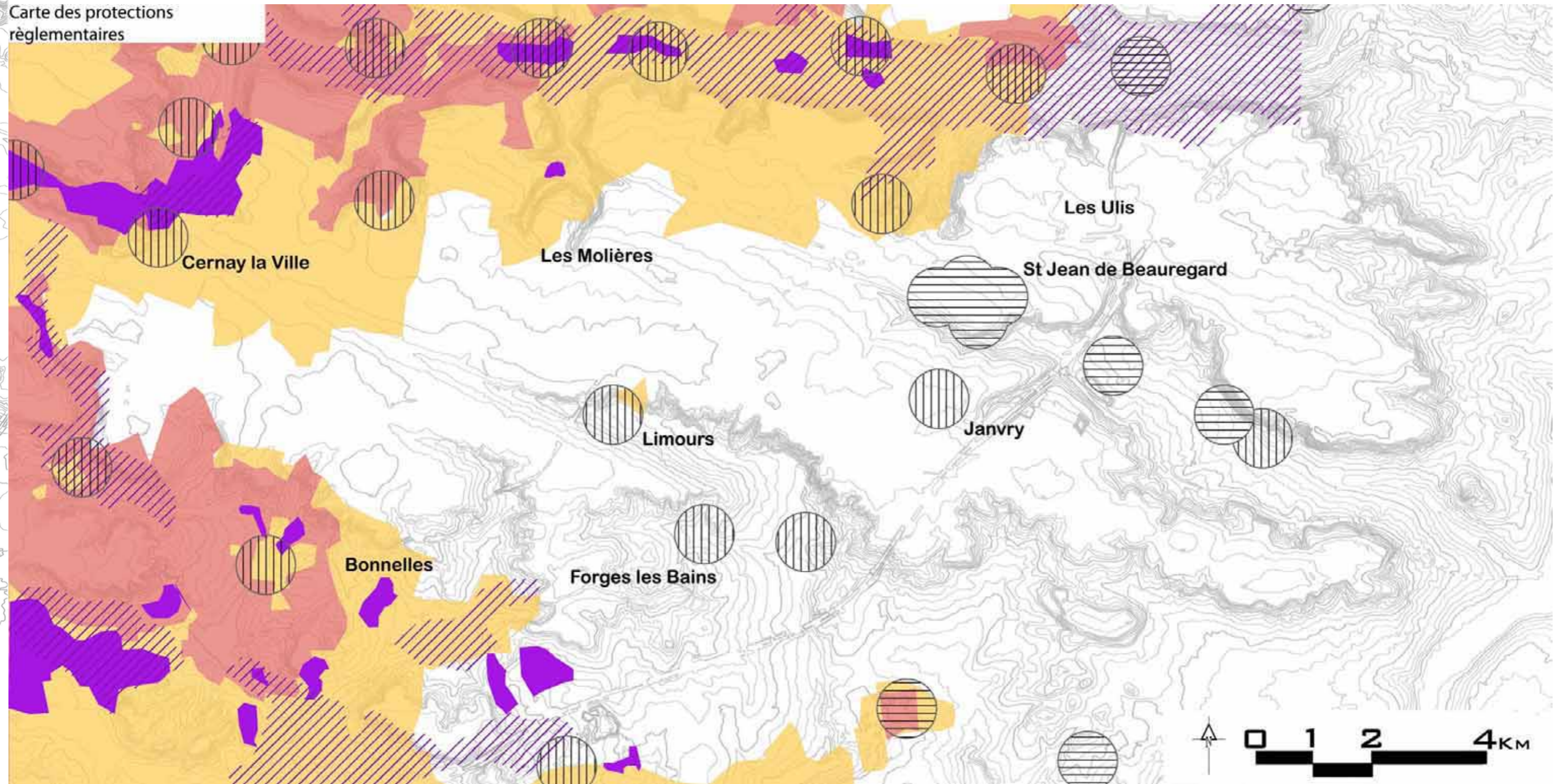


B. SOCLE ENVIRONNEMENTAL

Protections réglementaires aux environs du plateau de Limours

Carte des protections réglementaires



 ZNIEF Type 1
 ZNIEF Type 2

 Sites Classés
 Monument Classé (périmètre)

 Sites Inscrits
 Monument Inscrit (périmètre)

1. Des milieux plus ou moins riches

Une série de classements illustre les qualités écologiques reconnues des sites.

Une rapide analyse des périmètres de classement de ZNIEF 1 et 2 dessine les territoires les plus riches.

Ces derniers s'étendent essentiellement sur les fonds de vallées et des vallons, ainsi que sur les milieux humides.

Le plateau de Limours est exclu en quasi totalité de ces périmètres. Seules les lisières du plateau sont classées en sites inscrits.

Des éléments ponctuels de bâti comme des fermes, des châteaux, ou des clochers bénéficient de rayons de protection.

Le constat est mitigé, le plateau n'affiche pas de territoires reconnus d'intérêt écologique, mais ceci illustre juste la perfectibilité des milieux.

Des milieux agricoles sur lesquels il existe des espoirs d'évolution positive en terme d'écologie et de biodiversité.

Il existe, nous l'avons vu précédemment, une véritable mosaïque d'espaces qui ne sont pas support de la même richesse biologique.

En effet, si les taux de biodiversité atteignent des niveaux maximum dans les vallées et vallons, il existe néanmoins un biotope propre au plateau.

Avant la révolution des pratiques agricoles (disparition du drainage aérien, des fossés, des alignements fruitiers, des mares, et augmentation des coupures routières), le plateau devait présenter un visage bien différent, tant au niveau des paysages qu'au niveau de la richesse biologique.

L'ensemble de ces réseaux aquatiques entretiennent une faune rare et une flore variée.

La pauvreté relative de cet espace aujourd'hui est due à la transition agricole céréalière mécanisée.

Le maillage dense a disparu, laissant place à de grands champs drainés.

Les mouillères subissent également un recul important, et avec elles, les cohortes faunistiques et floristiques.

Il existe cependant dans la morphologie actuelle du plateau certaines pistes encourageantes pour retrouver une croissance de la biodiversité.

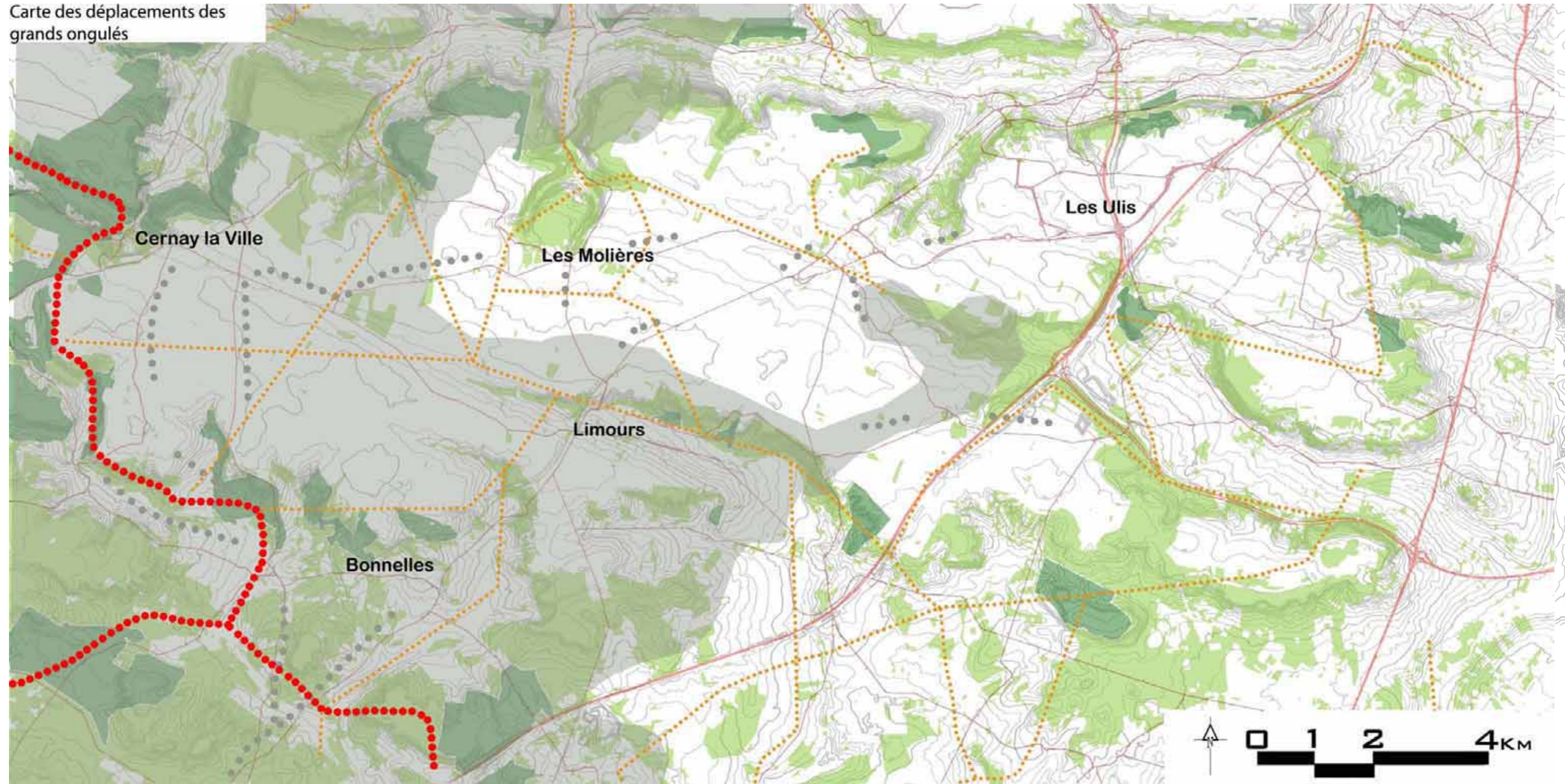
Le plateau peut être le site d'étude exemplaire d'actions simples et ciblées, dans une cohérence d'ensemble afin de retrouver un biotope riche, en lien avec les lisières.



2. Les continuités existantes et les coupures

Circulations animales et des grands couloirs biologiques

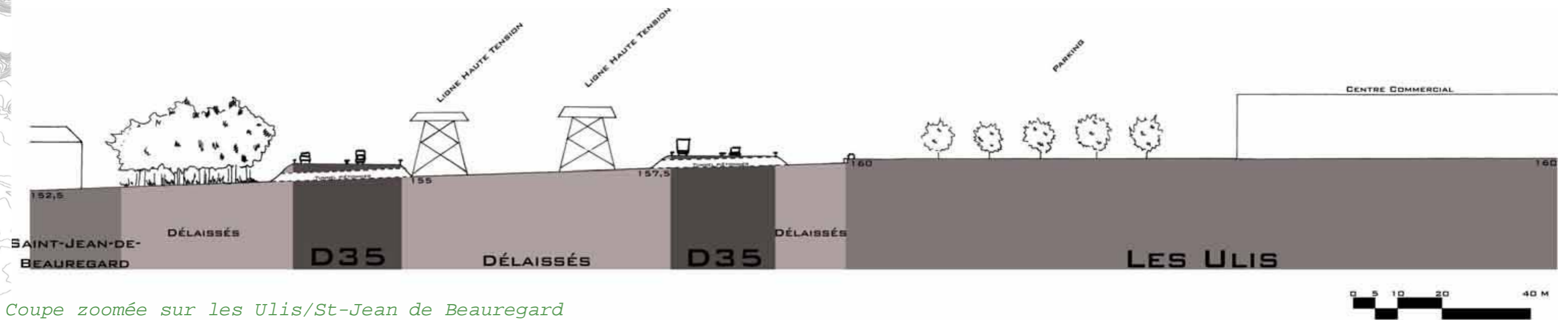
Carte des déplacements des
grands ongulés



Axes de déplacements des grands Ongulés

- ● ● ● ● ● Intérêt national
- ● ● ● ● ● Intérêt local
- ● ● ● ● ● Zones de passages repérés
- Aire de répartition du Cerf

a) Potentiels écologiques et biologiques des délaissés d'infrastructures.



