses géologiques, retournent à leur usage premier.

L'économie de la route est vivace. Trois routes nationales, reliant Paris à Dunkerque, à la Belgique et à l'Allemagne, traversent le territoire. Auberges, hôtels, relais de postes, maréchaux-ferrants sont au service de l'importante circulation de marchandises et de voyageurs. Les services de transport par diligence empruntant ces routes permettent aux

habitants de rejoindre la capitale en deux ou trois heures.

L'industrie semble absente du territoire, seule Claye-Souilly fait exception avec la fabrique d'impression sur étoffes Japuis, créée en 1798 au bord de la Beuvronne et employant plusieurs centaines d'ouvriers. En revanche, le travail à domicile est très répandu, occupant femmes, hommes et enfants, dans l'interstice de leurs autres activités. Il s'agit notamment de dentelle, de passementerie et de ganterie.

Des années 1850 à la fin du 19^e siècle

La Compagnie des chemins de fer du Nord ouvre trois voies ferrées desservant le territoire : Paris-Creil, créée en 1859, avec les gares de Villiers-le-Bel-Gonesse- Arnouville, de Goussainville, de Louvres, de Fosses-Surville¹ ; Paris-Soissons, créée par tronçons entre 1860 et 1862, avec les gares de Mitry-Claye, Dammartin-Juilly-Saint-Mard, et un peu plus tard, les haltes de Villeparisis (1883), de Compans (1891) et de Thieux-Nantouillet (vers 1900) ; Paris-Monsoult, créée en 1877, avec les gares de Sarcelles-Saint-Brice et d'Ecouen-Ezanville.

Toutes ces gares sont implantées en pleins champs, à l'écart des villages et des bourgs. Pour relier les établissements ferroviaires aux habitations, des routes sont aménagées et des services de correspondance par voitures hippomobiles tentent de s'organiser, non sans peine. L'usage du chemin de fer n'étant pas encore quotidien, les dysfonctionnements sont acceptables.



La gare de Mitry-Claye, et les services de correspondance en diligence, vers 1900. DR

Le chemin de fer rapproche les villages de la capitale, désormais accessible en une demi-heure ou une heure. Mais la démographie évolue peu. Au tournant du 20^e siècle, le territoire compte 28 073 habitants, soit à peine deux milliers de plus que 50 ans plus tôt. Ce sont surtout des maisons bourgeoises ou villas cossues qui se construisent, dans les communes desservies par les gares ; certains de leurs propriétaires profitent de la desserte ferroviaire pour

¹ La gare de Garges-Sarcelles n'a été créée qu'en 1959 ; la halte des Noues, à Goussainville, en 1961

y vivre à demeure, plutôt que de pratiquer la villégiature pendant les beaux jours. Dans le même temps, de nombreux villages continuent de perdre des habitants, sous l'effet de l'exode rural.

Les bourgs commencent à s'équiper de réseaux de gaz et d'eaux, apportant un nouveau confort dans les maisons les plus aisées, tandis que les fontaines publiques installées sur les places et dans les rues facilitent la vie des plus modestes. Le nouvel hygiénisme ne gagne toutefois pas encore les petits villages. A partir des années 1880, les communes construisent une mairie, une mairie-école, ou aménagent ces services publics dans des bâtiments reconvertis.



Puits et réservoirs d'eau de Marly-la-Ville, vers 1900. DR

Les activités agricoles se transforment. L'usage des engrais chimiques et la mécanisation commencent à se développer. Si la culture de blé reste dominante, celle des betteraves à sucre prend sa place dans la rotation des cultures et connaît un essor important. Surtout pratiquée par les grandes fermes, elle exige une main-d'œuvre saisonnière abondante, tout comme les distilleries et sucreries ouvertes dans de nombreuses localités pour transformer cette nouvelle production agricole. Ces bras venus d'ailleurs continuent d'arriver des provinces françaises, mais désormais aussi de l'étranger, principalement de Belgique en cette fin du 19^e siècle. Le turn-over est toujours aussi important dans ce secteur proche de Paris, où il est facile de trouver à s'employer pour de meilleurs salaires que ceux versés par les agriculteurs.

