

**JOURNÉE DU PAYSAGE 4<sup>ème</sup> édition**  
**1<sup>er</sup> février 2017**

**« L'atlas des paysages des Yvelines : de la connaissance à l'action »**

**Mot de bienvenue**

**M. Michel VIALAY**

*Maire de Mantes-la-Jolie*

Le paysage est capital. L'expression « cela fait partie du paysage » montre que, si nous n'en avons pas toujours conscience, nous l'avons néanmoins intégré, et qu'il nous impacte au quotidien. Il est partout, à l'extérieur comme à l'intérieur des villes, et lorsqu'on y touche, sachant que cela porte sur des durées longues, il convient d'intégrer au projet tout ce qui fait un beau paysage. Les réflexions de cette journée pourront s'inspirer des paysages du Mantois et des réalisations qui y ont été faites.

**Discours d'ouverture** prononcés par **Mme Joséphine KOLLMANNSBERGER** *vice-présidente déléguée à l'environnement, la culture et le tourisme (conseil départemental des Yvelines)* et par **M. Bruno CINOTTI**, *directeur départemental des territoires des Yvelines*, représentant **M. Serge MORVAN**, *préfet des Yvelines* (cf annexes).

**1- CONNAISSANCE/LES PAYSAGES DES YVELINES**



**Contexte régional de la politique des paysages**

**M. Philippe DRESS**

*Chef du service nature, paysage et ressources, Direction régionale et interdépartementale de l'énergie et de l'environnement (DRIEE) Île-de-France, Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer (MEEM)*

La définition du paysage donnée par la Convention européenne du paysage, récemment codifiée dans le code de l'environnement, stipule qu'il s'agit d'*«une partie du territoire telle que perçue par les populations, dont*

*le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et humains, et de leurs interrelations dynamiques ».* Portant sur les espaces naturels et urbains, il concerne tous les paysages, dans tout le territoire. Construction mentale, il est affaire de points de vue, et doit donc être partagé le plus largement possible.

Pour objectiver cette perception, le ministère de l'Écologie propose deux outils : l'**Observatoire photographique des paysages**, qui permet d'analyser les mécanismes de transformation des espaces et les facteurs qui en sont la cause à travers des séries photographiques ; et l'**Atlas de paysages**, indispensable préalable à la définition des politiques de paysage.

L'article 351 B du code de l'environnement précise que c'est un document de connaissance des paysages tenant compte des dynamiques qui les modifient, du rôle des acteurs socio-économiques et des valeurs particulières qui leur sont attribuées. Périodiquement révisé, l'Atlas des paysages recompose les informations sur les territoires en identifiant les unités ou structures paysagères, les perceptions et représentations sociales et les dynamiques, pour constituer un état des lieux des paysages approprié par tous les acteurs du paysage.

L'Atlas des paysages des Yvelines a été le premier de France, en 1962, et il est le premier réactualisé. Aujourd'hui, les autres départements franciliens dotés d'un Atlas de paysages sont les Hauts-de-Seine, la Seine-et-Marne, le Val-d'Oise et les Yvelines ; l'Essonne ayant un document très similaire. Les perceptions n'étant pas identiques selon les territoires, chaque Atlas donne un sens différent aux paysages qui le bornent, ce qui se ressent dans les cartes où ils coexistent.

Cet Atlas est destiné à intégrer la connaissance du paysage dans les différentes politiques territoriales, à identifier les sites et paysages remarquables, à intégrer le paysage dans les études relatives à l'éolien. D'autres thématiques prennent en compte les paysages, comme la publicité, la législation sur les sites, l'érosion des paysages liée à la gestion des déchets et déblais. De même, chaque fois qu'un projet est soumis à une évaluation environnementale, l'Atlas de paysages est une source d'appréciation.

Parce que l'Atlas de paysages est également une représentation d'un espace vécu et porteur de sens, il est la pierre d'appui des politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Outil de connaissance, il permet également d'orienter ces politiques au service d'un cadre de vie attractif. Un guide reprenant la présentation de cet atlas est disponible sur [le site de la DRIEE](#).

La vidéo du film « Paysages perçus », réalisé par François Adam, du Conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement des Yvelines (CAUE78) est disponible sur le site du CAUE à l'adresse suivante <http://caue78.archi.fr/spip.php?article785>

## **Le nouvel Atlas des paysages des Yvelines**

**Vincent JANNIN**

*Inspecteur des sites des Yvelines, DRIEE*

Réalisé en co-maîtrise d'ouvrage entre l'État et le Conseil départemental par l'agence Folléa-Gautier – paysagistes primés et explorateurs du paysage –, l'Atlas des paysages se présente sous la forme d'un site internet : [www.atlas-paysages-yvelines.fr](http://www.atlas-paysages-yvelines.fr), d'ores et déjà consultable.

Le principe d'un atlas de paysages est simple : il consiste à diviser le territoire en unités paysagères caractéristiques et différenciantes, au nombre de 23 pour les Yvelines (forêt de Rambouillet, vallonnements de la Drouette et de la Maltorne, plateau d'Ablis, vallée de Chevreuse, etc.). Ouvrage très riche en photos et

graphiques, l'atlas fournit, pour chaque unité, une « carte sensibles des paysages », plusieurs blocs-diagrammes montrant le relief de l'unité, ses structures paysagères particulières, ses richesses et ses caractéristiques. Une partie textuelle illustrée de photos présente une description de l'unité, à l'aide de morceaux de cartes anciennes ou de graphiques par exemple. L'objectif est de donner quelques indications sur ce qui est à préserver. En version imprimée, les informations regroupées sur ces 23 unités paysagères représentent un volume considérable.

Si les unités de paysages représentent une moitié de l'atlas, l'autre moitié adopte une approche thématique pour expliquer les caractéristiques paysagères : ainsi, l'onglet « Comprendre » présente, en sept chapitres, les paysages, les reliefs, la géologie et les sols, l'eau, les forêts et les milieux naturels, l'agriculture, l'urbanisation et les infrastructures, et les attraits et usages des paysages. Divisés en une dizaine de sous-chapitres, ces contenus très complets, rédigés par Bertrand Folléa, présentent également nombre de cartes et de graphiques, consultables sur différents supports numériques par tous les professionnels de l'aménagement du territoire.

