

AXE CONSTRUIT DU RER D ET DE LA RD 317



Cette photographie de Goussainville est emblématique de l'unité de l'axe de la RD 317. Le profil du vallon du Croult est rendu lisible par les larges ouvertures, cultivées de céréales. Des ourlets boisés viennent en marquer les rebords. La zone urbanisée semble sortir du fond de vallon pour s'étendre sur la plaine. Les objets techniques (antennes relais, châteaux d'eau, pylônes électriques...) et ensembles d'habitations collectives balisent cette nappe urbaine dans l'horizontalité de la plaine de France.

- Une unité en chapelet alternant villes et paysages ouverts cultivés
- Une structure patrimoniale ancrée aux vallées
- Une configuration aujourd'hui dominée par les infrastructures et les gares
- Une forte exposition aux bruits de l'aéroport

L'unité de l'axe du RER D et de la RD 317 n'est pas un paysage d'un seul tenant mais une succession de formes habitées, distinctes les unes des autres, distribuées par ces deux infrastructures parallèles. Cette unité paysagère, qui a pu autrefois s'organiser par rapport à sa charpente naturelle, se caractérise aujourd'hui et depuis l'arrivée du chemin de fer par un dialogue étroit avec le fonctionnement de la capitale.

Ainsi, même si Gonesse, Le Thillay, Goussainville et Louvres se lisent encore comme des unités urbaines encastrées dans le relief, privilégiant une position en tranchée quelque peu à l'abri du couloir aérien, cette unité est avant tout un paysage circulé, appréciable dans une dynamique de mouvement.

La croissance urbaine de Goussainville et Louvres est intimement liée aux gares, en position centrale, autour desquelles se sont agencés les tissus faubouriens.

Il s'en ressent une impression d'enclavement des formes urbaines anciennes dans les creux et d'émergence des formes urbaines plus récentes portées par des infrastructures privilégiant les hauteurs du plateau.

Aujourd'hui, le développement des zones d'activités le long de la RD 317 tend à en faire un axe construit continu.



Limites et voisinage

Cette unité de paysage, constituée d'un chapelet d'unités urbaines, fait office de couture entre la plaine de Mareil-en-France et la plaine de Roissy-en-France. Cette couture épouse le cours du Croult, sur lequel se greffent les différentes formes urbaines. Les fronts bâtis en bords de ville organisent des limites franches qui semblent provisoires tant elles se découpent abruptement sur la plaine.

A l'Ouest, la plaine de Mareil s'étend jusqu'aux versants des trois massifs de Montmorency, l'Isle Adam et Carnelle qui découpent l'horizon.

Au nord-est, les perspectives se laissent guider tangentiellement aux lisières des forêts de l'Oise jusqu'au plateau Multien.

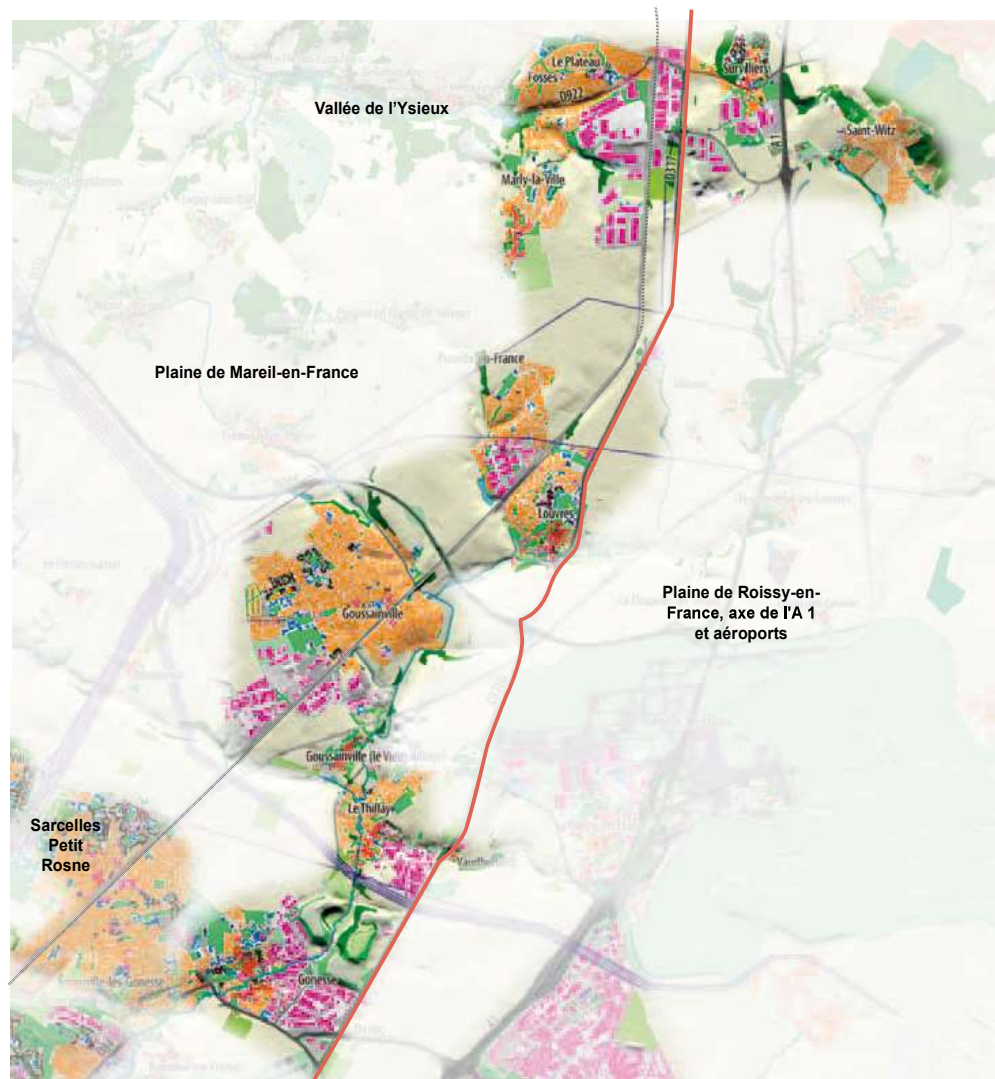
A l'Est, au-delà d'un premier plan de paysages cultivés, l'horizon est marqué par diverses silhouettes des bâtiments d'activités qui bornent les territoires aéroportuaires de Roissy-Charles-de-Gaulle et du Bourget.

