

PLAINE DE ROISSY-EN-FRANCE, AXE DE L'A 1 ET DES AÉROPORTS

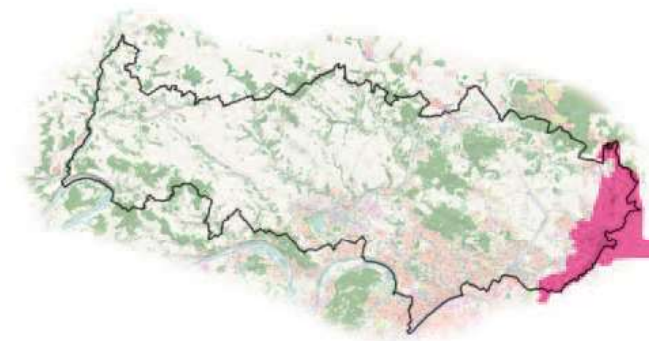


*A l'est de Louvres, vue vers le sud et l'aéroport Charles de Gaulle.
Les superstructures de l'aéroport et les avions apparaissent en silhouette, formant une « frise » posée sur la ligne horizontale de la plaine, à l'échelle « internationale ».
Au premier plan, un petit vallon forme un repli dans le relief, un lieu dont l'échelle semble plus familière et plus proche.*

Les voyages lointains en avion, en TGV, par l'autoroute passent par ce territoire considéré par beaucoup comme un embarcadère.

Au nord du secteur, la plaine agricole, en ceinture de Paris, reste un paysage de qualité sensible. Ailleurs, les structures, les usines, les commerces, les échangeurs, avec eux les remblais de dépôts multiples et les lignes électriques ne constituent plus un paysage mais une page blanche, une disponibilité foncière en quête de projet.

- Un paysage initial de plaine cultivée striée de vallons
- Un territoire très fortement marqué par les infrastructures
- Un territoire de projet, pôle régional de développement
- Un projet de territoire qui peut tirer parti des valeurs paysagères de la plaine et des vallons





Limites et voisinage

Les limites de cette unité ne sont pas nettes, contribuer à leur lisibilité constitue d'ailleurs un des enjeux majeurs auquel devra répondre le projet de territoire et de paysage de l'Est du Val-d'Oise. Il est néanmoins possible d'esquisser ces limites.

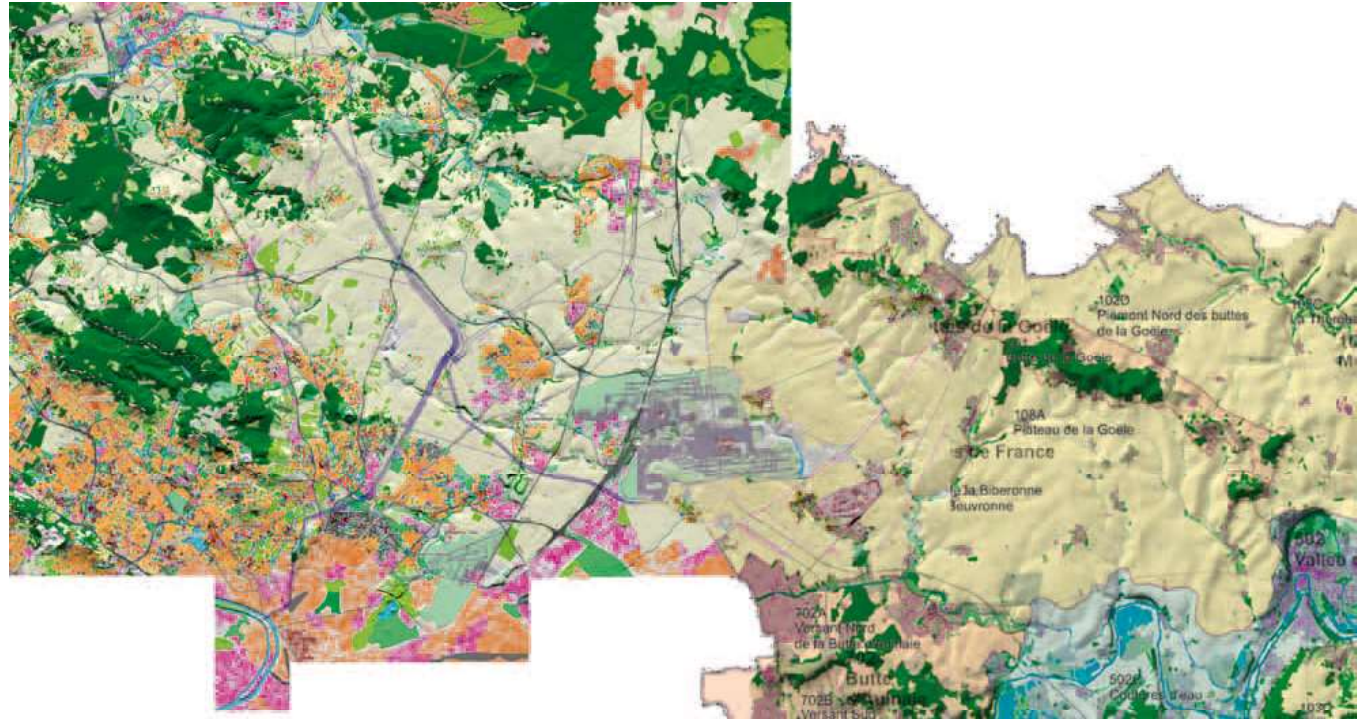
Le vaste territoire de la Plaine de France est grossièrement divisé en quatre d'Ouest en Est, l'unité de Roissy constituant la partie centrale, dont le territoire serait défini non par une limite identifiable, mais par l'intensité de la présence des aéroports, d'un impressionnant faisceau d'infrastructures de transports, (routes, autoroutes, voies ferrées), de zones logistiques et de franges urbaines aux contours peu lisibles.