Coupe zoomée sur les Ulis/St-Jean de Beauregard

Les zones dites «délaiées» entre les Ulis et Saint Jean de Beauregard

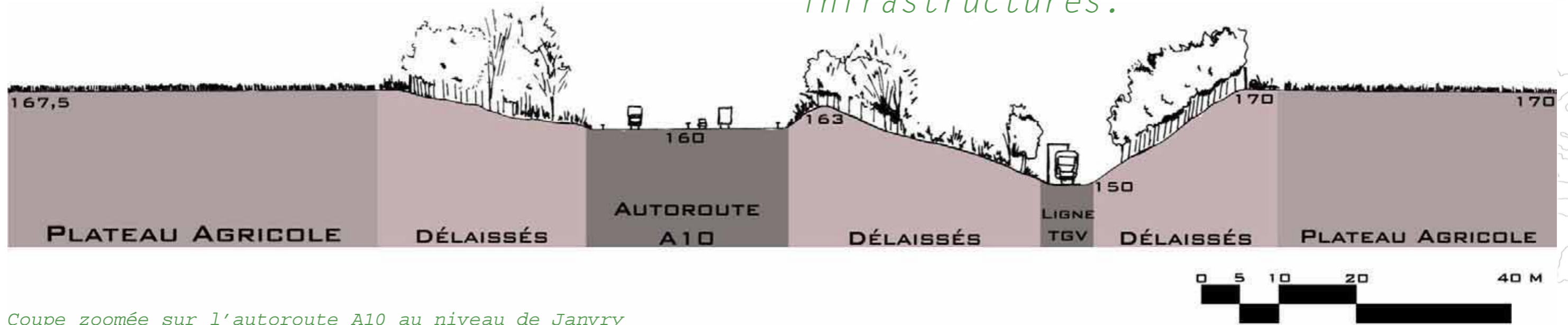
Les talus SNCF et le couloir écologique



Si, comme nous avons pu le remarquer précédemment, les grandes infrastructures peuvent créer de véritables remparts pour les circulations de la faune ou de la flore, il est parfois des situations où l'agencement de l'infrastructure peut offrir de véritables potentiels de biodiversités. Ces potentiels apparaissent surtout lorsque ces infrastructures, de part leurs dimensions importantes et étalées, autorisent l'apparition de « délaissés », c'est-à-dire d'espaces qui ne sont pas directement exploités par l'activité humaine, et qui sont donc à l'abri d'entretiens intensifs et réguliers. Il s'agit le plus souvent d'espaces d'entre-deux routes, de pentes de talus ou d'accotements longeant les voiries. Les coupes ci-contre nous montrent comment ces délaissés s'insèrent par rapport aux infrastructures routières ou ferroviaires. Pour le cas des lignes hautes tensions (cf. Les lignes électriques), les pieds de pylônes sont des espaces délaissés. Ces espaces sont pour la plupart répertoriés sur l'Ecomos (cf. Ecomos, en annexe): certains affleurements de sable longeant la ligne TGV permettent par exemple une végétation particulière.

Toutefois, l'Ecomos ne montre pas d'autres phénomènes importants comme le rôle de ces délaissés sur la circulation animale qui peuvent parfois devenir des refuges importants, même s'il faut parfois recourir à des moyens techniques plus ou moins efficaces pour permettre le passage d'un côté à l'autre d'une route (crapauduc par exemple). Le passage des lignes hautes tensions en forêt, sans discuter ici de l'intérêt paysager ou non qu'elles peuvent avoir, créant généralement une grande travée, et permet l'apparition d'une flore nouvelle et souvent plus riche que sous les futaies elles-mêmes.

b) Des pistes écologiques qui se précisent et se multiplient le long des infrastructures.



Coupe zoomée sur l'autoroute A10 au niveau de Janvry

Dès que ces espaces délaissés subissent des entretiens fréquents, ils perdent alors leur intérêt écologique. C'est par exemple le cas le long de la D35 séparant les Ulis de Saint-Jean-de-Beauregard. Ces entretiens sont pourtant coûteux et contraignants pour la DDE en charge de ces espaces qui, même s'il est évident que ces espaces délaissés ne doivent pas perturber ou mettre en danger le trafic routier, n'a pas forcément intérêt à y maintenir coûte que coûte une végétation de type pelouse rase et enherbée.

Si une concertation peut être menée avec cet acteur important du territoire sur la nature et l'entretien de ces espaces délaissés, alors d'autres zones présentant des intérêts de biodiversités pourront être répertoriées sur l'Ecomos.

Il n'est pourtant pas nécessairement obligatoire d'avoir des infrastructures de grandes échelles pour trouver des espaces délaissés susceptibles de pouvoir devenir des supports de biodiversité. Ainsi, sur la D40 allant des Molières au lotissement de Chevry, étant tour à tour en pleine culture céréalière et en bordure de ville, la distance créée par le passage de cette route dans ces différents environnements offre des espaces délaissés relativement importants. On peut le comprendre aisément sur les deux photos ci-contre: d'un côté une distance avec les champs céréalières et de l'autre une distance avec les propriétés individuelles de Chevry marquée par un mur antibruit. Si ces espaces présentent à l'heure actuelle que de très faibles intérêts écologiques, ils peuvent devenir le support de certaines richesses floristiques.

Fin du lotissement de Chevry

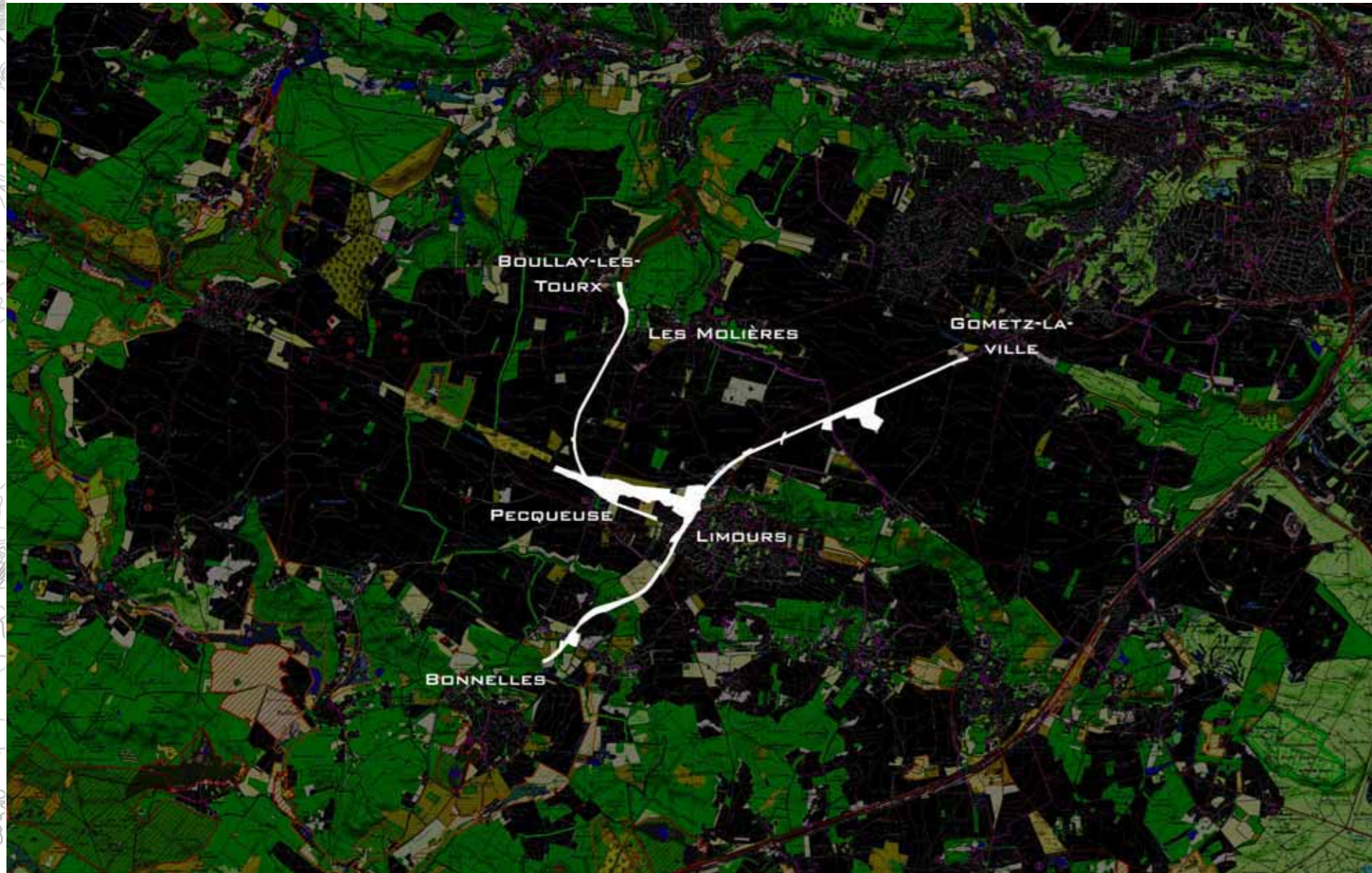


Accentuation de la coupure entre Chevry et l'espace agricole



c) Des vestiges d'infrastructures à réinvestir.

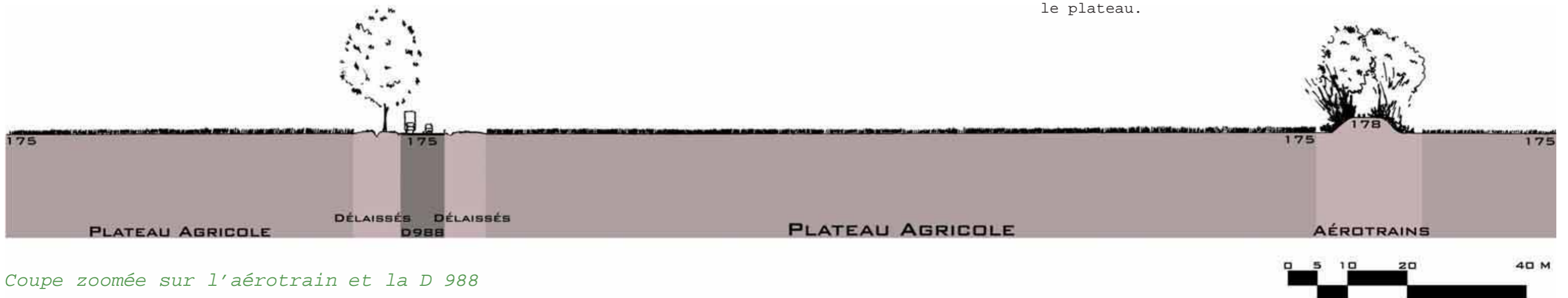
Structures désaffectées



Il existe d'autre type d'espaces que l'on pourrait qualifier de « délaissés ». Toutes les anciennes infrastructures de l'aérotrain et de la ligne SNCF reliant autrefois Limours à St-Rémy-les-Chevreuse via la gare de Boullay-les-Troux, aujourd'hui inutilisées et abandonnées dans leur intégralité, se voient alors envahir par une végétation spontanée. La nature reconquiert les talus ou les fossés toujours présents, créant ainsi des haies et des alignements d'arbres dans le paysage. Un intérêt écologique peut alors naître de cette configuration: ces infrastructures désaffectées peuvent devenir

des couloirs verts reliant aisément Limours à Gometz-la-ville, se prolongeant même jusqu'à Bonnelles, ou bien reliant encore Pecqueuse à Boullay-les-Troux, avant de rejoindre les forêts et les zones de forts intérêts écologiques des versants de plateaux.

Il est d'autres structures, liées en partie aux infrastructures, comme les alignements d'arbres en majorité fruitiers le long de certains chemins menant aux corps de fermes ou le long de certaines routes historiques. Si ces alignements pouvaient être nombreux au 18ème siècle (cf. Evolution des boisements), il en reste encore à l'heure actuelle des vestiges que l'Ecomos ne répertorie pas souvent: l'alignement de la ferme du Pomeret, de la Fillolière, ceux au sortir des Molières ou bien encore l'alignement de platanes menant à Cernay. Ces vestiges d'alignements d'arbres se trouvent certes au bord des routes, mais ils se retrouvent parfois en plein champ ou le long de certains fossés d'évacuation des eaux pluviales. L'alignement est rarement complet et semble parfois plus tenir de l'arbre isolé que de l'alignement. Toutes ces structures, à l'inverse des délaissés des grandes infrastructures, demandent néanmoins des attentions et des entretiens plus pointus et plus poussés. Leur préservation et leur renforcement peuvent être un des moyens d'augmentation de la biodiversité sur le plateau.