Au Sud, les grandes cités du Val-d'Oise et de la Seine-Saint-Denis ponctuent l'horizon. Ces silhouettes rendent l'agglomération parisienne omniprésente.

Le front urbain d'Arnouville-lès-Gonesse et de Villiers-le-Bel, en contact direct avec la plaine de Mareil-en-France en constitue la première strate. Gonesse s'en détache par une structure urbaine appuyée sur la charpente naturelle.



Depuis Fosses, le grand front boisé des massifs de Chantilly et forêt d'Ermenonville cadre l'horizon. Cette présence forte dessine le bord Nord du bassin parisien et de l'unité.



Depuis la RD 317, les interruptions urbaines le long de l'unité permettent de saisir le voisinage des plaines de Mareil-en-France et de Roissy-en-France.



Vers l'est, les infrastructures liées à l'aéroport international impactent fortement la plaine de Roissy-en-France. Pour autant, le recul qu'autorisent les paysages ouverts de la plaine permet d'apprécier cette ligne d'horizon insolite.

Charpente naturelle

La structure de l'eau dans la plaine

L'unité de l'axe de la RD 317 est incluse dans le paysage des plateaux cultivés de Mareil-en-France et de Roissy-en-France. Cette unité linéaire se développe sur un plateau légèrement incliné d'une altimétrie de 75 m à 140 m.

Au Nord, le rebord du plateau sur la vallée de l'Ysieux (dont la source appartient à l'unité), rappelle l'orientation Est-Ouest (Armoricaine) du territoire francilien. Au sein de l'unité, seul le vallon du Croult creuse la plaine du Nord au Sud. Ces affluents (le Petit-Rosne, le Rhin et autres vallons secs) forment une arborescence qui innerve la plaine de dépressions discrètes presque indécélables. Tout au plus, les boisements qui occupent les versants de ces vallons étroits émergent sur le plateau cultivé.

Le plateau limoneux

Si le réseau hydrographique est un élément fondamental à l'origine de la structure de l'unité paysagère, il n'est toutefois pas le seul. En effet, les zones de plaine, couvertes de limon des plateaux, s'intercalent entre les différents vallons. Ces zones de plateau, très profitables sur le plan agricole, ont longtemps été épargnées du développement urbain. Cette tendance s'est infléchie avec la traversée de l'unité paysagère par les axes du RER D et de la RD 317, sans rapport avec la topographie, qui ont entraîné des extensions urbaines sur ces riches secteurs de limon.

Ainsi, les différents îlots urbains qui composent cette unité relèvent bien plus de logiques de fonctionnement et de dynamiques liées à l'agglomération parisienne qu'aux logiques d'organisation de la charpente naturelle.



A hauteur de Louvres, depuis le plateau agricole, les longues ondulations des terres cultivées laissent deviner le vallon. De la planimétrie de la plaine, n'émergent que les boisements en bord de vallon.



Cette unité paysagère se scinde en deux entités géographiques distinctes : au sud, de Gonesse à Louvres, des villages ancrés sur la structure du Croult, au nord, Marly-la-Ville et Fosses, plus en regard avec la vallée de l'Ysieux.

C'est à hauteur de Puiseux-en-France que la plaine de France amorce sa déclivité douce vers la vallée de l'Ysieux dans le prolongement des buttes de Mareil-en-France et Chatenay-en-France.



Structure et motifs

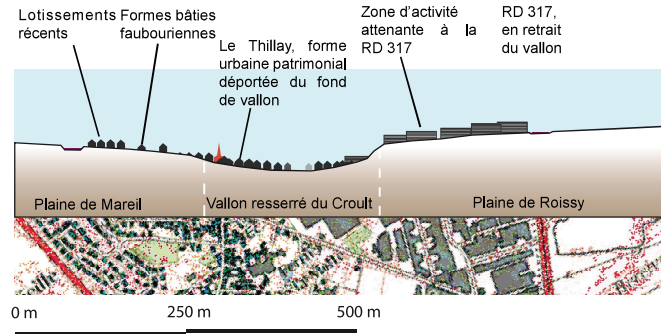
En raison de l'étroitesse du vallon du Croult et de ses affluents, les pentes y sont fortes et les grandes cultures ne s'y sont pas développées. A mi-pente, un certain nombre de cordons boisés prend appui sur des ressauts du relief. Ils composent une série de motifs à l'échelle de ces dépressions.

Les formes urbaines patrimoniales s'implantent en pied des coteaux et prennent en général la précaution de se déporter du cours de l'eau. Seule, Gonesse s'est constituée de part et d'autre du cours du Croult.

Cette structure très resserrée n'a pu accueillir l'ensemble des extensions urbaines de l'après-guerre qui se sont développées chronologiquement sur les pentes puis sur le plateau. Aujourd'hui, les formes faubouriennes sont le plus souvent autour des gares, alors que les formes les plus récentes sont à l'écart des gares.

En outre, les développements récents sont liés à la présence des infrastructures routières et ferroviaires. Ainsi, les grandes zones d'activités sont toujours directement attenantes à la RD 317 ou au réseau ferré, parfois sans connexion avec le tissu urbain.

