



1

VALLÉE DE MONTMORENCY

Une unité urbaine, orientée et enchâssée entre deux buttes boisées



3

URBAIN

INFRASTRUCTURES

JARDIN

BUTTES

INTRODUCTION

Des ouvertures et des points de vue, vecteurs de compréhension de l'unité. (Photographie 1 et 2, vue depuis la butte d'Orgemont). (Photographie 4, vue depuis les buttes de Montmorency).

LIMITES ET VOISINAGE

En continuité de l'agglomération parisienne, l'unité de paysage de la vallée de Montmorency est délimitée au nord-est par les buttes de Montmorency et au sud-ouest par celle du Parisis. Plus à l'ouest, la frontière en direction de la vallée de l'Oise n'est pas franche. Le front urbain trace une limite provisoire avec les champs des plaines de Pierrelaye et Bessancourt. Seuls quelques boisements renforcent la distinction entre la vallée de Montmorency et la plaine. (Photographie 3, vue sur le front urbain). A l'est, la ville se poursuit au-delà des lignes à haute tension jusque dans le département limitrophe de la Seine-Saint-Denis.

CHARPENTE NATURELLE

La vallée de Montmorency n'est pas une vallée à proprement parler. C'est l'alignement des buttes boisées du Parisis et de Montmorency qui, en enchâssant cet espace plan entre deux versants de hauteurs et de pentes équivalentes, (éloignés seulement d'environ 6km), donne l'effet d'une vallée et en constitue la charpente principale. Les boisements sont présents sur les versants des deux buttes. Au centre de la vallée, le bois de Boissy, dans la continuité du Bois Brûlé, un cortège de parcelles boisées insérées dans le tissu urbain, des coulées vertes et de nombreux jardins privés

émaillent les paysages urbains. Sur le versant nord de la butte du Parisis, un certain nombre de vergers se sont progressivement enfrichés. Sur le versant sud de la butte de Montmorency, d'autres, plus nombreux, notamment à hauteur de Saint-Prix, résistent encore à l'urbanisation.

STRUCTURES ET MOTIFS

Une unité cadrée et orientée par les buttes

Le parallélisme et l'égale importance des buttes témoins, la faible distance qui les sépare dessinent un cadre et des situations de vis-à-vis remarquables.

Entre les reliefs du Parisis et Montmorency : un velum urbain traversé par les réseaux

Entre les deux buttes, s'étend un velum pavillonnaire dont se détachent à la fois les silhouettes d'ensembles d'habitat collectif haut (Franconville, Saint-Gratien, Ermont) et des lieux plus singuliers comme le lac d'Enghien ou les espaces cultivés de Plessis-Bouchard. Ce sont des ouvertures exceptionnelles dans les paysages fermés de la nappe urbaine. Les éléments émergents, tel que l'église de Sannois, sont identifiables au même titre qu'un ensemble collectif d'une dizaine d'étage. (Photographie 5, vue sur les grands ensembles, et les espaces cultivés). (Photographie 6, vue sur le lac d'Enghien). Les principales infrastructures constituent pour certaines d'entre elles des voies de circulation très anciennes comme la RD 14 de Paris à Pontoise qui constitue l'ancienne route (nationale 14) de Paris à Gisors. La chaussée Jules César et la voie de chemin de fer vers Pontoise occupent le fond de la vallée.

CAUE⁹⁵

SUPERFICIE

78 km²

POPULATION

Environ 300 000 habitants (2009)

GOVERNANCE

Communauté d'agglomérations :

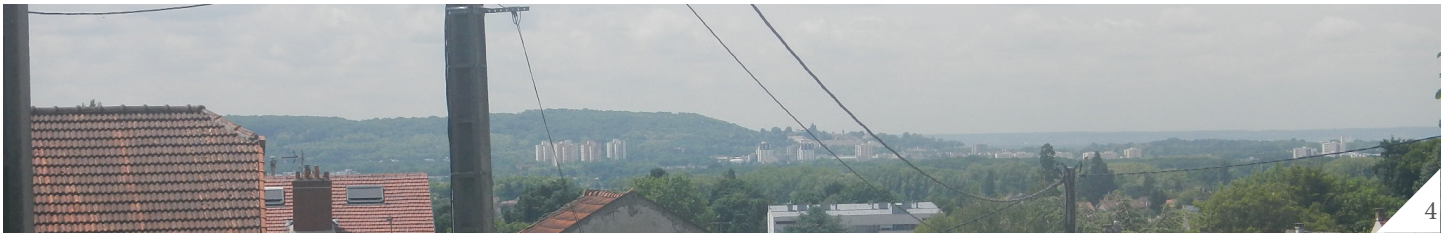
- Val et forêt
- Vallée de Montmorency
- Parisis

PROTECTIONS

- Sites inscrits
- Sites classés
- ZNIEFF de type II
- ENS



2



VALLÉE DE MONTMORENCY



Des implantations et des orientations urbaines différentes d'un coteau à l'autre

En raison de la situation des infrastructures et de la morphologie des implantations urbaines, les types de couvertures végétales sont assez différents sur chacun des versants des deux buttes. La butte de Montmorency bénéficie d'une orientation au sud et d'un profil de versant plus diversifié. Elle voit l'urbanisation remonter assez haut sur le coteau et parfois investir le plateau (Haut de Montmorency – Andilly). L'organisation des villages est plus linéaire en pied de coteau, le long de la RD 928.

