

Partie 2 : Les enjeux paysagers du Plateau de Limours

I. L'évolution des infrastructures

Habiter le Plateau dans la continuité des forces paysagères.

Le savoir habiter des formes construites anciennes et récentes est en résonance avec l'assise géographique du paysage, c'est-à-dire avec l'ensemble des éléments géologiques, topographiques, et hydrologiques.

De ces éléments dépendent, nous l'avons vu, un certain nombre de choses comme l'implantation des forêts (cf carte des Milieux), le sens de labour des cultures (cf. Les répercussions sur l'agriculture), ou bien encore le positionnement des coeurs de villes anciens (cf. carte d'influence du relief sur le bâti ancien).

Il s'agit d'y trouver sa place, de profiter au mieux de l'ensemble des éléments de la nature afin de s'assurer des conditions d'existences pérennes et durables. Aujourd'hui, cette résonance avec l'assise géographique est plus ou moins perceptible selon les secteurs du territoire d'étude.

Toutefois, l'impact de ce savoir ancestral est encore lisible dans l'espace paysager. L'objectif de cette partie est de mettre en évidence les structures en forte résonance avec les caractéristiques de son territoire, celles qui le sont moins, voire celles qui ne le sont pas du tout.

Les formes construites se déclinent en deux grandes catégories : celle des infrastructures et celle du bâti. Même si d'autres éléments comme l'agriculture ou bien les forêts sont aussi, dans une certaine mesure, des formes construites car dépendantes et issues des activités humaines, les infrastructures et le bâti restent la caractéristique majeure, à tort ou à raison, des milieux urbains et des mégapoles. De fait, infrastructures et bâtis occupent l'essentiel des formes construites.

A. Les infrastructures de grandes échelles : des paysages et corridors écologiques à eux seuls

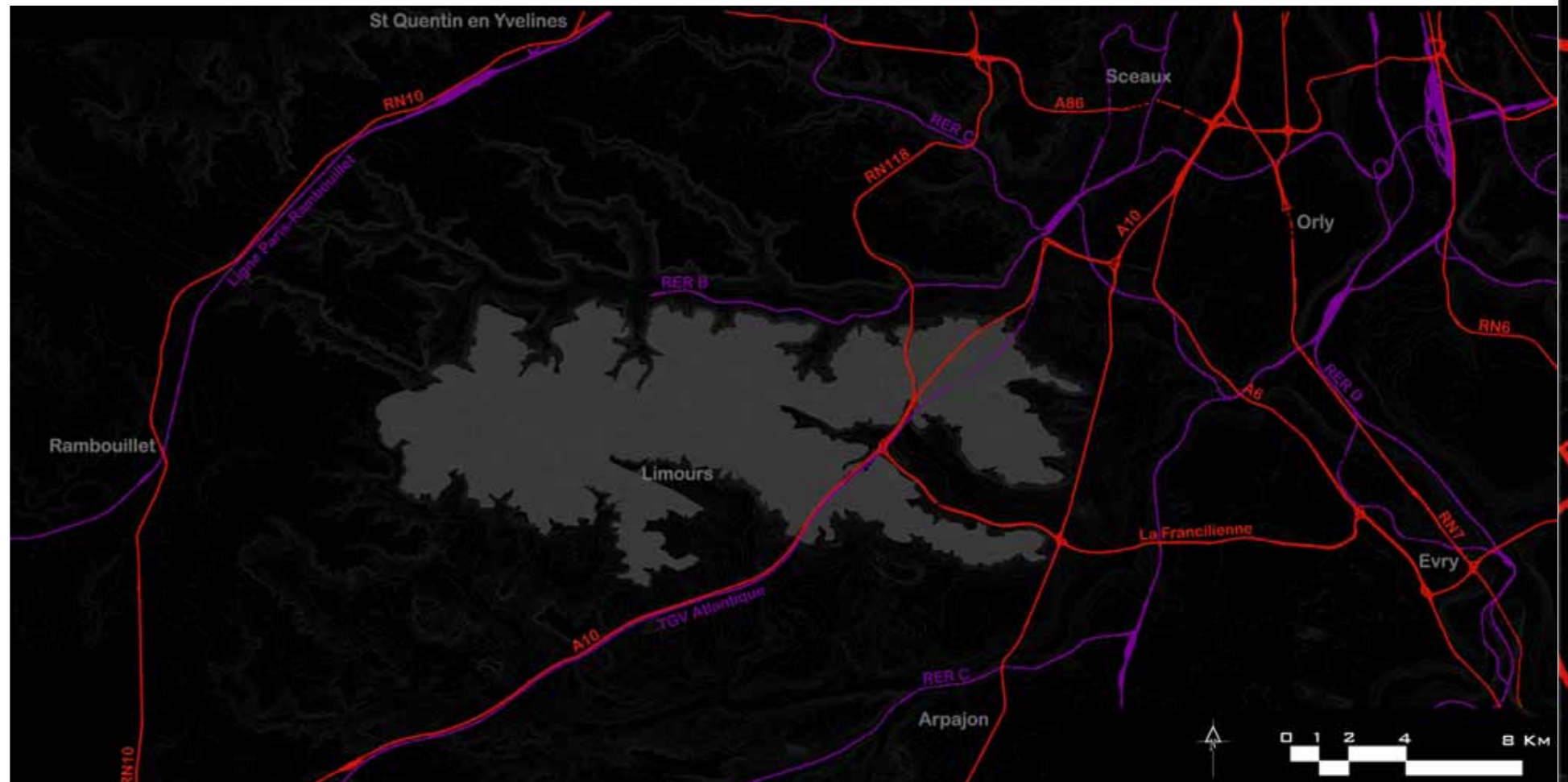
Des réseaux multiples, autant de vecteurs potentiels. Les infrastructures sont le support de ce qu'on appelle les 'réseaux', regroupant les réseaux à la fois de communication et d'informations (médiats, internet, radio, télévision, etc...), de transports et de distribution des énergies (ligne hautes tensions, gazoducs, syndicat des eaux, etc...), ou bien encore les réseaux de transports de personnes, collectifs ou non (RER, autoroutes, routes, trains, chemins de randonnés, chemins agricoles, etc...). Le terme 'infrastructure' a donc un sens très large, et ne désigne pas uniquement les ouvrages aux gabarits autoroutiers ou aux impacts ferroviaires, même si leur présence dans le paysage d'aujourd'hui est des plus évidentes.

Force d'une circulation dans un territoire à forte proximité urbaine.

Une infrastructure de grande échelle est une infrastructure dont la portée directe dépasse largement le territoire qu'elle traverse. Il s'agit donc d'ouvrages desservant tout le département, la région Ile-de-France, voire la France elle-même. On fera rapidement le rapprochement avec l'autoroute A10 bordée de sa ligne TGV, certaines départementales longeant les Ulis ou Chevry, ainsi que certaines lignes ferroviaires qui, même si elles ne sont pas physiquement situées sur le plateau de Limours, impactent énormément sur la vie de ses habitants.

De fait, la majeure partie de la population vivant sur et alentours du plateau de Limours est composée d'urbains, c'est-à-dire de personnes ayant besoin de rejoindre leur lieu de travail se trouvant à plusieurs kilomètres de chez eux, et transitant, le plus souvent, par la capitale. On comprend donc le besoin d'avoir un réseau de transport collectif (RER, train) et individuel (Autoroute, Nationales) efficace au quotidien.

Malgré la présence du RER B desservant presque toute la vallée de l'Yvette, du RER C alimentant une partie de la vallée de l'orge, la ligne Paris/Rambouillet passant à l'Est, ainsi que des infrastructures routières reliées directement avec le reste de la région Ile-de-France comme l'Autoroute A10, la francilienne ou bien encore la nationale N10 ; la rapidité de transport est un des soucis majeur des habitants du plateau. Sur certains secteurs, la saturation de ce réseau est telle que la proximité géographique (cf. carte du PNR par rapport à Paris) est finalement annulée par un temps de plus en plus long.



Des infrastructures de grandes échelles

1. L'autoroute A10, une coupure théorique



L'infrastructure, un élément à part, une logique autonome.

Le passage comme une fenêtre géologique.

Ce légitime et compréhensible souci du temps de transport quotidien, allié à celui des transports de marchandises qui se doit d'être de plus en plus rapide, a abouti à la création d'infrastructures de très grands gabarits. C'est le cas de l'autoroute A10 et de ses deux fois quatre fois sur le plateau de Limours.

