PAYSAGES D'ENTRÉE DANS LA MÉTROPOLE FRANCILIENNE

LA DÉCOUVERTE D'UN PATRIMOINE INSOUPÇONNÉ : LE RER B

SEPTEMBRE 2016
1.14.017
ISBN 978 27371 1992 7

www.iau-idf.fr

IAU
INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME
ÎledeFrance

PAYSAGES D'ENTRÉE DANS LA MÉTROPOLE FRANCILIENNE

LA DÉCOUVERTE D'UN PATRIMOINE INSOUPÇONNÉ :
LE RER B Nord

Septembre 2016

IAU île-de-France
15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15
Tél. : + 33 (1) 77 49 77 49 - Fax : + 33 (1) 77 49 76 02
http://www.iau-idf.fr

Directeur général par interim : Fouad Awada
Département Urbanisme, Aménagement et Territoires : Anca Duguet, directrice de département par interim
Étude réalisée par Adélaïde Bardon
Avec la collaboration de Camille Mourier, Teodora Nikolova, Frédérique Prédali, Amélie Rousseau, Pierre-Marie Tricaud, Pauline Zeiger
Cartographie réalisée par Camille Mourier
Maquette réalisée par Camille Mourier
N° d'ordonnancement : 01.14.017
Crédit photo de couverture : J.B. Vialles

Sommaire

Introduction **3**

1. Diagnostic **4**

1.1 Histoire et identité du territoire **4**

1.1.1 Histoire de l'axe 4

1.1.2 Histoire d'une banlieue 5

1.1.3 Le territoire aujourd'hui 7

1.2 Approche sensible de l'axe **8**

1.2.1 Les premières impressions 8

1.2.2 Description du linéaire 12

1.3 Découverte du RER B Nord : le « carnet de voyage » **14**

1.3.1 Découpage du parcours en séquences 14

1.3.2 Description des séquences 17

1.4 Conclusion du diagnostic **30**

1.4.1 Une richesse le long de l'axe 14

1.4.2 Les enjeux 17

2. Recommandations **31**

2.1 Comment valoriser l'axe du RER B Nord **31**

2.2 Recommandations ponctuelles **31**

2.2.1 Les éléments de patrimoine à mettre en valeur 31

2.2.2 Les points de vue à souligner 33

2.2.3 Les espaces potentiels à investir 34

2.3 Recommandations linéaires **35**

2.3.1 Présentation du principe de liaison verte 35

2.3.2 Proposition d'un itinéraire possible 36

Conclusion **39**

Introduction

> *« Le véritable voyage de découverte ne consiste pas à chercher de nouveaux paysages, mais à avoir de nouveaux yeux. »* Marcel Proust, *A la recherche du temps perdu*

Objet de l'étude

Comment révéler les paysages du quotidien perçus par des millions de passagers franciliens et étrangers ? L'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France travaille sur la perception des paysages depuis les axes ferrés et routiers. Le présent rapport porte sur le RER B, depuis Roissy jusqu'à la gare du Nord. Il s'agit d'appréhender les entrées de la métropole francilienne et de l'agglomération du Grand Paris, tant pour les usagers franciliens que pour les touristes, dont ces paysages sont le premier contact avec un territoire, voire un pays.

Les partenaires

L'étude est attendue par différents partenaires :

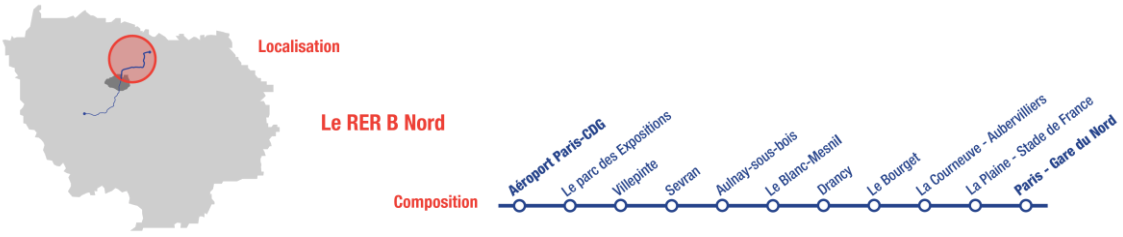
- l'Agence des Espaces Verts (AEV) de la Région Île-de-France, qui est à l'origine de la commande, s'intéresse à la valorisation des paysages franciliens, et souhaite tirer des enseignements de cette étude pour améliorer l'insertion paysagère des autres grandes entrées ferrées et routières de la Région Ile-de-France.
- La SNCF est intéressée par la démarche et plus particulièrement par les recommandations proposées dans la dernière partie du document. Elle souhaite étudier la faisabilité de la liaison verte le long de l'axe ferré imaginée dans cette étude.

Une étude pour sensibiliser et agir

Au-delà du secteur étudié, l'objectif de ce travail est de tirer des enseignements qui pourront s'appliquer à l'ensemble des entrées franciliennes. A partir de l'étude de ce secteur, une méthode d'analyse du paysage a été définie, qui a déjà été appliquée pour l'A1, dont l'étude est en cours de parution, et qui pourra par la suite être mise en œuvre ailleurs.

Cette étude se veut d'abord être un outil de sensibilisation ; elle devrait permettre à l'AEV de développer un argumentaire pour son travail de terrain, et de mener une action pédagogique auprès des collectivités et des acteurs privés qui participent au paysage visible depuis la voie ferrée. L'étude développe aussi des propositions susceptibles d'intéresser de nombreux autres acteurs (SNCF, CD, CAUE, Région, Société du Grand Paris, collectivités, etc.) concernés par l'axe ferré du RER B.

Une storymap permettant de voyager sur la ligne à la découverte de ses paysages est également en ligne sur le site de l'IAU[1].



Emprunter le RER peut être vécu comme une expérience… Embarquez à bord du RER B à la découverte de ses paysages ordinaires qui font la richesse du territoire !

[1] http://www.iau-idf.fr/liau-et-vous/mediatheque/journees-du-patrimoine/les-passagers-du-roissy-express.html

1. Diagnostic

1.1 Histoire et identité du territoire

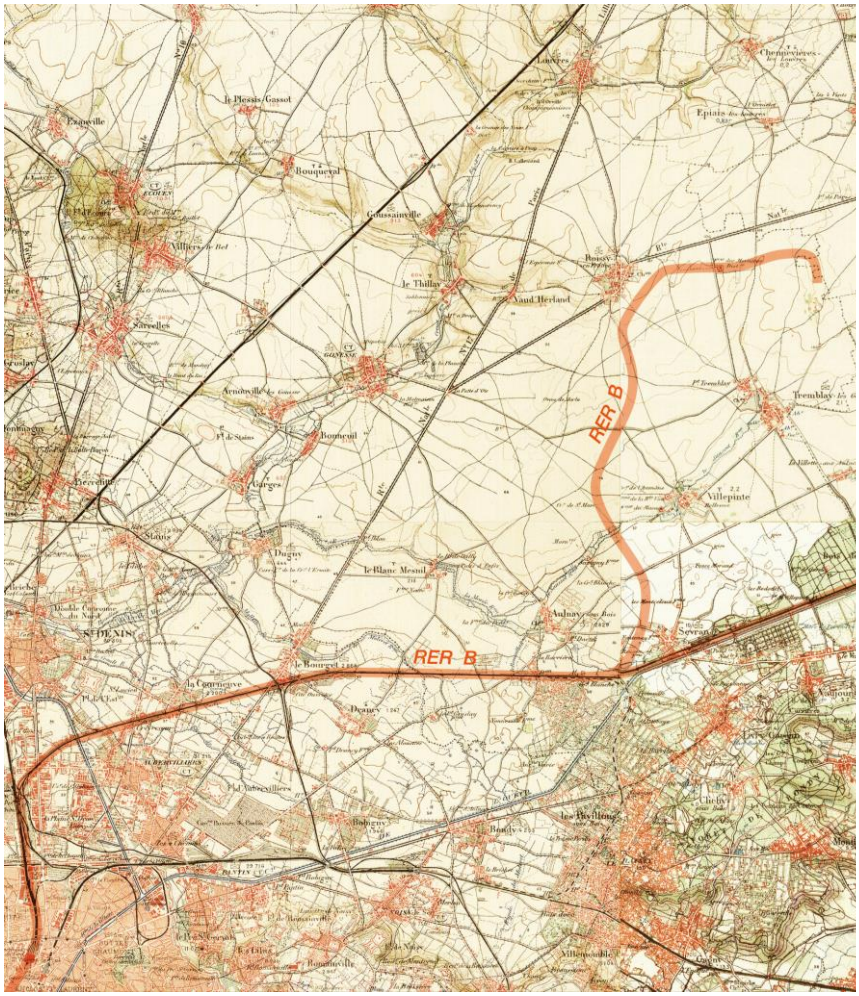
Emprunter le RER B entre l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle et Paris Nord, c'est partir à la découverte de l'histoire de la Région, de la métropole et de la capitale. L'histoire façonne les paysages puisqu'elle explique l'urbanisation d'un territoire et donc les activités que l'on peut y voir, ses aménagements et rend enfin compte d'une certaine mémoire des lieux. Il est donc important de prendre en compte tant l'histoire de l'axe lui-même que l'histoire des environs pour mieux appréhender les paysages.

1.1.1 Histoire de l'axe

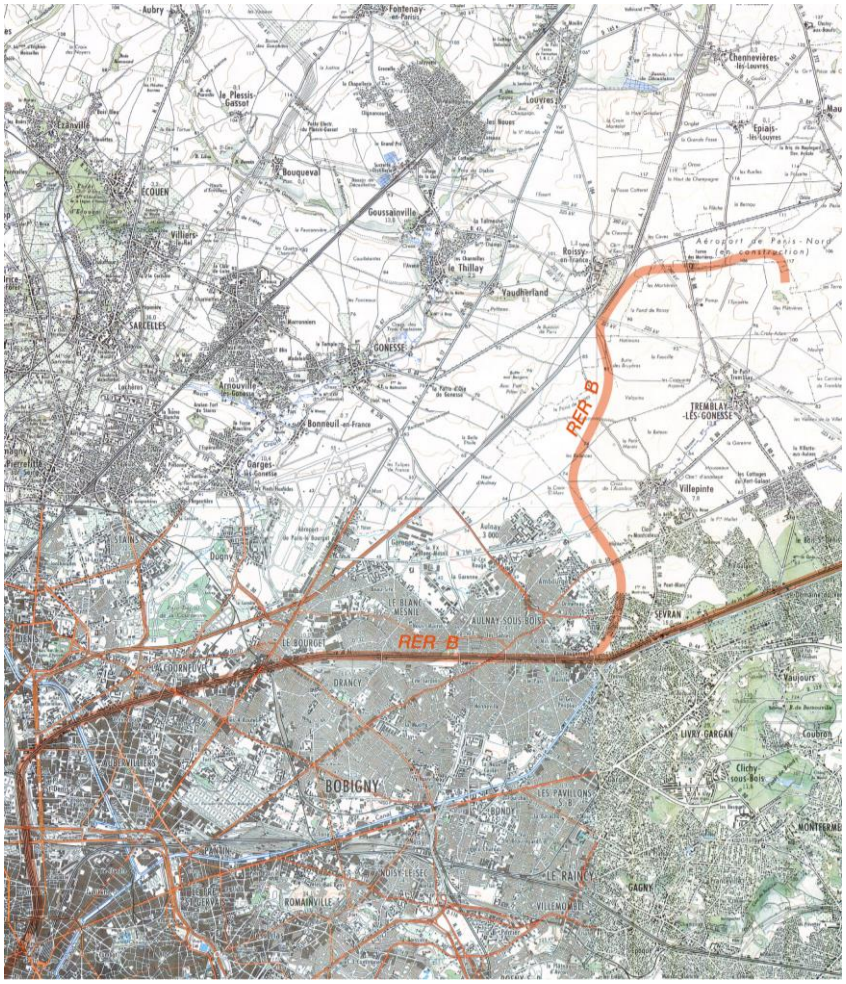
L'axe du RER B, entre Paris Nord et Roissy-Charles de Gaulle, s'est constitué en deux temps.

La première partie de l'axe, allant de la Gare du Nord à Sevran, est la plus ancienne et s'est développée sur la voie du chemin de fer reliant Paris Nord et Soissons, mise en service en 1862, et poursuivant son tracé vers l'est de la France. Le second tronçon, allant de Sevran à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, a quant à lui été réalisé quasiment un siècle plus tard, en 1976. Sa création a été pensée suite à la décision de construire l'aéroport de Roissy dès le début des années 1960. Le besoin de relier directement l'aéroport à Paris est identifié, de même que la nécessité de connecter les deux aéroports parisiens, Roissy et Orly par un même moyen de transport. Cela est rendu possible en 1976 avec la mise en chantier de la jonction entre la ligne du nord et la ligne de Sceaux, permettant alors de relier Luxembourg à la Gare du Nord.

L'arrivée d'une ligne de chemin de fer sur ce territoire a participé activement au façonnement des paysages et aux bouleversements de l'urbanisation.