L'onglet « Agir » comprend un chapitre présentant les sept valeurs-clés paysagères qui soulignent les spécificités des paysages des Yvelines par rapport aux autres départements français : longs coteaux boisés autour de la Seine, vallées profondes entaillant le plateau de Beauce, *etc.* Pour chaque valeur-clé, la question est posée des enseignements à retenir pour valoriser le paysage. Précisons ici que les vidéos qui agrémentent le texte constituent la grande richesse de cet atlas. Toujours dans cet onglet, la valeur « territoires d'innovations paysagères » rappelle que les Yvelines sont un des principaux théâtres mondiaux d'expérimentation paysagère, comme Versailles ou la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines. La « carte sensible des paysages », qui combine le relief et l'occupation des sols, représente le ressenti du paysagiste face au paysage. La « carte des enjeux », enfin, récapitule en trois colonnes les enjeux de préservation des paysages. Pour chacun, une distinction est faite entre ce qui est à conserver, ce qui est à améliorer et ce qui est à requalifier, sans toutefois entrer dans le détail. Les blocs-diagramme sont des outils pédagogiques pour comprendre ce qui structure le paysage et distingue chaque paysage des unités voisines. Certaines zones font l'objet de schémas particuliers.



L'atlas de paysages est un outil simple, qui s'adresse aussi bien à des écoles qu'à des bureaux d'études. Sa vocation est d'alimenter la réflexion dans le cadre d'un projet d'aménagement. Si cette basse documentaire

considérable aide élus, maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre à comprendre le territoire, il ne fait cependant pas tout, et demande encore des développements.

## Échanges avec la salle

**De la salle** (*Davide COSTELLI, paysagiste-chercheur*)

Quel sera le délai de mise à jour de ce document, alors que la première mise à jour intervient environ 15 ans après la première réalisation ?

**Philippe DRESS**

Les atlas de paysages devraient être mis à jour au rythme des évolutions du paysage. Le ministère recommande un rythme lent : tous les 15 à 20 ans. La réalisation d'un atlas de paysages est un travail long, qui suppose un accord entre différents maîtres d'ouvrage sur un cahier des charges. Il s'agit d'un marché public avec appel d'offres, pour une dépense d'environ 150 000 euros en moyenne (mais cela peut être beaucoup plus). Après la réalisation, suit un temps de concertation et de validation par l'ensemble des partenaires, qui demande souvent deux à trois ans. Alors que le souhait était de renouveler la connaissance tous les 15 à 20 ans, nous sommes aujourd'hui 25 ans après le premier Atlas : il était temps, car les paysages ont beaucoup changé sur cette période, comme le montrent les Observatoires photographiques de paysages.

**De la salle** (*Maurice BOUDET, maire de ROLLEBOISE*)

Il serait souhaitable d'ajouter quelques pages montrant les aberrations qui ont gâché certains paysages. Lorsque l'on construit, on ne prévoit pas les infrastructures. Les élus souhaitent des emplois et des logements, et les lois poussent à la densification des constructions, ce qui augmente forcément le besoin de déplacements, alors que les infrastructures et les nouvelles voies ne sont pas prévues. Prévoir ces dernières dès le départ permettrait de trouver un passage harmonieux, et éviterait de gâcher les paysages. A cet égard, le projet d'A13-Ouest, qui a été abandonné, a été inscrit au Plan d'occupation de sols (POS) de nombreuses communes pendant plus de 40 ans, mais ne pourra plus être réalisé, parce que des constructions ont été édifiées sur son emprise. Autre exemple : le contournement des villages de la vallée de la Mauldre, grâce à une voie impactant au minimum le paysage, a été refusé. Je souhaiterais que l'on procède d'abord à la construction des infrastructures avant d'édifier logements et zones industrielles.

**Philippe DRESS**

Si un atlas de paysages est un outil de connaissance et une opportunité pour disposer d'éléments aidant à la construction de politiques d'aménagement du territoire, pour insérer harmonieusement logements et infrastructures dans les territoires, il n'est cependant pas un outil de préservation et de gel des paysages. Un territoire doit vivre. Si, en effet, les politiques d'aménagement du territoire visent à densifier et équiper la ville, l'Atlas ne bloquera les projets, mais donnera des éléments pour les insérer au mieux. En tout état de cause, le paysage évolue obligatoirement.

**Bruno CINOTTI**

*Directeur départemental des territoires des Yvelines*

Si les communes bénéficient depuis 1983 de la décentralisation et de la libre administration, l'aménagement du territoire reste une œuvre commune entre les municipalités, les établissements intercommunaux, le département, la région et l'Etat. Les sujets que vous évoquez peuvent en effet avoir un impact, qui sera perçu lorsque l'œil du paysagiste verra le résultat de cet aménagement, d'une façon globale mais à des échelles différentes. A cet égard, le film du CAUE montre bien comment le paysage peut être perçu de façon très

proche, ou bien au contraire très « panoramique ». Cela reste cependant un vrai problème dans les Yvelines, où l'on a poursuivi pendant de nombreuses années, sans tenir compte de son coût élevé, un mode d'urbanisation diffus, nécessitant des longueurs de réseau importantes (voirie, adduction d'eau, assainissement, etc.). La densification est également l'un des éléments d'une utilisation différente des paysages, avec peut-être plus de concentration urbaine dans certains endroits, moins de dispersion d'habitat dans d'autres, ce qui est de nature à faire muter certains paysages. La politique des transports, pour sa part, n'a qu'un petit impact sur le paysage. Elle n'est malheureusement plus financée en raison de l'annulation de l'éco-taxe.

**De la salle** (*Marie-Laure VERROUST, Revue La demeure historique*)

Si l'élaboration de ce document n'a pas créé de frontières hermétiques, comment avez-vous travaillé avec les départements limitrophes ?

