



**HAL**  
open science

## Plan Paysage session 1 / Marne-la-vallée

Denis Delbaere, Frédéric Pousin, Corinne Jaquand

► **To cite this version:**

Denis Delbaere, Frédéric Pousin, Corinne Jaquand (Dir.). Plan Paysage session 1 / Marne-la-vallée. 2020. hal-03093920

**HAL Id: hal-03093920**

**<https://hal.science/hal-03093920>**

Submitted on 24 Nov 2021

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# PLAN PAYSAGE

séminaire itinérant

d'exploration

des paysages produits

par les plans nationaux

d'aménagement du territoire

**Session 1 / marne-la-vallée**

**Organisée en partenariat avec le séminaire *Usages de l'histoire et devenirs urbains* du Labex Futurs Urbains**

**Participants**

Babak Atashinbar, paysagiste (Centre Nazar, Téhéran)

Florine Ballif, urbaniste (IUP)

Anne Chatelut, architecte (ENSAPB)

Laurent Coudroy de Lille, géographe et historien (IUP)

Denis Delbaere, paysagiste (ENSAPL)

Valérie Dufoix (ENSAPB)

Solenn Guevel, architecte (ENSAPB)

Marc Frochoux, architecte (ETH Zurich)

Corinne Jaquand, historienne (ENSAPB)

Alexis Poulhès, ingénieur urbaniste (ENPC)

Frédéric Pousin, architecte (ENSAPB)

Valérie Theis, historienne (Université Paris Est)

Loïc Vadelorge, historien (Université Paris Est)

session 1 / marne-la-vallée

**3 TRANSECTS ENTRE LA MARNE ET L'A4**





# QU'EST-CE-QUE PLAN PAYSAGE ?

L'aménagement planiste du territoire conduit par l'Etat de 1950 à 1975 a suscité de nombreux plans et schémas directeurs, qui ont guidé et/ou inspiré le développement des métropoles françaises, et dont l'héritage demeure peu analysé. Pourtant, un demi-siècle après l'élaboration de ces stratégies ambitieuses, des bilans critiques pourraient en être aisément dressés. **PLAN PAYSAGE** engage une réflexion large sur l'efficacité des plans à partir de l'exploration concrète des espaces effectivement produits ou induits par le planisme. Le temps long joue ici un rôle aussi important que l'espace de la grande échelle, et épouse ainsi les formes du paysage que nous partageons, à la fois produit et contre-point des politiques d'aménagement du territoire.

Le planisme a recouvert des réalités différentes dans les pays qui l'ont mis en œuvre du fait de réalités culturelles et politiques spécifiques. Il s'agira aussi d'établir un dialogue entre diverses manifestations du planisme afin de faire ressortir leurs convergences et leurs divergences. La comparaison apportera une diversification des corpus appréhendés et un enrichissement des problématiques à construire. A travers son programme de travail **PLAN PAYSAGE** explore les relations entre la planification du territoire et la construction des paysages dans des termes renouvelés et à travers la diversité des échelles spatiales et des disciplines engagées (géographie, urbanisme, art urbain, aménagement, urbanisme planificateur et urbanisme de projet...).

**PLAN PAYSAGE** est donc :

- **un groupement de recherche** (GDR) en cours de constitution, dédié au planisme, à l'aménagement du territoire et au temps long du projet de paysage.
- **un séminaire itinérant** et ouvert à la dimension internationale. Le territoire national en France a connu une dizaine de grands plans d'aménagement du territoire, menés pour l'essentiel par les OREAM et les Missions interministérielles chargées de grands travaux d'aménagement régionaux. L'ambition de **PLAN PAYSAGE** est d'organiser pour chacun de ces plans une série de journées d'étude composées de :
  - séquences d'**exploration collective de terrains** représentatifs de la mise en œuvre du plan : des itinéraires variés sont proposés aux participants, afin de multiplier les explorations et de rendre compte ensuite du paysage lu à travers le Plan.
  - moments d'**étude du Plan et de son histoire**, dressant un état des lieux et faisant appel à des contributeurs, chercheurs et collectivités, capables de documenter l'histoire du Plan et de sa mise en œuvre.
  - temps de **conférence**, destinée à ouvrir la réflexion à l'international par l'exemple de planifications réalisées en différents points du globe.

Les manifestations de **PLAN PAYSAGE** sont ouvertes aux doctorants inscrits et aux étudiants de Master susceptibles de s'engager dans une thèse en relation avec les problématiques liées au planisme, à ses méthodes, à son actualité, à son évolution dans le contexte de la mondialisation.

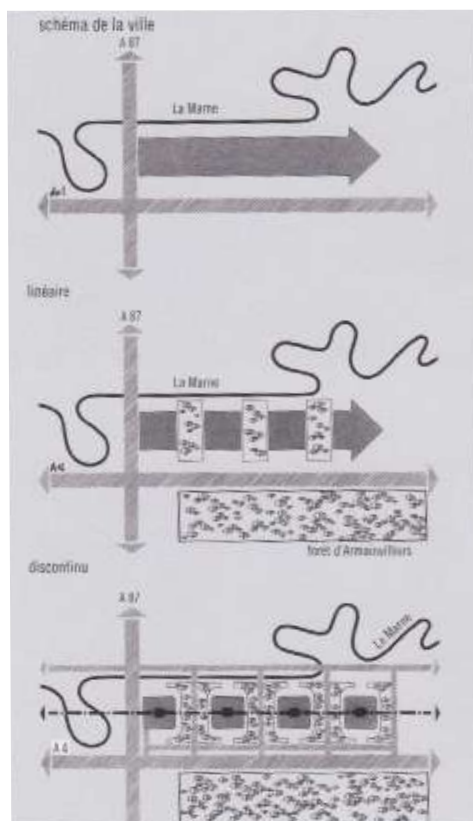
# OBJECTIFS ET DEROULEMENT DE LA SESSION



Marne-la-Vallée a été planifiée selon un axe Est-Ouest articulant des séquences urbaines et des séquences de coupures vertes. Ce procédé devait permettre à la fois un bon équilibre entre ville et espaces de nature, et une bonne gestion des phases de réalisation de la ville nouvelle. Ce fuseau Est-Ouest a été lui-même calé dans l'espace géographique de l'Est parisien entre deux axes parallèles Est-Ouest : le cours de la Marne au Nord, et le tracé de l'autoroute A4 au Sud.

Ce mode de structuration simple nous a conduit à imaginer un mode d'exploration du paysage adapté au cas de Marne-la-Vallée : une série de déplacements pédestres linéaires, ou transects, reliant du Nord au Sud la Marne et l'A4, et traversant de la sorte différentes séquences de la ville nouvelle. Ce mode de déplacement devrait s'avérer pertinent dès lors que l'ambition du plan était d'assurer une bonne liaison entre ces différentes strates paysagères que sont la rivière, la ville et ses infrastructures.