A l'Ouest, la plaine de Mareil-en-France se termine sur la frange constituée par la succession des agglomérations de Gonesse, Goussainville, Louvres et Survilliers. L'unité de paysage qu'elles constituent, « axe du RER D et de la RD 317 », n'est pas continue et les espaces de plaine cultivée s'infiltrant entre les agglomérations sans qu'il soit possible de déterminer une limite exacte.

A l'Est, l'unité de paysage se poursuit dans le département de Seine-et-Marne. Elle se borne sur la ligne LGV, les bords de l'aéroport et sur la grande zone d'activités de Mitry-Mory. Au-delà, la plaine de France se poursuit jusqu'à Meaux, offrant un paysage beaucoup plus agreste.

Au Sud, l'unité entre en contact direct avec la conurbation parisienne. Elle en constitue même une partie, si l'on considère la continuité bâtie le long de l'autoroute A 1 depuis Le Bourget jusqu'à l'aéroport Charles de Gaulle. Une bande de culture (le triangle de Gonesse) reste cependant ouverte à l'ouest de l'autoroute, dont l'ouverture est comme prolongée par celle du Bourget, enfoncée loin dans l'épaisseur urbaine de la Seine-Saint-Denis, jusqu'au parc de la Courneuve. On notera un ensemble de cultures comparable, situé entre le sud de Charles de Gaulle et le nord de la conurbation, à Tremblay-en-France et Mitry-Mory.

Au Nord, le vaste faisceau de voies et les dégagements cultivés se heurtent aux boisements de Luzarches, Morrière, Mortefontaine... qui appartiennent à un « cirque » de lisières que prolongent, comme un réel horizon naturel, les buttes de la Goële. L'unité trouve là une limite lisible, que l'on peut considérer comme la limite nord des paysages de l'Île-de-France. Cette limite naturelle coïncide avec la limite administrative.



Vue globale de la plaine de France (assemblage des cartes des atlas des paysages du Val-d'Oise et de Seine-et-Marne, cartes réalisées par Vue d'ici).
La Plaine apparaît nettement délimitée par la vallée de l'Ysieux et les Monts de la Goële au nord, par les franges de la conurbation parisienne au sud. L'aéroport Charles de Gaulle se trouve au centre de l'unité géographique, mais raccordé à la conurbation par l'A 1 et les zones d'activités connexes situées en Seine-Saint-Denis.