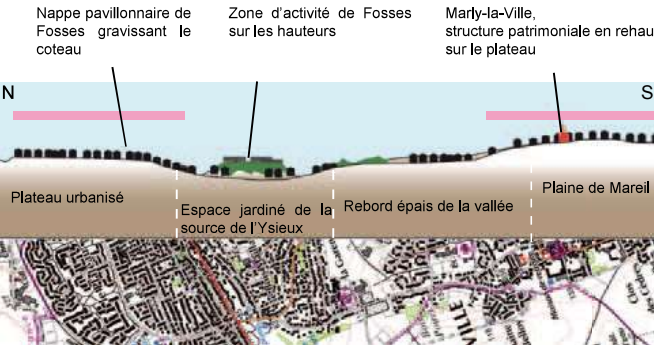
Fosses, dans la vallée de l'Ysieux, obéit à ce processus de stratification urbaine. Elle présente sur ses hauteurs des nappes pavillonnaires, des bâtiments d'activités ou de l'habitat collectif. La forme urbaine a dépassé les limites de la vallée de l'Ysieux pour former un ensemble continu jusqu'à Survilliers.



Les villages anciens, tel que le Thillay, se tapissent dans le creuset du vallon. Les formes urbaines plus récentes ont investi le coteau et le rebord du plateau cultivé.



Depuis les vallons secs adjacents au Croult (ici le fond de Gonivat), Goussainville apparaît dans le creuset du vallon. Au delà, sur le plateau, se lisent les silhouettes des bâtiments d'activité. D'une autre échelle, ils s'agencent comme un deuxième rempart pour l'espace habité.



Coupe élévation Nord/Sud à proximité de la source de l'Ysieux



En limite urbaine sud de Thillay, le paysage de proximité est entravé par les écheveaux de lignes à haute tension et les bâtiments d'activité. L'horizon semble de part en part « bouché ».



La silhouette des bâtiments de la zone d'activité de Fosses occupant le rebord de coteau nord et la silhouette des formes construites de Marly-la-Ville semblent se répondre de part et d'autre de la vallée et dessiner une ligne horizontale qui cadre le profil de la vallée naissante.



Depuis la plaine, la perception des franges de ville renvoie des images de bords urbains, arrêts provisoires de l'espace construit dans l'attente de tranches de ville à venir. La ville vient buter sur les champs sans espace de transition autre qu'une bordure de trottoir. Elle avance en reculant sur le plateau. La limite urbaine est étanche aux paysages d'openfield. Les fronts bâtis perçus par fragments aux détours des bois et des modelés du relief s'agglomèrent presque systématiquement d'un seul côté des vallées. Cette disposition, parfois soulignée par des bassins de rétention et d'infiltration en fond de vallon, dessine un seuil entre les espaces cultivés et les linéaires bâtis.

Pour autant, la forme urbaine, tantôt masquée par les cordons boisés, tantôt nichée dans les vallées, n'est pas lisible d'un seul tenant. Ce jeu de cache-cache entre les motifs de nature et les formes construites, laisse apparaître un paysage peu habituel et difficile à identifier.

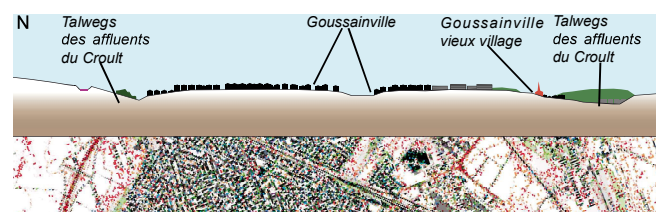
Par endroit, le contraste entre la grande hauteur des bâtis collectifs et l'échelle horizontale de la plaine constitue des motifs singuliers. La silhouette du quartier des Grandes Bornes à Goussainville semble surgir de la plaine et ordonner des paysages surprenants de par la confrontation étrange entre l'image d'un monde rural quelque peu désert et d'un monde qui semble habité par l'empilement des étages. Sa présence prédominante focalise l'attention et relègue dans une seconde dimension de perception, la ville basse.

Quelques repères épars sont perçus dans le paysage comme des balises au sein d'un territoire isotrope. Ils sont souvent des objets techniques, volontairement écartés de l'espace habité. Les châteaux d'eau, de factures différentes, que l'on peut identifier dans le paysage indifférencié de la plaine, nous renseignent sur telle ou telle proximité urbaine. Ils deviennent des figures tout à la fois énigmatiques et familières.

Des objets techniques isolés et des tours bornent le paysage donnant ainsi une dimension et un rythme à l'openfield.



Les bâtiments d'activités et privent cette unité de son contact avec son paysage de proximité. Les processus d'enclavement sont loin d'être anodins au regard de la qualité des paysages.



Les formes bâties récentes, connexes au vallon du Croult sont en quelque sorte tenues par les vallées qui forment une limite contraignante pour l'urbanisation.



Les urbanisations nouvelles de Louvres viennent en limite du vallon sec. Les reliefs semblent aujourd'hui urbanisés au maximum.



Un bassin de rétention en fond de vallée apporte une transition enherbée à la limite entre la ville et les champs.



Le contraste des échelles et des architectures entre villes hautes qui débordent sur la plaine et villes basses qui se tapissent dans les vallons est saisissant. La silhouette des grandes cités rappelle des paquebots échoués.



Les balises des châteaux d'eau de Thillay et de Goussainville se voient depuis la RD 317, alors que les formes construites des villes sont insoupçonnables.



