

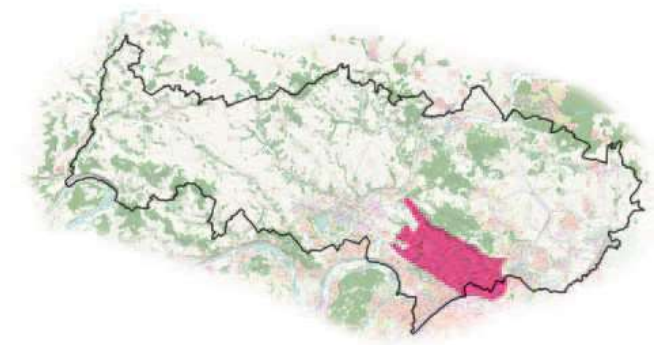
VALLÉE DE MONTMORENCY



Sur cette vue, les paysages résultent d'un assemblage hétéroclite de typologies urbaines et architecturales. Les séquences d'habitat pavillonnaire en meulière, plus particulièrement présents au pourtour des gares, procurent un attachement qui fonde l'identité de la vallée.

- Un territoire orienté et enchâssé entre deux buttes boisées
- Une unité urbanisée dans sa quasi-totalité
- Des ouvertures et des points de vue, vecteurs de compréhension de l'unité

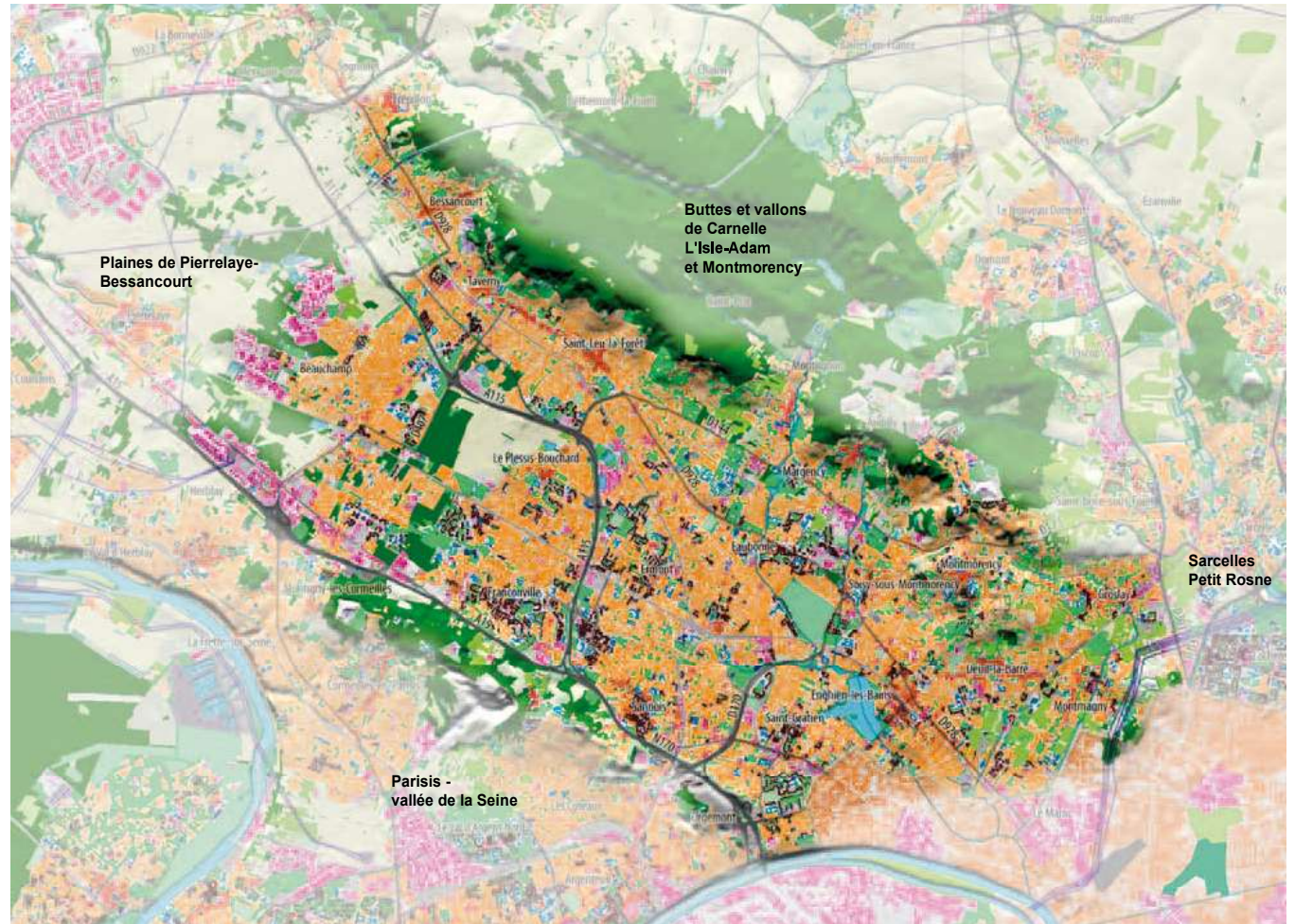
Entre deux buttes témoins proches de six kilomètres seulement, le fond de vallée urbain, surtout pavillonnaire d'où émergent ponctuellement les silhouettes de grands ensembles, conserve un cadre de vie privilégié à quelques minutes de Paris. Une charpente naturelle très forte et des horizons boisés cadrent très fortement l'espace. La proximité de grands espaces forestiers et de quelques lieux singuliers porteurs d'images mentales fortes, rappellent les qualités anciennes de ces espaces autrefois voués principalement à l'agriculture, la villégiature, la littérature et aux loisirs. Ces lieux singuliers et emblématiques au cœur de la vallée, comme la plaine du Plessis-Bouchard et les autres ouvertures de moindre échelle, pourraient servir de support pour une meilleure articulation des tissus urbains avec le paysage.



Limites et voisinage

En continuité de l'agglomération parisienne, l'unité de paysages de la vallée de Montmorency est encadrée au nord-est par les buttes de Montmorency et au sud-ouest par celles du Paris.

