

LéaV - Laboratoire de l'École nationale supérieure  
d'architecture de Versailles

Publications du LéaV  
Éditions en ligne

3<sup>e</sup> séminaire « Ville, territoire, paysage »  
ENSA Versailles et ENSP Versailles  
Les écoles d'architecture et de paysage dans leur territoire  
Actes des journées d'études des 13 et 14 juin 2019

Sous la direction de Roberta Borghi et Stéphanie de Courtois

## Une petite ville à la recherche de son territoire perdu. Stratégie urbaine et stratégie territoriale en Île-de-France : le cas de Magny-en-Vexin

Roland Vidal et Luc Vilan

### **Pour citer cet article**

VIDAL Roland et VILAN Luc, « Une petite ville à la recherche de son territoire perdu. Stratégie urbaine et stratégie territoriale en Île-de-France : le cas de Magny-en-Vexin ». In : BORGHI Roberta et COURTOIS Stéphanie de (dir.), 2022. *Les écoles d'architecture et de paysage dans leur territoire. Actes des journées d'études du 3<sup>e</sup> séminaire « Ville, territoire, paysage »* (organisé les 13 et 14 juin 2019), LéaV/ENSA Versailles, mis en ligne le 1<sup>er</sup> février 2022, p. 54-66.

ISBN : 978-2-9578793-0-4

# Une petite ville à la recherche de son territoire perdu.

## Stratégie urbaine et stratégie territoriale en Île-de-France : le cas de Magny-en-Vexin

Roland Vidal et Luc Vilan

### *Petite ville et territoire*

Comparée au village, le propre d'une petite ville n'est pas seulement d'être une agglomération plus importante que les autres, c'est aussi d'être le centre d'un territoire plus vaste avec lequel elle entretient des relations économiques spécifiques. Ainsi, quand les villages et les bourgs comportent quelques commerces d'usage intra-communal et tout au plus un marché local, la petite ville comporte également des activités commerciales d'échelle régionale, voire nationale, comme les foires.

La petite ville est donc d'abord un pôle d'échanges, économiques mais aussi culturels, et ces échanges se concentrent classiquement dans ce que l'on nomme les « centres-villes » qui sont, de ce fait, des espaces animés. Et si leurs espaces publics sont adaptés en conséquence, c'est bien parce que la ville elle-même est au centre d'un territoire dont elle contribue à organiser le fonctionnement.

Résoudre les crises que connaissent les centralités des petites villes d'aujourd'hui, que l'on parle du déclin des commerces ou de la dégradation des espaces publics, passe donc par une question simple : de quel territoire sont-elles aujourd'hui le centre ?

Avec l'accélération des transports au XIX<sup>e</sup> et au XX<sup>e</sup> siècle, l'échelle des échanges commerciaux a complètement changé. Avec le chemin de fer, les petites villes ont le plus souvent été équipées d'une gare qui a eu pour effet de les doter d'un deuxième centre, généralement relié au centre ancien par un boulevard. À cette époque, les petites villes ont vu leur organisation spatiale reconfigurée, mais elles n'ont rien perdu de leur dynamisme commercial.

En revanche, le développement du transport routier dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle, souvent accompagné de la fermeture des voies ferrées secondaires, n'a créé aucune nouvelle centralité urbaine et a plutôt favorisé le développement d'un réseau extérieur à la ville. Qu'ils soient agricoles ou industriels, les produits du territoire ne transitent plus par les marchés centraux des petites villes, ils se connectent directement à des logistiques de transport adaptées à un marché globalisé : même si une partie du blé du Vexin rejoint encore les boulangeries parisiennes, il ne s'échange plus sur la place de la Halle de Magny-en-Vexin.

### *La métropole oubliée*

Magny-en-Vexin fait donc partie de ces petites villes qui se sont construites au fil des siècles dans une logique économique qui ne fonctionne plus aujourd'hui. À cette perte de lien avec le territoire qui l'entourne sont venues s'ajouter de nouvelles fonctions résidentielles dues à la proximité de la métropole parisienne dont Magny est située à une cinquantaine de kilomètres. À ce titre, et bien que située aux confins de la région, elle est emblématique de bien des petites villes franciliennes qui, tout comme la plupart des bourgs et villages, subissent l'attractivité de la capitale et de ses nouveaux pôles que sont devenues les villes nouvelles.

Implantées en milieu rural, bien que parfois rattrapées par l'étalement urbain, ces petites villes offrent encore un peu de ce caractère de campagne si souvent considéré comme synonyme de cadre de vie agréable. De ce fait, elles sont très attractives pour les habitants de la métropole, qu'ils y voient d'abord la « ville à la campagne » dont ils rêvent, ou qu'ils y voient plus prosaïquement l'accessibilité d'un foncier moins cher. Devenant ainsi résidentielles pour une population qui n'est pas complètement la leur, elles courent le risque de devenir des villes-dortoirs pour des habitants qui travaillent ailleurs et qui, le plus souvent, font aussi leurs courses ailleurs.