Carte de 1906 avec tracé du RER actuel



Carte de 1960, avec tracé du RER actuel

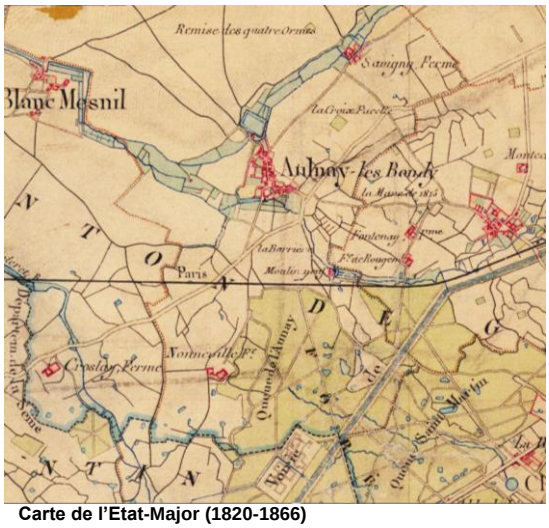
1.1.2 Histoire d'une banlieue

L'histoire du territoire se raconte également par la banlieue traversée qui a connu des bouleversements majeurs avec l'arrivée du chemin de fer.

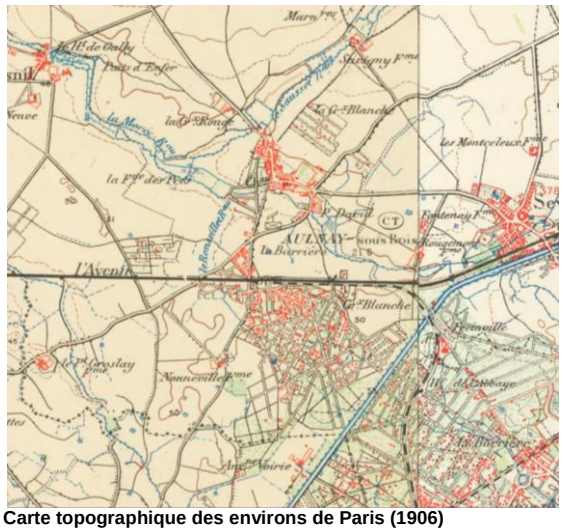
Jusqu'à la moitié du XIXe siècle, la banlieue nord était en effet marquée par les espaces agricoles : d'une part, par la plaine maraichère de Saint-Denis qui était avant la plus vaste plaine légumière d'Europe et permettait l'alimentation de Paris ; d'autre part, plus au nord, par la plaine de France, vaste terre céréalière.

Hormis Saint-Denis, ville fortifiée royale et marchande, et Roissy-en-France, dans une moindre mesure, les autres communes n'étaient que des villages peu peuplés. C'est avec l'arrivée du chemin de fer que le paysage change en effet et transforme peu à peu la vocation agricole initiale du territoire au profit d'activités industrielles et cela, grâce à plusieurs circonstances.
Le décret impérial du 15 octobre 1810 permet dans un premier temps aux maires d'agir sur la localisation de « manufactures et ateliers insalubres, incommodes et dangereux » hors de la ville afin de repousser les nuisances industrielles. Nombreuses sont les industries de chimie organique polluante qui se répartissent ainsi principalement autour de Saint-Denis et d'Aubervilliers, alors à l'écart des zones habitées. Ces usines sont par ailleurs attirées par des prix du foncier bon marché et par la proximité des activités maraîchères et des abattoirs de la Villette et d'Aubervilliers. Des industries de petite taille (première génération) s'y installent, spécialisées dans le retraitement (fabrique d'engrais, boyauderie). Avec la création de stations le long de la voie ferrée à partir de 1880 permettant le transport de matières premières, des industries de « seconde génération » prennent place entre la Courneuve et le Bourget. Celles-ci sont davantage orientées vers la métallurgie et l'outillage de précision.

Outre l'industrie, l'habitat s'implante peu à peu le long de la ligne. Si la voie ferrée ne comprend au début que des stations techniques pour ravitailler le train à vapeur en eau, ces dernières évoluent progressivement à mesure que les passagers commencent à descendre du train lors de ces courtes escales. Certains villages se développent alors avec l'implantation de ces stations mais aussi avec l'arrivée d'industries sur ces lieux. Leur urbanisation se retourne parfois entièrement vers la gare, oubliant les noyaux villageois d'origine, comme c'est le cas du Bourget (passant de 456 habitants en 1800 à 2868 en 1901) ou d'Aulnay-sous-Bois (passant de 536 habitants en 1800 à 2829 en 1901). Des lotissements se forment avec l'arrivée de gares, comme c'est le cas à Aulnay à partir de 1875 où la forêt de Bondy est totalement lotie et accueille de grandes villas entourées de parcs (cf. cartes ci-dessous). Peu à peu les quartiers de gare s'étalent et une même ligne d'habitat s'étend le long de la voie ferrée. Dans le même temps, l'urbanisation se déploie depuis Paris et gagne progressivement la banlieue.



Carte de l'Etat-Major (1820-1866)



Carte topographique des environs de Paris (1906)

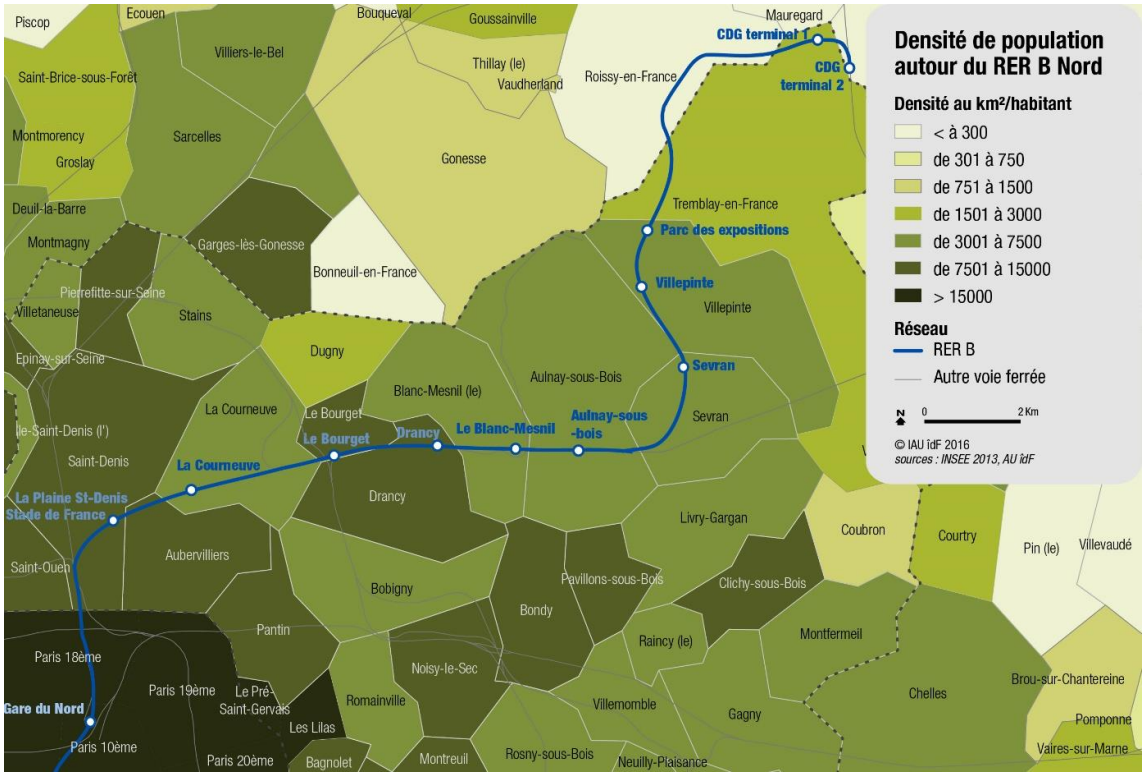
Après-guerre, de nouvelles préoccupations apparaissent du fait d'une crise du logement liée aux destructions de la guerre mais aussi à des préoccupations sociales et sanitaires de plus en plus fortes. Une politique de constructions de grands ensembles se met alors en place à partir des années 1950 et marque le paysage, avec, par exemple, la cité des 4000, perceptible à La Courneuve depuis le RER B. La désindustrialisation et le besoin de logements modifient aussi, progressivement, le paysage métropolitain, et de nouveaux quartiers apparaissent, mêlant activités tertiaires et logements, à l'exemple du quartier Cristino Garcia à Saint-Denis. Le grand stade, construit en 1995, marque aujourd'hui fortement l'arrivée à Paris.

En empruntant le RER B, le passager voyage dans l'espace mais aussi dans le temps, le parcours étant le témoin de l'histoire du territoire et donc de la banlieue parisienne. Un guide pourrait accompagner le voyageur pour lui raconter cette histoire ayant façonné le paysage urbain.

1.1.3 Le territoire aujourd'hui

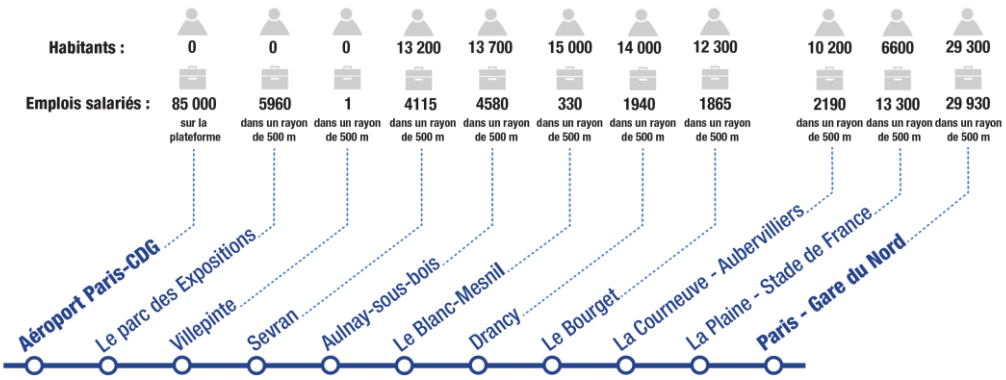
Autour de l'axe nord du RER B, le contexte urbain a beaucoup évolué depuis la création de la ligne, notamment ces dernières décennies avec la création de nouveaux bâtis et le développement d'espaces logistiques entre Paris et la plateforme aéroportuaire.

En Seine-St-Denis, le territoire est aujourd'hui fortement peuplé (1,55 millions d'habitants et une densité de 6 585 hab./km²) et les projections démographiques confirment cette tendance à la hausse à moyen terme.



Le RER B dessert donc une zone urbaine particulièrement dense au départ de gare du Nord jusqu'à Sevran, Aulnay est la station la plus fréquentée entre Paris et l'aéroport. La gare de Villepinte, implantée dans un parc, est reliée par des bus aux quartiers de Villepinte et d'Aulnay. Ensuite le parcours dessert le Parc des expositions de Villepinte, attirant 1,5 millions de visiteurs par an, puis la plateforme aéroportuaire. Au total, en-dehors de Paris, la ligne dessert 85 000 habitants résidant à moins de 500 mètres d'une gare.

Le nombre d'emplois desservis le long de l'axe atteint près de 65 000 (dans un rayon de 500 mètres), auxquels s'ajoutent les 85 000 emplois de la plateforme aéroportuaire de Roissy.



La ligne est donc très fréquentée, avec des profils d'usagers divers, aussi bien par des touristes de loisirs ou d'affaires, des salariés et des résidents. Le voyage en RER offre une vitrine d'entrée dans la métropole qui mérite d'être mise en valeur.

1.2 Approche sensible de l’axe

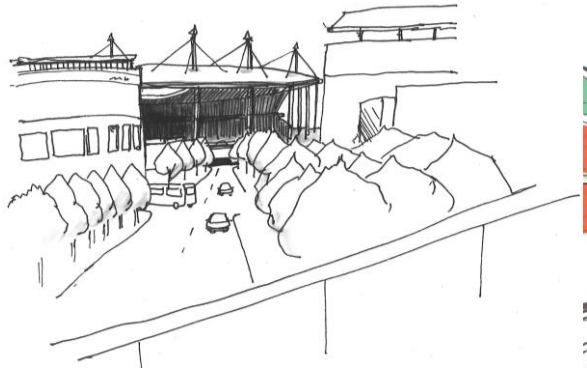
L’approche sensible traduit les perceptions et appréhensions du paysage à travers différents documents graphiques (dessins, croquis d’ambiance). Une illustration du parcours prend forme à travers une carte montrant les éléments du territoire traversé, et une explication du trajet se décline ensuite avec plusieurs coupes de principe.

1.2.1 Les premières impressions

La carte sensible est une retranscription graphique mêlant dessin et photo et visant à traduire les perceptions et les impressions le long de ce parcours. Elle fait passer l’impression de l’auteur avant la réalité objective. Elle retranscrit l’ambiance ressentie et ne se préoccupe pas de l’échelle et des proportions réelles.

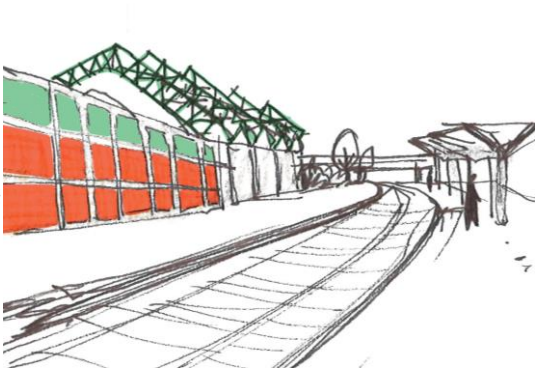
Cette approche sensible permet de retranscrire la particularité de ce trajet en RER B, qui donne à voir une grande variété de paysages (naturels et urbanisés), mais toujours en mouvement. L’observation en RER est donc une expérience singulière pour les premiers arrivants dans ce territoire car les images défilent très vite. Les repères, les ouvertures ou les obstacles visuels qui jalonnent le parcours sont autant de marqueurs forts, témoins d’une identité et d’une histoire du territoire. En contrepartie, les gares dans lesquelles s’arrête le RER B, créent une ponctuation qui permet de fixer un instant le regard sur le territoire et de s’en nourrir. Les larges fenêtres du RER sont les cadres d’un tableau, que notre œil compose le temps d’un trajet.