- Du côté du massif de Montmorency, la ligne de crête boisée sépare assez nettement l'univers urbain de la vallée des espaces forestiers des buttes et vallons de Montmorency, de L'Isle-Adam et de Carnelle. Le vallon du Corbon en amont de Montlignon interrompt localement cette limite en proposant des ambiances de transition entre la vallée urbanisée et la forêt domaniale.
- Plus à l'ouest, les limites avec la vallée de l'Oise se situent aux abords de la RN 184, un peu au-delà de Frépillon, installé en contrebas de l'extrémité ouest de la butte de Montmorency.
- A l'ouest, il n'existe pas de frontière franche en direction de la vallée de l'Oise. Le front urbain trace une limite provisoire avec les champs des Plaines de Pierrelaye et Bessancourt. Sur cette ligne mouvante, quelques boisements renforcent la distinction entre la vallée de Montmorency et la plaine.
- Vers le Paris, même si l'autoroute A 15 construit à la rupture de pente marque une barrière physique et visuelle très forte, c'est bien tout le versant nord de la butte et jusqu'à sa crête boisée qui appartient à l'univers de la vallée de Montmorency.
- Vers l'extrémité nord-est de l'unité, un petit col entre la butte Pinson et la proue de la butte de Montmorency, sépare l'unité de la vallée de celle de Sarcelles-Petit Rosne.
- Enfin, à l'est, à l'exception de la butte Pinson qui émerge de l'horizon urbain, la ville se poursuit au-delà des lignes à haute tension sans interruption ni différenciation jusque dans le département limitrophe de la Seine-Saint-Denis.



La butte Pinson et le col du vallon de Montmagny marquent la limite avec l'unité de Sarcelles-Petit Rosne et le département 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 6 km, donne l'effet d'une vallée et en constitue la charpente principale.

Entre les deux buttes, le fond de la « vallée » est globalement plat. C'est plutôt un morceau de plateau légèrement déformé par les produits d'érosion des reliefs voisins, trop proches pour laisser le plateau se révéler pleinement, trop lointains pour constituer une véritable vallée. On perçoit cependant une ligne de partage des eaux, perpendiculaire aux reliefs. Celle-ci s'étend de Saint-Leu à Franconville et délimite, de part et d'autre du Plessis-Bouchard, un bassin versant vers la Seine et un autre vers la plaine de Pierrelaye et l'Oise.

Vers le sud-est, une fois passé le vallon de Montlignon qui crée une entaille évasée remarquable dans le versant de la butte de Montmorency, la vallée s'incurve doucement vers le sud jusqu'à la Seine. A partir de là, le promontoire de l'ancien village de Montmorency, le seuil de Montmagny et, plus loin, la butte Pinson viennent rompre l'uniformité du versant sud de la butte en proposant des épisodes plus singuliers. Le lac d'Enghien contribue également à animer cette partie est de la vallée.

Vers l'Oise, la butte de Malmont à laquelle s'adosse le village de Frépillon clôt la séquence des buttes de Montmorency.

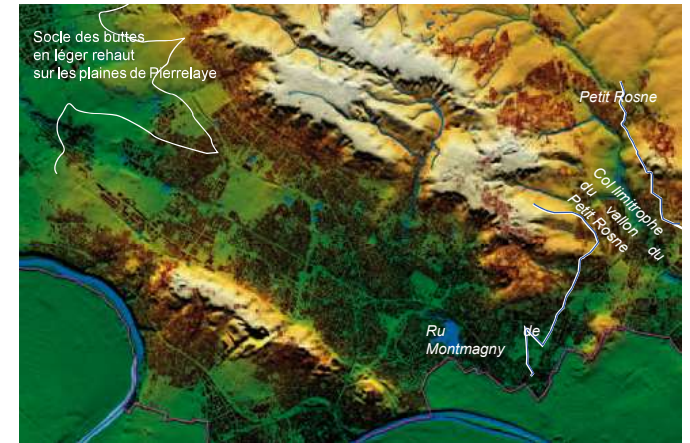
Le versant des buttes du Parisis présente un profil assez symétrique et de hauteur comparable à celui des buttes de Montmorency. Les buttes du Parisis se distinguent cependant par un coteau galbé et homogène alors que la butte de Montmorency propose un relief festonné à l'ouest et beaucoup plus complexe à l'est. Les deux contreforts, formés par les buttes de Montmorency et Pinson, organisent un col entre le bassin versant de la Seine et le bassin versant de la vallée du Petit Rosne.

En limite d'unité, la Seine propose des coteaux prononcés et boisés sur le Val-d'Oise, coteaux qui s'amenuisent progressivement jusqu'à rejoindre l'altimétrie des berges à hauteur d'Epinaux-sur-Seine dans le département voisin.

Les boisements sont présents sur les versants des deux buttes. Côté Montmorency, la butte accueille des formations forestières denses avec une lisière forestière qui épouse les rebords de reliefs festonnés en haut de coteau, à l'exception de quelques échancrures en pied de coteau. Coté Parisis, les buttes présentent quelques boisements rudéraux à proximité des secteurs les plus fréquentés et des boisements de type chênaie-charmaie plus généreux entre Sannois et Montigny-lès-Cormeilles. Ces boisements sont relativement jeunes, la butte du Parisis ayant été fortement utilisée pendant la Seconde guerre mondiale pour satisfaire les besoins des habitants en bois de chauffe. Le couvert arboré descend aujourd'hui jusqu'en pied de butte donnant ainsi au coteau une belle présence paysagère.

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 de Parisis, un certain nombre de vergers se sont progressivement enrichis (certains d'entre eux ont été réhabilités par l'Agence des espaces verts). Sur le versant sud de la butte de Montmorency, d'autres, plus nombreux, notamment à hauteur de Saint-Prix, résistent encore à l'urbanisation. Il est à noter aussi la présence de vergers aujourd'hui épars dans le vallon de Montmagny et sur les franges de la plaine de Plessis-Bouchard.



Le coteau de la forêt de Montmorency. Homogène à l'ouest, entaillé en son centre par le vallon de Montlignon et complexe à l'est.



De nombreux jardins privés associés à des remises boisées émaillent les paysages urbains.



L'unité est enchâssée entre deux charpentes boisées. Les buttes du Parisis (à gauche sur la photo) répondent au massif de Montmorency en partie droite.

Coupe S/N transversale à la vallée





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 (6 km) dessinent un cadre et des situations de vis-à-vis remarquables. Les horizons et la couleur sombre des boisements créent des motifs de paysages très présents. Cet effet de structure est surtout sensible dans les positions hautes. Plus bas, il a tendance à disparaître dans la masse construite. En formant un véritable corridor, ce double alignement commande également l'orientation générale des flux et de l'urbanisation.

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

Entre les deux buttes, se déploie un velum pavillonnaire et bas 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 du Plessis-Bouchard qui sont autant d'ouvertures exceptionnelles dans les paysages très fermés de la nappe urbaine. Dans cet univers urbain très composite, catalogue de toutes les échelles, typologies et factures architecturales, les éléments émergents, tel que l'église de Sannois, sont identifiables au même titre qu'un ensemble collectif d'une dizaine d'étages.