La « désertification » de ces centres urbains dont on parle souvent est en grande partie due à cette évolution démographique qui, si elle permet la survie des écoles ou des services de santé, n'est guère créatrice d'emploi et entraîne souvent l'abandon des commerces centraux au profit des zones commerciales

mieux connectées aux réseaux routiers et mieux dotées de places de stationnement. De plus, la déshérence qui s'ensuit est aggravée par la désorganisation de l'espace qu'entraîne un urbanisme pavillonnaire introverti, conçu pour répondre rapidement aux demandes de logements sans grand souci de cohérence urbaine, et se tournant, lui aussi, vers les grands axes de circulation plutôt que vers les centres anciens.

Car là où l'urbanisation se fait galopante, c'est-à-dire à des distances de plus en plus grandes de l'agglomération métropolitaine, les services d'urbanisme sont rares ou insuffisamment dotés des compétences qui seraient pourtant bien utiles. C'est cette partie de la région urbaine trop éloignée du centre pour que l'on s'y intéresse, cette « métropole oubliée », qui est l'objet de nos ateliers pédagogiques, de plusieurs articles<sup>1</sup> et d'un projet de recherche POPSU-Territoires<sup>2</sup> que nous avons engagé cette année.

#### *Sur la route Paris-Rouen*

Après avoir exploré de nombreux territoires franciliens où cet urbanisme pavillonnaire affecte des agglomérations historiquement rurales, nos études ont porté, en 2019, sur une ville de 5 600 habitants, située en Île-de-France mais voisine à la fois des Hauts-de-France et de la Normandie : Magny-en-Vexin.

Autrefois sur la route reliant Paris à Rouen, Magny a longtemps été un pôle commercial important. Les productions agricoles et industrielles de la région convergeaient alors vers la halle centrale où se déroulaient d'importantes foires contribuant à la fois à l'économie locale et à l'approvisionnement de la capitale.

Après la Seconde Guerre mondiale, l'autoroute A13 confirmant le développement d'un axe Paris-Rouen longeant la Seine, Magny perd de l'importance sur la carte des grandes liaisons inter-régionales, tandis que déclinent ses activités industrielles et que son agriculture se tourne vers des marchés qui ne sont plus à l'échelle d'une petite ville. Pour autant, toutes les activités ne s'arrêtent pas et le centre-ville de Magny conserve encore aujourd'hui quelques industries et quelques commerces qui laissent penser que le déclin que connaissent nombre de villes de la même dimension n'est pas une fatalité.

Magny est une belle ville. Et sans doute ses qualités propres ont-elles contribué à contrer ce déclin, mais la crise menace néanmoins et le risque est grand — la fermeture d'un simple commerce pouvant entraîner la fermeture des autres — de voir Magny rejoindre la longue liste des petites villes en déshérence.

Les qualités de Magny tiennent pour beaucoup à son architecture et à sa structure urbaine, peu modifiées depuis le cadastre napoléonien, or la qualité de ce paysage urbain et son habitabilité sont aujourd'hui menacées par l'omniprésence de l'automobile, elle-même liée à l'évolution de la mobilité de ses habitants et de ceux qui y travaillent.

C'est donc avec une attention soutenue à l'impact urbain du « tout voiture » que nous avons choisi d'aborder l'étude de Magny-en-Vexin, étude entamée lors d'un atelier « hors les murs »<sup>3</sup> et poursuivie dans le cadre du projet POPSU évoqué ci-dessus.