Description : Au début de la carte sensible les avions, les champs, les tours de contrôle, attirent l’attention du passager, d’où leurs places importantes dans le dessin. Après, ce sont les passages en déblai qui marquent le voyageur. Le bois du Parc des expositions et le parc du Sausset donnent une grande impression de nature, créant une sorte de « respiration verte ». A la fin de cette séquence verdoyante, le passage de la RN 2 est assez marquant, furtif mais bien visible depuis le train ; il marque un basculement (vers le tunnel). Le tunnel de Sevran est un moment de fermeture, occulte toute lisibilité du territoire. Après ce passage, c’est la banlieue pavillonnaire qui prend le dessus avec son étendue grandissante. Puis le faisceau ferré de plus en plus large contribue à créer un paysage ferroviaire fort. A plusieurs reprises, le passage sous des ponts en arc crée des repères particuliers. Ensuite, le passage au travers des bâtiments industriels en briques (d’où le rouge sur la carte) crée un repère coloré qui qualifie cette ambiance. En fin de parcours les repères marquants (Sacré-Cœur, tours Pleyel et TDF, Stade de France…) sont dessinés de différentes tailles et reproduits plusieurs fois afin d’illustrer cette impression de récurrence visuelle grandissante, quand on arrive vers Paris.



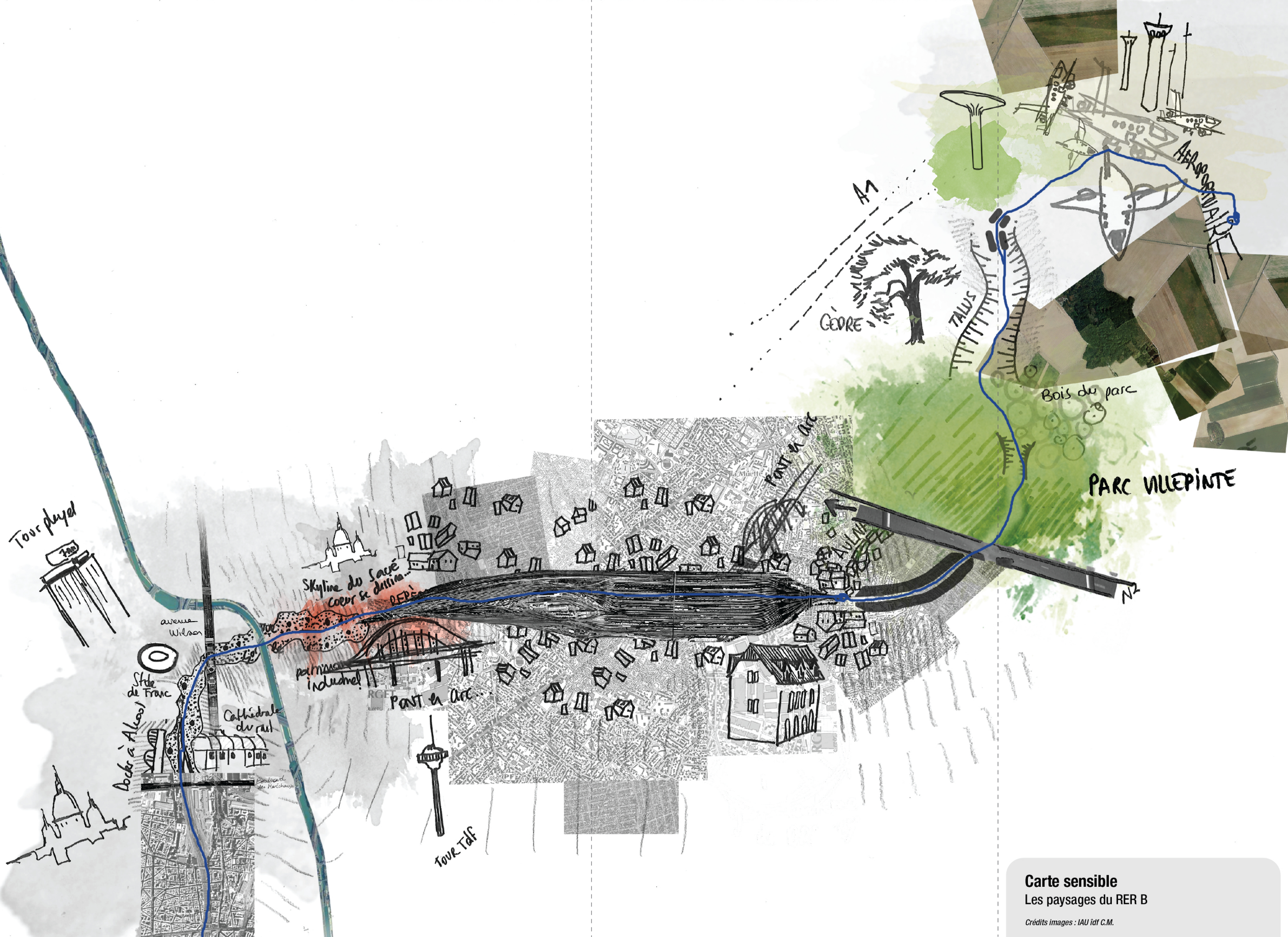
Stade de France

Crédit image : IAU îdF – C.M



Gare du Bourget

Crédit image : IAU îdF – C.M.

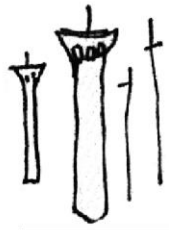


Carte sensible
Les paysages du RER B

Crédits images : IAU îdf C.M.

Le parcours du RER B :

Quelques images marquantes pour poursuivre le voyage



Les différents repères de l'aéroport CDG

CDG terminal 1 & 2

Parc des expositions

Villepinte

Sevran

Vue sur les rails de la Gare d'Aulnay

Aulnay-sous-bois

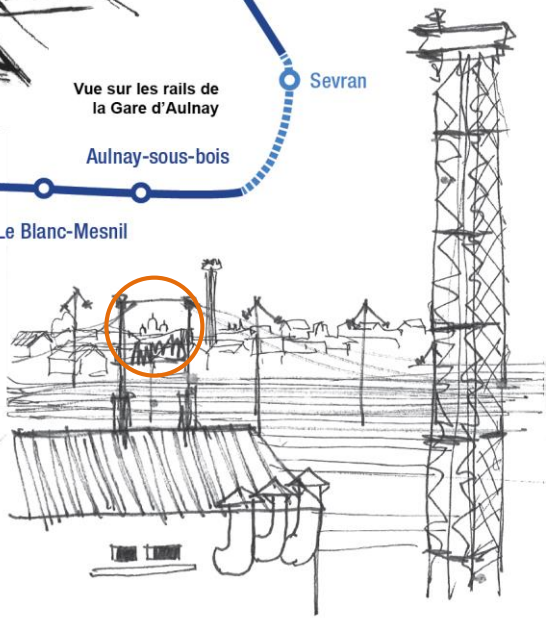
Le Blanc-Mesnil

Drancy

Le Bourget

La Courneuve

La Plaine St-Denis
Stade de France



Vue sur le Sacré Coeur depuis la Gare de Drancy

Vue sur les quais Gare du Nord

Crédit image : IAU îdF - C.M.

1.2.2 Description du linéaire

La composition de l'axe : un balancement entre ouverture et fermeture

Les schémas suivants sont des coupes de principe. Elles décrivent l'occupation de l'espace de part et d'autre du train, le long du trajet étudié. Elles font état du relief ou des fronts bâtis qui peuvent créer les ouvertures et fermetures visuelles.

Légende :

- espace construit
- routes et voiries
- espace ferré
- espace planté ou de flore spontanée

Vers l'aéroport :

Le RER B est ici positionné entre des espaces ouverts et de grands axes routiers. Quelques arbres ponctuent parfois les abords et créent des repères (comme les cèdres le long de l'A1), mais ils n'obstruent pas la vue qui est souvent dégagée. Le voyageur qui quitte l'aéroport peut pendant un moment encore apercevoir les avions à terre ou au décollage car son regard porte assez loin.

Le Parc des Expositions :

Le réseau ferré a ici des vues plutôt rapprochées entre le bâtiment d'exposition d'un coté et un petit espace arboré de l'autre. Le parc planté de nombreux bouleaux offre une vue assez douce. Les troncs, les houpiers fins et aériens créent un léger rideau végétal.

Villepinte et le Parc de Sausset :

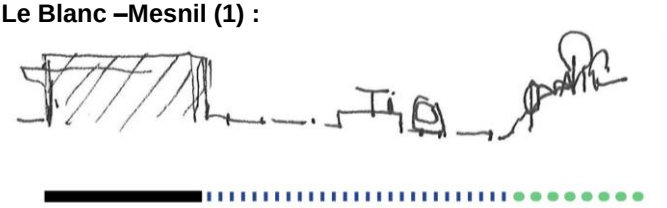
Le RER est ici encadré par des talus plantés des deux cotés. La vue sur le paysage est donc assez courte et rapprochée, mais l'ambiance enveloppante reste de qualité. Les talus entretenus accompagnent le train jusqu'à l'orée du parc du Sausset où une large ouverture se découvre. Le parc s'offre entièrement à la vue créant une agréable découverte pour le voyageur.

Aulnay-sous-bois :

Crédit image : IAU îdF – C.M.

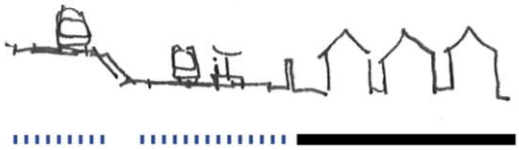
Au sortir du tunnel, le RER rejoint un contexte plus urbain offrant des vues variées. Des logements sont principalement présents le long des voies ce qui donne une vue directe sur les « arrières » souvent négligés des habitations ou des murs tagués dégradés qui courent jusqu'au Blanc-Mesnil.

Le Blanc –Mesnil (1) :



L'arrivée vers la gare se dessine avec un talus planté et assez enfriché d'un coté, et des espaces bâtis le long du large réseau ferré de l'autre coté. Le talus planté est une bonne manière d'accompagner et d'intégrer le RER même s'il est ici peu entretenu.

Le Blanc –Mesnil (2) :



Un peu plus loin, le relief change et un coteau à gauche laisse passer un transilien. Les logements se font plus proches, séparés des voies par des murs degradés et tagués.

Drancy :

Après un resserrement bref, on bascule vers un espace où le réseau ferré se fait particulièrement large. Le RER passe au milieu d'un vaste espace ferroviaire offrant des vues plus lointaines, mais très denses et remplies (ponts, poteaux, lignes électriques, panneaux…). A Drancy, un secteur d'habitat pavillonnaire qualifie l'horizon bâti.

Le Bourget :

On arrive dans une séquence beaucoup plus urbaine. Le RER côtoie la route pendant un instant et s'entoure surtout de plus grands bâtiments industriels qui viennent prendre la place des logements pavillonnaires.

La Courneuve :

Crédit image : IAU îdF - C.M.

On retrouve ici une typologie de perceptions opposées de part et d'autre de l'axe. D'un côté, le tunnel anti-bruit de l'A86 vient fermer toute visibilité sur plusieurs kilomètres, de l'autre le tissu urbain s'étale et s'etoffe. Après l'A86, l'avancée dans le tissu urbain continue, ponctuée de plusieurs repères jusqu'à Gare du Nord.

Le trajet depuis l'aéroport jusqu'à Paris traverse des espaces variés et riches. Cependant l'organisation spatiale le long de l'axe est inégale et invite à gagner en qualité.

1.3 Découverte du RER B Nord : le « carnet de voyage »

Le carnet de voyage est un recueil de photos et d'observations venant raconter le territoire et les paysages traversés par le RER B. En écho au format de la story map (consultable sur le site de l'IAU), ce carnet livre une description fine du parcours. Il décrit et illustre les paysages traversés, du Terminal 2 de l'aéroport Paris Charles de Gaulle jusqu'à Paris Nord, afin de montrer tous les éléments de qualité qui peuvent attirer l'attention du voyageur. Ce carnet permet aussi de raconter l'histoire du territoire et de la banlieue à travers ce qu'on peut percevoir tout au long du parcours.