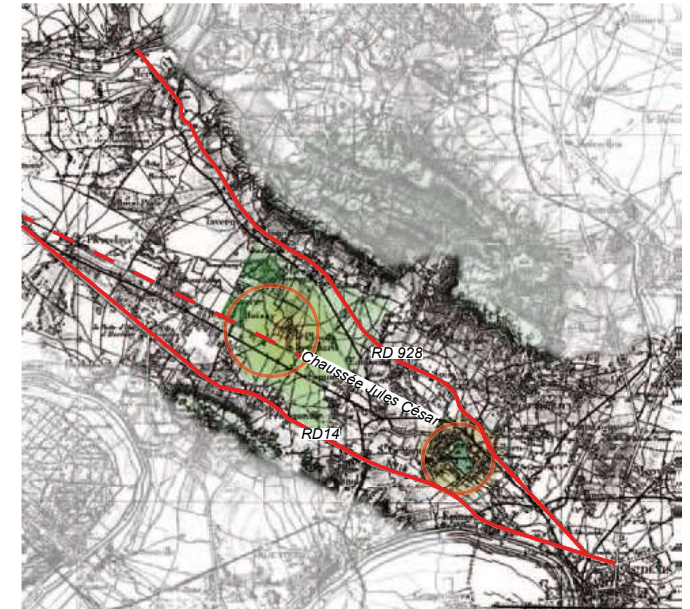
L'église de Saint-Prix, pourtant sur le coteau, se détache à peine des paysages construits. Malgré la dominance d'une nappe pavillonnaire basse, les forment construites émergentes n'apparaissent plus comme singulières et peinent à exister comme repères urbains.

L'orientation SE-NW est suivie par les principales infrastructures qui, pour certaines d'entre-elles, constituent des voies de passage et de circulation très anciennes. Ainsi, la RD 14 de Paris à Pontoise constitue l'ancienne route (nationale 14) de Paris à Gisors. La chaussée Jules César, au demeurant non perceptible, et la voie de chemin de fer vers Pontoise occupent le fond de vallée. L'autoroute A 15 emprunte un tracé parallèle en pied de coteau. Au nord de la vallée, le relief du massif de Montmorency s'étoffe en incluant dans ses contreforts la butte du même nom. Cette dernière infléchit l'orientation des réseaux (RD 928 et voie de chemin de fer vers le nord de la vallée de l'Oise en une diagonale de Saint-Denis à Auvers-sur-Oise). La RD 144, en pied de coteau jusqu'à Montlignon, gravit le flanc arrière de la butte de Montmorency pour rejoindre, par delà le col, les territoires de la vallée du Petit Rosne.

Centre de la vallée



- 1 Buttes boisées parallèles et en vis-à-vis
- 2 Velum urbain
- 3 Lieu singulier du Plessis-Bouchard
- 4 Silhouettes émergentes d'habitat collectif
- 5 Cloisonnement par des séquences de peupliers
- 6 RD 14 en pied de coteau
- 7 Chaussée Jules César, axe de composition au centre de la vallée
- 8 Inflexion de la RD 928 à hauteur des contrefort de Montmorency
- 9 RD 144 vers la vallée du Petit Rosne par l'arrière des contreforts de Montmorency



Extrait de la carte d'Etat Major
La disposition des routes en pied de coteau laisse apparaître une structure spécifique au centre de l'unité (Le Plessis-Bouchard et Enghien)

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

Du fait 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 (vallon évasé de Montlignon, relief mouvementé de la partie ouest du coteau...). Elle voit l'urbanisation, notamment à l'est du vallon de Montlignon, remonter assez haut sur le coteau pour parfois l'enjamber et investir le plateau (Hauts de Montmorency - Andilly). A l'ouest du ru du Corbon, de Saint-Prix à Bessancourt, le coteau est beaucoup plus régulier et sa pente accentuée. L'organisation des villages se fait plus linéaire en pied de coteau, le long de la RD 928, axe construit au début du XIX^e siècle créant des villages-rues relativement récents (Saint-Leu, Taverny) et dont les extensions gravissent le coteau.

Bessancourt

Bessancourt présente également une organisation urbaine linéaire mais, contrairement à Saint-Leu et Taverny, le village s'est développé le long d'une voie perpendiculaire aux courbes de niveau, dans le creux d'un feston de relief, en remontant assez profondément dans le massif. Du fait de cette position topographique, Bessancourt entretient un rapport très étroit avec la plaine de Pierrelaye.

Saint-Prix

Survivance de la culture de la vigne et des arbres fruitiers qui, jusqu'à la fin du XIX^e siècle, couvrait une partie très importante 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 du 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.



Coupe élévation longitudinale sur le coteau nord de l'unité



A flanc de coteau, l'église de Taverny émerge des lisières forestières. Son identification reste difficile dans un contexte urbain marqué par un vocabulaire routier.



Le vallon de Montlignon depuis les buttes du Paris



Les hauts de Montmorency

Les pieds de buttes du Parisis sont largement structurés par le faisceau formé par la RD 14 et l'A 15. Cette dernière semble créer un socle aux buttes du Parisis. Cet épaulement particulier engage paradoxalement une coupure, notamment à hauteur de Sannois entre les unités urbaines et leur rapport aux versants des buttes. Le mur antibruit et l'infrastructure infranchissable empêchent tout contact entre la lisière forestière et la vallée et imposent ainsi un arrêt franc de l'urbanisation en bordure d'autoroute (Sannois, Montigny-lès-Cormeilles). Sur le lieu dit Les Monts Frais sur la commune de Franconville, la récente zone d'activité au sud de l'A 15 déroge à ce principe et amorce un développement préjudiciable à la lecture de la butte du Parisis. 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. La nationale 14, ancien axe reliant Saint-Denis à Pontoise, dont le tracé épouse le pied de coteau des buttes de Parisis et le long de laquelle s'égrènent les centres de Saint-Gratien, Sannois et de Franconville (dont les extensions se décalent un peu plus au centre de la vallée) est dans la ville actuelle un axe urbain clairement identifiable.

Dans une moindre mesure, la RD 928, ancien axe reliant Saint-Denis à Auvers opère pareillement à hauteur de Saint-Leu, Taverny, Bessancourt.

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 privilégie une implantation en centre de parcelle fabrique des paysages urbains marquées par le caractère composite de leur organisation. Quelques immeubles de rapport du début du XX^e siècle, érigés au carrefour des axes anciens témoignent d'une volonté antérieure à l'étalement pavillonnaire d'ériger une ville « consolidée ». Enghien, à l'entrée de la vallée depuis Paris est une entité urbaine spécifique.

Au contact de la plaine de Pierrelaye, les bords de la nappe urbaine à l'ouest de la vallée accueillent essentiellement des surfaces commerciales et d'activités.



Le passage de l'A 15 à flanc de coteau est tout à la fois en terrasse potentielle sur la vallée de Montmorency occultée par le mur anti-bruit, qu'en coupure de la structure des villages anciens. Leur relation au coteau est contrariée.



Vue depuis Franconville sur les buttes du Parisis qui accapare le regard en proposant une image forte sur le front boisé. Vue de loin, l'autoroute semble se glisser dans le paysage du pied de butte.



Les buttes boisées du Parisis : rue en impasse sur l'A 15 caractéristique d'un délaissé urbain (vétusté des habitations et espaces publics laissés à l'abandon).



Le Quai des Marques entre l'A 15 et la RD 14 est accessible directement depuis les deux infrastructures.