**Philippe DRESS**

Nos prestataires ont d'abord regardé les travaux antérieurs des atlas des départements limitrophes, dont ils ont tenu compte dans l'élaboration des unités de paysage. Puis, à l'échelle régionale, ils ont observé ce qui a été réalisé plus récemment en termes de structures, ainsi que les différentes connexions entre atlas. Un retour a été fait aux différents maîtres d'ouvrage afin que, dans un deuxième temps, ils recalent (ou non) leurs propres unités de paysages, en fonction de leur propre perception : deux points de vue différents sur un même paysage peuvent être légitimes.

**Vincent JANNIN**

Sur le site, dans le chapitre intitulé « le contexte interrégional », un schéma montre comment les six grands ensembles de paysages se raccrochent à d'autres grands ensembles débordant les Yvelines, notamment vers le Nord de la France. C'est évidemment très recadré dans l'ensemble.

**De la salle** (*Yves PERILLON, ancien inspecteur des sites*)

M'étant beaucoup occupé des paysages des Yvelines, j'admire ce qui a été fait. Certaines images, un peu idéalisées, sont très belles, et leurs auteurs devront être cités. Existe-t-il une carte qui permette de placer les paysages par rapport au patrimoine protégé ?

**Philippe DRESS**

De mémoire, le site contient une carte des protections existantes. Cependant, le but de cet atlas n'est pas de redonner les périmètres des protections et des servitudes, mais plutôt d'effectuer une analyse sensible et qualitative des paysages. Néanmoins, certaines portions jugées remarquables ont bénéficié de protections. En tout état de cause, le site internet est amené à évoluer.

**De la salle** (*Emeric de ROBIEN, adjoint au maire de Sailly*)

Ce site présente-t-il les « points noirs » pour lesquels un projet d'amélioration existe ?

**Gabrielle GRENET**

*Conseil départemental des Yvelines*

Chaque unité propose des descriptions précises des « points noirs » du paysage de l'unité décrite. Ces descriptions sont assorties des enjeux à reprendre en compte pour aborder ces points noirs.

La carte des enjeux localise des espaces sur lesquels il pourrait être nécessaire de réfléchir à des améliorations.

**De la salle** (*Emeric de ROBIEN*)

Que est le poids juridique de cet atlas par rapport aux projets qui pourraient détruire les paysages répertoriés ou non ?

**Gabrielle GRENET**

S'il ne s'agit en aucun cas d'un document réglementaire, cet outil de connaissance peut cependant aider les communes à intégrer le paysage dans leurs Plans locaux d'urbanisme (PLU). Dans les unités de paysage, chaque thème abordé propose des conseils pour agir ou des indications sur les enjeux, qui peuvent guider l'action.

**De la salle** (*Emeric de ROBIEN*)

En ce cas, peut-il être enrichi ?

**Gabrielle GRENET**

Il est prévu de continuer à travailler sur les enjeux évoqués dans le chapitre intitulé « Les sept valeurs » : enjeux des forêts, des lisières, des cours d'eau et petites vallées. L'Etat, le Département, le CAUE et d'autres institutions poursuivront une réflexion qui alimentera ces enjeux d'action.

**De la salle** (*Jean-Pierre PIOGER, Chargé de mission à l'Agence des espaces verts/AEV*)

Toutes les collectivités participant à la préservation des paysages, serait-il possible qu'elles disposent dans l'atlas d'un lien vers les sites inscrits et les différentes préservations d'espaces naturels sensibles ? Par ailleurs, il semble que l'atlas des paysages des Yvelines aborde davantage les forêts et les espaces agricoles que les espaces urbains. Enfin, on ne cite pas suffisamment l'un des outils les plus importants pour la préservation des paysages, à savoir la maîtrise du foncier.

**Philippe DRESS**

À ces questions autour de la préservation du paysage, on peut répondre que le paysage doit guider les aménagements quand sa structuration est particulière, comme les longs coteaux boisés ou les vallées profondes : ces éléments structurent les projets, mais ne forment pas des analyses préalables à des démarches de protection, que l'on peut trouver par ailleurs (même si des liens vers ces informations pourraient en effet être envisagés). Ce sont des éléments pour la connaissance et l'action plus que pour la préservation.

**Vincent JANNIN**

Cet atlas est assez riche en matière de paysages urbains, puisque plusieurs unités paysagères sont spécifiquement urbaines, telles le plateau de Saint-Quentin-Yvelines ou celui de Vélizy-Villacoublay. Un des chapitres généraux y est également consacré. C'est donc un sujet bien traité, beaucoup plus que pour d'autres départements. Par ailleurs, dès lors que, validé par les services de l'État, et apportant de la connaissance et du contenu sur la valeur des paysages, ce document sera cité et utilisé dans d'autres documents à valeur juridique, il finira par disposer d'un effet juridique : tel est bien l'objectif poursuivi.

**De la salle**

Plutôt qu'une question, je tiens à formuler un remerciement pour cet outil, en espérant qu'il n'arrive pas trop tard pour la défense des paysages du Vexin.

## 2- ACTION/LES PAYSAGES EN DEVENIR

### Introduction

#### Bruno CINOTTI

Nous abordons maintenant un aspect des paysages qui concerne une plus grande partie des 1,4 million d'habitants des Yvelines, aspect auquel on ne pense pas spontanément mais qui est un paysage du quotidien, en évolution rapide, avec des possibilités de réalisations en décalage avec l'existant, ou qui, au contraire, s'inscriront plus harmonieusement. Ce paysage urbain en devenir sera présenté à travers un film et plusieurs interventions, puis illustré par le circuit prévu l'après-midi, tant il est vrai que, lorsque l'on parle de paysage, on ne pense pas spontanément au Val Fourré à Mantes-la-Jolie, ni au plateau urbain de Vélizy-Villacoublay autour du tramway T6.

Projection d'un extrait du film « Les Yvelines de Pierre Bédier », Editorial de l'Atlas des paysages, réalisé par François Adam disponible sur le site du CAUE <http://caue78.archi.fr/spip.php?article785>

#### Elisabeth ROJAT-LEFEBVRE

*Directrice du CAUE78*

En tant que directrice du CAUE78, j'ai plaisir à animer cette table ronde, d'abord parce que la loi pour la reconquête de la biodiversité de la nature et des paysages a fait entrer officiellement le paysage dans les missions des CAUE, qui travaillaient sur ce sujet depuis 1977 ; ensuite, parce que le CAUE78 est fier d'avoir publié le premier atlas des paysages ; et enfin parce qu'il a largement contribué à ce nouvel atlas, notamment à travers les films réalisés par François Adam, dont 14 extraits illustrent 14 thèmes privilégiés des paysages des Yvelines, suite aux interviews de Bertrand Folléa.