Sur cette base, la journée s'est déroulée de la manière suivante :



extrait des Cahiers de l'IAURP, n°21 (1970) in Picon A. & Orillard C. (dir.), *De la ville nouvelle à la ville durable. Marne-la-Vallée, Parenthèses*, 2012

9h / 13H  
EXPLORATION A PIED LE LONG DE  
TROIS TRANSECTS  
par 3 équipes de chercheurs de  
paysage, à partir des stations de  
RER «Noisy Champs», «Noisiel» et  
«Lognes»)

13H / 14H  
REPAS et IMPRESSIONS A CHAUD

14H / 16H  
SYNTHESE DE CHAQUE TRANSECT  
travail par groupes

16H / 17H30  
présentation de chaque transect à  
l'ensemble des participants  
BILAN SUR LES PROBLEMATIQUES  
DE PAYSAGE RELEVÉES

CONSIGNES AUX CHERCHEURS EN PAYSAGE :  
EXPLORER, RELEVER, COLLECTER, CONFRONTER

# LES DOCUMENTS UTILISES

Chaque équipe de chercheurs de paysage a été dotée d'une série d'extraits de plans issus des phases successives de conception de la ville nouvelle et de documents cartographiques d'archives sélectionné par Véronique Hattet (Cartothèque de l'IPRAUS).

C'est en cheminant au fil de ces plans que chaque transect a été composé, en adoptant une posture fictionnelle, volontairement naïve, mais susceptible d'élargir notre attention aux espaces produits :  
«Et si ce que nous avons sous les yeux résultait effectivement de ce qui a été planifié à l'origine?»

## TRANSECT 1 : A PARTIR DE LA STATION CHAMPS-SUR-MARNE



carte de Marne-la-Vallée / 2012 / Picon & Orillard



carte de l'urbanisation de Marne-la-Vallée / 1970 / Picon & Orillard



Shéma directeur du secteur 2 de Marne-la-Vallée / 1971 / Picon & Orillard



Trame et liaisons organiques du val Maubuée, 1970/ Cahier de l'IAURP/ 1970 / Picon & Orillard



TRANSECT 2 : A PARTIR DE LA STATION NOISIEL



carte de Marne-la-Vallée / 2012 / Picon & Orillard



carte de l'urbanisation de Marne-la-Vallée / 1970 / Picon & Orillard

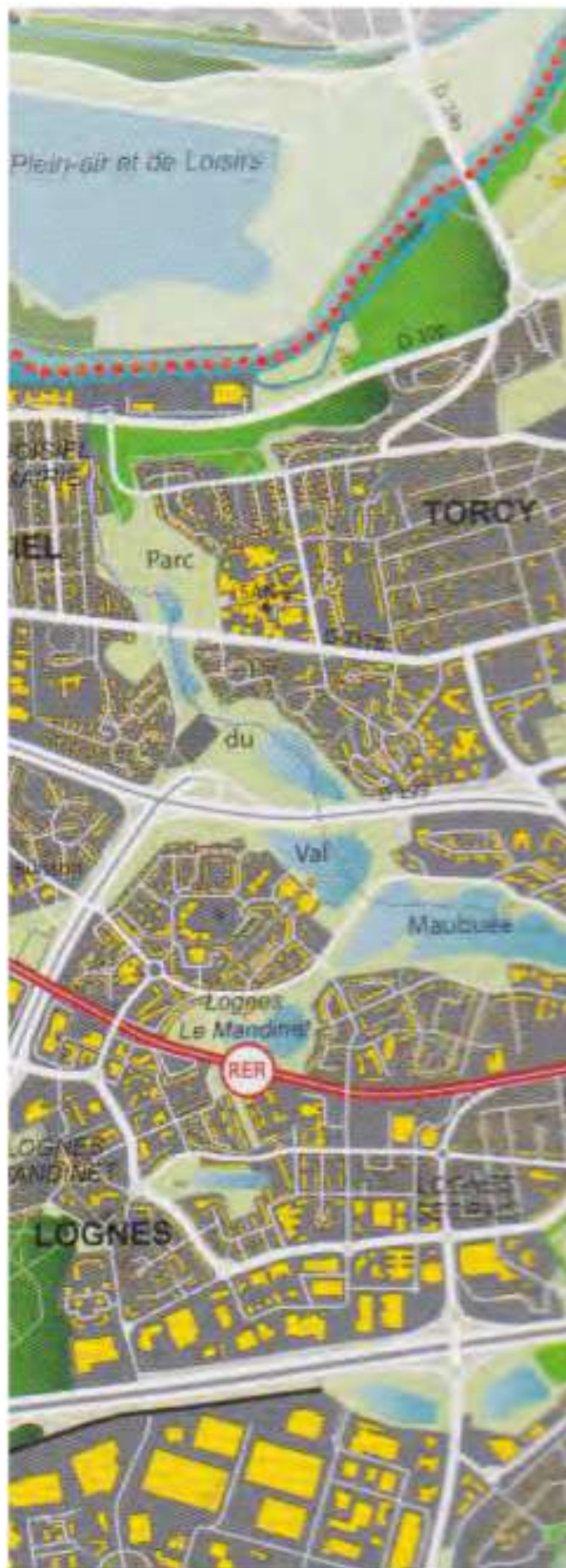


Shéma directeur du secteur 2 de Marne-la-Vallée / 1971 / Picon & Orillard



Trame et liaisons organiques du val Maubuée, 1970/ Cahier de l'IAURP/ 1970 / Picon & Orillard

TRANSECT 3 : A PARTIR DE LA STATION LOGNES



carte de Marne-la-Vallée / 2012 / Picon & Orillard



carte de l'urbanisation de Marne-la-Vallée / 1970 / Picon & Orillard



Shéma directeur du secteur 2 de Marne-la-Vallée / 1971 / Picon & Orillard



Trame et liaisons organiques du val Maubuée, 1970 / Cahier de l'IAURP / 1970 / Picon & Orillard

# transect n°1 : RER CHAMPS-SUR-MARNE



Le transect n°1 qui peut se représenter par une coupe Nord Sud a nécessité de cheminer à travers plusieurs séquences pour rejoindre d'abord la Marne au Nord, puis ensuite l'autoroute A4, au Sud. Ces séquences correspondent à des quartiers ou des équipements de la ville Nouvelle qui ont été réalisés à des périodes différentes de son édification.

La première que nous avons dénommée « coulée verte » matérialise une intention énoncée dans le schéma de trame verte et de liaisons organiques du Val Maubué (1970). Elle correspond peu à l'image d'une coulée verte dans la mesure où elle n'a pas véritablement de fonction de liaison. Cette séquence apparaît davantage comme un ensemble de cheminements au cœur d'espaces résidentiels comprenant des équipements de proximité. Il convient néanmoins de distinguer plusieurs composantes : mail, jardins urbains et espaces de jeux, pièces d'eau et aménagements paysagers composés sur le tracé de l'ancien ru de Nesles.

La voirie primaire Nord (liaison routière Est-Ouest de la ville nouvelle) constitue une entrave majeure à la continuité de cette « coulée verte » qui est assurée par un passage sous la voirie en jouant de la topographie du site. Installée sur les coteaux de Noisy, la coulée s'interrompt à la hauteur du boulevard de la République, mais visuellement le regard plongeant porte jusqu'à l'horizon, offrant ici un effet paysager calculé et remarquable.