1.3.1 Découpage du parcours en séquences

1. séquence aéroportuaire *Crédit image : IAU îdF*

2. séquence parc et nature *Crédit image : IAU îdF*

3. séquence de fermeture *Crédit image : SRI JB Vialles*

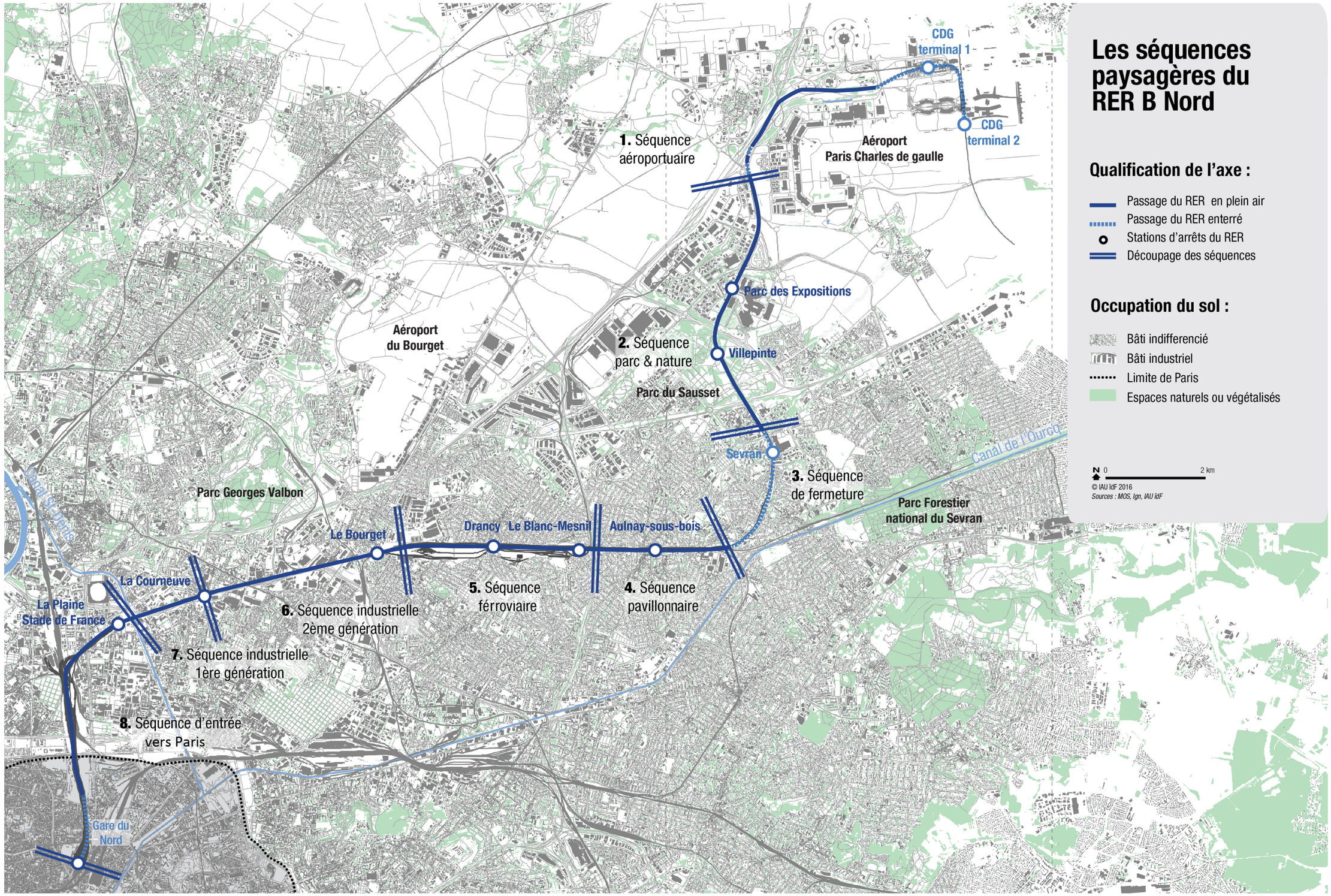
4. séquence pavillonnaire *Crédit image : IAU îdF*

5. séquence ferroviaire *Crédit image : SRI JB Vialles*

6. séquence industrielle 1ère génération
Crédit image : IAU îdF

7. séquence industrielle 2ème génération
Crédit image : IAU îdF

8. séquence d'entrée vers Paris
Crédit image : IAU îdF



Les séquences paysagères du RER B Nord

Qualification de l'axe :

- Passage du RER en plein air
- Passage du RER enterré
- Stations d'arrêts du RER
- Découpage des séquences

Occupation du sol :

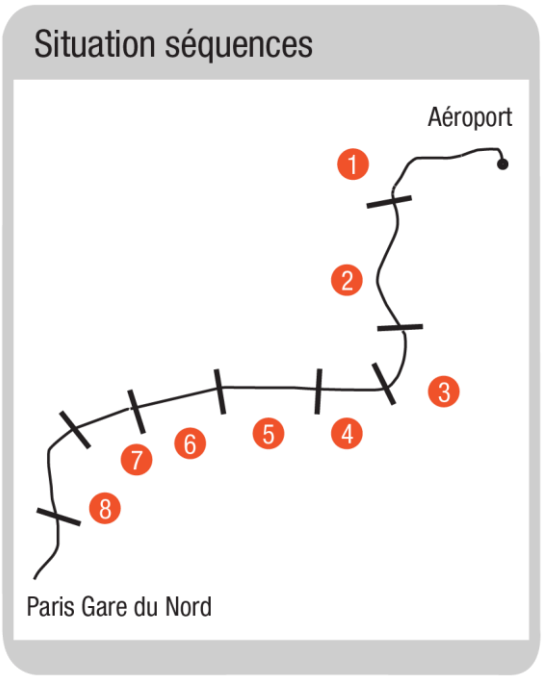
- Bâti indifferencié
- Bâti industriel
- Limite de Paris
- Espaces naturels ou végétalisés

1.3.2 Description des séquences

Tout au long des séquences énoncées précédemment, on observe différents paysages. Chaque séquence possède un caractère propre, marquée par :

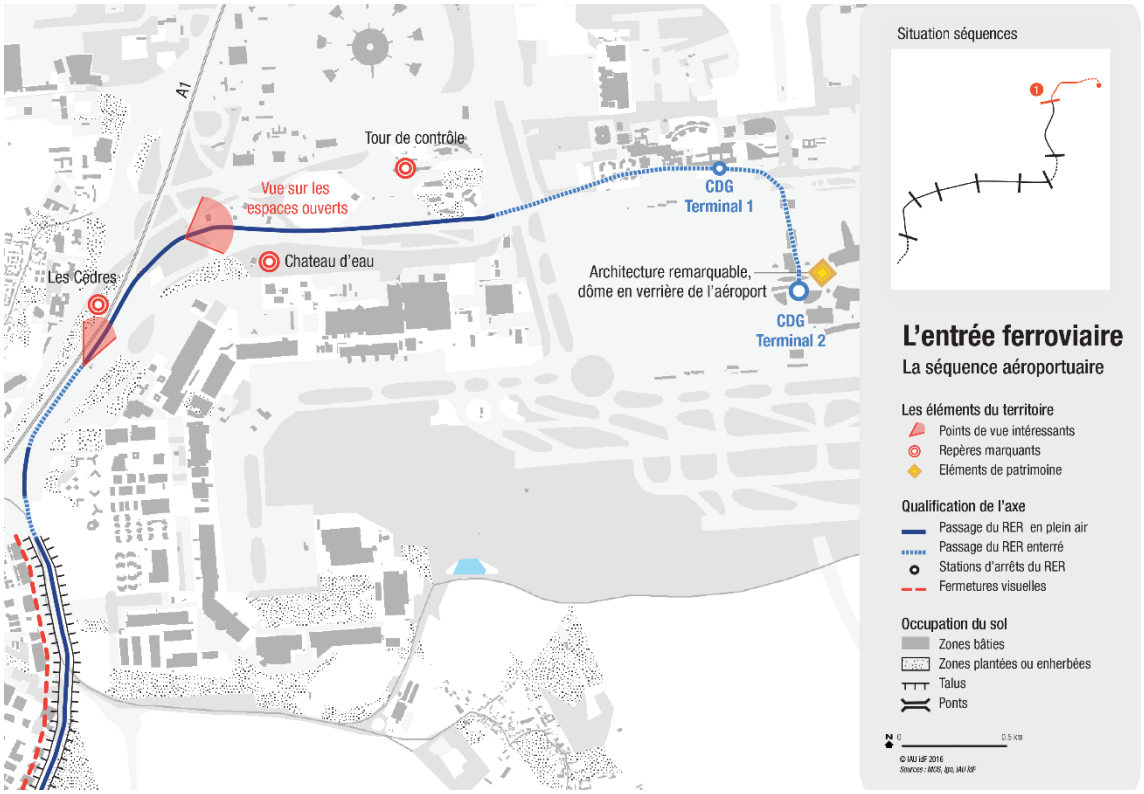
- Les **repères**, caractérisés par une verticalité imposante (tour Pleyel, château d'eau…), ou par les dessins de skyline (le contour du Sacré Cœur qui se dessine marque l'arrivée sur Paris), constituent des marqueurs visuels importants pour le passager du RER B.
- Les **fermetures** visuelles formées par des talus ou des continuités bâties entretiennent des vues rapprochées et raccourcies, ce qui réduit les vues latérales.
- Les **bâtiments remarquables** et les éléments de **patrimoine** sont des jalons historiques qui ponctuent le territoire et racontent l'histoire des espaces traversés.
- Les **ponts** et les **tunnels** sont des ouvrages qui caractérisent le paysage ferroviaire dans lequel le voyageur évolue. En effet, un passage en hauteur, sur pont, donne de l'ampleur à une vue, mais le passage sous un pont est également intéressant car il donne à voir des architectures variées et imposantes. Le moment du passage en tunnel est ressenti de manière particulière.
- Enfin, les **gares** sont des entités importantes du parcours. Elles le ponctuent et sonnent l'arrivée ou l'éloignement de Paris. Les gares qualifient le territoire, le nomment et créent les repères spatiaux et géographiques du voyageur.

Les cartes qui suivent permettent de révéler les éléments qui nourrissent le parcours. Chaque séquence traversée a son identité propre.



1- Séquence aéroportuaire
2- Séquence nature et parc
3- Séquence de fermeture
4- Séquence pavillonnaire
5- Séquence ferroviaire
6- Séquence industrielle 2ème génération
7- Séquence industrielle 1ère génération
8- Séquence d'entrée vers Paris

1) Séquence aéroportuaire



Description de la séquence :

La séquence est marquée par des paysages ouverts, des parties en tunnels et quelques talus. Des ouvertures sur le paysage aéroportuaire et les activités économiques se dessinent régulièrement, permettant au voyageur d'observer l'activité du territoire traversé. Des repères verticaux construits (tours de contrôle ou château d'eau) et naturels (grands cèdres), jalonnent cette séquence impressionnante.

Crédit image : IAU îdF

La Gare TGV-RER de l'aéroport :
Voûte translucide en verre et soutenue par une armature métallique conséquente, l'aérogare n°2 est le point de départ de notre trajet, reflet d'un voyage entre ouvertures, fermetures, architecture et modernité.

Crédit image : IAU îdF

Les tours de contrôle :
Depuis le RER B, une des tours de contrôle de Roissy est visible et marque par sa hauteur le paysage dont le relief est peu accidenté dans le secteur. C'est un repère pour les avions mais aussi pour les habitants et les touristes. La tour gère un trafic très important. Chaque aiguilleur du ciel prend en charge 7 à 10 avions en même temps, 400 à 500 km avant l'atterrissage.

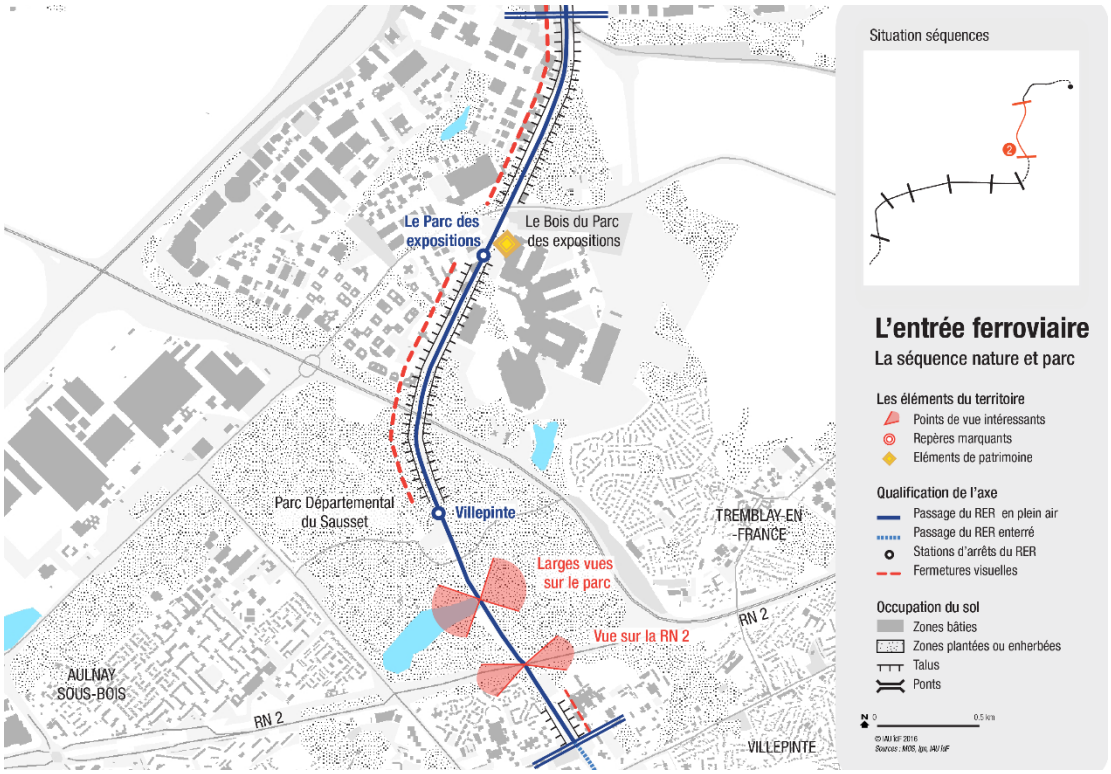
Crédit image : SRI JB Vialles

Le château d'eau :
La traversée des espaces attenants à l'aéroport se caractérise par un vaste paysage ouvert. Le château d'eau est un repère dans le paysage.