Bessancourt

Bessancourt présente également une organisation linéaire. Le village s'étant développé le long d'une voie perpendiculaire aux courbes de niveau, il entretient un rapport très étroit avec la plaine de Pierrelaye.

Saint-Prix

Alors qu'ils couvraient une très grande partie du coteau sud de la butte de Montmorency, les vergers de Saint-Prix occupent aujourd'hui un petit coteau qui s'incline d'une part vers le vallon de Montlignon et, d'autre part, vers la vallée de Montmorency.

Montlignon

Le village épouse le fond de vallon à la fois forestier et urbain du Corbon. Les églises de Saint-Prix et d'Andilly se situent de chaque côté de l'embouchure du vallon.

Les pieds de buttes du Parisis sont largement structurés par le faisceau formé par la RD 14 et l'A 15, qui semble créer un socle aux buttes du Parisis. Mais cet épaulement engage paradoxalement une coupure, notamment à hauteur de Sannois entre les unités urbaines et leur rapport aux versants des buttes. Le versant et les buttes d'Orgemont et du Parisis elles-mêmes sont inhabités. L'urbanisation des flancs de buttes est organisée autour du passage de routes de pieds de coteau (Photographie 7, vue sur l'enchaînement du coteau avec l'autoroute et l'étalement urbain). Au centre de la vallée, la juxtaposition d'îlots urbains avec des façades à l'alignement sur rue, d'emprises foncières affectées à des immeubles d'habitat collectif et d'habitat pavillonnaire, qui

privélie une implantation au centre de parcelle, fabrique des paysages urbains marquées par le caractère composite de leur organisation.

Des lieux singuliers du côté de la butte de Montmorency : la butte du village de Montmorency et le vallon de Montmagny

La butte de Montmorency, depuis longtemps urbanisée, est une sorte d'oppidum qui s'avance assez profondément sur la vallée. Les villages, accrochés au flanc sud de la colline de Montmorency sont organisés en trois niveaux de terrasses : le plus élevé correspond à une extension du village ancien de Montmorency vers les lisières forestières. Il s'élève à 170m et offre des vues exceptionnelles. Le niveau intermédiaire, à 130 m environ, est occupé par le village ancien. A 70 m, les trames urbaines de Deuil-la-Barre et Groslay, témoignent de l'identité ancienne de ces villages positionnés en surplomb du vallon de Montmagny (Photographie 8, vue depuis la butte de Montmorency).

Des lieux singuliers du côté de la butte du Parisis : les continuités vertes de Franconville

Remises boisées et parcs urbains (Bois de Boissy...) caractérisent le secteur urbanisé de Franconville. Ces éléments forment une trame verte qui tisse des continuités paysagères transversales entre le centre de l'unité et les buttes du Parisis, et des continuités avec les paysages des plaines de Pierrelaye.

Les lieux singuliers du centre de la vallée : la plaine du Plessis-Bouchard et le Bois de Boissy à Montigny-lès-Cormeilles.

Dans le prolongement des continuités vertes de Franconville, la plaine du Plessis-Bouchard crée une ouverture cultivée au centre, enclavée dans les tissus urbains, et offre des perspectives en miroir vers les buttes de Montmorency et du Parisis. Le Bois de Boissy est un élément boisé central parmi une mosaïque de remises boisées.