Au Nord et vers l'Est, le cirque boisé des buttes de Dammartin-en-Goële



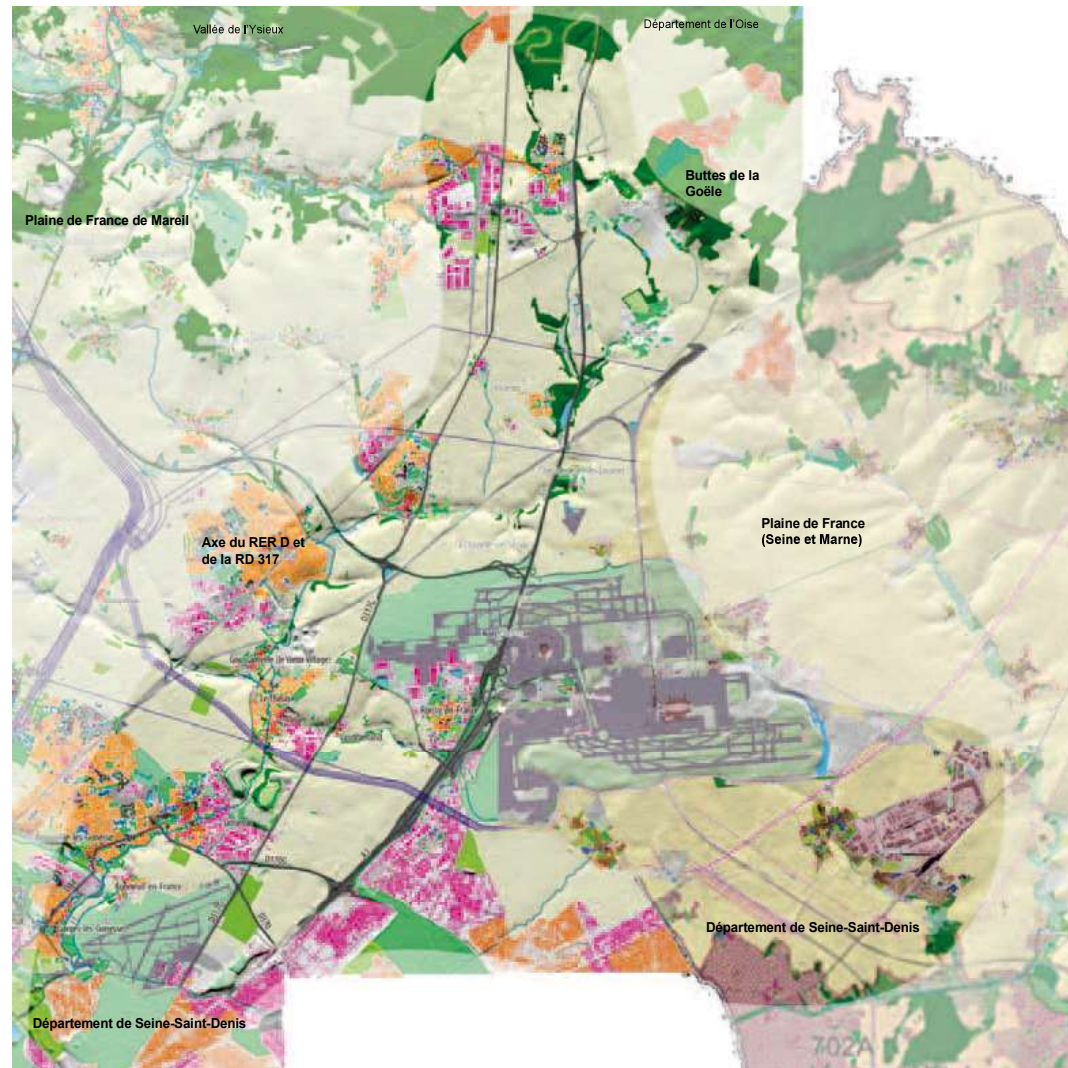
A l'Ouest, l'unité de l'axe de la RD 317 (ici Goussainville) est mise à distance de l'aéroport, par les ouvertures cultivées et les talwegs du Croult.



Au Sud vers l'ouest, l'ouverture de l'aéroport du Bourget pénètre la masse urbaine, faisant apparaître le bord urbain de Garges-lès-Gonesses (unité de paysage de « Sarcelles-Petit Rosne ») et du département de Seine-Saint-Denis.