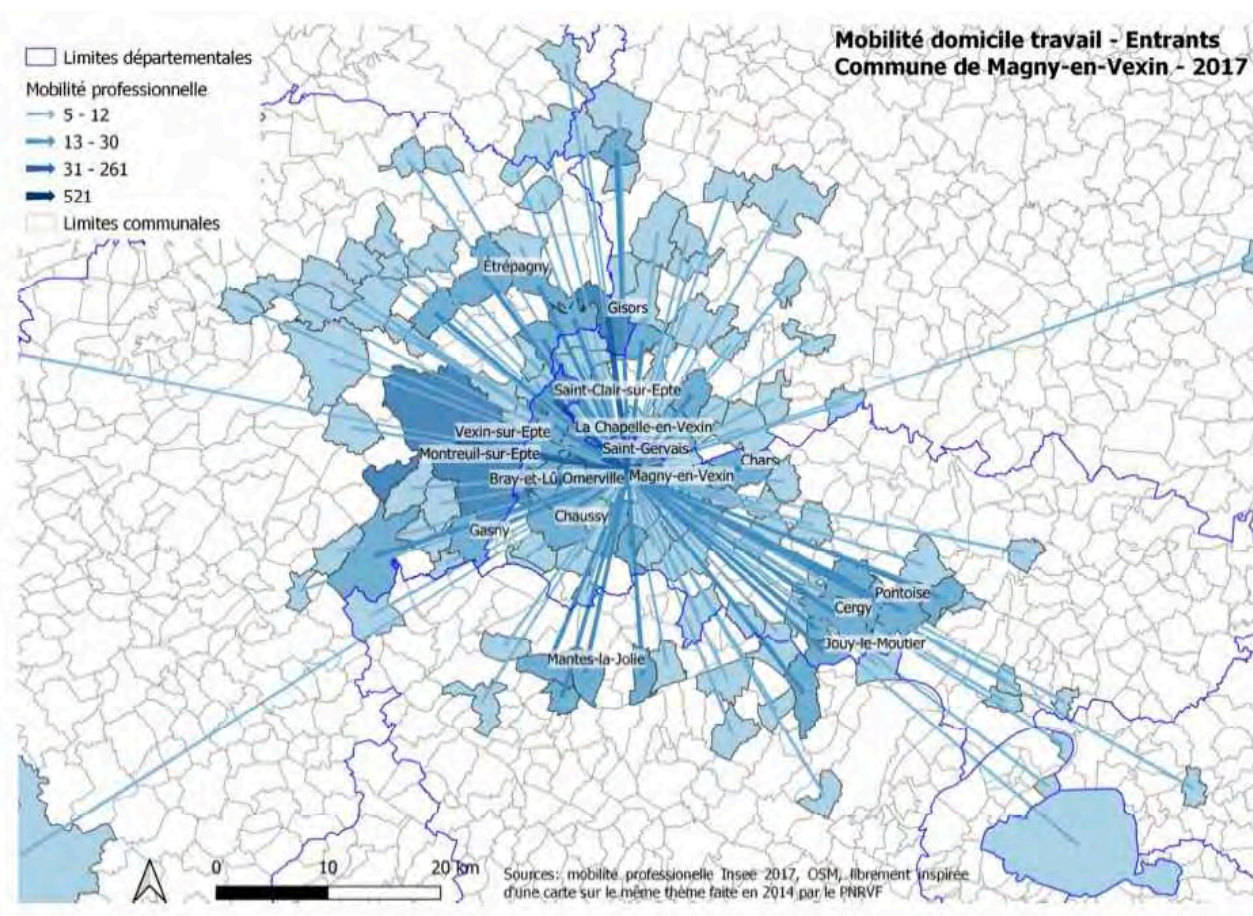
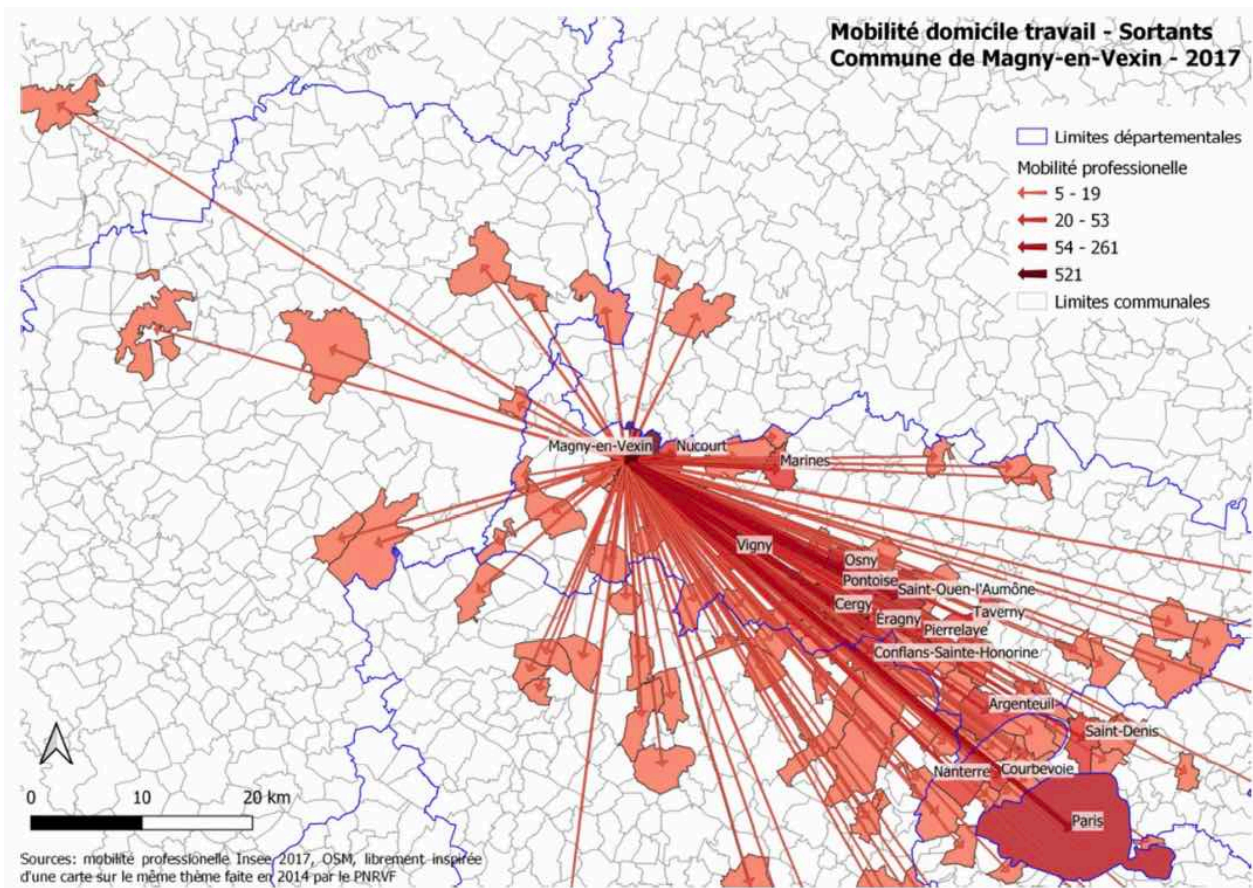
#### *Quand la mobilité dessine les territoires vécus*

