



Direction
Départementale
de l'Équipement

Seine-Saint-Denis



Etude paysagère du département de Seine-Saint-Denis



J. SGARD Paysagiste - Urbaniste

17, Allée des Epines - 78160 MARLY-LE-ROI
Tél : 01 39 16 49 93 Fax : 01 39 58 57 27

GEP/AV

Adeline BORDE

Juillet 1999

Etude paysagère du département de Seine-Saint-Denis

Etude réalisée par J. SGARD
Paysagiste-urbaniste
avec la collaboration de F. TREBUCQ

pour la Direction Départementale de l'Équipement de la Seine-Saint-Denis

dans le cadre d'un comité de pilotage comprenant :

- la Direction Régionale de l'Environnement
- la Direction Régionale de l'Équipement Ile-de-France
- la Direction Interdépartementale de l'Agriculture et de la Forêt
- l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France
- le Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine
- le Conseil Général de la Seine-St-Denis
(Service des Parcs Urbains et Direction de l'Aménagement et du Développement)
- le Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement
- la Direction Départementale de l'Équipement de la Seine-St-Denis

Coordination assurée par l'Atelier d'Urbanisme du G.E.P. : M. DESMARRES
sous la responsabilité de F. DUBOIS (Chef du G.E.P.)

Juillet 1999

SOMMAIRE

INTRODUCTION	1	4 - ELEMENTS DE DEQUALIFICATION	37
1 - LA FORMATION DU PAYSAGE DE LA SEINE-SAINT-DENIS	3	4.1. Coupures de l'espace urbain	38
• Période rurale		4.2. Espaces délaissés, friches, carrières habitat délabré	41
• Période industrielle		5 - DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS	42
• Période d'après-guerre		5.1. Une trame de circulations douces	43
• Période actuelle		5.2. Une stratégie de requalification	46
2 - LES GRANDES UNITES DE PAYSAGE	13	6 - PROPOSITION	48
2.1. Un premier niveau de lecture : deux unités paysagères	14	6.1. Thématique des actions proposées	48
2.2. Un deuxième niveau de lecture : treize unités paysagères	15	6.2. La trame paysagère	51
3 - LE PATRIMOINE BATI ET VEGETAL EN SEINE-SAINT-DENIS	29	CONCLUSION	53
3.1. Le patrimoine historique, industriel, urbanistique, architectural	30	Documents consultés	54
3.2. Le patrimoine naturel et paysager	33	 Deux cartes à l'échelle 1/50 000 sont pliées en fin de dossier :	
3.3. Un troisième niveau de lecture : Les ensembles du patrimoine bâti et végétal	36	- Trame verte Inventaire et potentialités Document d'étude	
		- Trame paysagère : trame urbaine + trame verte proposition	

Les photos marquées d'un astérisque * sont tirées du livre "Le Patrimoine des Communes de la Seine-St-Denis" - Ed. Flohic.

INTRODUCTION

Evoquer les paysages de Seine-St-Denis c'est faire surgir d'un territoire dont on perçoit mal les limites une foule d'images contrastées, sans lien entre elles. On serait tenté de dire dans un manque d'unité total mais n'est-ce pas précisément la marque de la banlieue.

Pour tout observateur, les images sont généralement données par le déplacement quotidien ou occasionnel en voiture ou en train. Est-ce le fait que les grands itinéraires routiers, autoroutiers ou ferroviaires traversent essentiellement la partie nord du département, l'image de la Seine-St-Denis est négative. Les raisons en sont nombreuses.

Comme territoire périphérique de Paris, la banlieue accumule les handicaps :

- Réserve d'espace à tout faire. C'est là que prennent place les activités consommatrices d'espace et souvent peu valorisantes, gares de triage, surfaces industrielles, carrières.
- Les traces de l'industrie en perte de vitesse produisent des friches et bâtiments délabrés (Plaine St-Denis, centre ouest du département). Les délaissés et espaces vacants sont nombreux.
- Un grand désordre dans la juxtaposition des fonctions, le morcellement de l'espace et l'enclavement ; les processus de formation de l'espace l'expliquent. D'où le sentiment d'espace chaotique.
- Contribuant à ce désordre apparent, l'aspect labyrinthique du réseau viaire ordinaire s'accroît avec le croisement d'autres systèmes : autoroutier, ferroviaire.
- La nappe pavillonnaire engendre souvent l'impression de monotonie et d'espace opacifié en raison de l'absence de lieux collectifs, tandis que les grands ensembles apparaissent exilés ou relégués.

A l'inverse, le rôle de trop-plein que remplit la banlieue vis-à-vis de Paris favorise l'installation de programmes exceptionnels, d'envergure régionale ou nationale tels que le Stade de France, les zones

aéroportuaires ou encore de parcs de grande dimension (La Courneuve, Le Sausset). Ils participent à l'identité de la Seine-St-Denis.

L'espace est en mutation et fait montre de vitalité.

Le caractère de "cités dortoirs" des zones d'agglomération avec leurs rythmes de vie propres n'est pas en soi un handicap - Paris serait-il plus "vivable" que la banlieue ? - et l'objectif n'est-il pas, à partir de cette donnée, de rendre les conditions de vie plus attractives en banlieue, ou encore d'assumer la banlieue en tant que telle et non comme une ville ratée ?

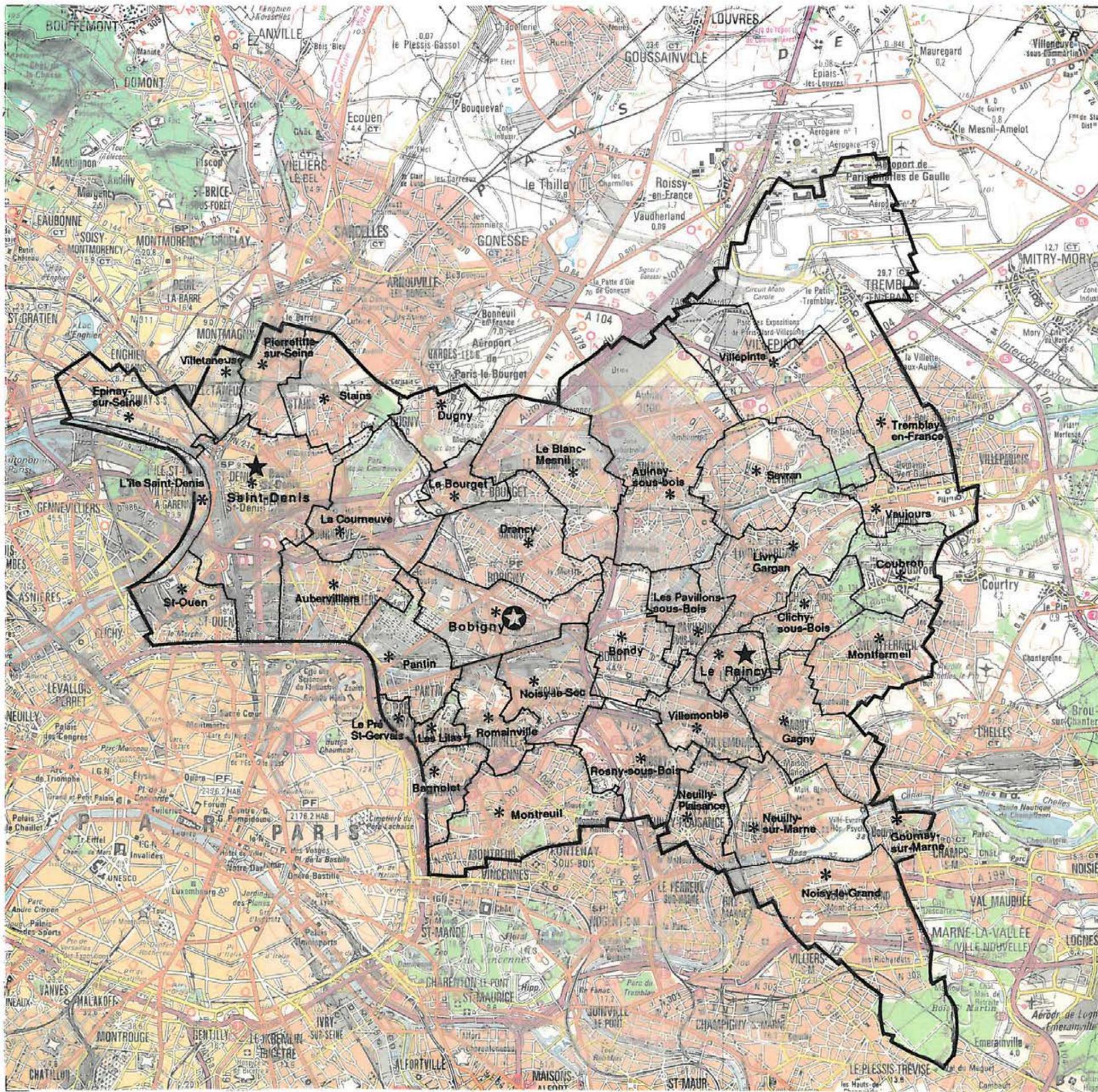
D'autre part, on constate que l'image négative s'attache surtout aux parties centrale et nord-ouest du département et à quelques zones plus réduites inégalement réparties sur le reste du territoire départemental. L'approche paysagère s'efforcera en conséquence de définir les clés d'une action sur le paysage et le cadre de vie.

La démarche sera d'abord analytique :

- Etude de la formation du paysage de Seine-St-Denis.
- Typologie des différents ensembles paysagers et de leurs caractères.
- Analyse du patrimoine bâti et végétal.
- Inventaire des éléments de déqualification de l'espace et du paysage.

Le diagnostic réalisé à l'issue de cette phase introduira la phase de propositions :

- les principes d'une intervention sur l'espace et sur le paysage
- les types d'actions à mettre en oeuvre.



PLAN DE SITUATION

LEGENDE

-  Limite du département
-  Limite de commune
-  Préfecture
-  Sous-préfecture
-  Hôtel de ville

Echelle



Départements de la petite couronne

1 - LA FORMATION DU PAYSAGE DE LA SEINE-SAINT-DENIS

L'approche historique que nous présentons ici a pour but de voir comment les grandes étapes de la formation du paysage se sont superposées les unes aux autres et quelles traces elles ont pu laisser dans le tissu construit. Elle est aussi de porter un regard critique sur la façon dont se produit cette évolution, en termes d'environnement, de cadre de vie et d'image.

Le bâti couvre maintenant la presque totalité du département ; seuls émergent quelques domaines boisés ou plantés, et quelques restes d'espace rural. La forêt régionale de Bondy (150 ha), les parcs de la Courneuve (412 ha à terme) et du Sausset (170 ha), le parc forestier de Sevrans et les bois de la Tussion (116 ha), le bois St-Martin, les friches de la Haute Ile et de la Porcherie.

Les limites administratives du département qui doivent peu à la géographie, ne laissent pas imaginer sinon autour de Tremblay-en-France, l'existence d'un territoire agricole relativement proche s'ouvrant sur la plaine de France, le Valois et la vallée de la Marne.

Par souci de simplification, on aurait pu se borner à ne considérer que deux grandes périodes, l'une rurale, l'autre urbaine et le basculement progressif d'un paysage rural à un paysage urbain. En fait quelques étapes intermédiaires méritent d'être distinguées.



Carte de Cassini - Extrait de la feuille de Paris - 1756 -

Période rurale

Point de départ : la trame rurale d'openfield et les villages qui lui étaient associés avec probablement dominante herbagère et marécages dans les zones humides parcourues au nord par les ruisseaux affluents de la Seine, le Sausset, la Morée, la Vieille Mer, le Rouillon, le rû de St-Baudile, au sud par les rûs se jetant dans la Marne.

Il est vraisemblable que de nombreux chemins de la trame rurale subsistent sous les voies actuelles mais on remarque surtout la persistance de la structure de village ancien au coeur des agglomérations d'aujourd'hui : tracé des voies non rectiligne, tissu construit souple contrastant avec les parcelles pavillonnaires dessinées de la main du géomètre, maisons basses en continu. Les grandes fermes : Aulnay, Blanc-Mesnil, Bondy, Drancy, Dugny, Sevrans, Villepinte, Tremblay marquent également le territoire.

Très anciennes les grandes voies rectilignes rayonnant de Paris vers le nord et l'est, recoupant la trame d'openfield mais suffisamment anciennes pour qu'une certaine assimilation - entre l'une et l'autre trame - ait pu se réaliser. A noter également la rue (ou anciennement route) du Landy à St-Denis, en relation avec la foire du même nom (Lendit) qui se prolonge vers le sud, reliant Aubervilliers et Pantin.

Sur les coteaux des plateaux de Romainville et d'Avron, le vignoble aux origines anciennes, a laissé place aux vergers (sans doute à la suite de la crise du phylloxera). Sur ceux du massif de l'Aulnoye et sur le plateau, la forêt de Bondy évoque un passé forestier sur des étendues boisées beaucoup plus importantes que de nos jours 2800 ha au XVIIIème siècle, 150 ha aujourd'hui (cf. carte de Cassini). Les lieux-dits ou noms de communes évoquent ce passé : Aulnay-sous-Bois, Clichy-sous-Bois, Les Pavillons-sous-Bois, Rosny-sous-Bois.

Châteaux et parcs au XVIIe et XVIIIe siècles marquent fortement l'espace. Beaucoup ont disparu mais les parcs - souvent forestiers - et surtout la trame des allées apparaissent aujourd'hui à travers celle des lotissements pavillonnaires et de la trame urbaine.

(cf. Carte de Cassini 1756 - Carte des Chasses du Roi - Levés de 1802)



* Fermes Dauvergne et Godier (XVIII - XIXe siècle) à Villepinte



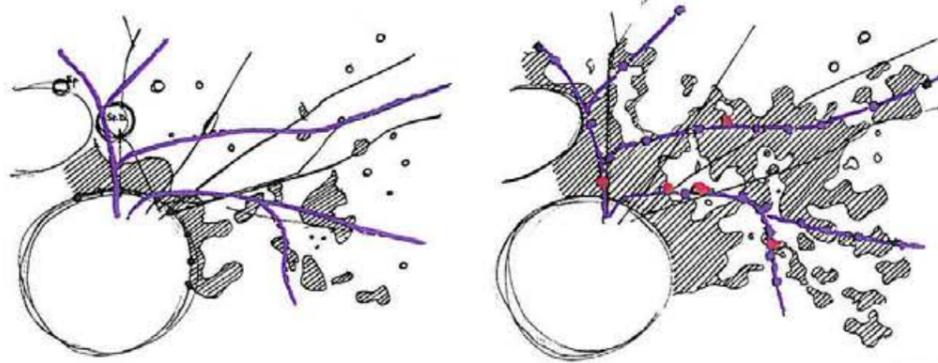
Grange dièrière (XVIIIe - XVe et XVIe siècles) à Tremblay



* Mur à pêches (XVIIIe siècle) à Montreuil



Carte des Chasses du Roi - Extrait des feuilles de Saint-Denis et de Paris - Levés de 1802 -
Rajout du canal St-Denis et du canal de l'Ourcq inaugurés respectivement en 1821 et 1822.

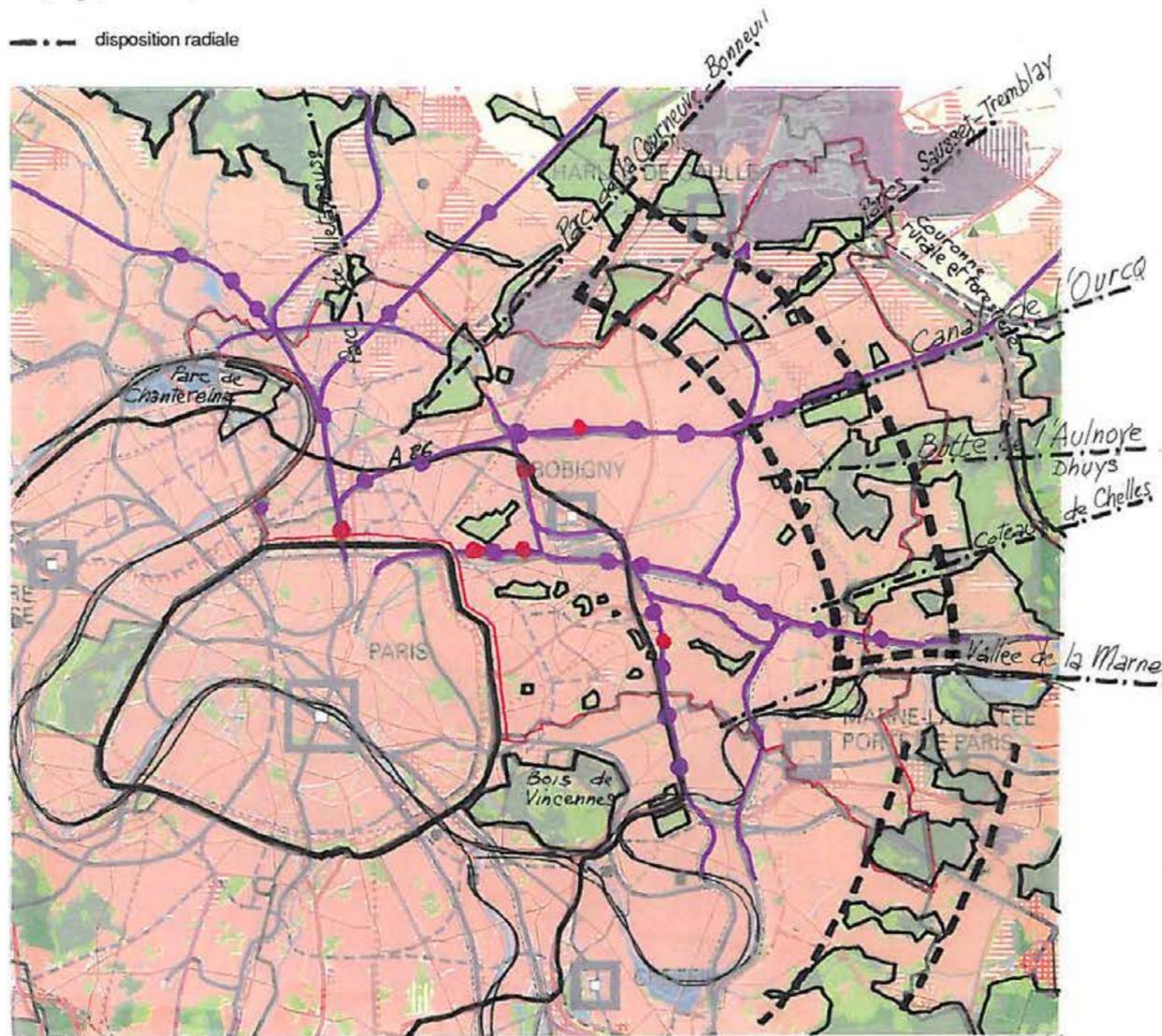


- urbanisation
- routes principales
- voies ferrées
- gare voyageurs
- gare marchandises
- espace vert
- disposition concentrique ("croissant")
- disposition radiale

Au début du XXe siècle le réseau ferroviaire n'a pas encore eu d'effets sensibles sur le développement sauf :

- première couronne (les faubourgs)
- zones résidentielles de la vallée de la Marne et du Raincy. Mais la vocation résidentielle est ici ancienne (grands domaines du XVIIe et du XVIIIe siècle)

30 ou 40 ans après la carte s'est profondément modifiée. Les gares de voyageurs constituent autant de pôles de diffusion du développement résidentiel, surtout dans la moitié est du département. Les gares de marchandises accompagnent ou suscitent le développement du centre et au nord-ouest du département.



Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France se réclame du principe de développement concentrique (développement en couronnes successives) plutôt que radial (développement selon quelques axes préférentiels).

En Seine-Saint-Denis, pour ce qui concerne la trame verte deux dispositions concentriques apparaissent :

- Un premier croissant d'espaces verts pris dans le tissu urbain
- Une couronne rurale et boisée périphérique

Elles n'excluent pas toutefois les radialités (le meilleur exemple en est la colline de l'Aulnoye) qui constituent une chance de désenclavement et de mise en relation avec l'espace extérieur.

Période industrielle

Le développement, au départ, est concentrique par rapport à Paris ; il est lié à l'industrialisation dans le secteur nord-ouest du département (Plaine St-Denis) et centre ouest vers Saint-Ouen, Aubervilliers, Pantin, Montreuil. D'où une extension en couronne des faubourgs (au-delà de la barrière d'octroi) avec nombreux petits immeubles à appartements voisinant avec des habitations individuelles.

Le canal St-Denis (1821) et le canal de l'Ourcq (1822) sont également radiants de même que les principales voies ferrées (de 1846 à 1862). Les premiers induisent des zones industrielles, les secondes des gares qui favorisent elles-mêmes le développement de zones pavillonnaires en plein domaine rural.

On entre donc dans un **système éclaté** qui entraînera progressivement le comblement des vides et un **développement en "bouche-trou"**.

Les grandes voies structurantes régionales ou nationales deviennent des axes d'urbanisation.

Les lotissements pavillonnaires se multiplient selon différentes logiques, soit pour les plus anciens (et les plus modestes) sur d'anciennes trames rurales, soit sur celles d'anciens domaines forestiers et de parcs dès qu'on s'éloigne de la première couronne.

Période d'après-guerre

La période d'après-guerre voit se poursuivre l'urbanisation pavillonnaire et se développer les grands ensembles d'habitat collectif. A cette période se rattachent des opérations d'immeubles locatifs tels que les Courtilières à Pantin.

Cette urbanisation **remplit les vides** laissés par les grandes zones pavillonnaires et les enclaves ferroviaires ou industrielles et elle participe à l'impression générale de confusion. Les systèmes de voirie s'adaptent au coup par coup.

Entre urbanisation pavillonnaire et grands ensembles, un tissu mixte de pavillons, d'immeubles, d'ateliers d'artisans, d'usines se déploie autour ou à l'écart des centres d'agglomérations. L'élargissement des voiries met l'habitat en limite immédiate du trafic automobile et déstructure les centres ou noyaux de vie qui avaient pu, peu à peu, se constituer.

D'une façon générale, les centres d'agglomérations n'ont pas l'importance qu'ils devraient avoir si l'on considère les chiffres de population ; c'est une caractéristique de la banlieue, elle rend la restructuration et la hiérarchisation des fonctions d'autant plus difficile et l'image du département d'autant moins lisible.