Coupe zoomée sur l'aérotrain et la D 988



L'alignement de la ferme du Pomeret



L'alignement en sortie des Molières

L'aérotrain, un alignement qui gagne les vestiges



3. Mode de relation par le parcours

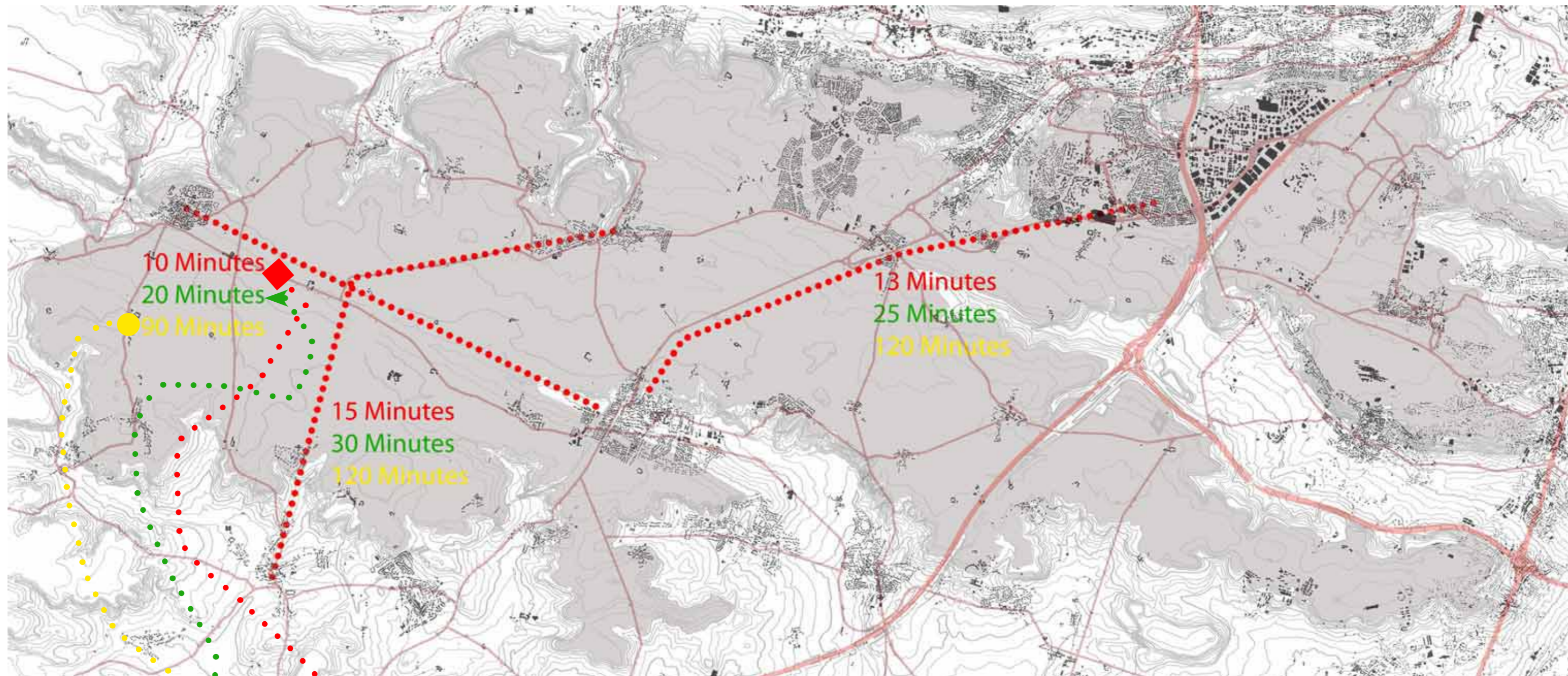


Les routes du plateau sont autant de possibilités de découverte que de passage. C'est par elles que la diffusion des activités peut se faire sur le territoire. Elles portent le plateau et sont de potentiels supports à la sublimation de cet espace de production agricole, mais aussi de promenade. Quand on compare les temps de parcours sur ce territoire en fonction des différents modes de transport, on se rend très vite compte du potentiel et de l'attention de ces espaces routiers. Le schéma (ci-contre) représente les différents temps nécessaires à la traversée de ce lieu. Les voitures, cyclistes et piétons déterminent alors des usages et des besoins différents sur ces mêmes espaces. Ainsi, l'automobiliste traverse avec la vitesse la plus grande et a besoin de paysages cadrés et d'accotements laissant la possibilité à la pause et à l'arrêt. Le cycliste (sur le plateau il s'agit essentiellement du cycliste de route), lui, préférera des bandes qui lui permettent de pédaler en sécurité et de battre ses propres records. Quant aux piétons, randonneurs et autres cavaliers ce sont des chemins sûrs et qui offrent des vues sur les paysages environnants.

Ces pratiques, très différentes de ces mêmes espaces, nous permettent d'envisager les infrastructures comme des lieux de passage, mais aussi de rencontres ou les usages peuvent se multiplier. Il devient donc nécessaire de leur donner une générosité qui permet de les installer comme la véritable armature de ce plateau. Elles retrouvent une place qui leur permet de devenir support des beautés du territoire et de l'intérêt que l'on s'attend à découvrir sur un espace étant labellisé PNR.

Les infrastructures routières déjà présentes peuvent donc être support d'un maillage du territoire révélant les richesses de ce plateau. En le confortant dans leur place et en leur donnant une générosité qui leur permettra d'envisager d'autres usages, elles dépasseront ainsi leur rôle de d'éventuelle coupure. Elles pourront renforcer la biodiversité en harmonisant la récupération des eaux du plateau, et en soutenant le maillage vert et bleu.

Temps de traversée selon les modes de transport



L'automobiliste

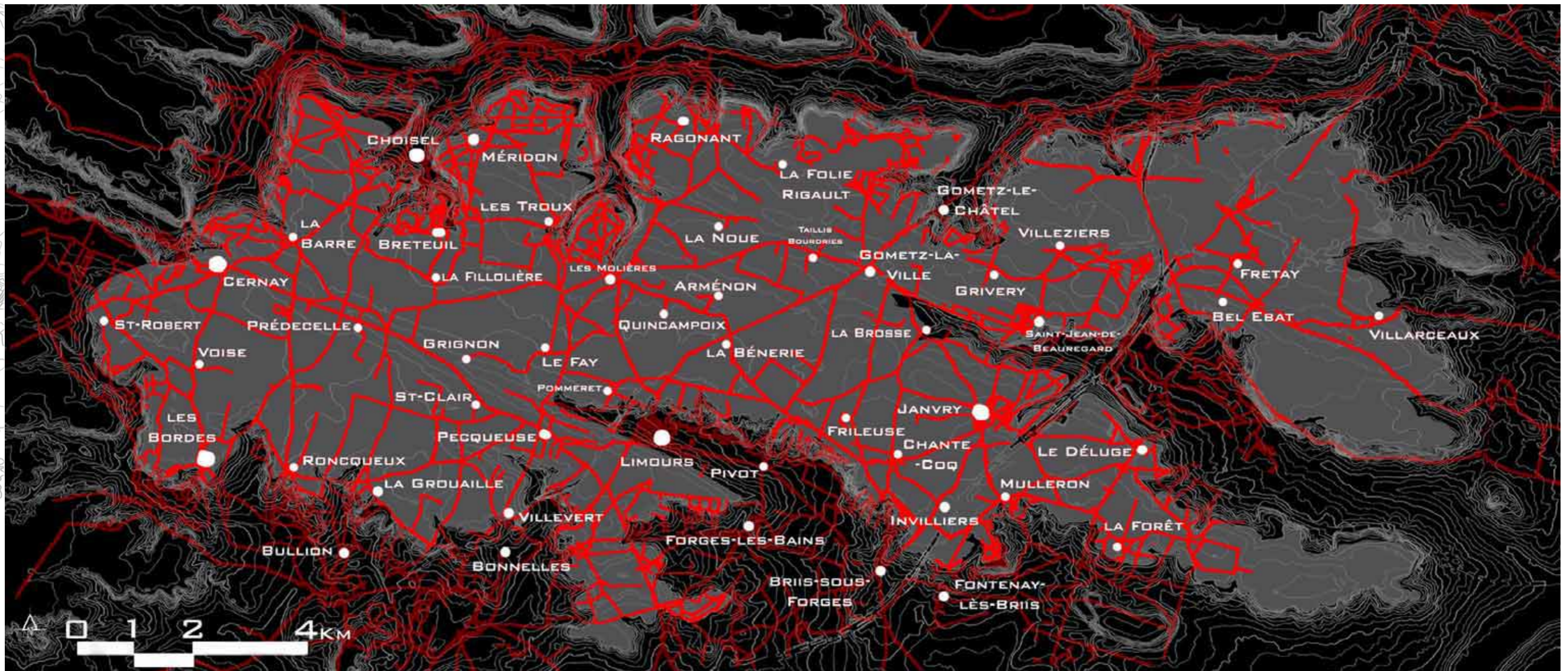
Le cycliste

Le randonneur

C. Formes construites et assise géographique

1. Les réseaux :

a) Les infrastructures issues du territoire



Carte générale des infrastructures en cohérence avec le territoire

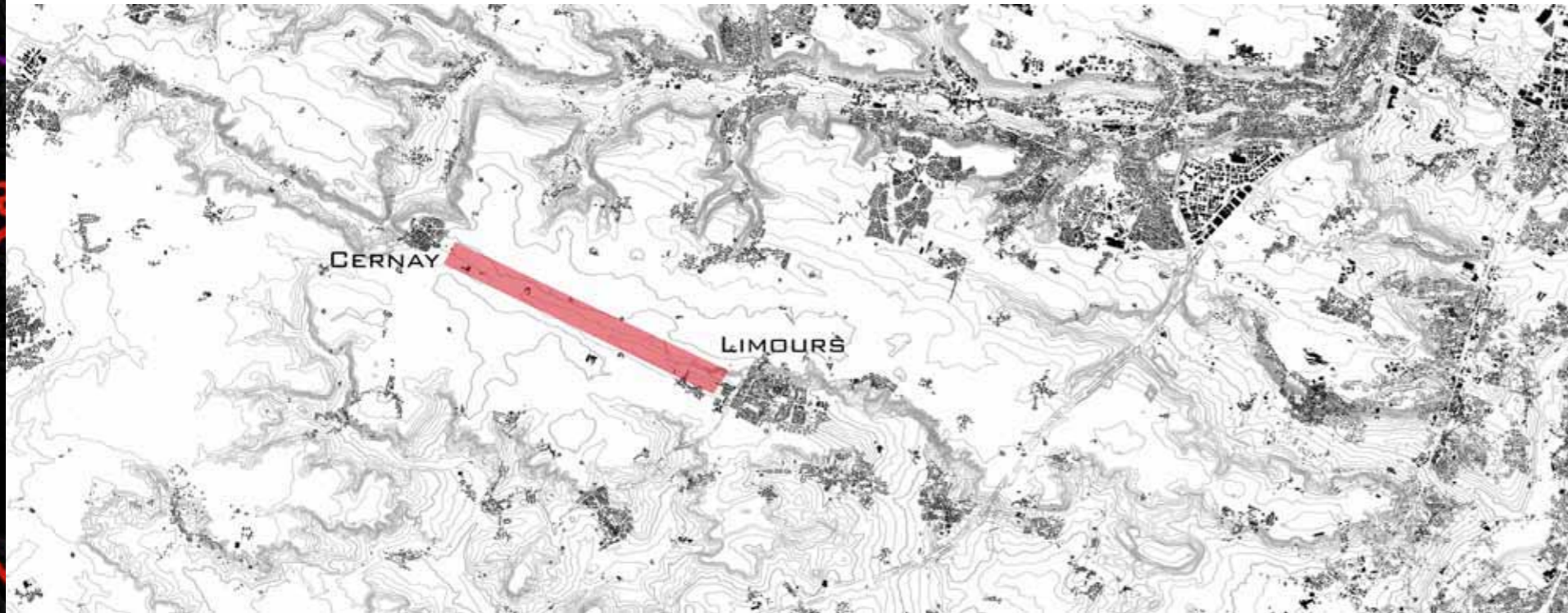
Si l'impact des infrastructures qui résonnent sans trop respecter les caractéristiques d'un territoire peut être parfois important et mal perçu par les riverains, il ne faut pas perdre de vue qu'il existe encore tout un réseau d'infrastructures qui tiennent encore compte du territoire. Ces infrastructures survivent par l'intermédiaire de certains chemins agricoles, par certaines départementales et routes aujourd'hui tertiaires. Elles sont issues le plus souvent d'anciennes limites cadastrales, elles-mêmes issues de facteurs plus complexes comme la nature du sol, le passage d'un cours d'eau, ou la présence d'un boisement. Elles peuvent également être issues du relief lui-même, de la présence ou non d'une ferme, d'un hameau ou d'une ville.

Sur la carte ci-contre, on constate qu'elles sont encore nombreuses. Certaines sont encore clairement utilisées, d'autres sont plus ou moins en état d'abandon. Certaines ont disparu, et il faut parfois un travail d'archéologue pour en faire ressurgir les anciennes traces.