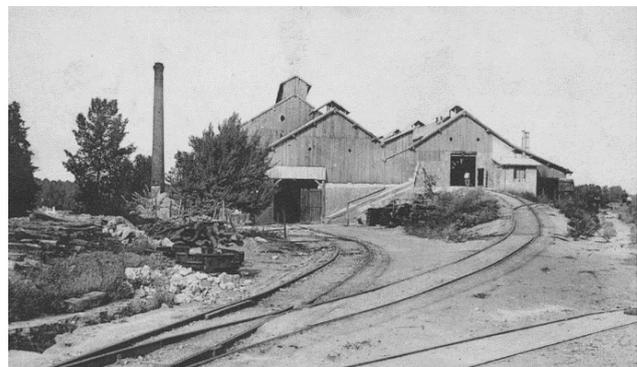
La production de légumes se développe, moins dans des petites exploitations maraichères pratiquant les cultures forcées, que sous formes de plantations en plein champs. L'arboriculture aussi est en essor ; de nombreux vergers de pommiers et poiriers se créent, surtout dans les secteurs d'Ecouen-Villiers-le-Bel-Sarcelles et de Dammartin-Longperrier-Othis. La culture du cresson se déploie dans les vallées, notamment dans les vallées du Croult et de l'Ysieux, à Gonesse, Arnouville, Goussainville, Fosses, Marly-la-Ville. Toutes ces productions sont vendues aux Halles, acheminées par train ou bien par voiture à cheval. De Paris partent des wagons de gadoues, ces

ordures ménagères qui engraisent les terres de banlieue plantées en légumes.



Vergers à Ecouen, années 1900. @ Collection particulière Maurice Bonnard.

Soutenues par les possibilités de raccordement au réseau ferré, mais aussi par l'essor de la construction à Paris, des plâtrières et briqueteries se transforment en entreprises industrielles. Les moulins aussi s'industrialisent - du moins ceux qui ne ferment pas-, et s'équipent de machine à vapeur. Quelques établissements industriels ouvrent ici ou là, telles la cotonnerie à Sarcelles, la fabrique textile Vimont à Gonesse, la cartonnerie à Villiers-le-Bel ou l'usine de pommeaux de cannes Charpentier à Villeparisis. La blanchisserie, pratiquée à échelle plus ou moins artisanale, se développe à proximité des rivières.



La plâtrière de Claye et ses raccordements à la voie ferrée. @Archives départementales Seine-et-Marne.

Les commerces deviennent plus nombreux, avec la création d'épiceries ou de marchands de charbon, ainsi qu'avec la multiplication des cafés et des magasins de nouveauté. Les grands magasins parisiens assurent aussi des livraisons dans certaines communes. En revanche les activités installées au bord des nationales déclinent, sous l'effet de la concurrence faite à la route par le chemin de fer.

Du début du 20^e siècle à la Seconde Guerre mondiale

Le territoire connaît une forte croissance de population, plus que doublée entre 1901 et 1946, puisqu'elle passe de 28 073 à 66 893 habitants. Cette explosion démographique se concentre dans les communes desservies par le chemin de fer, dont la population est multipliée par deux, par cinq, voire par dix. La carte des localités les plus peuplées du

territoire s'en trouve rebattue : lors du recensement de 1946, ce sont Mitry-Mory (7 007 habitants), Goussainville (6789 habitants), Arnouville (6552 habitants), Sarcelles (6622 habitants), Villeparisis (5610 habitants), Villiers-le-Bel (4209 habitants), Gonesse (4006 habitants) et Garges-lès-Gonesse (3536). En revanche, les villages ou bourgs éloignés des gares voient leur population stagner, voire diminuer, sous l'effet d'un exode rural toujours plus intense. Dammartin compte par exemple 1614 habitants en 1901, mais seulement 1272 en 1946.