Au Sud, l'horizon parisien des cités de Seine-Saint-Denis



Charpente naturelle

L'ensemble de l'unité repose sur la planéité de la Plaine de France, l'une des raisons de l'implantation des aéroports, le choix du tracé des infrastructures dans ce « seuil » sans obstacles au nord de Paris.

L'ensemble apparaît donc comme un vaste openfield, marqué par l'horizontalité du sol. La plaine est cependant légèrement, mais lisiblement, griffée par le passage de ruisseaux dont les vallées, certes petites, constituent néanmoins des lignes marquantes et des paysages possiblement singuliers. Le Croult (ou Crould), le Rhin, le Fossé Gallais inscrivent dans le relief un réseau hydrographique dont le centre est formé par le plan d'eau du Thillay est l'élément central.

On rappellera ici le rôle de bornage qu'assurent, au nord de l'unité les buttes de la Goële, et celles de Mortefontaine à Saint-Witz.



L'ondulation des cultures laisse une place importante au boisement en partie nord de l'unité (au fond le clocher de Dammartin)



Le Croult et ses abords



Vue de la charpente naturelle et de l'implantation bâtie. La carte révèle un relief très plan, griffé de petits ruisseaux, et les caractères communs à la plaine et aux emprises des aéroports : planéité et dégagement.



Le front boisé de la lisière nord épaulé les reliefs de cette unité.

Structure et motifs

A l'origine, une plaine d'openfield

Les sols de la plaine de France sont les meilleures terres à blé d'Europe. Le paysage ancien est un openfield typique, aux vastes étendues cultivées, créatrices d'horizons immenses, de contact direct entre le ciel et la terre travaillée, où la moindre verticale résonne comme un coup de baguette sur la peau tendue d'un tambour. Une terre de cette qualité est économisée par des villages très compacts, resserrés, et la quasi absence de boisements, sinon à l'approche des petits ruisseaux...

Entre Paris et les forêts de l'Oise, la plaine forme un séquence clairement lisible, le blé venant en toute logique nourrir les habitants de la ville. Cette vaste clairière cultivée n'a fait l'objet d'aucune représentation artistique marquante. La beauté de son vaste souffle n'est reconnue que depuis peu, via sa protection au titre des sites inscrits.

Des infrastructures démesurées

Le développement parisien lié au passage de l'autoroute A 1, l'absence totale d'obstacles naturels et l'affranchissement vis-à-vis de la préservation des bonnes terres, ont projeté sur ce territoire un ensemble d'éléments qui en ont bouleversé profondément le paysage. Le réseau des voies routières et ferrées, combinant radiales et tangentielles, est singulièrement dense autour de l'axe stratégique de l'A 1, autoroute la plus fréquentée de France. L'échangeur particulièrement vaste et complexe distribue l'aéroport Charles de Gaulle tandis que le passage de l'A 1, sous les pistes de l'aéroport, contredit la planéité de la plaine.

Aux voies s'ajoutent les lignes électriques, qui strient le ciel et mettent en péril l'équilibre ample mais fragile du contact entre les cultures et le ciel. Les aéroports du Bourget et de Roissy sont logiquement associés à un flux aussi important et à la disponibilité des sols. Avec eux le paysage se densifie, se complexifie, dans un rapport contrasté.

D'un côté, les pistes et les dégagements nécessités par le trafic aérien perpétuent l'échelle de la plaine, immensément ouverte elle aussi sur le ciel, motif partagé par le paysage agricole initial et les aéroports. On déplore ainsi qu'autour de l'aéroport Charles de Gaulle un dispositif de remblais, parfois très imposant, vienne systématiquement s'interposer entre le sol de la plaine et celui de la plate-forme, qui partagent pourtant le même pôle.

D'un autre côté, un gigantesque "amas" de zones d'activités, de logistique, d'échangeurs, suscité par l'activité des aéroports, s'étend sur la plaine en ignorant son paysage.



Epias-les-Louvres et le talus du pont au-dessus du TGV



Ouverture cultivée au sud est de l'aéroport. Façade aveugle de l'aéroport.