La seconde séquence est constituée du tissu pavillonnaire qui s'est constitué dans l'entre deux guerres à partir du noyau villageois de Gournay. Il sépare la ville nouvelle de la Marne. Un centre commercial construit dans les 10 der-

## 1- la coulée verte



1- le mail

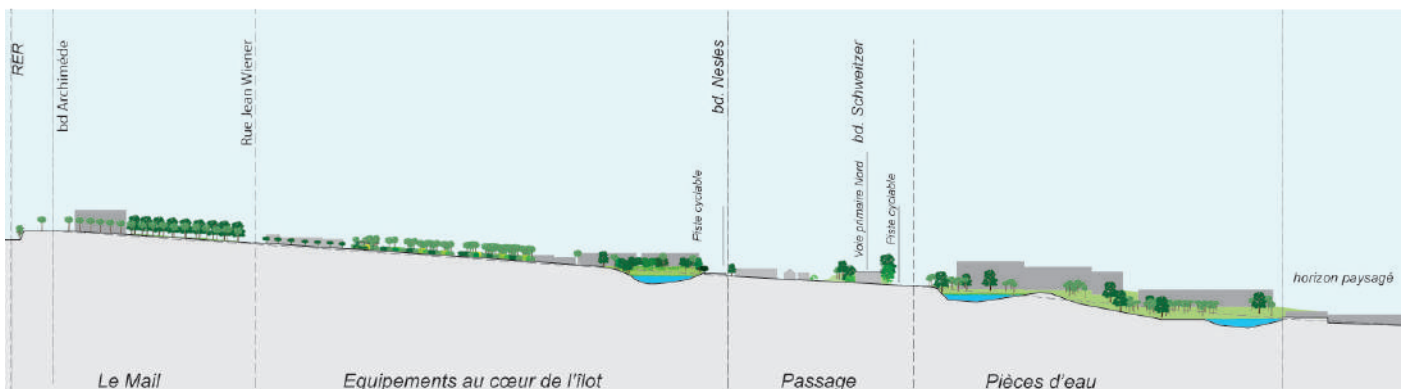
2- coeur d'îlot et équipements éducatifs



3- passage de la VPN

4- enchainement de pièces d'eau

5- horizon paysagé



Participants :

Anne Chatelut, Véronique Hattet,  
Alexis Poulhès, Frédéric Poussin, Valérie Theis

nières années assure la liaison entre les deux tissus et autant qu'une ressource commerciale, il constitue un paysage de signes caractéristiques de la ville commerciale.

La troisième séquence explore les envers de la ville nouvelle, ses lisères bâties et routières. Les espaces y sont peu amènes, voire hostiles aux piétons. Les espaces libres souvent en friches, peuvent néanmoins donner lieu à des activités non planifiées en lien avec les logements collectifs, telles que le jardinage. Il est à noter qu'une emprise de bretelle d'autoroute non réalisée constitue une véritable opportunité de projet qui permettrait de relier les quartiers existants de la ville nouvelle à la Marne.

La quatrième séquence s'organise autour de l'aménagement du boulevard urbain, le boulevard du bois de Grâce, qui offre des aperçus précisément sur le grand espace boisé au cœur de la ville nouvelle (le bois de Grâce).

La cinquième et dernière séquence traverse la cité Descartes, le campus de l'Université Paris Est, installée depuis 1983 sur la réserve d'espaces verts de la ville nouvelle, dans une perspective de densification. La persistance de l'espace forestier est sensible à plusieurs endroits du campus, tout comme les anciennes occupations y sont encore lisibles. La « Haute mai-

son », ancienne ferme domaniale est aujourd'hui la maison des étudiants et l'allée plantée qui y conduit continue de structurer le paysage du campus. Le frottement du campus et de l'autoroute donne lieu à une forme de ha ha paysager.

La hiérarchie des voiries en plan se vérifie peu dans la perception de l'espace, même si les infrastructures ferrées et autoroutières constituent des ruptures difficilement franchissables. La perception de la Marne est faible, l'arrivée à travers l'espace pavillonnaire ne l'annonce rien. Alors que les bords de Marne sont aménagés comme espace de promenade et de loisir.

La coupe permet de figurer la successivité des espaces, la topographie de la vallée, les principales formations végétales. Elle donne à lire la dimension verticale de l'espace, le lien entre le sol et le ciel. Ici, le sol n'est pas une donnée surfacique comme il peut l'être dans les plans et schémas, il est décrit dans sa morphologie, ses relations aux systèmes hydrauliques, aux systèmes végétaux, au bâti, aux infrastructures, et enfin à l'atmosphère. Elle rend compte de la trajectoire du transect et par là même de l'hétérogénéité des espaces traversés ainsi que de leur éventuelle porosité. Lire en coupe, dans l'espace concret, les plans d'aménagement opère un déplacement susceptible de faire émerger de nouvelles questions.

## 2- le lotissement pavillonnaire en bord de Marne



6- supermarché / rond-point

7- quartier pavillonnaire



8- bords de Marne

9- retour vers le centre de Gournay



# Transect n°1

## 3- lisières routières



10- accès et parking

la friche

## 4- boulevard urbain



11- la nouvelle avenue



11- accès au bois de Grace

12- la ligne verte du RER

## 5- le campus



13- le campus

14- l'entrée du campus par l'autoroute



15- la pépinière d'entreprise

16- horizon au delà de l'autoroute

17- allée plantée





# transect n°2 : RER NOISIEL



Plan Delagrave, 1728 env. (Source APUR Portail Cassini)



Minutes de la Carte d'Etat Major, 1818-24. (Source Géoportail)



Carte topographique des environs de Paris, SGA, 1906. (Source géoportail)

Le parcours retenu pour le transect n°2 s'étend du nord au sud depuis les berges de la Marne (cote 42) jusqu'à l'autoroute A4 qui est située sur le plateau de Lognes (cote 107).

Il traverse ainsi trois grandes infrastructures, globalement parallèles à la Marne, qui modifient ponctuellement la topographie :

- La départementale D199, passant en tranchée dans le secteur de Noisiel
- La trémie du RER A, recouverte par une dalle au niveau de la gare
- L'autoroute A4, construite à niveau dans la forêt de la Grange

Un urbanisme de secteurs décline sur ce site des programmes résidentiels aux morphologies variées (collectifs en continu ou en plots sur des îlot ouverts, habitats intermédiaires, lotissements groupés).

Le grand paysage est caractérisé au nord par la présence de deux parcs historiques ouverts au public: parc à la française de Champs-sur-Marne et parc à l'anglaise de Noisiel. Ils s'étendent sur les coteaux plongeant vers la Marne et ouvrent à des vues sur la berge opposée. On y distingue une zone pavillonnaire partiellement dissimulée par des coteaux boisés et, plus loin, des collines campagnardes. Au sud du parcours, s'étend le massif forestier du Bois de la Grange (anciennement Bois de Lognes) qui est traversé à niveau par l'autoroute A4 infranchissable à cet endroit. Deux ensembles patrimoniaux s'inscrivent dans ce paysage: en bordure de la Marne, la chocolaterie Meunier avec, dans la dépression du Val Maubée, sa cité patronale, et, au sud-est, sur le plateau de Lognes, la ferme du Buisson.