Cet essor démographique se réalise grâce aux lotissements qui naissent autour des gares ou le long des voies ferrées. Ces sont des quartiers embryonnaires jusqu'à la première guerre mondiale, qui se développent surtout pendant l'entre-deux-guerres. Les terrains y sont lotis par des promoteurs, plus rarement par des sociétés mutuelles d'épargne ou des sociétés d'habitations à bon marché. Ils sont surtout achetés par des habitants de Paris ou de la petite couronne, ouvriers ou petits employés attirés par la vie « à la campagne » ou chassés par la crise du logement qui sévit alors. Ces modestes propriétaires construisent sur leur parcelle un cabanon pour le dimanche ou bien une maison en dur, souvent de leurs propres mains.



Lotissement de Goussainville, années 1920. @ Archives municipales de Goussainville.

Jusqu'à une loi de 1924, l'aménagement de ces lotissements n'est pas réglementé. Les « mal lotis » sont nombreux, déplorant l'absence de points d'eau ou de gaz, les chemins boueux et inondés, les écoles surchargées et éloignées de leur quartier... Ce n'est que grâce à la constitution d'Associations Syndicales Autorisées, soutenues par l'Etat et les municipalités, que les lotissements défectueux peuvent petit à petit prendre meilleure tournure. Pour faire face à l'afflux d'enfants, de nouvelles écoles sont créées, parfois dans des bâtiments provisoires, en attendant que les communes aient les moyens de construire un véritable établissement scolaire.

Dans ces lotissements, le tissu commercial est florissant, de sorte que les gares tendent, sinon à devenir les nouveaux centres des communes, du moins à créer de nouvelles polarités. C'est ici

qu'ouvrent plus souvent les marchands de couleur, les coiffeurs, les magasins de vêtements ou autres boutiques qu'on trouve désormais dans la région... Les associations y sont également nombreuses, pour s'entraider face aux difficultés de l'absence d'aménagement, mais aussi pour développer des loisirs en expansion, tels le sport ou la musique.



Association de loisirs et de solidarité, la Commune Libre d'Arnouville, années 1930. DR

Ces nouveaux quartiers restent toutefois des « cités-dortoirs », dont les habitants sont des banlieusards, partant chaque matin par le train, à la différence des habitants des noyaux villageois travaillant plutôt sur place. Le chemin de fer a été réorganisé en conséquence : multiplication des dessertes vers les usines de la Seine-Saint-Denis et les emplois de la capitale, création d'abonnements journaliers, doublement de voies ferrées... Les lotissements sont plus animés le dimanche ou à la belle saison, grâce à ceux qui viennent profiter de leur lopin de terre non bâti, pour des loisirs ou du jardinage.

Les petites villes et villages restés à l'écart du mouvement pavillonnaire connaissent quelques transformations, avec la création de réseaux d'eau et d'électricité, l'ouverture de nouveaux commerces, la fondation d'associations musicales et sportives, ici ou là la construction d'une salle de fêtes ou l'aménagement d'un stade ... L'usage de la voiture, et surtout du vélo, se répand, permettant aux plus aisés ou aux plus sportifs de s'affranchir de lignes d'autobus inefficaces.



Rue principale du village de Fontenay-en-Parisis, années 1930. DR

L'industrie reste une activité très secondaire, mais se diversifie un peu. Aux côtés des installations liées au milieu local, moulins, sucreries, distilleries, briqueteries et plâtrières, quelques usines ouvrent, comptant quelques dizaines, voire quelques centaines d'ouvriers : la Cartoucherie Française à Survilliers, la fabrique d'ampoules à Arnouville, le fabricant de peintures Villemer au Thillay, l'usine de vernis, peintures et enduits L.C.H. à Mitry, la Confiserie Française et la fabrique d'objets en latex Gillekens à Villiers-le-Bel...



Atelier de la Cartoucherie Française à Survilliers, années 1920. @Musée de la cartoucherie de Survilliers.

L'activité agricole domine toujours l'économie locale. Les transformations entamées dans la période précédente sont confortées : concentration croissante des terres, disparition de petites fermes, développement des légumes et des fruits, essor de la betterave aux côtés du blé... Malgré la mécanisation croissante – et notamment l'introduction du tracteur dans les années 1920 -, la main-d'œuvre reste nombreuse. La pénibilité des travaux dans les champs et l'attrait de la capitale continuent de vider les rangs des ouvriers agricoles. De plus en plus d'ouvriers étrangers sont employés dans les fermes, venant désormais de plus loin, notamment d'Italie et de Pologne.