Les étendues cultivées

La perception première renvoie une impression de paysages en situation difficile. Au sol, la surface de la plaine semble morcelée par les grandes infrastructures qui découpent des champs, qui semblent de moins en moins accessibles. Le réseau des lignes à haute tension accentue l'impression de traverser des paysages à l'écart du monde habité. L'observateur est surpris de la dimension encore appréciable des espaces cultivés et de leur amplitude en rapport avec le ciel. Les silhouettes des bâtiments liés à l'aéroport n'entament que partiellement le paysage du plateau.

Les espaces en creux dans la plaine alentour

Tous les espaces en creux de la plaine sont occupés. Au-delà des implantations urbaines qui ont privilégié le Croult, l'ensemble des vallons secs et autres talwegs alentours sont encombrés par des entreprises de services et espaces servants, exutoires de l'agglomération parisienne. Ces ouvrages sont souvent accompagnés de merlons qui remodelent les reliefs. Ils apparaissent clairement comme des éléments de paysage rapportés et altèrent les conditions de perception de la géographie physique.

Les grandes infrastructures

Les infrastructures routières et ferroviaires permettent à l'usager de prendre la mesure des ouvertures paysagères qui s'intercalent entre les différentes unités urbaines. La RD 317 et la voie ferrée marquent la couture entre la plaine de Mareil et la plaine de Roissy. Les voyageurs aperçoivent en alternance les horizons de la Plaine de France et les paysages urbains et naturels tapis dans le creux du vallon. Depuis la RD 317, la figure patrimoniale de Marly-la-Ville apparaît comme un récif et semble répondre à l'édifice industriel proche de la gare de Louvres.

Le paysage semble construit pour un observateur en mouvement. C'est un paysage où il est difficile de s'arrêter tant le bruit incessant des avions de grandes lignes est inconfortable.

La caractéristique essentielle de cette unité paysagère est d'être avant tout un paysage « circulé ». La question des conditions de résidence est évoquée par les habitants qui s'accommodent difficilement des nuisances sonores. Ils s'interrogent au quotidien sur leur degré de tolérance mettant dans la balance leur proximité avec des pôles importants de développement.



Les abords du vallon du Croult sont le plus souvent inaccessibles. Les remodelages de terrain semblent cacher un ensemble d'objets disparates et d'espaces servants qu'essaie d'habiller un traitement paysager. La silhouette en creux du vallon est ici rehaussée de buttes qui ne laissent apparaître que des morceaux de ville dans l'horizon lointain.



Le passage de la Francilienne a coupé en deux les espaces cultivés entre Louvres et Goussainville. La configuration encaissée de cette infrastructure génère de larges bandes boisées et morcelle les continuités du Croult. Les espaces cultivés offrent cependant des ouvertures visuelles qui permettent d'admirer les grandes dimensions des bâtiments de logistique aéroportuaire.



Au nord du Thillay, la combinaison des peupliers en crête, de l'ancienne carrière remblayée en butte, de la ligne TGV, d'un château d'eau et du parc d'activité Charles de Gaulle proposent un assemblage composite qui contrarie la structure de vallée du Croult et handicape sa lisibilité. La structure paysagère est si indistincte qu'il est impossible d'identifier un motif de paysage.



Les étendues cultivées qui persistent en bordure de la RD 317 et entre les unités urbaines permettent une belle compréhension de l'implantation des villes au contact du vallon encaissé du Croult. Les buttes de Mareil et Châtenay en arrière plan restent ainsi perceptibles depuis la RD 317.



Les conditions de perception

Les conditions de perception sont très contrastées, entre des territoires de plaine dont on n'apprécie pas la dimension tant ils semblent s'étaler à perte de vue et des territoires urbains dont on ne ressent que trop les limites qui les enferment. La perception des échelles est compliquée dans les deux cas, soit parce que l'on est immergé dans l'espace urbain trop étroit, soit parce que l'on est dans un espace cultivé, marqué par les grandes dimensions des lignes à haute tension et de la zone aéroportuaire.

Entre Marly-la-Ville et Louvres (sur la ligne de partage des eaux entre la vallée de l'Ysieux et le vallon du Croult), une large ouverture organise une continuité de paysage entre les plaines de France de Mareil et plaine de France de Roissy. Quand le regard se porte vers l'Ouest, l'ouverture propose une perspective sur les buttes témoins de Mareil-en-France et Châtenay-en-France jusqu'à l'éperon boisé du massif de Carnelle.

Pour l'automobiliste qui se dirige vers le nord sur la RD 317, cette séquence de paysage offre une vue privilégiée sur les fronts boisés des forêts de l'Oise qu'éclairent les lumières du sud.

Entre Gonesse et Le Thillay, la très fugace séquence de paysage non construit organise un contact franc entre la Plaine de France et l'alignement des fronts bâtis de l'agglomération parisienne. Les capacités d'ouverture de cet intermède sont aujourd'hui très peu perceptibles, contredites par la présence d'un merlon qui domine largement la plaine et s'interpose dans la perspective du massif de l'Isle-Adam.

Les conditions de structures paysagères intra-bourg

Dans l'espace urbain, le rôle des espaces publics est essentiel en ce sens qu'ils offrent un dégagement visuel à l'intérieur de la ville dense. Leurs qualités d'ouverture sont différentes.

L'exemple de Fosses

La présence de l'Ysieux dans l'espace urbain de Fosses est l'occasion d'un espace public composé d'espaces naturels et de loisirs urbains qui s'organisent dans le sens de la vallée, et permettant des vues sur la rivière qui prend sa source dans la ville. Ici, les limites urbaines perchées sur le haut de coteau dessinent un cirque qui entoure l'espace public de nature. Celui-ci permet d'apprécier la charpente naturelle qui a motivé l'implantation de la ville.



Plan du centre ville de Fosses, structure urbaine et charpente naturelle



La rue des Ecoles, au Thillay, permet de prendre la mesure du caractère encaissé des villages anciens dans le vallon du Croult. Derrière les peupliers, sur le plateau, la zone d'activités s'est développée contre la RD 317.