Au départ de notre intérêt pour Magny-en-Vexin, il y eut ces deux cartes montrant les mobilités domicile-travail entrantes et sortantes de la ville (**fig. 1**).

La première représente les déplacements quotidiens des gens qui habitent Magny et travaillent ailleurs. Elle dessine un territoire oblong dont Magny n'est pas le centre et qui montre la forte attractivité de la capitale et de son satellite, la ville nouvelle de Cergy-Pontoise.

La seconde représente les déplacements des gens qui travaillent à Magny et habitent ailleurs. Elle montre un territoire dont Magny est le centre. Un territoire qui pourrait correspondre à ce qu'était autrefois son finage et à ce que pourrait être aujourd'hui son bassin de vie, même s'il couvre quatre départements et trois régions et qu'il ne correspond, bien sûr, à aucun découpage institutionnel.

La combinaison de ces deux cartes représente en quelque sorte l'identité territoriale vécue par les Magnytois d'aujourd'hui, qu'ils soient actifs, résidents ou les deux à la fois. Elle laisse aussi deviner les causes de l'encombrement que connaît aujourd'hui la partie centrale de la ville, puisque la plupart des déplacements se font en voiture dans un tissu urbain qui date d'une autre époque.



1. Cartes des mobilités domicile-travail sortantes (en haut) et entrantes (en bas), réalisées par Hugo Demaille (équipe POPSU), d'après données INSEE.

Mais ces deux cartes montrent aussi deux tendances vers lesquelles la ville pourrait évoluer dans les années à venir :

- Une ville résolument périphérique, de plus en plus soumise au magnétisme de la métropole et condamnée à terme à un déclin dont on peut déjà percevoir les premiers indicateurs.
- Une ville qui résiste à l'attractivité parisienne en reconstruisant ses liens historiques avec le territoire qui l'entoure, voire en les réinventant.

L'hypothèse que nous soutenons ici est que le bon fonctionnement du centre-ville de Magny dépend du bon fonctionnement de la centralité de Magny au sein de son territoire, puisque c'est cette centralité territoriale qui donne sens au centre-ville, comme elle l'a toujours fait au cours de l'histoire.

Il ne s'agit pas, pour autant, d'espérer reconstruire une économie historique devenue obsolète à bien des égards. C'est de nouveaux projets dont les petites villes comme Magny ont besoin, pas de nostalgie, et c'est à dynamiser cette envie de projets que veut se consacrer la recherche-action POPSU que nous présentons ici.

#### *L'articulation de cette recherche autour de trois enjeux majeurs*

##### *Retrouver le territoire de Magny*

Au-delà de ce que révèle la carte des mobilités entrantes, de quel territoire s'agit-il et quelles sont les interactions qui subsistent ou qui émergent aujourd'hui entre la ville et les villages qui l'entourent, entre la ville et l'agriculture, la nature, la forêt, la rivière... ?

##### *Repenser le centre-ville de Magny*

Avec un tissu urbain qui n'a presque pas changé depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle, comment gérer aujourd'hui l'omniprésence de l'automobile, considérée à la fois comme indispensable au commerce et comme la cause possible de son déclin du fait de la dégradation de l'espace public dont elle est la cause ?

##### *Agir sur les déplacements*

S'il est évident que Magny ne s'émancipera jamais d'une certaine dépendance envers la métropole,

celle-ci doit-elle nécessairement se traduire par une automobilité systématique ? N'y a-t-il pas une partie des déplacements qui pourraient se faire autrement, allégeant ainsi suffisamment la pression des voitures pour offrir l'espace public à d'autres mobilités ?