Ce type d'infrastructure est une aubaine pour le paysage car, sans forcément en avoir conscience, ceux qui les ont créés étaient obligés de connaître et de respecter les composantes paysagères de leur territoire. Ainsi, la plupart du temps, ces infrastructures donnent des opportunités pour regarder autour de soi, pour accueillir de nouveaux usages et de nouvelles pratiques du territoire. La voie reliant Cernay à Limours en est un exemple assez parlant, que nous allons développer de manière approfondie dans les pages qui suivent.



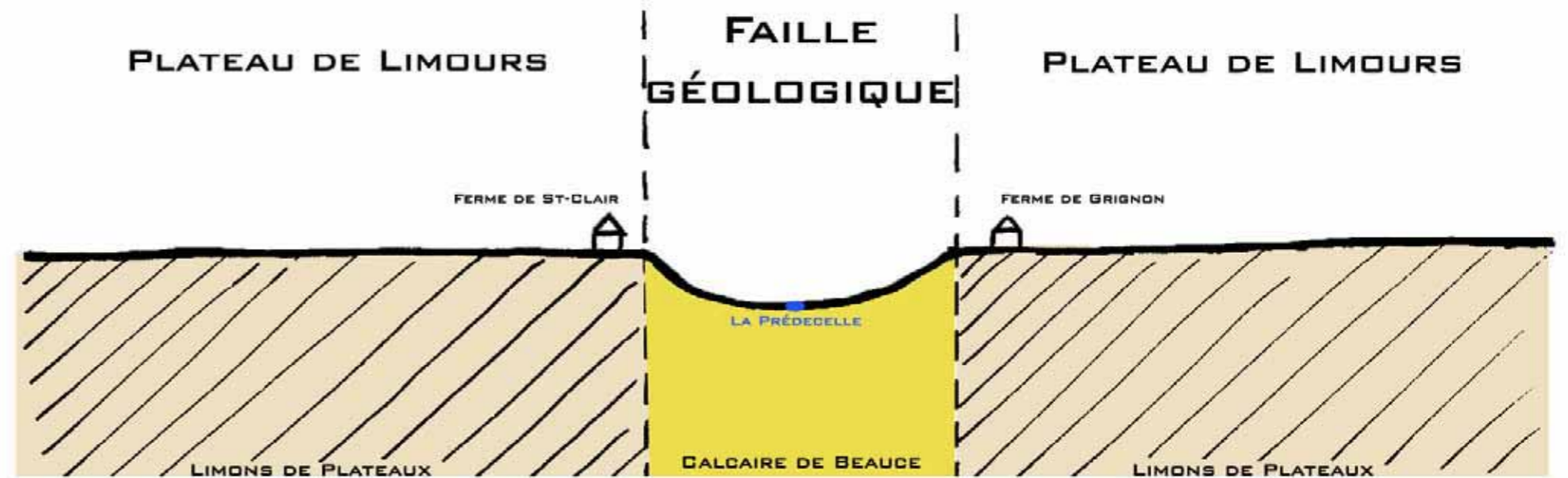
b) L'exemple de Cernay-la-Ville à Limours



L'étude zoomée de ce trajet est intéressante sur grand nombre de points de vue. Il s'agit tout d'abord d'un trajet reliant une vallée à une autre (la vallée des Vaux-de-Cernay et la vallée de la Prédecelle). De plus, ce trajet suit l'orientation Nord-Ouest/Sud-Est des mouvements géologiques qui marquent une grande partie de la géologie et de la topographie de la région Ile-de-France (cf. carte géologique sur l'IDF, en annexe page 2).

Cette faille géologique, qui a fortement influé sur l'orientation de la vallée des Vaux-de-Cernay, se répercute également sur le plateau de Limours. En effet, suivant l'axe rouge de la carte, un talweg donnant source à la Prédecelle est venu creuser une légère déclivité de 10 à 15 m par rapport au niveau général du plateau (cf. schéma ci-contre).

L'axe Cernay la Ville-Limours



Coupe transversale de l'axe Cernay la Ville-Limours



Ce léger encaissement est en conséquence générateur d'un paysage singulier. La lisibilité du paysage s'en trouve modifiée, l'absence d'un sol régulièrement plat vient interférer dans la perception des distances. Il acquiert une nouvelle dimension et une nouvelle complexité, que l'on ne retrouve nulle part ailleurs sur l'ensemble du plateau. Un premier et un deuxième plan se distinguent assez nettement, de façon homogène, sans avoir recours à la présence de remises boisées, de corps de fermes. Le sentiment d'infini est toujours présent, mais ce n'est plus le même, il est moins pesant.



Ligne végétale accompagnant le ru



Richesses hydrologiques (le cours d'eau en lui-même)



L'hydrographie et son rôle modelant du sol possède une dynamique forte sur cet axe du plateau. En effet, c'est de cette situation topographique particulière que née la Prédecelle, passant dans Limours pour ensuite longer un des versants Sud du plateau avant de se jeter dans l'Orge (cf. carte hydrographique générale. C'est l'une des seules occasions où un cours d'eau se distingue visiblement à la surface du sol du plateau. Si l'élément 'eau' est difficilement perceptible ailleurs, sa présence est plus claire sur le tronçon Limours/Cernay. Quant elle n'est pas directement visible, ce qui n'est presque jamais le cas depuis les routes, sa présence nous est constamment rappelée par une végétation spontanée suivant impeccablement les berges du ru. De l'arbuste à l'arbre, la Prédecelle vient marquer une ligne dans le paysage, comme une délimitation entre la partie Nord et la partie Sud du plateau.

Cadrage forestier dans le talweg



Cette ligne de végétation due à l'écoulement du ru, comme une main courante dans le talweg, s'accompagne de part et d'autres des versants de la faille d'un enchaînement de remises boisées. Les bois d'Houldran et de Triquedorme (sur le versant du plateau, au-dessus de Pecqueuse) sont en cela les plus proches du cours d'eau. D'autres remises viennent cadrer les vues par leur présence plus lointaine, comme des ponctuations de rythme sur le deuxième plan. C'est le bois de la culotte, le bois des quinze arpents ou bien encore la remise de la borne des Grès. Enfin, des haies, des alignements d'arbres, plus ou moins entretenus et plus ou moins spontanés, viennent rajouter leur point de vu dans cette trame arborée et arbustive. De Cernay à Limours, le paysage qui défile alors sous le regard varie entre pleins et vides, entre intimité de relief et étendue agricole. La déclivité de cet axe géologique est quelque part le creuset du plateau de Limours, tant au niveau hydrologique qu'au niveau humain.

Haie spontanée



L'activité agricole se trouve elle-même modifiée par cette configuration unique du sol. Les jachères et friches agricoles fleurissent de part et d'autre du cours d'eau, autant de parcelles à priori chaotiques qui sont pourtant en lien direct avec l'organisation millimétrique des parcelles de grandes cultures. Sous leurs semblants de landes humides, ces friches témoignent d'un autre aspect de l'agriculture, une agriculture qui n'est pas forcément uniforme, qui a besoin de subtilités et d'adaptations aux contraintes géologiques. La vision de grandes parcelles intensément cultivées aurait même été un affront pour ce site où l'oeil a besoin d'une plus grande attention: la particularité de ce lieu implique un usage et des pratiques différentes que celles que l'on retrouve partout ailleurs sur le plateau. La richesse environnementale qui en découle nécessite, de fait, une grande attention. La carte des milieux naturels ne s'y trompe d'ailleurs pas: près de la moitié du tronçon fait l'objet d'un intérêt de biodiversité (cf. carte des milieux naturels).

Un axe qui porte le lien entre deux urbanités fortes. Ce trajet permet également de relier deux extrémités d'un même plateau: la ville de Cernay, appartenant physiquement au plateau de Limours, et la ville ayant donné le nom de cette vaste entité paysagère. La situation de Cernay semble assez claire: la ville se positionne entièrement sur le plateau, sur une petite avancée Ouest dominant la vallée, au-dessus du basculement de l'Yvette. La situation de Limours est à cet égard paradoxal, sinon étrange: la ville appartient à son plateau sans y appartenir intégralement. Ce constat est particulièrement flagrant sur les deux coupes qui suivent.

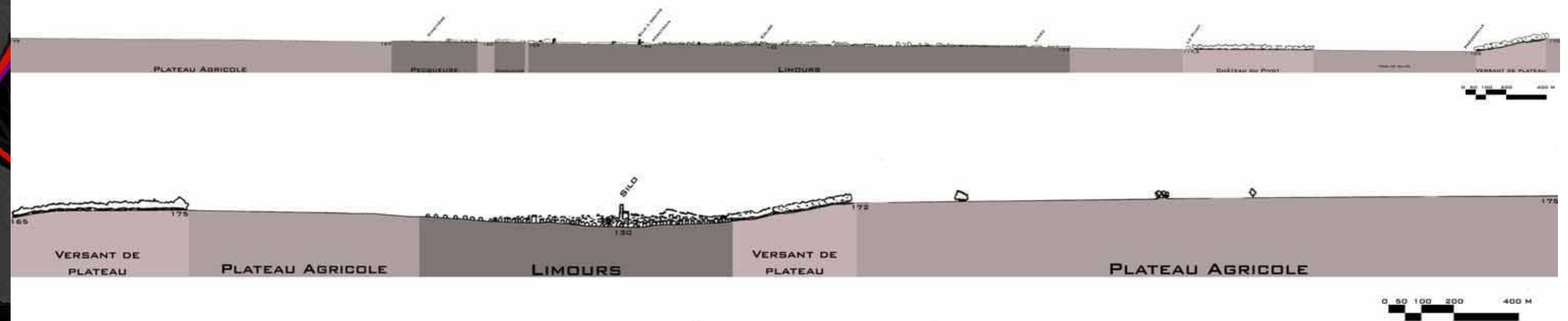
Sur la première coupe, transversale à l'axe géologique, la ville apparaît nettement en creux par rapport au plateau, située en piémont du versant.

Sur la deuxième, longitudinale au mouvement géologique, la limite entre Limours et son plateau est beaucoup plus délicate, voire imperceptible.

Le plateau agricole descend lentement mais régulièrement vers Pecqueuse et Limours sans le moindre accident topographique. On le comprend donc ici, l'arrivée sur Limours est stratégique et peut s'envisager de différentes manières.

Ce trajet permet donc de relier deux extrémités a priori opposées, accentuant peut-être davantage la typicité de ce parcours.

Coupes transversale et longitudinale de Limours



Le trajet actuel (carte IGN actuelle)



La perception de ces paysages se réalise principalement le long de la D24 qui fait le lien entre Cernay et Limours. Cette route est essentiellement réservée au trafic routier, dont 6,6% concerne le passage de poids lourds, desservant les fermes situées le long de ce trajet (cf. carte des trafics routiers, en annexe). Si les cyclistes et tracteurs peuvent à la limite emprunter cette route, il est plus difficile, en tant que piéton, de la pratiquer. Le trajet (en jaune clair sur la carte) est plutôt simple et direct. Il ne laisse pas de place au choix ou à l'hésitation, et suit de façon linéaire l'axe de la faille géologique. Au sortir de Cernay, la trajectoire reste rectiligne sur un peu plus de deux kilomètres sur le versant Nord du talweg. Au niveau de Houldran, la route dévie légèrement pour amorcer un virage permettant d'enjamber la Prédecelle. C'est au niveau de la Grange St-Clair que la route suit à nouveau l'axe géologique de façon rectiligne, mais sur son versant Sud cette fois-ci. La jonction avec Limours se fait de façon topographiquement douce (cf. coupe longitudinale précédente), l'entrée de ville se faisant d'emblée par l'arrivée sur Pecqueuse.

La continuité urbaine entre les deux villes, si elle n'est pas encore physique aujourd'hui, semble envisageable à court terme: en moins de trente secondes une voiture relie la coeure de Pecqueuse à la zone industrielle de Limours.

Trajet de 1770 (carte des Chasses Royales)



Un rapide retour sur les documents anciens nous montrent les évolutions subies par ce trajet. La première époque de référence date de la fin du 18ème siècle. Sur la carte des chasses royales, on peut d'emblée constater que le chemin était moins direct qu'il ne l'est aujourd'hui. De plus, l'intégralité du parcours se faisait par la crête Nord de la faille géologique, obligeant l'arrivée (ou la sortie) sur Limours à se faire par le versant de plateau. Avant de relier deux villes, le chemin reliait deux châteaux: celui de Cernay et celui de Limours. Le chemin sortant de Cernay était d'ailleurs le prolongement des allées du château, et le tracé des rues actuelles de Limours n'est pas sans rappeler le maillage d'un parc de château.