Vaudherland situé en fond de vallon est comme hors du temps. En contrebas de la RD 317, il est presque invisible depuis les infrastructures. Il semble exclu du rapport avec le plateau et de ses dynamiques de développement. Le village permet pourtant un accès à la zone d'activités du Thillay mais ne permet plus de relier Roissy-en-France par le fond du vallon.



Au nord de Gonesse, des remblais largement au dessus du niveau de la plaine occultent toute relation entre la plaine de France et la plaine de Roissy. Il s'agit là d'un espace en situation stratégique puisqu'il organise une ouverture entre deux unités habitées et une continuité de paysage entre ces deux morceaux de plaine.



La mise en lumière de la plaine avec le château d'eau de Marly-la-Ville pour toute balise est un paysage très identifiable. Si sa qualité physique est banalement attachante, il n'en demeure pas moins que ces séquences de paysage sont en situation d'articulation entre les deux plaines.



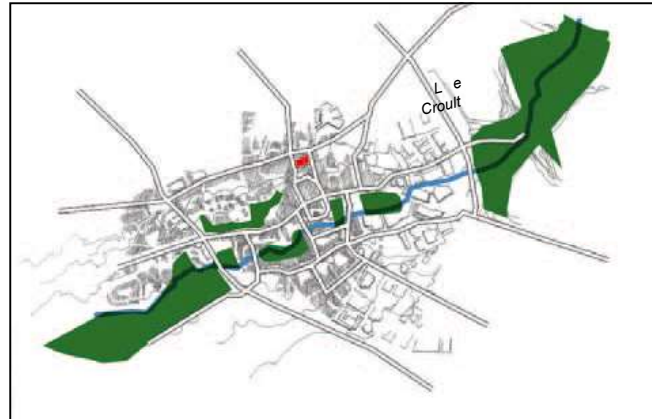
Dans Fosses, le fond de vallée de l'Ysieux à proximité de la source est aménagé en parc. Cette ouverture permet de prendre la mesure de la structure paysagère de coteau à coteau.



L'exemple de Gonesse

Le Croult, dans sa traversée de Gonesse, est l'occasion d'une trame verte à deux niveaux :

- un premier espace public constitue une artère verte, en léger surplomb par rapport au fond de vallon. Bien qu'en situation d'axe urbain de la ville patrimoniale, cette espace propose des ambiances quelque peu en déshérence.
- la trame verte de fond de vallon propose des espaces très enclavés, souvent en arrière de parcelle, avec peu de percées visuelles qui permettraient d'apprécier le cours du Croult. Par endroit, le cours d'eau est traité comme un simple fossé.
- le Croult ne semble pas considéré comme un élément naturel important dans la composition urbaine.



Plan du centre ville de Gonesse, structure urbaine et charpente naturelle



Il est très difficile de suivre le cours du Croult, qui occupe souvent des positions d'arrière parcellaire. Un certain nombre de passages permettent de le franchir. Mais ils restent confidentiels et peu aménagés.



Dans Gonesse, l'espace vert linéaire à mi-coteau n'organise pas de centralité urbaine. C'est un espace public relativement déconsidéré malgré des efforts de mise en valeur et sa position remarquable dans la ville.



La trame verte de fond de vallon n'est pas comprise comme un élément fondateur de la structure urbaine. Le Croult, dans l'espace urbain est en situation reléguée et peu visible. Dans les différents maillons verts qu'il traverse, il n'est pas possible de suivre son cours.

Les dynamiques des structures et motifs

La sensation d'enclavement des unités patrimoniales dans l'espace resserré du vallon est d'autant plus présente, que le réseau viarie prédominant cherche à les éviter. D'où une impression de marginalisation des formes urbaines anciennes, enclavées dans le relief et écartées des dynamiques territoriales actuelles qui privilégient les hauteurs et les volumes importants, ainsi qu'une implantation en relation avec les grandes infrastructures.

Le tracé viarie ancien qui permettait d'aller de ville en ville, serpentant dans le fond de vallon du Croult, est aujourd'hui discontinu, supplanté par des infrastructures calées sur les voies royales rectilignes qui ne s'encombrent pas des méandres du cours d'eau et évitent la ville, à distance de la structure urbaine patrimoniale riche et complexe.

A Gonesse, par exemple, la centralité du bourg s'est déplacée vers l'est et occupe aujourd'hui une position plus en rapport avec la ville active qui préfère le coteau au fond de vallon.

Ces villes semblent fonctionner à deux vitesses, avec un vieux pays et une ville neuve, composite, qui s'étale en avançant sur la plaine vers les réseaux les plus efficaces.

Ces divers processus d'étalement urbain varient selon les époques :

- Du début du siècle jusqu'à la fin des « 30 glorieuses » se succèdent des formes pavillonnaires de type faubourien et des formes d'habitats collectifs. L'exemple de Goussainville est particulièrement démonstratif d'une position des grands ensembles de l'autre côté et à l'extrémité du tissu pavillonnaire. Le choix d'implantation, postérieur à l'édification du quartier pavillonnaire (début du XX^e siècle en relation avec l'arrivée du chemin de fer et l'existence de la gare) prend possession d'un foncier disponible aux antipodes de la centralité.

- Les extensions urbaines les plus récentes concernent l'adjonction de quartiers nouveaux résidentiels qui viennent élargir le périmètre urbain sur les plateaux. Les talwegs secondaires affluents du Croult sur lesquels s'appuient les formes urbaines (frange urbaine nord de Goussainville et frange urbaine Ouest de Louvres) peinent à limiter l'étalement urbain.