Ouvriers agricoles lors de la récolte de betteraves à Roissy-en-France, années 1930. @Archives municipales de Roissy-en-France.

La part de la population étrangère croît donc dans les villages restés ruraux, représentant par exemple en 1931 37% à Epiais-les-Louvres ou 31% à Thieux. Les étrangers deviennent aussi plus nombreux dans les communes comptant des lotissements, car y vivent

côte à côte des Parisiens, des Provinciaux et des immigrés. 19% d'étrangers sont par exemple recensés à Arnouville à cette période.

La région devenant de moins en moins attractive pour la population aisée, de nombreuses propriétés bourgeoises sont abandonnées ou connaissent une nouvelle utilisation. Certaines sont transformées en mairies, d'autres acquièrent une fonction sociale : accueil des blessés nerveux de la guerre au château d'Arnouville, maison des « gueules cassées » au château de Moussy-le-Vieux, maison de retraite de l'Armée du Salut au château de Morfondé de Villeparisis, orphelinat de la CGT dans la propriété de la Villette-aux-Aulnes à Mitry-Mory...

De la Libération à la fin des années 1960

Le territoire connaît une nouvelle poussée démographique, encore plus intense, avec le triplement de la population, qui passe de 66 893 habitants en 1946 à 206 698 en 1968. Ce sont surtout les communes au sud-ouest qui se développent, avec des taux d'augmentation vertigineux, de 400, 500 ou 600%. Lors du recensement de 1968, Sarcelles compte 51 674 habitants, Garges-lès-Gonesse 27 312, Gonesse et Villiers-le-Bel près de 20 000.... Si dans une moindre mesure, de nombreuses autres localités grandissent, les villages qui conservent une démographie inchangée ne sont pas des exceptions ; certains voient même leur population diminuer.

L'après-guerre semble s'inscrire d'abord dans la continuité de la période précédente. Des maisons se construisent dans les parcelles des zones pavillonnaires qui ne sont pas encore bâties ou n'accueillent qu'un cabanon. L'aménagement des lotissements « défectueux » se poursuit. Les commerces continuent à se multiplier près des gares. Des lignes de bus s'améliorent, notamment celles reprises par la RATP, et les dessertes ferroviaires se renforcent. Dans les villages vivant à l'écart du chemin de fer, le temps semble se figer : l'habitat vieillit, les commerces dépérissent ou stagnent... ; parfois il n'y a toujours pas l'eau courante, comme à Othis ou à Epiais-les-Louvres.



Commerce ambulancier dans les rues d'Epiais-les-Louvres, 1966. @Aéroports de Paris/Laboratoires.

Au milieu des années 1950, une nouvelle forme d'urbanisation naît, avec la création des grands ensembles, d'abord à Sarcelles, Villiers-le-Bel, Garges-lès-Gonesse, puis Gonesse et Goussainville. Cet habitat inventé dans le contexte d'une grave crise du logement, offre un moyen de construire plus vite et à moindre coût, mais aussi de fonder une nouvelle société, plus moderne et plus égalitaire.



Grand ensemble de Sarcelles, années 1960. DR

Dans ces nouveaux immeubles s'installent des Parisiens et habitants de la première couronne, des rapatriés d'Égypte et des pays du Maghreb, des Français venus de province et des DOM-TOM... Sont aussi construits à cette période des petits collectifs, bâtis de façon isolée ou sous forme de petits ensembles de trois ou quatre immeubles, à Mitry-Mory, Claye-Souilly, Villeparisis, Louvres ou Arnouville... donc dans les petites villes du territoire. Petits ou grands, ces ensembles sont dotés de tout le confort moderne, jusqu'alors très peu répandu.