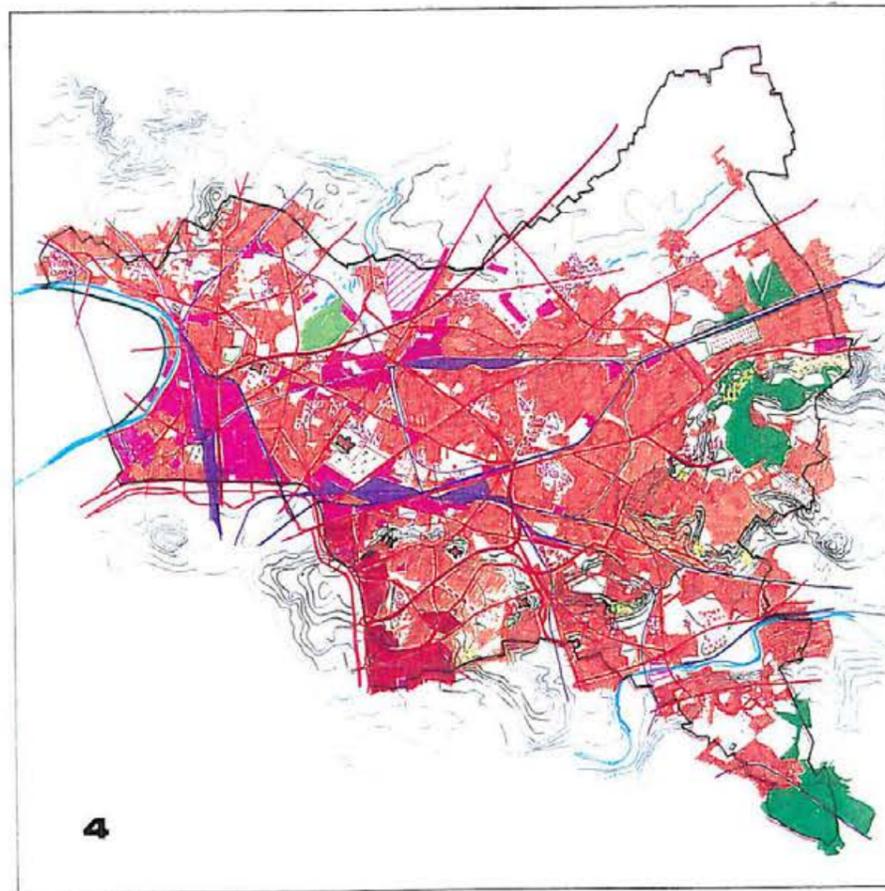
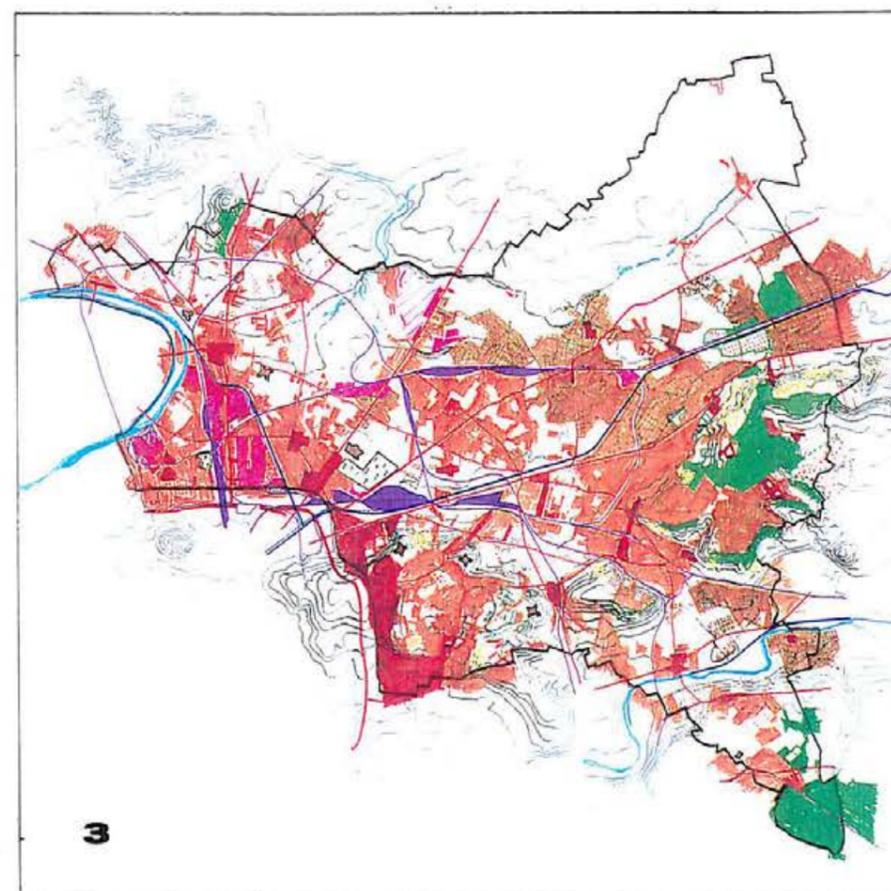
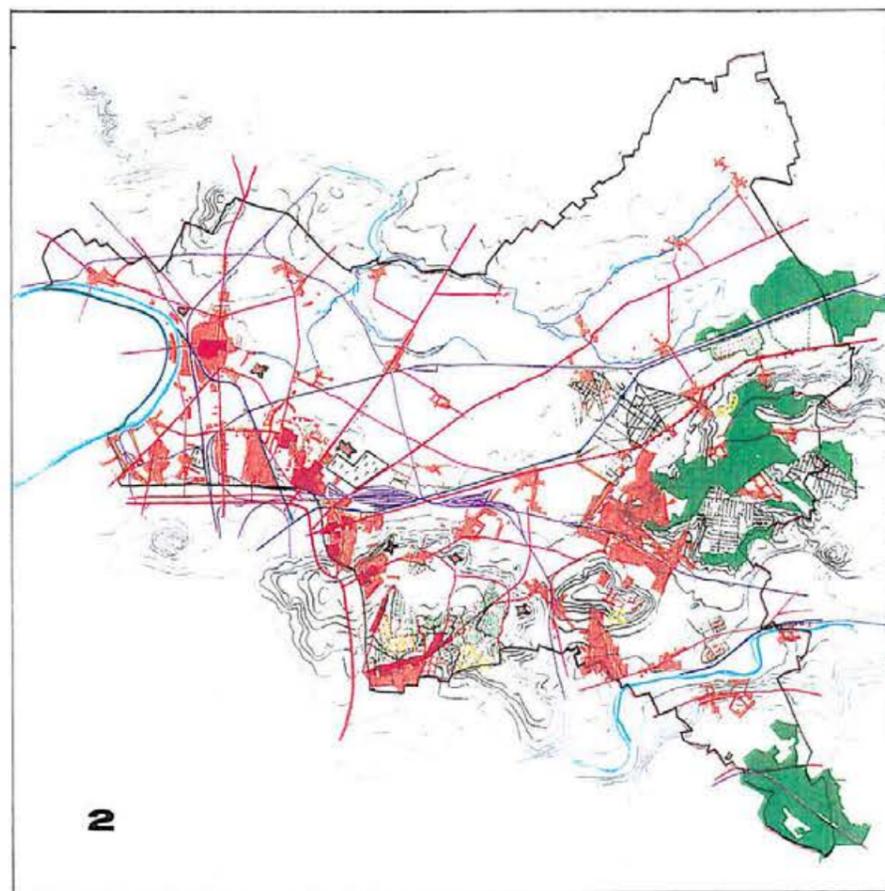
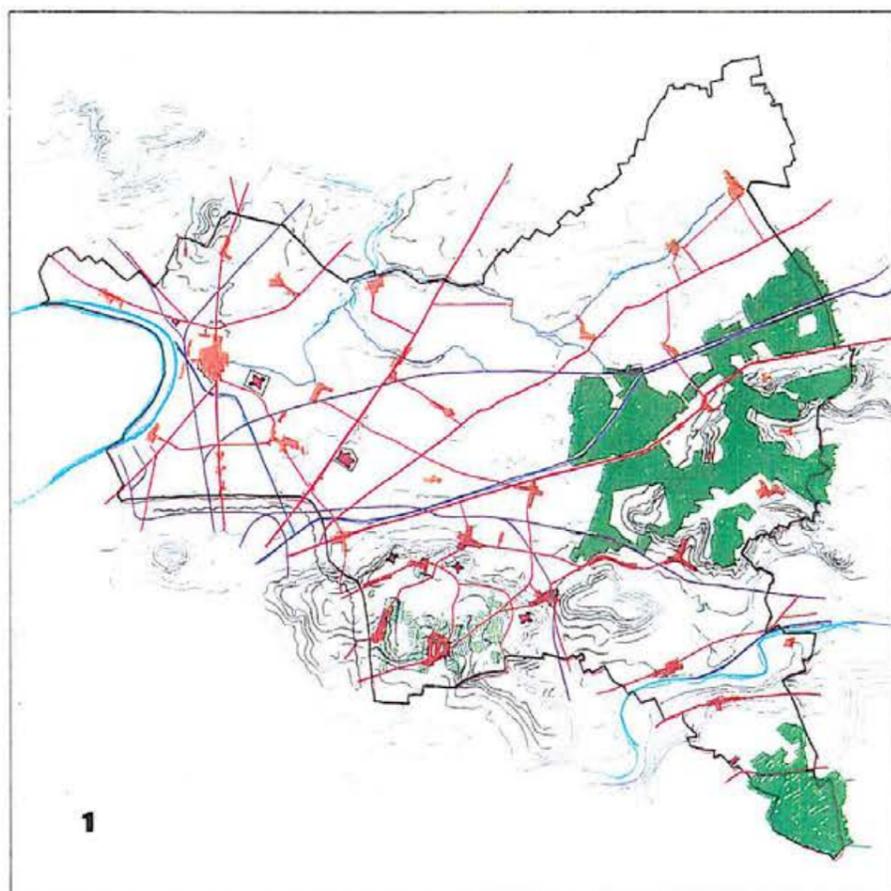
Période actuelle

La consommation de l'espace se poursuit avec l'occupation des vides existants (il existe encore de nombreux espaces lacunaires) et des plaines agricoles périphériques (vers Roissy).

La volonté de restructurer l'espace ou de sauvegarder des potentialités est affirmée (S.D.R.I.F., P.O.S., contrats de développement urbain etc...). Des parcs sont créés (Sausset) ou agrandis (La Courneuve). L'image se modifie avec le développement des zones de haute technologie (Roissy - Le Bourget) et une architecture moderne (Stade de France). La poursuite du programme routier et autoroutier (A 103, A 86) accentuera encore le morcellement de l'espace et induira des nuisances supplémentaires.

Dans ce tissu vivant et en constant renouvellement, les trames continuent de se superposer - rurales, classiques (les parcs anciens), pavillonnaires, industrielles, ferroviaires, routières etc..., de coexister, de se transformer, selon les mécanismes propres aux zones péri-urbaines dans leur dépendance et leur complémentarité vis-à-vis de la ville centre.

Ce sont souvent des zones de grande vitalité, à fortes potentialités, mais avec le handicap d'un espace déstructuré.



1 - D'après les levés commencés en 1818 et terminés en 1866

- Aménagement des canaux de Saint-Denis (1821) et de l'Ourcq (1822) qui sont à l'origine de l'industrialisation de la Plaine Saint-Denis.
- Construction (1841-1845) de l'enceinte de Thiers et des forts de la Briche, de l'Est, d'Aubervilliers, de Romainville, de Noisy et de Rosny.
A l'extérieur des fortifications : densification des communes suburbaines. A l'intérieur c'est encore la campagne (maintien des murs à pêches autour de Montreuil-Bagnolet).
- Création du réseau ferroviaire qui entraîne la réalisation de lotissement (Le Raincy).
- Amélioration du réseau routier - 2 ponts sur la Seine reliant l'île Saint-Denis à St-Denis et Gennevilliers (1844).

2 - D'après des levés de 1901

- Extension et densification de l'urbanisation ainsi que développement de l'industrialisation des communes limitrophes de Paris, de St-Ouen à Montreuil.
- Extension du réseau de chemin de fer qui contribue à la multiplication des lotissements sur les coteaux et les buttes et au détriment de la forêt de Bondy.
- Ouverture de carrières importantes (Vaujours, plâtrières de Livry-Gargan).
- Installation de la Poudrière Nationale dans le bois de Sevrans.
- Création des grands cimetières parisiens de St-Ouen et Pantin-Bobigny.
- Création de l'aérodrome du Bourget.

3 - D'après les levés de 1872-1876 révisés de 1933 à 1942

- Extension du pavillonnaire au détriment des terres de culture à Epinay, Pierrefitte, Stains et à l'est où continuent de se développer les lotissements plus anciens (Montfermeil, Gagny, Clichy-sous-Bois, Vaujours). Le plus souvent dépourvus d'équipements commerciaux et de services.
Densification des communes proches de Paris.
- Démolition des fortifications entre 1919 et 1932.
- Construction de cités-jardins à Drancy, aux Lilas, à Bagnolet, Stains, le Pré-St-Gervais.
- Développement de l'industrie le long des canaux et des voies ferrées dont les emprises spatiales sont importantes.

4 - D'après les levés de 1978-1979

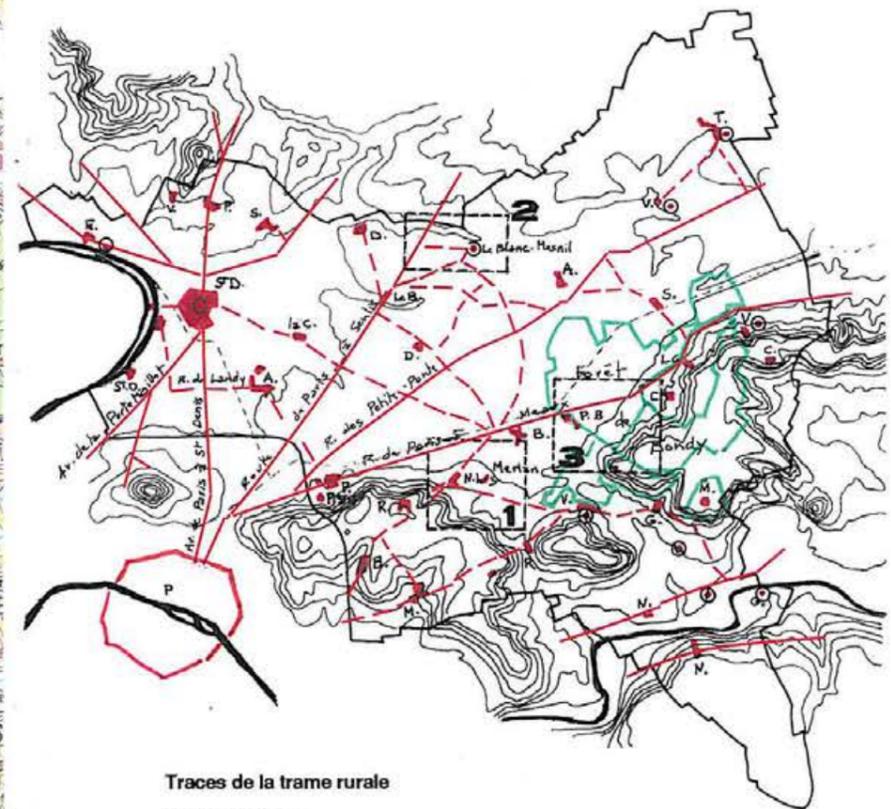
- Développement des infrastructures de communication : autoroutes A 1 et A 3, gare routière de Garonor, aéroport de Roissy dont les nuisances (ainsi que celles du Bourget) empêchent l'urbanisation du secteur nord-est.
- Densification du bâti accompagnant la croissance démographique. Construction des grands ensembles dans les interstices du tissu pavillonnaire.
- Développement des zones d'activités et extension de lotissements au détriment de l'espace rural.
Développement du quartier nouveau de Noisy - Mont-d'Est de la Ville Nouvelle de Marne-la-Vallée.
- Réalisation du parc départemental de la Courneuve.
- 1964 : création du département de la Seine-Saint-Denis.

LEGENDE			
	Relief		Canal
	Massif boisé		Urbanisation dense
	Route principale		Vergers
	Route secondaire		Carrière
	Réseau de chemin de fer		Parc

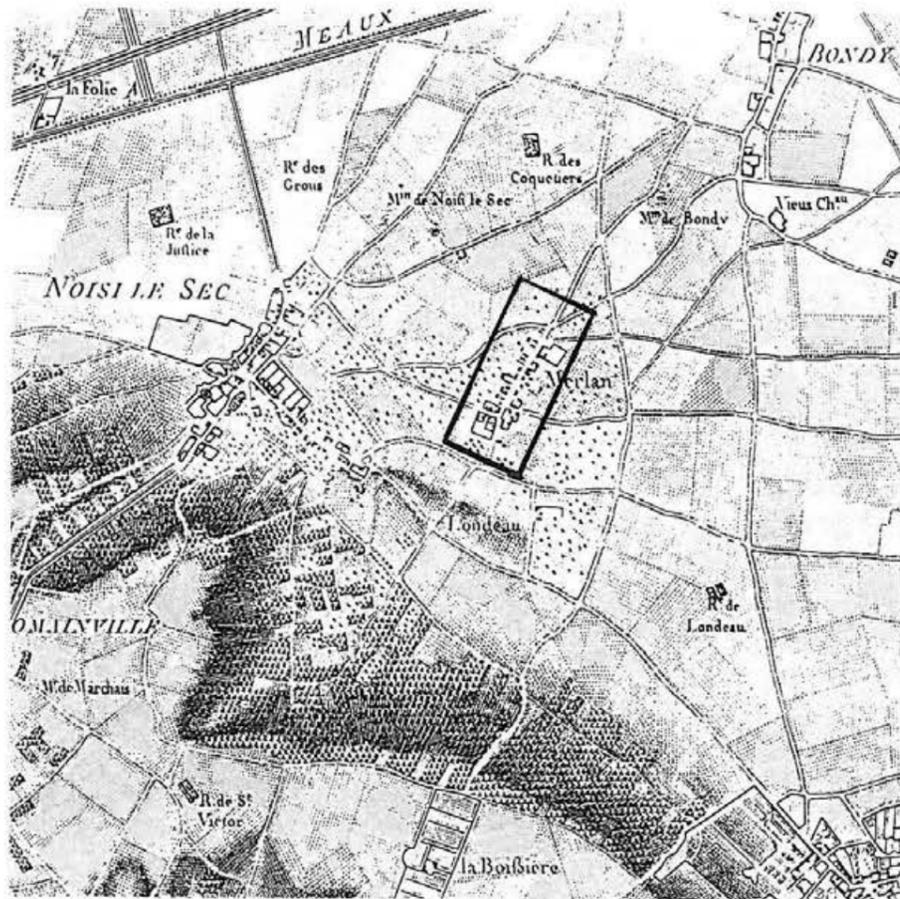


PERIODE ACTUELLE

Carte IGN - 1996
Echelle : 1/100 000



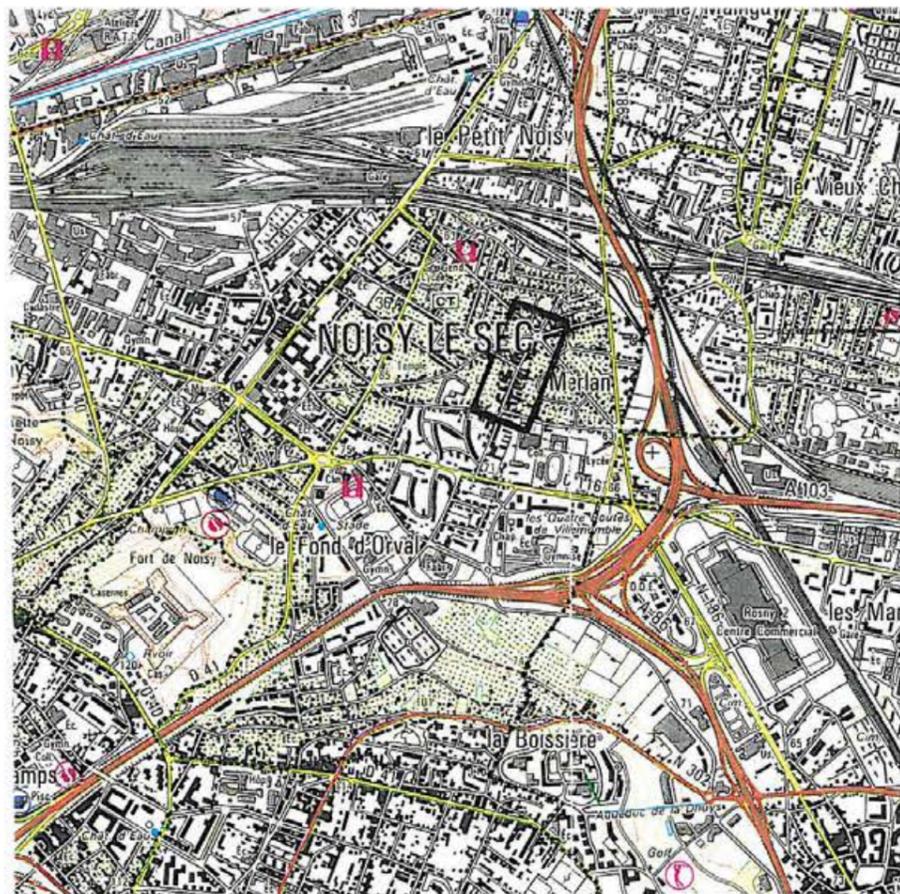
- Traces de la trame rurale**
- Route principale
 - - - Route secondaire
 - Noyau villageois
 - Château-ferme
 - Exemple développé
- 1 - Merlan - village
 - 2 - Le Blanc-Mesnil - ferme
 - 3 - Pavillons-sous-Bois - Le Raincy
Trace des allées du parc du château
pièce d'eau - pavillons d'entrée



1802



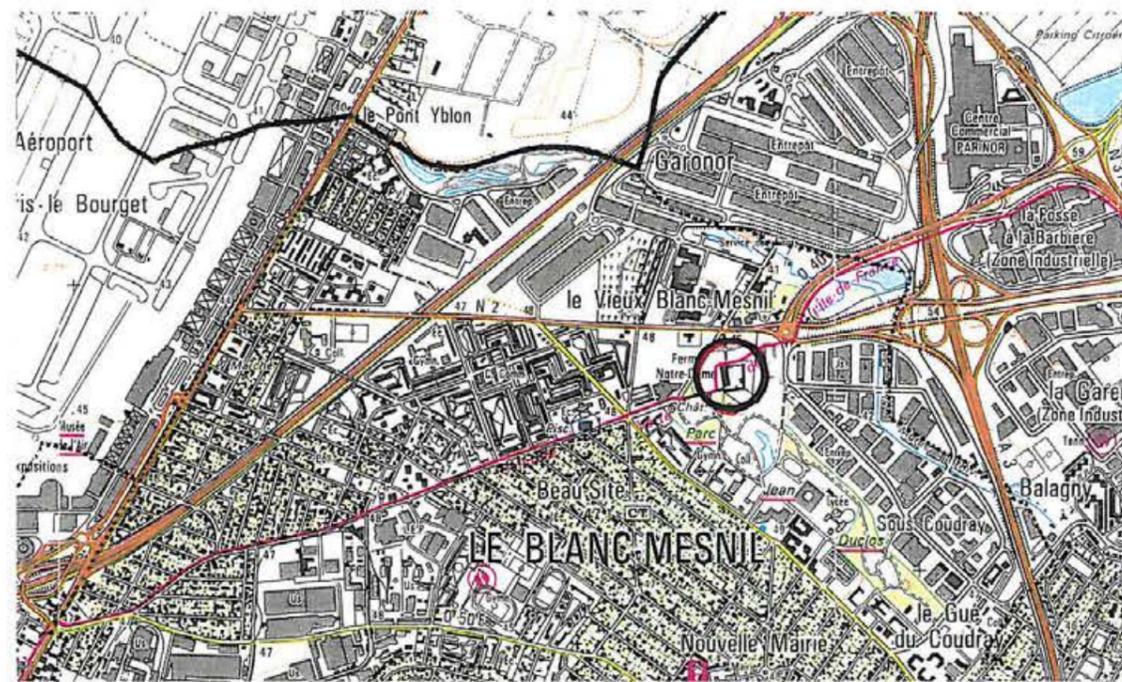
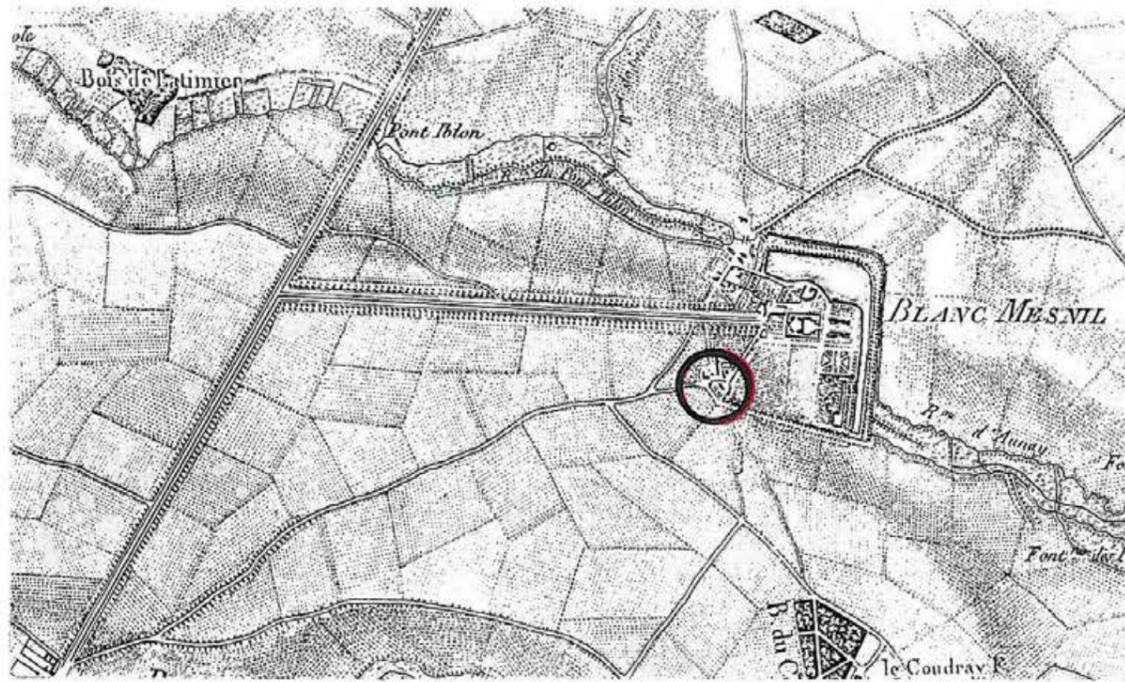
Merlan, hameau de Noisy-le-Sec est l'archétype du village-rue de vignerons-jardiniers : maisons basses accolées en front de rue, cour intérieure et jardin potager à l'arrière. Maisons de plâtre ornementées de moulures et portes charnières. La rue de Merlan a conservé en partie ce caractère malgré quelques rénovations non conformes à la typologie initiale.



1993



1994



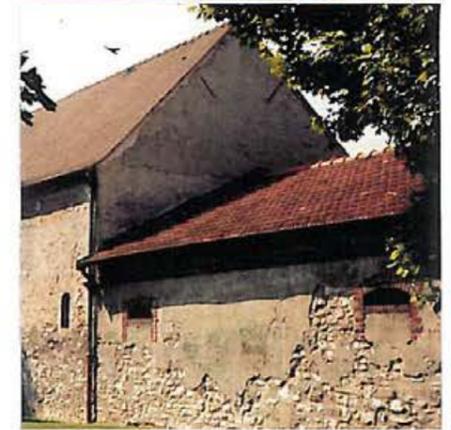
1802

1993

- Le tracé de la route d'accès au château plantée est repris par la RN 2.
- Celui des chemins d'accès à la ferme est suivi par l'avenue Aristide Briand et l'avenue de la Division Leclerc.
- La ferme attenante au château est réutilisée en centre aéré, l'exploitation agricole ayant cessé en 1972.
- Le ruisseau d'Aunay alimentant l'étang du parc se retrouve canalisé dans la zone industrielle du Coudray. Le ruisseau du Pont Iblon marque la limite départementale.
- Par contre le parcellaire rural a disparu.