En rajoutant de part et d'autres les bandes d'arrêts d'urgences et les accotements, on atteint une largeur dépassant les 30m. A cela viennent s'ajouter les fossés d'évacuations des eaux de pluies, les barrières de sécurité, les accotements enherbés, les éventuels murs anti-bruits et autres clôtures. Avec les aires de services dotées de leurs parkings à poids-lourds et station services, avec le greffage de la ligne TGV et de certaines lignes haute-tensions, l'autoroute A10 prend sur le plateau une dimension considérable.

Sur ce type d'infrastructure, la logique en présence dépasse la logique territoriale. Même si une autoroute ne passe pas au hasard sur un territoire, en choisissant toujours un trajet optimal en fonction du relief, de l'hydrographie ou bien encore des villes à traverser, le lien avec le territoire se réduit au minimum. Ce lien se réduit encore plus lorsque l'ensemble de l'infrastructure, pour des raisons diverses, passe largement en déblai par rapport au reste du plateau. Sur certains endroits, notamment en sommet de versant, l'autoroute est encaissée de près d'une dizaine de mètres. Sur la coupe transversale zoomée sur l'autoroute, on comprend que la ligne TGV accentue ce phénomène de rupture totale avec le territoire qu'elle traverse.

Nous sommes donc en présence d'une infrastructure pratiquement autonome vis-à-vis du plateau de Limours. Elle n'entretient peu ou pas de lien avec plateau.

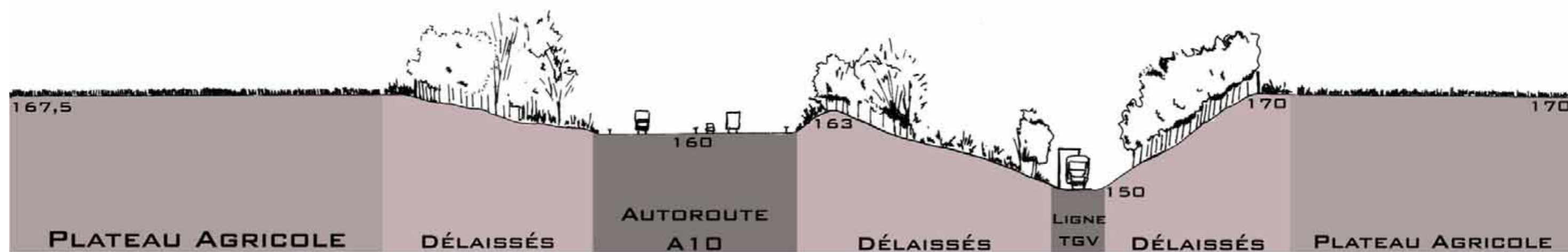
Toutefois, par ces dimensions presque démesurées et par son côté autonome, ce type d'infrastructure fait paysage à elle seule. Lorsque l'on se trouve sur l'un des ponts qui la franchit, où depuis les fenêtres d'une voiture, le paysage alors offert est presque optimal pour comprendre la physionomie du plateau.

La lisibilité du paysage est presque évidente: l'autoroute plonge en pente douce vers une vallée de l'Orge que l'on ne voit comme nulle part ailleurs. Cette pente autoroutière extrêmement calculée se fait au dépend des versants du plateau, qui de fait, apparaissent nettement de part et d'autres de l'ouvrage.

Même s'il ne s'agit pas directement des versants, le passage en déblai permet ici une compréhension du relief, qui n'est pas toujours aussi évidente sur le reste du plateau.

La végétation spontanée qui s'y est progressivement installée n'est d'ailleurs pas sans relations avec les versants boisés du plateau.

Le passage de l'autoroute A10 et du TGV

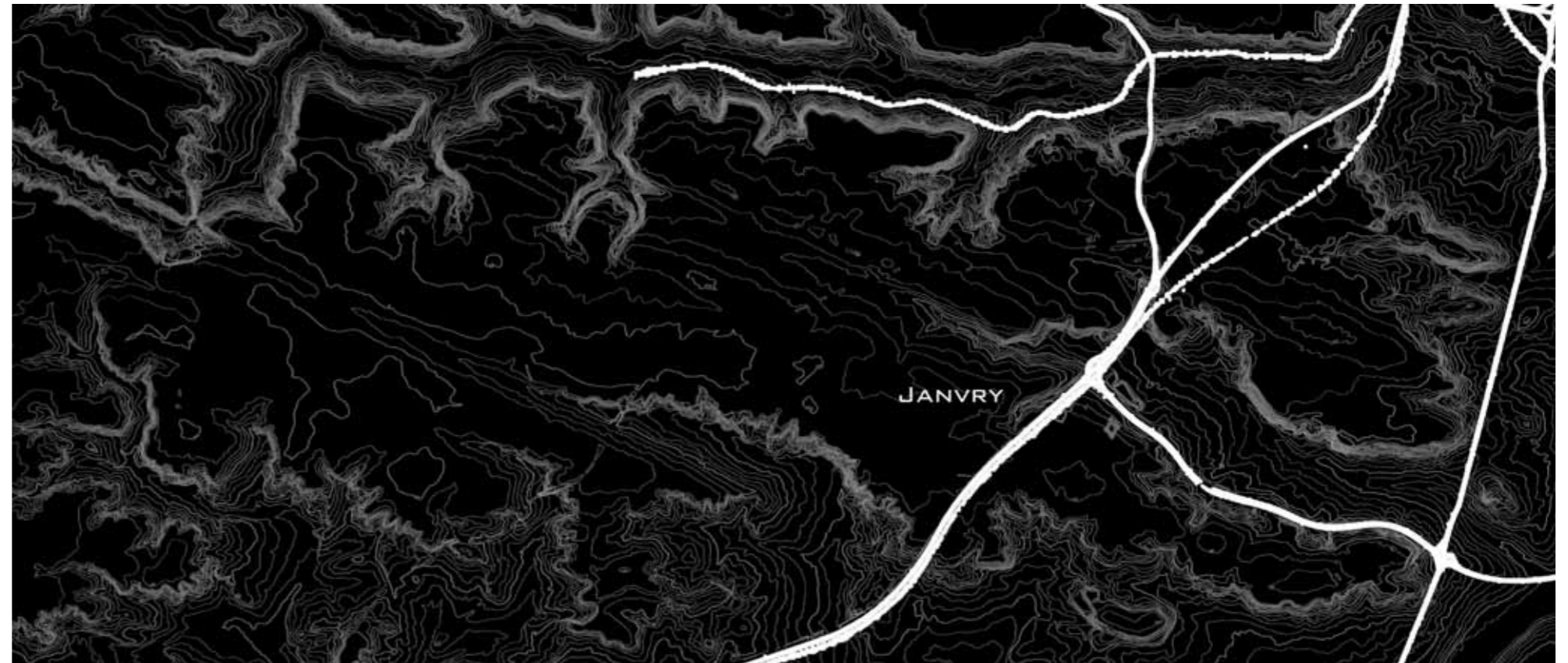


Coupe transversale zoomée sur l'autoroute A10 et le TGV

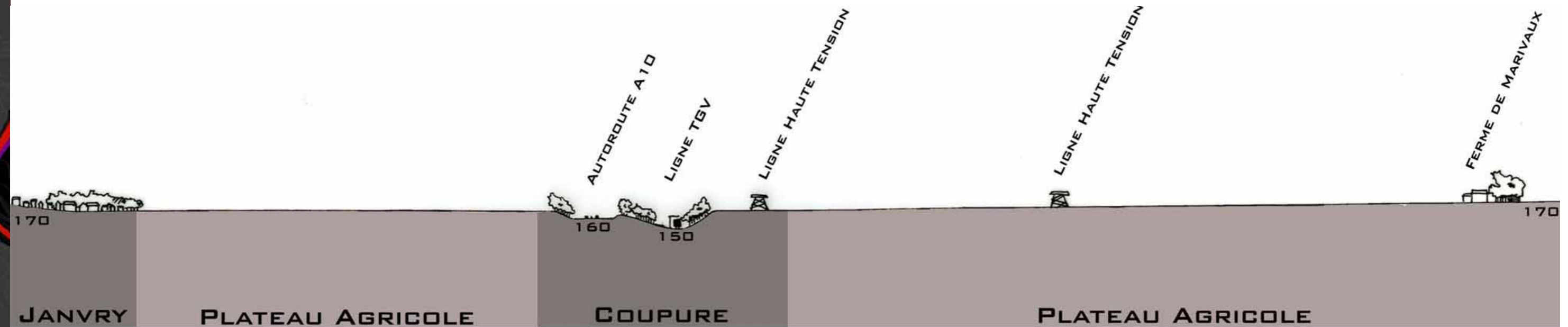


2. Les avantages paysagers et écologiques de cette infrastructure

Malgré les dimensions de ces infrastructures qui sont importantes, l'effet de rupture dans le paysage n'est pas toujours une évidence. Apparaissant sur la carte comme un réel déchirement du plateau de Limours d'avec son extrémité de la plaine du Déluge, le passage autoroutier et ferroviaire n'est à Janvry pas aussi implacable sur le terrain. Les impressions du terrain contredisent les cartes et les coupes générales.