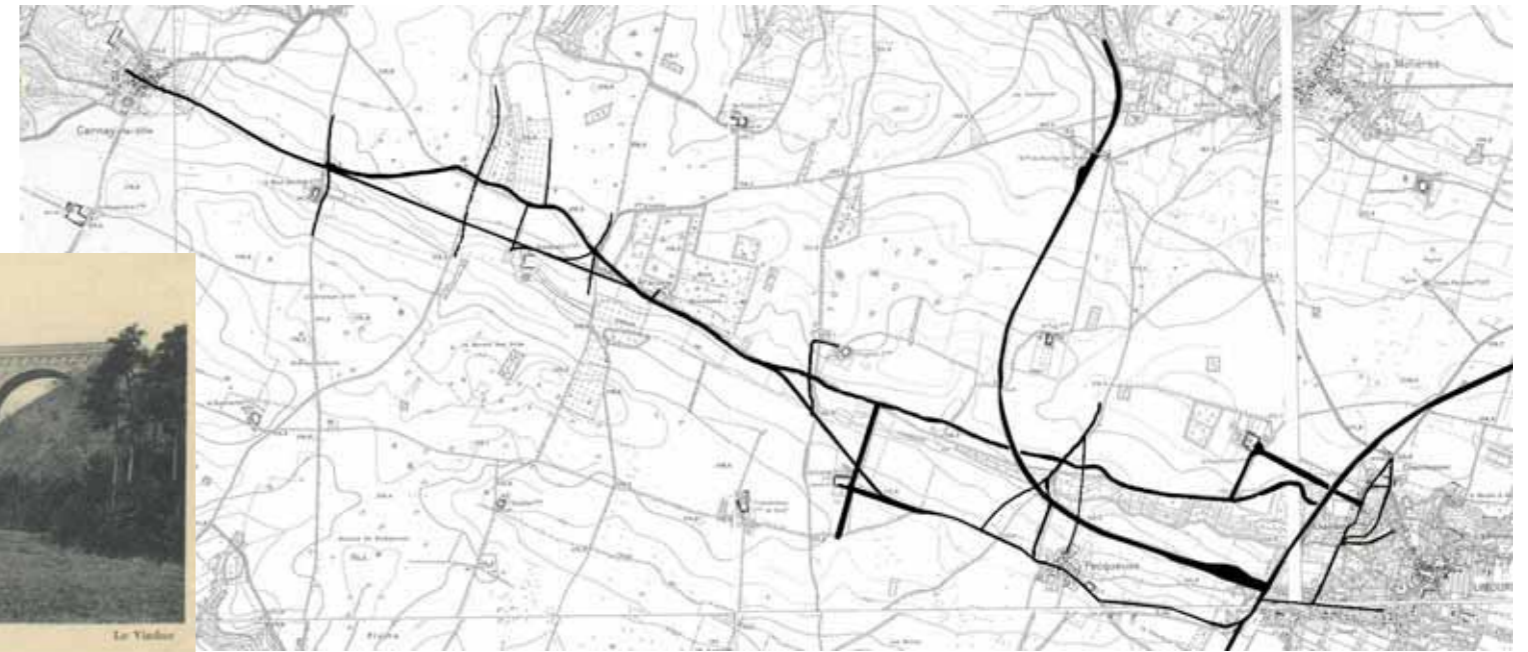
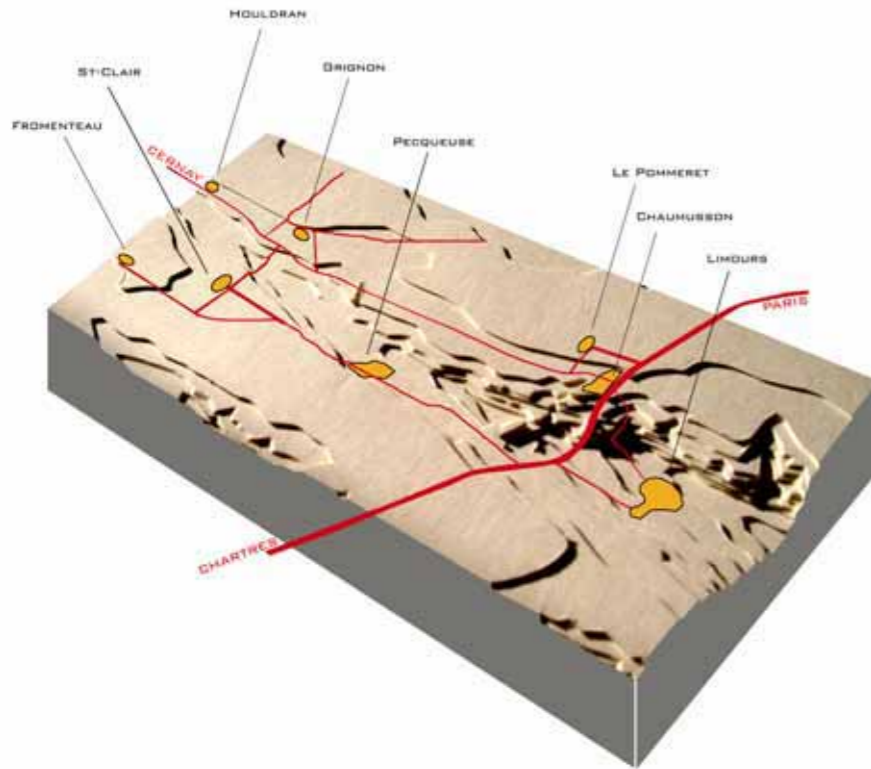
Enfin, on peut lire sur ces cartes que les chemins donnant accès aux corps de ferme faisaient partie intégrante du réseau viaire de l'époque. A l'inverse d'aujourd'hui où ces accès, lorsqu'ils sont autorisés, se terminent généralement en cul-de-sac, les fermes étaient à cette époque dans le noeud de transport, car presque toujours à la croisée ou dans une continuité de chemins. Dans certains cas, ces chemins sont presque le prolongement naturel des corps de fermes. Il s'agissait de la Grange St-Claire et du Pomeret, toutes deux offrant probablement des alignements d'arbres fruitiers dans l'axe de leur construction. Le lien entre le corps bâti et le chemin était alors extrêmement étroit. Dire où commençait l'un et où finissait l'autre aurait probablement été impossible.

Trajet d'après cadastre Napoléonien



Environ un demi siècle plus tard, sur le cadastre napoléonien, on peut remarquer que le tracé du parcours Cernay-Limours n'a quasiment pas bougé. Les chemins sont les mêmes tant par leur implantation que par leur nombre. On peut en conclure que les usages étaient probablement les mêmes. La différence que l'on peut toutefois mettre en évidence concerne l'arrivée sur Cernay: là où autrefois le chemin était le prolongement du château, vers la moitié du 19ème siècle, le chemin devint le prolongement du centre bourg de Cernay.

Bloc diagramme de l'arrivée sur Limours d'après la carte des chasses royales

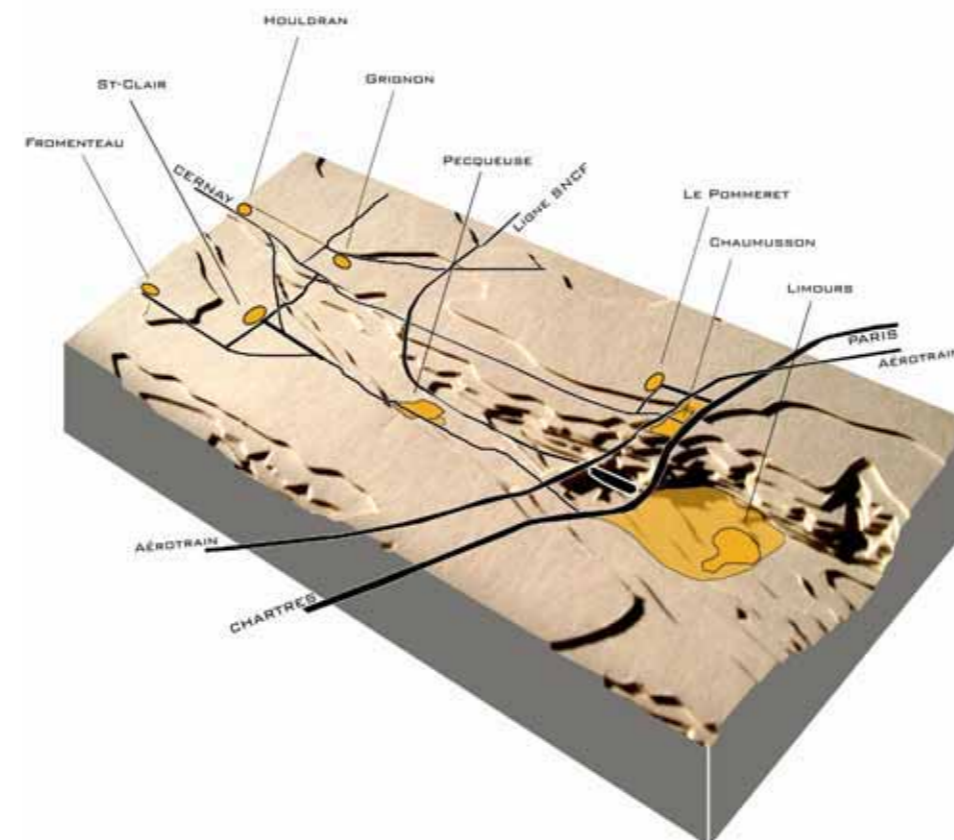


Carte postale ancienne du viaduc de Limours

Le bloc diagramme donne un récapitulatif de l'arrivée des chemins sur Limours durant ces deux périodes (chasses royales et cadastre napoléonien). Le chemin menant à Cernay passe par le côté Nord de la faille géologique et rejoint la route historique reliant Paris à Chartres (l'actuelle D 988). Ce n'est qu'une fois cette route rejointe que la descente sur Limours pouvait se faire. De part et d'autres du talweg s'ouvrant sur Limours, deux chemins permettaient de relier l'ensemble des fermes stratégiquement positionnées : ni complètement sur le plateau afin d'économiser un maximum de terre arables, ni complètement dans la faille géologique afin d'éviter les contraintes hydrologiques dues au talweg. Ce positionnement stratégique explique la situation des fermes de Fromenteau, de la Grange St-Clair, Houldran, Grignon, des Pomerets ; et également celle des bourgs de Pecqueuse et de Chaumusson.

Le chemin principal reliant alors Limours à Cernay était celui qui passait par le Nord du talweg, celui du Sud étant avant tout un moyen de relier les fermes de Fromenteau et de la Grange St-Clair à Pecqueuse et Limours.

Bloc diagramme de l'arrivée sur Limours en 1930



La période de 1930 voit un certain nombre de changements importants, essentiellement dus à la création d'une ligne ferroviaire reliant Limours à Paris, et aux prémices de la future ligne de l'aérotrain (si les expériences datent des années 60, les cartes de 1930 attestent de la création des talus vers cette époque). La création de cette ligne ferroviaire a pour principale conséquence une rupture provoquée sur le chemin de la crête Nord, et donc une création d'une déviation au niveau de Houldran vers la crête Sud. Ce trajet passant désormais au Sud, il reliait désormais une ville à une autre, et non un château à un autre. On remarque également que le trajet devient plus direct, sans détour comme auparavant.

Malgré ces perturbations, on remarque une certaine survivance des anciens tracés, notamment celui de la crête Nord au-dessus de Limours : en 1930, la possibilité de se rendre à Limours par deux trajets distinct (par le talweg via Pecqueuse ou par le versant de plateau via Chaumusson) était toujours offerte aux habitants.

Si ces nouvelles infrastructures ont alors provoquées des ruptures, elles n'en ont pas, à l'époque, aboutit par une suppression de ces deux chemins possibles. Comme en témoigne nombre de cartes postales anciennes, il y avait même un sentiment de fierté devant pareils ouvrages, synonymes de modernité.