La connaissance apportée par un atlas n'est utile que si elle sert à l'action, aux projets et à l'anticipation. Dans le film réalisé par François Adam, Pierre Bédier, Président du Conseil départemental, évoque justement les paysages en train de se construire, avec des mots forts vis-à-vis des centres commerciaux installés le long des routes, sur lesquels nous travaillons collectivement, puisque 400 000 m<sup>2</sup> de commerces ont été autorisés depuis six ans dans le département lesquels, je l'espère, ne seront pas tous construits.

Cet atlas a donc vocation à être utilisé, et le programme 2017-2018 du CAUE prévoit des moments d'échanges avec nos partenaires (Conseil départemental, DDT et intercommunalités), pour faire en sorte qu'il soit vivant. Des Plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUI) se mettent en place, des PLU sont encore travaillés ; nous vous solliciterons donc probablement à nouveau pour participer à ces moments.

Afin d'établir une articulation entre le diagnostic et les actions, trois niveaux d'enjeux sont distingués dans chaque chapitre de l'Atlas : les enjeux de protection et de préservation pour les sites et paysages de qualité, les enjeux de valorisation et de création pour ceux de qualité « intermédiaire », et les enjeux de réhabilitation et de requalification pour les « points noirs ».

Deux territoires profondément transformés ces deux dernières années ont été choisis pour illustrer deux de

ces enjeux : le cœur du Val Fourré à Mantes-la-Jolie, grand ensemble construit dans les années 1960 à 1980, pour les enjeux de réhabilitation et de requalification ; et la transformation du paysage urbain de Vélizy-Villacoublay, sous l'impulsion des travaux du tramway T6, pour les enjeux de valorisation et de création. Les enjeux de réhabilitation et de requalification sont également évoqués, puisque des terrains étaient en attente de ce tramway depuis très longtemps.

Deux villes, deux grands ensembles, que souvent seuls les architectes et paysagistes regardent d'un œil bienveillant. Nous allons donc regarder comment maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre ont travaillé sur ces paysages en devenir, en commençant par la nature et les paysages du Val Fourré, primé « Eco-Quartier 2015 ». Ce projet sera présenté par Maxime Saïsse, paysagiste urbaniste au cabinet Espace Libre, cabinet qui a également réalisé les aménagements de Breuil-Bois-Robert et Guitrancourt.



## La nature et le paysage au cœur du Val Fourré à Mantes-la-Jolie, EcoQuartier 2015

**Maxime SAISSE**, *Paysagiste urbaniste, cabinet Espace libre*

Ce quartier a été construit en annihilant tous les paysages autour. Toutes les entrées étaient dirigées, non vers ce grand paysage, mais vers le cœur du quartier. Ce dernier borde pourtant une entité paysagère remarquable avec, dans une vision un peu lointaine, les coteaux de Seine, puis la Seine, une île, le canal d'aviron, de riches ripisylves, puis les forêts alentour. En dépit de ce paysage exceptionnel, on constatait cependant un repli sur soi. Avec la collectivité, nous avons donc voulu ouvrir le quartier vers le paysage.

La première action forte fut l'installation d'un équipement-phare : le pôle nautique. Il présente aujourd'hui une façade complètement ouverte vers le grand paysage. Pour la première fois, on revendiquait le bénéfice de ces vues et de cette biodiversité, qualifiant ainsi fortement la complexe minéralisation du cœur de quartier. L'enjeu était d'installer un paysage absorbant complètement le bâti, avec des toitures épousant également des formes du paysage. Nous voulions noyer dans ce paysage les « totems » du Val Fourré.

Notre travail sur les « *résidentialisations* » s'est construit autour de la lecture de ces entités paysagères remarquables. Nous avons décortiqué les différents écosystèmes les composant, puis les avons réinjectés dans des cœurs d'îlots, afin de les valoriser par l'injection de fonctions et d'usages. L'idée est d'affirmer que le paysage autour est très beau, mais qu'il peut aussi être vécu.

Nous avons d'emblée souhaité un quartier très économe, sans rejets d'eaux pluviales, avec une végétation



endémique et adaptée divisant par trois les charges des locataires. Ce quartier est d'ailleurs assez peu dégradé par rapport à d'autres, parce que les gens se le sont complètement approprié, qu'ils le respectent et le protègent. De vrais usages se sont également intégrés, avec par exemple la mise en place de jardins potagers. Nous avons enfin réinjecté une biodiversité repérée à proximité de certaines ripisylves de la Seine.

Pour convaincre les maîtrises d'ouvrage économes, nous avons proposé d'installer un nouvel espace de vie que les gens puissent s'accaparer. Nous avons mis en place de nombreuses actions pédagogiques pour que les habitants comprennent le sens d'une gestion différenciée, avec certains abords ou accès un peu « léchés », et d'autres plus libres, où pousse une « mauvaise herbe » et dont l'entretien est moins coûteux.

Nous avons également travaillé sur la lumière, afin que la faune puisse réintégrer le quartier, grâce à un éclairage apaisé et des parcours identifiés. Les habitants nous ont confirmé que ce processus avait fonctionné, puisque le parcours du véhicule au logement est désormais clairement identifié, ce qui entraîne moins d'insécurité qu'autrefois en dépit d'un éclairage plus faible.

Un paysage étant d'abord un sol, nous avons cherché à retrouver le sol originel du Val Fourré, modifié par des terrassements et des remblais monumentaux, et donc très pauvre. Des amendements du substrat ont permis de faire revivre l'écosystème.

En résumé, nous avons rendu lisible cette qualité paysagère, pour qu'elle joue un rôle de contemplation, mais aussi social et d'usage, et que les usagers puissent se l'approprier, tout en réinstallant une biodiversité, et en réduisant les factures d'entretien. C'est bien ce processus qui a été valorisé dans la labellisation « EcoQuartier », processus qui peut être transposé dans d'autres espaces et paysages à reconquérir.