Carte des infrastructures principales



Coupe transversale générale de l'autoroute

Le passage comme un événement particulier du plateau.

Sur le terrain, l'autoroute n'est que rarement perceptible visuellement, il n'est même que très rarement audible. Une longue ligne faite de hautes herbes, d'arbustes et d'arbres vient camoufler le trafic routier. Cette ligne vient se fondre visuellement dans la trame forestière des remises agricoles. Par endroits, la végétation est tellement particulière qu'un effet d'évasion serait presque perceptible.

L'encaissement lui donnant son caractère 'hors-sol', il se perçoit aisément que le plateau de Limours ne se borne pas à cette barrière. L'image d'un plateau continu, depuis la position haute comme depuis l'autoroute se reforme. La tranchée n'est qu'un événement particulier du passage comme du plateau.



De multiples délaissés inexploités.

Cet événement, au-delà des ouvertures paysagères qu'il offre ça et là, a aussi pour lui l'avantage d'être un corridor écologique à lui seul. Sur la coupe transversale zoomée sur l'autoroute, on distingue facilement que les espaces dit 'délaissés', c'est-à-dire délaissés des entretiens mécaniques réguliers et délaissés d'intérêts économiques quelconques, apparaissent en nombre.



Ces quelques photos illustrent la richesse écologique que peuvent apporter ces 'délaissés' (cf. écologie des infrastructures).

On retrouve ce type de système écologique autonome aux pieds de multiples pylônes EDF, qui sont légions sur ce secteur du plateau.

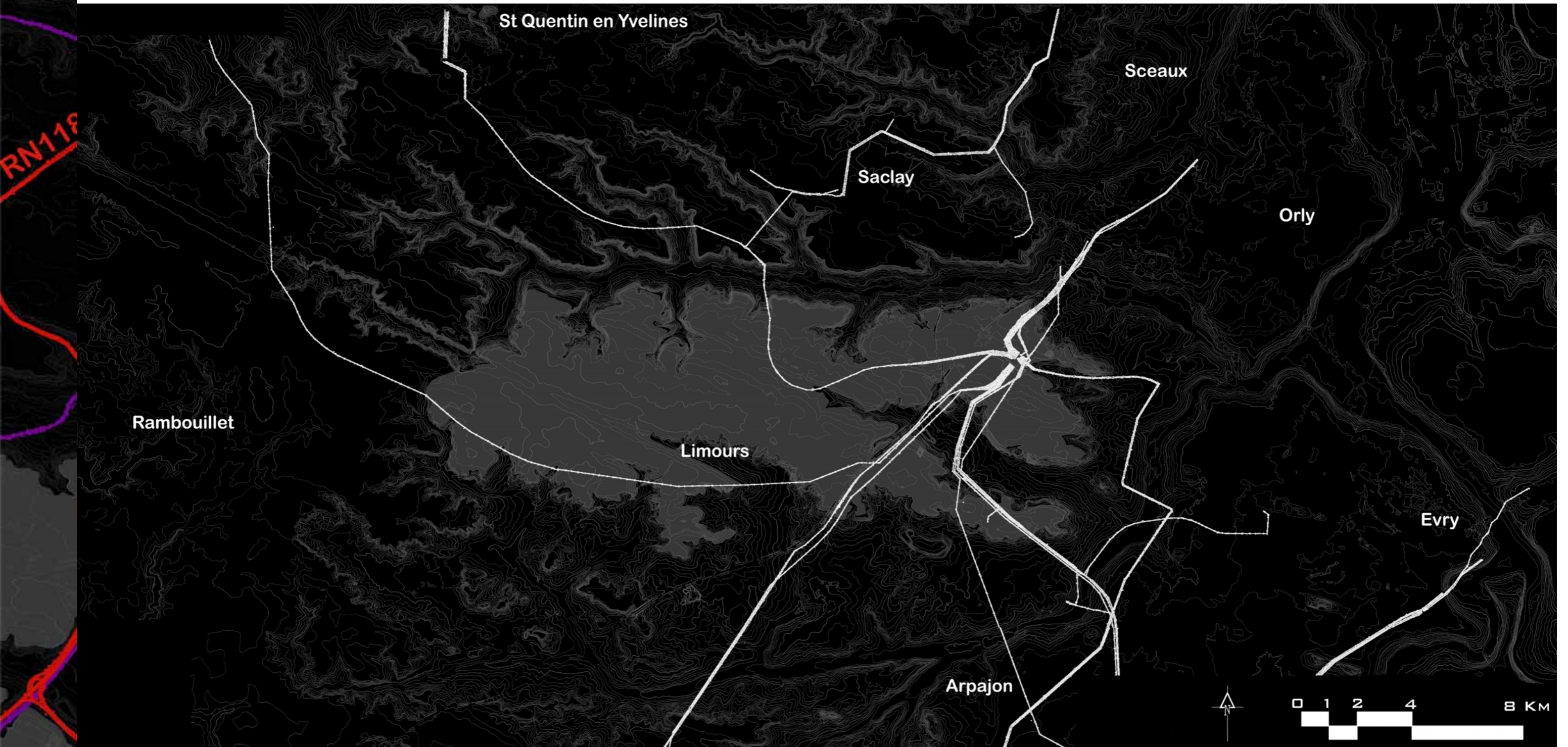
Chaque pied de pylône est également une opportunité de biodiversité, car eux aussi peuvent être considérés comme des 'délaissés', car en-dehors de l'espace cultivable et en dehors de tout entretien intensif.



Images références des divers passages d'infrastructures principales



3. Les lignes électriques : des potentialités paysagères et écologiques indéniables



Carte générale des lignes haute-tensions sur le plateau

Les lignes dans le paysage du Plateau, liens de loin en loin.



Réseau électrique sur la plaine du Déluge



Réseau électrique au voisinage de Saint-Robert



Pylônes en face du lotissement de Saint-Clair

Réseau électrique à proximité de Gometz-la-Ville

Champs de lignes électriques à Nozay



En-dehors du rôle écologique que peuvent avoir ces pylônes de lignes haute-tensions, elles présentent certains avantages dans le paysage du plateau de Li-mours.

Ces infrastructures sont également des infrastructures de grande échelle, puisqu'elles desservent, par l'intermédiaire de l'important nœud électrique de Nozay, une partie importante de la région Ile-de-France.