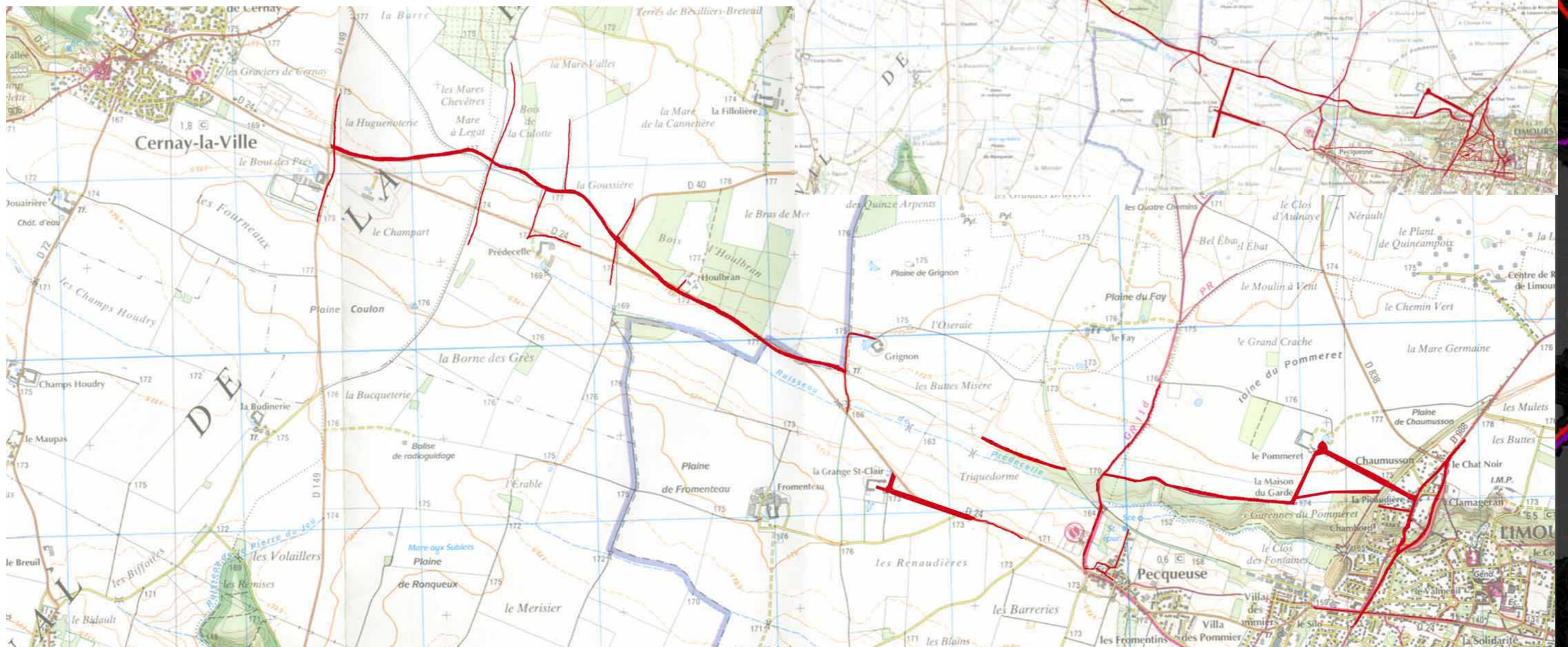
La démarche qui suit consiste à plaquer les tracés historiques de ces différentes époques sur la carte IGN actuelle afin de voir et de comprendre de quelle époque date tel ou tel chemin, leur signification et leur pérennité. Plus que l'histoire de la départementale 24, c'est l'histoire de la liaison entre ces deux villes qu'il faut considérer. Ce procédé permet également de faire émerger une nouvelle façon de parcourir le paysage allant de Cernay à Limours.

La superposition du tracé des cartes des chasses royales nous renseigne sur un certain nombre de points. Tout d'abord, on se rend compte que les limites communales entre Cernay et Choisel et entre Choisel et Pecqueuse s'appuient sur des chemins de cette époque. De plus, les départementales 149 et 40, qui croisent toutes deux la D 24, datent également de cette époque.

Sur la carte de l'IGN actuelle, on se rend compte que les vestiges de cette époque sont assez nombreux.

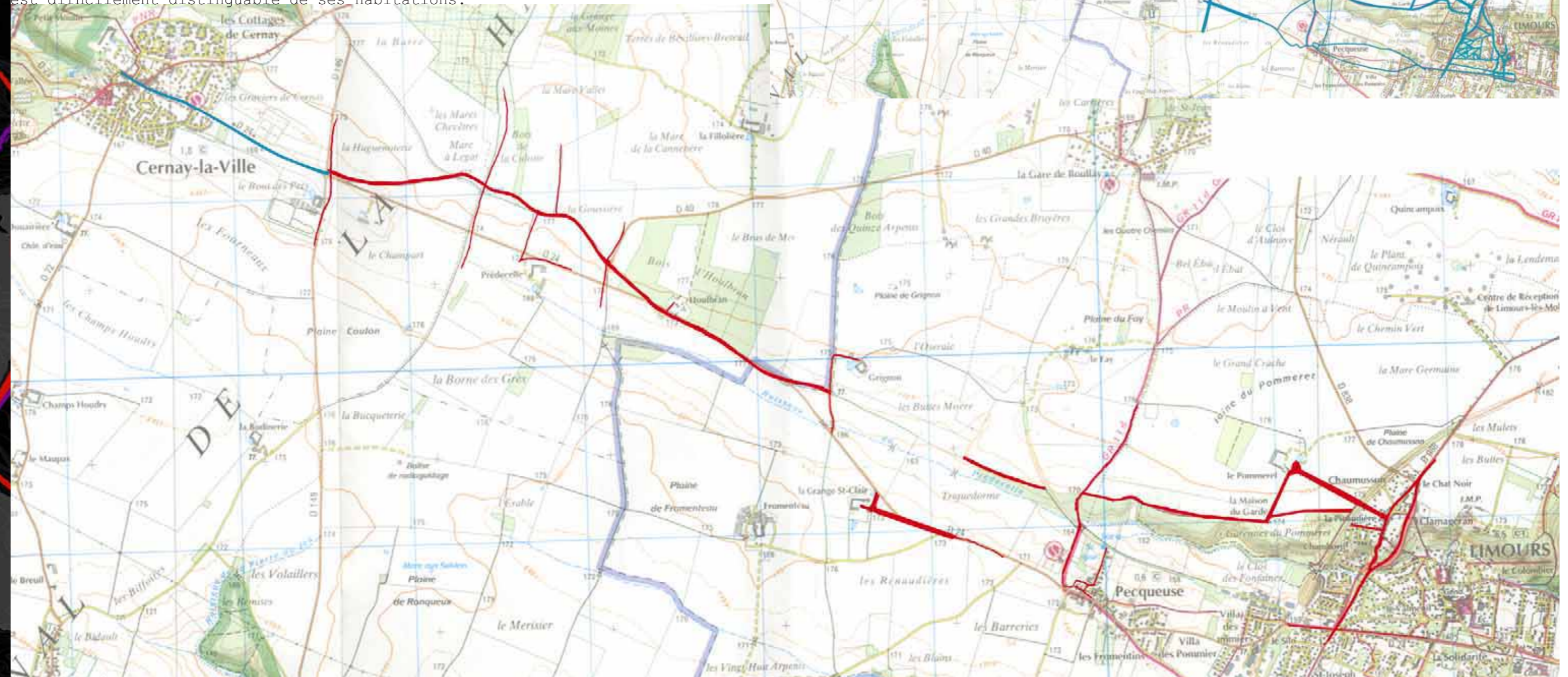
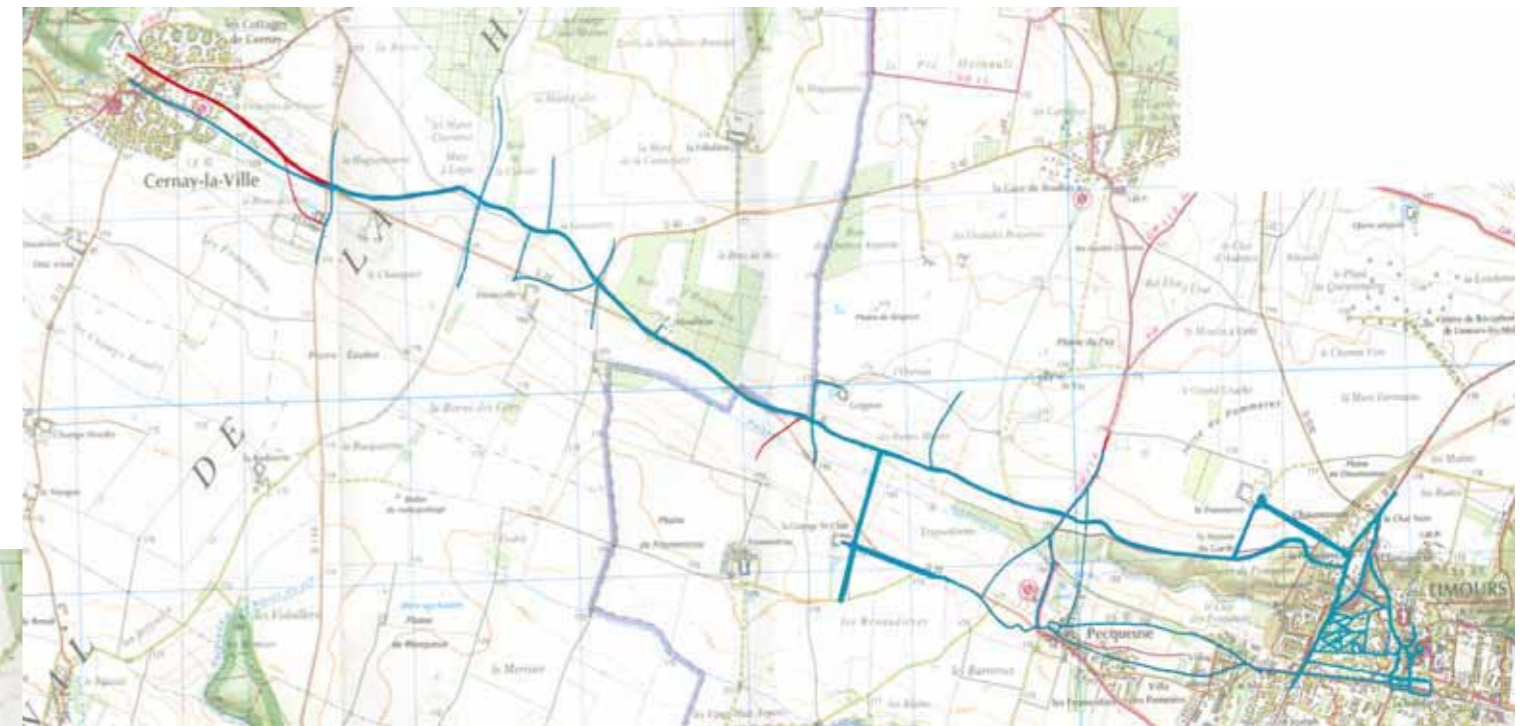
Plus de 60 % des chemins de cette époque sont encore présents à l'heure actuelle, même si la plupart n'ont de survivance qu'à travers les chemins agricoles. On remarque toutefois que la départementale 24 n'emprunte presque jamais le tracé de 1770, sauf au niveau de Houldran et au niveau de la Grange St-Clair, où la route actuelle se situe dans l'ancien alignement menant au corps de ferme.