*Centre commercial de la Fauconnière à Gonesse, années 1960.
@Archives municipales de Gonesse.*

Dans le même temps, le commerce se métamorphose, avec la naissance des supermarchés et des centres commerciaux, modernes et fonctionnels. L'industrie se réorganise aussi, avec la création de zones d'activité regroupant les entreprises à l'écart des habitations. Elles peinent toutefois à sortir de terre, car l'administration freine leur développement en banlieue, préférant encourager le redéploiement de l'industrie en province. Pour l'heure, seules les zones industrielles de Gonesse, de Garges-lès-Gonesse et de Fosses-

Survilliers ouvrent, accueillant des entreprises diverses sur des dizaines d'hectares. Quant aux anciennes industries locales, moulins, sucreries, distilleries, briqueteries et plâtrières, elles ferment ou déclinent.

Si l'activité agricole s'éteint dans les secteurs très urbanisés du sud, elle reste vivace dans de nombreuses communes. Elle se spécialise encore plus sur la céréaliculture et la betterave, tout en franchissant de nouvelles étapes de modernisation, avec notamment l'introduction des moissonneuses-batteuses. Les bataillons d'ouvriers agricoles fondent, remplacés par des effectifs très restreints. Les rares exploitations fruitières ou maraichères encore en activité emploient une main d'œuvre quasi-exclusivement étrangère, en provenance du Portugal, de la Tchécoslovaquie, du Maghreb...



Une des premières moissonneuses-batteuses à Villeneuve-sous-Dammartin, années 1950. Coll. Part. Jean-Claude Corvisier.

Cette période est marquée par la création de nombreuses infrastructures au service de la région parisienne. Ce sont les lignes électriques à haute tension déployées à travers champs, ainsi que le grand transformateur ouvert au Plessis-Gassot en 1958, pour sécuriser l'approvisionnement régional. C'est l'autoroute A1, dont le tronçon Senlis-le Bourget est inauguré en 1964, pour moderniser cet axe majeur de la circulation vers le nord. Ce sont les décharges de plus en plus nombreuses, accueillant les déchets du territoire ou de communes plus éloignées, souvent dans d'anciennes carrières ou sablières.

Ce sont enfin les installations aéroportuaires de la capitale. Pendant la guerre, l'aérodrome du Bourget a agrandi ses pistes en s'étendant sur Gonesse et Bonneuil-en-France. Puis en 1966, les travaux de construction du futur aéroport « Paris Nord » commencent, engloutissant une bonne partie des bans communaux de Roissy-en-France, Epiais-les-Louvres, Mauregard, Mesnil-Amelot et Mitry-Mory, et l'équivalent d'un dixième du territoire.

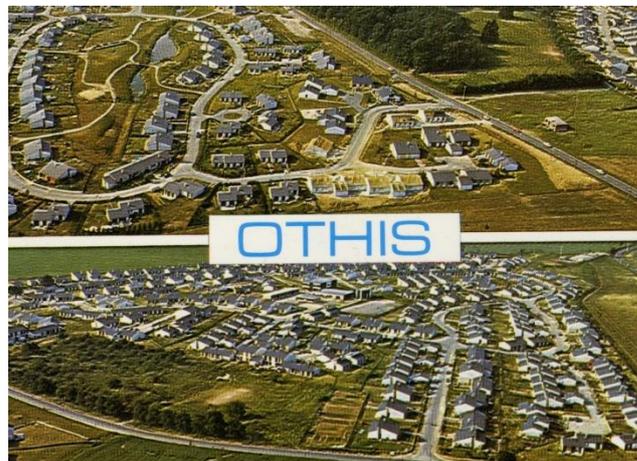
Des années 1970 à aujourd'hui

L'essor démographique se poursuit, mais à un rythme moins soutenu, puisque le nombre d'habitants n'augmente que de 70%, passant de 206 698 à 348 720 entre 1968 et 2014. L'achèvement des grands ensembles du sud-ouest du territoire, jusqu'à la fin des années 1970, nourrit cette croissance. Y contribue aussi une nouvelle vague d'urbanisation pavillonnaire, se déployant jusqu'aux localités les plus reculées du territoire, grâce à la généralisation de la voiture. Des petits villages voient ainsi leur population multiplier par deux, cinq, voire dix ou quinze en l'espace de quelques années ou de quelques décennies. Cet engouement pavillonnaire n'épargne pas les villes, mais est freiné dans certains secteurs par les servitudes des lignes de haute tension et par les zones de bruit de l'aéroport Charles-de-Gaulle, ouvert en 1974. Le territoire devient ainsi un patchwork démographique, juxtaposant des localités dont les populations se comptent par centaines, par milliers ou par dizaines de milliers d'habitants.