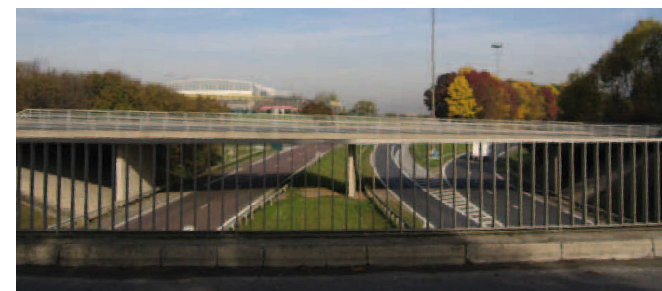
Passage du TGV au nord de l'aéroport encaissé. Seul le pont de la route périphérique manifeste sa présence. Planimétrie de la plaine et de l'aéroport se répondent



Entre l'aéroport et Parinor 2, un espace d'entre deux



L'accessibilité à l'aérogare 1 est à l'image de l'ensemble des accès de l'aéroport : par le dessous.



Passage du faisceau autoroutier à hauteur de l'aéroport : encaissé et enveloppé d'une masse arborée



L'axe de la RD 317 en bord du Bourget. Constamment en travaux, pas de crédibilité urbaine à ce jour.



Eglise de Gonesse depuis l'aéroport du Bourget

L'étalement urbain sur la continuité de la plaine

Paris, si proche, dessine des franges au caractère éloigné de l'identité des paysages d'openfield. Des bords urbains trop étendus pour être perçus comme des villages dans la plaine, apparaissent comme un horizon.

Les développements urbains (principalement constitués des zones d'activités), continus le long de l'A 1, ont suivi la dynamique d'expansion des aéroports et des routes, dans la continuité de la conurbation parisienne. Les villages de la plaine, autrefois compacts, se sont étendus par de vastes zones d'activités et de lotissements. Une exception : le vieux village de Goussainville, resté figé dans sa forme ancienne mais qui s'est vidé de ses habitants en raison du bruit des avions.

Au nord de la RN 104, il est encore possible d'identifier une continuité de la plaine d'Ouest en Est, parallèlement aux limites boisées des buttes. L'agglomération de Louvres-Puiseux est encore suffisamment éloignée de Goussainville et de Fosses pour ménager le grand souffle du paysage ouvert.

Au Sud et à l'Ouest de l'aéroport Charles de Gaulle en revanche, la plaine se trouve réduite à de petits morceaux, découpés par les développements urbains et les infrastructures, butant sur les horizons des zones d'activité, des zones de logistique, sur les lignes électriques... Quelques perspectives restent encore perceptibles, mais fragiles et détachées d'un sentiment de paysage agricole.

Dans ce contexte mouvant, les routes deviennent les actrices principales des structures territoriales, limites infranchissables comme l'A 1, ou au contraire germes de développements.

A contrario, les limites des secteurs urbanisés donnant sur la plaine paraissent indéfinies, non arrêtées et non traitées.

La discrète charpente des cours d'eau

Au sein de ces incertitudes, les petits ruisseaux apparaissent comme des espaces alternatifs, aux horizons plus proches donc moins fragiles que ceux de la plaine, à l'échelle attachante d'une promenade, au sein d'un univers de parcours gigantesques. Le réseau des ruisseaux traverse des situations de plaine, de limites urbaines et les tissus urbains eux-mêmes, où il est diversement accessible et valorisé. Malgré le potentiel d'une échelle plus appropriable et l'attractivité des motifs de l'eau et de la végétation associée, les ruisseaux ne sont que faiblement accessibles ou traités comme paysages de valorisation et de détente. Beaucoup de ces reliefs sont même l'objet de grands terrassements, qui en chamboulent la lisibilité.



Bord urbain de Garges-les-Gonesses en limite du Croult depuis le Bourget



Les axes d'activité en provenance de Paris aboutissent vers l'aéroport par des proues architecturales : l'hôtel Hyatt vers l'aéroport Charles de Gaulle



Depuis le Bourget (derrière Bonneuil-en-France) le bord de la ville de Gonnesses est énigmatique



Ouverture cultivée au sud ouest de l'aéroport. Des plaines de belle ampleur, malgré l'absence d'horizons cultivés (au fond bâtiments de l'aéroport)



Remodelage du vallon de la Morée en limite départementale

Le vieux village de Goussainville

La plaine agricole originelle, creusée de vallons, propose encore de nombreux motifs et scènes paysagères que le développement péri-urbain et les nuisances de l'aéroport tendent en général à effacer (remblais) ou ignorer. Le viaduc du TGV indique au contraire une possible mise en valeur de ce substrat paysager mal identifié.