##### *Retrouver le territoire de Magny-en-Vexin*

Si la ville de Magny se définit par son appartenance au Vexin, elle est aussi la ville principale d'une vallée, celle de l'Aubette, qui se nomme d'ailleurs « l'Aubette de Magny ». Aujourd'hui quasiment invisible lorsqu'elle traverse la ville, elle fut pourtant à l'origine de l'importante activité économique que Magny connaissait depuis le Moyen-Âge et qui laisse encore aujourd'hui de nombreuses traces.

Cette économie s'était construite autour des usages de l'eau, celle de l'Aubette ou celle de ses affluents, utilisée pour laver, pour irriguer ou pour entraîner des moulins. Un partage des eaux était donc nécessaire sur l'ensemble du bassin versant, et ce partage avait pour effet de structurer les relations entre les différents acteurs du territoire qui devaient, au fil des conflits et des consensus, organiser et réguler l'usage de ce bien commun qu'étaient l'Aubette et son réseau hydrographique.

Au fil du XIX<sup>e</sup> siècle, avec l'avènement de la machine à vapeur, l'énergie hydraulique est devenue obsolète et la plupart des moulins qui ponctuaient la vallée de sa source à son embouchure ont cessé de fonctionner. Les usages agricoles, en revanche, se sont poursuivis en s'adaptant à la nouvelle situation économique qu'imposaient l'ère du charbon avec le développement du chemin de fer et la nouvelle échelle que celui-ci donnait aux marchés alimentaires. C'est ainsi que sont apparues les cressonnières, profitant d'une configuration géologique favorable à l'émergence de nombreuses sources en amont de l'Aubette, et profitant d'un marché parisien très demandeur et désormais accessible grâce au train.

D'autres productions agricoles, comme la betterave sucrière, se sont développées en lien avec le chemin de fer. Elles étaient destinées au marché parisien et non au marché local, mais elles s'inscrivaient encore dans une logique territoriale au sein de laquelle Magny occupait un rôle central, du moins tant que la ligne de chemin de fer restait ouverte.



2. Marché de producteurs à Omerville, village situé à 6 kilomètres de Magny. Photo R. Vidal.

En effet, après avoir espéré que la ligne Paris-Dieppe passe par leur ville, qui était alors un terminus, les Magnytois ont dû se résigner : le chemin de fer, tout comme plus tard l'autoroute, passera lui aussi le long de la Seine et la gare de Magny cessera d'être desservie dans les années 1950. Aux sources de l'Aubette, les cressonnières perdureront encore jusqu'aux années 1990 puis finiront, elles aussi, par être abandonnées.

Ne restent donc aujourd'hui que des traces, celles des biefs, des moulins, dont certains sont conservés pour leur valeur patrimoniale, des lavoirs, plus ou moins entretenus ou restaurés, des cressonnières, dont la complexe structure hydraulique disparaît sous un irrésistible enfrichement.

Seuls quelques jardins potagers, irrigués grâce aux affluents de l'Aubette, témoignent encore des usages historiques de l'eau. Pour le reste, la question de la rivière et de son bassin versant relève d'enjeux qui ne sont plus les mêmes qu'autrefois. On s'intéresse aujourd'hui à la valeur écologique des zones humides, au potentiel touristique de la vallée et de ses chemins de randonnée, ou à certains usages de loisir, comme la pêche qui perdure elle aussi même si elle n'a jamais eu une grande importance économique.

Ce qui n'a pas changé, c'est que l'Aubette et son bassin versant sont toujours au centre d'enjeux qui concernent des acteurs aux intérêts différents qui, combinés à l'enjeu patrimonial que représentent les traces de son usage passé, sont toujours de nature à être l'objet de conflits et de consensus, donc de constructions socio-territoriales dont Magny, en tant que « capitale » du bassin versant, pourrait être le centre.

Dans le même temps, si l'économie locale n'est plus là pour faire vivre la grande halle de Magny, qui a d'ailleurs été démolie, de nouveaux liens se créent aujourd'hui entre les agriculteurs et les citoyens. Ils donnent lieu à des marchés de producteurs locaux dans les villages de la communauté de commune de Magny-en-Vexin sans pour autant se développer dans la commune centre. Pourtant même s'ils relèvent davantage du loisir que de l'approvisionnement alimentaire ils pourraient être de nature à renforcer l'attractivité du centre-ville (fig. 2).

Ce n'est qu'un exemple car la chasse, la pêche, les randonnées, le tourisme de l'impressionnisme entre Auvers-sur-Oise et Giverny sont autant de loisirs « *outdoors* » et d'usages à l'interface entre l'urbain et le rural déjà-là encouragés par le PNR. Ils pourraient, à l'instar de la vente de produits de terroir, drainer vers la ville-centre un nouveau public contribuant à son renouveau commercial. Encore faudrait-il que ce centre soit suffisamment accueillant pour que ces usagers puissent y être conduits par la continuité des parcours et le découvrir autrement que dans la confusion spatiale qu'impose aujourd'hui l'omniprésence de la voiture.