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. En position de sentinelle, elle est également à l'articulation du vallon du Petit Rosne plus au nord.

L'enroulement de vallons (petit vallon des Harras et du vallon de Montmagny) autour de la butte confère à cette figure topographique une dimension complexe, presque secrète et « mystérieuse ».

Les villages, accrochés au flanc sud de la colline de Montmorency sont organisés en trois niveaux de terrasses. Le plus élevé correspondant à une extension du village ancien de Montmorency vers les lisères forestières, s'élève à 170 m et offre des vues exceptionnelles, cadrées par le gabarit des rues, sur Paris et la vallée.

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.

Le vallon de Montmagny orienté nord/sud, met en relation tout le pan de ce territoire avec la Seine. Des vergers enclavés, des jardins familiaux et des friches, composent le vallon entre la butte Pinson et la butte de Montmorency.

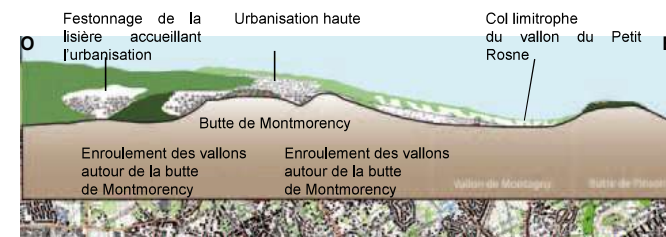
Il existe une extrême intelligence des structures urbaines avec la géographie des lieux. La trame urbaine circulaire de Montmorency se cale savamment sur la topographie de la butte.

La trame urbaine de Deuil-la-Barre avec une rue haute et une rue basse met en évidence son implantation en terrasse à flanc de coteau de Montmorency.

La trame urbaine de Groslay surligne les rebords du contrefort les plus orientaux du massif de Montmorency et fait figure de proue sur le vallon de Montmagny. La résonance initiale entre structure urbaine et charpente naturelle est parfois peu perceptible *in situ*.



La structure urbaine de Montmorency, s'articule très nettement avec les unités urbaines de Groslay et Deuil-la-Barre, elles-mêmes en rapport avec le vallon de Montmagny.



Coupe élévation sur le vallon de Montmagny, entre la butte de Montmorency et la Butte Pinson.



A Montmorency, depuis l'espace public, les rues ouvrent des vues aux quatre points cardinaux.



Cachée derrière ses contreforts topographiques, Montmorency est difficilement visible.



Vers la vallée de la Seine depuis les espaces publics de Montmorency.



Deuil-la-Barre appuyée sur les contreforts de Montmorency depuis les vergers et jardins familiaux du vallon de Montmagny.



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

Remises boisées et parcs urbains caractérisent le secteur urbanisé de Franconville. Les composantes essentielles de la partie occidentale de la vallée sont la quantité et la qualité des éléments de nature urbaine et la forte présence arborée liée aux boisements de la plaine de Pierrelaye (Bois Brûlé). Plusieurs éléments, chacun opérant ici comme des motifs de paysage, organisent une trame verte : le Bois de Boissy associé à un ensemble de remises boisées urbaines ; l'ouverture cultivée du Plessis-Bouchard prolongée au sud par un grand parc urbain et résidentiel de nature libre ; la strate arborée des cités riveraines ; la strate végétale des grands axes transversaux ; la continuité d'espaces verts autour de la voie ferrée ; la coulée verte de Franconville à Montigny-lès-Cormeilles.

Cette trame verte 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

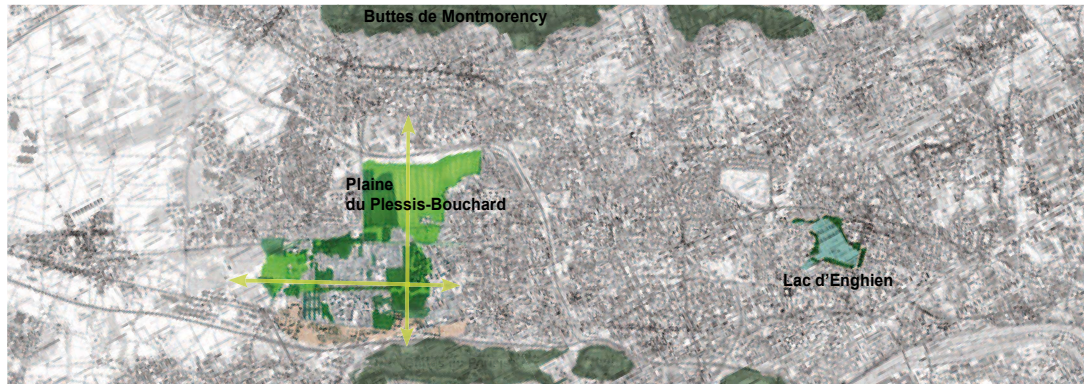
Dans le prolongement des continuités vertes de Franconville, la plaine du Plessis-Bouchard ordonne, au centre de l'unité, un rapport singulier avec les deux buttes. Appuyée sur la chaussée Jules César, la plaine crée une ouverture cultivée, enclavée dans les tissus urbains et offre des perspectives en miroir vers les buttes de Montmorency et du Parisis. Comme la pièce d'eau du Lac d'Enghien, les vues sur la structure paysagère constituée par le face à face des buttes ont ici une dimension géographique surprenante qui permet de saisir la logique de la charpente naturelle au milieu de la ville.

Le Bois de Boissy dont la présence du château atteste son caractère patrimonial est un élément boisé central parmi une mosaïque de remises boisées.

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

Le ru du Corbon, depuis le massif de Montmorency, alimente le lac d'Enghien dont la création remonte au XI^e siècle. Il traverse ensuite la pièce d'eau sous le nom de « ru d'Enghien » puis continue son parcours, caché au creux du vallon de Montmagny jusqu'à la Seine. Porte d'entrée de la vallée, la ville d'Enghien-les-Bains est construite autour de son lac située 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^e siècle et à proximité de l'hippodrome, construisent un des rares paysages aux évocations de voyages.

Si les aménagements quelques peu fastueux, liés à l'identité thermale de la ville d'Enghien, attestent de la conscience d'un lieu exceptionnel, les franges urbaines du Plessis-Bouchard ne bénéficient d'aucun traitement en correspondance avec l'identité de cet espace tout aussi majeur à l'échelle de la vallée de Montmorency.



Le Plessis-Bouchard et le lac d'Enghien, par les ouvertures qu'ils proposent sont des lieux singuliers du centre de la vallée.



Le parc urbain de Franconville tempère les masses imposantes des immeubles collectifs.



L'ouverture du lac d'Enghien donne à voir le massif de Montmorency à l'arrière plan. L'attention accordée au mobilier urbain accentue les sensations d'être ailleurs que dans une banlieue indifférenciée.