### **Elisabeth ROJAT-LEFEBVRE**

On constate que la place de la voiture, qui était prépondérante au cœur du quartier, a changé : elle est maintenant mise de côté, et la nature a repris ses droits sur des espaces auparavant complètement minéralisés.

### **Maxime SAISSE**

La place de la voiture est un élément essentiel, qui est souvent l'objet d'idées fausses. Le projet initial prévoyait 2,5 places de stationnement par logement, ce qui nous semblait complètement fantaisiste. Nous avons donc rencontré l'intégralité des habitants pour quantifier réellement le nombre de véhicules, qui tournait en réalité autour de 0,6 par logement. Avec une place par logement, nous avons donc largement assez d'espaces traités. Nous avons ensuite complètement redéfini les grands axes de circulation en y injectant des places de stationnement plutôt dédiées aux visiteurs, puis nous avons défini le juste nombre de stationnements à proximité des halls d'entrée, ce qui dégagait tous les cœurs d'îlots, dont nous avons fait des parcs urbains avec écosystèmes.

Même si cela reste compliqué à proximité des écoles entre 8h et 9h, il y a globalement suffisamment de places de stationnement, avec peu de voitures « ventouses ». Par ailleurs, nous avons installé ces places de stationnement sur des surfaces en béton poreuses, avec des dalles engazonnées suffisamment perméables, et faciles à entretenir. Nous avons ainsi considérablement réduit les quantités de surfaces imperméables, ce qui a permis de fabriquer un paysage nouveau, avec une végétation nouvelle. Si la place de la voiture a été au départ une donnée de confrontation avec les partenaires, elle a finalement été source de projets pour ces différents écosystèmes.

## **La transformation du paysage urbain de Vélizy-Villacoublay sous l'impulsion des travaux du tramway T6**

**Elisabeth ROJAT-LEFEBVRE**

La place de la voiture est également un thème du deuxième projet, puisqu'un tramway en ville laisse moins de place à la voiture. Cécile Illial, qui représente le Conseil départemental, maître d'ouvrage, et Elise Arnoux, du cabinet d'architecture Reichen et Robert, réputé pour la réhabilitation d'ensembles patrimoniaux, mais aussi pour leurs travaux sur les tramways, vont nous présenter ce projet. Nous savons que l'arrivée d'un tramway tel que le T6 entraîne énormément de transformations : du foncier régénéré, et des éléments annexes à la construction du tramway.

**Cécile ILLIAL**

*Direction des mobilités, Conseil départemental des Yvelines*

Le T6 est une ligne de tramway entièrement nouvelle, en site propre, reliant sur 14 kilomètres Châtillon-Montrouge à Viroflay-rive droite. Elle parcourt 6,5 kilomètres dans les Yvelines en traversant Vélizy et Viroflay, avec une section souterraine de 1,6 kilomètre sous Viroflay. Créée pour renforcer l'offre de transports inter-banlieues au sud-ouest de Paris, elle est en correspondance avec le réseau lourd de transports : le métro (ligne 13) à Châtillon et le réseau Transilien aux stations Viroflay-rive gauche et Viroflay-rive droite. Les 21 stations de la ligne ont été mises en correspondance avec le réseau de bus, restructuré pour assurer une complémentarité avec la nouvelle offre de transports. Neuf stations se trouvent dans les Yvelines, dont sept à Vélizy. Traversant neuf communes, le T6 dessert un bassin de vie de 150 000 personnes et plusieurs zones d'emplois (Clamart, le Plessis-Robinson, Vélizy et Inovel Parc), qui à elles seules représentent plus de 40 000 salariés.

Actuellement, la ligne accueille près de 70 000 voyageurs par jour. C'est un projet d'envergure de 384 millions d'euros, hors matériel roulant. Il a été porté par cinq financeurs et trois maîtres d'ouvrage : les départements des Yvelines et des Hauts-de-Seine, qui ont réalisé les travaux d'infrastructures, les ouvrages d'art et les aménagements urbains, et la Régie autonome des transports parisiens (RATP), qui a pris en charge les travaux nécessaires au fonctionnement de la ligne, qui est aujourd'hui exploitée par la RATP.

Inscrit en 2000 au Contrat de plan Etat-Région (CPER), le projet a été déclaré d'utilité publique en 2006, et les travaux préparatoires et acquisitions foncières ont démarré en 2007. La phase de réalisation a véritablement débuté en 2010 pour la section de surface, et 2011 pour la section souterraine. La ligne a été mise en service en deux temps : en décembre 2014 pour la section de surface, et en mai 2016 pour la section en tunnel.

En provenance de Meudon, le tramway s'insère à Vélizy en franchissant la N118 sur l'un des ponts préexistants, réaménagé pour la circonstance. Il circule ensuite sur les RD57 et RD53 en empruntant, sur la majorité du parcours, le terre-plein central préexistant, entièrement réaménagé et paysagé, et qui inclut une piste mixte de quatre mètres de large accueillant les circulations douces. La circulation automobile a été maintenue de part et d'autre du terre-plein central : il y a donc deux files dans chaque sens, mais sur une voirie reconfigurée en boulevard urbain, émaillée de carrefours à feux pour laisser la priorité au tramway.

Tous les espaces traversés ont été remis à neuf. A l'extrémité nord-ouest du tracé sur Vélizy, le tramway s'insère sur la droite de la chaussée existante, à la place d'un bâti démoli pour les besoins de l'opération, et dont les habitants ont bénéficié d'un programme immobilier réalisé dans le quartier Louvois.

Projet d'infrastructure, le T6 s'inscrit dans un objectif de requalification et de revalorisation urbaine sur l'ensemble du tracé, afin de créer une meilleure répartition des espaces publics et de la voirie entre les modes de déplacement – l'idée étant de développer l'intermodalité entre déplacements doux, transports en commun et automobiles. Tous les nouveaux aménagements réalisés répondent aux nouvelles normes d'accessibilité.