Le vieux village de Goussainville : une structure est encore lisible, celle du village, dominé par le splendide clocher de son église, accroché au rebord du vallon dont le fond est occupé par les cultures maraichères.



L'ambiance de village "fantôme" du vieux Goussainville est due au bruit des avions qui le rend inhabitable. Le village est cependant situé à un point crucial du réseau de vallons qui parcourt la plaine et doit trouver une vocation.



Micro motifs agricoles liés à un corps de ferme.



Motifs d'alignement arborés sur la RD 401 (arrière de l'aéroport en Seine-et-Marne)



A l'horizon les reliefs artificiels des remblais rehaussent le coteau du vallon en face du vieux Goussainville.



La LGV franchit le Rhin à Goussainville, par un superbe viaduc sous lequel peuvent aisément passer le paysage du vallon et les promenades qui pourraient l'accompagner.



Conditions de perception

C'est probablement un des rares paysages qui soit réellement perçu de haut, en vue aérienne : parmi les 50 millions de passagers de l'aéroport, beaucoup observent du hublot le territoire survolé au décollage ou à l'atterrissage. C'est une vision écrasée, mais où se détachent les logiques de découpes, de lignes, de surfaces... une vision qui fait du « plan » un paysage. Et pour beaucoup de touristes, il s'agit de la première image réelle de la France.

Le « ballet » des avions constitue lui-même un spectacle. On trouve régulièrement des observateurs dans l'aéroport mais aussi aux abords des pistes viennent ainsi regarder les décollages et les atterrissages.

L'autoroute A 1 draine elle aussi un nombre imposant d'observateurs. Les usagers découvrent ici une lecture de territoire, formée par les épisodes qui les font quitter Paris vers la « campagne » ou inversement. La lisibilité en est assez troublante. Entre les deux aéroports de Roissy et du Bourget, l'autoroute A 1 se trouve en frontière entre les activités à l'Est et un fragment de plaine à l'Ouest, donnant l'illusion d'une limite urbaine. Celle-ci se situe en réalité plus loin, au nord, (après Roissy) et dans l'autre sens (Est-Ouest).

Toutes les autres infrastructures offrent plus ou moins de visibilité sur le territoire. La RD 317 voit alterner les séquences de bords urbains et les morceaux de plaine, sans ordre apparent. Le RER traverse les villes, il offre aussi une vision claire des continuités de plaine entre elles. Entre les gares de Villiers-le Bel/ Gonesse et Goussainville, le voyageur perçoit ainsi nettement le vallon et les cultures qui l'entourent.

Un réseau dense de chemins de randonnées irrigue la frange ouest de l'unité, au contact de la plaine de Mareil-en-France. Accroché aux gares, pour partie dans le réseau des ruisseaux, il parvient jusqu'au vieux village de Goussainville.



L'aéroport au milieu de la plaine depuis Dammartin-en-Goëlle



Depuis la RD 31. La silhouette des aérogares et des tours de contrôle apparaissent à contre jour, comme des objets dans la plaine.



Contraste entre la structure vernaculaire d'implantation des villages anciens (dans le creux des vallons) et la silhouette de l'aéroport sur les points hauts de la plaine.



Depuis la RD 317. Objets posés dans la plaine.

Enjeux et pistes de réflexion

Cette unité paysagère constitue une « entrée de ville » de l'agglomération parisienne ou du Grand Paris. Pour une région-capitale dont l'ambition est d'avoir un rayonnement international, l'image de cette unité est à soigner tout particulièrement, car elle sera la première perception qu'auront les étrangers venant du nord de l'Europe par la A 1 et le TGV ou du monde entier en arrivant par Roissy.

Le pôle de Roissy est considéré comme un territoire au fort potentiel de développement. La complexité du site appelle un projet de territoire qui permettrait de synthétiser les éléments d'un programme de développement à une prise en compte des enjeux paysagers.