Trajet de 1770 sur l'IGN actuel (en petit) et Vestiges du trajet de 1770

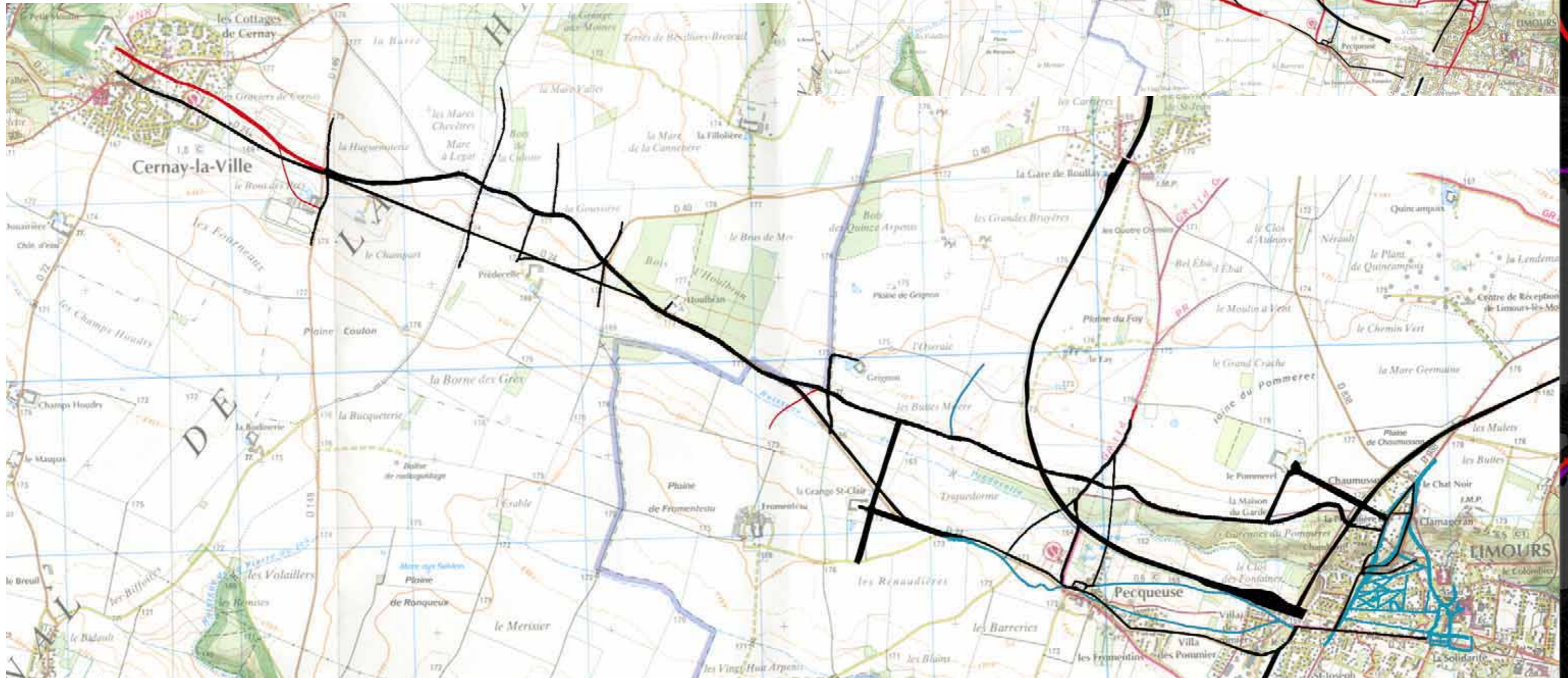
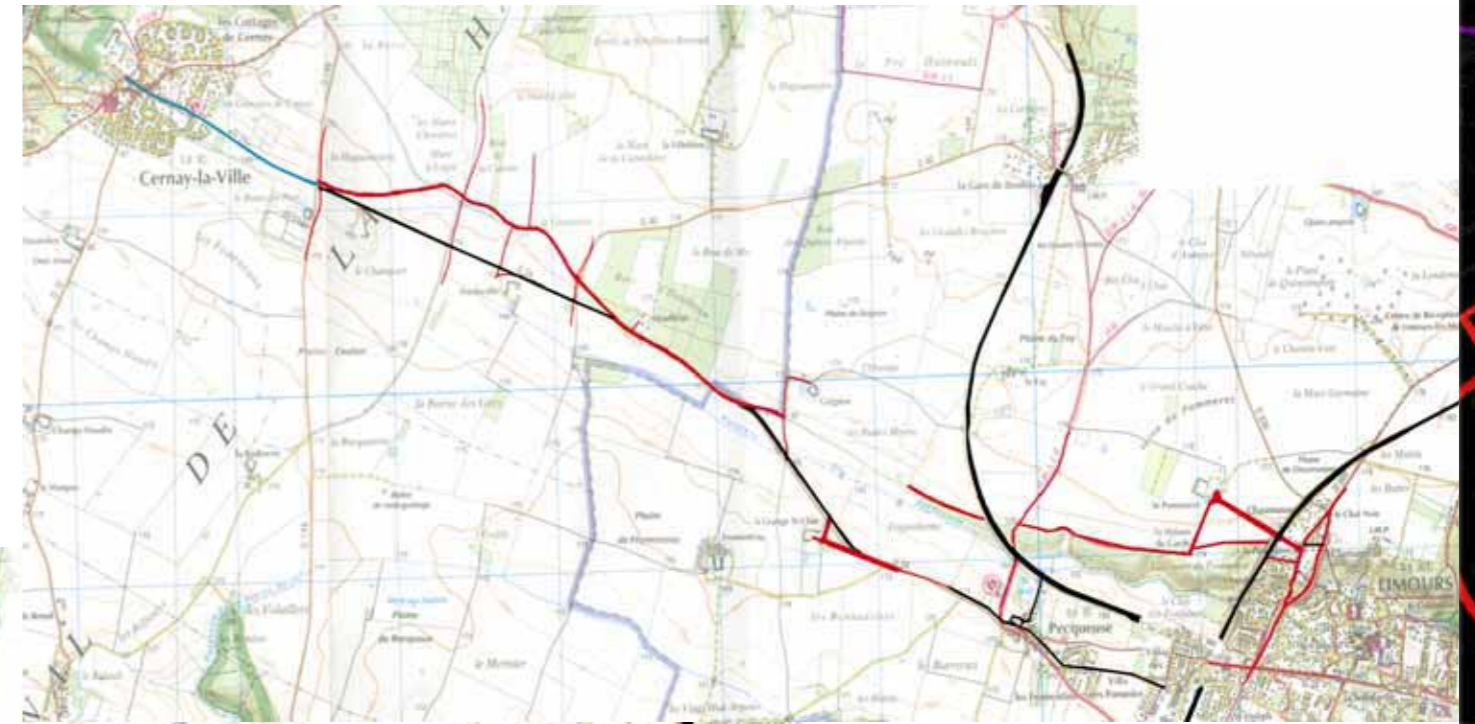


Comme nous l'avons déjà évoqué précédemment, les similitudes entre l'époque des chasses royales et celle du cadastre napoléonien sont très nombreuses. La seule différence notable se situait au niveau de la déviation qui s'est opérée entre ces deux périodes sur l'arrivée de Cernay : d'une entrée qui menait directement au château de Cernay, on est passé à une entrée de ville menant directement à la rue principale de la ville.

Avec cette superposition, on peut remarquer combien la ville de Cernay n'a plus tenu compte de cette ancienne arrivée sur son château : le dessin des rues est sans rapport avec ce tracé, et le château lui-même est difficilement distinguable de ses habitations.

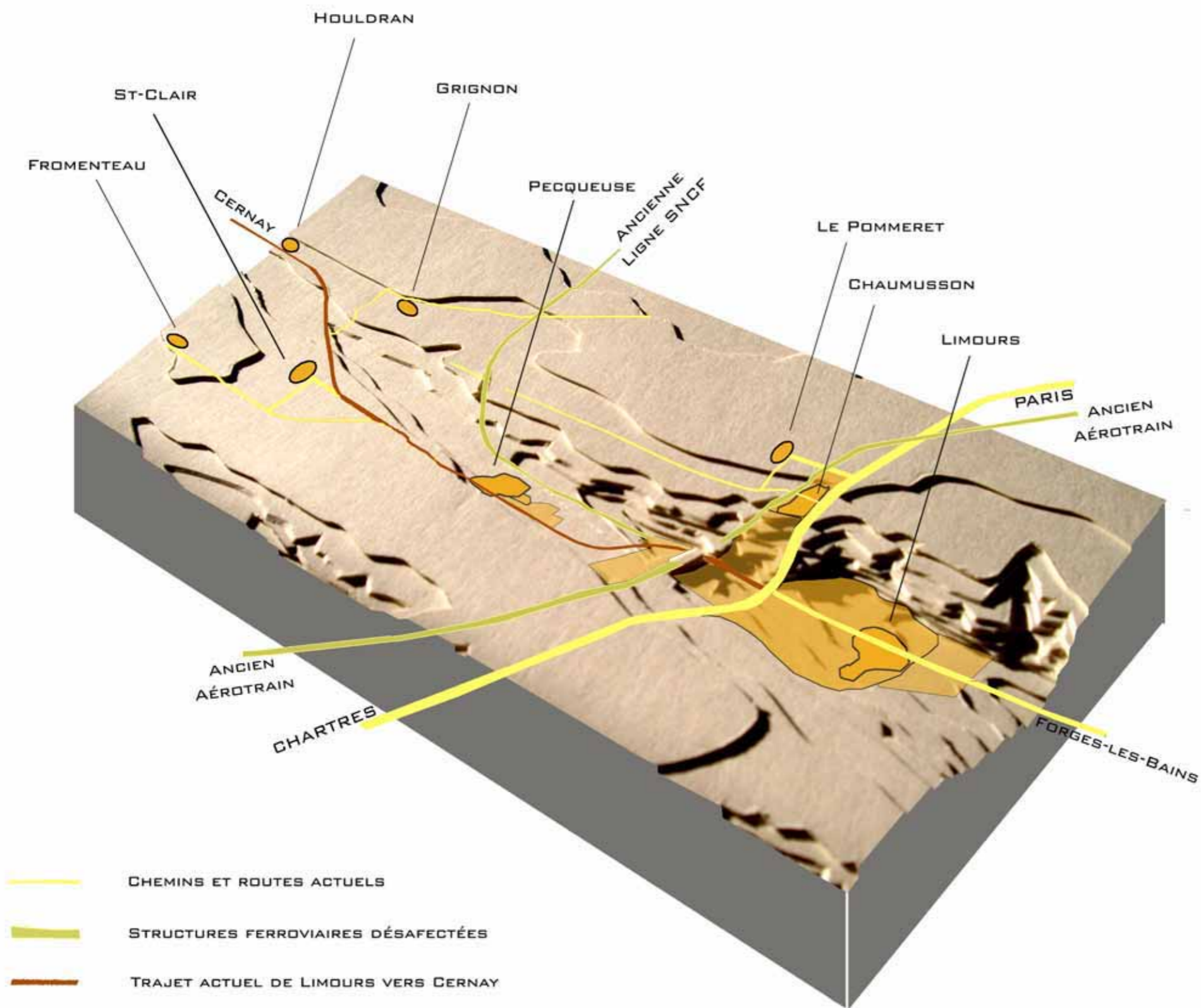


Sur cette carte, on peut constater que la départementale actuelle reste extrêmement liée aux perturbations de 1930 engendrées par la création de la ligne ferroviaire et de l'aérotrain. Le trajet routier d'aujourd'hui date pour beaucoup de cette époque. Les chemins passant autrefois par la crête Nord de la faille géologique ont toutefois à moitié disparus. Cela est d'autant plus paradoxal qu'en 1930, avec une ligne ferroviaire active, ce chemin était, semble-t-il toujours utilisé et utilisable. Aujourd'hui, malgré la désaffectation de cette ligne ferroviaire et de l'aérotrain, ce chemin disparaît progressivement, comme oublié de la conscience locale.



RN118

Bloc diagramme de l'état actuel de l'arrivé sur Limours



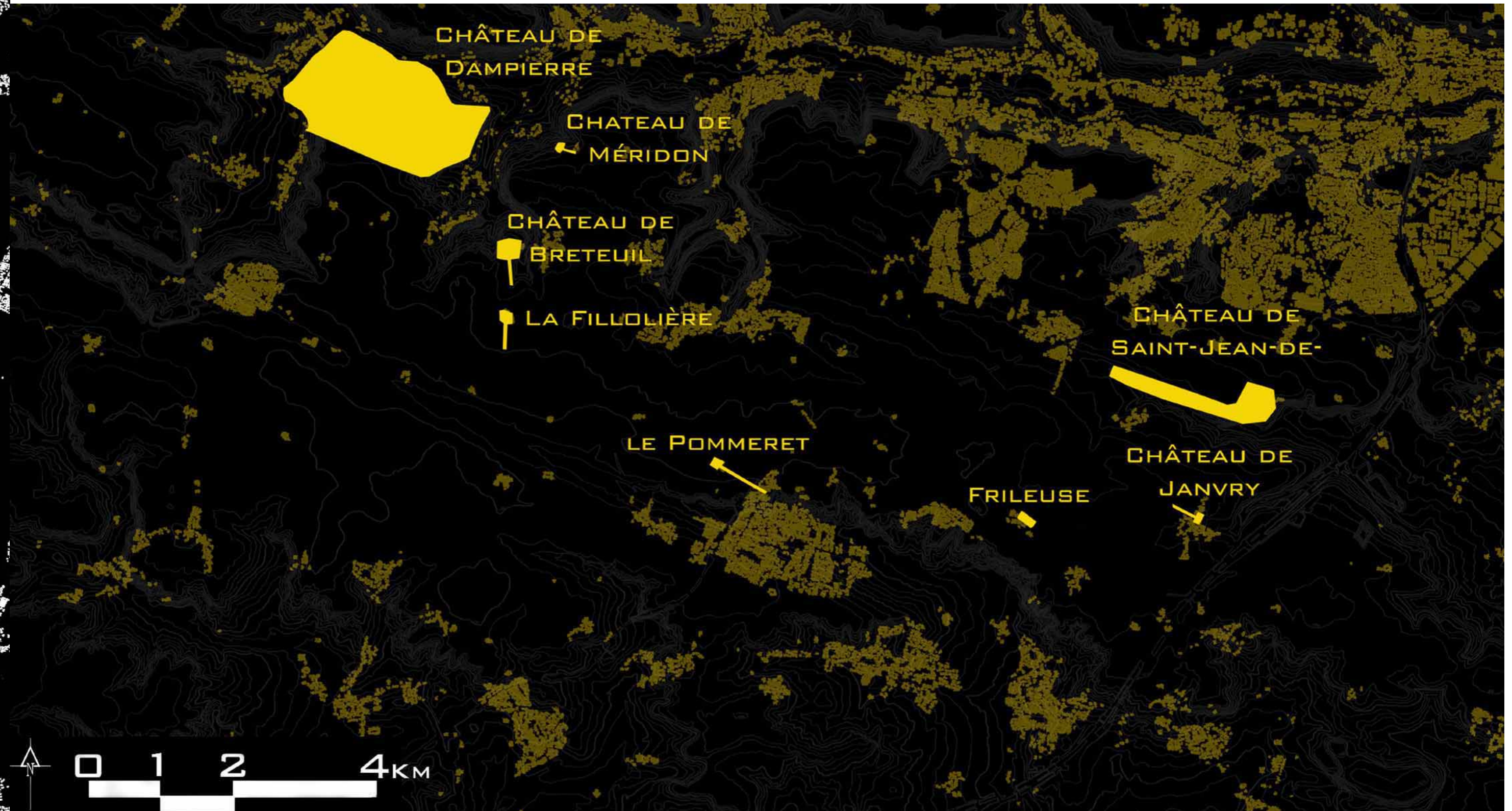
De fait, avec cet oubli progressif des anciens trajets permettant d'aller de Limours à Cernay, le choix s'est de plus en plus restreint pour ne plus laisser, au final, qu'une seule possibilité et manière de rejoindre ces deux villes. L'arrivée actuelle sur Limours est à ce titre significative dans la mesure où la route actuelle (en marron) s'impose d'elle-même comme une évidence, provoquant ainsi la disparition des autres chemins (en jaune).