L'aéroport Charles-de-Gaulle peu après son inauguration. @Aéroports de Paris/Laboratoires.

Le nouveau mouvement de périurbanisation commence à la fin des années 1960, sous l'effet de la relance de la maison individuelle par le gouvernement, à coup de généreux dispositifs d'aide. Un concours est même lancé par le ministre Chalandon, donnant naissance à des « chalandonettes » à Fosses, Puisseux-en-France, Mussy-le-Neuf... Il s'agit non seulement d'encourager le pavillon industrialisé, mais aussi les opérations groupées. Ces zones pavillonnaires, toutes aménagées, à la différence des lotissements de l'entre-deux-guerres, sont commercialisées en promouvant la « vie à la campagne ». Elles ont des standings variés, ici « hlm à l'horizontale », là « village à l'américaine », qui jouent un rôle majeur dans la définition sociologique des petites localités.



Les « hameaux » d'Othis en carte postale, années 1970. Collection particulière CARPF.

Ce mouvement vers la maison individuelle coïncide avec l'éradication des bidonvilles de la région parisienne. Les ouvriers immigrés trouvent à se loger dans les appartements des grands ensembles délaissés par les familles déménageant en pavillons. Mais au même moment, la crise économique ferme les usines de Seine-Saint-Denis dans lesquels ils travaillent en nombre. Les taux de chômage augmentent et les communes du sud-ouest du territoire plongent dans des difficultés sociales croissantes, tout en accueillant des populations de plus en plus cosmopolites. La rénovation urbaine, entamée au milieu des années 2000, remodèle le cadre de vie, pour insuffler un nouvel espoir à des communes devenues symboles des inégalités sociales, mais aussi des villes-mondes.

La crise économique n'empêche pas la création de nombreuses zones industrielles sur le territoire. Elles sont 3 à la fin des années 1960, mais près de 70 aujourd'hui, présentes dans toutes les communes de l'agglomération. La filière de la logistique y est particulièrement développée, offrant un quart des emplois locaux. On y compte aussi nombre de commerces, avec le développement des hypermarchés et des grandes surfaces depuis les années 1970, à Garges-lès-Gonesse, Gonesse, Claye-Souilly...

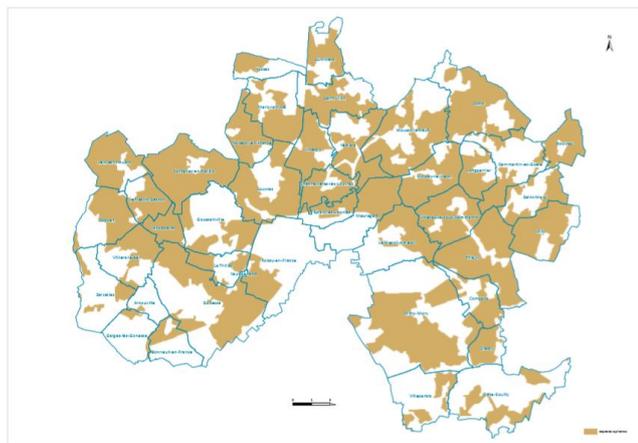


Entreprise de logistique dans la zone industrielle des Doucettes à Garges-lès-Gonesse, années 1980. @Archives municipales de Garges-lès-Gonesse

L'aéroport Charles-de-Gaulle devient aussi un lieu d'activités, accueillant des entrepôts, bureaux, commerces et services. Sa croissance ininterrompue, jusqu'à devenir une des plus grandes plateformes mondiales, joue en faveur du développement économique du territoire, mais n'a pas suffi à faire aboutir le projet de gigantesque centre de loisirs et de commerces Europacity, abandonné en 2019.