Les buttes du Parisis depuis le Plessis-Bouchard



A Montigny-lès-Cormeilles, le cimetière se loge dans une remise boisée



A Montigny-lès-Cormeilles, des alignements de platanes confortent le quadrillage de la trame urbaine d'un lotissement du début du siècle dernier.

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, à la rupture de pente de la butte du Parisis, ne ménage que de rares vues sur le coteau de Montmorency. Celles-ci sont par ailleurs souvent obstruées par les murs antibruit. Quelques échappées visuelles fugaces sont possibles à la hauteur des échangeurs.

L'ouvrage de l'A 15 qui vient se poser en tangence du pied de coteau semble « socler » la butte du Parisis. L'intelligence de ce tracé avec la géographie est manifeste.

Les axes transversaux et notamment la RD 407, dont le profil large découpe dans le paysage construit de larges brèches, organisent des perspectives d'une butte à l'autre. La perception des fronts arborés en fond de scène sont des éléments particulièrement attachants. 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. L'imbrication des typologies urbaines (pavillonnaire, grands ensembles, quartiers faubouriers, villages anciens), autant que l'addition des styles et des genres architecturaux (villa balnéaire, pavillon de meulière, habitat ouvrier, immeuble de rapport, barres ou tours etc.) concourt à former des paysages hétéroclites riches de leur particularisme (patrimoine ancien, secteur résidentiel calme ou commercial dynamique...). Cet hétéroclisme est particulièrement sensible dans les territoires urbanisés plus tardivement entre la RD 14 et la RD 928, (à l'exception d'Enghien, Beauchamp et Plessis-Bouchard). Le sentiment d'immersion, de perte de repères y est particulièrement marquant.

La compréhension de ce qui peut encore « faire lieu » (endroit qui permet de savoir où l'on est) est possible depuis l'intérieur des unités urbaines anciennes. Cette compréhension est initiée par l'espace public et par le rapport qu'il entretient avec le socle physique. Il existe ainsi à Montmorency, Montigny-lès-Cormeilles et Saint-Prix des espaces publics remarquables de qualité géographique.

À 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, l'observateur comprend que ce village perché est en situation de guet sur toute la vallée de Montmorency. À Montigny-lès-Cormeilles, l'espace public propose des vues tangentielles jusqu'à l'Oise, enjambant la plaine de Pierrelaye et des vues frontales sur le massif de Montmorency que l'on voit s'incliner dans la vallée de l'Oise.



Les éléments de centralités anciennes (en rouge sur la carte de 1955) n'agissent plus comme des repères depuis que la nappe urbaine a investi les espaces ouverts. Ils sont peu repérables dans l'espace physique.

À Saint-Prix La place, terrasse basse d'une suite d'espaces publics s'échelonnant jusqu'au cimetière est le point d'orgue d'une composition qui a su profiter de son extraordinaire position en rebord de relief. Cet espace public, en promontoire sur la vallée propose des vues frontales jusqu'aux buttes de Parisis et au-delà jusqu'à la Défense. Son aménagement surligne son identité de balcon panoramique.



Depuis les hauteurs de Bessancourt, le regard passe au-dessus de la nappe urbaine et permet des points de vue sur les horizons



À Montigny-lès-Cormeilles, l'espace public propose des vues tangentielles jusqu'à l'Oise, et des vues frontales sur le massif de Montmorency que l'on voit s'incliner dans la vallée de l'Oise.



À Montmorency, les espaces publics sont orientés et positionnés de manière à révéler l'existence de la vallée au-delà des constructions.



Depuis l'A 15 dans les plaines de Pierrelaye, la silhouette singulière de l'extrémité ouest des buttes du Parisis est perceptible par le large dégagement qu'autorise le gabarit autoroutier.





Dynamique des structures et des motifs

Le faisceau des réseaux, processus d'évolution urbaine

Malgré leur existence très ancienne dans la vallée, les routes et la voie de chemin de fer ne semblent pas avoir systématiquement générés d'implantation de villages. Ainsi, dans l'espace de l'unité, l'axe de la RD 14 n'accueille, entre Saint-Denis et Pontoise, que le village de Franconville à la fin du XVIII^e siècle.

Il en est de même de la chaussée Jules César sur laquelle on ne repère que le village d'Ermont. En revanche, plus près de Paris, au sud-est de la butte de Montmorency et du vallon du Corbon, indépendamment semble-t-il de l'orientation des buttes, mais en lien direct avec les mouvements du relief, un réseau serré de villages est attesté dès le XVIII^e siècle (Montmagny, Deuil-la-Barre, Saint-Gratien, Soisy, Montmorency, Groslay). On constate ainsi une urbanisation plutôt centrée au nord-est de l'unité, autour de la butte de Montmorency (villages de pied de butte et Enghien ; villages en terrasse comme Deuil-la-Barre et Groslay ; villages de fond de vallon).

L'urbanisation de la vallée de Montmorency au cours du XIX^e siècle privilégie une organisation linéaire attachée au deux routes de pied coteau que sont la RD 14 vers Pontoise et la RD 928 vers Auvers-sur-Oise, à l'exception d'Ermont et Franconville.

La croissance de l'agglomération parisienne et le type d'urbanisation anarchique et pavillonnaire à partir de la fin du XIX^e siècle a produit un phénomène de remplissage des espaces libres entre les unités urbaines avec une facilité plus grande dans le fond de vallée. Dès le XIX^e siècle puis au début du XX^e siècle, de grands « lotissements » de pavillons en meulière autour des pôles gares constituent des séquences urbaines bien identifiables de par leur typologie tant urbaine qu'architecturale.

Ils participent du patrimoine identitaire de la vallée et peuvent être compris comme des motifs urbains.

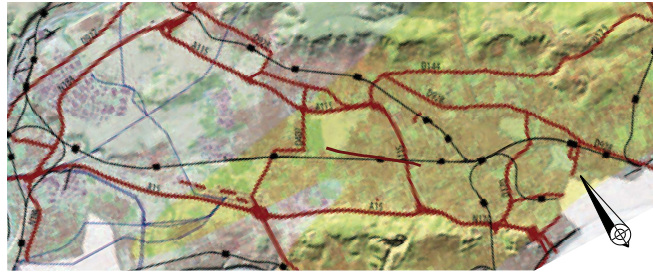
La carte de 1955 montre ainsi un premier étalement du tissu pavillonnaire à partir des villages. Les emprises urbanisées sont déjà très importantes par rapport aux emprises cultivées. A l'exception de Franconville, Ermont, Saint-Gratien et Sannois, les grands ensembles d'habitat collectif se sont déportés des centres anciens pour privilégier une situation plus proche de la desserte ferroviaire.

Ces trois dernières décennies, les emprises urbanisées ont concerné principalement un cortège d'enclaves agricoles dont notamment les vergers de Montmagny et de Saint-Prix.