Ce phénomène de chemin unique a ainsi conforté la dominance de la voiture comme unique usage sur ce tracé, reléguant à un second plan les autres usages de toutes sortes (pédestres, cavaliers, agricoles, cyclistes, etc...). L'enjeu à travers l'étude de ce trajet est d'offrir la possibilité à d'autres usages que ceux de la voiture, de pouvoir s'exprimer ici, et par là même de regarder d'une autre manière le paysage de Limours à Cernay. Offrir de nouvelles manières de regarder ce paysage est une certaine façon d'affirmer davantage la valeur de ce territoire dans la conscience collective.

2. Le bâti :

Bâti tenant le territoire

a) ...qui tient le territoire



Si ces extensions de villes récentes peuvent mettre en péril certains aspects d'un territoire ou d'un paysage, soit par leur étendue (Chevry), soit par leur diffusion (mitage urbain), il est d'autres formes de bâti qui le renforce ou le confirme. On ne peut pas véritablement parler ici de bâti de type 'traditionnel' dans la mesure où ces édifices ont d'autres vertus que leur charge historique ou sentimentale, même si là plupart trouvent leur origine à des époques reculées de l'histoire.

Lorsque l'on regarde la carte des chasses royales (cf. carte des chasses royales en annexe, page 19.), on peut être surpris par le nombre de châteaux et de grandes propriétés qui parsèment le plateau. Mais plus que les éventuels châteaux, ce phénomène est également conforté par les corps de fermes. Nous avons déjà évoqué le rôle de ces corps de fermes en tant que 'bastions' de l'agriculture (cf. La réinscription des corps de ferme traditionnels, page 50.) qui, par leur inscription dans un réseau global (c'est-à-dire sans impasses et sans coupures dues à une hiérarchisation des infrastructures) ou par le prolongement de ces corps de ferme à travers les alignements d'arbres fruitiers, permettaient d'assurer une continuité entre le bâti et le territoire.

A l'heure actuelle, les corps de ferme, s'ils demeurent impressionnants et fascinants par leur architecture, ont toutefois perdus cette fonction pour les raisons que nous avons déjà expliquées auparavant. Ceux qui l'ont encore un peu préservé sont les châteaux et grandes bâtisses que l'on retrouve parfois sur le plateau. On peut dire que ces châteaux tiennent leur territoire dans la mesure où, la plupart du temps, par leur charisme et leur dimensionnement, et surtout par le fait qu'ils sont accompagnés de parc ou d'alignements d'arbres parfois encore existants, ils ralentissent les extensions urbaines modernes et leur défauts.

Les exemples des châteaux de Courson et de Saint-Jean-de-Beauregard sont à ce titre, au-delà des enjeux économiques et touristiques qu'ils représentent, des exemples significatifs. Sur le plateau de Limours, on retrouve d'autres exemples de ce type qui, même s'ils n'ont pas autant de renommée que les deux précédents, remplissent le même rôle de façon tout aussi efficace. Il s'agit par exemple du château de Janvry et de son alignement d'arbre se trouvant dans son axe, ou bien encore du château de Breuteuil.

Toutes ces structures existantes sont des structures à évidemment préserver voire à renforcer dans la plupart des cas, non pas forcément à des fins touristiques, mais à des fins de cohérence avec le territoire du plateau de Limours. Ce travail est également à mener avec les corps de fermes, où là il s'agit plus de faire ressurgir cette cohérence que de la préserver.



L'alignement du château de Janvry



Le château de Méridon



Les silos à grains de Limours

Enfin, ces structures, même si elles ne sont pas toujours des repères visuels, sont des repères culturels et des repères susceptibles de construire une identité forte du plateau de Limours. A ce titre, les silos à grains de Limours font partis de ces repères dans la mesure où ils permettent une identification perceptible par tous. Ils sont visibles de loin, même depuis les hauteurs du plateau. Ils revêtent un caractère identitaire par leur typicité et la référence au milieu rural qui en dépend.

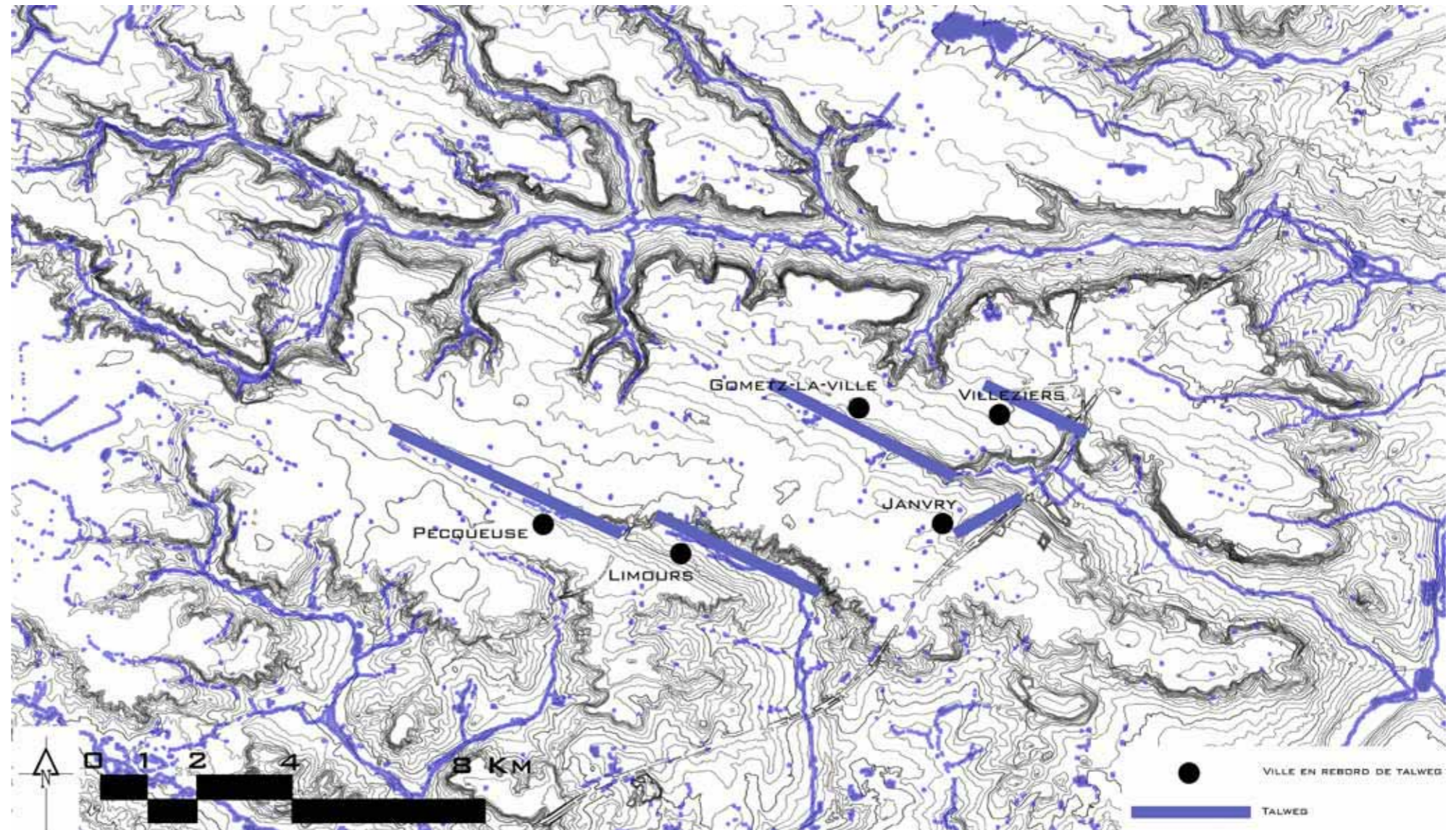
b) ... inscrit dans le paysage

Enfin, avec la carte générale du bâti (cf. page 101), on constate un point important dans l'urbanisation du plateau : toutes les villes se situant dessus (sauf pour les cas particuliers de Chevry et des Ulis) se trouvent toujours en rebord de plateau, surplombant les vallées attenantes. Si cela s'explique en partie par le contexte géologique, comme on peut le constater sur la carte de Cassini (cf. page 27), cela vient également du souci de préserver un maximum les surfaces arables tout en étant à portée des axes de communications passant dans certaines vallées. On comprend mieux ainsi la difficulté qu'il peut y avoir à détacher un plateau de sa vallée : les deux sont intimement liés.

Lorsque les bourgs ne se situent pas directement en rebord de plateau, c'est qu'ils sont situés en rebord de talwegs, plus difficilement cultivables et arborant d'autres contraintes hydrauliques. C'est le cas pour Pecqueuse, Limours, Janvry (en sommet de talweg), Gometz-la-Ville ou bien encore Villezières (Saint-Jean-de-Beauregard). Si cette inscription de ces villes dans le territoire n'est plus autant visible, notamment à cause des extensions de villes modernes, elle permet d'expliquer néanmoins une partie des origines de ces villes.

Cette explication permet de mieux comprendre pourquoi des communes comme Saint-Jean-de-Beauregard ou Janvry jouent la carte de la 'tradition' comme moteur de leur économie : leur inscription dans le territoire remonte à une pratique pragmatique presque ancestrale, visant à choisir le meilleur endroit pour vivre. Ces villes viennent donc en opposition avec des villes comme Chevry ou les Ulis, dotées d'une conception urbaine fort différente. On est ainsi surpris, au sortir des tunnels passant sous D35, après avoir parcouru les vastes parkings imperméables du centre commercial des Ulis, d'atterrir dans un village de pierre Meulière. Le fossé creusé est ici important, et ce d'autant plus que rien ne prépare la transition entre ces deux villes.

Si ce type de bâti est plein de charme et possède une charge émotionnelle ou nostalgique forte, il faut faire attention à ne pas le considérer comme un objet seul, sans cohérence avec le territoire alentour, au risque de tomber dans les mêmes dérives que celle des lotissements modernes : une muséification systématique dénuée de tout contact et de toute cohérence avec le paysage du plateau de Limours.



Carte des villes en rebord de talweg

La valeur de la tradition peut prendre tous son sens et gagner en amplitude si elle parvient à intégrer un système global orienté vers son territoire. Les limites d'un village ne doivent pas s'arrêter à la clôture en pierre meulière des propriétés, elles doivent la dépasser pour s'étendre dans les champs, les remises boisées, les cours d'eaux afin de créer une identité paysagère forte et unitaire.



Maison traditionnelle à Saint Jean de Beaugard



Traitement des déchets à Janvry