Le paysage de Vélizy a nécessairement été transformé par les travaux du tramway. Ce projet avait aussi l'ambition de requalifier les espaces urbains et de les rendre conformes aux nouveaux objectifs d'urbanité et d'intermodalité des déplacements. L'implantation du tramway a également induit un effet de levier sur l'immobilier, particulièrement à Vélizy, où de nombreux programmes immobiliers ont été initiés, contribuant à la transformation du paysage.

## **Elise ARNOUX**

*Cabinet d'Architectes Reichen et Robert & Associés*

Au 18<sup>e</sup> siècle, Vélizy est un petit hameau agricole en limite de forêt. A partir du début du 19<sup>e</sup> siècle, l'ancienne route de Bretagne s'urbanise, en lien avec les industries aéronautiques. L'urbanisme tel que nous le connaissons apparaît dans les années 1960, avec une ville de 170 000 habitants, construite, sur les plans de Robert Auzelle, en séparant les fonctions résidentielles de celles d'activités et de loisirs : il s'agissait de créer une ville où l'on habite et où l'on travaille, avec une voiture renvoyée sur de grandes voies structurantes, préservant ainsi des cœurs d'îlots. Il subsista donc un grand mail, en attente d'un transport en commun pendant plusieurs dizaines d'années.

La première station fut créée à l'approche de Vélizy 2, dans un contexte très routier. L'insertion du tramway impose une réorganisation des circulations : la gare routière au nord-est restructurée, des liens piétonniers entre la station et le centre commercial sont créés. Les stations sont toutes aménagées sur un principe de « station-parvis », avec un quai en sol continu accueillant de généreux espaces publics et d'attente pour les piétons. La place de la voirie est réduite au maximum, et des circulations d'approche des arrêts de bus aisées pour les piétons sont créées. Un travail de plantation assez fin est effectué par Michel Péna : chaque station reçoit des essences de moyen développement, plutôt fruitières, et des espèces de hautes tiges sur les grands terre-pleins.

Le grand mail présentait auparavant de grandes perspectives, sur lesquelles nous avons créé des séquences marquées, dans un esprit plutôt ludique. Sur le boulevard Morane-Saulnier, dans un contexte d'activités, le grand terre-plein reçoit ainsi une voirie piétonne et cycliste ainsi que des espaces d'îlots accueillant des kiosques, des points presse et de petites restaurations rapides. Vers la perspective sud, chaque station prend la forme d'une petite place, dans une structure assez caractéristique du tramway : des points rassemblant stations, places et parvis, et des lignes entre les stations formant des liens praticables, avec des usages.

Sur l'Avenue de l'Europe, trois séquences ont été développées :

- avant la station Louvois, dans un contexte de parc forestier, nous avons retravaillé le modelé de sol, effectué des plantations associées à de petits recoins d'espaces de jeu, afin de rompre la monotonie de la grande perspective et de la grande ligne ; les essences, toujours plantées par Michel Péna, sont plutôt persistantes
- entre les stations Louvois et Mairie de Vélizy, nous avons restructuré les aires de jeux existantes, et aménagé de grandes lignes d'arbres entre chaque terrain, afin de ne pas créer une perspective trop marquée

s'ajoutant à celle de la plateforme, que nous ne pouvons pas végétaliser ; la station « Mairie de Vélizy » présente ce même esprit de station-place

- la dernière partie, vers l'avenue Louis-Bréguet, est consacrée au parking, mais toujours avec des grandes lignes de paysage entre les stationnements.

Avec les stations L'Onde puis Robert-Wagner, le contexte devient un peu plus urbain. Le tramway s'insère en latéral, mais toujours avec d'importantes zones plantées, plutôt regardées comme des îlots de plantations, sans grands alignements. A l'approche de la forêt, la barre résidentielle de la rue Marcel Sembat a été démolie, et des petits jardins aménagés le long de la station. Enfin, avec la RATP et le *designer* Marc Aurel, nous avons travaillé le *design* des mobiliers des stations, afin de caractériser ce tramway.

### **Elisabeth ROJAT-LEFEBVRE**

Si l'atlas des paysages des Yvelines avait déjà été mis en ligne, l'auriez-vous utilisé ?

### **Elise ARNOUX**

Absolument. C'est le travail que nous faisons avec Michel Péna : tous les alignements d'arbres ont été préservés, notamment les grandes allées de cyprès qui longeaient l'autoroute, que nous avons utilisées en fond de perspective et en complément des lignes de plantation.

### **Maxime SAISSE**

Nous avons également utilisé un certain nombre de données cartographiques, mais nous aurions bien évidemment utilisé l'atlas.

### **Elisabeth ROJAT-LEFEBVRE**

Comment le département des Yvelines, en tant que maître d'ouvrage, pourrait-il utiliser cet outil ?

### **Cécile ILLIAL**

Lorsque l'on aborde de tels grands projets, un gros travail est effectué en transversalité avec les autres services du département ayant des compétences à apporter, pour en définir les premières lignes. Tous les outils susceptibles d'enrichir la réflexion en amont sont consultés. Dans la phase réglementaire, une concertation est menée avec les collectivités concernées, qui suggèrent, exigent ou revendiquent un traitement qualitatif du paysage dans le cadre des projets d'infrastructures.

### **Elisabeth ROJAT-LEFEBVRE**

Les associations peuvent également se saisir de cet outil dans le cadre d'une concertation avec les collectivités.

### **Echanges avec la salle**

#### **De la salle**

Si cet outil est certainement une richesse, je ne comprends cependant pas en quoi il peut faciliter les échanges entre les différentes instances, un projet d'aménagement faisant de toute façon l'objet d'échanges entre les préfets, les maires etc.

### **Elisabeth ROJAT-LEFEBVRE**

Cet atlas sera effectivement mis à la disposition de tous, mais il faut savoir comment l'utiliser, pour un usage déterminé. L'atlas est une somme d'informations, mais la connaissance ne fait cependant pas le projet : elle doit le servir. La proposition du CAUE est donc d'aider à l'appropriation de cet outil.

## **Maxime SAISSE**

Il n'y a pas d'échelle : l'atlas peut tout autant nourrir les grands projets que les petits, qui fabriquent, eux aussi, des paysages.