Une des problématiques actuelles de la vallée de Montmorency est liée à l'impact des grandes infrastructures sur les paysages urbains. Les ouvrages en viaduc de l'A 115 permettent une continuité de la trame urbaine au sol particulièrement appréciable. Des échangeurs assurent des connections avec la trame urbaine. Par ailleurs, voie ferrée et A 15 génèrent des délaissés urbains et des voies en impasse certains mais peu nombreux.

Les dynamiques et réflexions actuelles se rapportent aux espaces publics en capacité d'organiser la traversée sereine du réseau ferré, point d'ancrage de nouvelles centralités. Les gares en constituent aujourd'hui l'enjeu majeur.

Ces dynamiques urbaines de la vallée de Montmorency impliquent des réflexions qui dépassent les stricts périmètres administratifs des communes.



L'orientation armoricaine des réseaux dans la vallée de Montmorency apparaît sur cet extrait des réseaux majeurs du Val-d'Oise.

Les dynamiques de développement des zones d'activités sont majoritairement circonscrites dans un territoire compris entre l'A 15 et la RD 14, à partir de Franconville. Au-delà de la zone commerciale classique, attenante à la RD14, se lit une volonté d'organiser un paysage commercial contemporain en relation directe avec l'autoroute. Une bande urbanisée de grande dimension accueillant de grandes enseignes, longe l'A 115 en créant une façade en appui sur la vallée. De manière anecdotique l'architecture de facture contemporaine introduit un rapport franc au paysage et propose des points de vues qui surplombent la nappe urbaine. Pour autant, cette qualité n'est pas toujours homogène. Ainsi, le nouveau bâtiment IKEA s'interpose comme un bloc entre la ville et la butte du Paris et le développement actuel d'une zone d'activité sur le versant nord de la butte de Cormeilles, sur la commune de Franconville participe à miter l'espace naturel du versant nord de la butte.

Ces inserts d'éléments de modernité dans un tissu ancien, sont en relation étroite avec les réseaux (Quai des Marques et gares).



L'esplanade du Quai des Marques est architecturée pour concilier au mieux les logiques automobiles et piétonnes. Le parvis devant l'entrée du centre commercial est encadré par un parking à étages. L'ensemble de cet espace est appuyé sur l'A 15 est épaulé par les frondaisons des buttes du Paris.



Le passage de l'A 115 en viaduc dans la nappe urbaine, n'enlève pas la trame urbaine du réseau secondaire. Dans une certaine mesure, elle constitue un repère, dans le velum urbain en cours de densification.



Le passage du réseau ferré à niveau dans la nappe urbaine constitue une fracture importante du tissu urbain.



Passage de la RD 14 en souterrain pour préserver le centre ville piétonnier de Sannois. Le passage de la voie ferrée génère des ouvrages de franchissement de grande envergure. Il introduit un vocabulaire routier en ville. Malgré le passage fonctionnelle, la structure urbaine de la RD14 n'est plus efficiente.



Enjeux de paysage et pistes de réflexion

L'unité étant presque totalement urbanisée, les enjeux de paysage ne peuvent qu'interpeller la forme urbaine et se doivent d'en interroger la structure et l'inscription dans son contexte paysager.

L'émergence des repères dans l'urbain et la capacité de comprendre le site de la vallée de Montmorency depuis la ville représentent l'enjeu de paysage majeur de l'unité.

Les vis-à-vis de butte à butte sont perceptibles depuis les lisières et depuis certaines infrastructures mais ne participent pas à ce jour de la composition urbaine au sein du tissu. L'émergence d'une transversalité sous-jacente est à concilier avec l'orientation armoricaine très ressentie sur l'unité.

A ce titre, les ouvertures du Plessis-Bouchard et du lac d'Enghien au centre de la vallée constituent des événements de compréhension du territoire majeurs à développer et à mettre en relation avec les lisières forestières sur les coteaux en bords d'unité constituent aussi des éléments de lecture du paysage que la ville doit être en mesure de s'approprier.

Les réseaux, longilignes ou transversaux par les dégagements qu'ils offrent, constituent un enjeu de conciliation de la forme urbaine au contexte de paysage. 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. Ré-initier une relation entre les formes urbaines et la charpente naturelle (la présence des lisières, des vergers, du vallon de Montmagny que l'on distingue à peine) est un facteur de clarification de l'espace urbain, de qualité de cadre de vie au quotidien, avec des respirations, des lieux de proximité et d'aménités pour les populations urbaines.

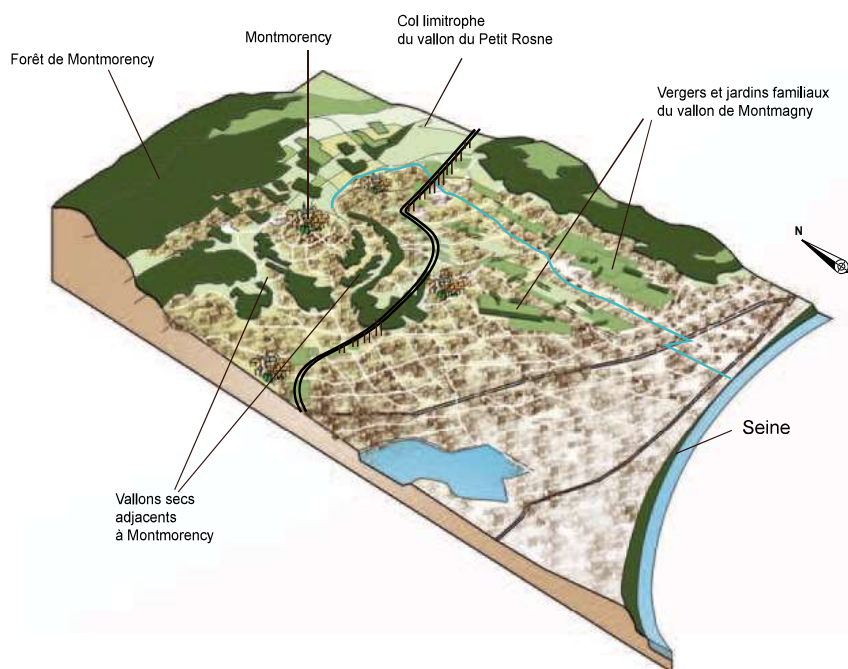
Les infrastructures

Les infrastructures routières nécessitent d'être abordées non sous l'angle unique de la circulation mais aussi comme éléments de territoire et de développement, associées aux espaces paysagers et urbains dont elles peuvent anticiper les futures articulations et les qualités d'espace.

L'orientation et l'agencement (les gares) des infrastructures ont permis le développement urbain de cette unité de paysage. Les intersections de ces infrastructures entre elles sont des occasions d'échanges et sont favorables au développement de densité urbaine. Elles correspondent parfois à des lieux de paysage notoires à l'échelle de la vallée (col de Sannois et échangeurs de l'A 15 en pied de butte). Les infrastructures linéaires et souvent de transit, doublées du réseau de desserte locale, constituent aujourd'hui un maillage quadrillé et plutôt régulier en cohérence avec la géographie du site.