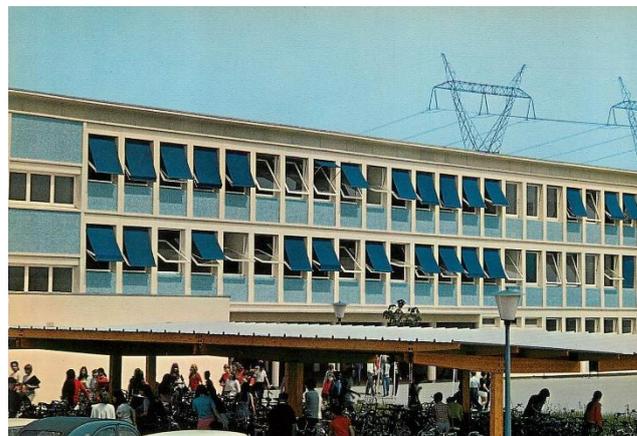
Les zones d'activité ne représentent qu'un tiers de l'emploi local, aux côtés d'une myriade de petites entreprises et d'auto-entrepreneurs. Mais elles marquent fortement le paysage, de même que les nombreuses infrastructures routières développées depuis les années 1970 : doublement de l'autoroute, élargissement des nationales, création de la francilienne et de l'Avenue du Parisis, aménagement de déviations et de ronds-points... L'implantation d'une gare et de plusieurs lignes TGV, dans les années 1990, ajoute encore à ce labyrinthe de routes, de voies ferrées, de lignes à haute tension et de couloirs aériens, sans compter la multiplication des espaces voués au traitement des déchets, dont certains sont devenus gigantesques, tel le centre d'enfouissement de Bouqueval-Ecouen-Plessis-Gassot-Mesnil-Aubry. La fonction d'espace servant s'est affirmée, fragmentant encore plus le territoire et multipliant les sources de nuisances.

L'implantation de villages pavillonnaires, de zones d'activité et d'infrastructures de transports a consommé l'équivalent d'un 1/6^e du territoire dans les seules années 1980 et 1990 ; depuis 2000, l'artificialisation des sols se poursuit, à un rythme toutefois moindre. Malgré tout, l'agriculture se maintient et occupe encore près de la moitié du territoire en 2020, grâce à quelque 150 exploitations. Elle a continué à se moderniser et à battre des records de production. Elle reste dominée par la céréaliculture, même si un timide mouvement se dessine en faveur d'une agriculture plus urbaine.



Carte des espaces agricoles du territoire de Roissy-Pays-de-France en 2017. @SIG / CARPF

Très rares dans les années 1960, les centres d'apprentissage, collèges et lycées se multiplient, avec la démocratisation de l'enseignement ; un I.U.T. ouvre également à Sarcelles. Les équipements culturels se développent aussi, portés par l'engouement pour les loisirs : bibliothèques, conservatoires, salles de spectacles, cinémas essaient surtout à partir des années 1970. C'est le cas également des stades, gymnases, piscines et autres équipements sportifs, ainsi que des espaces de plein air, tels les parcs, plans d'eau, golfs ou jardins familiaux. Ces aménagements des cinq dernières décennies ont forgé un territoire marqué par une offre sportive abondante, mais aussi par des carences en matière d'éducation, de culture ou d'espaces verts.



Collège de Villeparisis, années 1970. DR

Les moyens de déplacement connaissent aussi de nombreuses modifications : généralisation de la voiture, transformation de dessertes ferrées en lignes de RER, création de transports scolaires, mise en service d'un tramway et de bus en sites propres, aménagement de quelques pistes cyclables... Le retour à la densité, avec la naissance d'écoquartiers, notamment à Louvres-Puiseux, est aussi un moyen de modifier les mobilités. Celles-ci restent épineuses, créant le paradoxe d'un territoire connecté par ses aéroports à des centaines de villes du monde entier, mais où il est difficile de se rendre dans une commune voisine pour aller travailler.

De nombreuses mutations depuis les années 1850

La multiplication des infrastructures de transport, la succession de trois grandes vagues d'urbanisation, la diversification de l'activité économique, le développement des services publics sont autant de mutations qui ont profondément transformé en 170 ans une région de bourgs et villages vivant essentiellement de l'agriculture et de la villégiature en une partie de la métropole francilienne. Pour autant, elle a conservé ses caractéristiques de territoire servant de Paris et de l'Ile-de-France.