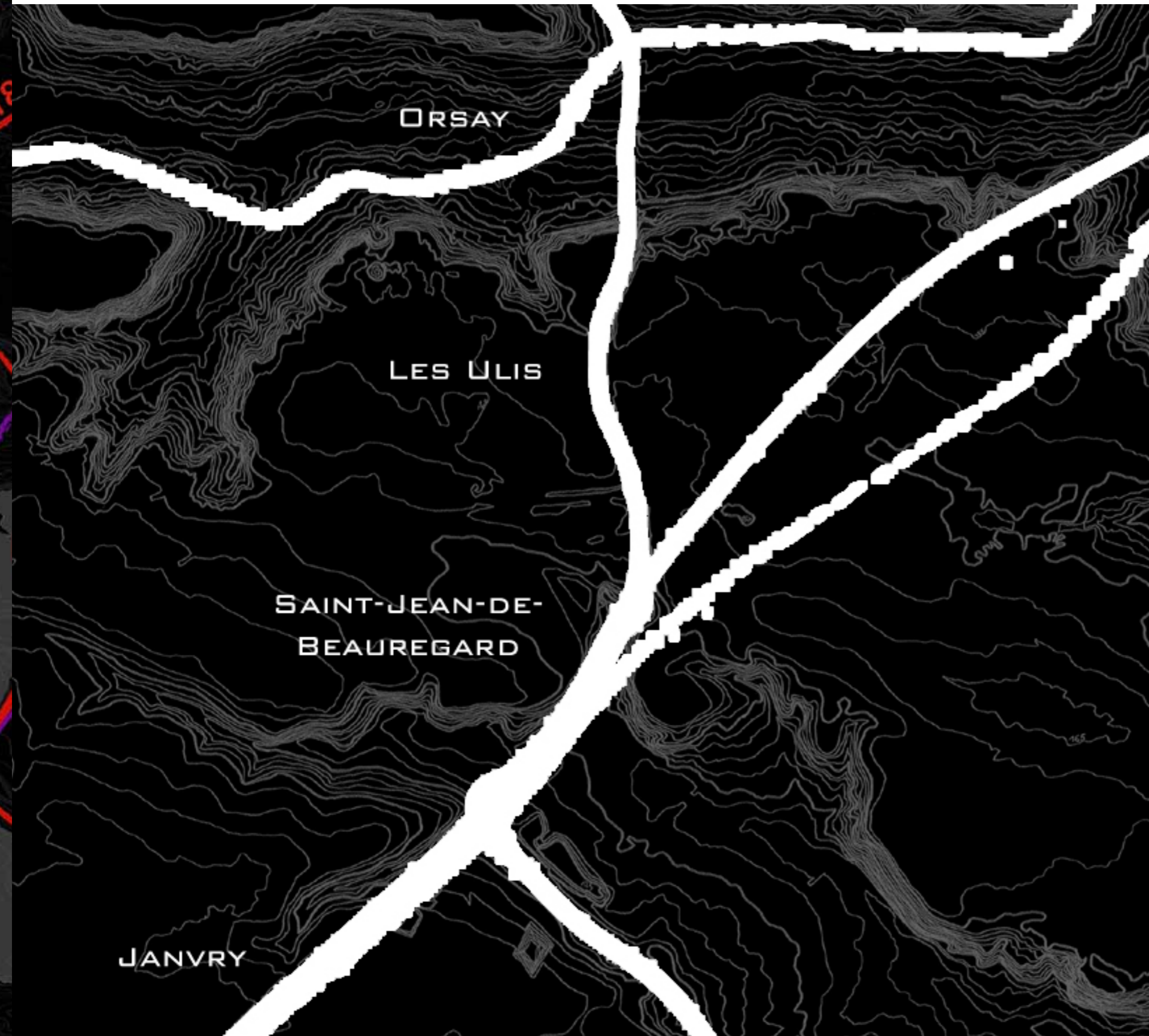
Si ces lignes EDF peuvent être mal perçues sur certains secteurs du plateau, car induisant des nuisances visuelles certaines pour une partie des riverains, elles permettent toutefois d'apporter une autre dimension au paysage. Parfois, les pylônes entrent en résonance avec les versants boisés, d'autres fois, ces lignes noires cadrent l'étendue plane de l'agriculture.

D'autres fois encore, l'œil perçoit davantage la distance, la profondeur et le relief du plateau: par leurs intervalles aux distances régulières et par leur hauteur fixe, ils sont des jalons efficace pour mieux apprécier les nuances paysagères. Le relief entre Janvry et St-Jean-de-Beauregard peut par exemple être mieux compris au travers des pylônes EDF qui disparaissent progressivement derrière la ligne d'horizon, laissant supposer ainsi la présence d'un versant de plateau.



4. La rupture routière entre Nozay et St-Jean-de Beauregard

Carte zoomée sur la coupure Est/Ouest de l'A10



L'apparition de l'A10 dans le territoire comme une réelle coupure se fait alors que la circulation se réduit au gabarit d'une nationale à deux fois deux voies. Alors même que l'infrastructure se pose parfaitement et suit fidèlement la topographie.

Cette sensation de scission n'est cependant pas moins provoqué par ces réseaux que par la présence de l'urbanisation des Ulis ainsi que par l'importante zone industrielle attenante. Le fait même d'être au niveau de sol du plateau en facilite son accès, et donc favorise l'implantation de bâtiments industriels. A l'inverse du tronçon passant non loin de Janvry, ce tronçon d'auto-route divise le plateau en deux, car il partage la continuité visuelle.

Les infrastructures sont posées là avec lourdeur, sans soucis des à cotés, sans prise en compte réelle de leur impact. La traversée piétonne n'est ici possible que par un maigre passage aux allures de souricière entre les Ulis et Saint Jean de Beauregard.

Priorité est ici aux voitures. Alors que des ponts permettent sa traversée et son accompagnement lorsqu'il est en tranchée, l'infrastructure se fait vraiment limite physique aux circulations.

L'effet de rupture est ici tel, qu'il phagocyte autours de lui plusieurs sites, qui paraissent abandonnés, désolés, semblant hors de tout territoire. Ces lieux sont par endroits pris pour des décharges tellement l'oubli de considération est criante. Ils sont l'exemple même des dérives et des lacunes qu'engendrent un manque de prise en compte de certains territoires.