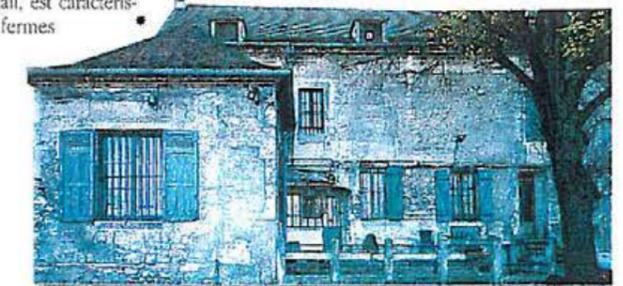
1994



FERME NOTRE-DAME
 XVIII^e siècle
 Moellon et plâtre
 Parc urbain Jacques-Duclos
 Centre aéré nord

Située à proximité de l'ancienne chapelle Notre-Dame-de-l'Annonciation, aujourd'hui disparue, à laquelle elle doit sa dénomination, la ferme Notre-Dame a été reconstruite à la fin du XVIII^e siècle, après un incendie pendant la période révolutionnaire qui la ravage ainsi que la chapelle et son presbytère. La légende raconte que Jeanne d'Arc, après être allée prier dans cette chapelle, serait venue se reposer sous l'un des arbres du domaine de la ferme, appelé, des siècles durant, l'arbre de Jeanne d'Arc. La ferme, avec ses bâtiments élevés sur un plan carré et son grand portail, est caractéristique des fermes

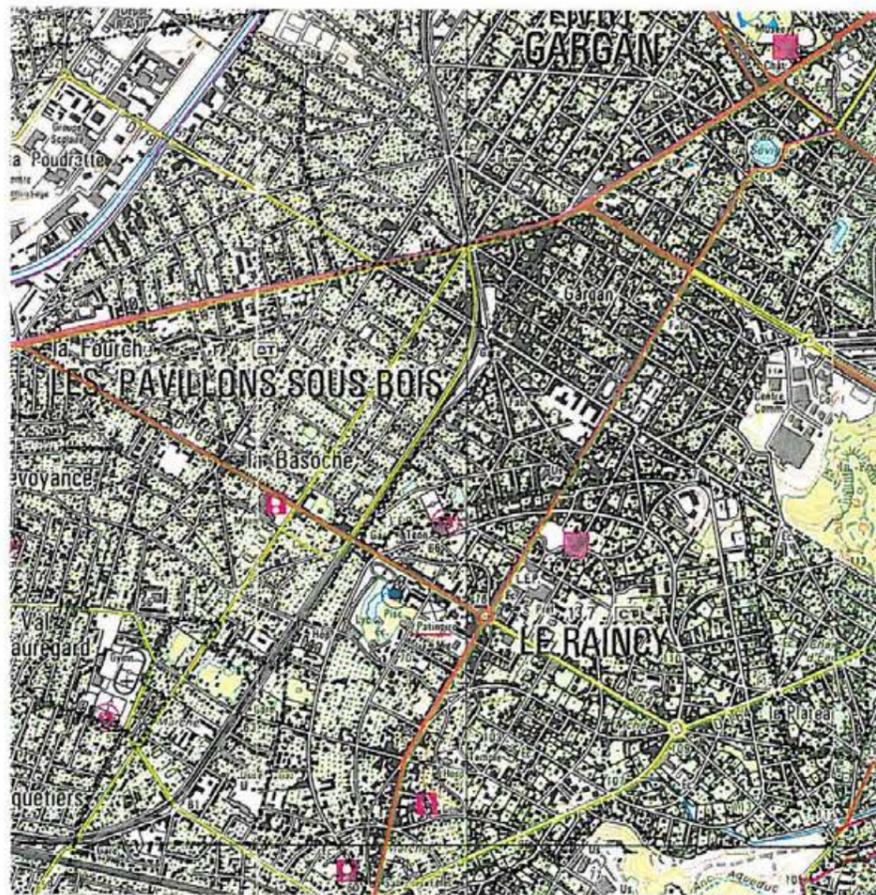
de la plaine de France. Elle apparaît dans l'histoire du Blanc-Mesnil comme étant l'une des quatre fermes majeures du vieux pays. L'exploitation agricole cesse ses activités en 1972, date à laquelle elle est réhabilitée en centre aéré, accueillant les enfants les mercredis et durant les petites et grandes vacances scolaires. Elle abrite depuis de nombreux ateliers manuels, sportifs et culturels.



3 - LES PAVILLONS-SOUS-BOIS - LE RAINCY



1802



1993



PAVILLON D'ENTRÉE DU DOMAINE DU RAINCY
Vers 1785
Avenues Aristide-Briand et Jean-Jaurès
Ces deux maisons de garde sont construites à la fin du XVIII^e siècle de part et d'autre de l'avenue menant au château du Raincy, lui-même édifié au milieu du XVIII^e siècle.



CEDRE DU LIBAN
XVII^e ou XVIII^e siècle
Route nationale n°3
Témoin de Livry au XVIII^e siècle, cet arbre conserve dans ses racines la mémoire du domaine du Grand Berceau.



ICI S'EST ÉLEVÉ DE 1641 À 1852 LE CÉLÈBRE CHÂTEAU DU RAINCY CONSTRUIT PAR LE MAU DANS LES JARDINS DESSINÉS PAR LE MÔTRE POUR L'INTENDANT DES FINANCES JACQUES BORDIER ENSUITE PROPRIÉTÉ DE LA PRINCESSE PALATINE ET DE LA MAISON D'ORLÉANS. CE DOMAINE LOTI À PARTIR DE 1854 DONNA NAISSANCE À LA VILLE DU RAINCY

PLAQUE ARRÊTÉE PAR LA MAIRIE DE LA SOCIÉTÉ HISTORIQUE DU RAINCY LE 25 JUILLET 1954

1994



LAC DIT DE SÉVIGNÉ
Vestige du parc de l'abbaye Boulevard Roger-Salengro
Les lettres de M^{me} de Sévigné (1626-1696), célèbre épistolière, témoignent de l'amour qu'elle porte à Livry : « C'est mon lieu favori pour écrire, mon esprit et mon corps y sont en paix. » Pour elle, « la beauté de Livry est au-dessus de tout ce que vous avez vu. Les arbres sont d'un vert admirable, tout est plein de chèvre-

feuilles. Cette odeur ne m'a point encore dégoutée. » Elle y recherche la solitude et le bon air : « Il faut que je songe à Livry, car je me trouve un peu étouffée ici. » Son ami Jean de la Fontaine lui fait écho : « Solitude où je trouve une douceur secrète, lieux que j'aimais toujours, ne pourrai-je jamais, loin du monde et du bruit, goûter l'ombre et le frais ? »

LES FORTS

1859



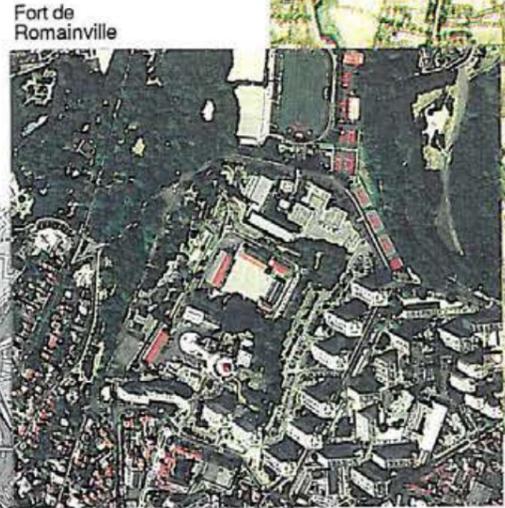
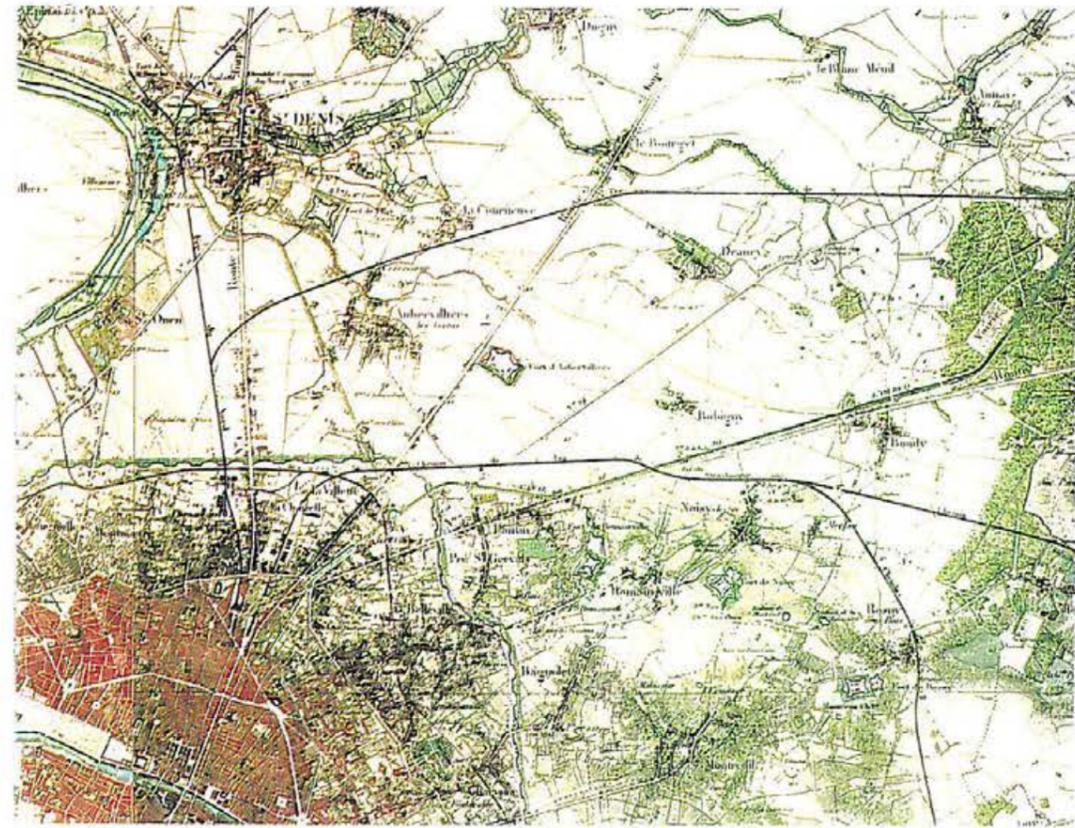
FORT D'AUBERVILLIERS
19^e siècle
 172, avenue Jean-Jaurès
 Enclavé dans le territoire de Pantin, le fort d'Aubervilliers est un élément des fortifications de Paris commencées en 1840 en vue de protéger la capitale. Il est en partie détruit par les bombardements de l'armée prussienne, en 1870, et les combats de la Commune l'année suivante.



FORT DE ROMAINVILLE
 1844-1850
 Entrée
 Rue de la Résistance

Jouissant d'une position dominante sur la plaine de France, vers Saint-Denis et Le Bourget, le fort dit de Romainville est édifié près de vingt ans avant la fondation de la commune des Lilas. Occupé par les Prussiens en 1870, il l'est aussi par les Allemands de 1940 à 1944 qui internent entre ses murs plusieurs milliers de prisonniers et d'otages, dont Danielle Casanova, avant de les envoyer dans les camps d'extermination. Les Allemands désertent le fort le 20 août 1944, laissant derrière eux les cadavres de onze personnes massacrées à la grenade. La ville reprend peu à peu ses droits. Les douves sont comblées en 1968. Sur le

glacis, un terrain de sept hectares est réservé à la construction d'un stade, de 1970 à 1973. Sur la contrescarpe occidentale, la municipalité fait édifier en 1975 un centre de loisirs pour les jeunes Lilasiens. Récemment, le fort lui-même abrite un relais de télévision, bâtiment en forme de champignon, haut de cent huit mètres, que l'on doit à l'architecte Vasconi, auteur du Forum des halles de Paris.



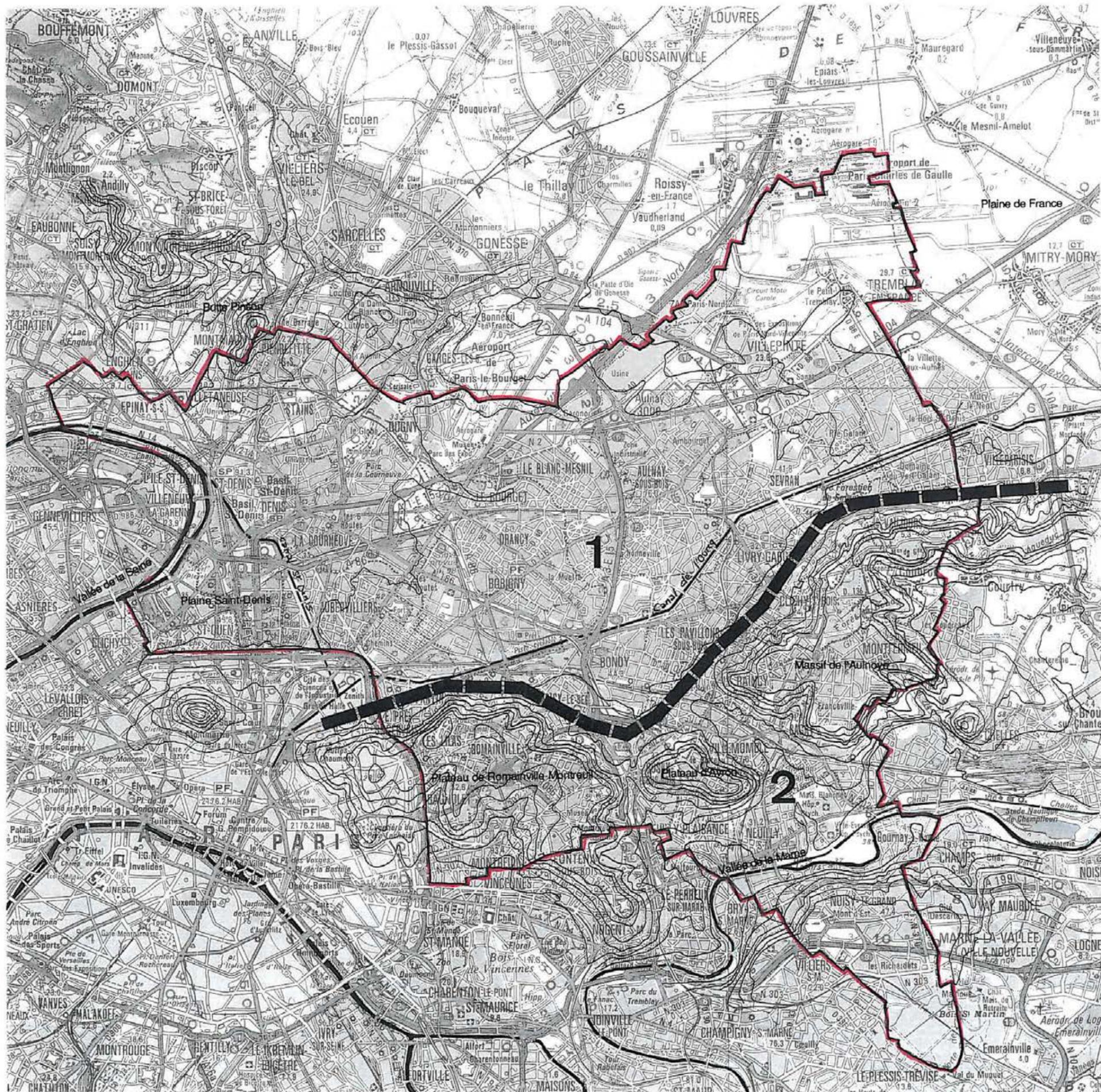
Fort de Noisy

Fort de Rosny

2 - LES GRANDES UNITÉS DE PAYSAGE

Selon les critères utilisés, les unités diffèrent. C'est pourquoi nous basons notre analyse sur les critères suivants :

- Les limites départementales qui ajoutent au manque de lisibilité du territoire, ne sont prises en compte qu'accessoirement ; les unités paysagères débordent largement ce cadre.
- Les caractéristiques du milieu physique entrent en ligne de compte principalement pour le relief, mais elles sont malgré tout secondaires.
- Les formes du bâti et de l'occupation du sol sont déterminantes.
- Les obstacles physiques y participent (autoroutes, canaux, enclaves diverses).
- L'image que donnent le bâti et l'occupation du sol sont évidemment au centre du problème posé ; il s'agit de l'image donnée au visiteur extérieur, mais aussi de la représentation que les habitants de Seine-St-Denis peuvent avoir de leur propre territoire.
- Les unités peuvent être perçues en termes de fonctionnalité et de potentialités, c'est-à-dire en se plaçant déjà dans une optique d'aménagement.
- Contrairement aux "types de paysage" qui déterminent un zonage relativement précis, les unités paysagères constituent des ensembles rassemblant des caractères diversifiés. Le sentiment d'appartenance y joue un rôle important. Ceci explique que les limites en soient le plus souvent schématiques.



**2.1. UN PREMIER NIVEAU DE LECTURE :
DEUX UNITES PAYSAGERES**

Le territoire fait apparaître en premier lieu deux grandes unités paysagères :

1 - Partie nord

- Relief : inexistant (bassin de l'Ourcq et du Sausset) sauf au nord-ouest la butte Pinson qui domine d'une soixantaine de mètres la plaine St-Denis
- Occupation du sol : le caractère dominant est la juxtaposition de zones d'activités industrielles et artisanales avec des grands ensembles et des nappes pavillonnaires
- Obstacles : nombreuses coupures (autoroutes, canaux, enclaves ferroviaires et industrielles)
- Axes de communication : la plupart des grands axes de communication (routes, autoroutes, voies ferrées) sont situés dans cette partie nord. L'image plutôt négative de cette partie est surtout due aux secteurs nord-ouest et ouest.

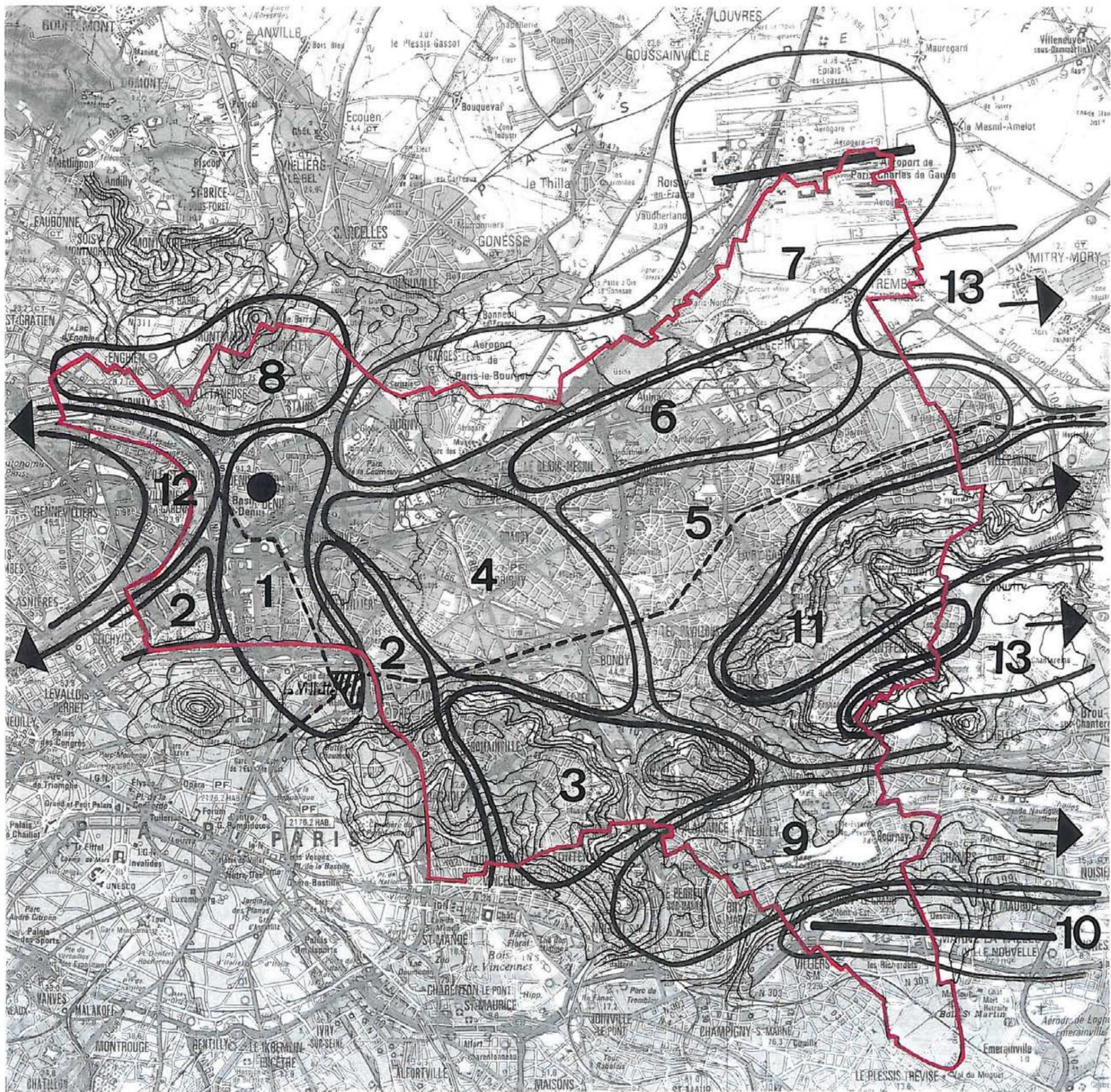
2 - Partie sud

- Relief : assez fort - Coteaux et plateaux de Romainville-Montreuil, Avron, Massif de l'Aulnoye (avec l'aqueduc de la Dhuis), vallée de la Marne et coteaux, plateau de Brie.
- Occupation du sol : généralement résidentielle. Englobant des centres urbains, la partie sud présente de ce point de vue un tissu plus homogène et une image générale plus positive que dans la partie nord.

LEGENDE

Relief
 Courbe de niveau tous les 10 mètres

Echelle : 1/100 000

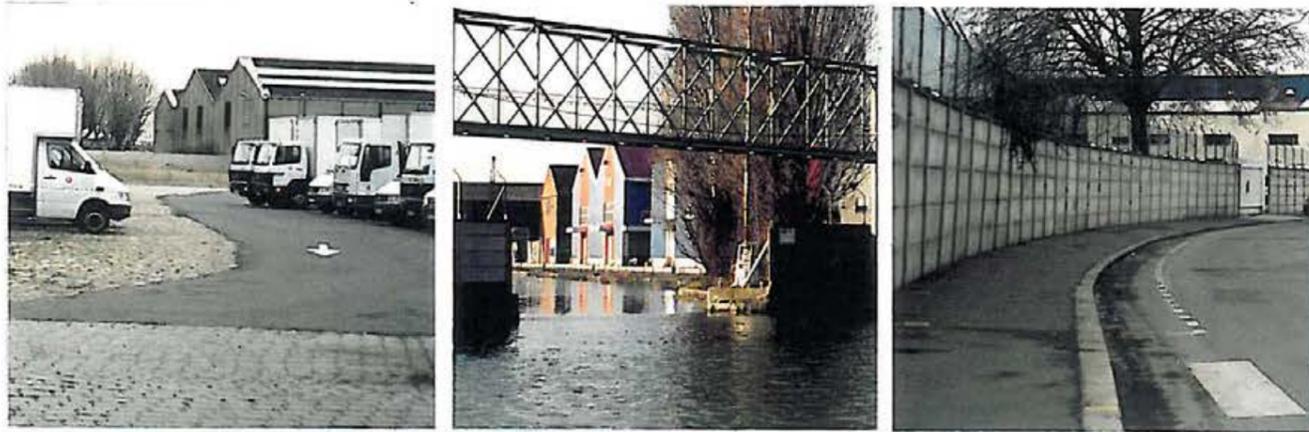


2.2. UN DEUXIEME NIVEAU DE LECTURE : TREIZE UNITES PAYSAGERES

Les différences dans l'occupation du sol sont prépondérantes ; l'ensemble des critères énumérés précédemment y participe.

- 1 - Saint-Denis, canal St-Denis, Plaine St-Denis.
- 2 - Faubourgs.
- 3 - Coteaux et plateaux de Romainville-Montreuil et Avron.
- 4 - Zone centrale de mixité industrielle, ferroviaire, grands ensembles, pavillonnaires.
- 5 - Nappe pavillonnaire.
- 6 - Frange urbaine nord.
- 7 - Zone aéroportuaire de Roissy et du Bourget.
- 8 - Zone de mixité pavillonnaire-collectif avec nombreux espaces lacunaires (jardins familiaux, zones maraîchères, friches).
- 9 - Vallée de la Marne.
- 10 - Ville Nouvelle de Marne-la-Vallée.
- 11 - Massif de l'Aulnoye - Aqueduc de la Dhuis.
- 12 - Vallée de la Seine.
- 13 - Ouverture vers l'espace agricole.

Echelle : 1/100 000



Le canal St-Denis et la Plaine St-Denis



1 - Saint-Denis, canal St-Denis, Plaine St-Denis

Le caractère industriel a fortement marqué cette zone.
 Les symboles historiques et architecturaux (Basilique de Saint-Denis) voisinent avec les symboles de modernité (Stade de France) ou avec des zones industrielles en mutation et en restructuration (Plaine St-Denis).

Le canal de St-Denis est le trait d'union de ces éléments à priori disparates mais à qui le projet en cours d'étude donnera une unité : structuration à partir du canal, basilique en point focal.
 Il faut noter l'articulation de cette unité sur le parc de la Villette (par le canal), le seul point d'accroche véritable de ce secteur et même de la Seine-St-Denis, sur Paris, les autres points d'accroche étant essentiellement des portes.

Stade de France



Le canal St-Denis - Vue de la RD 30

Basilique St-Denis





Vue de la sente des Guilands vers le sud-ouest



2 - Faubourgs

Cette unité englobe toute la zone construite à proximité immédiate de Paris, au-delà des portes (octroi). Le caractère d'unité vient de la structure compacte et souvent continue de l'habitat, dont le développement est lié au développement industriel et artisanal du 19ème, 20ème siècle. La trame rurale y apparaît encore à travers certains types d'habitat et des tracés fondés sur des parcelles ruraux.

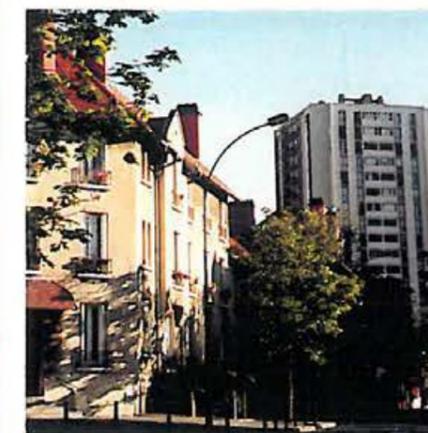


Vue du golf de Rosny vers l'est



3 - Coteaux et plateaux pavillonnaires : Romainville-Montreuil, Avron

Le caractère de banlieue pavillonnaire un peu ancienne n'exclut pas la présence d'immeubles et d'un habitat résidentiel attiré notamment par les vues dominantes, et de noyaux d'origine rurale. Le tissu est peu organisé, avec de nombreux espaces lacunaires. Les carrières abandonnées sont fréquentes (gypse). La ligne des forts souligne le relief, celui-ci étant l'élément principal de différenciation de cette unité.