Crédit image : SRI JB Vialles

Les Cèdres :
Le RER longe l'autoroute A1 sur environ 1,5km. Le voyageur aperçoit un magnifique cèdre du Liban vieux de 250 ans, qui faisait partie de l'ancien parc du château de Roissy. Il aurait été préservé à la demande du président Georges Pompidou.

2) Séquence nature et parc



Description de la séquence :

La séquence est marquée par la présence importante du végétal. Des espaces ouverts et des vues dégagées de qualité (Parc du Sausset, RN 2) prennent de la valeur, car le voyageur les découvre après un long passage de fermeture visuelle, entre les talus.

Crédit image : IAU îdF

Le parc des expositions de Paris-Nord
Inauguré en décembre 1982, il s'agit d'un ensemble de bâtiments destiné à accueillir des salons, situé en face de la zone d'activités Paris-Nord 2. Son emprise est de 135 hectares. L'entrée du parc des expositions à la station Villepinte est caractérisée par un petit bois constitué notamment de bouleaux, ce qui qualifie grandement le site.

Crédit image : IAU îdF

Les abords du parc du Sausset :
Le début de la traversée du parc du Sausset se fait en contrebas. Le RER est entouré par des talus qui ne permettent pas d'avoir des échappées visuelles sur le parc. La végétation des talus est appréciable pour le voyageur.

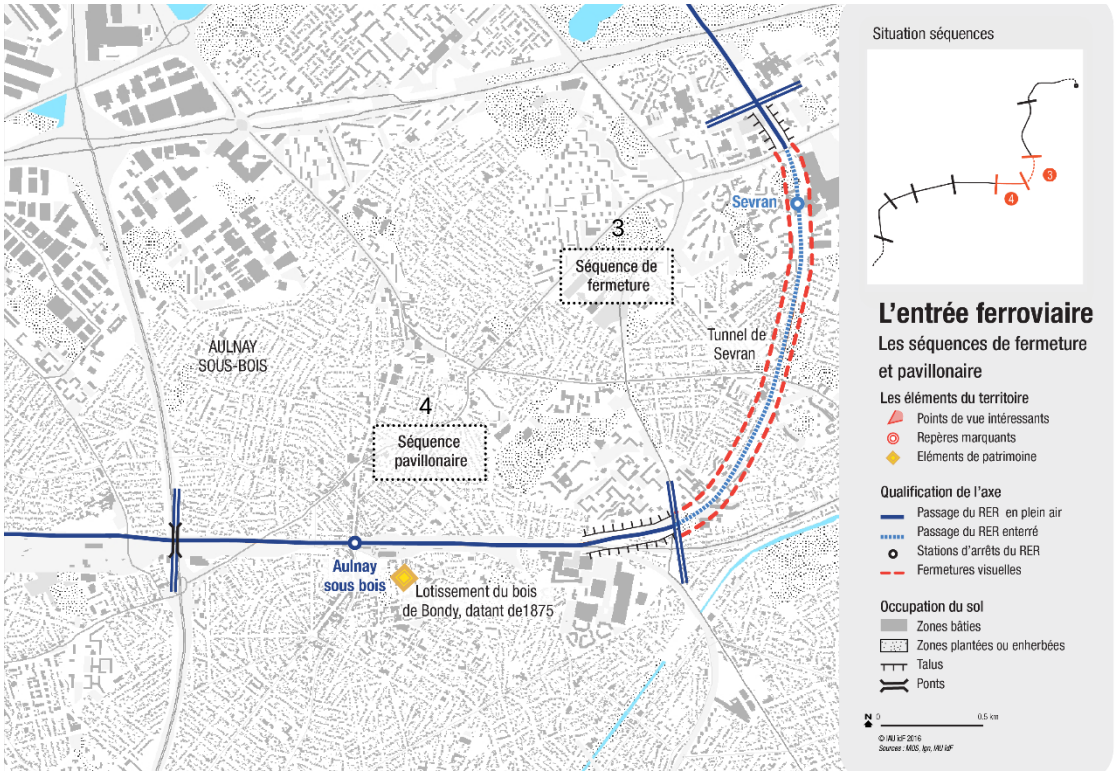
Crédit image : IAU îdF

Le parc du Sausset :
La traversée du parc après la station Villepinte est une séquence très agréable du voyage. Les vues se font de part et d'autres puisque la ligne du RER B traverse le milieu du parc. La station Villepinte donne l'impression d'être dans la nature, dans une ambiance apaisante. Ce Parc départemental ouvert au public depuis 1981 offre des paysages de nature en Seine-Saint-Denis et rappelle le passé rural de ces lieux. Il se caractérise par la richesse de la flore et de la faune naturelles qui ont reconquis le site et s'étendent sur 200 hectares.

Crédit image : SRI JB Vialles

La perspective de la RN 2 :
Après le Parc du Sausset, le RER franchit la RN2. De nombreuses réflexions ont été menées sur sa requalification sous l'impulsion de l'Etat, du département et des communes. Cet axe doit faire l'objet d'un réaménagement, pour accentuer son côté "parkway", avec notamment une réduction de la vitesse, des plantations, et une promenade pour les piétons et les cyclistes.

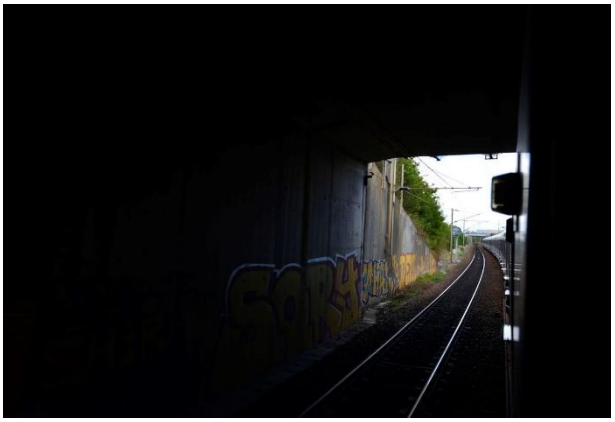
3-4) Séquences de fermeture & séquence pavillonnaire



Description des séquences :

La séquence 3 se caractérise par le passage dans le tunnel de Sevran. C'est un moment de fermeture visuelle qui crée un suspens dans le trajet.

La séquence 4 est marquée par la forte présence de l'habitat pavillonnaire. Les maisons individuelles des années 1960, peu qualitatives, présentent un fort potentiel : l'arrière des maisons laisse un espace libre, qui pourrait être valorisé par la création d'une liaison verte (promenade ou continuité écologique).



Crédit image : SRI JB Vialles

Le tunnel de Sevran :
Le tunnel de Sevran a été construit sur 2 km pour éviter les nuisances sonores. Il intègre aussi la gare souterraine de Sevran. L'entrée et la sortie du tunnel de Sevran se fait progressivement. Les déblais s'approfondissent, ils sont prolongés par des murs, qui se raccordent au tunnel, qui à son tour enferme le train totalement.

Crédit image : IAU îdF

Les lotissements du Bois Bondy :
Avec l'ouverture de la gare d'Aulnay en 1875, la ville attire un certain nombre de lotissements visibles sur le trajet du RER : l'ancienne forêt de Bondy a été ainsi totalement lotie de grandes villas entourées de parcs, tandis que, à partir des années 1920, des lotissements pavillonnaires ouvriers se constituent.

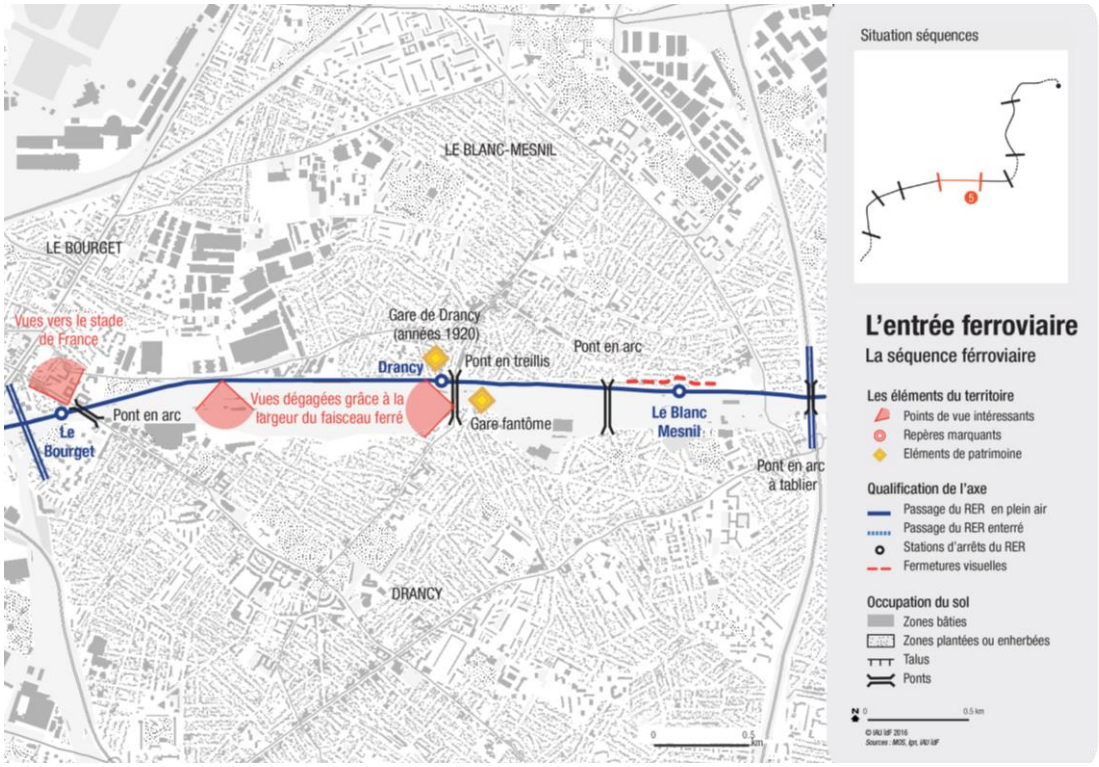
Crédit image : IAU îdF

Aulnay sous Bois :
L'arrivée du chemin de fer à Aulnay sous Bois (vers 1850) et l'ouverture de la gare (1875) ont fortement participé à la transformation d'un territoire agraire en une ville accueillant des résidences principales. La gare devient peu à peu une centralité et sa place, une sorte de vitrine commerciale pour les lotisseurs et promoteurs immobiliers. Elle accueille également des immeubles plus denses ainsi que des commerces et équipements. Elle se trouve aujourd'hui à l'articulation de deux quartiers séparés par l'important faisceau ferré: le Vieux Pays au nord et le nouveau lotissement du Parc au sud. Aujourd'hui, la gare vient d'être réhabilitée et intégrée dans un pôle multimodal plus grand.

Crédit image : SRI JB Vialles

Les ponts en arc :
Repère récurrent dans le paysage, les ponts en béton rythment le paysage le long du RER B. Ici, un pont en arc apporte un élément de patrimoine de qualité le long du parcours tout en servant de point de repère.

5) Séquence ferroviaire



Description de la séquence :

La séquence est marquée par la prépondérance du réseau ferroviaire qui s'élargit nettement. Le faisceau ferré est de plus en plus large et crée une coupure urbaine. Les wagons rouillés qui restent sur les voies participent à l'ambiance ferroviaire de cette portion du trajet.

Crédit image : IAU îdF

Le Blanc-Mesnil:
A la station Blanc-Mesnil, la végétation apaise le regard du voyageur. Les talus plantés donnent une image entretenue du trajet. Le mur qui sépare le territoire du RER de celui de la ville est tagué, mais la végétation grimpante permet de masquer ces tags et de requalifier en bonne partie le lieu.

Crédit image : SRI JB Vialles

La continuité de lotissement :
Avant d'arriver à la station Aulnay et jusqu'à la station Drancy, à droite (côté Nord), le RER B traverse sur environ 4 km des quartiers pavillonnaires des années 1960. Cette traversée est très caractéristique de l'image de la banlieue parisienne, révélant ainsi une grande partie de son histoire.

Crédit image : SRI JB Vialles

La gare « fantôme »:
Entourée du large faisceau ferré que constitue la gare de triage du Bourget, l'ancienne gare de Drancy se dresse, isolée, comme un repère sur l'itinéraire du RER B. Historiquement, ce faisceau ferré a été d'abord celui de la ligne Paris-Soissons, en service à partir de 1860. Accueillant également du trafic de marchandises, ce faisceau très large constitue une véritable coupure urbaine. La gare quant à elle, fut construite en 1913 et son architecture est typique des gares de la compagnie des chemins de fer du Nord (comme à Saint-Ouen et d'Epinay-sur-Seine).