La maîtrise d'ouvrage de Marne-la-Vallée a manifestement eu la volonté de valoriser ce patrimoine industriel et rural. L'extension urbaine moderne n'a pas effacé les tracés des anciens domaines aristocratiques mais, au contraire, les a prolongés et transformés en espaces publics majeurs, ponctués de nouvelles placettes dans une composition urbaine d'ensemble.

Implantés perpendiculairement à la Marne, deux anciennes allées forestières rectilignes participent ainsi du maillage primaire de la ville nouvelle qui lui-même réticulé de façon souple et ordonne des voies secondaires.

- A l'ouest, l'allée centrale du parc de Champs se prolonge vers le sud par l'avenue Victor Hugo/rue Paul Bert jusqu'à la D199, puis dérive en baïonnette par le cours du Luzard en suivant les traces de l'ancien mur de clôture du parc du bois du même nom (carte topographique de Paris et ses environs, 1906) ; ce tracé s'achève dans la figure circulaire de la place Pablo Picasso.
- A l'est, la Grande Allée des Bois (ancienne allée forestière ou Grande Avenue des Bois) débute à la grille du parc de Noisiel. Elle est aménagée en mail piéton sur 5 km puis en allée sablée qui s'interrompt sur l'autoroute A4.

La promenade en transect a emprunté la Grande Allée des Bois, avec des incursions dans les îlots et rues adjacentes, l'objectif étant d'en relever les qualités paysagères et structurantes pour l'urbanité du quartier, tant du point de vue spatial que des ambiances et de la qualité végétale. En observant :

- La façon dont ce mail piéton rencontre les infrastructures routières et ferroviaires est-ouest (la voie rapide ou départementale D 199, la tranchée du RER, l'autoroute A4), ainsi que les voies de circulation de transit qui leur sont parallèles (cours du Château, avenue Forestière) et les autres voies secondaires est-ouest (Allée Jean-Paul Sartre, Cours du Luzard).
- Les plantations et le mobilier urbain au regard des usages et du confort attendus pour un espace de promenade et de détente. La présence éventuelle de lieux de convivialité, cafés, petits équipements et jeux d'enfants.
- La relation du mail au tissu urbain adjacent ; le rapport aux RDC, aux entrées et pieds d'immeubles qui composent les grands îlots d'habitation.
- Sa relation spatiale et fonctionnelle aux autres centralités du quartier, notamment sa liaison aux voies de circulation principale et aux équipements publics et commerciaux.

On distingue ainsi sur l'axe de la Grande Allée des Bois quatre séquences du nord au sud :



(A, B, C)

### Séquence 1 – du Parc de Noisiel à la départementale D199

La Grande Allée des Bois débute face au portail ouvragé du parc de Noisiel (Fig.A) par une figure en demi-lune que l'on retrouve sur les plans historiques. Celle-ci a été réaménagée avec un jardinage contemporain pour intégrer une rampe piétonne qui donne accès au parc par un tunnel aux murs en moellons qui passe sous le Cours du Château (Fig.B et C). Les deux blocs d'immeubles donnant sur le parc répondent à un agencement volumétrique cubique sans relation avec la figure en demi-lune, l'un avec des toitures en pente, l'autre avec des toitures terrasses. Avec de faibles ouvertures sur le parc, ils n'ont manifestement pas été conçus pour valoriser la vue sur lointain (Fig.D). Ils appartiennent à deux îlots à l'architecture différente et dont les cages d'escalier sont desservies par l'intérieur. Celui de gauche est une copropriété avec un cœur d'îlot surélevé en raison d'une galette-parking. Son jardin sur dalle est soigné, mais libre de tout aménagement appropriable (Fig.E). Celui de droite est d'un standing moindre, sans doute du logement social, avec du stationnement en surface.



(D)

Au début du parcours, le mail est composé de grands arbres. Ce qui frappe, et qui se confirmera sur l'ensemble de l'axe, c'est l'absence de banc et la faible relation entre les façades et le mail. Quelques porches donnent sur l'intérieur des îlots où se trouvent les entrées principales des immeubles. Les rez-de-chaussée sont soit de plain-pied soit légèrement réhaussés vis-à-vis du mail. Certains appartements en rdc disposent de ce côté de jardinets clôturés par des murets. Ils sont qualifiés spatialement comme un jardin arrière et montrent des traces d'appropriation dans ce sens (Fig.F).



### Séquence 2 – De la départementale D199 à la station du RER Noisiel

La Grande Allée des Bois s'interrompt au passage de la départementale en tranchée où elle n'est plus matérialisée que par une passerelle. Puis elle reprend avant de se rétrécir pour passer au dessus d'une voie de circulation secondaire (Fig.G). Sur la gauche de l'Allée (vers l'ouest) donne l'issue de secours d'un centre commercial dont l'entrée principale est placée sur une rue parallèle.

(F, G, H, E)

Sur le côté est, la cour d'une école élémentaire donne, à cette heure de la journée, un peu d'animation. Des jeux d'enfants ont été aménagés sur le mail en continuité visuelle avec la cour d'école. C'est le seul aménagement pour jeunes enfants que nous rencontrerons sur l'espace public. Un peu plus loin, une placette carrée marque l'axe de la Grande Allée. Les immeubles donnant dessus semblent indifférents à cette figure urbaine : les RDC sont aveugles, sans usages (Fig.H). Cette situation urbaine a priori avantageuse n'a pas été non plus exploitée dans la volumétrie des immeubles et les ouvertures en façade. Leur pauvreté architecturale suggère du logement social. Cette placette attire tout de même quelques femmes en raison de la proximité des jeux d'enfants qu'elles surveillent. Elles sont assises sur des plots et bavardent. Il n'y a pas de banc.

Les immeubles de facture post-moderne qui bordent la fin du mail sont d'une certaine qualité, mais il n'y a pas de hall d'entrée visible depuis l'espace public. La plupart sont des copropriétés (panneaux de vente) avec parfois au RDC des appartements en duplex. Avec sa volumétrie alternant brique et enduit, un des derniers immeubles sur la droite fait penser au style de l'AUA. Sur le socle surélevé – sans doute en raison d'un parking semi-souterrain, les appartements en RDC disposent de petits lopins dont le statut de « jardin de derrière » est renforcé par des cabanes en béton dessinées avec soin et couplées deux à deux. Il semble que ce soient des cuisines et des pièces secondaires qui donnent sur le mail, car des fenêtres en bandeau et des loggias utilitaires caractérisent la façade (Fig.I).



(I)



(J)

### Séquence 3 – de la station du RER Noisiel à l’avenue Forestière

La Grande Allée des Bois s’interrompt au passage de l’allée Jean-Paul Sartre qui longe la ligne de RER en tranchée. Une esplanade aménagée en dalle dessert l’entrée/sortie du RER. Malgré la discontinuité paysagère, l’ambiance est agréable : une pergola entoure la placette qui est surélevée de quelques marches à l’abri de la circulation. Un banc en bois continu court tout autour. C’est une halte appréciable pour s’orienter ou se reposer avant d’aller plus loin. A noter un linéaire commercial à l’arrière de la station, avec un café-brasserie traditionnel sur l’allée Jean-Paul Sartre et une sandwicherie de l’autre côté. Ce sont les deux seuls cafés où l’on puisse s’asseoir que nous avons rencontrés.