Les Ulis, coupure des infrastructures

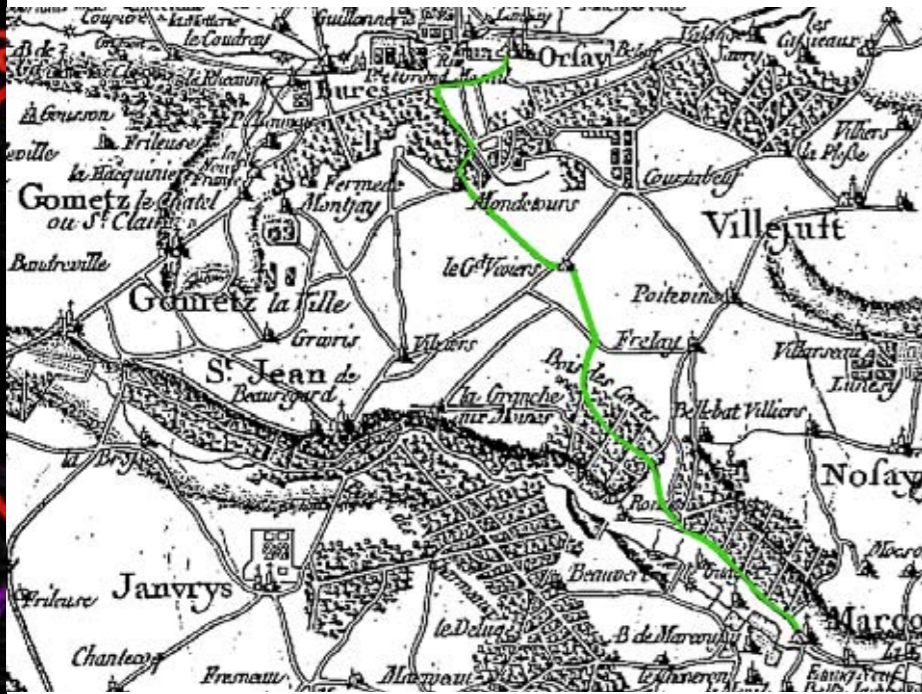


Zone délaissée proche de l'A10

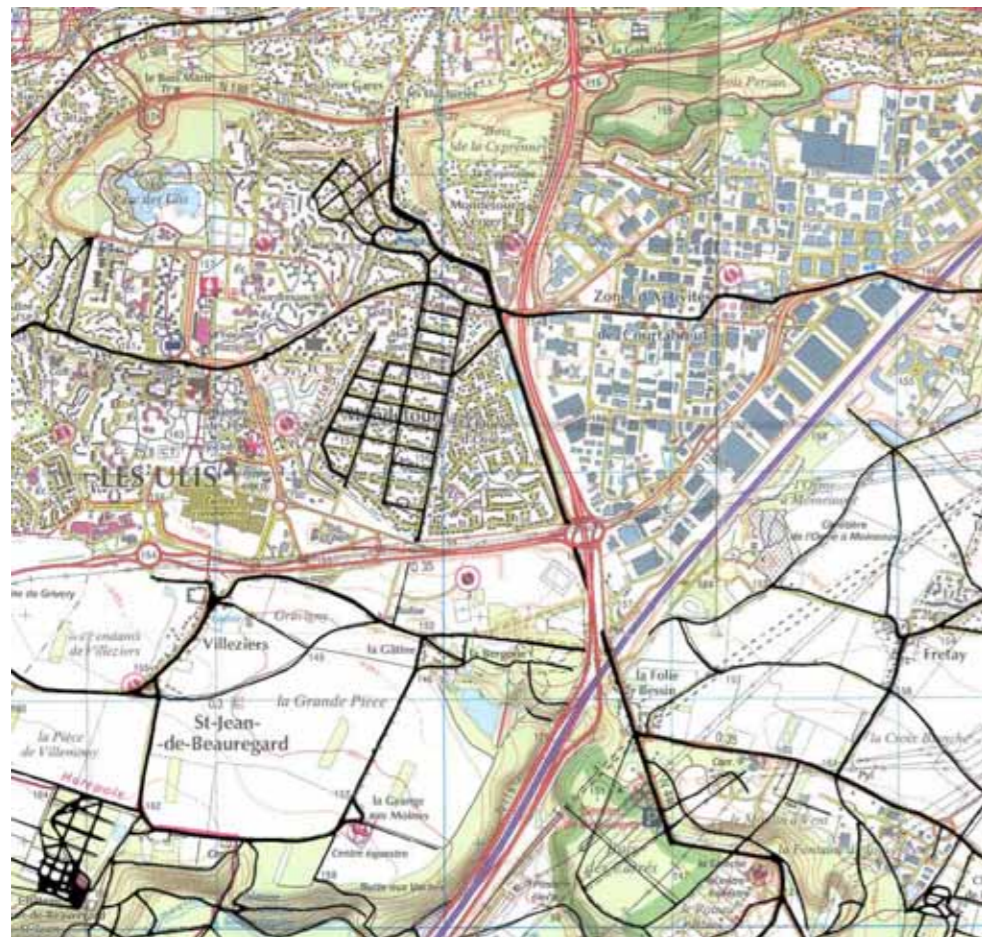
Voisinage de l'autoroute A10



5. Les origines historiques de cette rupture routière :



Evolution des infrastructures routières entre Cassini, cartes de Chasses Royales, IGN 1930 et IGN actuel



Si cette coupure autoroutière au niveau des Ulis semble chaotique par ces espaces en désuétude, il ne faut pas perdre de vue qu'elle est issue de tracés qui remontent extrêmement loin dans le passé. Sur ces différentes cartes d'évolutions, on peut constater que la diagonale reliant le château de Marcoussis à celui de Versailles trouve ses origines dès l'époque de Cassini au 17ème siècle. Environ un siècle plus tard, le tracé a été rendu plus rectiligne, sans détours par la ferme du Grand Vivier. Cette grande allée royale a donc très tôt amorcé une infrastructure de grand gabarit sur ce trajet. Au fil des siècles, on constate que la diagonale a toujours perduré sur le plateau.

Aujourd'hui, même la nationale N118 continue de suivre l'axe de l'ancienne allée royale. Un fois le plateau franchi, elle rejoint l'autoroute A10. Sur le plateau, cette nationale N118 est curieusement doublée d'une autre nationale, beaucoup moins importante et beaucoup moins connue celle-ci : la nationale N446. On peut s'étonner du passage de deux nationales parallèles et distantes d'une vingtaine de mètres à peine. Elle est plus évidente encore lorsque, par superposition des cartes, on constate que la nationale 446 est ni plus ni moins l'exact tracé de l'ancienne allée royale du 18ème siècle.

Sur le schéma ci-dessus, représentant en noir les routes de tous types, et en hachuré les constructions (lotissements à gauche et zone industrielle à droite), on comprend bien, par les espaces blancs qui sont laissés autour de ces deux nationales, que la ville s'est construite en évitant de trop border ces infrastructures. De fait, la rupture est aujourd'hui nettement perceptible.

Peut-être existe-t'il une opportunité de réaffirmer le tracé historique. Afin d'adoucir la sensation de limite franche sur le plateau, il serait envisageable de redécouvrir l'ancienne allée royale, cela pourrait être l'image fort de l'ancrage du PNR dans un tissu urbain particulièrement dense.

Schéma de l'articulation urbaine des Ulis autour de ses nationales



B. Les infrastructures sans cohérence avec leur territoire :

Certaines infrastructures sont mal intégrées au tissu urbain actuel et à la proximité rurale.

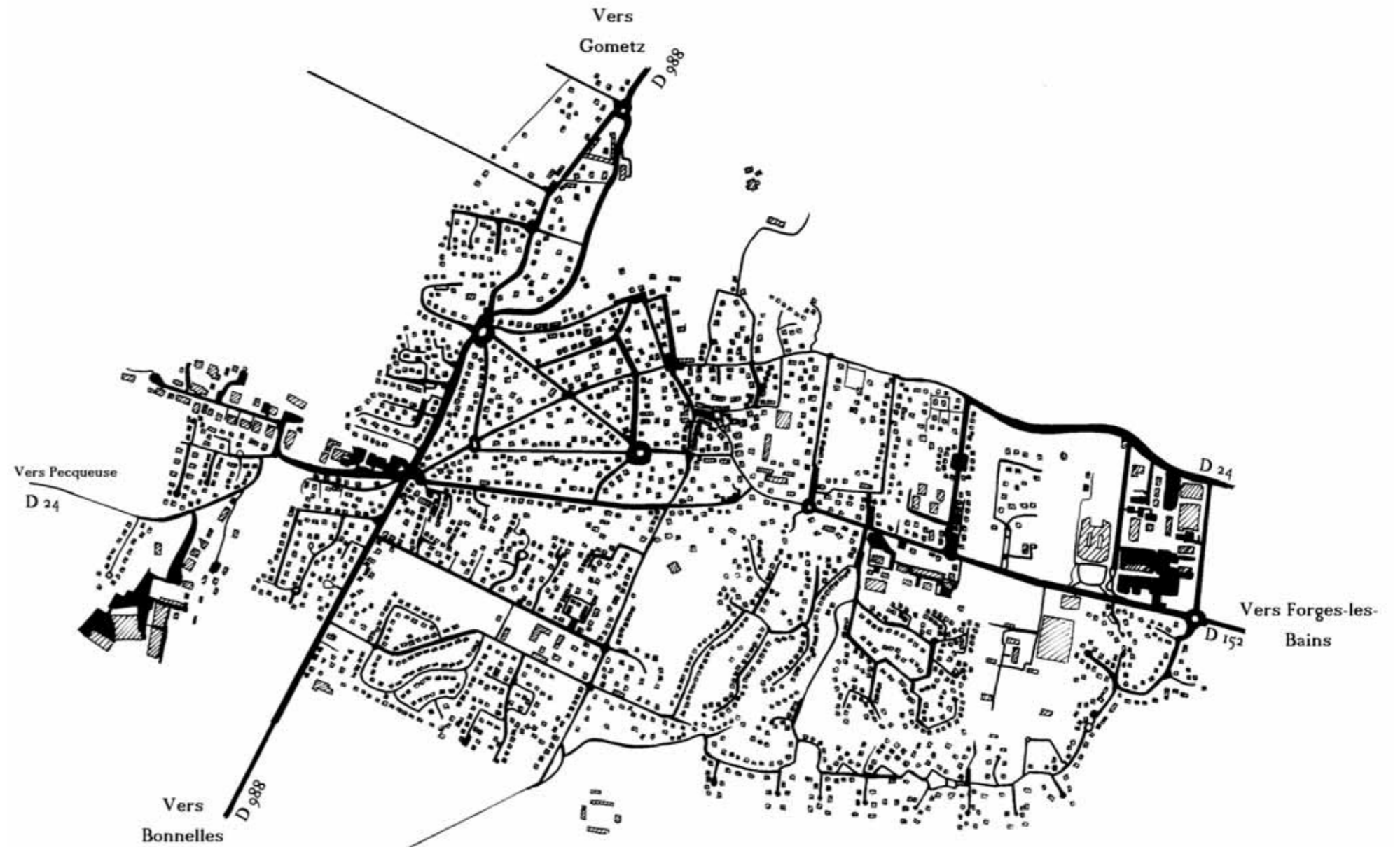
La nécessité de se rendre rapidement sur la capitale et dans la région Ile-de-France a abouti à la création d'infrastructures de grande envergure. Ces infrastructures offrent des paysages autonomes, et même si elles parviennent à s'absoudre des contraintes d'un territoire, elles en gardent néanmoins un lien avec celui-ci. Dans certains cas, ces infrastructures sont également issues de l'héritage du passé, comme par exemple pour la nationale N118 au niveau des Ulis.