### *Repenser le centre-ville de Magny*

Car la survie des commerces de centre-ville dépendra pour beaucoup de la capacité de Magny à offrir un espace que l'on ait envie de fréquenter pour le plaisir plutôt que par contrainte, sans la gêne de l'encombrement automobile, et dans une démarche où faire ses courses du quotidien se confondrait avec une pratique de loisir. C'est en développant une offre singulière, se distinguant par les services de proximité et le lien social qu'elle procure, de celle des zones commerciales installées aux portes de la ville, que les commerces du centre trouveront leur place. Cette singularité peut bénéficier de la distribution de produits locaux et de la clientèle des loisirs, mais elle doit aussi répondre à des besoins quotidiens en s'inscrivant aussi harmonieusement que possible dans les qualités urbaines et résidentielles de la ville. C'est ce qui distingue le commerce de rue des galeries marchandes de la grande distribution.

Pour cela, les espaces publics doivent être adaptés aux pratiques contemporaines, et le centre ancien doit faire l'objet d'un véritable renouvellement urbain dans un tissu encore fortement marqué par son histoire médiévale (fig. 3). Le plan ci-après, extrait du cadastre napoléonien de 1819, montre un hyper-centre très dense, composé de parcelles de petites dimensions entourées de parcelles plus grandes dotées d'assez vastes jardins autrefois largement cultivés, notamment par les nombreuses congrégations religieuses. L'ensemble est entouré par de larges boulevards, tracés à l'emplacement des anciennes fortifications. Deux faubourgs anciens de croissance linéaire sont venus compléter la structure médiévale au-delà des anciens remparts. L'une s'est



3. « Magny-la-Ville » sur le cadastre napoléonien, 1819. En bas à droite, le cadastre actuel.



faite du côté sud, au XVIII<sup>e</sup> siècle, sur la route dite « de Paris », se rapprochant ainsi de ce qui était à l'époque la grande route Paris-Rouen-Dieppe. L'autre s'est faite du côté nord-est, au XIX<sup>e</sup> siècle, se rapprochant cette fois de la gare de chemin de fer nouvellement créée. La comparaison avec le plan actuel montre une étonnante stabilité de la partie centrale. Par la suite, la ville a connu d'autres extensions plus lointaines, notamment pavillonnaires, mais sans connaître un étalement aussi important que bien des villes ou bourgades franciliennes : l'étalement de Magny a été freiné à la fois par les contraintes qu'impose le relief et par l'effet modérateur qu'exerce le PNR depuis sa création, en 1995.

Pour autant, si ce faible étalement permet à la ville de rester suffisamment compacte pour que les habitations soient globalement peu éloignées du centre, les liaisons entre centre et périphéries ne sont aujourd'hui guère aménagées et sont surtout peu adaptées aux déplacements piétons. Les boulevards créés sur les traces des anciens remparts, comme à Paris, n'ont pas joué le rôle de suture qu'on pourrait en attendre. Ils marquent aujourd'hui encore une rupture entre les quartiers centraux et périphériques.

L'évolution du centre historique s'est faite par densifications successives jusqu'à saturation des cours intérieures dans les îlots de l'hypercentre, tandis que les îlots de deuxième rang restaient inchangés, avec leurs constructions denses en front de rue et de longs jardins non construits se prolongeant jusqu'aux anciens remparts. L'hypercentre, c'est-à-dire les quelques îlots qui entourent immédiatement la place de la halle, est donc aujourd'hui densément construit. Peu attractives comparativement à l'offre pavillonnaire des quartiers périphériques, les maisons de ville qui le composent ont le plus souvent trouvé leur marché immobilier en étant subdivisées en studios et petits appartements, ce qui a augmenté d'autant la pression automobile.

L'efficacité des transports en commun peut être interrogée à Magny comme dans les autres petites villes, cependant son amélioration ne saurait à elle seule résoudre la question de l'envahissement du centre historique par la voiture. À Magny, la dépendance à la mobilité automobile ne peut être effacée d'un coup de gomme mais une meilleure habitabilité conjuguée à une meilleure marchabilité du

centre-ville pourrait apaiser l'usage local de l'automobile et atténuer son omniprésence. Une inversion de la tendance actuelle qui ne pourra pas s'engager sans une réforme structurelle de l'espace central. Trois leviers peuvent être actionnés : le bénéfice du territoire (voir ci-dessus), la dédensification spatiale des tissus urbains et la reconfiguration des espaces publics.