(K)

Au sud de la station RER, le mail planté s’élargit sur la gauche par une figure urbaine en forme de croissant (**Fig.J**). La volumétrie du grand îlot qui le borde est d’un ordonnancement symétrique travaillé par des ressauts de part et d’autre d’un grand porche ; les halls d’entrée ne sont cependant pas visibles depuis le mail. Des parkings couverts ou en surface occupent presque tout l’intérieur de l’îlot. Dans la profondeur, se trouvent des barres d’immeubles plus simples, sans doute du logement social, ainsi qu’un équipement de quartier qui n’est pas visible depuis le mail. Les appartements en RDC des immeubles en copropriété, donnant sur le mail, comportent des jardinets de plain pied sur lesquels s’ouvrent les baies coulissantes de séjours. Ils sont séparés de la promenade plantée par une double rangée de buissons encadrant un chemin piétonnier. Là aussi, les jardinets sont appropriés comme s’ils se trouvaient à l’arrière d’une maison.



(L)

De l’autre côté, sur la droite, un groupe scolaire à l’architecture d’inspiration kahnnienne (baies en ‘trous de serrure’) s’étend tout du long. Cependant ses baies n’offrent que de faibles ouvertures sur le mail ; l’entrée du groupe scolaire se faisant à l’intérieur de l’îlot (**Fig.K**). On y accède depuis le mail par un petit passage.

Deux bancs seulement dans cette séquence, laquelle s’interrompt au passage à niveau de l’avenue Forestière par l’intermédiaire d’un parterre de fleur et de barrières anti-motos

(**Fig.L**).



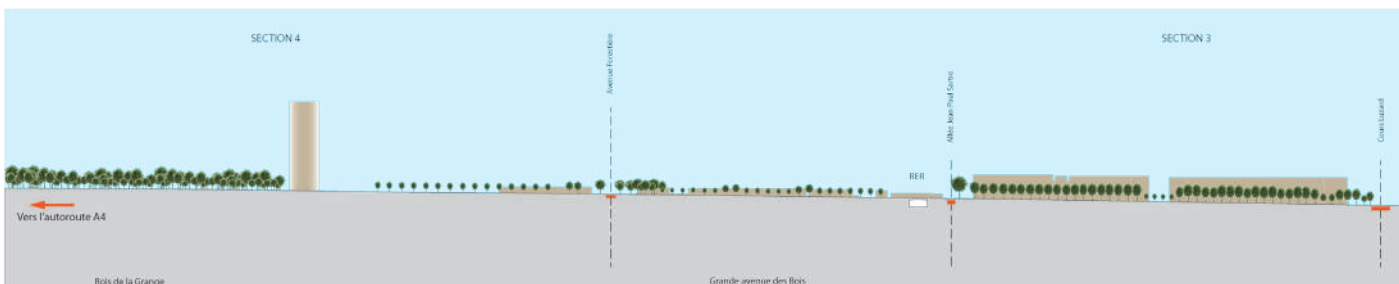
(M)

### Séquence 4 – De l’avenue Forestière à la lisière du bois vers l’autoroute A4

Reprise du mail dans une figure en demi-lune sur laquelle donnent à gauche l’entrée d’un lycée et à droite la clôture d’un équipement sportif. Le mail là perd de sa vitalité végétale car il est transformé en parking paysagé avec des arbres de taille réduite. La pelouse centrale fait place à une voie goudronnée qui dessert de chaque côté des stationnements en peigne. L’ensemble est toutefois bien entretenu. Un petit fossé sépare de l’équipement sportif (un stade) qui comporte une modeste entrée sur le mail. En face se déploie la façade d’un lycée de facture moderne avec un certain nombre de parois en pavés de verre. Au milieu, une fente donne à voir la cour du lycée, puis une grande baie vitrée oriente le regard vers un patio intérieur encadrant un arbre. On peut juger qu’il s’agit d’une relation intentionnelle entre une architecture publique et le mail.

Après le lycée et le stade, l’axe passe sur un saute-mouton et se transforme dans le bois en allée sablée. Deux grands châteaux d’eau cylindriques conçus par l’architecte Christian de Porzamparc marquent de façon monumentale l’orée de la forêt et délimitant symboliquement l’extension bâtie de la ville nouvelle (**Fig. M,N,O**).

La forêt démarre de façon abrupte sans la masse végétale d’un taillis intermédiaire (**Fig. P**). L’allée forestière bute plus loin sur l’autoroute A4 à niveau. Dans les fourrés, la trace d’un campement précaire abandonné.



## Conclusion – Transect n°2

Le diagnostic paysager et morphologique de Noisiel met en évidence la superposition de deux paradigmes de la ville contemporaine qui n'ont pas trouvé de compromis sur le site :

- Des tracés urbains post-modernes qui composent l'espace public par des figures géométriques, avec l'intention de générer des façades urbaines.
- Un urbanisme de secteurs qui fabrique un maillage viaire primaire et des macro-lots, sans redécoupage parcellaire.

Le principal manque de qualité concerne la non exploitation de l'espace public paysager pour conférer un « adressage » aux bâtiments. Sur le mail de la Grande Allée, le paradigme post-moderne aurait du générer des façades urbaines avec des halls d'entrée et des entrées individualisées pour les appartements en rdc. C'est sur ce mail qu'auraient du se positionner les programmes ouverts au public, comme les magasins, cafés, les petits équipements, notamment à l'angle des voies qui le coupent.

A l'échelle domestique, les cœurs d'îlots génèrent peu d'espaces communs réellement appropriables pour la détente, la promenade ou les jeux d'enfants. Qu'ils soient composés d'immeubles ouverts ou en alignement, les grands îlots sont introvertis sur l'intérieur à la fois pour les accès automobile aux parkings et pour les accès piétons vers les cages d'escalier. Par ailleurs, le positionnement des petits équipements de quartiers en coeur d'îlots multiplie les cheminements piétons sur le domaine privé au détriment de l'intimité des appartements en rez-de-chaussée et des espaces verts résidentiels communs.

A quelques rares exceptions, les vues depuis les appartements sur les espaces paysagers, le parc de Noisiel, le mail de la Grande Allée ou le bois, sont faiblement exploités ce qui obère la valorisation immobilière (1). Un 'retournement' programmatique des immeubles vers ces espaces publics paysagers, avec une meilleure exploitation des vues, serait souhaitable. Mais la mutation du bâti social ou en copropriété est peu probable en raison de la faible malléabilité du parcellaire et des typologies.

Un compromis aurait-il pu être possible entre ces deux paradigmes? La question s'est-elle d'ailleurs posée dans le contexte de la maîtrise d'ouvrage de l'époque? Lors de la construction des villes nouvelles, l'absence de parcellaire dans les macro-lots avait été critiquée, certains la rendant responsable du manque d'urbanité. Les architectes Patrick Céleste et Nicolas Soulier, en charge du quartier St-Christophe à Cergy Pontoise, avaient ainsi émis l'hypothèse que l'alliance entre les ingénieurs et le lobby BTP était à l'origine du surdimensionnement des réseaux d'adduction en eau potable et en assainissement, lequel aurait engendré un zonage de secteurs de taille conséquente sans redécoupage possible (2). Selon cette théorie, l'ingénierie de l'aménagement prédominante aurait nui à la programmation d'une architecture urbaine.