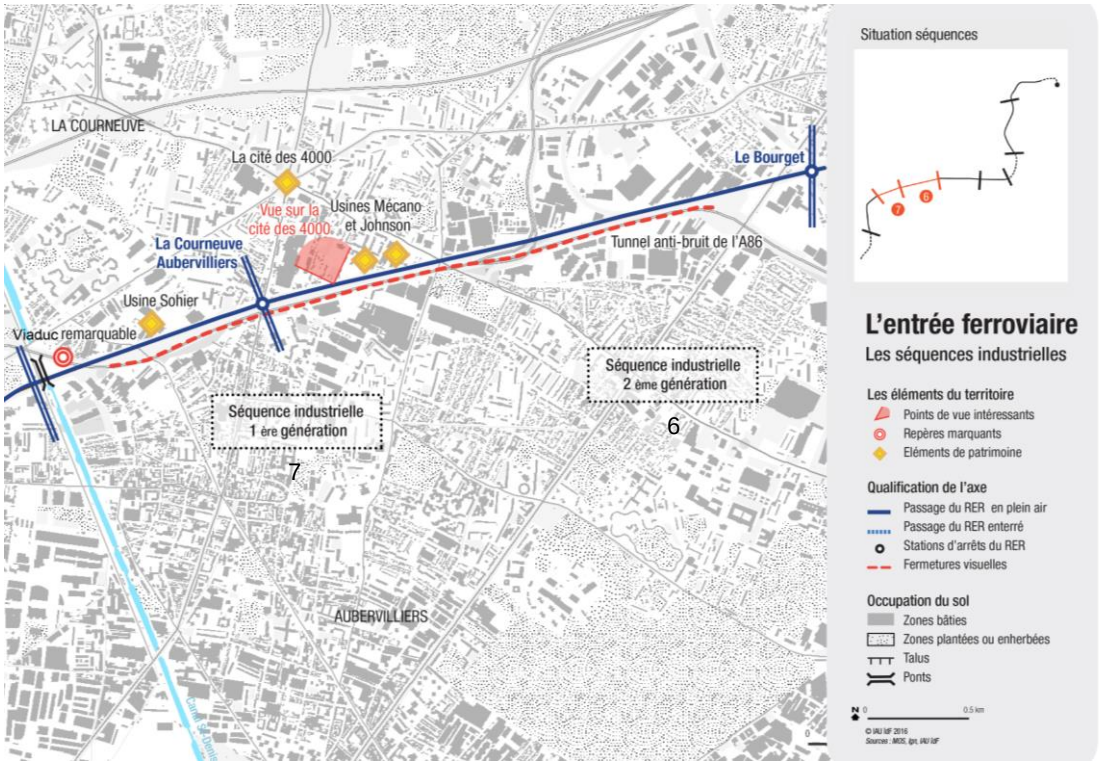
Crédit image : IAU îdF

Originalité visuelle et paysagère :
Le trajet en RER offre des échappées visuelles vers Paris. Depuis la gare de Drancy par exemple, on aperçoit la tour TDF de Romainville, le Sacré-Cœur, ou encore un pylône de téléphonie mobile habillé en pin. Ces constructions en hauteur de nature très différente sont des repères pour l'usager quotidien comme pour les touristes qui viennent visiter Paris.

Crédit image : SRI JB Vialles

Drancy :
L'actuelle gare de Drancy date des années 1920 et témoigne du mouvement Moderne par l'usage de matériaux comme le béton, par la composition géométrique de son architecture, la forme des fenêtres, la présence de la tourelle où se situe l'horloge carrée.

6-7) Séquences industrielles



Description des séquences :

Deux générations d'industries se succèdent ici. La première génération s'est installée avec les activités maraîchères et les abattoirs et laisse des bâtis typiques, de petite taille. La seconde génération s'est développée autour du transport de matières premières et de sidérurgie, et laisse visible plutôt de grands bâtiments. Cette séquence est donc marquée par un passage très construit et imposant. De l'autre côté, le « tunnel » de l'A86 (qui est en réalité un passage couvert) borde la voie ferrée.

Crédit image : IAU îdF

Mixité du tissu bâti :
L'urbanisation de la région parisienne a été impulsée, à la fin du XIXe siècle, par les ouvertures de stations ferroviaires qui engendrent, de façon quasi systématique, la création de nouveaux noyaux urbains. Ces tissus souvent mixtes comprennent tant du pavillonnaire que des immeubles, dont certains de style haussmannien. Ces quartiers sont souvent agrémentés d'alignements de tilleuls taillés en rideaux, qui apportent une ambiance différente selon les saisons. Ils sont récurrents sur le parcours du RER B en partie urbaine.

Crédit image : IAU îdF

Le « tunnel » de l'A86 :
Le RER longe l'autoroute A86 sur plusieurs centaines de mètres. L'A86 est enfermée sur ce tronçon dans le tunnel de La Courneuve, construit dans les années 1990. Cet ouvrage, construit en béton, métal, verre et brique, est tagué de manière illégale de bout en bout. La végétation grimpante recouvre les tags et permet aux voyageurs du RER B de voir un peu de verdure.

Crédit image : IAU îdF

L'usine Mecano :
Depuis le RER, le passager reconnaitra ses grands pilastres en meulière : l'usine Mécano rappelle le modèle industriel américain, la "daylight factory" tout en utilisant les matériaux locaux. Elle s'implante en 1914 à La Courneuve et fabrique de l'outillage de précision et des machines-outils. L'industrie forme un système avec l'usine voisine Johnson en utilisant l'acier qui y est produit pour fabriquer ses mèches. Fermée en 1978, elle est réhabilitée et accueille désormais un pôle administratif et une médiathèque

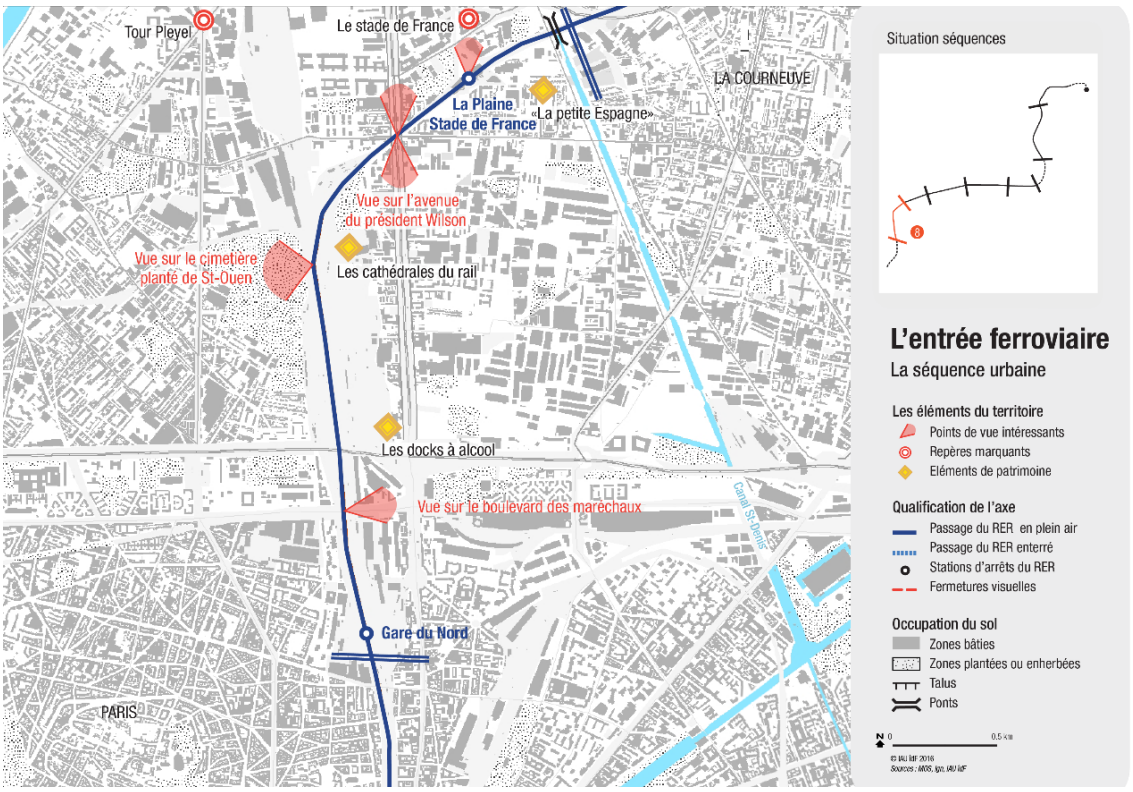
Crédit image : IAU îdF

L'usine Sohier :
Installée à La Courneuve, carrefour métallurgique depuis l'ouverture de sa gare en 1886, l'usine Sohier ouvre ses portes dès 1887. Entreprise de distribution de produits métallurgiques (serres horticoles, clôtures, marquises...), elle est facilement identifiable par ses trois pignons identiques en pierre calcaire jaune et aux entourages d'ouvrants en briques rouges.

Crédit image : SRI JB Vialles

Les franges industrielles:
Deux générations d'industries se sont succédées sur la Plaine Saint-Denis, repoussées de la capitale par l'urbanisation. La première génération s'est installée avec les activités maraîchères et les abattoirs de La Villette et d'Aubervilliers. La seconde génération se développe avec l'ouverture de la ligne de chemin de fer en 1880 qui permet de transporter des matières premières. Des entreprises de métallurgie s'installent alors entre La Courneuve et Le Bourget. Ces deux générations se lisent encore dans le paysage.

8) Séquence d'entrée vers Paris



Description de la séquence :

La séquence est marquée par l'entrée vers la capitale et par toute la densité que celle-ci induit. Le basculement se fait lors du passage au-dessus du Canal Saint-Denis. Le passage au droit du Stade de France montre un quartier de Saint-Denis entièrement neuf, alors qu'aux portes de Paris, la plupart des bâtiments ont besoin d'être requalifiés.

Crédit image : IAU îdF

Le canal St-Denis :
Il fut réalisé entre 1805 et 1821 par décret de Napoléon. Reliant le canal de l'Ourcq à la Seine au niveau de L'Île-Saint-Denis, il fut créé afin d'éviter un méandre de la Seine et la circulation qui y était très encombrée. Il est actuellement utilisé pour le transport de marchandises .

Crédit image : SRI JB Vialles

Crédit image : SRI JB Vialles

Crédit image : IAU îdF

Crédit image : IAU îdF

Le Stade de France :
Situé sur la commune de Saint-Denis, le Stade de France, inauguré en 1998 est devenu un élément emblématique du patrimoine dyonisien. Les quatre architectes français (M. Macary, A. Zubléna, M. Regembal et C. Constantini) ont réalisé une performance technique et architecturale, notamment pour la conception du toit. Le stade accueille chaque année environ 80. 000 spectateurs, pour des évènements sportifs et culturels. Implanté au cœur de la Plaine, il a permis de créer une nouvelle centralité pour le quartier, et accéléré son développement économique et urbain.

La « Petite Espagne » :
Ensemble de petites maisons et immeubles modernes visibles depuis le RER, le quartier Cristino Garcia, aussi appelé "la petite Espagne", doit son nom à l'arrivée d'espagnols dès le début du XXe siècle puis à partir des années 1950. Ces derniers ont édifié eux-mêmes leurs maisons autour de ruelles étroites. Le quartier a été totalement rénové mais sa mémoire demeure par le gabarit des nouveaux immeubles et de certaines rues.

Les Cathédrales du rail :
Abrité au loin derrière les voies ferrées et la végétation, les vagues que forment ces bâtiments rougeoyants dessinent le dépôt de la Plaine. Monument historique, le dépôt, aussi appelé "la cathédrale du rail", a permis d'entretenir et de gérer les locomotives à vapeur depuis 1874. Reconstruit après la Seconde Guerre Mondiale, il permet ensuite l'entretien des locomotives diesel du réseau nord SNCF. Son voisin le Docks des alcools, siège un peu plus loin et est un autre bâtiment industriel remarquable.

Avenue Wilson :
Fenêtre furtive sur l'avenue du Président Wilson, c'est aussi une fenêtre sur l'histoire qui s'ouvre. Ancienne route royale reliant Paris à Saint-Denis, elle traverse la plaine, terre mémorielle riche où se sont succédés des maraîchages avant le XIXe siècle, puis une terre industrielle où se sont implantés usines de chimie, de textile, de métallurgie, d'électricité ou encore de gaz. Après la désindustrialisation, la plaine Saint-Denis laisse place au nouveau quartier que l'on voit aujourd'hui. Un peu plus loin, le passage au-dessus du boulevard des maréchaux marque l'entrée physique dans Paris (ci-contre).

1.4 Conclusion du diagnostic

1.4.1 Une richesse le long de l'axe

Les paysages parcourus lors du trajet en RER B se révèlent d'une grande variété et d'une réelle richesse. En effet, on traverse plusieurs séquences où les paysages changent et ont des caractéristiques propres. La dimension bâtie et habitée se dessine très progressivement, depuis l'aéroport. On lit d'abord la présence humaine à travers les grandes infrastructures telles que les routes (passage près de l'A1, au-dessus de la RN2) ou les constructions (Aéroville près de l'aéroport, le Parc des expositions…). Une fois passé le tunnel de Sevran, les ensembles pavillonnaires font prendre conscience de l'arrivée dans la banlieue dense. Paris s'annonce progressivement avec la perception de grands repères (le Sacré Cœur, la tour TDF…).