Aujourd'hui l'ensemble des tissus urbains anciens est protégé au titre des périmètres de protection des monuments historiques, mais au cycle pervers des divisions immobilières s'ajoutent la densification, la paupérisation, la dégradation de nombreux immeubles anciens et la détérioration des grandes demeures abandonnées (Hôtel de Brière, Le Grand Cerf...). La mise en péril commercial du centre historique (fermeture de magasins) est le corollaire de cette dégradation du bâti. Deux mesures récentes, l'obligation d'un permis de location et la nécessité de créer une place de stationnement hors voirie par appartement, contribuent à la lutte contre les marchands de sommeil et contre la multiplication des petits appartements... Mais elles restent défensives et ne pourront pas à elles seules inverser la tendance. Le renouvellement de l'attractivité du centre historique et de son patrimoine appelle une intervention vigoureuse sur le bâti en réduisant l'emprise au sol des constructions anciennes pour « aérer » les tissus urbains (en commençant par la suppression des bâtiments secondaires asphyxiant les anciennes cours) et une adaptation des édifices aux manières de vivre contemporaines. Les expériences, les outils existent. Mais il faut encore un projet établi dans la durée et des initiatives privées ou publiques qui pourraient s'attacher en priorité à la réhabilitation des maisons de ville, majoritaires dans le tissu ancien, afin d'obtenir des effets d'entraînement pour des investissements modestes. En visant la diversification de l'habitat au profit d'une population actuellement attirée par le logement pavillonnaire, elles pourraient reconstruire la mixité de population qui est seule capable de faire vivre le commerce de proximité.

La ville dispose pour cela d'un potentiel architectural important qui pourrait devenir attractif s'il s'inscrivait dans un cadre de vie perçu comme agréable à fréquenter et doté d'espaces publics confortables. Entre public et privé, Magny comporte aussi de nombreux espaces intermédiaires, placettes, courtes, chemins piétons, passages couverts qui, à



4. L'Aubette dans le parc qui porte son nom. Dessin de Flora Rich (équipe POPSU, mai 2020).

condition de ne pas être transformés en places de parking, pourraient constituer autant de « communs » à partager entre habitants, renouvelant ainsi une pratique autrefois très répandue dans la ville, et compensant peut-être l'absence ou la rareté des espaces extérieurs privatifs qui font tout l'attrait du pavillonnaire.

C'est en dé-densifiant son centre historique que la petite ville parviendrait, finalement, à freiner l'étalement urbain.

### *Agir sur les déplacements*

Dans ce projet d'ensemble, l'amélioration des espaces publics, leur embellissement et leur restructuration au profit des déplacements piétons sont des outils de valorisation de l'espace à disposition de la puissance publique. La réhabilitation des espaces centraux, en rendant la fréquentation du centre-ville plus agréable, pourrait simultanément améliorer l'image de marque de Magny et valoriser les propriétés privées, ce qui encouragerait l'investissement des propriétaires soutenus par les dispositifs d'aide à la réhabilitation. Cette interaction entre réaménagement des espaces publics et réhabilitation du bâti concerne directement les déplacements. Elle suppose une gestion du stationnement plus communicante, donnant de la lisibilité aux disponibilités et à l'accessibilité piétonne du centre-ville.

La question des mobilités ne se réduit pas aux mobilités domicile-travail entrantes et sortantes que nous avons vues plus haut et qui, pour la plupart d'entre elles, ne pourraient guère se faire autrement qu'en voiture. Elle concerne aussi les Magnytois qui habitent et travaillent dans la ville et donc qui s'y déplacent quotidiennement. Et puis il y a les autres déplacements, pour amener les enfants à l'école, faire ses courses de proximité ou se rendre au bureau de poste ou à la mairie... autant de parcours qui se font sur de relativement courtes distances et pour lesquels différents types de mobilité seraient possibles.

Le paradoxe, c'est que l'absence de confort piéton est l'une des raisons qui incitent les habitants à prendre leur voiture pour des distances qu'ils auraient pu parcourir à pied ou en vélo. Ce faisant, ils contribuent ainsi à aggraver cet inconfort, entraînant un effet « boule de neige » qui ne peut qu'aller en empirant.

Un autre paradoxe est que les tentatives pour réduire l'espace de la voiture afin d'améliorer celui du piéton se heurtent le plus souvent à l'opposition des commerçants qui craignent de perdre leur clientèle alors que, à plus long terme, c'est précisément la trop grande place donnée à la voiture qui, parce qu'elle nuit à l'attractivité de la ville, pourrait aussi nuire à celle de ses commerces de centre-ville, au grand bénéfice des zones commerciales bien mieux dotées de parkings.

Pour contourner ces paradoxes et transformer les cercles vicieux en cercles vertueux, le projet dont a besoin Magny doit s'inscrire dans une stratégie à long terme porteuse d'une vision claire de ce que pourrait être la ville si on la pensait autrement. La place de la Halle, qui fut longtemps un véritable centre commercial au cœur des quartiers historiques, est aujourd'hui encombrée par une vingtaine de voitures qui suffisent à rendre l'espace désagréable pour les piétons alors qu'elles ne représentent qu'une part infime du parc automobile d'une ville de 5 600 habitants. Au prix de quelques réaménagements, elle pourrait sans doute devenir le point de départ d'une réorganisation des espaces publics où les différentes mobilités cohabiteraient d'une façon plus harmonieuse.