Si l'on voulait approfondir le 'diagnostic' paysager de Noisiel – exploré en surface lors de cette promenade, un retour à l'histoire de la maîtrise d'ouvrage par ses archives serait nécessaire pour revenir sur les attendus du projet et leur mise en oeuvre du point de vue de l'architecture, du paysage et de l'ingénierie. Il faudrait réexaminer les fondamentaux idéologiques de l'époque, c'est-à-dire les « valeurs intentionnelles » véhiculées, ainsi que les étapes d'intervention des différentes sphères professionnelles qui ont été convoquées pour l'urbanisation de ce secteur de Marne la Vallée.



(N)



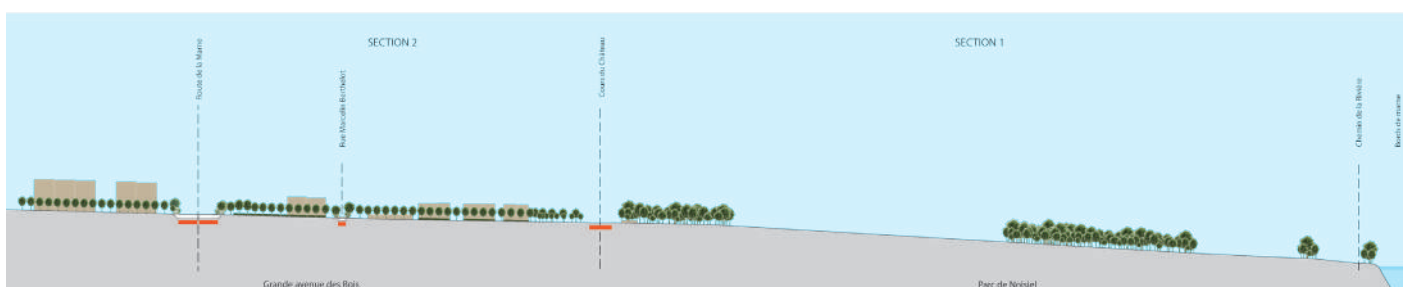
(O)

(1) Ce qui va à l'encontre de savoir faire répandus, notamment dans le monde anglo-saxon, voir : Nolen, John & Hubbard, Henry V., *Parkways and Land Values*, Cambridge, Harvard University Press, 1937.

(2) Patrick Céleste, Nicolas Soulier, « Un îlot à Cergy-Pontoise », *AMC. Architecture mouvement continuité*, n°8, juin 1985, 46-54.



(P)



## transect n°3 : RER LOGNES

La démarche suivie a consisté à partir sur le terrain sans autre consigne que de rallier les berges de la Marne depuis la station de RER, puis de redescendre vers le Sud jusqu'à rejoindre l'A4. Pour ce faire, nous nous sommes laissés guider par les aménités du paysage, longeant les routes lorsqu'il n'y avait pas d'alternative, les quittant pour emprunter une piste cyclable ou une allée piétonnière lorsqu'elles nous apparaissaient et qu'elles semblaient nous diriger dans la bonne direction.

Le parcours présente donc des discontinuités parfois importantes, et des passages parfois pénibles, par exemple lorsqu'il a fallu contourner l'échangeur autoroutier, dont on mesure mieux ici l'emprise! Toutes ces expériences sont autant d'informations physiques, corporelles, que nous avons sollicitées ensuite pour construire la carte de notre itinéraire...

### LES CHERCHEURS DE PAYSAGE :

- Babak Atashinbar (Paysagiste, Centre Nazar, Téhéran)
- Laurent Coudroy de Lille (Urbaniste, Institut d'Urbanisme de Paris)
- Denis Delbaere (Paysagiste, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Lille)
- Valérie Dufoix (Sociologue, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville)
- Solenn Guevel (Architecte, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville)
- Loïc Vadelorge (Historien, Université Paris XIII)
- Luis Antonio Fernandez Cardoso (Architecte /Brésil)