Les enjeux sont nombreux dans un site aussi directement en contact avec la pression péri-urbaine et est, pour résumer, abordé plus volontiers comme disponibilité foncière que comme paysage. Il faut rappeler que pour beaucoup d'acteurs de l'aménagement, la plaine de grande culture n'est pas considérée comme un paysage, surtout quand sa structure originelle (une tension pure entre le sol cultivé et le ciel) est entaillée par les multiples objets de la périphérie, comme les zones de dépôts de matériaux illustrés ci-contre.

C'est ainsi ce projet global qui doit pouvoir émerger en intégrant dans son dispositif les composantes d'un paysage non bâti :

- terres agricoles productives, mais aussi éventuellement cultures plus directement liées à l'agriculture péri-urbaine
- réseau des vallons trop négligé jusqu'à ce jour, mais en mesure de proposer des espaces plus intimes et des liaisons territoriales
- bords urbains de la conurbation et des agglomérations

Ce projet devrait pouvoir mettre en valeur les trames vertes et bleues et intégrer les objectifs suivants :

- rechercher un développement économe en terres agricoles préservant en priorité les continuités de plaine au Nord
- identifier une frange lisible et traitée entre la conurbation et la plaine
- préserver la continuité identitaire de la Plaine de France d'Est en Ouest identifiées au Nord de l'aéroport
- traiter les limites urbaines sur la plaine sous forme de couronne de jardins et promenades
- valoriser le réseau des ruisseaux formant une trame paysagère et de promenades donnant sens au développement
- associer à la trame du patrimoine des parcs existants (La Courneuve, le Sausset) en projet (Sausset amont, buttes de Gonesse), et du vieux village de Goussainville.
- valoriser les perspectives ouvertes de la plaine et des aéroports :
- affaiblir visuellement les merlons, constituer des perspectives dans les secteurs de développement.
- aménager des cheminements, installer des équipements récréatifs, relier ces nouveaux espaces avec les espaces urbains alentours.

Le fort impact paysager des secteurs de terrassement



Remodelage du vallon du Croult à la suite du passage de l'A 1 et de la ligne de TGV.



Le remodelage du ru de la Morée épaula l'implantation des bâtiments d'activité



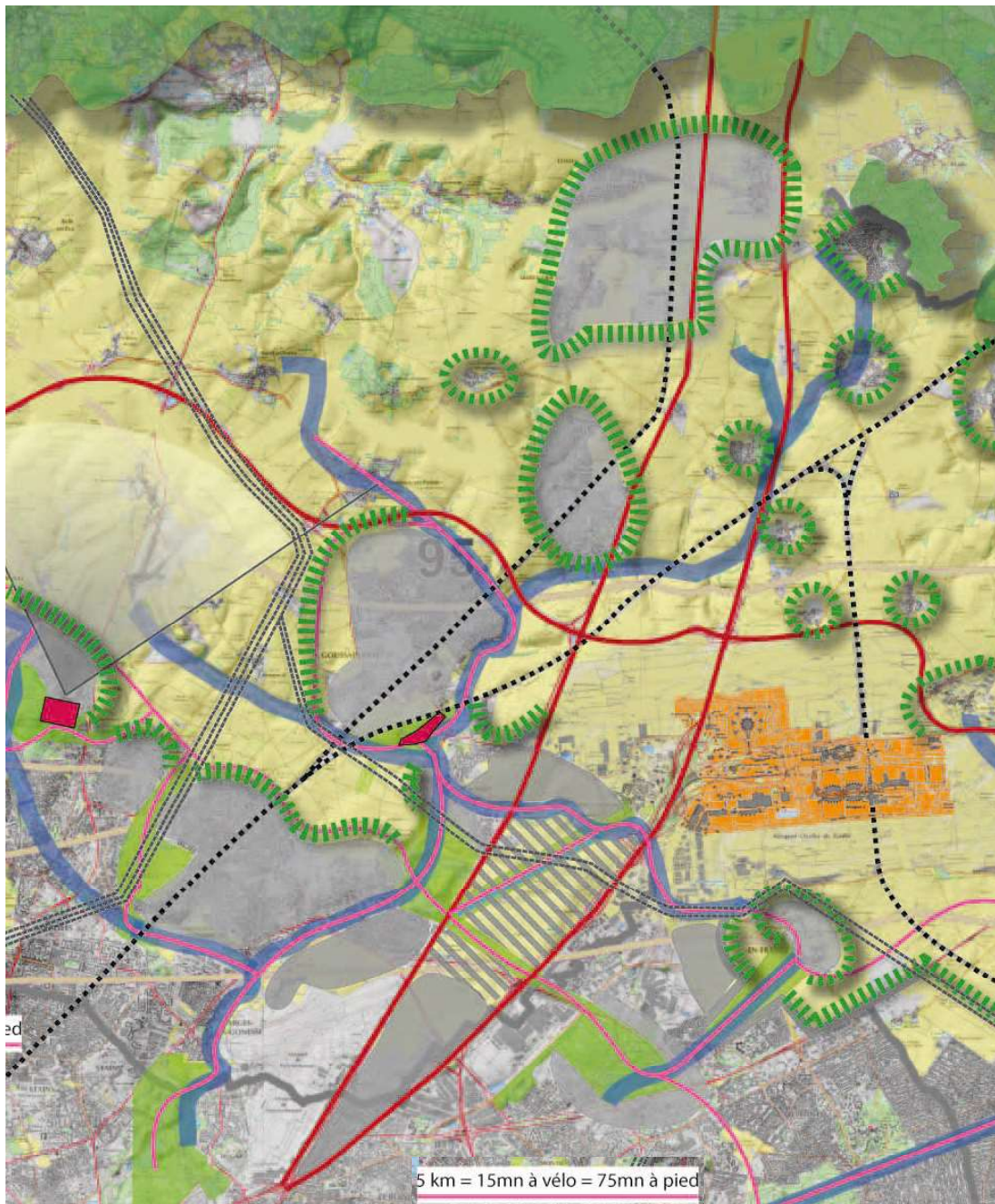
Remodelage de la plaine en son centre (ancienne carrière)