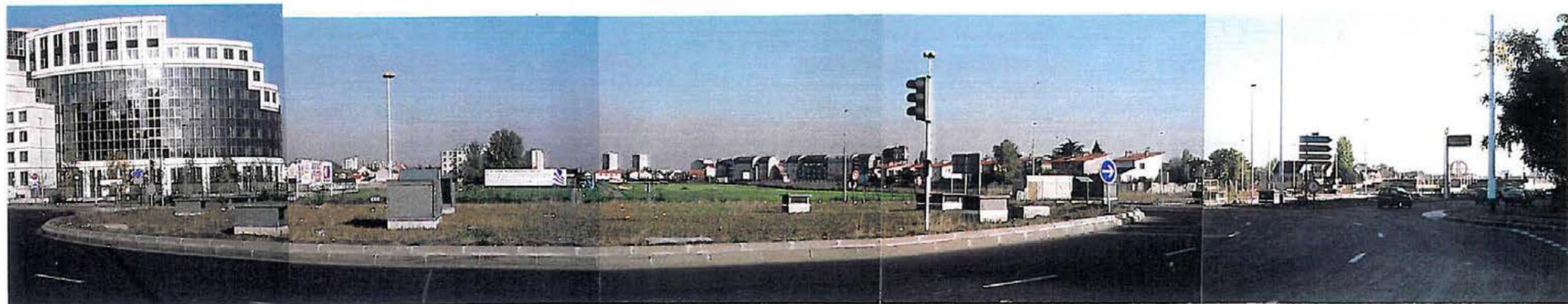
canal de l'Ourcq



La RN 2 au Bourget



Vue sur la gare de marchandises de Bobigny



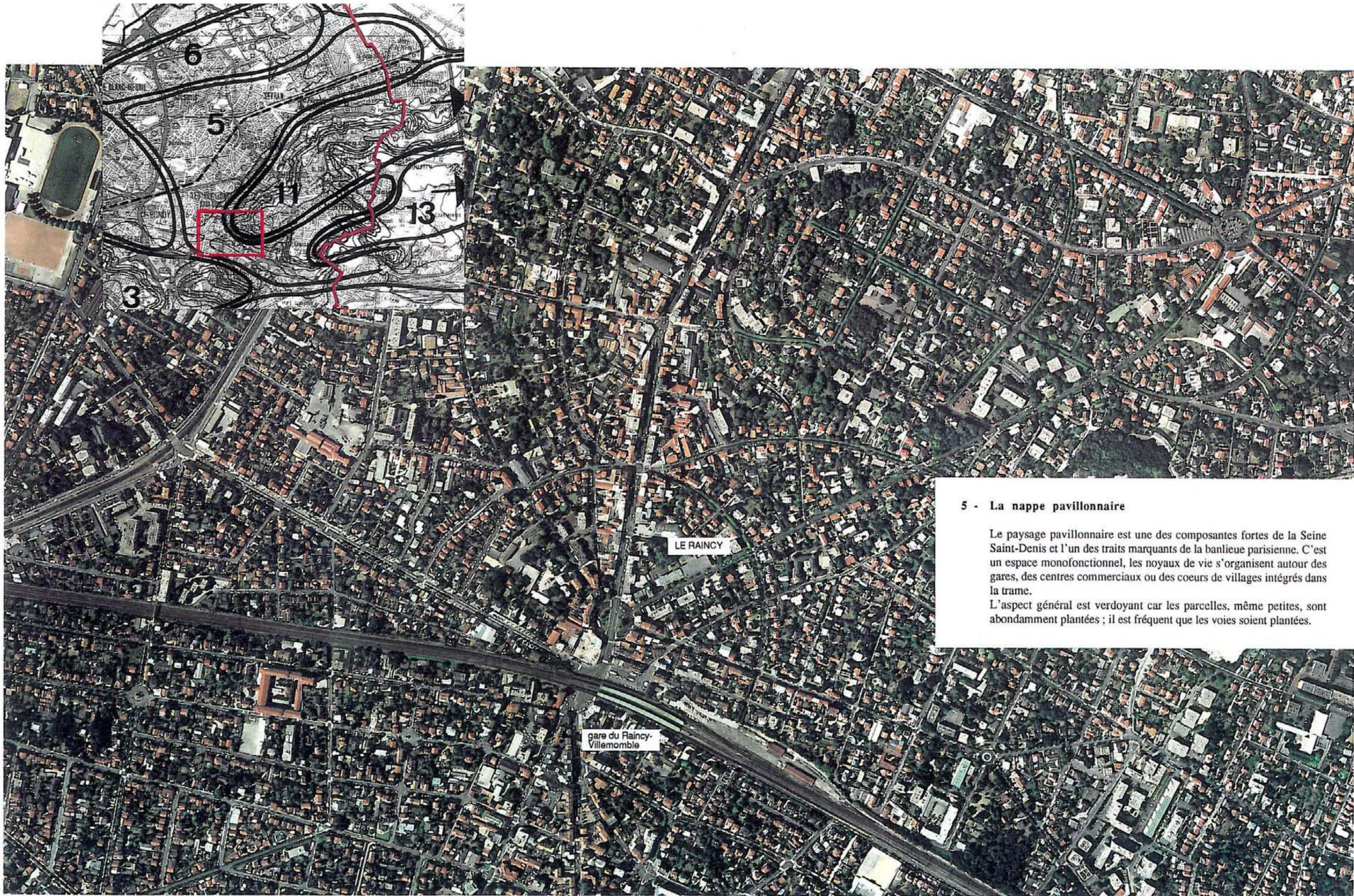
Vue de la RN 186 à Bobigny



4 - Zone centrale de mixité industrielle, ferroviaire, grands ensembles d'habitation parfois enclavés, zones pavillonnaires, survivance de noyaux anciens d'origine rurale peu à peu effacés par la poussée de l'urbanisation et les opérations de rénovation.

Ce sont des zones dont l'aspect chaotique du point de vue de la trame urbaine est accentué par les effets de coupure particulièrement nombreux et aussi par les problèmes d'intégration sociale si bien qu'en dépit de la présence de secteurs ou d'îlots bien recomposés et de bonne facture architecturale, l'image est le plus souvent négative et rejaillit sur l'ensemble du département.

Conséquence de ces coupures, l'espace apparaît comme cloisonné ; les zones sont souvent juxtaposées et peu communicantes entre elles. Les grandes voies radiales venant de Paris participent à ces effets de coupures mais peuvent devenir des éléments fédérateurs grâce à des aménagements favorisant les transversalités et la création de noyaux de vie. Il en est de même du canal de l'Ourcq qui, sur le plan du loisir, peut être un fil structurant.



5 - La nappe pavillonnaire

Le paysage pavillonnaire est une des composantes fortes de la Seine Saint-Denis et l'un des traits marquants de la banlieue parisienne. C'est un espace monofonctionnel, les noyaux de vie s'organisent autour des gares, des centres commerciaux ou des coeurs de villages intégrés dans la trame.

L'aspect général est verdoyant car les parcelles, même petites, sont abondamment plantées ; il est fréquent que les voies soient plantées.



Echangeur A 104/N 2 vue vers le nord



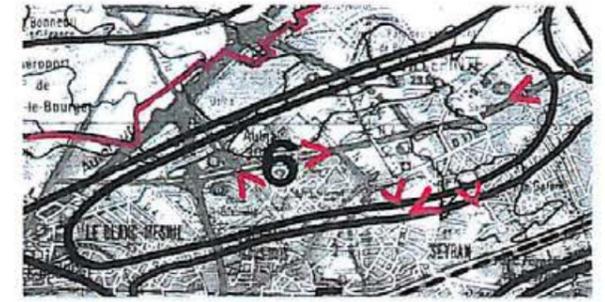
La RN 2 à Aulnay-sous-Bois devant La Rose des Vents



RN 370 vers le centre d'Aulnay-sous-Bois



La butte de Montcoeleux à Sevrans



6 - Frange urbaine nord

Sur la partie nord du département, une succession de grands ensembles d'habitation alternant avec un habitat pavillonnaire se différencie du paysage pavillonnaire précédent ; elle forme la frange d'agglomération vis-à-vis des zones aéroportuaires de Roissy et des reliques de l'espace rural (Le Tremblay).

Elle s'articule sur la RN 2.

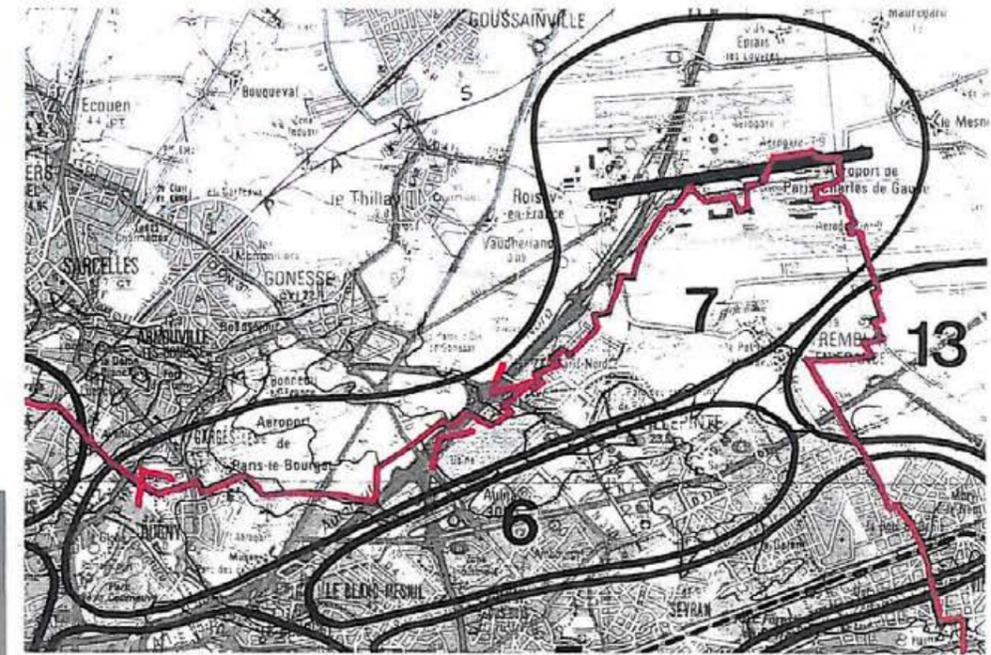
Le parc du Sausset appartient à la fois à cette zone en tant qu'espace de loisir, et à la zone aéroportuaire et agricole en tant qu'espace ouvert.



7 - Zone aéroportuaire de Roissy et du Bourget

L'image dominante est celle de technologie, logistique, modernité, qualité de l'aménagement. L'autoroute A 1 participe à cette image surtout à la hauteur de Roissy (franchissement des pistes), ainsi que la zone d'activités commerciales et le parc des Expositions de Paris-Nord. L'espace apparaît ouvert grâce aux dégagements très importants autour des aéroports, et se lie aux grandes zones agricoles de la plaine de France.

De ce fait, le parc de la Courneuve et le parc interdépartemental des Sports, le parc du Sausset y participent bien que leur fonction soit urbaine.



Vue vers Roissy-Charles-de-Gaulle de l'échangeur A 104/A 1



Le Bourget

châteaux d'eau du Sausset

Usine Citroën de l'autoroute A 1



Vue du parc de la Courneuve au nord de Dugny



Les Tartres - Clos St-Lazare



parc de Villetaneuse



Vue du cimetière de Pierrefitte-sur-Seine vers le sud

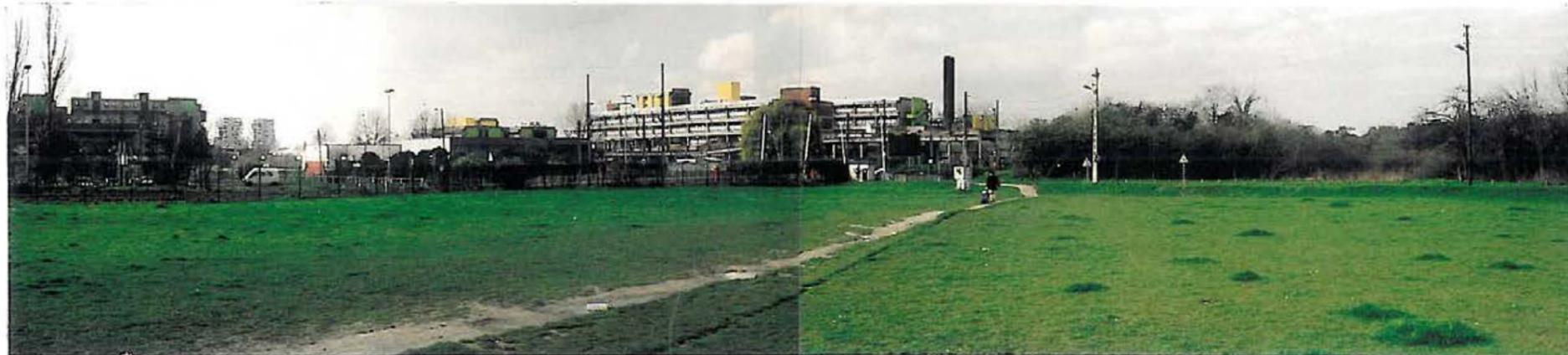


Villetaneuse-centre

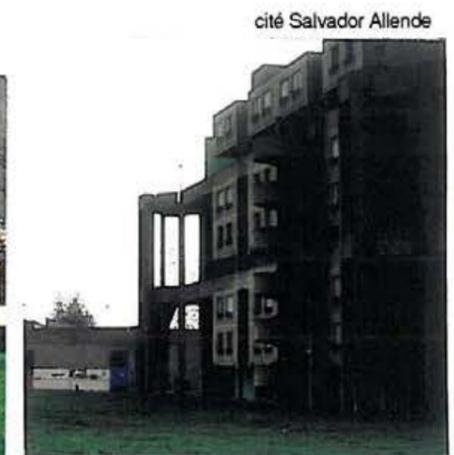


8 - La partie nord-ouest du département

Elle est comprise entre la courbe de la Seine et les coteaux de la butte Pinson. C'est une zone hétérogène, disparate, avec de nombreux espaces lacunaires : exploitations maraîchères, friches, des ensembles d'habitations à réhabiliter (clos St-Lazare, cité Salvador Allende...) et une nappe pavillonnaire.



Villetaneuse-université



cité Salvador Allende



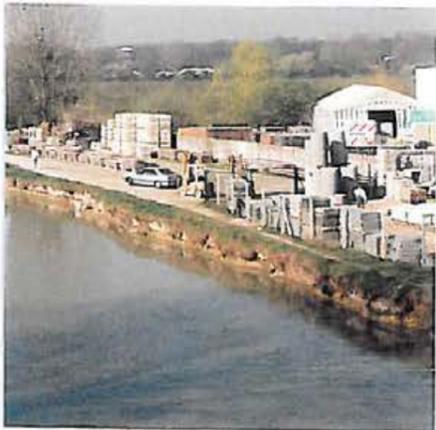
Lac de Maison Blanche



Le Croissant Vert



Gournay



Le canal de Chelles



Les coteaux de Noisy-le-Grand

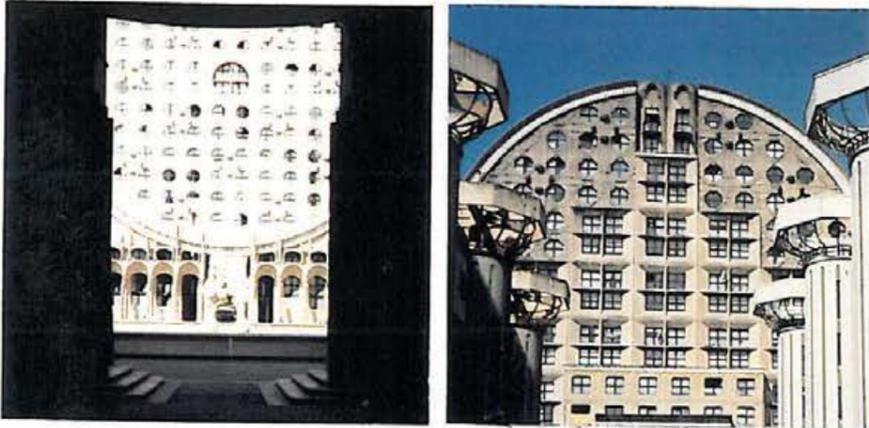


La Marne



9 - Vallée de la Marne

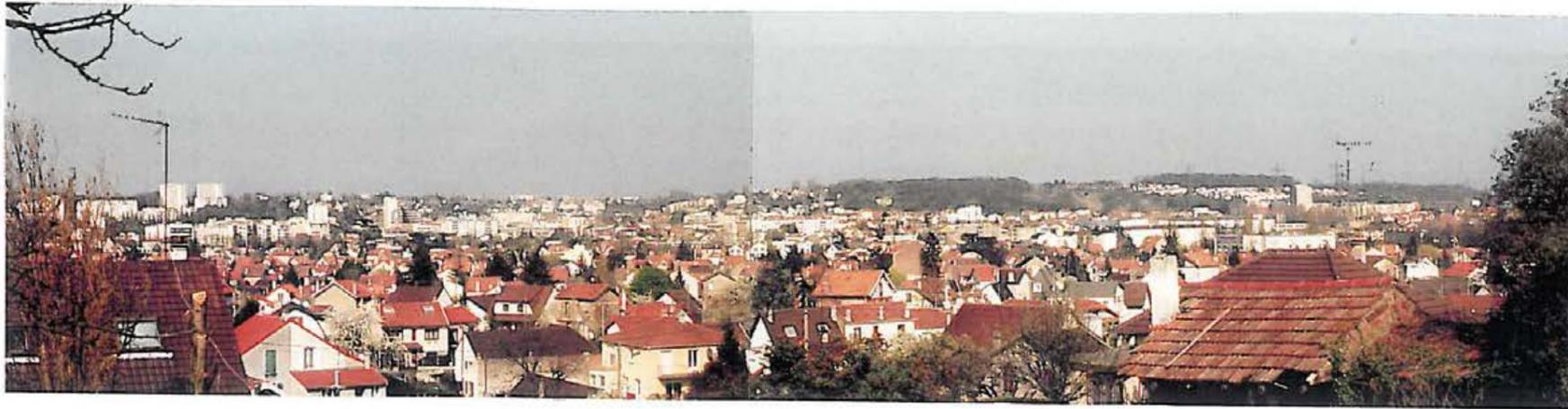
Autour de la Marne et de ses rives s'organise un paysage construit diversifié : l'élément pavillonnaire n'est dominant que sur les coteaux sud, à Gournay et Noisy-le-Grand.
Centre de gravité de cet ensemble : la Haute-Ile entre Marne et canal, les rives boisées, le croissant vert et les domaines hospitaliers de Maison-Blanche et Ville-Evrard.



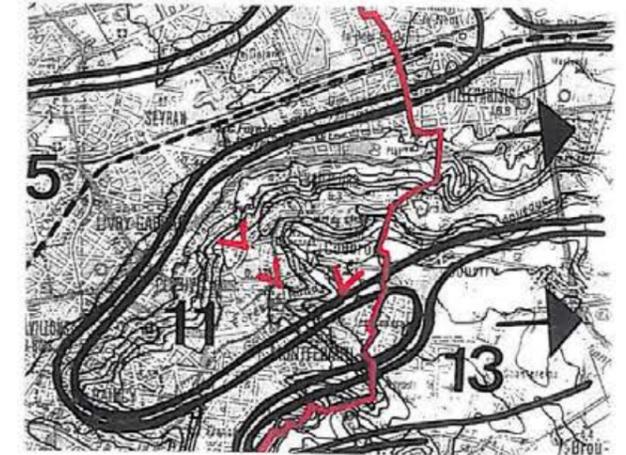
10 - Ville nouvelle de Marne-la-Vallée

Sur le plateau de Brie, aux confins sud du département, la Ville Nouvelle dessine un front urbain et un axe est-ouest qui en font une unité à part. Image en général qualifiante quoique parfois écrasante ; elle fait ignorer et masque, à l'extrême sud, les deux développements pavillonnaires des Richardets et le domaine forestier du Bois Saint-Martin qui constitue pourtant, avec le massif forestier de l'Aulnoye (Forêt de Bondy) et le parc forestier de Sevran, la principale réserve forestière du département.





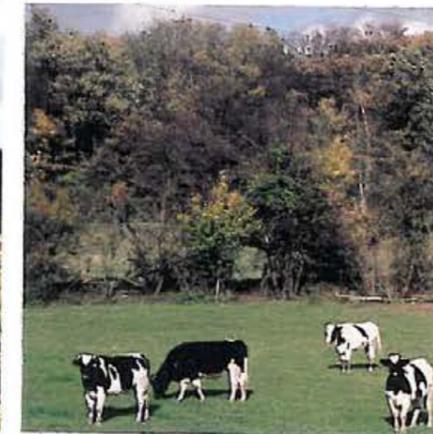
Le massif de l'Aulnoye vu du plateau d'Avron



Vue vers l'ouest du Belvédère de l'Aulnoye

11 - Le massif de l'Aulnoye (aqueduc de la Dhuis)

La butte de l'Aulnoye émerge de la nappe pavillonnaire. Elle est soulignée de loin par une couverture boisée importante, notamment par la forêt de Bondy. Le flanc nord est creusé de carrières en activités dont le réaménagement futur accroîtra les possibilités en loisir (Vaujourns). L'aqueduc de la Dhuis est le fil conducteur de cet ensemble exceptionnel qui fait pénétrer au coeur du département de Seine-Saint-Denis les espaces naturels de la frange d'agglomération "est" et permet au promeneur ou au cycliste d'atteindre, depuis Clichy-sous-Bois, Livry-Gargan et Montfermeil les zones boisées ou rurales et la vallée de la Marne à hauteur d'Annet-sur-Marne et Carnetin. Le flanc sud est encore en partie agricole.



Vallon de Coubron
Bois de Bernouille
Aqueduc de la Dhuis

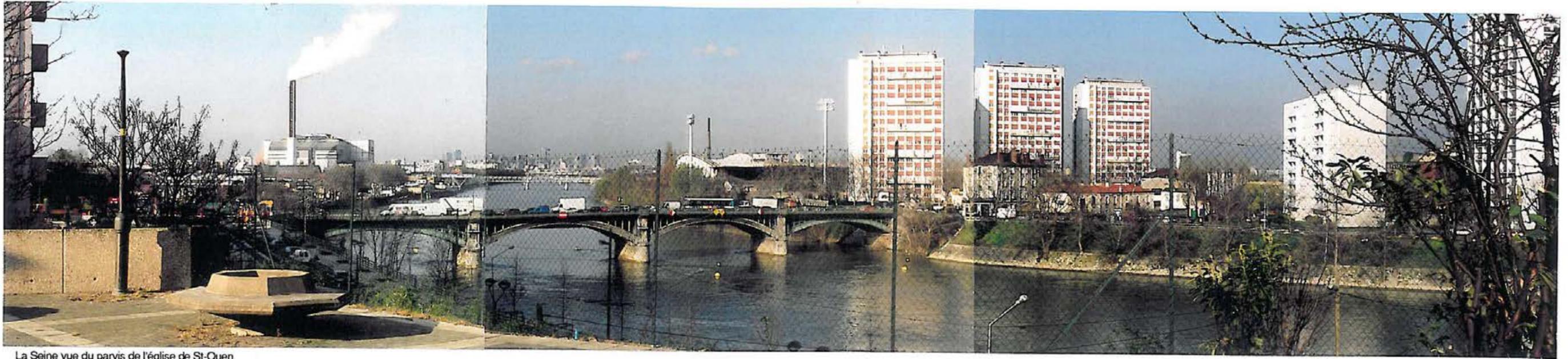


Aqueduc de la Dhuis

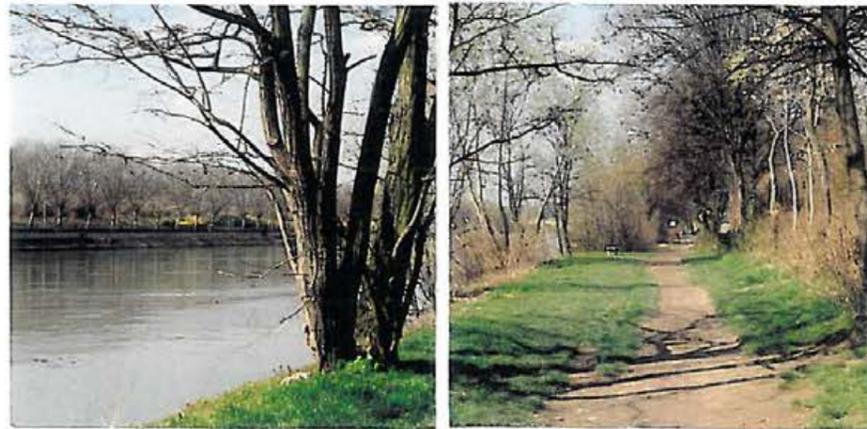


Forêt de Bondy





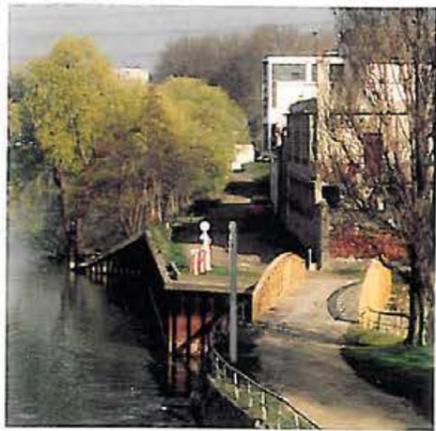
La Seine vue du parvis de l'église de St-Ouen



Bord de Seine à Epinay-sur-Seine

12 - Vallée de la Seine

De St-Ouen à Epinay-sur-Seine, la courbe de la Seine est entourée de zones d'activités ou ferroviaires, de banlieue pavillonnaire. A Epinay, le paysage est plus plaisant ; les bords de Seine sont accessibles à la promenade avec possibilité de prolongement vers le canal St-Denis ; l'île est partiellement aménagée en parc ; des potentialités de liaison sur ce thème existent au-delà avec le parc de Chanteraines sur les communes de Villeneuve-la-Garenne et de Gennevilliers dans les Hauts-de-Seine.



Confluence Seine - canal St-Denis



L'espace agricole entre Tremblay-en-France et Mitry-Mory



13 - Ouverture vers l'espace agricole au nord et au sud du massif de l'Aulnoye

A l'est de Tremblay-en-France s'ouvre la Plaine de France où l'activité agricole domine. L'espace apparaît comme un "vide" dont la mise en valeur tout en s'appuyant sur l'agriculture fait appel à un projet paysager.