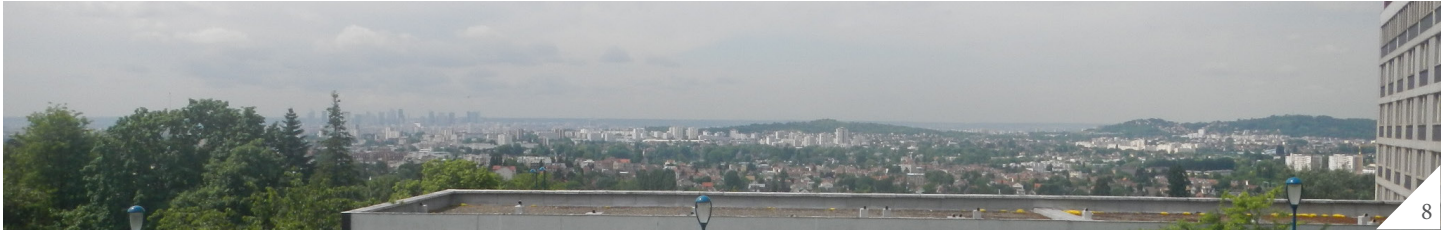


CAUE⁹⁵





VALLÉE DE MONTMORENCY



Le lac et la ville d'Enghien-les-bains

Porte d'entrée de la vallée, la ville d'Enghien-les-Bains est construite autour de son lac situé au centre géographique de la commune. La pièce d'eau, les sources sulfureuses qui assurent sa vocation thermale, l'architecture éclectique du milieu du XIX^{ème} siècle et à proximité de l'hippodrome, construisent un des rares paysages aux évocations de voyages.

CONDITIONS DE PERCEPTION

Les versants des deux buttes sont en vis-à-vis. Elles sont perceptibles depuis toute la vallée si l'on se situe à un point suffisamment haut pour surplomber les constructions.

Le paysage des infrastructures

L'autoroute A 15, malgré sa position en surplomb, ne ménage que de rares vues sur le coteau de Montmorency.

Les axes transversaux et notamment la RD 407 organisent des perspectives d'une butte à l'autre. Ces routes initient des continuités vertes soulignées par le traitement paysager des bords de voies, mais elles constituent des paysages autonomes dans lesquels on se rend peu compte que l'on traverse des territoires très urbanisés. Les centres des villes anciennes apparaissent dans la vallée de Montmorency, comme des séquences urbaines plus denses. Les centres urbains d'époques différentes qui caractérisent l'urbanisme linéaire de la RD 14, permettent difficilement une compréhension des structures urbaines. A Montmorency, l'espace public propose des vues aux quatre points cardinaux. La sensation d'être au-dessus du contexte urbain est surprenante, notamment quand son regard se porte jusqu'à Cergy-Pontoise. A Montigny-lès-Cormeilles, l'espace public propose des vues tangentielles jusqu'à l'Oise. A Saint-Prix La Place, terrasse basse et espace public en promontoire sur la vallée, propose des vues frontales jusqu'aux buttes de Paris et au-delà jusqu'à la défense (photographie 9, vue depuis Montmorency en direction de Cergy)

Dynamique des structures et des motifs

Le faisceau des réseaux, processus d'évolution urbaine

L'urbanisation est plutôt centrée au nord-est de l'unité, autour de la butte de Montmorency. L'urbanisation de la val-

lée de Montmorency au cours du XIX^{ème} siècle privilégie une organisation linéaire, le long de la RD 14 et la RD 928, en pied de coteau, à l'exception d'Ermont et Franconville. Dès le XIX^{ème} puis au XX^{ème} siècle, de grands « lotissements » de pavillons en meulière constituent autour des pôles gares des séquences urbaines bien identifiables de par leur typologie tant urbaine qu'architecturale (Photographie 10, vue sur des pavillons en meulière à proximité d'une gare). A l'exception de Franconville, Ermont, Saint-Gratien et Sannois, les grands ensembles se sont déportés des centres anciens pour bénéficier d'une situation plus proche de la desserte ferroviaire. Une des problématiques actuelles de la vallée de Montmorency est liée à l'impact des grandes infrastructures sur les paysages urbains. Malgré les ouvrages en viaduc de l'A 115 permettant une continuité de la trame urbaine au sol et des échangeurs assurant les connections avec la trame urbaine, la voie ferrée et l'A 15 génèrent des délaissés urbains et des voies en impasse certains mais peu nombreux.

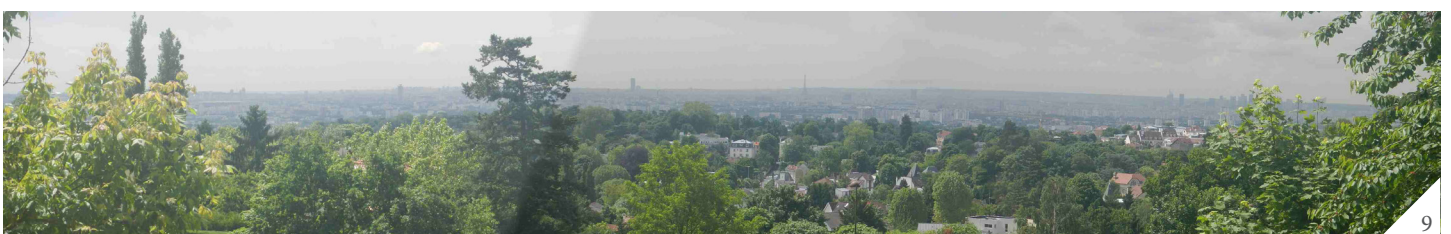
Les dynamiques et réflexions actuelles portent sur les espaces publics en capacité d'organiser la traversée du réseau ferrée, point d'ancrage de nouvelles centralités. Les gares en constituent aujourd'hui l'enjeu majeur. Les dynamiques de développement des zones d'activités concernent principalement les espaces compris entre l'A 15 et la RD 14, à partir de Franconville.