L'importance de ces ouvrages ne peut se passer d'une réflexion à l'échelle locale (intercommunale) afin de porter ces infrastructures au bénéfice de tous. Particulièrement sur la vallée de Montmorency, qui est un paysage urbain très traversé, il est important de penser les infrastructures, échangeurs et franchissements du point de vue de la cohérence territoriale départementale, voire régionale tout autant que du point de vue de la cohérence locale (connexion à la trame urbaine et maillage des voiries douces).

Paysage de Montmorency et du vallon de Montmagny



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 permettent d'établir des liens entre ce réseau et la trame urbaine. Ces ouvrages sont en mesure d'offrir une hiérarchie des réseaux et des éléments de repères dans la mesure où les ouvrages de franchissement permettent à des formes urbaines spécifiques de se développer (densification à l'image des têtes de pont de part et d'autres des rivières).

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 cette topographie fine mérite une attention particulière. Il semble difficile de vouloir conjuguer lien urbain et infrastructure dans la topographie en pente du coteau de Deuil-la-Barre. La mise en valeur de sa topographie peut être exprimée par un ouvrage d'art mettant en scène la position en balcon du site sur la vallée.

La future avenue du Parisis intégrera un transport en commun en site propre.



Les motifs de vergers (en vert vif sur la carte) majoritairement sur les pentes des massifs de Montmorency et des buttes du Parisis composent aussi une partie du vallon de Montmagny. Ces dernières décennies, ces espaces ont accueilli les extensions urbaines à caractère pavillonnaire de grande ampleur (en orange vif sur la carte). Entre les centralités anciennes (en rouge), les grands ensembles (en carmin), les gares (pastilles noires) ou les zones d'activité (en violet), il semble compliqué d'exprimer qu'un secteur plus qu'un autre soit porteur de centralité.

Les gares

Les gares en centre d'unités sont peu à peu reconfigurées afin de permettre en ces points un franchissement plus aisé de la voie ferrée. Ces ouvrages, outre leur vocation de franchissement, représentent aussi des intermédiaires dans la ville et des événements participant de la constitution de repères. La nécessaire densification de ces quartiers, doublée d'une logique de desserte de la grande agglomération, ne doit pas faire oublier qu'ils constituent des espaces publics de premier ordre s'ils sont aménagés comme tels. Les franchissements, en particulier quand ils reprennent une trame patrimoniale, gagnent à conserver leur tracé rectiligne.

Les franchissements par le dessus sont, à l'occasion, conciliables avec la position des gares souvent en centre vallée ou du moins éloignées des buttes boisées sur lesquelles des points de vue peuvent être offerts. Les franchissements par le dessous ne peuvent faire l'économie d'une qualité d'espaces piétons sans laquelle la vie de proximité est rendue impossible. Enfin, les esplanades de gares ne peuvent se restreindre à des nappes de parking et doivent ré-interroger la façon dont elles distribuent le tissu urbain alentour. La qualité des façades, les angles de rues et l'organisation de la structure urbaine sont autant d'éléments à reconsidérer lors des réflexions sur la centralité des gares.

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

Associés au développement urbain, les espaces publics représentent un enjeu paysager majeur pour le cadre de vie. Une action très positive consiste à valoriser un réseau reliant les espaces publics urbains - requalifiés si nécessaire - aux espaces naturels et ruraux sous forme de promenades, de lieux aménagés.

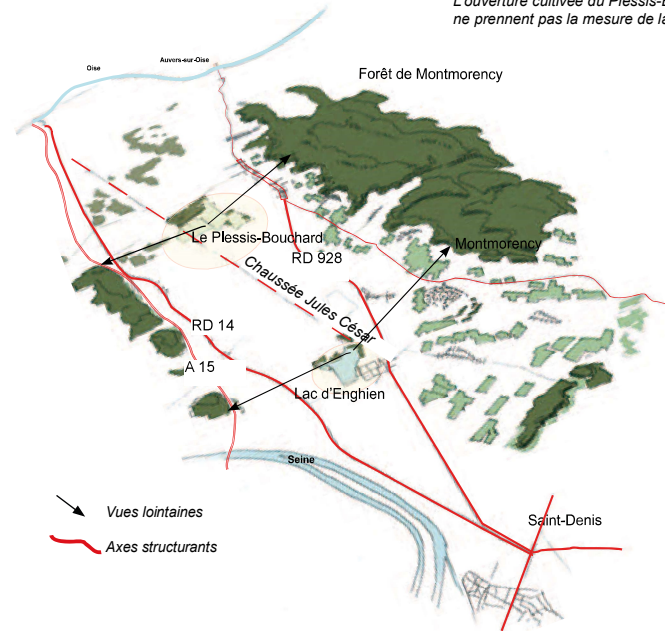
- Les espaces publics urbains sont une pièce maîtresse des paysages bâtis. La qualité de leur composition peut valoriser autant le bâti que les éléments de nature (reliefs, vues, eaux, végétation...) Les infrastructures routières doivent organiser et mettre en scène l'aménagement urbain et paysager afin de valoriser et de sécuriser les espaces de circulation et leurs abords.

- Dans la continuité des espaces publics, il est utile d'associer les chemins ruraux conduisant aux éléments majeurs de la charpente naturelle. L'accès à la forêt depuis la ville est un potentiel particulier de cette unité. La gestion des lisières comme des espaces en belvédère sur la ville offrirait des prolongements intéressants des espaces publics urbains.

- Les ruisseaux et talwegs forment également un potentiel de lieux intéressants à associer à ce réseau d'espaces publics. A l'exception du lac d'Enghien, les motifs de l'eau sont peu valorisés dans cette unité. Au débouché du vallon de Montignon, un certain nombre de bassins et d'étangs offrent des punctuations discrètes jusqu'au lac d'Enghien. Loin d'offrir une continuité, ces éléments peuvent néanmoins agir comme des repères dans la ville et participer d'une mise en réseau des espaces publics et des espaces naturels. 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. La gestion des eaux de ruissellement qui vient aujourd'hui s'ajouter aux programmes des espaces publics peut contribuer à son animation (noues, bassins, zones humides, imperméabilisation réduite...) et faire en sorte que le réseau d'espaces paysagers participe à limiter les effets des crues liées à l'imperméabilisation des sols.



L'ouverture cultivée du Plessis-Bouchard permet d'appréhender le vis à vis des buttes. Les franges et les bords de cette ouverture ne prennent pas la mesure de la magie de cette espace.



Le lac d'Enghien et la plaine du Plessis-Bouchard au centre de la vallée sont des ouvertures exceptionnelles qui mettent en vis à vis la structure des deux buttes.