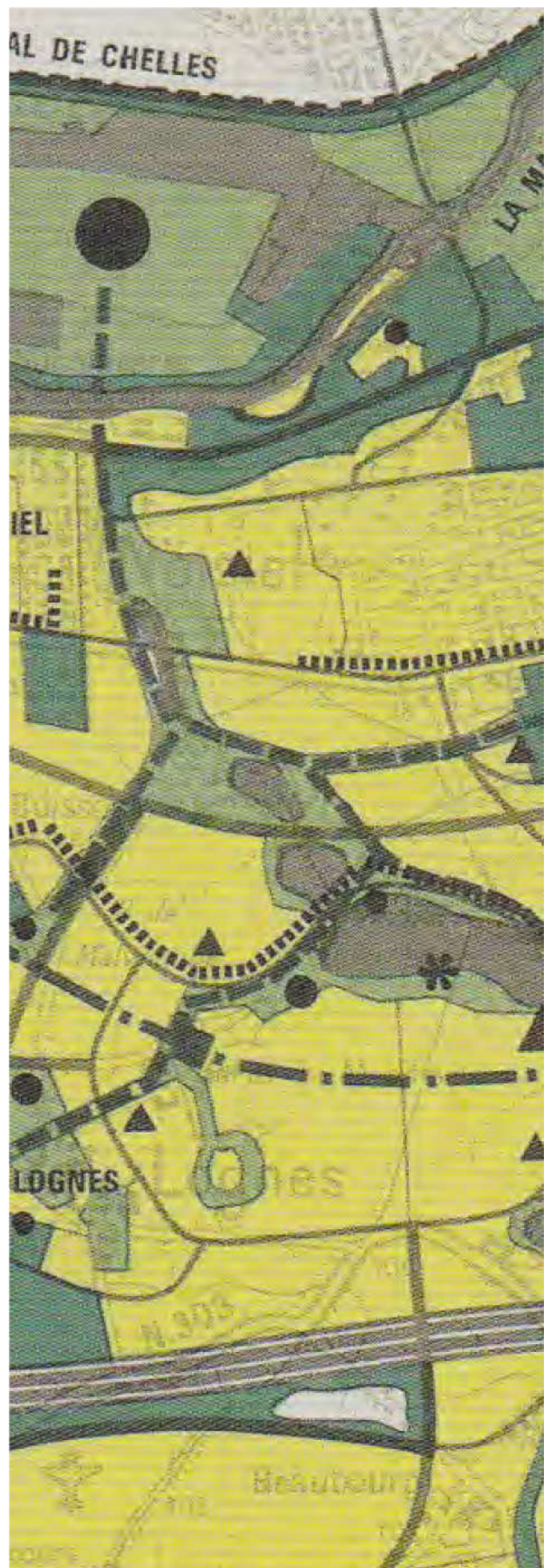


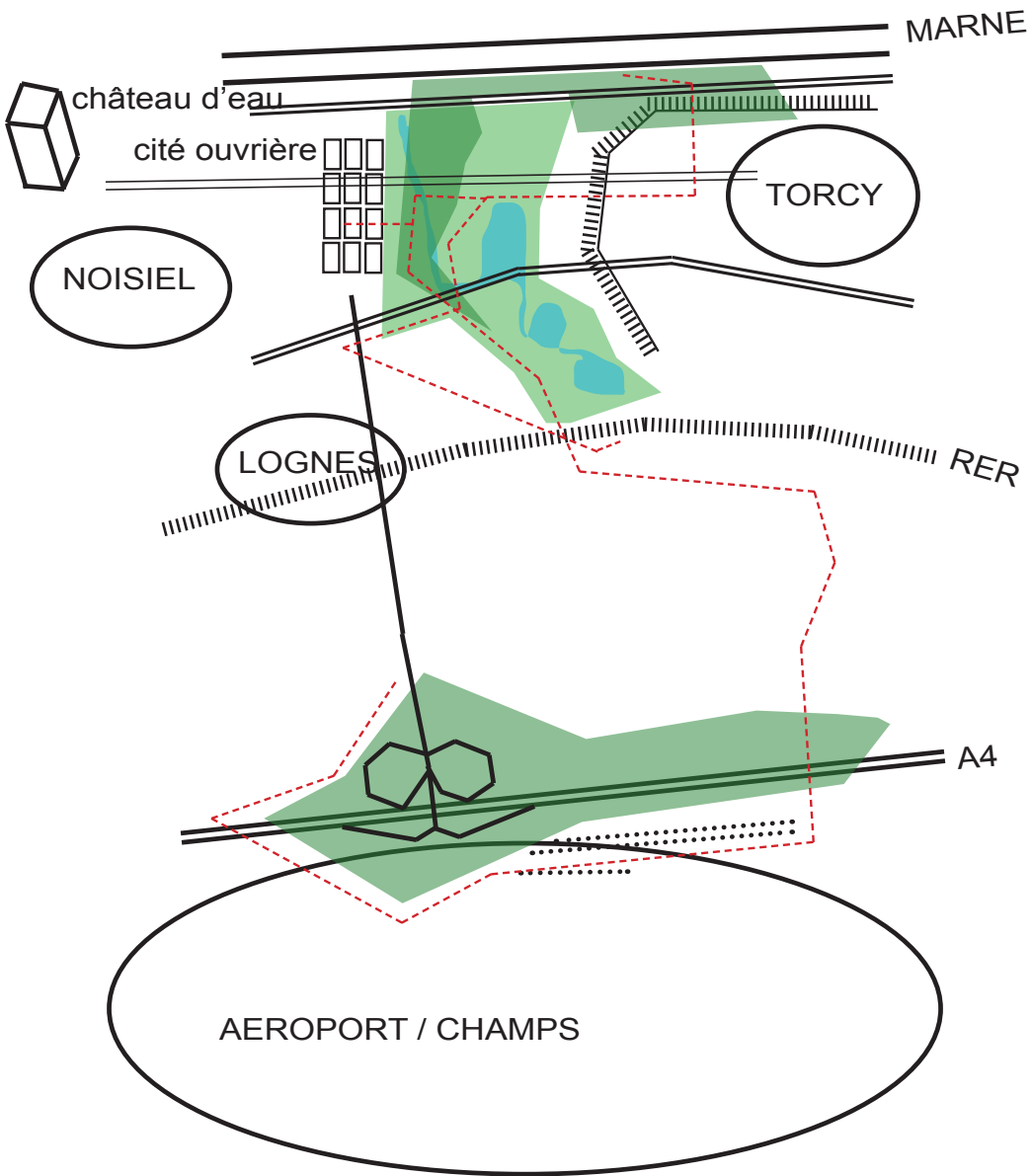
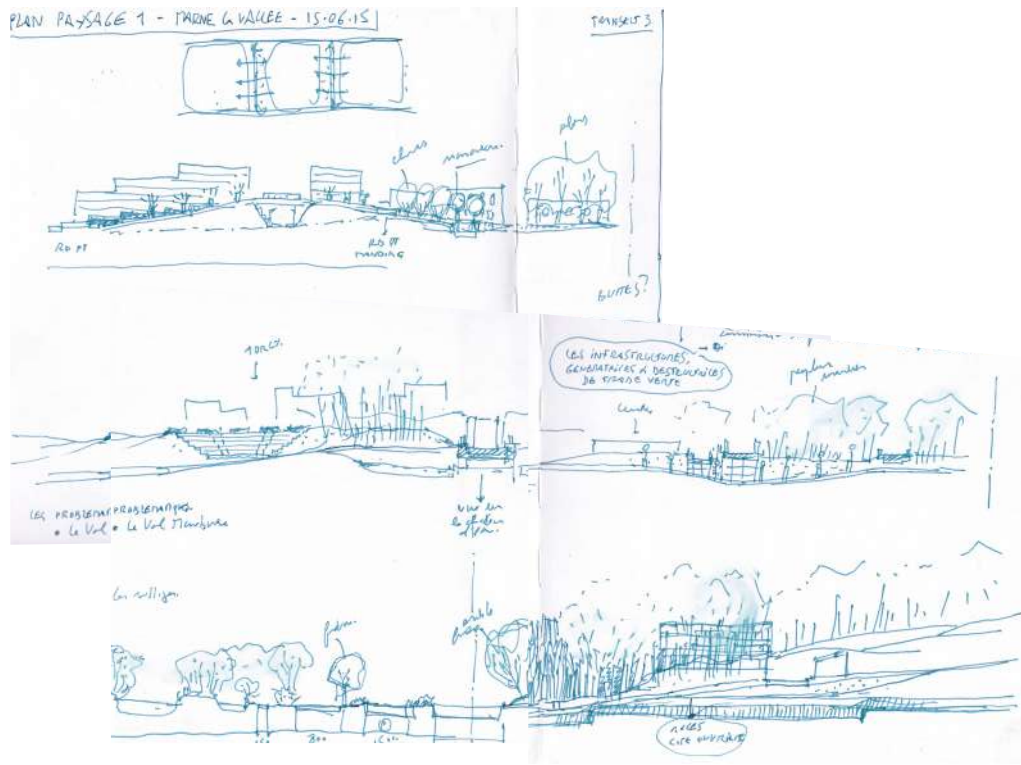
## transect n°3 : RER LOGNES

La construction de la carte du parcours ci-contre s'est basée sur le croisement de plusieurs éléments. Premièrement, en s'appuyant sur les desins et coupes réalisées chemin faisant, il a été possible d'installer les moments essentiels du parcours, mais aussi de mettre en évidence les espaces d'articulation et de rupture. Deuxièmement, nous avons mis cette transcription sans échelle en relation avec l'un des documents de planification produits lors de la construction de la ville nouvelle (extrait ci-dessous). La comparaison des deux met en évidence certains écarts autant que certaines récurrences, que nous pouvons considérer comme les valeurs effectivement produites dans le paysage par le Plan.