Les zones d'activité le long de la RD 317 sont aujourd'hui des entités construites distinctes dont on pressent qu'elles puissent, dans un avenir proche, constituer un urbanisme d'activités continu et linéaire. Ces processus prennent d'autant plus d'importance depuis la récente connexion de la RD 317 à la Francilienne.

Les vallons secs périurbains occupés par des entreprises de services et des espaces servants participent à leur manière de ces processus de soudure urbaine liés aux infrastructures.



Les espaces ouverts autour de Goussainville sont progressivement investis par des zones d'activité et d'hôtellerie peu scrupuleuses de leur image. Le vallon du Croult (en plan intermédiaire) est rendu illisible par la présence des merlons. La persistance d'ouvertures agricoles en premier plan de la RD 317 permet cependant de situer ces unités urbaines avec leur voisinage. En arrière plan, la forêt et le château d'Écouen, le château d'eau de Villiers-le-Bel attestent de la nécessité d'organiser une cohérence de territoire à l'échelle de l'ensemble du paysage de la plaine.



Les grandes implantations industrielles et commerciales à hauteur de Fosses, enseignes importantes dans le paysage sur la route de l'Europe du Nord, semblent le premier maillon d'une dynamique territoriale en plein essor.



Au croisement de la Francilienne et de la RD 317, le tracé viarie ancien du vallon du Croult est occupé par des caravanes, tandis que le rebord du coteau est investi par la ligne de RER. En arrière plan, excentré du tissu bâti, un collège émerge sur le plateau agricole.



Au bord de la RD 317, le motel de Gonesse est révélateur des dynamiques de développement urbain en cours. Le merlon boisé, en second plan, occulte le rapport des bords de la RD 317, à la plaine de Mareil-en-France.



Les paysages alentour sont principalement perçus depuis les infrastructures. Ils apparaissent à l'automobiliste indifférenciés. Morcelés, on les devine de moins en moins cultivables.

Enjeux et pistes de réflexion

Accompagner les mutations du territoire

Par son caractère en mutation, ce territoire est spécifique. Il accumule les contrastes entre paysage ouvert des champs et paysages urbains.

Malgré la disparition des openfields aux horizons infinis, la persistance des ouvertures agricoles reste une valeur appréciable de la plaine. Tout se voit dans ce paysage : le dégagement du plateau offre une vision parfaite des silhouettes de villes.

L'enjeu principal réside donc dans la construction d'un univers urbain actif et novateur (généralisé par la proximité de l'aéroport et de l'agglomération) rendu visible par l'exploitation d'espaces ouverts aux rendements exceptionnels.

Maîtriser les silhouettes et les qualités urbaines en rapport avec les espaces ouverts.

■ **Tissu urbain** : l'importance de la nappe urbaine, qu'elle soit de type faubourien ou constituée de pavillons récents est favorable à la perception d'un paysage générique de la ville de banlieue. Les processus de soudures urbaines en générale dus au développement d'activité le long de la RD 317 accentuent encore l'indifférenciation des unités urbaines. Le fonctionnement presque résiduel des centres villes anciens pose les problématiques du renouvellement des formes urbaines et du rapport de la ville à la charpente naturelle du Croult.

■ **Grands ensembles** : leur configuration ne permet pas à ce jour de distinguer dans les espaces extérieurs, ce qui a trait au public ou au privé, ni les espaces dédiés à la voiture ou au piéton. La voiture et ses équipements extérieurs (voies et stationnements, chaussées en enrobé) ont pris une importance souvent trop grande et doivent laisser plus de place aux piétons, aux vélos, à la vie sociale, aux marchés, etc. ainsi qu'à la valorisation visuelle des espaces et à leur sécurité. La plupart des grands ensembles méritent d'être désenclavés des zones d'activité qui les entourent et d'être desservis autrement que par des rues en boucle ou en cul-de-sac.

■ **Façades urbaines** : le caractère peu affirmé des structures paysagères de plateau nécessite une grande vigilance quant aux extensions et aux limites des formes construites.

Sur les bords de villes, les questions de façades urbaines, plutôt que de franges urbaines doivent être considérées. L'épaisseur de la limite, la qualité de l'architecture, le rapport aux espaces cultivés et naturels des façades représentent tout autant des enjeux d'usages des espaces extérieurs, que des enjeux de perception et d'image de la ville.

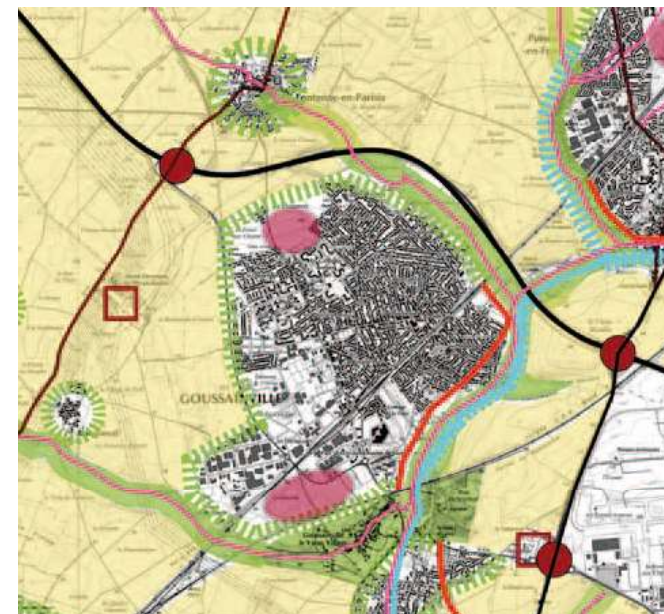


Mise en place d'un réseau de chemins empruntant les lignes de structure naturelle et associant le tracé des talwegs : les nouveaux jardins. La forte présence de vallées en bord de ville, et parfois dans la ville, est un vecteur important de nouvelles typologies de jardins et de continuités des espaces de nature. Ces configurations quelque peu encaissées semblent aussi plus favorables à la promenade que les espaces de plateau plus exposés aux nuisances.