« Le lac d'Enghien n'était pas alors un joli petit lac, peigné, frisé, rasé, comme il l'est aujourd'hui. Il n'avait pas, sur toute sa circonférence, des châteaux gothiques, des villas italiennes, des cottages anglais et des chalets suisses. »
(Alexandre Dumas)



Montmorency et la collégiale de Saint-Martin de Montmorency ne sont visibles que par l'ouverture du lac d'Enghien. Les villégiatures et leurs ourlets boisés en berge du lac font oublier la nappe urbaine qui s'intercale entre Enghien et Montmorency.



Le chemin vert des Gratte-Boeufs entre Franconville et Montigny-lès-Cormeilles associe à une trame verte la générosité des fronts boisés des buttes du Paris.

peut s'enrichir de fonctionnalités diverses liées aux activités en extérieur. Sur les coteaux de Sannois, la mise en place de jardins familiaux par l'Agence des espaces verts (AEV) représente des lieux de détente et d'évasion à proximité de la ville tout comme, sur le versant opposé de la vallée, les vergers de Saint-Prix qui, de par l'action du Conseil général, sont aujourd'hui classés « zone de préemption au titre des espaces naturels sensibles ».

Les nouveaux jardins : Franconville et le Plessis Bouchard

Franconville et ses communes limitrophes ont développé un grand nombre de typologies d'espaces verts. Des alignements arborés côtoient une coulée verte, un parc urbain, auxquels s'ajoutent des bosquets en cœur de parcelles ou des bandes enherbées généreuses de part et d'autre des voies ferrées. Ces typologies urbaines de jardins, associées aux coteaux du Paris et aux ouvertures cultivées du Plessis-Bouchard, sont en mesure de développer un vocabulaire de jardin spécifique au contexte paysager de la vallée de Montmorency. Des réflexions doivent cependant être menées concernant les continuités de ces jardins notamment au droit des infrastructures.

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.

Pourtant, depuis les hauteurs, l'unité présente un caractère plan à mettre en valeur.

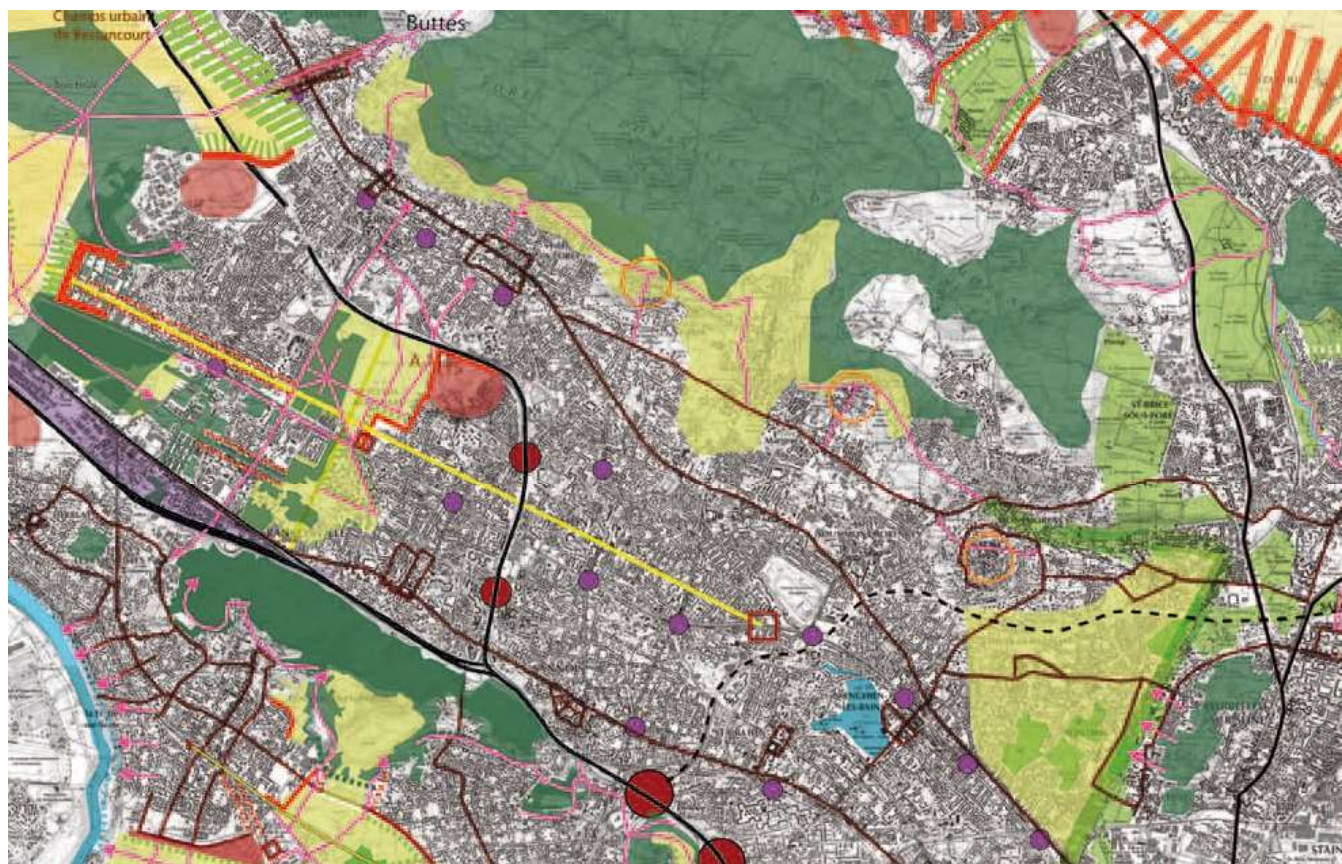
L'urbanisation de la vallée n'entrave en rien le sentiment d'horizontalité de cette unité. Cette caractéristique s'avère renforcée à la vue des buttes boisées qui la borde.

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. Souvent constituées de grands ensembles, ces émergences laissent présager d'une centralité qui s'avère souvent une promesse non tenue depuis l'espace au sol. L'indifférenciation des espaces extérieurs (publics et privés, voitures, piétons) et les mesures d'exception engagées sur ces quartiers ne permettent que rarement une intégration des grands ensembles dans la continuité du tissu urbain.




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.

La RD 14, la chaussée Jules César et les axes longitudinaux (de l'ancrage à la charpente à l'axe de composition) présentent des ambiances variables selon leur distance par rapport aux buttes. La chaussée Jules César, en situation médiane de la vallée, met en évidence la symétrie des deux buttes. A l'instar de l'ouverture du Plessis Bouchard et de la pièce d'eau d'Enghien, cet axe est un élément majeur et central des paysages de la vallée.



Synthèse des enjeux de paysage

- | | | | |
|---|---|---|--|
|  | Axe majeur de composition |  | Espaces boisés |
|  | Front urbain à qualifier |  | Secteurs urbanisables |
|  | Interface à conforter |  | Centralité d'échangeurs à conforter avec le tissu urbain |
|  | Limite d'urbanisation |  | Centralité des pôles de gares |
|  | Continuité de voiries douces | | |
|  | Éléments en interposition de la composition | | |