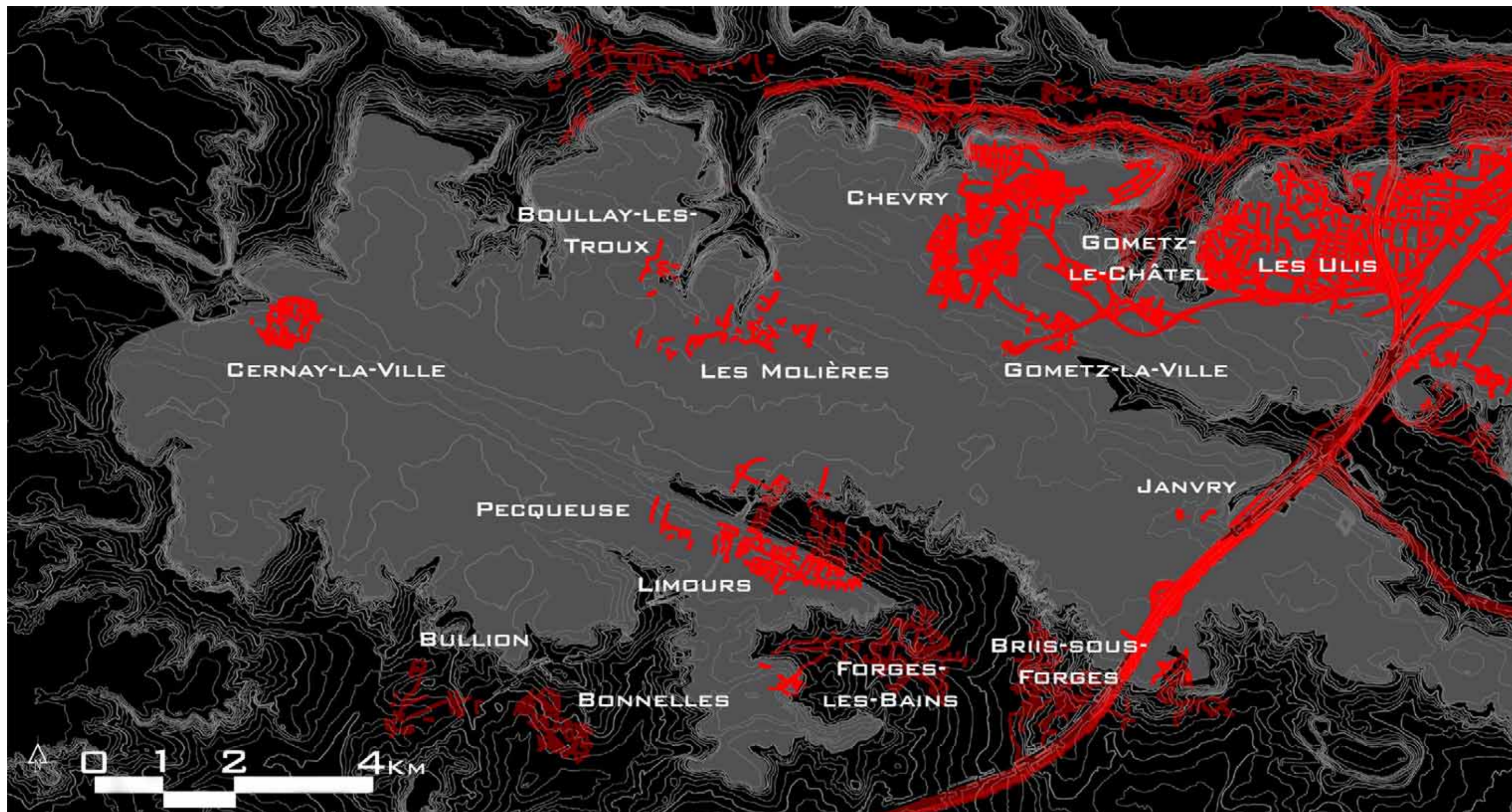
Toutefois, le gigantisme de ces infrastructures fait souvent oublier ce lien avec le territoire et avec le passé. L'efficacité et la rentabilité gouvernent alors le dessin des routes et des villes, qui semblent uniquement calibrés à l'usage normé de l'automobile. On en arrive à des formes préconçues, qui ne trouvent d'existence que par la présence plus ou moins proche d'une de ces fameuses infrastructures de grandes échelles. La ville est alors le prolongement logique, presque naturel, de l'autoroute ou de la nationale.

Les conséquences de cette logique économique sur l'habitat seront développées plus tard dans ce dossier (cf. Les dérives du bâti moderne. Ces infrastructures sans grande cohérence avec leur territoire comprennent à la fois les autoroutes et nationales, et à la fois certaines routes départementales et grand nombre de routes tertiaires desservant les habitats individuels des lotissements. Concernant cette dernière catégorie, nous en retrouvons une grande majorité au niveau des Ulis et de Chevry. Toutefois, aucune commune n'est à l'abri du phénomène : Cernay, Limours, Gometz, Pecqueuse, Les Molières... Cela peut prendre à chaque fois des ampleurs différentes selon les communes, mais cette conception urbaine est fortement ancrée dans le dessin des extensions de villes récentes.

Ainsi, sur l'exemple de Limours repris sur le schéma ci-contre, on perçoit assez bien le cœur de village, ancien lieu des halles, et toujours actuellement centre-ville et place de la mairie. On devine ensuite la présence d'un ancien parc à la française, issue de l'ancien parc du château, avec des rues rectilignes qui se croisent en étoiles de façon géométrique. Les extensions urbaines modernes viennent finalement se rajouter à ce plan et l'on aboutit au plan de la ville aujourd'hui.

Schéma de l'articulation urbaine de Limours





1. Leur impact sur le paysage



La souricière des Ulis

Rond-point entre les Ulis et Saint-Jean-de-Beauregard





Les réseaux électrique qui s'installent dans les délaissés d'infrastructures

Les formes urbaines de certaines villes peuvent surprendre face à tant d'importance donnée à la voiture. Les paysages supportent des conséquences parfois redoutables.

Ces conséquences néfastes sont surtout perceptibles aux abords des Ullis, de Gometz-la-ville, de Gometz-le-Châtel et de Saint-Jean-de-Beauregard. Ainsi, aux abords de Gometz, tout un réseau de ronds-points plus grands les uns que les autres a progressivement émergé. Si la place occupée par ce mode de voirie est devenue considérable, privant ainsi de terres arables certaines exploitations agricoles, c'est surtout le malaise dont témoigne ce genre d'aménagement qui est inquiétant: le rond-point devient en quelque sorte le centre premier du paysage local. Tous les efforts sont faits pour que l'œil soit plus attiré par l'aménagement artificiel du giratoire que par le paysage alentour. Cela témoigne, encore une fois, de la non reconnaissance du territoire sur lequel ce type d'infrastructure se pose : c'est la voiture qui est privilégiée avant toute chose.

Si on peut aimer ou ne pas aimer ce type de jardin routier fait de roches et de pelouses impeccables, on ne peut pas rester insensible aux autres conséquences néfastes de ce type d'infrastructures. En effet, ce monopole de la voiture se fait au détriment d'une multitude de choses : du territoire lui-même et de son paysage, des relations humaines, des exploitations agricoles, de la qualité de vie des riverains, de la marche à pied ou des promenades à vélos. L'exemple le plus flagrant et le plus symbolique est le boyau tunnelier reliant les Ullis à Saint-Jean-de-Beauregard, où, contre toutes attentes, un besoin apparent de connexion entre ces deux villes est apparu. La large départementale s'est posée sur le territoire ne laissant aux nombreux habitants que la possibilité de passer par cet indigne passage ou bien de prendre le risque considérable de traverser directement les deux fois deux voies. L'importance donnée à la voiture est ici telle qu'elle prend largement le pas sur la sécurité des habitants et des écoliers.