Entre Montfermeil, Gagny et Chelles, les coteaux nord de la Vallée de la Marne forment, avec un piémont en partie cultivé ou en friches, une pénétration intéressante de l'espace non bâti. D'anciennes carrières ont contribué à protéger cet espace qui, sans présenter l'intérêt de la Dhuis, mérite d'être protégé en tant que vide et balcon sur la vallée de la Marne. La poussée de l'urbanisation le rend très vulnérable.



carrière



Le "vide" de Gagny-Chelles



3 - LE PATRIMOINE BATI ET VEGETAL EN SEINE-SAINT-DENIS

Un troisième niveau de lecture du paysage de Seine-Saint-Denis est constitué par le patrimoine bâti-historique, industriel, urbanistique et architectural - et le patrimoine végétal - parcs, massifs boisés, espace rural, canaux, aqueducs, rivières, sites paysagers.

Le terme de patrimoine désigne avant tout l'aspect qualitatif de l'espace et des éléments qui le composent.

Le sens originel - qui est celui d'héritage du passé - est étendu ici au présent : **"ce qui mérite d'être transmis aux générations futures"**. Il englobe de ce fait, outre des éléments anciens dûment répertoriés, ce qui peut apparaître comme représentatif de l'époque et de la capacité créatrice de la société actuelle, architecture, certains paysages de banlieue, des ouvrages autoroutiers, les installations aéroportuaires de Roissy, des parcs etc...

S'inscrivant dans une démarche paysagère, le patrimoine culturel intègre **"la mise en situation de l'objet protégé"**, de façon à ce qu'il voie sa signification renforcée, plus lisible (Ex : Les Forts de la ceinture est de Paris intéressants par leur "placement" dans le site, les vues qu'ils dégagent, l'itinéraire qui les relie).

Plutôt que l'objet, **la démarche paysagère privilégie les ensembles**. Il ne s'agit pas nécessairement d'ensembles thématiques (par exemple bâtiments industriels, forts, architecture de Lurçat, architecture rurale en milieu urbain etc...) mais plutôt d'ensembles paysagers dans lesquels peuvent entrer des éléments intéressants de nature différente, dans l'optique notamment de constituer des circuits.

Participant à une démarche d'aménagement, le concept de patrimoine culturel s'étend de ce fait aux **potentialités de mise en valeur d'un objet ou d'un espace** autant qu'à la qualité présente, qui peut être amoindrie. Ceci est vrai pour certaines séquences de canaux (St-Denis, Ourcq), des bâtiments ou sites industriels, des carrières, des friches etc...



3.1. PATRIMOINE HISTORIQUE, INDUSTRIEL, URBANISTIQUE, ARCHITECTURAL

Le patrimoine historique, industriel, urbanistique et architectural en Seine-St-Denis est surtout représenté par les témoignages de l'ère industrielle et par ceux de l'architecture contemporaine.

L'inventaire montre que le patrimoine industriel sous la forme de bâtiments (usines, ateliers, entrepôts) du XIXe et du début du XXe siècle est surtout localisé dans le secteur de St-Denis et de la Plaine St-Denis, ainsi que dans les faubourgs. Issues de la période industrielle, les cités-jardins (Stains) tiennent une place significative dans le patrimoine urbanistique. L'architecture civile et religieuse de la fin du XIXe siècle et du début du XXe siècle est principalement située dans les faubourgs. On remarque dans le tissu construit, des écoles, dispensaires, bibliothèques, gares... ; certains ouvrages autoroutiers (A 86, A 1 à hauteur de Roissy) sont à mentionner.

Le patrimoine architectural contemporain est présent avec des ensembles d'habitations (Les Courtilières d'Emile Aillaud à Pantin) et surtout dans - ou à proximité de - la grande zone aéroportuaire du Bourget et de Roissy. Le Stade de France a une valeur identitaire forte.

Avant l'ère industrielle, les témoignages du patrimoine historique, urbanistique et architectural sont plus difficiles à identifier.

Exceptions notoires : la basilique St-Denis (XIIe-XIIIe siècle), la ligne des forts (XIXe siècle) principalement sur les collines de Romainville-Montreuil et quelques traces des grands domaines aristocratiques des XVIIe et XVIIIe siècles. Les traces de l'époque rurale parvenues jusqu'à nous ne sont pas rares, si l'on veut considérer comme telles ce qui reste de la trame villageoise dans un certain nombre de centres d'agglomération, quelques bâtiments vétustes, d'anciennes venelles, de nombreuses traces de parcellaire et quelques églises plus ou moins remaniées ; mais le bilan est malgré tout modeste surtout si l'on considère "qu'ils ne font pas paysage", c'est-à-dire qu'ils n'évoquent pas clairement dans leur aspect actuel une qualité ou un signe rural évidents - sauf sans doute à Tremblay-en-France.

On peut toutefois se demander si le véritable patrimoine culturel de Seine-St-Denis, outre ce qui concerne la période industrielle, l'architecture contemporaine et quelques monuments ou édifices, n'est pas en réalité sa banlieue ou tout au moins certains paysages de sa banlieue. Aux confins des faubourgs (entre faubourgs et pavillonnaire), souvent sur les coteaux ou sur la ligne de rupture entre coteau et plateau, sur les traces du parcellaire rural et parfois en continuité avec d'anciens noyaux villageois, on peut découvrir en effet un certain nombre de "sites" de banlieue intéressants par l'échelle, les caractères, la structure : agglomérat de pavillons, rues bordées d'habitations à un ou deux étages en continu, placettes, carrefours de boutiques et bistros, courées, jardins.

De tels exemples peuvent être remarqués notamment à Gournay, Noisy-le-Grand, Montreuil. Des zones pavillonnaires créées sur la trame d'anciens parcs sont également à citer Le Raincy - Pavillon-sous-Bois, Livry-Gargan. L'inventaire de ces espaces - travail de longue haleine - mériterait d'être réalisé au niveau de chaque commune et d'être intégré dans le travail d'élaboration et de révision des P.O.S.

PATRIMOINE HISTORIQUE

- monument et site protégé (classé ou inscrit au titre des monuments historiques)
- forts (circuit à aménager)
- grandes voies datant de la période rurale
- ▨ murs à pêches (Montreuil - Bagnolet)
- camp de Drancy (Drancy)

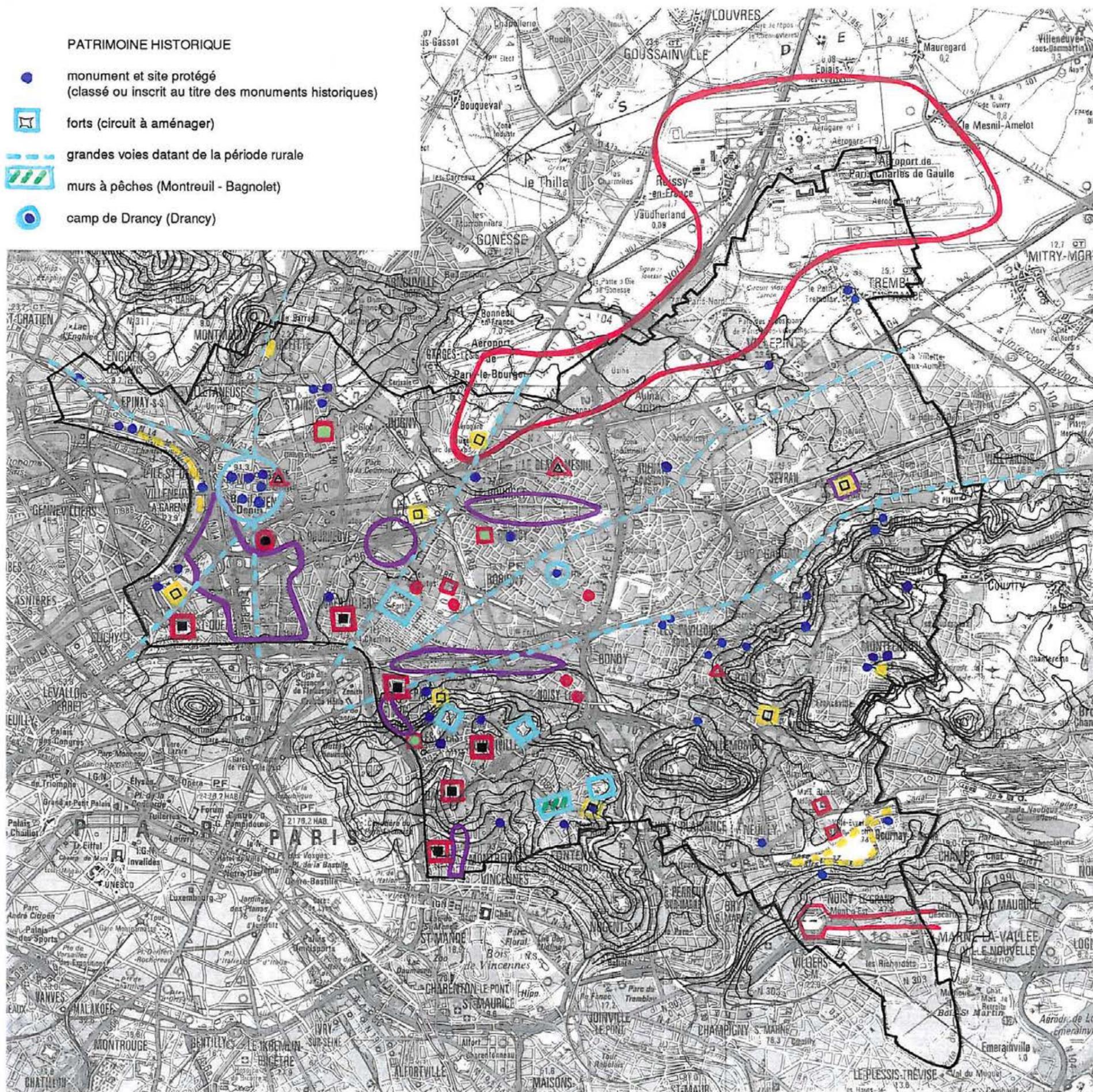
PATRIMOINE INDUSTRIEL

usines, ateliers, entrepôts du XIXe et début XXe s.

- secteur de la Plaine St-Denis
- faubourgs (Pantin, Pré-St-Gervais, Montreuil...)
- La Courneuve
- Ile-St-Denis
- gare de marchandise, gare de triage (Drancy, Le Blanc-Mesnil, Pantin, Noisy-le-Sec)

PATRIMOINE ARCHITECTURE CIVILE ET RELIGIEUSE

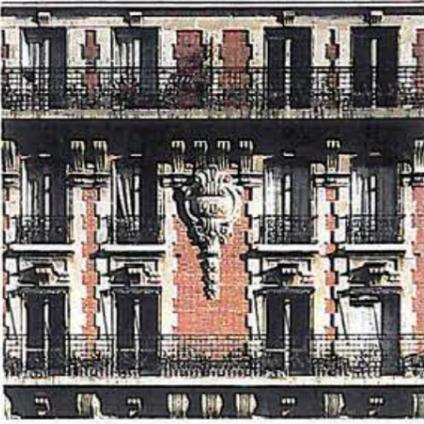
- architecture de la fin du XIXe et du début du XXe siècle située principalement dans les faubourgs. (immeuble de logements, école, dispensaire, piscine, bibliothèque, gare, église...)
- hôpitaux de Maison-Blanche et Ville-Evrard (fin XIXe s.) hôpital Avicenne (1935)
- cité-jardin
 - Stains (1921-1923)
 - Drancy (1920-1922)
 - Le Pré-St-Gervais (1934)
 - Pantin (Les Pommiers 1922-1938)
- cité de la période de la reconstruction
 - cité Expérimentale (1950) et cité des Aviateurs (1955-1960) à Noisy-le-Sec
 - cité Paul-Vaillant-Couturier (1957-1958) à Drancy
 - Les Courtilières (1958-1964) à Pantin
 - cité Victor Hugo (1950) au Blanc-Mesnil
 - cité de l'Abreuvoir (1957) et cité de l'Etoile Emmaüs (1954) à Bobigny
 - cité Paul Langevin (1953) à St-Denis
- △ bâtiments construits par :
 - A. Lurçat (Le Blanc-Mesnil et St-Denis)
 - A. Perret (Le Raincy-église)
 - C. Sarrabezolles sculpteur - Clocher de l'église de Villemonble
- ensemble architectural le long de l'autoroute A 1 entre les aéroports du Bourget et de Paris - Charles-de-Gaulle :
 - garonor
 - centre commercial de Paris-Nord
 - usine Citroën
 - zone d'activités commerciales de Paris-Nord II
 - parc d'expositions de Paris-Nord
 - hangars et aéroports du Bourget et Paris - Charles-de-Gaulle
 - L'Oréal
- Ville nouvelle de Marne-la-Vallée
- Stade de France
- lieux fréquentés par les peintres et écrivains de la fin du XIXe siècle
 - vallée de la Marne (Cézanne, Pissaro, Balzac, Flaubert, Hugo, Zola...)
 - Ile-St-Denis (Sisley, Manet)
 - Pierrefitte (Utrillo)
 - Montfermeil (Seurat, Daubigny, Corot, de Kock, V. Hugo...)
 - Epinay-sur-Seine (Caillebotte)
- musée



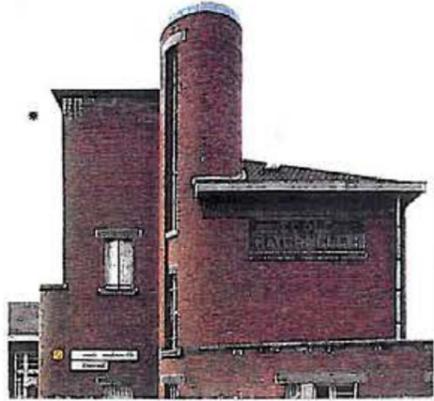
Echelle : 1/100 000

Les photos marquées d'un astérisque * sont tirées du livre "Le Patrimoine des Communes de la Seine-Saint-Denis" - Ed. Flohic.

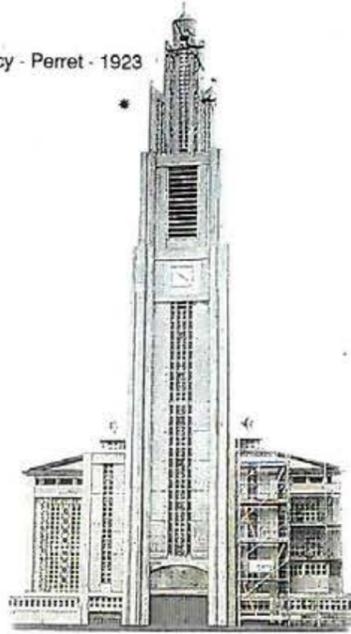
Saint-Ouen - 1904



Bagnolet - 1931



Le Raincy - Perret - 1923



La Courneuve - 1910

Saint-Denis - 1737-1754

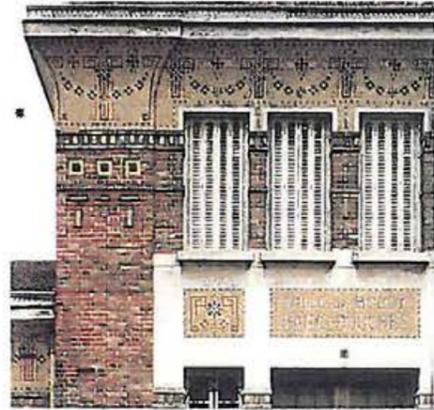


Pavillons-sous-Bois - 1900



Villemomble - 1767 et 1875

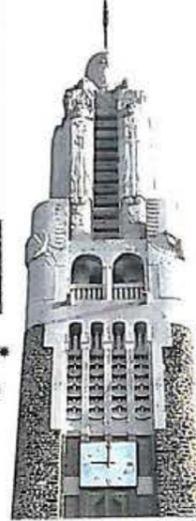
Montreuil - 1912



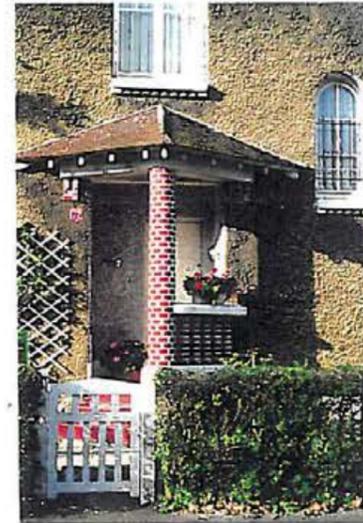
Bondy - 1924



Villemomble



C. Sarrabezolles - 1926



Cité-jardin de Stains - 1921-1923

Bobigny - 1933



Montreuil - début XXe s.



Montreuil - 1936



Montreuil - 1928



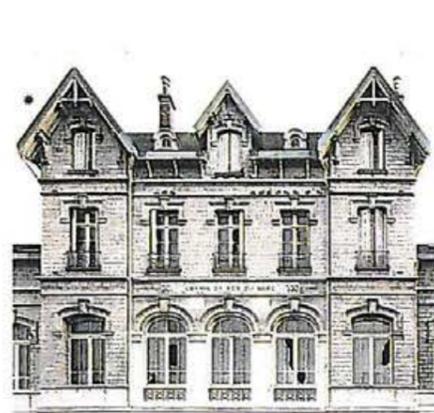
Aubervilliers - XIXe s.



Saint-Ouen - 1866-1868



Le Blanc-Mesnil - Fin XIXe s.



Saint-Ouen - XIXe s.



St-Denis - Lurçat - 1952-1953



Pantin - 1923 - 1945

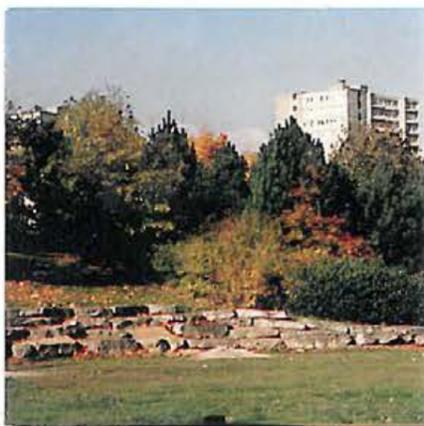




Parc Montreau



Canal de l'Ourcq et parc de la Bergère



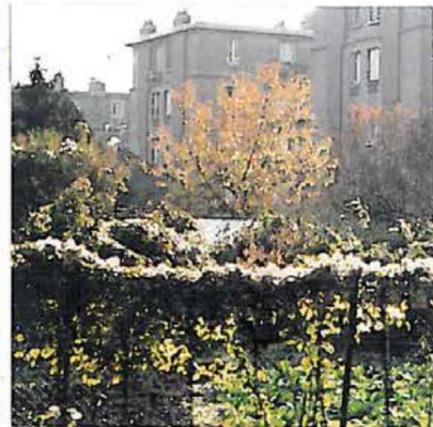
Parc des Beaumonts



Parc J. Duclos



Parc de Villetaneuse



3.2. PATRIMOINE VEGETAL ET PAYSAGER

Le patrimoine végétal de Seine-Saint-Denis est plus important qu'on ne le pense généralement mais inégalement réparti.

Parcs

Historiquement le bilan est faible : le parc Montreau à Montreuil, de style paysager (Napoléon III), est le seul parc relativement ancien du département, mais toutefois profondément remanié.

Les remarquables ensembles de parcs et châteaux tels qu'on peut les voir sur la Carte des Chasses du Roi ont souvent disparu ou ne sont identifiables que sous la trame de rues ou d'allées des zones pavillonnaires et grâce à la sauvegarde de quelques bâtiments (château occupé par la mairie comme à Gournay ou Villemontble..., ferme transformée en centre aéré comme au Blanc-Mesnil ou à Sevrans...).

La période d'après-guerre et la période actuelle ont vu se créer les parcs de la Courneuve et du Sausset (non encore achevés) et quelques espaces verts de moindre étendue (parc de Villetaneuse, Ile-St-Denis, aménagement de terrains de sports).

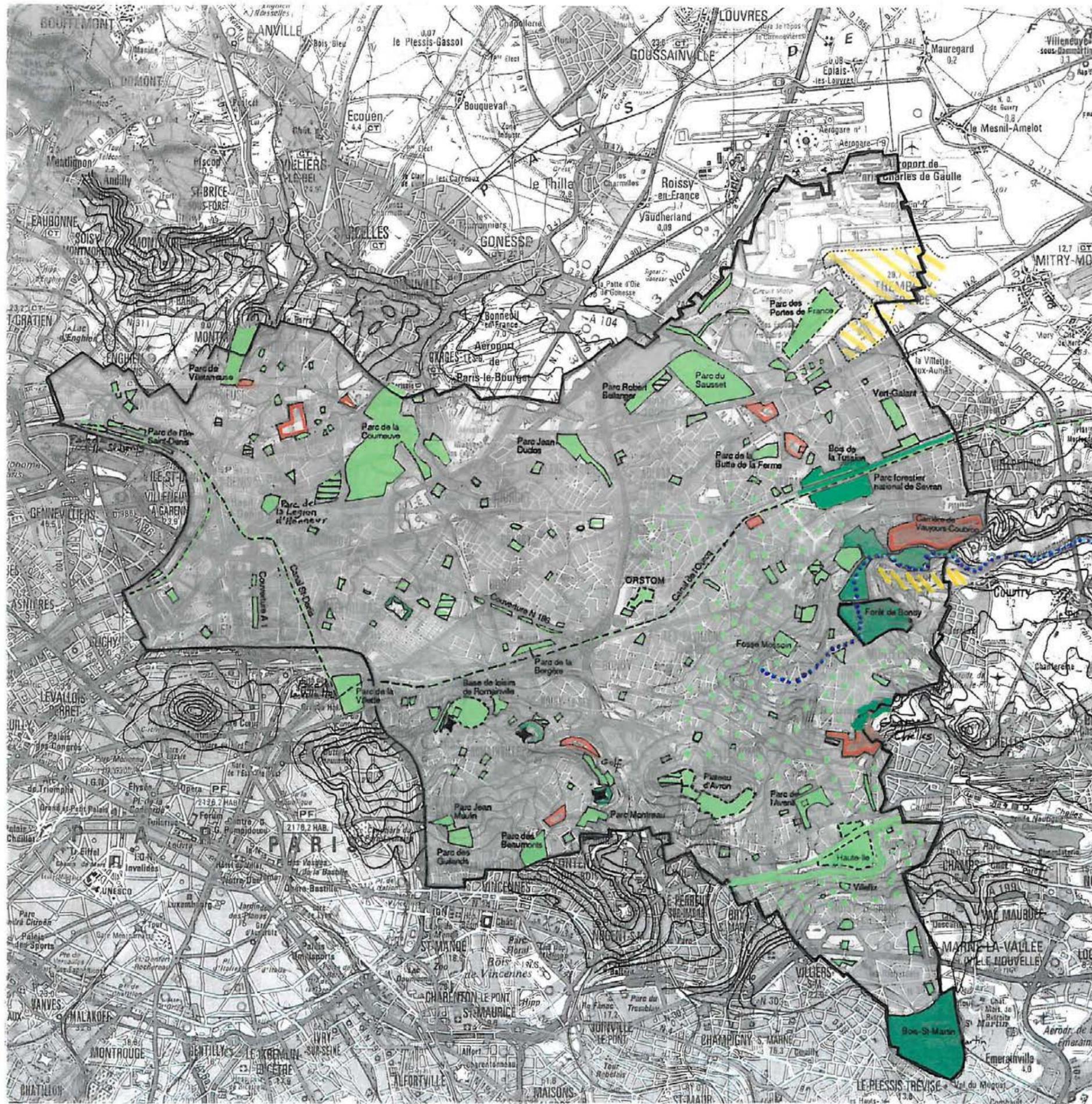
La forte densité de rues plantées en zones pavillonnaires sur la moitié est du département contribue à enrichir le patrimoine végétal et à structurer le paysage pavillonnaire sans donner pour autant des espaces de loisir.

Parcs, jardins, plantations en zones pavillonnaires sont plutôt situés en périphérie du département et dessinent avec les massifs boisés quelques ensembles qui, par contraste, font ressortir la pauvreté en espaces verts du centre et de l'ouest du département. Néanmoins, dans de nombreux grands ensembles, le patrimoine végétal composé essentiellement d'arbres-tiges occupe une place importante. Les arbres plantés régulièrement le long des cheminements et dispersés sur des surfaces engazonnées ont souvent atteint leur taille adulte et offrent un cadre vert intéressant.

Massifs boisés

Trois ensembles apparaissent :

- Parc Forestier National de Sevrans, Bois de la Tussion, aménagés pour le loisir.
- Forêt de Bondy et un ensemble de bois, la plupart de statut privé sur la butte de l'Aulnoye (bois de la Couronne, bois du Renard, bois de Bernouille, aqueduc de la Dhuis). C'est un espace à très fortes potentialités.
- Le Bois St-Martin, à la pointe sud du département (bois privé mais classé espace naturel sensible).



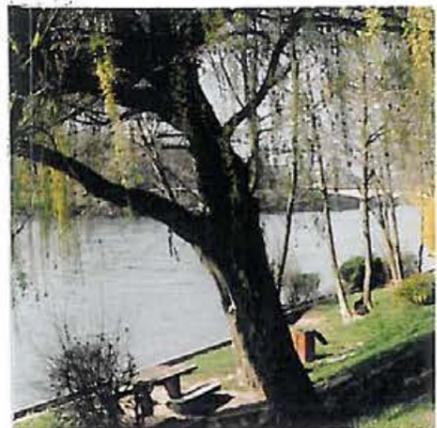
PATRIMOINE VEGETAL ET PAYSAGER

-  Espace agricole
-  Espace vert existant ou en cours d'aménagement
-  Espace vert en projet
-  Grand terrain de sports
-  Forêt régionale de Bondy
-  Massif boisé
-  Zone pavillonnaire plantée
-  Carrières non aménagées (en friche ou en exploitation)
-  Terrain en zone urbanisée non construit intéressant à intégrer dans une trame paysagère
-  aqueduc de la Dhuis
-  canal de l'Ourcq
-  canal de Saint-Denis
-  berges de la Seine et de la Marne

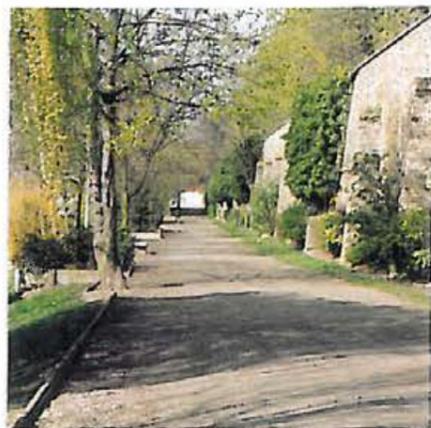
Echelle : 1/100 000



Canal de l'Ourcq



Berge de la Seine



Berge de la Marne



Aqueduc de la Dhuis

Canaux, aqueduc, rivières

- Le canal St-Denis, entre le parc de la Villette, St-Denis et la Seine.
- Le canal de l'Ourcq entre le parc de la Villette et limite est du département.
- L'aqueduc de la Dhuis, qui compte moins par sa présence (il est enterré, jalonné de regards) que par l'espace non aedificandi qu'il détermine sur la butte de l'Aulnoye et jusqu'au Raincy.
- Le canal de Chelles et les rives de la Marne qui isolent la Haute-Ile à Neuilly-sur-Marne.
- Les berges de la Seine à Epinay-sur-Seine et l'Ile-St-Denis.

