**L’espace périurbain proche bien équipé et bien intégré (Saint-Pathus, Quincy)**

Espace composé des communes les plus proches du Pôle Urbain et les mieux accessibles. Si elles ne disposent pas forcément directement d’une gare, plusieurs gares sont à proximité. Mais la grande majorité des habitants utilisent la voiture individuelle car l’accessibilité routière est très bonne (proximité d’un échangeur, de voies rapides). Elles sont en outre bien équipées en services de base de proximité et disposent de plusieurs écoles, parfois même de collège, mais surtout de nombreux équipements sportifs. En revanche, les emplois dans la commune sont très peu nombreux.

La population de ces communes est plutôt jeune et se distingue par la nombre de couple avec enfants. Après avoir été très soutenue dans les années 1980 et 1990, la croissance démographique de ces communes ralentit fortement, bien qu’elle soit encore supérieure à la croissance moyenne des communes de l’IDF et de France. Ce sont les communes de la classe moyenne, le taux de pauvreté est faible et les revenus dépassent 24 000 euros, soit plus que la moyenne de l’IDF, et la moitié de la population a au moins de bac, même si la proportion de diplômés de l’enseignement supérieur est plus faible que dans le reste de l’IDF.

Sur le plan morphologique, ces deux communes présentent aussi un profil semblable. Autour du noyau villageois ancien et le long des routes se sont greffés en majorité des lotissements pavillonnaires qui n’ont cependant pas la même forme. A Quincy dominent les lotissements « en barrettes », c’est-à-dire aménagés le long de voies sans issues perpendiculaires à un axe principal. L’urbanisation est donc plutôt linéaire et préserve les espaces boisés qui entourent la commune. A Saint-Pathus/Oissery en revanche, le peuplement est aussi très groupé et en lotissements, mais on observe deux types de lotissements : on retrouve les lotissements « en barrettes » le long des axes, mais aussi beaucoup de lotissement « en grappes » (les maisons sont alignées autour de voies dessinant des courbes).

**L’espace périurbain lointain et en marge (Lizy/Ourcq)**

Cet espace se caractérise par une plus grande distance au Pôle urbain et par une moins bonne accessibilité. Lizy-Sur-Ourcq est desservi par une ligne transilienne, mais la fréquence des trains reste faible en dehors du matin et du soir en semaine. Toutes les lignes allant vers la Ferté Milon, Château-Thierry ou la Ferté/Jouarre se divisent à Meaux et il faut parfois changer dans cette gare pour aller sur Paris. Les autres pôles importants comme Roissy ou Marne-la-Vallée sont aussi accessible via Meaux mais en changeant encore de mode de transport. Les emplois sur place sont plus nombreux (zone industrielle, imprimerie) et le nombre d’ouvriers y est plus important.

La population est jeune, comme dans les autres communes périurbaines, mais elle est plus défavorisée qu’ailleurs : plus des ¾ de la population n’a pas le bac et la moitié de la population active est formée par les catégories populaires (employés et ouvriers). Le taux de pauvreté y est très important, de même que le taux de chômage, et les revenus sont très inférieurs à la moyenne régionale.

En revanche la commune est plutôt bien équipée en services de base : commerces, école, école, équipements sportifs. On peut en déduire que la mobilité dans cette commune est plus faible qu’ailleurs, o la fois en raison de l’éloignement mais aussi de la densité de services sur place.

Sur le plan morphologique, l’habitat est très varié : centre-bourg dense, lotissements à proximité de la gare et au nord-ouest, mais aussi habitat collectif (60% de la population y réside).

**L’espace périurbain lointain et rural (Trocy)**

Les petites communes formant cet espace se caractérisent par leur aspect encore rural, avec une forte proportion d’agriculteurs dans la population active, ainsi que par une croissance démographique actuelle plus importante que dans le périurbain proche. L’accessibilité y est la plus difficile : pas de gare, pas de voie rapide à proximité, faible fréquence des lignes de bus. Les déplacements en voiture sont donc plus qu’ailleurs très largement dominants avec un taux de motorisation proche de 100%.

Néanmoins, la composition sociodémographique de la commune de Trocy ainsi que les trajets domicile-travail la rapprochent des autres communes périurbaines : 80% des habitants travaillent dans une autre commune, les familles avec enfants y dont très largement majoritaires et la part des plus de 60 ans y est faible. Les revenus dans cette commune sont semblables à ceux observés dans les communes du périurbain proche, elle se distingue donc de sa voisine, Lizy, par sa composition sociale nettement plus aisée.

Sur le plan morphologique, la commune ressemble à un petit village typique des campagnes d’openfield de grandes cultures avec un peuplement groupé autour de l’église, un parc de logements anciens, et quelques grandes fermes. Néanmoins, signe que la commune est bien sur le front de périurbanisation, un lotissement récent a été aménagé à l’est sans que son emprise spatiale soit encore très importante.