Les impressions qui se dégagent de tels espaces maltraités sont un sentiment d'urbanité fort. Difficile de croire ou d'imaginer que derrière tel ou tel talus, qu'au sortir de tel ou tel rond-point massif, la mythique 'campagne' se trouve à quelques mètres de là. Là où, au final, le tableau du périurbain n'est pas si catastrophique que cela, et parfois même plutôt réussi comme certaines vues sur les Ullis. Le traitement (ou l'absence de traitement) de certains linéaires de bord d'infrastructures vient anéantir tout effet visuel paysager.

Derrière le mur anti-bruit, le lotissement de Chevy



Dans la continuité de cette logique routière qui consiste à finalement nier le territoire et le paysage que l'on traverse, certains lotissements, celui de Chevy par exemple, s'implantent sans aucune considération pour l'espace qu'ils occupent. Ils se referment derrière des murs anti bruits et les haies des jardins.

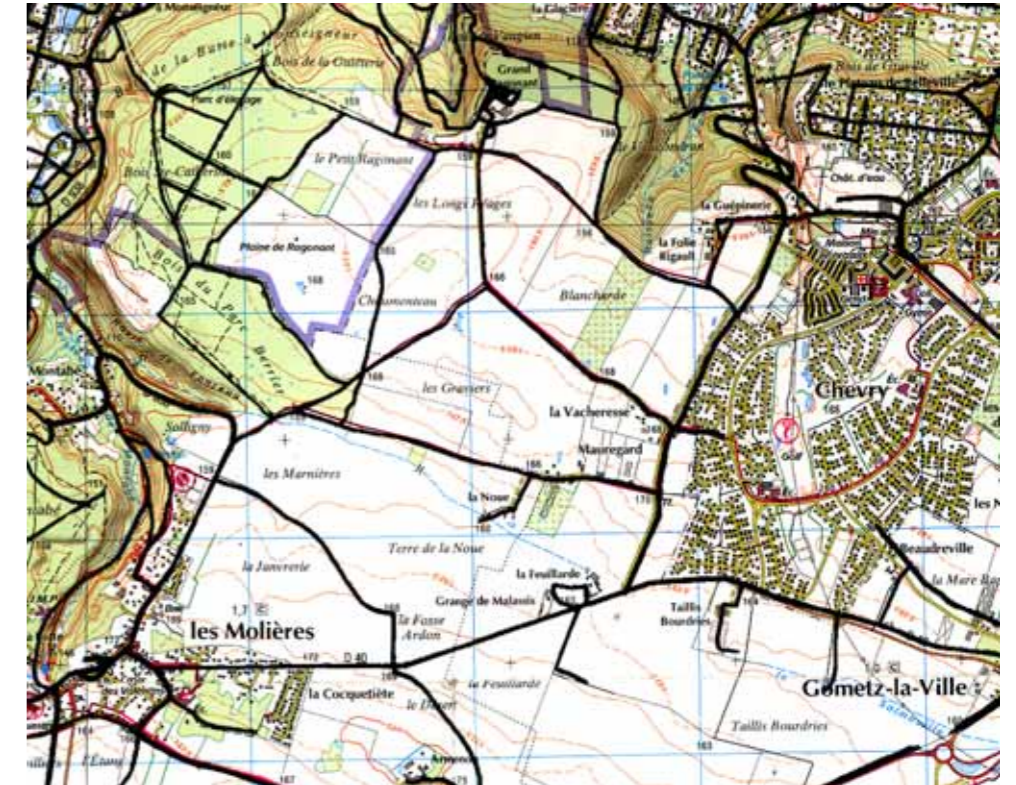
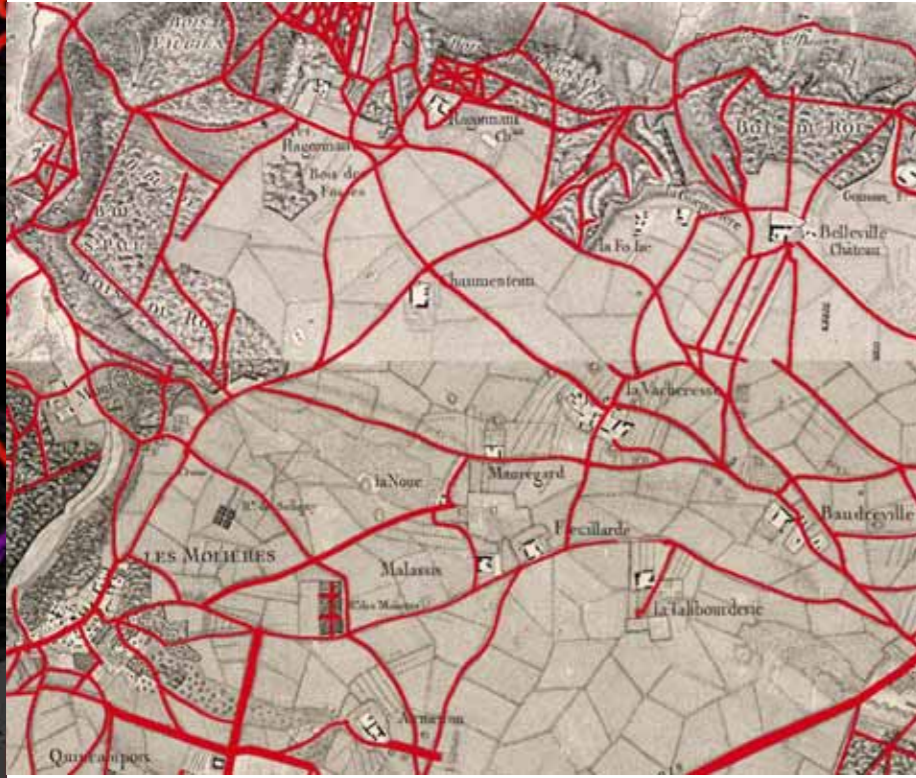
On se cloisonne, on s'enferme, on dresse des palissades, des murs anti-bruits le long de routes calmes, bref, les lotissements, ou plutôt les extensions modernes des villes, sont la continuité logique de ces infrastructures. Des exemples nous sont donnés où des routes desservant des lotissements et permettant une ouverture sur le paysage du plateau ont été fermées et interdites à la circulation. Cela témoigne d'autant plus de ce phénomène de fermeture et de repli amorcé par ce type d'infrastructures.