## **Elisabeth ROJAT-LEFEBVRE**

D'autant que le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) doit désormais être décliné à l'échelle communale, dans le cadre de la continuité écologique. L'atlas est un des outils permettant d'appliquer ces grands schémas, ainsi que des « manières de faire » intelligentes : il faudra organiser d'autres moments d'échanges comme celui-ci pour ne pas oublier les nombreux outils de ce type.

### **De la salle** (*Jean-Pierre PIOGER*)

Concernant le T6, j'ai vu une transformation linéaire d'un micro-paysage. Y a-t-il cependant une réflexion sur l'ensemble du paysage urbain par rapport au passage du tramway, ou bien s'est-il agi d'une simple opportunité foncière, sans autre préoccupation quant aux connexions avec la ville ?

## **Elise ARNOUX**

Si cette présentation s'est en effet focalisée sur le grand mail, nous nous sommes bien sûr préoccupés des connexions avec les cœurs d'îlots, en insérant les stations en cohérence avec la mairie, le centre de Louvois, etc. Avec le Conseil départemental et la RATP, nous avons mené une réflexion à l'échelle de la ville sur la position des arrêts de bus et des connexions avec l'intérieur de la ville.

### **De la salle**

Au-delà des aménageurs, nous devons utiliser cet atlas pour l'éducation à l'environnement et la sensibilisation aux paysages : en le présentant à l'Education nationale, nous gagnerions dans sa diffusion.

### **De la salle**

Quelle était la vocation première de la réserve foncière dont a bénéficié le projet de tramway de Vélizy ? Était-elle vouée à servir de perspective, et a-t-elle été opportunément reprise par la suite ?

## **Mme Elise ARNOUX**

Ce grand mail était destiné dès l'origine à recevoir un transport en commun, probablement un métro. Presque 50 ans après, cette réserve foncière était une opportunité pour développer le tramway, que les collectivités ont tenu à voir circuler dans un espace de parc.

### **De la salle** (*Bruno DREVON, adjoint au maire de Vélizy*)

Cette ville nouvelle est en effet un élément marquant du territoire yvelinois, et a aussi servi de laboratoire aux villes nouvelles de la génération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Le projet T6 est l'évolution logique de la conception de la ville par Robert Auzelle. Cette réserve foncière devait en effet accueillir un métro, mais les réflexions ont abouti au tramway, dont l'insertion dans la ville est une évolution naturelle du projet de ville. Un dialogue permanent existe entre le passé et cette évolution, et le PLU s'articule autour du tramway et des fonctionnalités qu'il a apportées dans le paysage urbain.

## **Elise ARNOUX**

Ce travail s'est fait en collaboration avec la ville de Vélizy, qui souhaitait conserver, sur ce terre-plein, des aires de jeu ainsi qu'un stationnement raisonnable, et préserver pour l'avenir des espaces pour d'autres activités.

### **Vincent JANNIN**

Cet atlas n'apporte pas toutes les réponses aux questions paysagères, et tous les travaux d'infrastructures dans le département nécessiteront l'intervention de paysagistes conseils dès la conception des projets, quelque soit leur taille. L'apport des paysagistes conseils, toujours pluridisciplinaire, reste peu onéreux dans le coût global de travaux de type routier. De plus, formés localement, ils interviennent dès les premières visites de terrain avec les ingénieurs.

### **Maxime SAISSE**

Le sens du paysage va au-delà de la simple plantation d'arbres : il apporte du sens.

### **Vincent JANNIN**

Les paysagistes conseils, qui interviennent aussi bien au niveau de la niveau DRIEE qu'à la DDT, pourraient tout à fait intervenir également auprès du Conseil départemental pour le conseiller sur les projets.

### **Maxime SAISSE**

Il importe que les maîtres d'œuvre ne considèrent pas le paysagiste comme un simple planteur auquel on a recourt de façon contrainte, alors qu'il apporte un regard capable de fédérer un projet.

### **Vincent JANNIN**

Il doit également être présent pendant la réalisation des travaux : on constate souvent des échecs de mise en œuvre lorsqu'il n'y est pas associé. Placer l'intelligence au cœur du projet génère aussi des économies.

### **Elisabeth ROJAT-LEFEBVRE**

Le coût global d'un projet lié au développement durable doit être pris en compte dès le départ, avec une bonne maîtrise d'ouvrage et une bonne maîtrise d'œuvre.

### **Maxime SAISSE**

Le coût d'un paysage étant faible au regard des autres coûts, une action plus franche au départ permet de réaliser des économies.

### **Cécile ILLIAL**

Si les services d'infrastructures ont de bonnes pratiques, avec un volet paysager important, une démarche globale reste cependant à entreprendre au sein du département pour systématiser cet outil de réflexion dès l'amont. En tout cas, la Direction des mobilités a l'habitude d'associer les architectes et les paysagistes.

### **Elisabeth ROJAT-LEFEBVRE**

On construit pour 50 ou 100 ans, voire beaucoup plus ; travailler tous ensemble dès l'amont devrait permettre des projets de qualité, auxquels l'Atlas départemental peut contribuer en tant qu'outil.

## **Conclusion**

### **Joséphine KOLLMANNSBERGER**

*Vice-présidente déléguée à l'environnement, à la culture et au tourisme, Conseil départemental des Yvelines*

Cette journée a été marquée par la passion, par l'envie, et par des attentes. Ces messages, qui ont été entendus, correspondent à la volonté du département d'agir en tant qu'initiateur et facilitateur d'actions, de façon transversale et communicante, parce que la protection et le respect de l'environnement et des paysages sont une de ses missions fondamentales.

Les élus ont du bon sens, et nous devons leur faire ressentir que sur des projets d'envergure comme sur des projets plus petits, nous devons être dans la réflexion et l'anticipation. Tant au niveau du département que de nos partenaires, avec l'État, nous devons anticiper en mettant tous les acteurs autour des projets dès le départ, afin de construire des projets de qualité. Il importe également que les élus fassent comprendre à leurs administrés l'importance de prospectives à moyen et long termes.

Nous ne pouvons plus travailler par à-coup, au dernier moment, mais regarder vers l'avenir. Tant pour les projets à 50 ou 100 ans que pour ceux à 15 ou 20 ans, il est important de réfléchir ensemble et de mettre en œuvre une dynamique globale dès le départ.