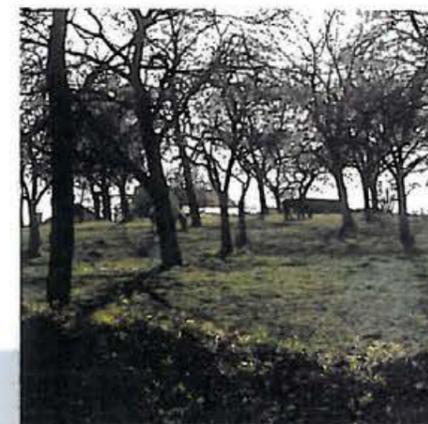
Ces systèmes linéaires qui présentent quelques séquences intéressantes (canal de l'Ourcq sur la partie est du département, canal et rives de la Marne, promenade de la Dhuis) sont tous riches en potentialités. Ils introduisent les éléments de continuité et de structuration si difficiles à sauvegarder dans l'espace urbain, se dissocient des grandes circulations et pourraient irriguer le tissu urbain dans la mesure où l'on traiterait les transversalités.

Paysages

Les paysages de coteaux sont les plus marquants. Parmi eux ; la butte de l'Aulnoye, vue depuis Sevrans, Clichy-sous-Bois, Livry-Gargan, Vaujours marque fortement le paysage de la partie nord-est du département ; elle apparaît comme boisée en dépit de la présence des carrières. Les coteaux de Romainville et de Montreuil, ceux d'Avron ont également une présence forte en tant que relief.

Depuis ces coteaux et depuis la butte de l'Aulnoye, les vues sont nombreuses et balaient une grande partie du département.

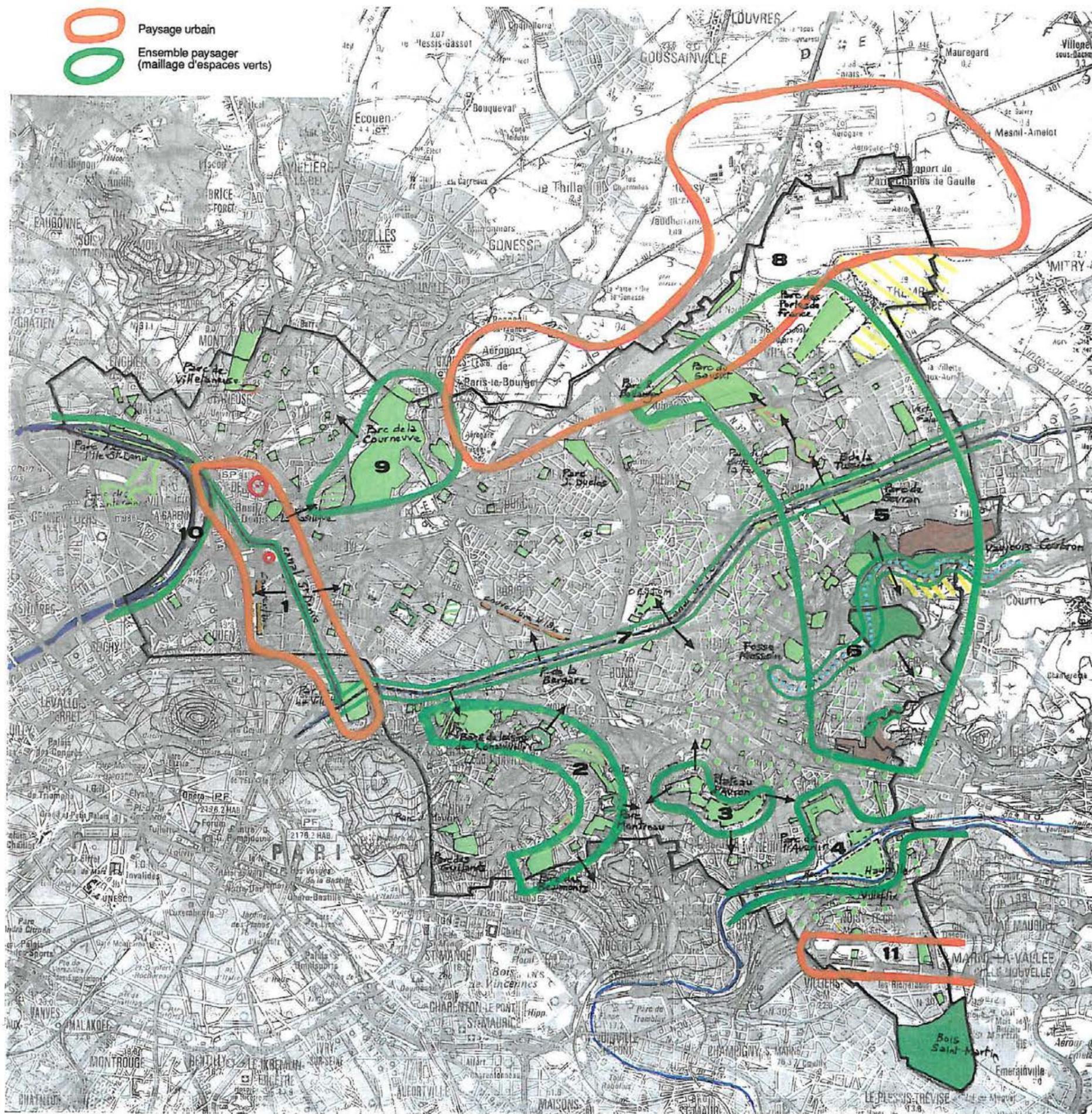
Il faut observer que les coteaux et buttes sont pour la plupart déqualifiés par l'occupation actuelle de l'espace.



Plateau d'Avron



-  Paysage urbain
-  Ensemble paysager (maillage d'espaces verts)



3.3. UN TROISIEME NIVEAU DE LECTURE : LES ENSEMBLES DU PATRIMOINE BATI ET VEGETAL

La démarche paysagère conduit à identifier des ensembles d'intérêt historique, urbanistique, architectural, paysager.

- 1 - Canal St-Denis, entre parc de la Villette et St-Denis, basilique de St-Denis, Stade de France, trame d'activités de la Plaine St-Denis. (Unité reconnue faisant l'objet d'un contrat de développement urbain C.D.U.)
- 2 - Les forts de la ceinture est de Paris. La liaison entre eux est un objectif : parc de promenade linéaire, dégagement des forts, traitement des vues, relai entre le canal de l'Ourcq, la future base de loisirs de Romainville et le parc Montreau à Montreuil. Elle peut continuer vers le fort de Nogent.
- 3 - Le plateau d'Avron, vaste friche. Il est à relier avec la corniche des forts et la vallée de la Marne.
- 4 - Canal et rives de la Marne, Haute-Ile, site des hôpitaux (Ville-Evrard, Maison Blanche) et parc du Croissant Vert. Site paysager à bonnes potentialités s'intégrant dans l'ensemble plus vaste constitué par la vallée de la Marne côté est et pouvant bénéficier des restructurations à l'étude.
- 5 - La ceinture de parcs "est" : la forêt de Bondy, les bois de la butte de l'Aulnoye, le parc forestier national de Sevran, le parc du Sausset sont les maillons principaux d'une chaîne qui peut être développée et affirmée avec le traitement d'espaces intermédiaires (terrains actuellement vacants comme le Montceuleux) et les projets de parcs (parc des Portes de France à Tremblay-en-France). Elle peut englober également les espaces ouverts en limite de département à Gagny (anciennes carrières) avec comme relai les parcs et coteaux boisés de Montfermeil. Les carrières de Coubron-Vaujours, encore en partie en activité, sont partie prenante de cet ensemble. Bonne connexion avec le canal de l'Ourcq à la hauteur du parc forestier de Sevran.
- 6 - L'aqueduc de la Dhuis depuis Le Raincy jusqu'à Vaujours, puis hors du département en direction de la Marne (Claye-Souilly, Jablines) : espace à fortes potentialités sous l'angle du loisir et du paysage.
- 7 - Le canal de l'Ourcq, du parc de la Villette à la frange est du département. Il s'agit d'un ensemble à bonnes potentialités, sous réserve que l'on traite les transversalités et réduise les effets de coupure.
- 8 - Les zones aéroportuaires du Bourget - Roissy, ainsi que les zones d'activités commerciales ou tertiaires, parc d'expositions, plates-formes logistiques, quelques séquences routières ou autoroutières, des espaces verts d'accompagnement ; caractères dominants : modernité, technologie.
- 9 - Parc de la Courneuve. Potentialités : liaison possible avec d'une part le parc de la Légion d'Honneur à Saint-Denis, d'autre part le parc de Villetaneuse et, hors du département, Bonneuil-en-France.
- 10 - La vallée de la Seine. Les rives de la Seine et les parcs paysager et sportif de l'Ile St-Denis offrent de bonnes potentialités et sont à relier au parc des Chanteraines (communes de Villeneuve-la-Garenne et Gennevilliers dans les Hauts-de-Seine).
- 11 - Centre urbain de Marne-la-Vallée. Sur le plateau de Brie, la silhouette des constructions de la ville nouvelle semble marquer la limite sud du département ; l'orientation générale est ouest-est. Le caractère est celui de la modernité et fait écho, mais cette fois-ci sous l'angle de l'habitat, aux zones aéroportuaires au nord du département.

4 - ELEMENTS DE DEQUALIFICATION

Les paysages de Seine-St-Denis sont faits de contrastes où peuvent voisiner le pire et le meilleur. **Le morcellement de l'espace** est toutefois une constante à toutes les échelles, grandes zones ferroviaires ou industrielles, ensembles d'habitat collectif, pavillonnaire, accentué par de très nombreux éléments de coupure, voies ferrées, autoroutes, routes à grand trafic, canaux. L'espace est haché. Les lignes à haute tension participent à ce fractionnement. **Les moyens de repérage** pour le visiteur dans ce contexte d'obstacles continuellement rencontrés sont très limités et on parcourt le département comme un dédale. En somme, un **paysage ordinaire de la banlieue**, constitué au coup par coup au hasard de l'offre et de la demande en terrains et un réseau routier d'innervation répondant aux sollicitations locales ; les limites visibles entre communes ont disparu depuis longtemps si bien que l'on traverse un tissu continu (les panneaux de signalisation indiquent "centre ville", mais de quelle ville s'agit-il ?) ; les centres ne se sont pas développés en proportion de l'étendue construite si l'on se réfère au modèle urbain traditionnel et ne participent que peu aux possibilités de repérage. Il s'agit d'un quatrième niveau de lecture du paysage du département.



Au Blanc-Mesnil



4.1. COUPURES DE L'ESPACE URBAIN

Les coupures les plus importantes sont au centre et au nord-est du département, en raison de la grande densité de zones industrielles, de voies ou plates-formes ferroviaires, de routes à grand trafic. Les autoroutes tendent à recomposer l'espace perçu (on est d'un côté ou de l'autre, comme pour les fleuves mais avec, en plus, le bruit et la pollution).

L'A 1 opère ce type de coupure à hauteur de St-Denis, la Courneuve, Le Bourget. Le parc de la Courneuve se trouve ainsi isolé des centres urbains, en particulier son entrée sud est prise dans l'échangeur A 1 - N 301. Entre la Plaine St-Denis et St-Ouen, le réseau ferroviaire crée une frontière de même qu'entre Bobigny et Noisy-le-Sec ; dans ces deux cas, les zones d'activités accentuent l'épaisseur de la coupure. Même observation à propos du réseau ferroviaire entre Le Bourget - Le Blanc-Mesnil d'une part et Drancy d'autre part.

Les carrefours entre routes nationales et routes départementales et même voirie urbaine sont souvent des espaces "flous", où il est difficile de se repérer.

Dans le nord du département les zones aéroportuaires forment un barrage presque continu mais les coupures les plus marquantes sont en fait dues à la RN 2 à Aulnay-sous-Bois séparant l'ensemble de la Rose des Vents du centre de la ville et isolant le parc du Sausset. Celui-ci est également longé sur son côté est par l'A 104 qui le coupe de Villepinte.

Dans la partie sud, l'échangeur A 3 - A 86, l'A 86 et la voie ferrée occupent le val entre collines de Romainville-Montreuil et plateau d'Avron, séparant ainsi les deux ensembles et les agglomérations.

Les coupures déterminent, sur le plan de l'habitat, des isolats ou des ghettos. On peut observer des groupements d'habitations individuelles ou collectives fonctionnant comme des flots, parfois plutôt bien que mal, mais refermés sur eux-mêmes. Des grands ensembles sont fortement isolés et évoquent plus ou moins l'idée de ghetto (Aulnay-sous-Bois, Montfermeil). Le manque d'entretien et l'état délabré des immeubles et des abords contribuent à déprécier globalement l'image de l'est parisien.

L'accès aux zones commerciales - Parinor à Aulnay-sous-Bois, Drancy, Rosny 2 - est difficilement accessible autrement que par la route.



Carrefour D 24 / D 21 / voie ferrée à Saint-Denis



D 115 à Aulnay-sous-Bois



RN 3 à Pantin



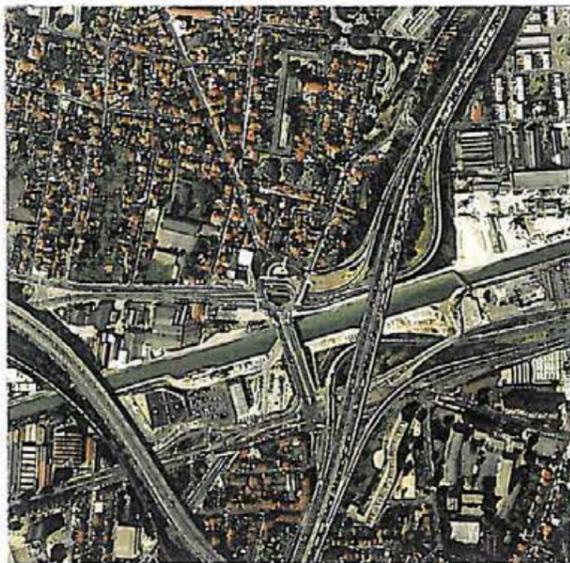
A 3 - Le Blanc-Mesnil - Aulnay-Sous-Bois - Bondy



Carrefour D 27 / D 115 à Bobigny



Parc du Sausset



Echangeur A 3 - N 3 - N 186
Bobigny - Bondy - Noisy-le-Sec
Canal de l'Ourcq

La Rose des Vents

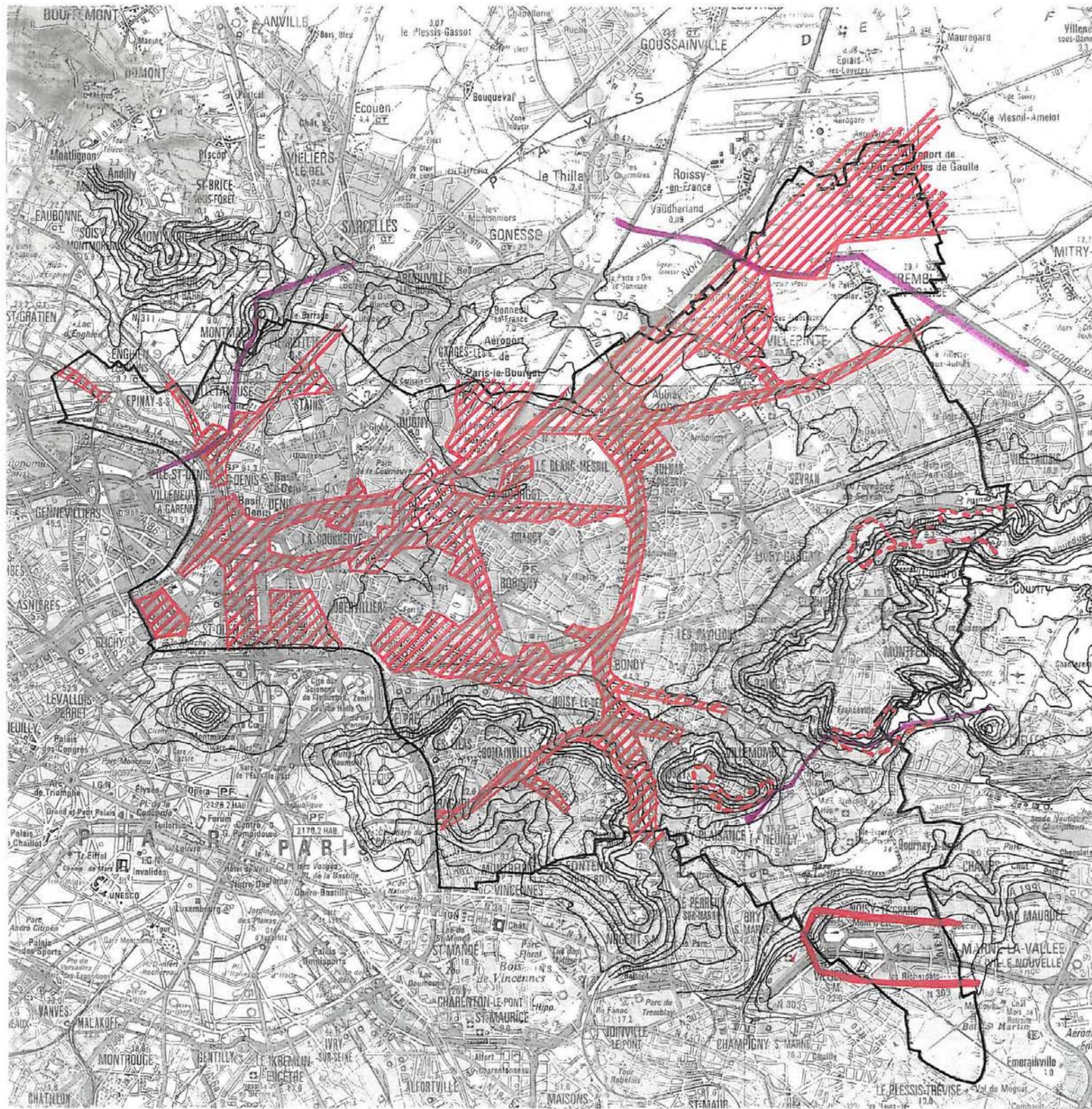


Le Merisier

La RN 2 à Aulnay-sous-Bois

à Sevran





**UN QUATRIEME NIVEAU DE LECTURE :
LES COUPURES ET DELAISSES**

-  Emprises
 - ferroviaire
 - routière
 - industrielle
 - aéroportuaire
 - cimetière
 (comprenant souvent des délaissés et friches)
-  Emprise carrière close car dangereuse (non confortée ou en cours d'exploitation)
-  Ville nouvelle de Marne-la-Vallée
Coupure entre plateau forestier et vallée de la Marne
-  Couloir de lignes à Très Haute Tension

Echelle 1/100 000



4.2. ESPACES DELAISSES, FRICHES, CARRIERES, HABITAT DELABRE

Le nombre d'espaces délaissés est important à l'intérieur des emprises ferroviaires et en limite des emprises autoroutières.

Les friches liées à la vacance des terrains participent à l'image défavorable d'abandon.

Les carrières, en activité ou non, déprécient la qualité de l'environnement mais constituent potentiellement des lieux qualifiants.

Le petit habitat délabré des faubourgs ou de banlieue se rénove ou se renouvelle peu à peu et ne pose pas de problème autre que celui de transition. Par contre l'habitat délabré de grands ensembles crée un problème d'autant plus ardu qu'il est lié à celui de milieux sociaux en difficulté et mal intégrés, ce qui se traduit notamment en termes d'image.

L'action susceptible d'être engagée dans le cadre d'une requalification est certainement de longue haleine. Elle porte à la fois sur des lieux dépréciés (actions ponctuelles de reconquête) et sur la restructuration de l'espace (action d'ensemble au niveau des communes et du département en vue notamment de réduire les effets de coupure et le morcellement de l'espace).

C'est prioritairement dans les zones centre et nord-ouest du département qu'il faut agir dans une optique de requalification du cadre de vie et de l'image globale.

5 - DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS

Les différents niveaux de lecture du paysage de Seine-Saint-Denis analysés dans les chapitres précédents contiennent les éléments pour la présentation du diagnostic et au-delà de celui-ci, des propositions.

La tâche de requalification du cadre de vie et de transformation de l'image est difficile, surtout pour la zone centrale et celle de la Plaine Saint-Denis bien que le département possède par ailleurs de grandes potentialités d'aménagement.

L'image constamment répétée est celle d'un espace chaotique, hétérogène (si l'on excepte les grandes zones pavillonnaires). Les parcours quels qu'ils soient sont hâchés par la succession de hangars, de petits immeubles modestes, de surfaces commerciales, de friches : au détour de la route et de la rue un groupe de tours voisine avec un petit pavillonnaire hétéroclite ou un immeuble de bon standing. De temps à autre surgissent des grandes enclaves industrielles ou ferroviaires.

L'espace est labyrinthique. Si l'on excepte les anciennes routes nationales, la trame routière, qui était autrefois lisible et cohérente dans ses directions, est devenue incompréhensible pour le visiteur occasionnel ; elle obéit à des logiques que l'on suppose généralement locales (celles du coup par coup) et ne constitue plus le "fil" qui permet de s'orienter. Le piéton et le cycliste n'y ont guère leur place.

Il y a donc priorité pour reconquérir, structurer et améliorer la totalité de ce territoire espace par espace, travail de longue haleine entrepris par les communes, poursuivi également par les Services de l'Etat, de la Région et du Département.

Nous pensons que l'élaboration d'une trame générale paysagère associant à l'espace urbain réaménagé et à un réseau d'espaces verts lui-même restructuré, des itinéraires de circulations douces, notamment piétonne et cycliste peut constituer une réponse au morcellement et au désordre, elle permet en effet d'introduire un élément de cohérence globale et aussi de hiérarchiser et de fédérer les opérations en cours ou à venir (notamment à l'échelle communale et intercommunale).

5.1. UNE TRAME PAYSAGERE

De nombreuses actions ponctuelles ou sectorielles sont engagées sur le territoire du département en vue d'améliorer le cadre de vie. Elles émanent à la fois des communes et des services de l'Etat, de la Région ou du Département.

L'objectif est ici de mettre en relation ces actions, de les situer dans le contexte général du département et d'en suggérer de nouvelles. Toutes, en fait, se rattachent au **concept de trame urbaine et de trame verte**.

Il faut introduire en effet, dans un espace départemental fractionné et découpé et dans un système de relations basé principalement sur la circulation automobile, une alternative : on peut la qualifier de "trame douce" en faisant référence aux énergies du même nom, et de "qualitative" en raison de l'importance que prend ici la qualité de l'espace urbain ou vert.

Cette trame est basée sur la mise en réseau (maillage) d'espaces déjà aménagés ou présentant de bonnes potentialités en privilégiant circulations piétonne, cycliste et transports en commun, sans exclure la circulation automobile lente pour les dessertes et liaisons locales.

Principe de la trame

La mise en réseau d'itinéraires piétonniers et cyclistes (+ transports en commun et circulation lente voitures) pourrait s'articuler sur :

- des noyaux urbains (trame urbaine) ou des noyaux de vie
 - . Centres urbains, zones piétonnes, éléments de patrimoine
 - . Placettes et lieux publics
 - . Services publics, écoles, mairie, poste, gare
 - . Zones commerciales
- des grands ensembles d'habitation
 - . espaces verts
 - . promenades plantées
- des itinéraires de liaison
 - . Pistes en couloir protégé le long des grands itinéraires routiers
 - . Voies calmes, venelles plantées en banlieue traditionnelle
 - . Voies vertes dans les ensembles construits ou les parcs et espaces verts publics
 - . Berges de canal et de rivières
- des noyaux verts (trame verte)
 - . Terrains de sport
 - . Jardins familiaux
 - . Parcs, bois, jardins de quartiers
 - . Espaces verts ou naturels
 - . Friches souvent sur anciennes carrières

Caractéristiques de la trame

Un traitement global

Il ne s'agit pas seulement d'aménager et de flécher des itinéraires ; il faut aménager le cadre en conséquence : traitement du noyau urbain d'animation, des plantations, des façades, des sols. Pour les itinéraires de liaison, reconquérir l'espace de stationnement des voitures (1 côté sur 2) en faveur des vélos. Repenser l'espace piétonnier ; pour les piétons agrandir les trottoirs. Intégrer les grands ensembles d'habitations collectives à la trame paysagère (verte ou urbaine) de façon à les désenclaver.

Une trame qualitative d'usage quotidien

Ce n'est pas uniquement une trame "loisir" : c'est d'abord une trame d'usage quotidien basée sur la valorisation du cadre de vie urbain.

Résorber les points noirs

Traiter les secteurs dangereux du fait de la circulation automobile. Favoriser la traversée des "coupures" en particulier dans certaines zones industrielles. Rétablir les itinéraires piétonniers et cyclistes.

La trame piétonnière et cycliste : un "chevelu" plutôt qu'un axe unique

Les itinéraires piétonniers et cyclistes sont multiples, il n'y a pas qu'une seule possibilité pour réunir des pôles (urbains ou verts) mais un ensemble de cheminements possibles (un "chevelu") parmi lesquels, en liaison avec les communes, on déterminera les priorités. Des **bouclages**, c'est-à-dire des circuits courts sont à envisager dans chacun des secteurs.

Faut-il planter ?