Le long des rails c'est toute l'histoire de la ville et de son extension qui se raconte. Ainsi, le RER B offre une vitrine du territoire unique qu'il convient de préserver et de requalifier. Tout au long du voyage, les vues et perceptions existent mais il faut les mettre en valeur pour que le passager puisse en prendre pleinement conscience. En outre, il paraît important de soigner les abords du RER, par un entretien simple, afin que l'attention ne soit pas focalisée sur les espaces dégradés.

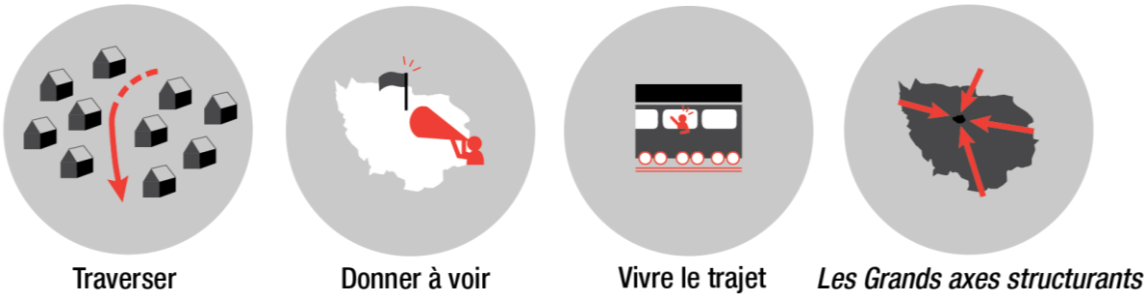
Les talus (ou déblais végétalisés) créent des fermetures visuelles d'un côté ou de l'autre des rails, mais ils permettent aussi l'intégration de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace. Les talus sont donc importants et doivent être traités avec qualité, à l'instar du talus de Villepinte. Enfin, on note que le train passe souvent en limite d'habitations : la vue donne sur des murs anti-bruit usés, des murets tagués ou des arrière-cours peu investies qui laissent une impression de négligé au voyageur.

1.4.2 Les enjeux

Malgré de grandes richesses, le paysage du RER B semble fragilisé par un décalage entre ce qui existe et ce qui est perçu. Ce qui est vu depuis l'axe n'est pas toujours représentatif du territoire ni valorisant pour ce dernier.

Quatre orientations peuvent être dégagées afin de revaloriser le trajet en RER :

- **Traverser la banlieue**, comme un territoire à part entière, observé et apprécié pour ses qualités.
- **Donner à voir l'identité du territoire**, à travers une meilleure connaissance et lecture des repères.
- **Vivre le trajet** comme une expérience spatiale et visuelle : envisager un trajet comme une histoire qui se raconte et la possibilité de raconter l'Histoire du territoire.
- Reconnaître les « ***Grands axes, qui structurent le paysage urbain et rural*** » en accord avec l'une des cinq grandes idées mises en avant par le Club des paysagistes franciliens pour le Sdrif 2013.



Crédit image : IAU îdF – C.M.

2. Recommandations

2.1 Comment valoriser l'axe du RER B Nord

L'axe gagnerait à être unifié et harmonisé. Certains abords mal entretenus ou négligés près des maisons et des gares pourraient simplement être requalifiés. Mais le trajet en RER B donne aussi accès à de nombreuses richesses (paysagères, patrimoniales…) qu'il faut redonner à voir et mettre en valeur pour les passagers (touristes ponctuels ou usagers quotidiens).

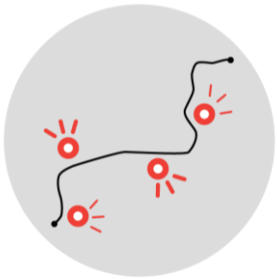
Quatre mesures ont été relevées :

- Des **éléments de patrimoine à valoriser** le long de l'axe.
- Des **sites** à potentiel (friches, délaissés) **à aménager**, de manière pérenne ou temporaire selon le type d'espace.
- Des **points de vue à cadrer** ou à **préserver** le long du trajet.
- Une **liaison verte à dessiner** le long du RER afin de requalifier les abords délaissés tout en apportant un nouvel usage local.

Les trois premières recommandations portent sur des interventions ponctuelles, tandis que la dernière est une intervention linéaire.

2.2 Recommandations ponctuelles

2.2.1 Les éléments de patrimoine à mettre en valeur



Usine Johnson - ***Crédit image : IAU îdF***

Dans la séquence industrielle de 2nde génération, certains bâtiments sont particulièrement remarquables. Des architectures typiques des anciennes industries, en particulier ceux réalisés en brique, ont une véritable singularité. Il convient de les mettre en avant et de les valoriser le long du parcours par une préservation et une réhabilitation. On peut citer dans cette catégorie l'usine Johnson, l'usine Sohier et l'usine Mecano.

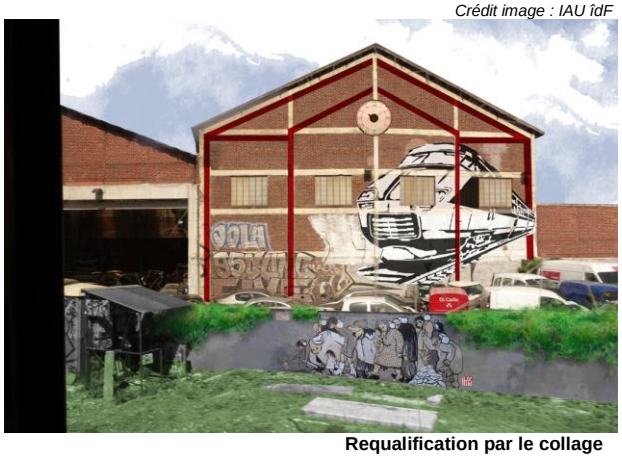
Cacher les tags et graffitis par le végétal
Crédit image : Photocollage IAU îdF – C.M.

Murs couverts de lierre au Blanc-Mesnil
Crédit image : IAU îdF.

Usine de 2nde génération

Crédit image : IAU îdF

Dans cette même séquence, certains ensembles bâtis massifs et plus modernes sont particulièrement imposants et mal intégrés au paysage. Leurs grands murs nus et façades muettes pourraient cependant être requalifiés par des interventions graphiques et artistiques.



Requalification par le collage

Crédit image : photomontage IAU îdF- C.M.

Gare St Antoine, Marseille

Crédit image : © Civic city

Les Ponts arqués ou à treillis le long du trajet

Crédit image : SRI JB Vialles

Enfin, on croise aussi le long du parcours de nombreux ponts aux structures uniques et remarquables. Ce sont de réelles originalités architecturales et des repères dans le paysage qu'il faut mettre en valeur par des mises en lumière ou un travail artistique.

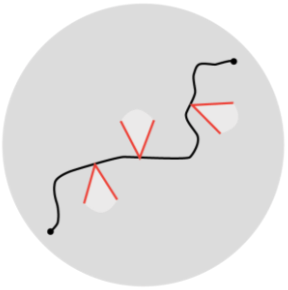
Mise en lumière du pont

Crédit image : photomontage IAU îdF- C.M.

La mise en valeur d'un aqueduc oublié, au Brésil

Source : http://lelaboratoire.net/arcos-da-lapa/

2.2.2 Les points de vue à souligner



La fenêtre comme cadrage du paysage, en RER

Crédit image : photomontage IAU îdF – C.M.

Des cadrages en gare pour redécouvrir son paysage local

Crédit image : photomontage IAU îdF – C.M.

Les points de vue sont de deux sortes ; dans un premier cas il y a les vues intéressantes remarquables, fugaces mais marquantes, qu'il faut préserver. Le passage au-dessus de la RN2, ou du Parc du Sausset par exemple, fonctionnent très bien par leur effet de surprise (on les découvre après un passage enserré entre les talus). Il faut les préserver et l'installation de cadres-fenêtres à l'intérieur du RER, pourrait être une manière ludique d'attirer l'attention des voyageurs sur le territoire traversé.

Viennent ensuite les points de vue qui permettent de lire le paysage que l'on traverse, et de se repérer. Afin d'offrir des vues, on peut imaginer l'introduction de véritables cadres sur le territoire, de manière temporaire ou pérenne, pour permettre une appropriation du territoire par les voyageurs et habitants. Ce principe peut se retrouver le long du trajet mais également dans les gares.

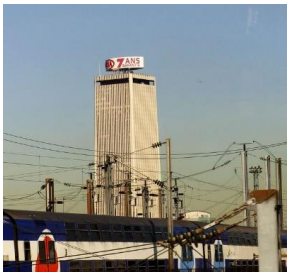
Cela concerne notamment :

- la Gare de Drancy et la vue sur le réseau ferré et l'ancienne gare ;

- la Gare de la Plaine St-Denis et les vues en hauteur qu'il offre (sur le Stade et le quartier de la *Petite Espagne*) ;

- les vues ponctuelles sur le Sacré Cœur et la Tour Pleyel et TDF à l'approche de Paris.

Tour TDF – *Crédit image : IAU îdF*

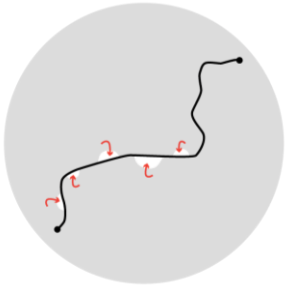


Tour Pleyel – *Crédit image : IAU îdF*

« Emprunter le paysage » Projet Buren au Japon

Crédit image : cndp.fr

2.2.3 Les espaces potentiels à investir



Un délaissé de la séquence industrielle 2nde génération
Crédit image : IAU îdF

Un délaissé de la séquence industrielle 1ère génération
Crédit image : IAU îdF

Délaissé ferroviaire de Drancy
Crédit image : SRI – JB Vialles

Les délaissés potentiels à investir
Crédit image : IAU îdF

Les sites sans vocation concernent principalement les friches et les délaissés le long des voies. Ces parcelles de dimensions variables sont souvent privées mais parfois publiques. Apporter de nouveaux usages ponctuels, temporaires ou pérennes est une bonne manière de requalifier les abords du RER. Des jardins partagés, un évènement culturel ou un festival peuvent donner un usage et une fonction à ces espaces délaissés. Véritables réserves de biodiversité de la flore spontanée locale, ces espaces peuvent aussi devenir des lieux pédagogiques et de sensibilisation à la nature.

Les espaces délaissés se trouvent surtout dans la deuxième partie du parcours en RER, après le tunnel de Sevran, depuis Aulnay jusqu'à Gare du Nord.

Cela concerne notamment :

- l'ancienne gare de Drancy et ses abords ;

- les espaces attenants à l'activité industrielle ;

- les espaces délaissés qui bordent le RER dans la séquence pavillonnaire.

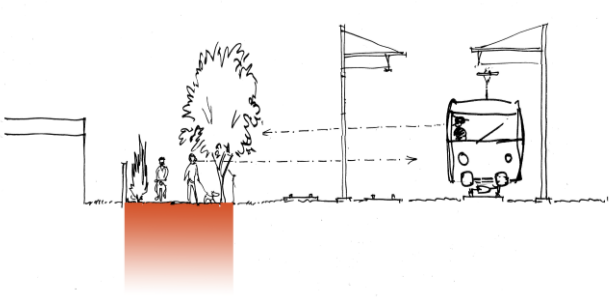
Un nouvel usage des friches
Crédit image : photomontage IAU îdF

« Jardin des rails » Marseille
Crédit image : Sebastien Normand

2.3 Recommandations linéaires

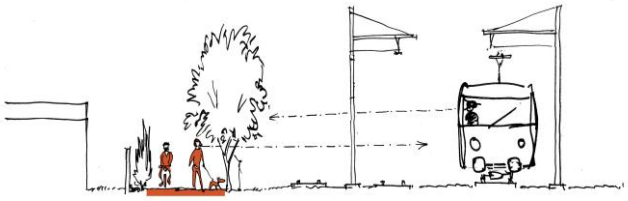
2.3.1 Présentation du principe de liaison verte

Comme évoqué précédemment, le train passe « à l'arrière » des logements. Dans les zones bâties il donne à voir le paysage particulier des « arrière-cours », une sorte « d'envers du décor ». Ce décor habité est celui des lotissements ou des étendues pavillonnaires. La création d'une liaison verte longeant ces « arrières » souvent mal entretenus ou du moins hétérogènes, permettrait de retrouver une harmonie le long des rails.



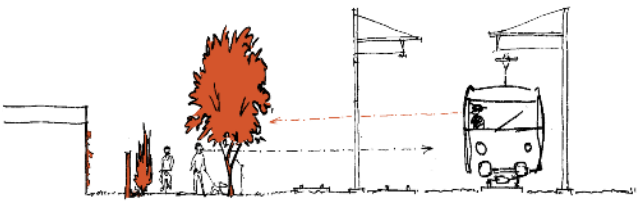
Opportunité spatiale :

Des bandes continues et de largeur suffisante bordent les arrières des maisons. Aujourd'hui sans usage, ce sont des interstices potentiels à requalifier.