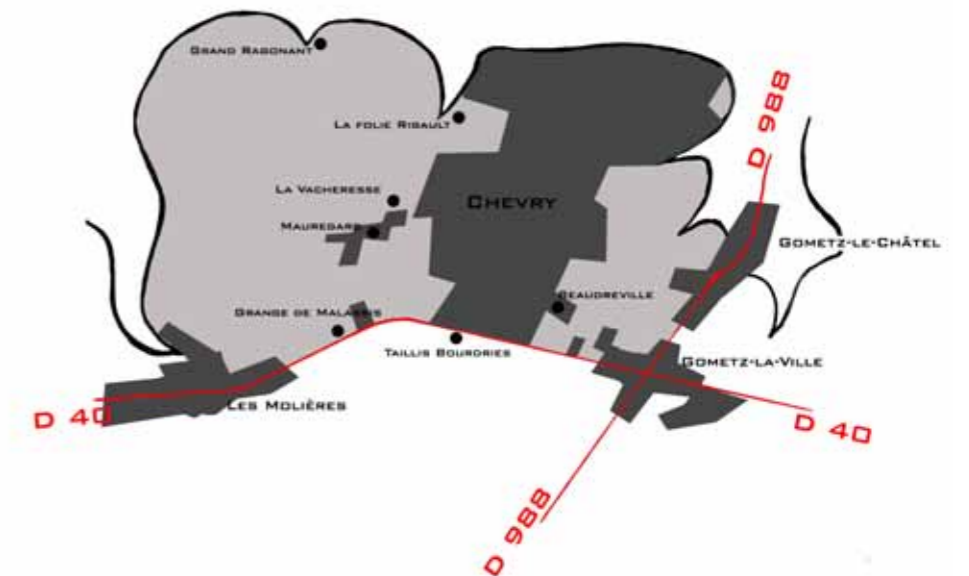
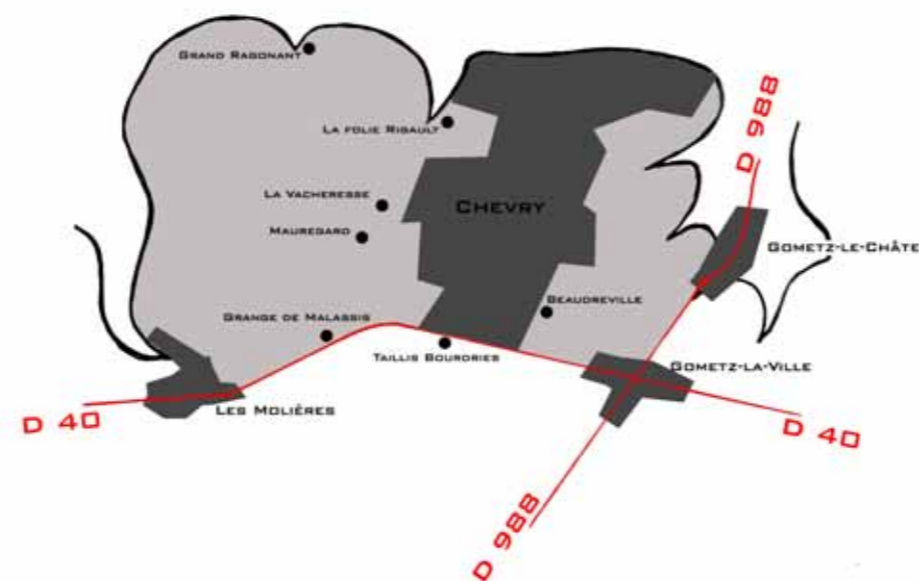
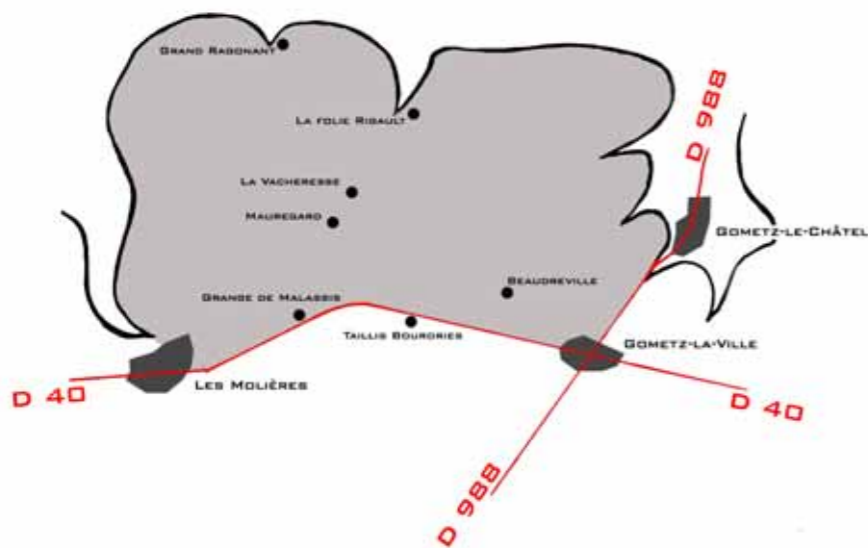
Route d'accès au lotissement depuis le plateau condamnée

2. La ville qui suit les infrastructures

Evolution des infrastructures routières entre cartes de Chasses Royales, IGN 1930 et IGN actuel



Schémas de fermeture des Loges



Un plateau menacé par des développements inconsidérés.



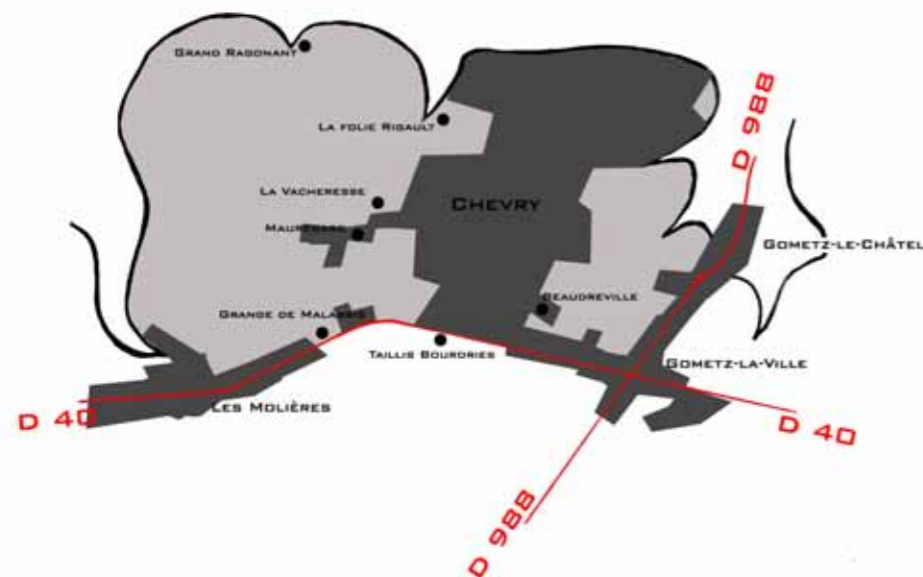
Densification de la construction le long des infrastructures dans les Loges

Le besoin de liaison rapide à un réseau de transport collectif ou individuel efficace engendre d'autres types de nuisances sur le paysage. En effet, les extensions de villes ont tendances à choisir la facilité en ce sens qu'elles croissent volontiers sur terrain plat et/ou le long d'une route. Peu importe que cette route soit en cohérence ou non avec le territoire sur lequel elle se pose, peu importe que son tracé soit historique ou non, l'essentiel est d'être connecté à un réseau bien plus vaste que la simple voirie elle-même.

Ce phénomène du bâti s'installant le long des routes concerne essentiellement la partie Nord du plateau de Limours, et plus particulièrement les loges de plateau qui domine la vallée de l'Yvette (cf. carte des entités paysagères). L'exemple détaillé au travers de ces cartes est celui de la loge située entre les Molières et Chevry. Au stade initial, représenté ici sur la carte des chasses royales, les Molières était une ville stratégiquement située : elle avait accès facilement aux cultures agricoles du plateau car située de plein pied avec celui-ci, sans empiéter sur les surfaces cultivables outre mesure, tout en étant à l'abri des débordements de certains rus.

Sur la carte de 1930, on constate que la physionomie de la ville a été très peu modifiée. Ce n'est que très récemment que les Molières se sont accrus en suivant la départementale D40. Avec la création de Chevry, une continuité de bâti semble s'esquisser sur cette loge. L'impact de ce phénomène sur le paysage n'est pas encore extrêmement perceptible concernant cet exemple, mais s'il se poursuit, il peut entraîner, à terme, le mitage et le morcellement du plateau de Limours. Le danger n'est pas tant de boucher des vues ou de rendre plus difficile la circulation de la faune sur ce secteur. Il est surtout de menacer la pérennité des terres cultivées qui se retrouvent ainsi coupée de leurs exploitations agricoles. Et même si l'exploitation agricole se trouve toujours à l'intérieur de la loge, ce phénomène peut mettre en péril l'exploitation elle-même.

Avec ce poids supplémentaire sur l'agriculture, c'est la sauvegarde des paysages actuels qui se trouve menacée. En effet, comme pour la loge située entre Chevry et Gometz (la ville et le Châtel), qui peut être désormais considérée comme coupée du reste du plateau, l'occasion est alors donnée aux promoteurs immobiliers de bâtir à leur guise. La fermeture de ces loges est une avancée importante faite vers l'urbanisation progressive du plateau.



Le paysage du plateau de Limours n'est pas forcément incompatible avec un réseau d'infrastructure de transport efficace et avec des extensions urbaines. Celles-ci doivent toutefois se faire dans la logique de ce territoire et en respecter les grandes lignes. La fermeture de ces loges est un exemple criant de ce non respect et contribue grandement à la non reconnaissance de la valeur paysagère du plateau de Limours.

Route posée sur la limite Versant-Plateau



RN118

"L'action en faveur des agriculteurs, c'est de faire passer du sentiment de handicap urbain à un sentiment d'atout urbain. L'idée que la ville est un atout pour l'agriculture et non le contraire. Il faut que les urbains passent de consommateurs à consommateurs-acteurs du projet. Quand ils sont adhérents du Potager de Marcoussis, ils deviennent défenseurs du territoire, car les légumes viennent de là."

Mr Thierry Laverne, paysagiste et président du Triangle Vert