La plantation n'est pas indispensable en trame urbaine. On peut imaginer dans les noyaux urbains un espace essentiellement minéral se distinguant par la qualité de l'aménagement et la marque de sa destination essentiellement piétonne et cycliste et un éclairage mettant en valeur non seulement la circulation mais aussi par exemple certains bâtiments à intégrer dans cette trame. Cependant, même dans les noyaux urbains, la réalisation d'un "fil vert" peut être une solution intéressante permettant de matérialiser davantage la fonction piétonne et cycliste et d'affirmer sa continuité.

Signalisation

Le fléchage, la signalisation contribuent à donner existence à ces itinéraires. Peut-être faut-il envisager un logo à l'échelle du département pour signaler les itinéraires essentiels, mais on peut aussi imaginer des itinéraires à thèmes :

- . historique, patrimonial (par ex. les forts)
- . architectural
- . botanique (dans les espaces boisés ou plantés)
- . industriel, etc ...

Espaces vacants - pour quel usage ?

Les espaces vacants (friches pour l'essentiel) peuvent être intégrés dans la trame. Il ne s'agit pas nécessairement d'en faire des espaces de loisir ; un usage commercial, artisanal, industriel, résidentiel peut être imaginé mais il est intéressant de prévoir dans l'organisation future de chacun de ces espaces les itinéraires de promenade ou simplement de déplacement piétonnier et cycliste qui permettront leur mise en connexion avec l'ensemble de la trame.

"Humaniser" les ouvrages de franchissement

Les ouvrages de franchissement sont souvent dissuasifs : longueur excessive, sentiment d'insécurité. Dans certains cas, des ouvrages à l'usage des piétons et des cyclistes, indépendants du réseau voiture-camion, peuvent être projetés ; dans d'autres, il faut reconquérir sur l'espace de circulation automobile les cheminements indispensables. La présence de plantations, le traitement des sols peuvent concourir à marquer ce nouvel usage.

Organisation générale de la trame

Différentes typologies de la trame

Le département de Seine Saint-Denis est loin d'être homogène.

L'analyse des entités paysagères met en évidence sur toute la frange "est" une présence importante d'espaces verts ou de bois qui permet de parler d'une trame verte dominante.

A l'inverse, le centre du département présente un manque en espaces verts et une alternance de noyaux urbains formant une trame essentiellement urbaine.

Au sud se dessine, à partir des coteaux des plateaux de Romainville-Montreuil et d'Avron et des friches qu'ils comportent, ainsi que des bords de Marne une chaîne d'espaces verts existants ou potentiels s'articulant sur des noyaux urbains et une banlieue pavillonnaire.

A l'ouest, la plaine St-Denis et l'agglomération de St-Denis peuvent se structurer sur le canal du même nom et donner lieu, à partir de celui-ci, à l'élaboration d'un système ramifié de cheminements.

Au nord, les grands parcs départementaux La Courneuve, le Sausset, les parcs Jean Duclos, Robert Ballanger, les espaces verts des zones d'activités, ceux des grands ensembles, la Rose des Vents, le Merisier, la Croix Rouge, le Gros Saule demandent à être connectés entre eux à travers la trame urbaine, puis reliés à la frange verte de l'est.

Ceinture verte à l'est ou système d'échanges transversaux ?

De fait, les parcs et espaces boisés du nord, de l'est et du sud du département forment ce qu'on pourrait nommer une ceinture verte de la Seine-St-Denis s'organisant en croissant autour de la zone urbaine dense du centre. Il faut toutefois éviter à notre avis de se polariser sur le terme de "ceinture verte", qui accredit l'idée d'enveloppe et d'opposition contrastée entre espace urbain et espace vert, et considérer plutôt cette chaîne d'espaces verts comme un axe (ou une dorsale)

autour duquel s'organise un système d'échanges transversaux entre zone urbaine et zone verte.

Par ailleurs il s'agit moins de réaliser un parcours continu du nord au sud que de permettre à la population d'accéder facilement à chacun d'eux. En effet, chaque zone verte fonctionne de façon relativement autonome et les liens ne sont pas toujours faciles à établir entre elles.

L'ouverture sur le monde rural et naturel

Les limites administratives du département de Seine-Saint-Denis ne font pas apparaître la présence proche du domaine rural ni par conséquent la possibilité d'un contact entre la zone urbanisée du nord-est de l'agglomération parisienne et les espaces ruraux et naturels qui la bordent. Or dans ce département très fortement urbanisé et qui apparaît spatialement refermé sur lui-même, l'ouverture sur la plaine cultivée, les zones boisées et la vallée de la Marne est salutaire et doit être à la fois sauvegardée et aménagée. Dans cette optique, la couronne d'espaces ruraux ou boisés ne doit pas à notre avis être une **fermeture** (ce qui se produirait avec une politique de boisements des espaces ouverts cultivés) mais une **ouverture** et doit être traitée en tant que telle, notamment à partir de la trame piétonnière et cyclable. Ceci pose le problème du maintien et de la gestion des surfaces cultivées en frange d'agglomération, et probablement suppose de nouveaux rapports entre mondes urbain et rural tels qu'on les observe déjà, de plus en plus, autour des villes moyennes.

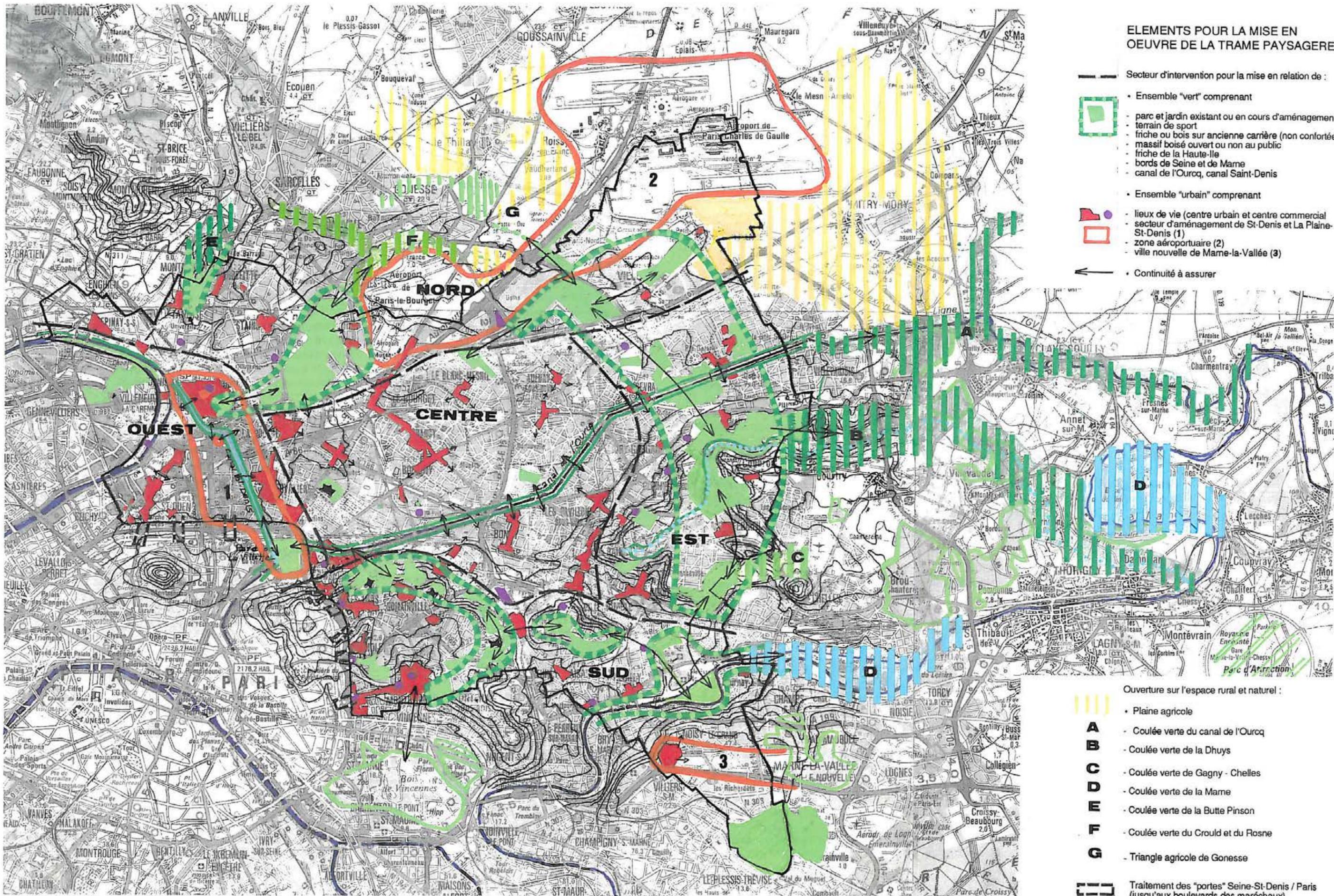
Mais ceci suppose également que ces espaces soient attrayants. Entre Tremblay-en-France et Villepinte, les projets en cours vont dans ce sens. Par contre, au-delà vers Mitry-Mory, l'espace ouvert est "à l'état brut" ; une trame plantée est indispensable pour structurer l'espace, réduire visuellement le remblai du T.G.V., valoriser la lisière pavillonnaire de Villeparisis qui est pour le moment assez morne.

De même, le département a la chance d'avoir, avec la zone verte de la Dhuis un lien exceptionnel entre agglomération et frange rurale. Sa disposition en radiale par rapport à Paris et à sa banlieue est intéressante et ne trouve d'équivalent, mais à une toute autre échelle, qu'avec le canal de l'Ourcq qui doit être regardé lui aussi comme un axe conduisant à des espaces de liberté. La coulée verte de la Dhuis présente la particularité, outre son étendue remarquable et ses potentialités (les carrières de Vaujours-Coubron), de s'épanouir en "éventail" vers l'est, d'une part vers les vallées du Cerceaux et de la Beuvronne et de son affluent la Biberonne, d'autre part vers la vallée de la Marne soit en empruntant le canal de l'Ourcq jusqu'à Charmentray soit en suivant les bois St-Martin, de Luzancy, de Chaalis, puis la forêt régionale des Vallières vers la base de loisirs de Jablines. Situation et richesse exceptionnelles, par conséquent, qui imposent que les continuités piétonnes, cyclistes et automobiles (petites routes de desserte locale et de tourisme) soient maintenues ou recrées sur les axes longitudinaux de la coulée verte.

L'ouverture vers la Seine à l'ouest participe à la "respiration" des zones urbanisées du département. Elle doit rejoindre le parc des Chanteraines sur les communes de Villeneuve-la-Garenne et Gennevilliers dans les Hauts-de-Seine, mais elle est à conquérir.

Au nord, la coulée verte du Crould et du Rosne est un relai entre le parc de la Courneuve et les espaces agricoles au-delà de Gonesse et Sarcelles qui peuvent être également reliés au parc du Sausset par le triangle agricole de Gonesse

Ceci rend plus évidente d'une façon générale la nécessité de retisser le tissu urbain en supprimant ou en traitant les éléments de coupure, les obstacles matériels ou psychiques qui font les ghettos ou les isolats et en ayant pour objectif de rétablir ou de créer des continuités.



ELEMENTS POUR LA MISE EN OEUVRE DE LA TRAME PAYSAGERE

- Secteur d'intervention pour la mise en relation de :
- Ensemble "vert" comprenant
 - parc et jardin existant ou en cours d'aménagement
 - terrain de sport
 - friche ou bois sur ancienne carrière (non confortée)
 - massif boisé ouvert ou non au public
 - friche de la Haute-Ile
 - bords de Seine et de Marne
 - canal de l'Ourocq, canal Saint-Denis
 - Ensemble "urbain" comprenant
 - lieux de vie (centre urbain et centre commercial)
 - secteur d'aménagement de St-Denis et La Plaine-St-Denis (1)
 - zone aéroportuaire (2)
 - ville nouvelle de Mame-la-Vallée (3)
 - ← Continuité à assurer

- ||| Ouverture sur l'espace rural et naturel :
- A - Plaine agricole
 - B - Coulée verte du canal de l'Ourocq
 - C - Coulée verte de la Dhuis
 - D - Coulée verte de Gagny - Chelles
 - E - Coulée verte de la Marne
 - F - Coulée verte de la Butte Pinson
 - G - Coulée verte du Crould et du Rosne
 - G - Triangle agricole de Gonesse

▤ Traitement des "portes" Seine-St-Denis / Paris (jusqu'aux boulevards des maréchaux)

Echelle : 1/100 000

5.2. UNE STRATEGIE DE REQUALIFICATION

La mise en oeuvre de la trame paysagère (trame urbaine et trame verte, circulations douces) sert de base à l'ensemble des actions que nous proposons sur l'environnement et le cadre de vie du département.

Par souci de clarté, le territoire a été divisé en cinq secteurs présentant chacun leur propre problématique et combinant différents éléments des niveaux de lecture exposés précédemment.

- Secteur centre

Ce secteur accumule les handicaps ; c'est celui dont l'image est globalement négative en dépit de la présence de zones pavillonnaires, de grands ensembles ou de centres urbains correctement aménagés et de projets ou de réalisations visant à restructurer l'espace (création du tramway, aménagement du canal de l'Ourcq, traitement paysager du tronçon mis en souterrain de la RN 186, etc...).

Points incriminés : les très importantes zones ferroviaires ou industrielles (avec friches) et les effets de coupure qui en résultent, l'enclavement de zones d'habitat, beaucoup d'habitations vétustes, peu d'espaces verts, des routes nationales et départementales constituant plus des coupures et des sources de nuisances que des boulevards urbains desservant des îlots de vie.

La trame proposée devra situer les lieux de franchissement souhaitables, les continuités à rechercher, les points noirs à traiter ; le canal de l'Ourcq constitue l'un des secteurs possibles d'intervention à partir duquel des transversalités (trame piétonne et cycliste) sont à créer.

Les zones d'intérêt architectural ou patrimonial susceptibles de participer à la réalisation de la trame sont à prendre en compte.

Mais c'est une restructuration de l'ensemble de la zone qu'il faut envisager, à laquelle participe la trame proposée.

- Secteur ouest (St-Denis, le canal, la Plaine St-Denis, la Seine)

Ce secteur qui porte encore les traces de l'industrie des XIXe et XXe siècles avec une image assez défavorable est en pleine transformation.

Images fortes :

- . La basilique St-Denis
- . Le Stade de France, image de modernité architecturale
- . Le canal St-Denis, axe fort de la trame mettant en communication la Seine, le parc de la Villette, le canal de l'Ourcq et structurant par les voies transversales les quartiers d'activités de la Plaine St-Denis.

Quelques réalisations architecturales remarquables dans le domaine des grands équipements comme l'usine d'incinération SYCTOM à St-Ouen, le siège E.D.F. à St-Denis...

La relation à la Seine et le prolongement de la trame vers le parc de l'Île-St-Denis, puis le parc des Chanteraines de l'autre côté de la Seine est à développer.

Les coupures résultant du réseau autoroutier et des voies ferrées sont importantes et destructurantes pour le tissu urbain. La couverture de l'A 1 est une première réponse à ce vaste problème.

A terme, l'opération en cours sur la Plaine St-Denis en liaison avec l'aménagement du canal, la présence d'un patrimoine ancien ou moderne exceptionnel et la mise en place de la trame feront de ce secteur, en termes d'images, l'un des plus marquants du département.

- Secteur nord

L'image de modernité portée par le Stade de France se retrouve et s'amplifie avec les zones aéroportuaires du Bourget et de Charles-de-Gaulle, dans le traitement soigné du parc d'activités commerciales de Paris-Nord II et du Parc d'Expositions de Paris-Nord ainsi que dans celui du parc du Sausset. Cette suite d'espaces intéressants mais non communicants entre eux, s'appuie - au sud - sur des zones pavillonnaires ou des ensembles collectifs également découpés par la voirie.

Le grand parc de la Courneuve est pour le moment enclavé ; des possibilités existent encore pour assurer son prolongement par des couloirs de verdure en direction de :

- . Bonneuil-en-France, et au-delà vers la Plaine de France
- . Stains, Pierrefitte-sur-Seine et le parc de Villetaneuse, en intégrant les nombreuses parcelles maraîchères (coulée verte).

La mise en place de la trame de circulations douces mettant en communication ces espaces ouvrirait des possibilités pour ce secteur, notamment le traitement de la coupure créée par la RN 2 à Aulnay-sous-Bois et Sevran.

L'ouverture de la frange urbaine vers la plaine cultivée du Tremblay et de Mitry-Mory est à traiter en recherchant un espace de transition entre bâti et rural qui fasse appel aux plantations sans constituer pour autant une fermeture. (cf. Chapitre précédent : l'ouverture sur le monde rural et naturel).

- Secteur est

A l'est, la trame verte est dominante. Elle est constituée du sud au nord par une série de parcs ou d'espaces boisés formant approximativement un croissant, et parmi lesquels l'ensemble de la Dhuis et la forêt de Bondy, le Parc Forestier National de Sevran, sont les points forts.

Trois transversales importantes :

- . L'aqueduc de la Dhuis sur la butte de l'Aulnoye
- . La trouée verte de Gagny-Chelles
- . La partie du canal de l'Ourcq située entre les massifs boisés de la Tussion et le Parc Forestier de Sevran.

Le tissu bâti est surtout pavillonnaire ; des ensembles d'immeubles collectifs émergent de la nappe pavillonnaire, plus denses au nord de Sevran et sur les pentes des hauteurs de la Dhuis à Livry-Gargan et Monfermeil. Les possibilités existent pour mettre en réseau ces différents espaces sous la forme d'une trame à forte tonalité verte celle-ci pouvant être prolongée au sud jusqu'à la trouée verte de Gagny-Chelles.

Des espaces non bâtis comme la butte de Montceuleux au nord du Parc Forestier de Sevran peuvent être utilisés pour assurer la continuité de la trame avec le parc du Sausset..

L'ouverture sur l'espace rural à l'est, assurée par les hauteurs de la Dhuis et le canal de l'Ourcq peut également être réalisée à partir de l'ensemble du "Bois du Vert-Galant" prolongeant lui-même le Parc Forestier de Sevran.

- Secteur sud

Le plateau de Romainville-Montreuil et celui d'Avron marquent un changement important de l'image du département qui est plutôt résidentielle. Le basculement vers la vallée de la Marne est sensible.

Les possibilités existent pour réaliser une trame linéaire d'espaces verts associée à la trame urbaine :

- . Circuit de la corniche des forts du plateau de Romainville-Montreuil à relier avec le canal de l'Ourcq au niveau de Pantin.
- . Parc du plateau d'Avron sur d'anciennes carrières.
- . Méandre de la Marne à hauteur des hôpitaux de Ville-Evrard et Maison Blanche (secteur en mutation), avec la Haute-Ile.

Mais les coupures entre ces éléments sont parfois fortes :

- . Coupure A 86 - voie ferrée à Rosny, entre circuit des forts et plateau d'Avron.
- . Coupure voie ferrée (réseau est) entre plateau d'Avron et coulée verte de Gagny.

Elles sont à traiter au niveau de la trame urbaine en vue de faciliter pour les habitants l'accès à ces zones de loisirs.

6.1. THEMATIQUE DES ACTIONS PROPOSEES

Dix thèmes d'action pour améliorer l'image du département et valoriser le cadre de vie de ses habitants sont présentés ci-dessous.

- Les grands projets

Quelques projets d'envergure (en cours d'étude ou partiellement réalisés) sont susceptibles de jouer un rôle moteur à l'échelle du département dans la valorisation de l'image de la Seine-St-Denis et la recomposition de l'espace et du cadre de vie :

- Plaine St-Denis, canal de St-Denis, aménagement de la dalle de l'A 1.
- Canal de l'Ourcq entre Pantin et Bondy, espace intercalaire A 3 - canal, Cité de la terre, site ORSTOM.
- Axe Bobigny - St-Denis (partiellement réalisé). Ces trois projets portent sur les secteurs les plus défavorisés : centre et ouest du département et sont donc d'autant plus importants.
- Circuit des forts du plateau de Romainville-Montreuil en liaison avec le projet de base de loisir régionale de Romainville.

D'autres projets de dimension moindre mais intéressants dans cette perspective sont à mentionner :

- . Aménagement des berges de la Seine
- . Création d'un pôle vert du plateau d'Avron
- . Mise en valeur des berges de la Marne et du Canal de Chelles
- . Ouverture au public du Bois St-Martin
- . Mise en valeur et aménagement de l'aqueduc de la Dhuis
- . Réaménagement des carrières de Coubron-Vaujourn
- . Création du parc des Portes de France à Tremblay-en-France
- . G.P.U. la Rose des Vents et aménagement de la RN 2
- . Extension des parcs existants : Parcs des Guilands, Ile-St-Denis, Fosse Mossoin, Sausset, La Courneuve
- . Valorisation agricole de la Plaine de France (secteur sud)
- . Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget (extension)
- . Fort d'Aubervilliers

Proposition

Développer et tester dans chacun de ces projets le principe et la mise en oeuvre de la trame paysagère départementale proposée dans la présente étude ; elle équivaut en fait à une mise en réseau des projets à l'échelle de la Seine-St-Denis.

- Réduire les effets de coupure

Le morcellement de l'espace départemental par les grandes emprises ferroviaires, industrielles, routières, autoroutières disjoint le tissu urbanisé et produit des phénomènes d'enclavement ou des nuisances.

Proposition

emprises ferroviaires

- *Aménager les ouvrages de franchissement de façon à faciliter le passage des piétons et cyclistes, créer de nouvelles passerelles.*
- *Traiter les nombreux délaissés.*

emprises autoroutières

- *Aménager les franchissements piétonniers et cyclistes.*
- *Mieux utiliser les surfaces importantes d'espace vert situées dans l'emprise.*
- *Engager l'établissement d'un projet paysager sur ces emprises, basé principalement sur des plantations destinées à mieux accompagner le parcours automobile, à cadrer les vues intéressantes sur le paysage urbain et les repères architecturaux ou paysagers, à former un écran visuel vis-à-vis des riverains et à dissimuler les écrans anti-bruits existants ou à venir (la tendance étant de multiplier ces écrans et d'isoler ainsi davantage l'autoroute).*
- *Utiliser une partie de ces emprises, notamment en pied de talus, pour y réaliser des pistes cyclables et sentiers piétonniers ; ces cheminements sont susceptibles d'atténuer l'effet de "cul de sac" du talus vis-à-vis des zones résidentielles et sont une des solutions possibles pour réduire l'effet d'enclavement.*

emprises routières (routes nationales et départementales)

Les routes nationales et départementales à un moindre degré pour certaines constituent par l'intensité du trafic, le bruit, l'insécurité pour le piéton et le cycliste, et le traitement même de l'itinéraire, qui est de type strictement routier, une coupure forte dans le tissu urbain.

- *Réduire l'effet de coupure, principalement dans la traversée des zones urbaines denses, par un traitement global de l'espace faisant une place plus importante au piéton et au cycliste, rétablissant les contacts entre les deux côtés de la route par l'aménagement des transversalités, des sols, du mobilier urbain et par les dispositifs permettant la réduction forte de la vitesse des véhicules. Il ne faut pas abuser du terre-plein central car il accentue l'image d'itinéraire rapide et renforce souvent l'effet de coupure. L'image doit être celle du boulevard urbain, avec alignement des façades mais aussi mise en valeur des décrochements sous forme de placettes publiques, de zones plantées.*
- *D'une façon générale, le traitement des zones commerciales, artisanales ou industrielles et particulièrement de leur façade sur la route, celui des nombreux délaissés, celui de la publicité et du mobilier urbain doivent contribuer à améliorer ces grands axes.*

zones industrielles en reconversion ou nouvelles zones d'activités

- Mettre en place une trame végétale accompagnant et fragmentant l'espace industriel.
- Aménager une trame piétonnière, cycliste et de transport en commun traversante et reliée à la trame générale de circulations douces.

canaux

- Créer de nouveaux points de franchissement en complément des existants. (Voir sur la carte "La trame paysagère").

- Requalifier les espaces dégradés

Bâtiments vétustes ou sordides, constructions abandonnées, murs lépreux, clôtures effondrées, cimetières de voitures, dépotoirs de toutes sortes, friches, nombreux délaissés envahis par la végétation, friches ferroviaires et industrielles, anciennes parcelles rurales servant de décharge contribuent à déprécier globalement l'image du département. Leur multiplicité interdit une localisation à ce stade de la démarche.

Proposition

Sans vouloir sous-estimer l'effort des communes en vue de les éliminer et la difficulté d'intervenir sur le domaine privé, il conviendrait de mener une campagne de sensibilisation sur l'ensemble du territoire départemental et d'effectuer un travail d'inventaire mobilisant à la fois les communes et les services du Département. L'acquisition d'un certain nombre de points "stratégiques" pourrait être envisagée.

- Mettre en valeur les vues, faciliter le repérage

Il est souvent difficile de se repérer en Seine-St-Denis du fait du dédale des routes, de la continuité du tissu urbain (on passe d'une commune à une autre sans s'en apercevoir) et de l'absence de mise en valeur des vues là où elles existent.

Proposition

- Procéder à la mise en valeur paysagère des points de vue et des chemins ou routes panoramiques. L'objectif est ici de faire découvrir l'espace départemental à partir d'un certain nombre de points ou d'itinéraires, ceux-ci étant le plus souvent situés sur les reliefs (Buttes de Romainville-Montreuil, d'Avron, d'Aulnaye, coteau de la Marne). Les points essentiels figurent sur la carte "La trame paysagère".
- Mettre en valeur les éléments de patrimoine architectural, urbanistique et paysager par le traitement des abords et des cheminements notamment piétonniers et cyclistes. Ces dispositions contribueraient à améliorer le repérage et la lecture de l'espace départemental. La RN 370, qui traverse la partie est du département du nord au sud, est l'exemple d'un itinéraire justifiant un aménagement paysager d'ensemble et un balisage qui lui soit propre.

- Traiter les "portes" Seine-St-Denis - Paris

(Portes de St-Ouen, Clignancourt, Aubervilliers, La Villette, Pantin, Pré-St-Gervais, Lilas, Ménilmontant, Bagnolet, Montreuil)

Actuellement existe une coupure forte entre Paris et la Seine-St-Denis due principalement au boulevard périphérique mais aussi à l'absence de traitement des passages transversaux (les "portes").

La relation entre Paris et la Seine-St-Denis est toutefois assurée principalement par le parc de la Villette, notamment avec le canal St-Denis et le canal de l'Ourcq. La porte d'Aubervilliers est également traitée dans ce sens.