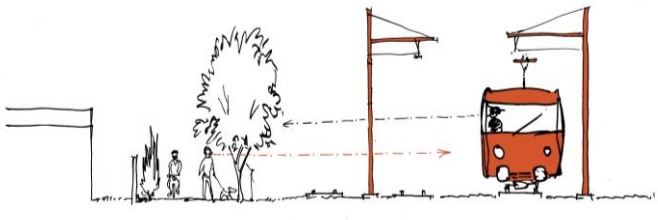
Fonction :

Une liaison verte apparait comme un bon moyen d'investir ces espaces. La possibilité de les utiliser par les piétons et les cyclistes entre les différents pôles (quartiers de gares) qui jalonnent le RER B est un atout supplémentaire.



Nouvel horizon de qualité :

L'espace aménagé dessine un nouveau premier plan pour les passagers du RER B, rendu possible par une réhabilitation et un entretien des espaces dégradés (nettoyage des ordures, végétation devant les murs décourageant les tags…)



Invitation à la promenade :

Le piéton est invité dans cet espace qui gagne en qualité. Il bénéficie d'un corridor végétal de qualité tout en appréciant une vue dégagée des voies ferrées, plutôt valorisées.

Crédit image : IAU îdF – P-M.T

2.3.2 Proposition d'un itinéraire possible

Les liaisons vertes sont des espaces linéaires de circulation douce (piétons et cyclistes) et de promenade, suffisamment larges pour être plantés. Elles permettent de décloisonner les espaces naturels et de structurer les espaces urbains traversés. L'organisation des liaisons vertes tend à prendre la forme d'un maillage censé desservir le territoire. En milieu urbain, elles permettent l'intégration de la nature grâce à un accompagnement végétal des promenades. Leurs parcours peuvent être agrémentés d'espaces de haltes et de repos. Les liaisons vertes trouvent leur prolongement dans l'espace rural, par des pistes cyclables ou randonnées (c'est le cas de notre parcours ici qui rejoint les GR du *canal de l'Ourcq* et de *La ceinture verte d'île de France)*. En outre, les liaisons vertes sont le support de corridors écologiques. En effet par leur dimension plantées et végétalisées elles accueillent une faune locale qui peut y trouver un lieu pour nicher et sont propices au développement de flore spontanée. Elles peuvent aussi servir de corridor biologique car utilisées pour le passage et la migration des espèces dans un milieu urbain souvent hermétique.

Ainsi, on peut distinguer les versions les plus aménagées de ces liaisons vertes, qualifiées de coulées vertes (comme *La coulée verte du Sud parisien*, ou certains tronçons de *la Petite ceinture parisienne*), des autres versions plus modestes en aménagement et en interventions. En effet, les liaisons doivent s'adapter aux réalités du terrain surtout en contexte urbain et prendre donc plusieurs formes (chemin le long d'un cours d'eau, chemin de halage, mail planté, contrée allée plantée…).

Coulée verte du Sud parisien

Source : image libre de droit Wikipédia

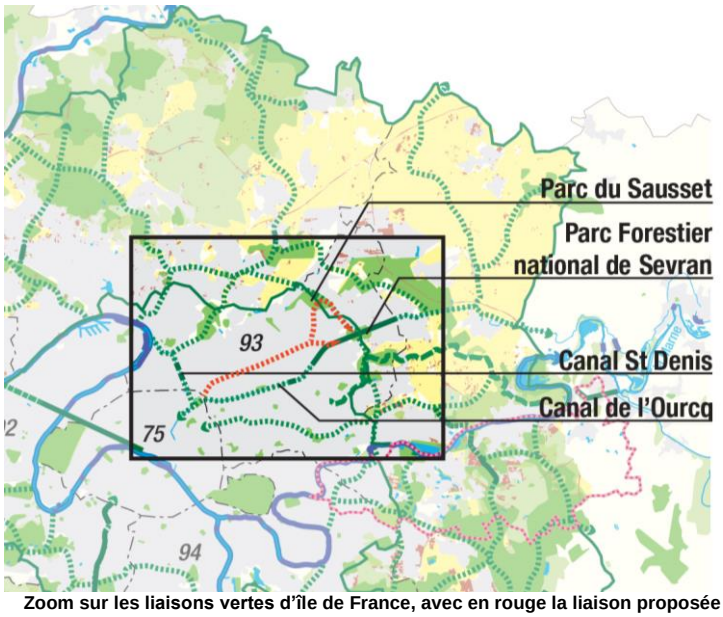
Petite ceinture de Paris

Source : image libre de droit wikipédia

Coulée verte René-Dumont, Paris

Source : image libre de droit wikipédia

La liaison verte proposée le long du RER B Nord pourrait longer la voie de chemin de fer au Nord, et permettrait de relier le canal St Denis au canal de l'Ourcq via un itinéraire changeant (en rouge sur la carte ci-dessous). Cette promenade piétonne aurait deux variantes ; une plus courte reliant directement les canaux, et une plus longue passant par le Parc du Sausset et rejoignant ainsi un morceau du GR. Ceci permettrait d'inscrire ce linéaire piéton du RER B dans une dimension régionale. Sa vocation première serait de servir de promenade piétonne le long du RER avec le double avantage d'investir un espace délaissé en apportant un nouvel usage et de revaloriser la vue depuis le RER. Cet itinéraire pourrait servir au rabattement vers les gares, en permettant aux habitants et aux travailleurs de les rejoindre par un itinéraire de qualité.



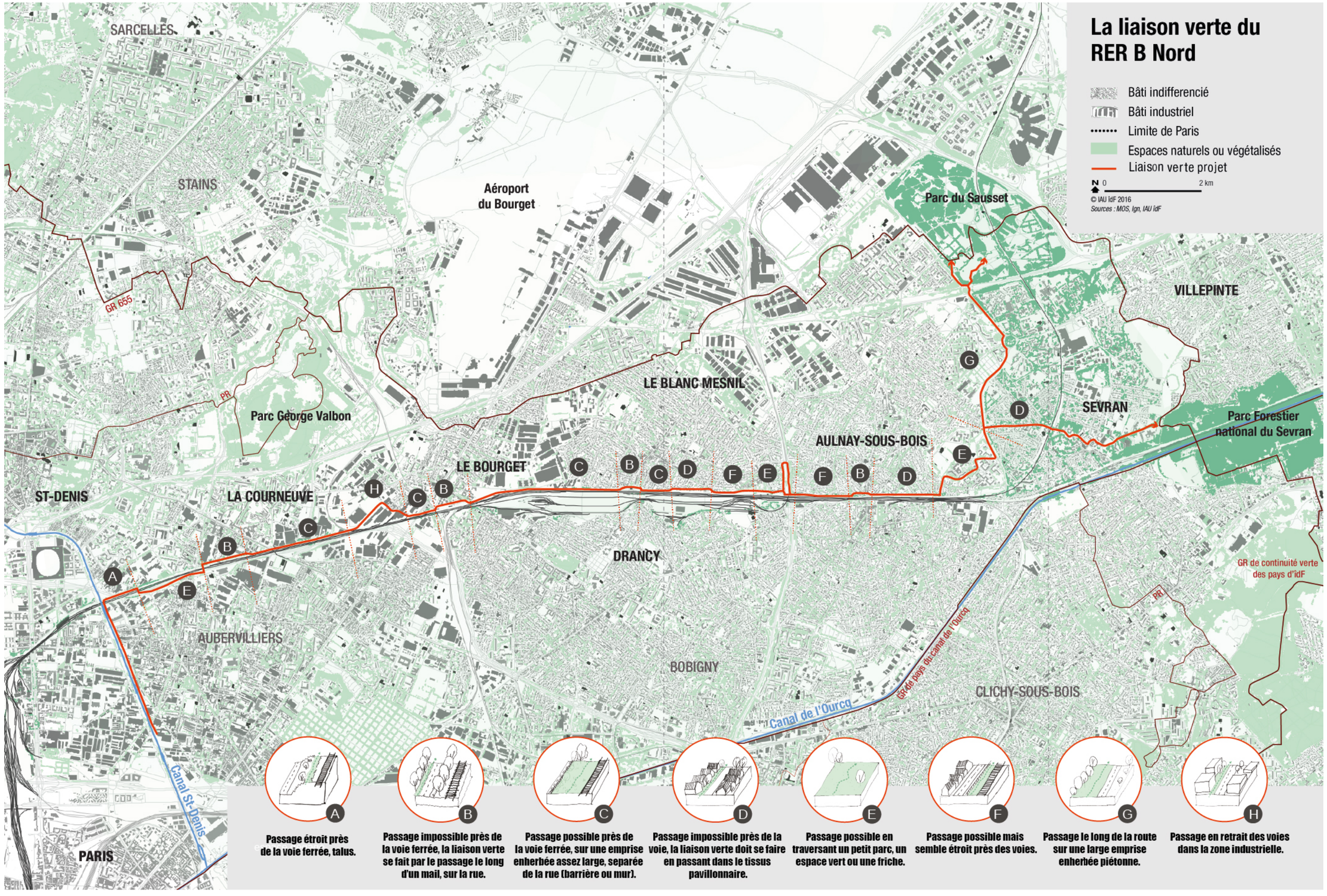
Zoom sur les liaisons vertes d'île de France, avec en rouge la liaison proposée

Source : "La Ceinture verte d'Ile-de-France, un espace de vie à réinventer" IAU 2005

Le tracé de la promenade est précisé sur la carte suivante. Il parcourt les franges des voies ferrées puisqu'il oscille entre les abords immédiats du train et les parties urbaines alentours.

Cependant, si pour des raisons de sécurité et d'accessibilité le passage du piéton n'est pas possible en bords de voie ferrée, la mise en place d'une continuité verte et plantée le long des voies paraît être une mesure importante pour rendre les vues depuis le RER B plus qualitatives, tout en apportant un nouveau maillage de biodiversité.

La liaison verte du RER B Nord



A Passage étroit près de la voie ferrée, talus.

B Passage impossible près de la voie ferrée, la liaison verte se fait par le passage le long d'un mail, sur la rue.

C Passage possible près de la voie ferrée, sur une emprise enherbée assez large, separée de la rue (barrière ou mur).

D Passage impossible près de la voie, la liaison verte doit se faire en passant dans le tissus pavillonnaire.

E Passage possible en traversant un petit parc, un espace vert ou une friche.

F Passage possible mais semble étroit près des voies.

G Passage le long de la route sur une large emprise enherbée piétonne.

H Passage en retrait des voies dans la zone industrielle.

Conclusion

Cette étude porte sur la perception du paysage depuis le RER B Nord, axe caractéristique de l'arrivée en Île-de-France et à Paris reliant l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle à la gare du Nord. Cet axe très fréquenté est aujourd'hui peu valorisé et pourrait être considérablement amélioré par la mise en scène des paysages traversés.

> *« Les étendues secrètes à découvrir, elles étaient là, sous ses yeux, inconnues de ceux-là même qui les traversaient quotidiennement et souvent de ceux qui les habitaient : incompréhensibles espaces désarticulés de ce qui n'était plus une géographie et qu'il faudrait bien essayer de réécrire. »* François Maspero, *Les passagers du Roissy-Express*

Aujourd'hui, la volonté d'aller le plus vite possible vers sa destination n'est pas le seul aspect que revêt un déplacement. Celui-ci peut être rendu qualitatif et vécu comme une expérience. La destination, mais aussi l'identité du territoire traversé peuvent être données à voir.

Un partenariat a été monté entre l'IAU-îdF et l'Agence des Espaces Verts pour réfléchir à l'aménagement des entrées métropolitaines, et plus précisément ici à la mise en valeur des paysages du RER B Nord.

En prenant le RER B, Le voyageur est amené à découvrir un territoire et des paysages d'une grande richesse. L'histoire de la banlieue est visible depuis le train, par les espaces traversés et les bâtiments remarquables croisés le long du trajet. L'étude révèle la diversité et l'identité de territoire traversé tout en proposant des requalifications des espaces dégradés le long des voies.

Les recommandations visent à valoriser les perceptions depuis le RER et sont ponctuelles ou linéaires :

- les recommandations ponctuelles concernent les sites qui bordent le trajet et où le patrimoine et les points de vue sont à valoriser, ainsi que des lieux délaissés à requalifier en y apportant de nouveaux usages ;
- la recommandation linéaire se veut plus globale et propose une liaison verte, apportant ainsi une nouvelle dynamique le long des voies.

Ces propositions devraient contribuer à une mise en œuvre concrète pourrait associer les acteurs locaux, aussi bien publics que privés. Des actions pédagogiques auprès des collectivités et des acteurs privés contribueraient à valoriser le paysage visible depuis le RER, et ainsi tout le territoire. De nombreux autres acteurs (SNCF, CD, CAUE, Région, Société du Grand Paris, collectivités, etc.) concernés par l'axe ferré du RER B pourront être intéressés par les propositions développées, et contribuer à l'embellissement de cette porte d'entrée en Ile-de-France, qui souligne ses diversités et ses richesses auprès des touristes et auprès de tous les usagers quotidiens.

Plus largement, des enseignements peuvent être tirés de ce travail pour améliorer l'insertion paysagère d'autres grandes entrées ferrées dans la région Ile-de-France. A partir de l'étude de ce secteur, une méthode d'analyse du paysage a été mise au point, qui pourra par la suite être appliquée ailleurs. L'A1, étudiée en parallèle, fait également l'objet d'un rapport disponible sur le site internet de l'IAU Idf.

L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE
EST UNE FONDATION RECONNUE D'UTILITÉ PUBLIQUE PAR DÉCRET DU 2 AOÛT 1960.

15, RUE FALGUIÈRE - 75740 PARIS CEDEX 15 - TÉL. : 01 77 49 77 49