Encourager et accompagner le maintien et l'évolution des paysages ouverts

L'unité présente un caractère ouvert à maintenir. L'agriculture et la richesse des terres de la Plaine de France sont essentielles à encourager. Ce sont elles en effet qui permettent les dégagements visuels. On veillera, par exemple, à ne pas gêner le passage des engins, à maintenir le contact entre les cultures et les fermes situées en agglomération, à ne pas scinder trop gravement les exploitations, ce qui pourrait générer des secteurs de déprise agricole et des fermetures du paysage. Certains secteurs de vallée ou au bord de la Francilienne sont aujourd'hui trop morcelés pour continuer à être exploités en grande culture mais conservent de grandes qualités en tant qu'espaces ouverts.

Des « enveloppes paysagères » constituées par les bords des vallées sont malgré tout identifiables. Elles peuvent en partie commander les limites éventuelles des développements et des formes urbaines et permettent de les inscrire dans une organisation identifiée. Le paysage pourrait être enrichi par des valorisations plus variées. Les vergers, les cultures florales ou horticoles mais aussi des prairies sont autant de variations envisageables, en particulier à l'approche des agglomérations où elles retrouveraient la position des anciennes couronnes d'hortus, s'inscrivant dans une articulation très riche entre bâti et cultures et permettant d'envisager des circuits courts de commercialisation.



Malgré les coupures occasionnées par les réseaux, les continuités de vallons permettent d'envisager des liens assumés entre Goussainville et Fontenay-en-Parisis, entre Louvres et le village de Puiseux-en-France, ou la mise en réseau du Thillay avec Roissy-en-France et Bouqueval.

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...). Gonesse qui s'est développée de part et d'autre du Croult est en mesure de valoriser et de mettre en réseau un certain nombre d'espaces publics en cœur de ville. Au Thillay, la promenade du Lac permet d'offrir un cadre urbain attachant dans une nappe pavillonnaire « incertaine » (peu variée, uniformisante). Dans les nappes pavillonnaires de Goussainville, Louvres et Fosses, un certain nombre de continuités vertes ou d'espaces enherbés liés à des bassins d'infiltrations suggèrent des espaces publics potentiels.

Dans la continuité des espaces publics urbains, il est utile d'associer les chemins ruraux conduisant aux éléments majeurs de la charpente naturelle. Le tracé de ces chemins permet le plus souvent de relier les unités urbaines entre elles.

Les ruisseaux forment également un potentiel de lieux intéressants à associer à ce réseau d'espaces publics. Leurs aménagements, si besoin à l'occasion d'un travail sur la gestion des eaux de ruissellement, sont à renforcer. Les bandes enherbées, les bassins d'infiltration sont ici également une occasion de traiter le paysage.

La gestion des eaux de ruissellement qui vient aujourd'hui s'ajouter aux programmes des espaces publics peut contribuer à l'animation du paysage (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.

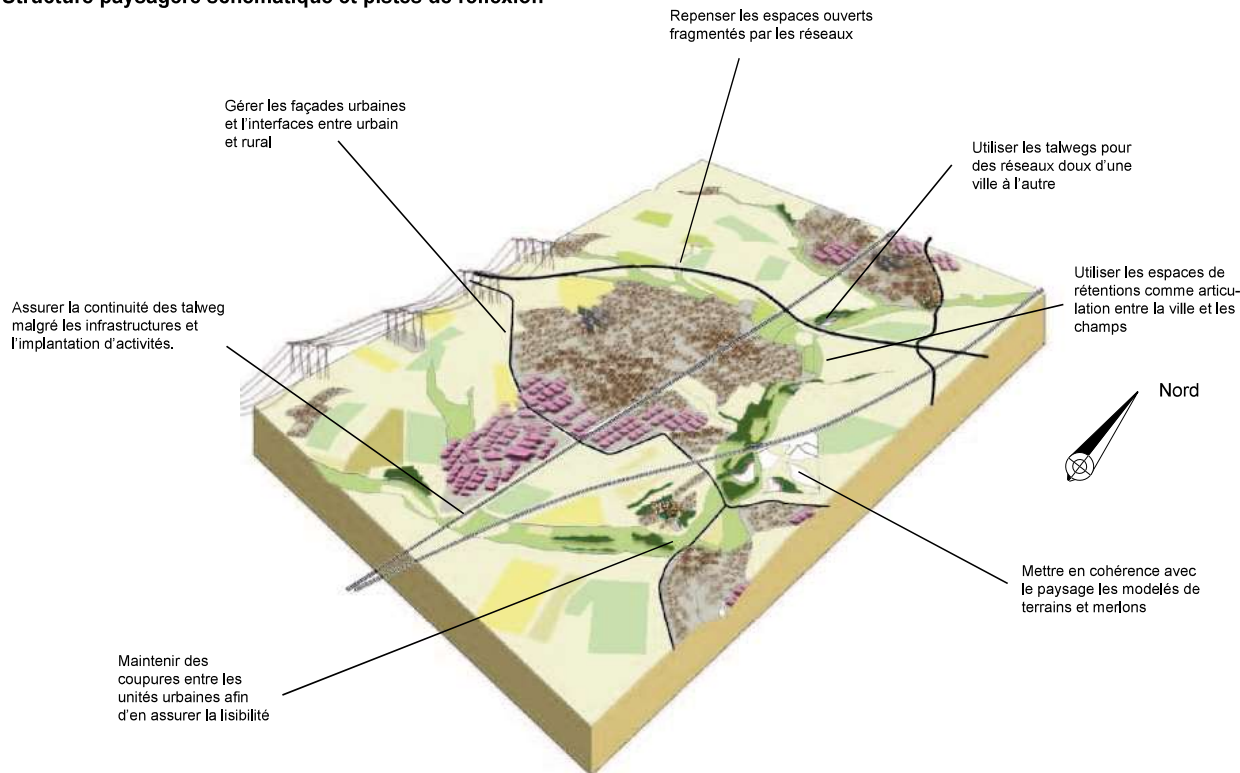
Les autres éléments naturels, ourlets boisés et forêts, marais, pelouses calcaires issues des déblais de constructions, etc. sont à l'occasion à intégrer à ces réseaux, à protéger et valoriser : les conditions d'accessibilité sont particulièrement à considérer pour permettre au public de bénéficier des éléments de paysage qui l'environnent.