ENJEUX DE PAYSAGE ET PISTES DE RÉFLEXION

L'émergence des repères dans l'urbain et la capacité de comprendre le site de la vallée de Montmorency depuis la ville représente l'enjeu de paysage majeur de l'unité. Les ouvertures du Plessis-Bouchard et du lac d'Enghien au centre de la vallée sont des éléments de compréhension du territoire à développer. Ils sont à mettre en relation avec les lisières forestières des coteaux en bords d'unité qui constituent aussi des éléments de lecture du paysage que la ville doit être en mesure de s'approprier.



CAUE⁹⁵





10

VALLÉE DE MONTMORENCY



12

Les « enveloppes paysagères » dans lesquelles les villages étaient venus s'ancrer sont à ce jour pour la plupart urbanisées. Ces valeurs patrimoniales d'enveloppes paysagères nécessitent cependant d'être réinventées au regard de l'évolution du contexte urbain.

Les infrastructures

Les infrastructures routières doivent d'être abordées non sous le seul angle de la circulation mais comme un élément de territoire et de développement. L'orientation et l'agencement (les gares) des infrastructures ont permis le développement urbain de cette unité. Les intersections des infrastructures entre elles favorisent le développement de densité urbaine.

L'avenue du Parisis

L'implantation actuelle de l'avenue du Parisis en tranchée dans le velum urbain ménage un certain nombre de continuité de la trame existante. Des ouvrages de passerelles et les rampes d'accès à l'avenue du Parisis établissent des liens entre ce réseau et la trame urbaine (Photographie 11, vue sur l'avenue du Parisis). Le tracé futur de l'avenue du Parisis est projeté sur le coteau de Deuil-la-Barre et transversalement au vallon de Montmagny. Dans les deux cas, le passage de cette infrastructure dans la topographie mérite une attention particulière car il semble difficile de pouvoir conjuguer lien urbain et infrastructures dans la pente du coteau de Deuil-la-Barre.

Les gares

Les gares en centre d'unités sont peu à peu reconfigurées afin de permettre un franchissement plus aisé de la voie ferrée. Ces ouvrages constituent des intermédiaires dans la ville et participent à la constitution de repères. La densification ne doit pas faire oublier qu'ils constituent des espaces publics de premier ordre s'ils sont aménagés comme tels.

Constituer des parcours paysagers en réseau et valoriser les éléments de nature

Les espaces publics urbains sont une pièce maîtresse des paysages bâtis. Dans leur continuité, il est utile d'associer les chemins ruraux conduisant aux éléments majeurs de la charpente naturelle. L'accès à la forêt depuis cette ville est en effet un potentiel particulier de cette unité. A l'exception

du lac d'Enghien, les motifs de l'eau sont peu valorisés dans cette unité. Au débouché du vallon de Montlignon, un certain nombre de bassin et d'étangs offrent des ponctuations discrètes jusqu'au lac d'Enghien (Photographie 12, vue sur les bassins et étangs de Montlignon). La forte présence de jardins familiaux et de vergers, dans le vallon de Montmagny, lui confère une dimension naturelle et ouverte importante à maintenir en réseau dans le milieu urbain.

Les nouveaux jardins : Franconville et le Plessis Bouchard

Franconville et ses communes limitrophes ont développé un grand nombre de typologie d'espaces verts : alignements arborés, coulée verte, parc urbain, bosquets, bandes enherbées. Des réflexions doivent être menées concernant les continuités de ces jardins notamment au droit des infrastructures (Photographie 13).

Maîtriser les silhouettes et les qualités urbaines

La perception de la nappe urbaine avec des tissus urbains très étalés ponctués d'îlots faubouriens et d'habitat collectif, des typologies bâties à dominante pavillonnaire participe d'une image urbaine générique de la ville de banlieue. Le fonctionnement presque résiduel des centres villes anciens pose sur cette unité les problématiques du renouvellement des formes urbaines et des distinctions de différents tissus urbains. L'urbanisation de la vallée n'entrave pas le sentiment d'horizontalité, qui est renforcé à la vue des buttes boisées. A l'échelle de l'unité, les constructions ponctuelles verticales et émergentes s'avèrent aussi des éléments remarquables pour la compréhension de l'horizontalité du lieu.

Le paysage est perçu depuis les routes et les chemins

Chaque parcours est l'occasion de fixer les modalités de perception et d'éventuels traitements spécifiques. Par exemple, la chaussée Jules César, en situation médiane de la vallée, met en évidence la symétrie des deux buttes.



11



13



CAUE⁹⁵