Un projet n'a pas de séquences : début et finalité vont ensemble. Travailler ainsi permettra de beaux projets, avec une belle protection du département.

### **Bruno CINOTTI**

Sur ce projet, notre partenariat avec le Conseil départemental a été majeur. Cette journée est surtout un point de départ. J'en ai retenu notamment que l'étymologie du mot « paysage » renvoie tant à l'ensemble du pays qu'à l'étendue que l'œil peut embrasser. Les Anglo-saxons emploient le mot « *land* », qui rappelle l'importance de resituer le paysage dans la terre, dans un foncier.

Le paysage appartient à notre langage commun, même s'il est souvent galvaudé. Tout le monde en parle à partir d'une histoire personnelle, d'une culture, d'une sensibilité. Si le forestier que je suis apprécie d'y voir tant d'arbres, il peut aussi s'agir des paysages de l'enfance, de ceux du quotidien, du lieu de vie ou de travail, de ceux qui défilent lorsqu'on se déplace à pied sur la route de Compostelle, ou en TGV, ou en avion. Cela peut également être des paysages de voyage, ou de vacances. Les premières interventions, à travers les expressions « cœur de mémoire », « paysages merveilleux », qui donnent de l'émotion, du rêve, montrent l'importance du ressenti.

Ce paysage résulte cependant des activités humaines sur le foncier, sur le territoire. Bien comprendre l'ensemble de ces actions, interactions et interdépendances présuppose d'en avoir une connaissance fine et surtout partagée – ce que nous avons essayé de faciliter à travers cet atlas. Mais qu'ils soient exceptionnels ou ordinaires, très fortement « anthropisés » – les agriculteurs ne manquent jamais de rappeler combien l'agriculture a façonné le paysage rural français –, tous ces paysages forment une réalité variée, différenciée, mais surtout perçue, ressentie.

L'atlas des paysages des Yvelines présente également des enjeux. La loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages d'août 2016, assoit juridiquement la mise en place d'une politique nationale, partenariale et cohérente vis-à-vis des paysages, au regard des nouveaux défis de notre temps. La priorité est désormais aux transitions écologiques et énergétiques qui pointent dans les territoires. Cela pose des questions aussi bien disciplinaires que temporelles.

En tout état de cause, le paysage est bien un lieu de vie. La politique départementale des paysages a pour objectif d'accompagner l'ensemble des élus et porteurs de projets dans une transformation des territoires qui fasse du cadre de vie l'un de ses enjeux.

Dans le cadre des politiques d'aménagement du territoire, plusieurs séries d'outils ont été développées : ce

nouvel atlas des paysages, des fiches-guides de paysages à destination des élus, l'apport des paysagistes conseils, l'appui aux démarches de projets tels que les plans paysage 2015 et 2017, ainsi que la mise en œuvre des règlements locaux de publicité et du plan d'actions publicité de la DDT.

C'est le travail partenarial entre nos administrations qui a permis de concrétiser cet atlas. L'équipe du service environnement de la DDT, et son unité « paysages, risques, nuisances », placée sous la responsabilité de Sybille Muller, a pour sa part organisé cette journée avec le Conseil départemental et le CAUE.

Dans cette logique de co-construction, vous êtes invités à faire vivre l'atlas des paysages. Les projets structurants présentés aujourd'hui témoignent de l'action des élus du territoire pour désenclaver des lieux de vie marqués, pour mailler les territoires de la grande couronne par des infrastructures supports de requalification urbaine, et pour ouvrir des perspectives avec des visions concrètes.

S'il ne s'agit évidemment pas de reproduire les villes nouvelles, ni Versailles, le cadre de vie fait appel à la notion de bien commun. La lutte contre les inégalités passe par une offre de paysages de qualité dans la vie quotidienne de tous les habitants. De ce point de vue, le travail effectué au Val Fourré méritait d'être développé. A cet égard, les événements météorologiques du printemps 2016 nous rappellent la nécessité de composer l'espace urbain en prenant en compte la prévention des risques naturels : le concept de ville résiliente est essentiel pour la construction d'une vision partagée des enjeux et l'élaboration de solutions intégrées dans un cadre d'objectifs opérationnels. Il s'agit de construire une démarche partenariale, transversale, avec un partage entre tous les acteurs publics, privés et la population, de l'information, de la culture urbaine, mais aussi de la culture du risque.

Nous avons constaté l'importance du paysage et du transport à une échelle plus « micro-paysagère ». Il importe de refaire une place à la végétation, encore une fois dans une approche pluridisciplinaire, comme nous l'avons vu avec l'exposé sur l'insertion du tramway T6 dans une ville déjà construite, mais avec un bel espace réservé. Nous le voyons aussi dans des débats en cours sur l'intégration de la ligne 18, d'une part sur le plateau de Saclay et d'autre part dans la ville nouvelle de Saint-Quentin en Yvelines – cette fois sans aucun espace réservé. Ce sont encore des enjeux pour le futur.

Enfin, la qualité paysagère constitue un élément essentiel du cadre de vie, et doit être un objectif partagé, faisant appel à la pluridisciplinarité, avec l'idée que le paysage est, *in fine*, un résultat, parfois très réussi, et parfois moins. C'est la raison pour laquelle nous proposons, pour la suite de la journée, une découverte du territoire mantois à travers ses espaces naturels : les belvédères du plateau du Vexin français, avec une vue sur le mantois urbain et la vallée de la Seine, et sur les traces de l'ancienne route royale, la collégiale Notre-Dame, avec une vue sur le plateau agricole et forestier, les anciennes sablières de la Seine, la Halle Sulzer et ses projets dans le cadre de l'aménagement de la ZAC Mantes-Université.

Ce territoire revendique son histoire socio-économique, ses usages et son héritage industriels, et exige que les projets d'avenir soient inscrits dans sa réalité, et que chacun veille à une intégration équilibrée d'enjeux multiples et parfois contradictoires. Notre objectif est toujours de bâtir ensemble, de consolider une culture partagée pour la prise en compte du paysage et du cadre de vie dans les projets yvelinois, avec un objectif de qualité.

Merci!