Il y aura aussi des compromis à trouver entre le respect des caractères historiques d'une ville dotée de sept monuments classés et la nécessité d'adapter ses places et ses rues aux usages du XXI<sup>e</sup> siècle. Ces ruelles revêtues de pavés aussi pittoresques que chaotiques, ces minuscules trottoirs où l'on se croise difficilement, frôlés par des véhicules qui roulent souvent trop vite, toutes ces situations où faire avancer une voiture d'enfant, un caddie ou un fauteuil roulant est une aventure inconfortable et dangereuse, gagneraient à être aménagées d'une façon qui répondent mieux aux attentes des piétons d'aujourd'hui.

### *Du partage des eaux au nouveau récit territorial*

Comprendre dans quel territoire s'inscrit Magny, comprendre comment sortir son centre historique de l'impasse que représente aujourd'hui son encombrement et comprendre quelles mobilités animent aujourd'hui les Magnytois sont donc les trois entrées simultanées par lesquelles doit être abordée l'idée d'un projet stratégique pour la ville et pour son territoire.



5. Pratiques jardinières et système de parc. Dernier des usages historiques de l'Aubette, le jardinage contribue encore à relier la ville au territoire de sa rivière.

© POPSU-Magny (Luc Vilan dir.). Cartographie de Flora Rich.

La meilleure illustration de ce nécessaire croisement d'échelle est certainement cette rivière qui traverse à la fois le centre historique de la ville et le territoire dont elle est potentiellement le centre : l'Aubette-de-Magny (**fig. 4**). Or, actuellement, l'Aubette traverse Magny avec une discrétion telle que la plupart des visiteurs ne la voient même pas. En dehors du parc qui porte son nom et au sein duquel elle bénéficie d'une certaine mise en valeur paysagère, la rivière n'est effectivement pas rendue lisible lorsqu'elle traverse la ville et notamment les anciens quartiers industriels auxquels elle avait pourtant, il y a quelques siècles, fourni la première source d'énergie. Pas toujours très visible non plus lorsqu'on se promène dans sa propre vallée, l'Aubette tend à disparaître du paysage alors qu'elle pourrait être le fil conducteur de ce projet stratégique qui, pour être efficace, devra combiner des échelles allant de celle du bassin versant à celle du détail urbain. Le dessin d'un pont ou l'aménagement d'une berge accueillante pourraient rappeler aux Magnytois comme aux visiteurs le rôle qu'a joué la rivière dans l'histoire de la ville tout en leur offrant les aménités qu'un cours d'eau peut donner aujourd'hui au milieu urbain qu'il traverse (**fig. 5**).

Bien sûr, le territoire de Magny se compose aujourd'hui autour de nouveaux enjeux et ne se réduit pas au bassin versant de l'Aubette ni aux usages de l'eau. Mais ceux-ci, parce qu'ils ont été gérés des siècles durant comme des biens communs, pourraient inspirer les projets d'aujourd'hui et contribuer à la construction d'un nouveau récit territorial.

#### Notes

1. Voir notamment : « L'orée des champs » In : LÉGER Jean-Marie et MARIOLLE Béatrice, 2018. *Densifier/dédensifier, penser les campagnes urbaines*. Marseille : Ed. Parenthèses, ou « Le boulanger, l'arrêt de bus et le bois de chauffage » in : COSTE, Anne, D'EMILIO, Luna et GUILLOT, Xavier, 2018. *Ruralités post-carbone*. Saint-Étienne : Presses universitaires de Saint-Étienne.

2. POPSU, Plateforme d'observation des projets et stratégies urbaines, est un programme de recherche-action piloté par le Plan urbanisme, construction, architecture (PUCA). [www.popsu.archi.fr](http://www.popsu.archi.fr)

3. Les ateliers hors les murs sont organisés par la Fédération des parcs naturels régionaux de France. [www.parc-naturels-regionaux.fr/article/atelier-hors-les-murs](http://www.parc-naturels-regionaux.fr/article/atelier-hors-les-murs).

Voir aussi : VILAN, Luc, VIDAL, Roland, 2016, « La métropole oubliée, atelier interdisciplinaire » in GUILLOT, Xavier. (dir.). *Ville, territoire, Paysage ; vers un nouveau cycle de pensée du projet*. Actes du séminaire des Grands Ateliers de l'Isle-d'Abeau. Presses Universitaires de Saint-Étienne. p. 130-137. Et VILAN, Luc, VIDAL, Roland, 2015. « Construire des alternatives à l'étalement urbain, atelier de projet « La Métropole oubliée », in LUCARELLI Alberto, FRANCESE, Dora (dir.). *Verso la città metropolitana di Napoli - lettura transdisciplinare*. Naples : Luciano Editore. p. 95-10.

Mots-clefs : Petites villes, centralité urbaine et territoriale, péri-métropolitain, mobilités, résidentialisation.