**IMPRESSIONS /** le parcours continu prévu sur les plans présente des ruptures. Mais ça donne aussi un rythme agréable et comme les gens du coin connaissent très bien ces passages, ils doivent moins percevoir ces discontinuités / c'est malgré tout la voiture qui domine : la signalétique n'est faite que pour elle et les pistes cyclables sont peu avenantes / un urbanisme original, différent à Lognes, Noisiel et Torcy / Dès qu'on sort des périmètres de ZAC, on sent les ruptures d'espaces / la vue sur le château d'eau de Portzamparc est un vrai événement / les espaces publics des noyaux villageois initiaux ont été oubliés et sont peu et mal aménagés / le parc du Mandinet est bien entretenu, c'est un endroit magnifique, qui s'offre à tous depuis le RER / bien qu'on soit en ville, la densité est faible, elle dépasse rarement le R+2 / Le parcours de l'eau est très irrégulier. Il y a des moments forts, mais aussi des discontinuités qui empêchent la relation à la Marne / La Marne n'entre pas dans le paysage de la ville : on la découvre au dernier moment / comme les voies secondaires sont souvent peu maillées entre elles, on est obligé de rester le long des voies principales, qui ne sont pas très agréables, quand on veut faire de longs parcours / On est peu invités à pénétrer à l'intérieur des îlots / la protection acoustique par les écrans fonctionne bien : on est étonné de la diversité et souvent de la qualité des ambiances sonores, qui se succèdent en séquences très saccadées...

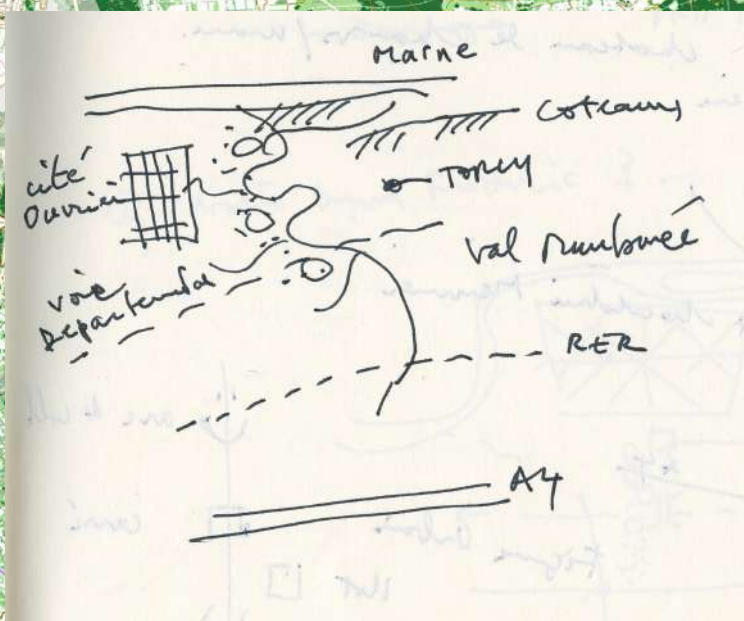
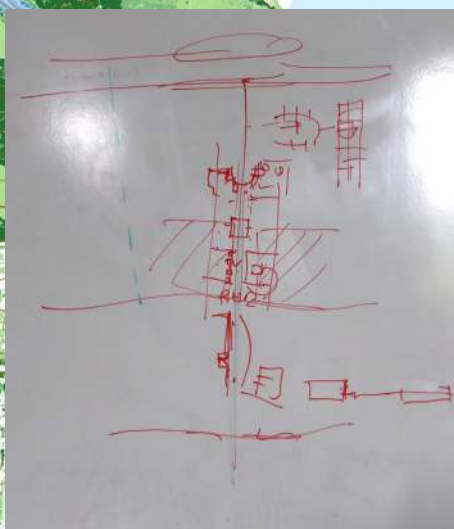
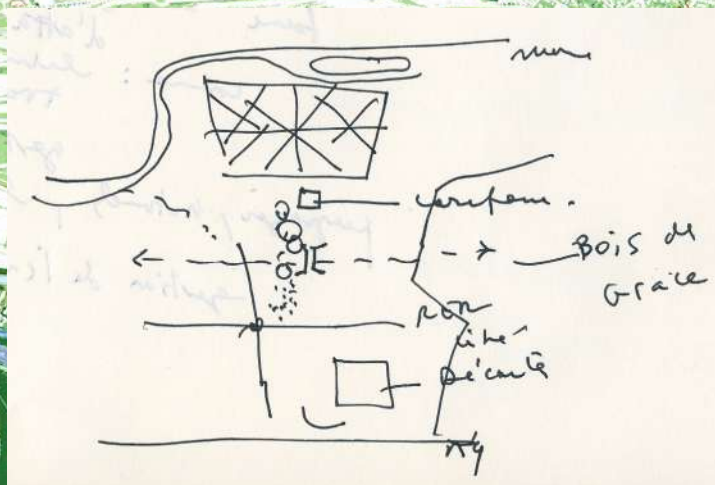
**PROBLEMATIQUES /** L'insertion des infrastructures de transport, généralement peu étudiée, cause de nombreuses ruptures. Ainsi, deux échelles entrent en percussion : la grande échelle des infrastructures et celle des micro-lieux. Mais ces ruptures peuvent aussi avoir une valeur positive (scansion des parcours, effets de passages, de seuils), et il arrive aussi que les infrastructures génèrent des effets de continuité qui, eux, n'avaient pas été planifiés : continuité des horizons boisés par les plantations autoroutières, création d'un réseau de pistes cyclables demandé par les habitants, et qui est finalement devenu un réseau piétonnier qui supplée aux imperfections du maillage général / Les aménageurs de la ville nouvelle voulaient relier les noyaux villageois entre eux pour former une agglomération cohérente. Ils y ont échoué, le système de voirie montre bien que chaque commune a maintenu ses propres entrées et que rares sont les perspectives qui unifient le paysage d'un village à l'autre. Du coup, les continuités sont assurées par les plantations le long des voies.







# RESTITUTION : Débats autour des trois transects



# OUVERTURES....

La restitution a fait émerger trois situations paysagères très différentes

Les intentions lisibles dans le plan directeur se sont concrétisées dans des tissus urbains, des voiries et des entités naturelles qui n'ont pas fait l'objet d'une même ambition paysagère.

Dans le transect 1, les aménagements paysagers sont à l'échelle des îlots et du traitement des espaces publics.

Dans le transect 2, les ambitions s'appuient sur la mise en valeur des tracés historiques. L'échelle architecturale n'en profite pas.

Dans le transect 3, le paysage est fondé sur une structure fragmentaire, mais liée organiquement autour du vallon.

Plusieurs pistes pour approfondir la connaissance qui se dégage de la lecture des paysages traversés :

- Remonter dans les archives afin d'expliquer la différence des conceptions
- Analyser les discours explicites de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'oeuvre
- Mesurer les écarts entre les documents de conception et d'exécution
- Mieux connaître les usages programmés et réels





conception et  
réalisation :

Denis Delbaere  
Véronique Hattet  
Corinne Jaquand  
Frédéric Poussin  
pour  
PLAN PAYSAGE /  
Janvier 2016