La plaine du triangle de Gonesse. Actuellement cultivée, ponctuée par le motif d'alignement de la RD 902, ce secteur est entaché d'un certain nombre de remodelage (ici décharge casse automobile, plus haut ball-trap)



La plaine du triangle de Gonesse. Les bords de ce secteur sont ponctués des activités en bordure de l'axe A 1/A3.



Pôle Roissy, carte des paysages

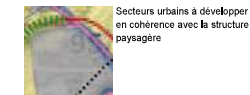
La plaine agricole, structure paysagère majeure



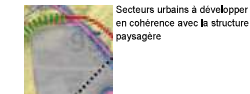
Motifs de la périphérie urbaine



Enjeux de cohérence du développement urbain



Enjeux de cohérence du développement urbain



Enjeux de la constitution d'un réseau de paysages



Liaisons douces principales



- Affirmation nette de l'identité agricole de la plaine de France : préservation des continuités de plaine cultivée au nord de Charles de Gaulle (coupures d'urbanisation entre les agglomérations), encouragements au maintien de l'agriculture, contrôle des remblais de dépôt, traitement des remblais en place (boisement approprié)
- Mise en valeur des caractères paysagers des aéroports : ouverture sur le ciel et sol de la plaine. (fort enjeu de traitement des limites d'aéroport sous forme de merlons, continuité de plaine ouverte et dégagée à rechercher)
- Localisation et traitement des limites urbaines sur la plaine : front urbain assumé, traitement d'une frange paysagère « lisière urbaine », formant éventuellement des figures lisibles depuis les avions. Structuration d'un réseau de paysages de proximité, associant les « lisières urbaines », le réseau des ruisseaux, les parcs existants et en projet, les liaisons complémentaires
- Valorisation du vieux village de Goussainville et du château d'Écouen, situés au cœur du réseau de paysages de proximité, au bord des ruisseaux ou des buttes, comme pôle de loisirs et d'ancrage culturel
- Développement du pôle économique en priorité sur les emprises plus enclavées et plus proches des dessertes, en évitant l'étalement, et en favorisant la densité
- Traitement de la vision territoriale depuis les grandes voies (A 1 et RD 317 principalement), valorisation des paysages urbains, du seuil de l'agglomération, de la plaine.