

DU BASSIN DE LA MARNE AU FUTUR PARC NATUREL RÉGIONAL : LES INFRASTRUCTURES COMME SUPPORT D'UNE NOUVELLE TRAME LOCALE ENTRE VILLE ET CAMPAGNE.

fragmentation, périurbain, infrastructure, île de france, développement local

À 30 kilomètres à l'Est de Paris, la Marne prend son dernier virage rural pour se glisser rapidement dans le tissu urbain de la banlieue parisienne. Les boucles qu'elle forme sont le théâtre d'un paysage complexe, résultat de la rencontre entre l'agglomération de Paris et la campagne francilienne du Nord de la Seine-et-Marne, la Brie, prochainement unifiée par le Parc Naturel Régional de la Brie et des deux Morins. Le maillage périurbain de la vallée est caractérisé par une riche concentration de motifs : forêt, ru, villages, bosquets, étangs, rivière, lotissements pavillonnaires, lacs artificiels-base de loisirs, zones d'activités, parc d'attraction, et bien d'autres.

Deux autres motifs sont identifiés comme étant des éléments majeurs du paysage actuel : les infrastructures, motifs linéaires d'envergure, souvent des couloirs clos à l'épaisseur variable, qui ont peu de cohérence avec les paysages qu'ils traversent¹ ; le parcellaire agricole, motif surfacique, marque la sortie de la ville et introduit soudainement le monde rural.

Un ensemble pour le moins hétérogène, qui questionne le lien entre Paris et les campagnes toutes proches. En effet, ces infrastructures sont autant de lignes tirées du centre vers la périphérie : la ligne du Transilien Paris Est-Meaux, desservant également des villes extra-franciliennes, est un marqueur visible et structurant de la vallée. Le canal de Chalifert, plus discret, raccourci le chemin des péniches qui gagnent du temps en contournant les boucles de la Marne, dans leur course vers Paris et le Port de Bonneuil-sur-Marne. Enfin, l'aqueduc enterré de la Dhuis, qui alimentait Paris en eau au XIX^{ème} siècle, est désormais un chemin de randonnée ouvert sur les cultures, à la lisière des espaces imperméabilisés. Souvent pointés du doigt comme étant coupables de ruptures des grandes continuités et autres trames², les infrastructures sont la représentation concrète de ce changement d'échelle soudain entre une desserte régionale voire nationale, et les territoires locaux qu'elles traversent.

Comment le projet peut-il éclore de ces interstices ? Quelle forme doit prendre une liaison entre ville et campagne, qui peut dans le même temps valoriser les ressources et mettre en avant la richesse de la frange périurbaine ?

S'appuyer sur les infrastructures pour amorcer un lien entre milieu urbain et rural peut permettre dans le même temps un développement de cette continuité dans son épaisseur, et ainsi tendre vers la multifonctionnalité. Pour l'heure, les travaux récemment menés sur les voies ferrées par le service Biodiversité de SNCF Réseau³ témoignent de la valeur écologique des voies sur ce tronçon de sortie de zone urbaine. Des études de l'Agence des Espaces Verts d'Île de France sur l'aqueduc de la Dhuis confirment également l'intérêt de se calquer sur les infrastructures pour organiser de nouvelles liaisons. Cependant, ces travaux ne se cantonnent globalement qu'à l'emprise de ces lignes, quand ils pourraient s'épaissir. Ils pourraient inclure ainsi les entités paysagères voisines, voire au-delà : viser de nouveaux objectifs cohérents avec le territoire qu'elles traversent. Par exemple, de Lagny à Couilly, c'est-à-dire plus largement du bassin urbain de la Marne au futur PNR, certains espaces sont identifiés et peuvent porter un tel projet d'«épaississement».

Ainsi, les infrastructures sont un pont multiscalair précieux pour le paysage. Alors qu'elles évoquent une échelle régionale, à quels éléments locaux du territoire peuvent-elles se rattacher ? Il s'agit alors de questionner la présence-même de ces infrastructures dans ce paysage, de comprendre leurs interactions avec les autres entités qu'elles côtoient, ainsi que l'évolution de ces liens. Leur passage peut être un réel moteur de développement pour tracer un nouveau cheminement, pédestre ou cyclable. Calqué sur les lignes structurelles existantes, il permettra de porter un regard différent sur le territoire des boucles de la Marne. Des abords agricoles de Thorigny et Dampmart aux berges arborées du canal à Coupvray, en passant par le pédoncule de Chalifert et ses multiples tunnels, ce chemin s'ancrera dans les dynamiques spontanées des individus qui arpentent un territoire agricole, urbain, naturel, en marge, tantôt occupé, tantôt abandonné. Ce chemin trouvera certaines racines dans des espaces plus éloignés de la ligne directrice, comme à Jablines ou Chessy, où les dynamiques plus formelles et dirigées du tourisme, du loisir ou du patrimoine, font également vivre les boucles de la Marne.

¹ : Denis Delbaere, dans son article «D'îles en Lille», dans les Carnets du paysage numéro 35 de l'École Nationale Supérieure de Paysage de Versailles, éd. Actes Sud, 2019

² : Voir le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d'Île de France co-élaboré par l'État (représenté par la DRIEE) et le Conseil Régional d'Île de France, adopté en 2013.

³ : Un tronçon de la ligne P du Transilien, entre Dampmart et Coupvray a été l'un des 40 sites d'études francilien du bureau Biodiversité SNCF. Cette étude a été menée dans les cinq dernières années notamment par Stéphanie Zieger-Morisson, que j'ai eu l'occasion de rencontrer pendant mon stage de quatrième année. Pour l'instant sans nouvelles, j'attends qu'elle m'envoie son dossier détaillé.

⁴ : La communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire dispose notamment d'un Plan de Protection des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains (PPEANP), validé en 2013. Il contient notamment de nombreuses fiches actions localisées sur la préservation, l'ouverture au public et le renforcement du maillage des espaces agricoles du territoire.