Proposition

La valorisation de l'effet de porte et d'une façon plus large les relations d'échange avec Paris supposent, en liaison avec la Ville de Paris, l'amélioration des traversées piétonnes et cyclistes ainsi qu'un traitement architectural, paysager et signalétique de ces portes au delà du boulevard périphérique jusqu'aux boulevards des Maréchaux.

- Ouvrir la Seine-St-Denis sur les grands espaces ruraux à l'est

Le département, du fait de ses limites administratives, apparaît comme entièrement enclavé et sans contact (sauf à Tremblay-en-France) avec la ceinture d'espaces ruraux à l'est.

Proposition

Trois dispositions peuvent aider à réaliser l'ouverture de l'espace de la Seine-St-Denis sur les grands territoires ruraux au nord-est et à l'est :

- Protection, extension, aménagement des coulées vertes existantes
Butte de l'Aulnaye et coulée verte de l'aqueduc de la Dhuy
Coulée verte de Gagny-Chelles
Pénétration de la Plaine de France jusqu'au Parc de la Courneuve par l'espace aéroportuaire du Bourget et par le vallon du Crould
Vallée de la Marne
- Aménagement du canal de l'Ourcq ainsi que de ses berges et des espaces plantés ou boisés attenants, en direction de Charmentray.
- Protection et aménagement de la Plaine agricole du Tremblay rendue pénétrable par cheminements piétonniers et pistes cyclables (projet en cours) et de la plaine agricole de Mitry-Mory.

Ces actions sont à développer notamment au niveau interdépartemental et à celui de la Région Ile-de-France. La carte "Eléments pour la mise en oeuvre de la trame paysagère" p. 45 en présente la synthèse.

- Insérer dans le tissu urbain les zones enclavées

L'enclavement d'un certain nombre de secteurs habités est dû principalement aux emprises ferroviaires et autoroutières mais peut être imputable à d'autres raisons, par exemple d'ordre sociologique.

Proposition

Il s'agit de rattacher aux centres de vie et particulièrement aux centres urbains les zones enclavées ou sociologiquement peu intégrées en les associant à la trame paysagère de circulations douces.

- Zones pavillonnaires isolées par les emprises ferroviaires, industrielles, routières ou autoroutières.
- Zones commerciales isolées dans des noeuds routiers ou autoroutiers et accessibles seulement par voiture.
- Grands ensembles d'habitat collectif souffrant d'un effet "ghetto" ; la trame "traversante" de circulations douces, bien que de portée limitée face à la complexité du problème, peut agir comme lien social et moyen d'ouverture sur l'extérieur.

- Relier entre eux les espaces verts du département

Les grands espaces verts du département sont mal reliés entre eux et parfois même très enclavés comme c'est le cas pour le parc du Sausset ou celui de la Courneuve.

Proposition

L'objectif est d'assurer la liaison et par conséquent la continuité des cheminements (piétons, cyclistes, transports en commun, circulation automobile lente) entre les espaces verts : parcs ou bois nationaux, régionaux et départementaux, espaces verts communaux ; les pôles majeurs sont le circuit des forts de Romainville, Noisy et Rosny, la butte d'Avron, la butte de l'Aulnoye, le parc forestier de Sevrans, le parc du Sausset, le parc de la Courneuve, les rives de la Seine et de la Marne.

Dispositions susceptibles d'être envisagées :

- Réaliser ou aménager les ouvrages de franchissement des principales coupures (voies ferrées, routes et canaux) pour les piétons et les cyclistes.
- Réserver sur les terrains vacants (ou dans les plans d'aménagement à l'étude sur ces terrains) le passage de la trame paysagère : circulations piétonnes et cyclistes, accompagnement paysager.
- Aménager dans les zones urbaines (résidentielles ou d'activités) les voies ou rues pouvant répondre à cet objectif ou éventuellement créer les cheminements.
- Assurer la continuité des cheminements traversant les zones vertes ainsi que le contournement éventuel de celles-ci aux heures de fermeture.
- D'une façon générale, mettre à profit les espaces libres, quelle que soit leur dimension, pour le tracé de cette trame. Faire figurer ces dispositions dans les plans d'occupation des sols (P.O.S.) et les plans de déplacements urbains (P.D.U.).

N.B. - Les itinéraires figurés sur la carte "La trame paysagère" ne sont qu'indicatifs d'une démarche et doivent donc être étudiés dans le détail.

- Relier les centres de vie (centres urbains, centralités nouvelles) et les espaces verts

L'enclavement signalé précédemment joue également dans la relation entre le tissu urbain et les espaces verts.

Proposition

L'objectif est de faciliter l'accès aux espaces de loisir depuis les zones urbaines par un réseau de circulations douces - cheminements piétonniers, pistes cyclables, transport en commun, voies de circulation automobile lente - et, dans la mesure du possible, de rendre ces itinéraires agréables par un traitement paysager et sécuritaire.

En milieu urbain, le principe général est l'utilisation des rues ou des voies existantes susceptibles d'être aménagées dans le sens de la sécurité et du confort (revêtements de sol, franchissements de voirie, matérialisation visuelle du cheminement, balisage et éclairage, accompagnement paysager, élargissement des trottoirs pour les piétons, piste matérialisée pour les cyclistes, etc...).

Pour réaliser cet objectif, le rôle des communes avec l'appui des différents services (DDE, Département, Région) est prépondérant ; la concertation entre communes de façon à assurer la continuité des cheminements l'est également.

N.B. - Les itinéraires proposés sur la carte "La trame paysagère" ne sont donc qu'indicatifs et illustrent uniquement un principe.

- Aménager les centres urbains (et centralités nouvelles) comme points forts de la trame paysagère en milieu urbain

Les centres urbains, souvent encombrés et perturbés par la voiture, ne sont pas les centres de vie qu'ils pourraient être.

Proposition

Centres urbains

Le principe est de considérer le centre urbain comme un espace de convivialité, de rencontre, de chalandise basé sur les éléments suivants :

- Reconsidérer dans les centres urbains le schéma de circulation automobile et de stationnement.
- Rechercher l'importance et la qualité de l'espace piétonnier et cycliste, du transport en commun, la qualité du cadre architectural et du traitement des espaces ouverts.
- Donner une présence au patrimoine historique et architectural qui doit être intégré dans l'espace urbain notamment par les circuits piétonniers et cyclables (prise en compte du PDIPR - plan départemental des itinéraires de randonnée et de promenade).
- Intégrer cet espace piétonnier majeur (degré 1 dans la trame paysagère présentée dans le paragraphe suivant "La trame paysagère") à la trame générale par l'intermédiaire des voies aménagées citées précédemment.

Polarités nouvelles

Des polarités nouvelles sont à insérer dans la trame paysagère urbaine, notamment par la réalisation de circulations douces et de leur accompagnement paysager.

- pôle constitué autour des gares.
- centre commercial avec - ou non - zone d'activités tertiaires.
- établissements d'enseignement, terrains de sport.

Ces dix actions constituent la base du projet paysager sur la Seine-St-Denis. Chacune d'entre elles s'articule sur la trame paysagère (trame urbaine + trame verte) qui assure une cohérence d'ensemble et s'affirme comme contrepoint de la trame de transports (ferroviaire, routière, autoroutière) très prégnante dans le département de la Seine-St-Denis.

Les propositions énoncées ci-dessus sont reprises par secteurs géographiques dans le sous-chapitre suivant 6.2. "La trame paysagère" et spatialisées (Carte Eléments pour la mise en oeuvre de la trame paysagère p. 45, et carte Trame paysagère, trame urbaine + trame verte pliée en fin de dossier).

6.2. LA TRAME PAYSAGÈRE

Deux cartes synthétisent la démarche paysagère :

La carte intitulée "ELEMENTS POUR LA MISE EN OEUVRE DE LA TRAME PAYSAGERE" p. 45 présente, dans une vision d'ensemble, la relation possible entre les grands espaces et centres urbains du département avec les espaces extérieurs à celui-ci, montrant notamment la très remarquable situation des coulées vertes de l'Ourcq, de la Dhuis et de la Mame comme trait d'union entre les deux.

La carte intitulée "TRAME PAYSAGERE : trame urbaine + trame verte", (à l'échelle 1/50 000 pliée en fin du dossier) est un instrument de travail destiné à suggérer ou à coordonner les différentes actions susceptibles d'être menées au niveau de l'Etat, de la Région, du Département, des communes en vue de la réhabilitation de l'environnement.

Cette trame, telle qu'elle est figurée sur les deux cartes, exprime surtout un principe d'aménagement et il appartiendra aux différents intervenants de se concerter de façon, notamment, à en assurer la continuité tant à l'intérieur du département qu'à l'extérieur pour la relier aux grands espaces paysagers périphériques.

• CONSTITUTION DE LA TRAME

La trame paysagère est constituée par :

- les zones vertes existantes ou projetées (parcs, squares, bois, promenades plantées, terrains de sports, jardins familiaux, etc...).
- les zones d'animation et d'attractivité urbaines (centres d'agglomérations, centres commerciaux, marchés, gares, établissements scolaires, centres culturels, théâtre, cinéma, etc...),

qu'elle met en relation grâce à un réseau de circulations douces (cheminements piétonniers, pistes cyclables, sites de transport en commun, voies à circulation automobile lente, etc...) devant faire l'objet d'un traitement paysager.

Elle intègre également des grands ensembles d'habitations collectives en vue de favoriser leur insertion dans le tissu urbain grâce aux zones plantées existantes ou à celles à aménager.

Pour les grandes surfaces commerciales hors centre d'agglomération, des cheminements piétonniers et cyclables permettant un accès autre qu'automobile sont à rechercher en particulier sur les aires de stationnement.

• HIERARCHISATION DE LA TRAME

La trame telle qu'elle est figurée sur la carte "Trame paysagère - trame urbaine + trame verte" à l'échelle 1/50 000 fait apparaître deux degrés :

- Le degré 1 correspond aux cheminements structurants (trait fort).
- Le degré 2 correspond à l'ensemble du maillage raccordé aux cheminements principaux.

Les traits continus verts concernent les itinéraires traversant les espaces verts existants ou projetés. Les traits discontinus verts (tiretés) indiquent un tracé ou un principe de tracé dans une zone dont la vocation peut être différente (par ex. résidentielle, commerciale, etc...).

Les traits continus rouges correspondent à des itinéraires à aménager en milieu urbain, généralement sur des voiries existantes dont les caractéristiques routières ou celles du stationnement peuvent être modifiées pour accueillir ce nouvel usage.

Les traits discontinus rouges (tiretés) désignent des centres urbains dans lesquels un maillage de circulations douces est à établir.

• DESCRIPTION DE LA TRAME PAYSAGERE PROPOSEE PAR SECTEURS

Secteur centre

La partie du Canal de l'Ourcq située entre le parc de la Villette et Sevran constitue l'ossature de la trame paysagère et du projet paysager : restructuration de zones d'activités, création d'espaces verts, requalification et traitement de la RN 3 et de ses abords, nombreuses transversales et passerelles favoriseront l'accès à cet ouvrage.

Le maillage de la trame dans le secteur centre du département est surtout urbain et intègre de nombreux espaces publics ou verts de petite dimension, des grands ensembles d'habitations collectives, des noyaux d'animation urbaine.

Le maillage se rattache également au secteur d'aménagement du canal St-Denis, à St-Denis-Centre, au parc de la Courneuve.

Un effort important est à porter sur le traitement des délaissés notamment les emprises ferroviaires et les friches industrielles.

Point de coupure à traiter : canal de l'Ourcq, A 3 - RN 3 - RN 186 - voie ferrée SNCF et futur tramway vers Noisy-le-Sec.

Deux passerelles piétons-cyclistes sont à construire au-dessus du canal :

- l'une face au parc de la Bergère, reliant celui-ci et la future cité de la Terre ainsi que Bobigny à la berge sud et au delà à Noisy-le-Sec puis au circuit de la corniche des forts et au bois de Vincennes.
 - l'autre sur la commune des Pavillons-Sous-Bois reliant sur la berge nord la zone d'activités de la Poudrette (à restructurer) et les anciens terrains de l'ORSTOM projetés en espaces verts à la berge sud et au massif de l'Aulnoye (forêt de Bondy, aqueduc de la Dhuis).
- Mise en valeur du carrefour de la Fourche (RN 3 - Avenue Jean-Jaurès) - entrée de la ville des Pavillons-sous-bois avec la restauration des deux pavillons historiques.

Secteur ouest (St-Denis, le canal, la Plaine St-Denis, la Seine)

Comme dans le secteur centre avec le canal de l'Ourcq, le canal St-Denis forme l'ossature du projet paysager et de la trame paysagère. Il y a beaucoup à attendre du schéma d'aménagement de ce secteur actuellement à l'étude car il peut transformer les conditions de vie des populations proches, modifier l'image de la Seine-St-Denis et valoriser un intéressant patrimoine industriel et paysager.

La continuité est à assurer avec les berges de la Seine et avec le parc départemental de l'Ile-St-Denis. Le traitement des transversalités par rapport au canal St-Denis vers St-Ouen d'une part, Aubervilliers de l'autre, est un élément essentiel de la trame paysagère.

Points durs à traiter :

- liaison canal St-Denis-rive nord, berge de la Seine et secteur sud du fort de la Briche
- entrée sud de Saint-Denis entre le stade de France et la ville.

La construction de passerelles piétons-cyclistes au-dessus du canal Saint-Denis doit être envisagée afin de prolonger son influence en profondeur dans le tissu urbain.

Secteur nord

La trame paysagère a pour objectif en premier lieu de désenclaver le Parc de la Courneuve et de le mettre en relation avec les quartiers d'habitation du Bourget, Blanc-Mesnil, St-Denis, Stains :

- au nord-est, au delà des limites départementales, par une liaison avec les vallons du Croult et du Rosne passant entre Dugny et Garges-les-Gonnesse et au parc du Sausset par le triangle agricole de Gonnesse.
- au nord-ouest par des cheminements tirant parti des nombreux espaces vacants, des zones maraîchères traversant des ensembles d'habitations collectives et en particulier la cité-jardin de Stains. La liaison avec le parc de Villeteuse et la butte Pinson est à rechercher.
- à l'ouest par une ou plusieurs liaisons avec le centre de St-Denis, notamment par le parc de la Légion d'Honneur.

La relation avec la Seine est à établir par Epinay-sur-Seine.

- à l'est par une liaison déjà balisée (GR ceinture verte de l'Ile-de-France) avec le parc du Sausset.

La frange nord bénéficie de la présence du Parc du Sausset ainsi que des parcs Jean Duclos et Robert Ballanger. Ces parcs sont à relier entre eux et aux grands ensembles proches de manière plus forte qu'actuellement. Le projet du parc des Portes de France sur la commune de Tremblay-en-France, assurera l'ouverture sur l'espace rural au nord-est et participe au dispositif général.

Coupures à traiter : le franchissement des grands itinéraires par des passerelles piétons-cyclistes au niveau des parcs de la Courneuve et du Sausset est indispensable pour les désenclaver.

Une passerelle au-dessus de l'A 1 pourrait relier le parc aux grands ensembles de La Courneuve.

La configuration du parc du Sausset, traversé par la voie ferrée du RER, entraîne la construction de deux passages protégés au-dessus de la RN 2 (prévus dans le projet du parc), l'un conduisant au bois de la Tussion, au canal de l'Ourcq, au parc forestier national de Sevrans et à la forêt de Bondy, l'autre aux grands ensembles et au centre de Sevrans.

Le Grand Projet Urbain (G.P.U.) concernant le désenclavement du quartier de la Rose des Vents dans la commune d'Aulnay-sous-Bois avec intégration de la RN 2 est à l'étude et la trame paysagère y participe.

Secteur est

La partie est du département est riche en espaces verts ; la trame paysagère a de ce fait une tonalité verte assez prononcée avec notamment :

- le bois de la Tussion
- le canal de l'Ourcq, qui ouvre sur l'espace rural et boisé à l'est en direction de Charmentray
- le parc forestier national de Sevrans
- la colline de l'Aulnoye avec sa couverture boisée et notamment la forêt de Bondy. Les zones de carrières de Vaujours-Coubron en cours de réaménagement
- le site des anciennes carrières de Gagny (friches en partie boisées sur une partie desquelles sont notamment projetés une opération d'aménagement et un espace vert de 9 ha).

L'aqueduc de la Dhuis, qui fait l'objet d'un projet d'aménagement pour le loisir (Agence des Espaces Verts de la Région Ile-de-France) constitue un fil conducteur pour une pénétration de la trame vers l'ouest dans le tissu urbain (Le Raincy) et vers l'est dans l'espace rural jusqu'à la vallée de la Marne.

De nombreuses transversales destinées à relier la ville aux espaces verts existants ou projetés donnent à ce secteur est une position privilégiée. Pour assurer la continuité de la trame du sud au nord, il est proposé que sur les terrains encore vacants (notamment la butte de Montceuleux entre le parc forestier de Sevrans et le parc du Sausset) soit réservée la place pour un couloir de verdure avec pistes cyclables et piétonnières.

Coupures à traiter : la RN 3. Une passerelle est proposée permettant aux piétons et cyclistes de rejoindre directement l'entrée principale du parc forestier national de Sevrans en venant de l'aqueduc de la Dhuis ou de la route stratégique.

Secteur sud

La trame est également à dominante verte au sud avec les ensembles suivants :

- la promenade et la ceinture de parcs et de forts : base de loisirs de Romainville-Les Lilas, parc Montreau et des Beaumonts, forts de Romainville, Noisy et Rosny
- la promenade et les espaces de loisir du plateau d'Avron
- la promenade et les espaces de loisir associés à la Marne et au canal de Chelles (Haute-Ile, berges, friche de la Porcherie).
- le bois Saint-Martin.

La trame paysagère relie les trois forts ainsi que les parcs Montreau et des Beaumonts, tantôt en utilisant les espaces verts, tantôt les espaces urbains : c'est la promenade de la corniche des forts, offrant de nombreux points de vue sur le département.

L'opération de restructuration dans le secteur des hôpitaux Maison Blanche et Ville-Evrard ainsi que l'utilisation éventuelle des terrains réservés pour l'emprise de l'A 103 (Parc de l'Avenir) permettraient de réaliser dans l'ensemble du secteur sud une excellente liaison verte.

Point principal de coupure à traiter : noeud ferroviaire entre plateau d'Avron et parc de l'Avenir à Neuilly-sur-Marne.

• *QUELQUES ACTIONS A ENGAGER POUR LA REALISATION DE LA TRAME*

- . Réflexion au niveau communal et intercommunal sur la mise en oeuvre de la trame paysagère et sa prise en compte dans les plans d'urbanisme et notamment dans les plans d'occupation des sols (G.E.P., Services du Département, Communes)
- . Prise en compte de la trame dans les projets en cours (par exemple canal de l'Ourcq, canal St-Denis, aqueduc de la Dhuis, etc...). (G.E.P., Région Ile-de-France, Département)
- . Acquisition de terrains actuellement vacants, pour la réalisation de la trame paysagère. (agence foncière)
- . Contraintes à intégrer dans les règlements de Z.A.C. (G.E.P., Communes)
- . Inventaire des bâtiments ou petits ensembles construits intéressants aux plans historique, urbanistique, architectural. (S.D.A., C.A.U.E., Communes)
- . Inventaire des éléments végétaux isolés ou en groupe remarquables. (D.I.R.E.N., Département)
- . Inventaire des points noirs et des points sensibles. (G.E.P., D.I.R.E.N., Département, Communes)
- . Mise en oeuvre des grandes coulées vertes. (Région Ile-de-France)

CONCLUSION

La trame paysagère, qui constitue le support des dix actions proposées pour améliorer l'image du département et valoriser le cadre de vie de ses habitants, met en relation, grâce à un système de circulations douces que l'on peut développer sans limites, des espaces verts et des zones urbaines d'animation et d'attractivité.

Vis-à-vis du système de grands axes routiers et ferroviaires qui traverse, morcelle à l'excès et souvent blesse le tissu urbain, elle forme un autre système destiné à recoudre cet espace désuni et chaotique, à tisser des liens, favoriser une pratique de l'espace plus détendue et une meilleure qualité de vie. Les grands programmes à l'étude, en particulier ceux de la Plaine St-Denis, du canal de l'Ourcq et de la RN 3, la base de loisirs de Romainville-Les Lilas, la restructuration des hôpitaux Maison Blanche et Ville-Evrard et la mise en valeur de la Haute-Ile, s'intègrent dans cette trame générale qui devrait peu à peu donner une image plus positive du département aux yeux de ses habitants eux-mêmes et de ceux qui en traversent occasionnellement le territoire.

Documents consultés

- Photos aériennes
IGN - 1994
- Cartes IGN - Echelles : 1/25 000, 1/50 000, 1/100 000.
- Carte de Cassini - 1756.
- Carte des Chasses du Roi - Levés de 1802.
- L'actuel département de la Seine-Saint-Denis, de la campagne à la banlieue
Archives départementales de la Seine-Saint-Denis.
Automne 1987.
- S.D.R.I.F. - avril 1994.
- Les grands paysages d'Ile-de-France -
Document d'appui aux démarches d'aménagement
J. Sgard - février 1996.
- Aménagement - Urbanisme - Environnement.
Atlas de la Seine-St-Denis.
G.E.P. décembre 1996.
- Le patrimoine des communes de la Seine-Saint-Denis
Editions Flohic.
- Plan guide pour la valorisation agricole de la Plaine de France, secteur sud.
Agence B. Folléa - C. Gautier - mai 1998.
- Schéma vert départemental.
Conseil général Seine-St-Denis - septembre 1997.
- Etude des échanges entre le réseau autoroutier et le réseau de voirie locale
Conseil Général - Florence Mercier phase 1 diagnostic - mars 1998.
- Les espaces verts en Seine-Saint-Denis
D.D.E. - G.E.P. - mars 1993.
- Espaces verts et espaces naturels en Seine-Saint-Denis
D.D.E. - G.E.P. Carte 1993.
- Seine-Saint-Denis autrefois.
- Le paysage à l'échelle communale dans le département de Seine-Saint-Denis.
Stéphanie Derouvroy - septembre 1997 (mémoire).
- Contrat régional pour l'aménagement et l'équipement des espaces verts départementaux.
Parc de la Courneuve et du Sausset - 1999 - 2003
Conseil Général - août 1998
- Forts de l'Est parisien
SCATT 1978.
- Les coteaux de Seine-St-Denis
D.D.E. - G.E.P. en cours.
- Cités - jardins
Cahiers de l'I.A.U.R.I.F. Vol. 51 mai 1978.
- Les espaces naturels sensibles d'Ile-de-France -
pour une meilleure cohérence avec le S.D.R.I.F.
D.R.E. - Mission Patrimoine et paysages - 1995.
- Projet du "Croissant Vert" entre la forêt de Bondy et la forêt de Montmorency
Proposition horizon 1990
I.A.U.R.I.F. septembre 1977.
- Connaissance du fonctionnement des déplacements
Carte des coupures - Cadrage géographique - Etape 1 janvier 1998.
Florence Mercier - paysagiste L'AUC.
- Approche paysagère de Noisy-le-Sec
G.E.P. octobre 1997.
- Etude paysagère de la vallée de la Marne
G.E.P. novembre 1998.
- AULNAY-SOUS-BOIS
 - . La Rose des Vents espaces extérieurs
H. Saudecerre - R. Makan - décembre 1997.
 - . G.P.U. propositions d'aménagement sur l'emprise de la F2
Christian Pion - juin 1995.
 - . Le paysage à Aulnay-sous-Bois
D.D.E. Stéphanie DEROUVROY - juin 1997.
 - . L'orange bleue journal interne
D.D.E. mars 1998.
- PLAINE SAINT-DENIS
 - . Localisation d'un parc dans la plaine St-Denis
développement de l'hypothèse canal - 3ème phase
I.A.U.R.I.F. - GIE HIPPODAMOS 93 AFTRP - janvier 1988.
 - . Projet urbain pour la Plaine St-Denis
Hypothèses d'étude du quartier du stade du Cornillon Nord.
HIPPODAMOS 93 + CORAJOUD - 20 avril 1993.
- MONTREUIL
 - . Document préalable à l'étude de la Z.P.P.A.U.P. des murs à pêches - janvier 1995.
- TREMBLAY-EN-FRANCE
 - . Paysage des secteurs pavillonnaires. C.A.U.E.

- Paysage du secteur de ROISSY - Une trame verte pour une identité
A.F.T.R.P. - I.A.U.R.I.F. - décembre 1993.
- Un enjeu culturel et urbain pour la banlieue : la cité des arts du Fort d'Aubervilliers
Mission d'aménagement du Fort d'Aubervilliers
rapport d'activités juin 1992 - décembre 1993.
- Mission d'études et d'aménagement de Clichy-sous-Bois - Montfermeil
Consultation d'urbanisme - février 1993.
- Etude architecturale du "Vieux Pays" de Tremblay-les-Gonnesse
D.D.E. - G.E.P. - S.D.A. - octobre 1980.
- Commune de ST-OUEN
Evolution du site depuis la fin du XVIIIe s.
- Inventaire du patrimoine industriel de la Plaine-Saint-Denis
C.A.U.E. 93 - décembre 1993.
- Analyse paysagère de la RN 1
D.D.E. - S. Derouvroy.
- Principes d'aménagement des rives du canal St-Denis
M. Corajoud - mars 1997.
- Elargissement de l'A 86 dans la traversée de la Plaine-St-Denis et jusqu'à la Courneuve
Note de C. Pion - juillet 1995.
D.D.E. 93 - G.E.P.
- Canal de l'Ourcq - vie et anecdotes
Michel Mérille (cartes postales anciennes)
- Réhabilitation des berges de la Seine
Etude d'impact - Conseil général - mai 1996
(Epinay-sur-Seine - Ile-St-Denis - St-Ouen).
- Canal de l'Ourcq - Mise en valeur des berges -
D.D.E.
- A 3 - Réhabilitation
D.D.E. - G.E.P. février 1993.
- Canal St-Denis - Un site industriel et urbain
octobre 1985 G.E.P.
- Etude préalable à la création d'une base de plein air et de loisirs en Seine-St-Denis
Analyse composée de trois sites retenus par le Conseil Régional.
I.A.U.R.I.F. - avril 1994.