Le patrimoine des parcs et jardins, souvent en lien avec les composantes paysagères, s'inscrit volontiers dans un projet de réseau d'espaces paysagers. Certains éléments peuvent être visés par une politique d'acquisition publique ou d'ouverture, ne serait-ce que visuelle, au public.

Sur les franges des agglomérations, un espace d'articulation est toujours intéressant à offrir aux habitants : une frange de ville constituée de jardins, vergers, prairies, voire d'équipements sportifs peut constituer une agréable promenade proche de chez soi et d'où l'on regarde le paysage environnant. Le dispositif permet également de fixer dans l'espace une limite à l'urbanisation et de contenir l'étalement urbain.

Les aménagements fonctionnels le long du Croult, qu'ils soient liés aux

Structure paysagère schématique et pistes de réflexion



installations de stockage de déchets inertes, aux infrastructures, à la gestion des crues, ou aux activités de ball-traps ont manqué jusqu'alors l'occasion de mettre en réseau ville et campagne. Ils représentent pourtant d'importants ouvrages qui interrogent tout autant l'idée de nature portée par l'agriculture que le cadre de vie des habitants.

Les bassins de rétention enherbés au fond des vallons qui ceignent Louvres, sont des réponses partielles au rapport qui peut s'instituer entre la ville et les champs.

Repenser les infrastructures comme éléments de couture urbaine

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.

Le motif des plantations d'alignements le long des voies est particulièrement efficace dans les secteurs de plateaux où il offre aux usagers un cadre agréable à la route, de l'ombre en été, et un premier plan qui valorise le dégageant des cultures. Vus

de l'extérieur, les alignements offrent à la fois la beauté des arbres qui se sont développés sans contraintes de volume et forment des motifs qui renforcent la lisibilité du territoire.

Les routes les plus récentes, y compris les déviations, peuvent faire l'objet de tels traitements. Une position des routes proche du terrain naturel favorise l'intégration au paysage et permet d'envisager des alignements jouant leur rôle d'axe de paysage. Les travaux de plantations d'alignement, le long des voies sont à encourager et à intégrer dans le budget des infrastructures nouvelles.

La voiture et les équipements extérieurs qui lui sont dédiés (voies et stationnements, chaussées en enrobé) ont pris une importance souvent trop grande et doivent laisser plus de place aux piétons, aux vélos, à la vie sociale, aux marchés, etc. ainsi qu'à la valorisation visuelle des espaces et à leur sécurité.

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

L'orientation, l'agencement des infrastructures, les gares sont à l'origine de cette unité de paysage. Si les gares ont favorisé un développement urbain en chapelet, la RD 317 favorise aujourd'hui un développement linéaire et continu au risque d'occulter toute la compréhension du contexte de l'unité dans la plaine.

Les infrastructures franchissent les vallées sans précaution. Les remblais qui entravent alors la continuité des vallons s'avèrent en partie responsables du morcellement des territoires et des difficultés de gestion et de fréquentation qui en découlent (difficultés d'exploitation agricole, enrichissement des vallons relégués, disparition du réseau secondaire, occupation illicite, recépage régulier des acacias sur les talus, nécessité d'ouvrages de rétention et de busage...). Le fossé de Gallais au nord de Goussainville et le vallon de Bouqueval au sud, sont deux secteurs fortement touchés par le morcellement des infrastructures. Leur configuration vis-à-vis des structures paysagères de vallées peut aussi bien créer des coupures et des occultations qu'être source d'enrichissement.

L'importance régionale, voire nationale, de ces ouvrages ne peut se passer d'une réflexion à l'échelle locale (intercommunale) afin de porter ces infrastructures au bénéfice de tous. Le remembrement des parcelles agricoles et des chemins d'exploitation, l'emprise et l'emplacement des échangeurs ou des franchissements de voiries douces engagent tout autant la cohérence du développement local que la pertinence du paysage traversé.

Particularité du secteur de Fosses - Surveilliers

Au Nord de l'unité, la proximité avec l'axe constitué par l'A 1 a institué une dynamique territoriale spécifique. L'agglomération constituée par Fosses, Surveilliers et Saint-Witz représente aujourd'hui un enjeu de territoire et de paysage unique. Ce secteur d'urbanisation en limite administrative de l'Oise et de l'Île-de-France, est susceptible d'organiser, par sa position de seuil, la bascule d'un territoire à l'autre. Cette situation de porte départementale est concrétisée (rendue lisible) sur l'A 1 par la présence des enseignes lumineuses et d'un restaurant en pont au dessus de l'autoroute. Le renforcement de l'image de porte, autant sur la RD 317 que sur l'autoroute A 1, constitue l'enjeu principal de ce secteur de développement. Cette porte, en position de balcon sur la très belle déclivité de la vallée de la Thève et les horizons Picards ordonne une ouverture sur des paysages beaucoup moins construits, que l'aménagement de la RD 317 gagnerait à révéler tel un seuil panoramique de premier plan.

Carte des enjeux

